

Politiikka



Wienin Walk21:
Kaupunkitilan
suunnittelu kävelyn
ehdoilla

BIKENOMICS
– taloustietoa
päätöksien tueksi

Leeuwarden
– pyöräilyn ja jaetun
tilan juhlaa

Työmatkapyöräily nousuun lisäalassa

pääkirjoitus

Kansainvälinen pyöräilytalvi

Talvella pyöräilystä ja varsinkin sen edistämisestä on kasvamassa koko pohjoisen palonpuoliskon laajuinen ilmiö. Oulusta vuonna 2013 käynnistynyt talvipyöräilykongressien sarja on synnyttänyt aktiivisen ja innostuneen kansainvälisen yhteisön, jota yhdistää halua ja taito edistää ympärivuotista pyöräilyä. Samoissa renkaanjäljissä on saatu suomalainen osaamisvienti käyntiin ja perustettu Winter Cycling Federation ja Pyöräilylähetystö.

Yksi riemastuttava kansainvälinen yhteistyökampanja on Winter Bike to Work Day, jota vietetään 12. helmikuuta. Talvipyöräile töihin -päivä toteutetaan kanadalais-suomalaisena yhteistyönä ja osallistujia on ympäri maailmaa. Vuonna 2015 Suomen aktiivisimmat paikkakunnat olivat Oulu ja Helsinki. Yksilölle osallistuminen on yksinkertaista ja hauskaa. Klikkaamalla kartalla näkyvää lumihiihutaletta olet mukana ja osallistumisesi näkyy sekä Suomen että oman paikkakunnan saldossa. Palvelun kautta kerätään muutakin käyttökelpoista tietoa, kuten ensimmäistä kertaa talvella pyöräilijöiden määrä ja kuntavertailu siitä miten paljon oma kunta tekee sen eteen, että pyöräily talvella olisi helppoa. Osallistujilta kysytään lisäksi ”Mikä talvella pyöräilyssä on parasta?” Vastaukset näkyvät sivulla muidenkin iloksi ja inspiraatioksi. Viime vuonna monien talvipyöräilyn autuutta eri maissa hehkuttavien vastausten joukosta erottui yksi hieno suomalainen: ”Ei mikään, talvella pyöräily on minulle yhtä arkinen tapa liikkua kuin kesälläkin.” Tässä ollaan jo asian ytimessä.

Ympärivuotisen pyöräilyn edistäminen on Suomessa erityisen tärkeää pitkän talvikauden vuoksi, jotta tavoitteena oleva viisas kulkutapamuutos voidaan ylipäättään saavuttaa ja pyöräilyn lisäämisestä koituvat hyödyt maksimoitua. Pyöräiliiton mainio #pyöräilytalvi -kampanja on tervetullut ja raikas avaus kotimaassa ja tänä talvena nähdään varmasti ennätysmäärä talvella pyöräilyyn kannustavia paikallisia kampanjoita ja tapahtumia.

Talvella pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttavat todella paljon olosuhteet ja ylläpito. Kuvaavaa on, että erot kuntien välillä ovat melko suuria. Oulussa ja Joensuussa polkemista jatkaa eri selvitysten perusteella läpi talven yli puolet pyöräilijöistä, mäkisessä Jyväskylässäkin lähes puolet, Porissa ja Lappeenrannassa noin 30 prosenttia, mutta Helsingissä ja Tampereella alle neljäsosa. Nämäkin esimerkit osoittavat, että suuri osa kansalaisista voidaan oikein toimimalla saada pyöräilemään säännöllisesti myös talvella. Paljon hyvää aineistoa ylläpidon ja talvihoidon parhaista käytännöistä esimerkiksi Suomesta, Ruotsista ja Tanskasta on jo saatavilla, kun käy kurkistamassa vaikkapa Kulkulaariin. Pyöräilyn iloa talveen ja entistä parempaa pyöräilyvuotta 2016!

Matti Hirvonen
päätoimittaja



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



SUOMI PYÖRÄILEE

Poljin 8/2015

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

Kannessa: Yksisuuntainen pyörätie Leeuwardenissa. Helmikuu 2105.

Kuva: Matti Hirvonen

Kahdeksastoista vuosikerta.

ISSN 1796-6388

Päätoimittaja

Matti Hirvonen
matti.hirvonen@poljin.fi

Toimituskunta:

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

Painos: 1000 kpl

Painopaikka: Trio-Offset, Helsinki

Toimituksen osoite ja osoitteenmuutokset:

info@poljin.fi
Pyöräilykuntien verkosto ry
Toinen linja 14
00530 Helsinki

Yhteistyössä:

Liikennevirasto
Opetus- ja kulttuuriministeriö

Poljin 1/2016 ilmestyy helmikuussa viikolla 7

Lehteen tarkoitetun aineiston on oltava toimituksessa 5.2.2016 mennessä.

Suomen suurin pyöräilijämäärä Turussa?

Turussa on laskettu pyöräilijä- ja kävelijämääriä kesälä 2014 ja 2015. Maanantaina 31.8.2015 laskettiin tähän mennessä suurin poikkileikkauskohtainen pyöräilijämäärä: Hämeenkadulla Kerttulinkadun koillispuolella pyöräili laskentojen mukaan noin 7 700 pyöräilijää kesävuorokaudessa. Laskenta tehtiin kello 14–16 välisenä aikana, jonka jälkeen se laajennettiin Turun ja valtakunnallisten laajennuskertoimien avulla kesävuorokausiliikennemääräksi. Liikennemäärässä ei ole otettu huomioon puolipilvisen päivän lämpötilan (+21 astetta) mukaista sääkorjausta. Jalankulkijoita poikkileikkauksessa oli noin 7 300 kesävuorokaudessa.

Pyöräilijöiden suurta määrää selittää laskentapisteen sijainti Turun kahden suurimman työpaikkakeskittymän, Kauppatorin alueen ja Kupittaaan, välissä sekä korkeakoulujen ja työpaikkaintensiivisen Turun yliopistollisen keskussairaalan läheinen sijainti. Läheltä on laskettu myös muita suuria pyöräilijämääriä: Rehtorinpellonkadulla kulki noin 6400 pyöräilijää kesävuorokaudessa, Kiinamylynkadulla noin 5500 pyöräilijää kesävuorokaudessa ja vuonna 2014 toukokuussa Tuomiokirkkosillalla laskettiin kulkevan noin 5300 pyöräilijää kesävuorokaudessa.

Laskentatulosten jälkeen on pyritty selvittämään onko kyseessä suurin Suomessa poikkileikkauskohtainen pyöräilijämäärä. Löydettyjen laskentatietojen perusteella lähimmäs pääsee Helsinki, jossa samana päivänä Lauttasaaren sillalla

la kulki noin 7000 pyöräilijää ja Pitkäsillalla 6300 pyöräilijää. Vuoden 2014 vilkkaimpana päivänä Lauttasaaren sillalla kulki 7550 pyöräilijää, joten kilpailu suurimmasta pyöräilijämäärästä menee tiukaksi. Turun laskenta on vain yksittäinen kahden tunnin laskenta eikä pidempää laskentatietoa ole käytettävissä. Vertailun vuoksi todettakoon myös muiden kaupunkien suurimpia internetistä löydettyjä pyöräilijämääriä: Oulussa vuonna 2014 elokuussa Ainolanpuiston laskentapisteen ohitti noin 3400 pyöräilijää vuorokaudessa ja Tampereella elokuussa 2015 Rongankadun alikulun ohitti noin 2700 pyöräilijää vuorokaudessa. Suurin maailmasta löydetty pyöräilijämäärä on Kööpenhaminassa Norrebrogaden laskentapisteesä, jonka ohitti vuonna 2014 noin 42 600 pyöräilijää arkipäivässä.

Turku on kaiken kaikkiaan kooltaan ja kaupunkirakenteeltaan pyöräilijälle ihanteellinen: yli 90 prosenttia turkulaisista asuu alle 30 minuutin pyöräilymatkan päässä Kauppatorilta ja naapurikuntien keskustatkin ovat vain 8–17 kilometrin päässä Turun keskustasta. Lyhyistä etäisyyksistä johtuen pyörämatkojen matka-aika on erittäin kilpailukykyinen muiden kulkutapojen kanssa. Aurajoen ylitti keskustan kohdalla vuoden 2014 kesävuorokauden aikana noin 20 000 pyöräilijää ja 37 000 jalankulkijaa.

Lisätietoja: liikennesuunnitteluinsinööri Juha Jokela, puh. 040 838 9014, juha.jokela@turku.fi

Sisällysluettelo:

BIKENOMICS – taloustietoa päätöksenteon tueksi.....	4
Pyöräilyn iloja Leeuwardenissa	6
Wienin Walk21 – Katutilan suunnittelu kävelyn ehdoilla.....	8
lislami ja työmatkapyöräilyn nousu.....	10

BIKENOMICS –

Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi

Suomessa pyöräilyn talousvaikutuksia on tutkittu toistaiseksi verrattain vähän yleistyistä HEAT-tarkasteluista huolimatta.

Hyvää tietoa pyöräilyn talousvaikutuksista on kuitenkin löydettävissä ja hyödynnettävissä eri puolelta maailmaa tehdyistä tutkimuksista. Bikenomics -selvityksessä raapaistaan pyöräilyn talousvaikutusten pintaa tuomalle esille keskeisiä tutkimustuloksia ja kokemuksia meiltä ja maailmalta pyöräilyä edistävän päätöksenteon tueksi.

Taloudelliset vaikutustarkastelut käyttöön

Hyvin usein pyöräilyn taloudelliset vaikutukset (kuten myös kävelyn) aliarvioidaan tai jätetään jopa täysin huomioimatta suurimmassa osassa lii-

kennehankkeiden vaikutustarkasteluita. Huomio suurempien liikennehankkeiden vaikutustarkasteluissa kohdistuu etenkin autoliikenteen matka-aikaan ja onnettomuusvähenemiin. Kävelyä ja pyöräilyä arvioidaan usein kovin suppeasti ja monesti pelkästään sanallisesti.

Työkaluja tarkempaan arviointiin on jo kuitenkin olemassa. Esimerkiksi Kööpenhaminan pyöräilyhankkeiden hyötykustannusanalyysi on täysin hyödynnettävissä ja käytettävissä oleva malli, joka huomioi pyöräilyn hyötyjä monipuolisesti.

Kööpenhaminan mallin mukaisesti yksi pyöräilty kilometri tuo yhteiskunnalle 0,16 euroa hyötyjä. Autoilun on Köö-

penhaminassa arvioitu aiheuttavan kilometriä kohden kuusi kertaa pyöräilyä enemmän kustannuksia yhteiskunnalle. Näitä Kööpenhaminassa käytettyjä vaikutustekijöitä ja niiden arvoja voidaan pitää hyvänä referenssikohteena myös Suomessa tehtäville vaikutustarkasteluille.

Pyöräilyhankkeet ovat erittäin kannattavia

Tarkempien pyöräilyn taloudellisten vaikutustarkastelujen tekeminen kannattaa. Lukuisat tutkimukset meiltä ja maailmalta ovat päätyneet samaan yhteiseen johtopäätökseen: pyöräilyn edistämisen hankkeet ovat erittäin kannattavia ja tuovat koko yhteiskunnalle suuria taloudellisia hyötyjä.

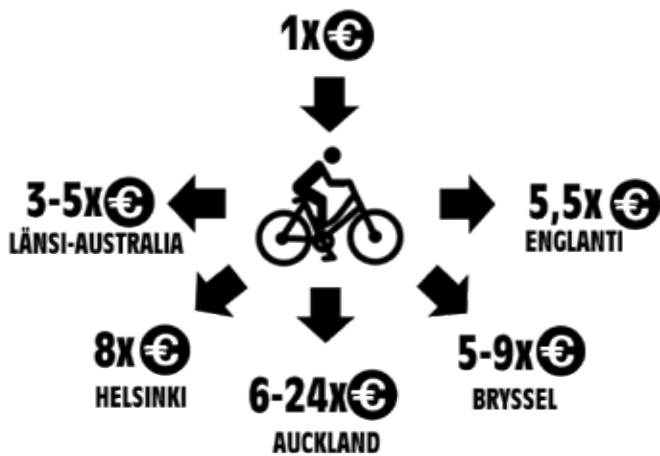
Yleensä liikennehankkeissa yli kahden olevaa hyötykustannus-suhdetta pidetään jo hyvänä. Pyöräilyhankkeiden osalta suurimmat tutkimuksissa esiintyneet hyötykustannus-suhteet ovat jopa 35,5. Eräässä saksalaisessa tutkimuksessa koko maan bruttokansantuotteen arvioitiin nousevan 1,1 prosenttia, mikäli kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta saataisiin nostettua 10 prosenttia kaupunkiseuduilla. Suomessakin vastaavanlainen tuottavuusloikka olisi erittäin tervetullut.

Pyöräilyn monet hyödyt

Pyöräilystä saatavat hyödyt ovat moninaiset. Terveysvaikutukset ovat hyödyistä merkittävimmät ja yleensä noin 55 – 60 prosenttia pyöräilyn taloudellisista kokonaishyödyistä. Toinen merkittävä tekijä on vähentyvästä autoilus-

Keskimääräisten kilometrikustannusten määräytyminen Kööpenhaminan hyötykustannus -mallin mukaisesti.

KUSTANNUKSET	PYÖRÄILY (16 km/h)			AUTOILU (50 km/h) KAUPUNGISSA			
	Sisäiset	Ulkoiset	Yhteensä	Sisäiset	Ulkoiset	Verot	Yhteensä
Aika-kustannukset	0,67	0	0,67	0,21	0	0	0,21
Ajoneuvokustannukset	0,04	0	0,04	0,29	0	-0,16	0,13
Pidentynyt elinikä	-0,3	0,01	-0,29	0	0	0	0
Terveysvaikutukset	-0,15	-0,24	-0,39	0	0	0	0
Onnettomuusvaikutukset	0,03	0,07	0,10	0	0,03	-	0,03
Koettu turvallisuus	+ (?)	-	+ (?)	?	?	?	?
Epämukavuus	?	0	0	?	?	0	?
Brändi / turismi	0	-0,003	-0,003	?	?	0	?
Ilmansaasteet	0	0	0	0	0,004	0	0,004
Ilmastonmuutos	0	0	0	0	0,005	0	0,005
Melu	0	0	0	0	0,05	0	0,05
Päälysteen kulutus	0	0	0	0	0,001	0	0,001
Liikenteen ruuhkautuminen	0	0	0	0	0,06	0	0,06
YHTEENSÄ	0,24	-0,16	0,08	0,51	0,15	-0,16	0,50



Eri tutkimuksista saatuja pyöräilyhankkeiden tai -ohjelmien hyöty-kustannus -suhteita.

ta koituvat säästöt, jotka muodostuvat muun muassa ruuhkien, päästöjen, liikennemelun, onnettomuuksien sekä autoiluinfrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon tarpeen vähentymisestä. Vähentyneen autoilun kautta myös yksilöt säästävät useita tuhansia euroja vuodessa ja tämä rahasumma päätyy autoteollisuutta tehokkaammin paikallistalouteen. Lisäksi vaikeammin arvoitettavia positiivisia taloudellisia vaikutuksia ovat muun muassa parantunut käyttäjämukavuus ja -kokemus, parempi saavutettavuus ja tasa-arvoisuus, yhteisöllisyyden lisääntyminen ja elinympäristön viihtyisyyden parantuminen.

Suomi nousuun pyöräilyn avulla

Koko valtakuntaa puhuttaa juuri nyt Suomen kilpailukyvyyn kasvattaminen. Perinteisenä keinona talouden elvyttämiseksi on käytetty suurten infrahankkeiden käynnistämistä. Hallituksen intresseissä tulisi olla investointien käynnistämisen lisäksi mahdollisimman korkea vastine sijoitetulle pääomalle. Tämän vuoksi olisi todella tärkeää Suomessakin pohtia muun muassa Hollannin ja Englannin esimerkkien mukaisesti suurten pyöräilyinfraa parantavien kokonaisuuksien käynnistämisestä.

Englannissa valtio päätti rahoittaa vuonna 2013 yhteensä kahdeksan kaupungin (Cycle City Ambition Grant) pyöräilyn edistämisen ohjelmia yhteensä 110 miljoonalla eurolla. Keskimääräiseksi hyöty-kustannus -suhteeksi i investoinnille laskettiin 5,5. Hollannissa valtio tukee voimakkaasti pitempimatkaisen pendelöinnin mahdollistamista pyörillä ja sähköpyörillä myöntämällä kunnille jopa 50-90 prosenttia tukea ”pyöräilyn moottoriteiden” eli huippulaadukkaiden, taajamien välisten pyöräväylien rakentamiskustannuksiin. Kokonaisbudjetti 675 kilometrin mittaisen pikaväyläverkoston rakentamiselle on noin 700 miljoonaa euroa. Hyötysuhde näillä investoinneilla on vaihdellut 1,44 ja 3,58 välillä.

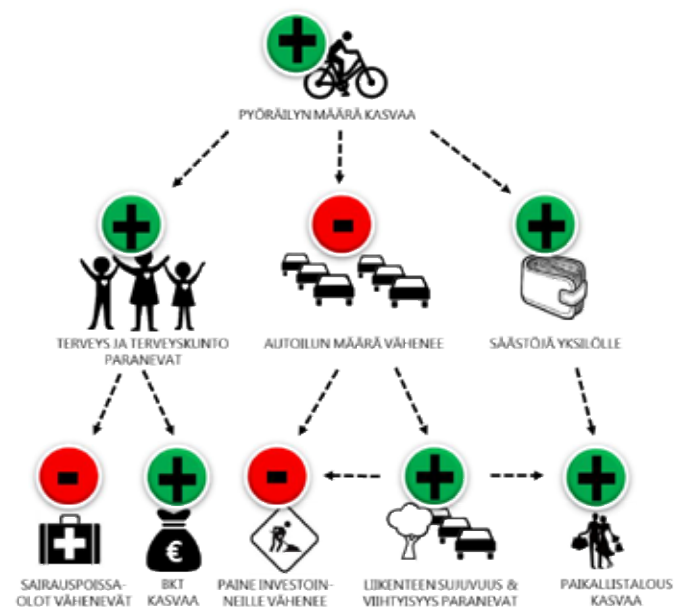
Pyöräilyhankkeilla on tutkimuksien mukaan suuri vaikutus koko kansakunnan terveyteen ja sitä kautta työtehon parantamiseen, sairauspoissaolojen määrään vähentymiseen, paikallistalouden kehittymiseen sekä bruttokansantuotteen nousuun.

Suomessa liikkumattomuuden hinnaksi on arvioitu noin 3-4 miljardia euroa vuodessa, joten kansalaisten fyysiseen aktiivisuuden lisäämistä priorisoivilla liikenneinvestoinneilla on nyt suuri tarve. Pyöräilyä edistävien hankkeiden tulisi olla listan kärjessä päätöksentekijöiden kiireellisyysslistalla.

Hyödyt lähemmäksi päättäjiä

Osana Bikenomics-selvitystä tuodaan tutkimuksissa pyörivät lu-vut lähemmäksi suomalaisia kaupungeja. Selvityksessä mukana oleville kaupungeille Raumalle, Jyväskylään ja Kauniaisiin tuodaan pyöräilyn taloushyötyjä lähemmäksi kaupungin omien ajankohtaisten hankkeiden näkökulmasta. Raumalla selvitettiin laajemmin pyöräilyn edistämisen hyötyjä koko kaupungin tasolla, Kauniaisissa tarkasteltiin pyöräpysäköinnin lisäämistä kaupakeskuksen yhteyteen ja Jyväskylässä kahden keskustaa lähellä olevan asuinalueen (Kangas ja Kuokkala) tuomia hyötyjä ja mahdollisuuksia yhteiskuntataloudelle. Tarkemmat tulokset näistä tarkasteluista valmistuvat joulukuun 2015 loppuun mennessä, jolloin selvityksen on määrä valmistua.

Selvitystyö on saanut Liikenneviraston ja Ympäristöministeriön kävelyn ja pyöräilyn T&K -hanketukea ja lisäksi kaupungeista mukana hanketta rahoittamassa ovat Rauman, Jyväskylän ja Kauniaisten kaupungit.



Esimerkki pyöräilyn edistämisen taloudellisista vaikutusketjuista.

Teksti ja grafiikat: Timo Perälä

Kirjoittaja Timo Perälä on Navico Oy:n toimitusjohtaja, Oulun seudun pyöräilyn ja kävelyn koordinaattori ja operoi erilaisten pyöräilyn edistämishankkeiden parissa yhteistyössä kuntien kanssa.

Pyöräilyn iloja Leeuwardenissa

Talvipyöräilykongressi 2015 järjestettiin helmikuussa pohjoishollantilaisessa, Frieslandin provinssissa sijaitsevassa Leeuwardenissa.

Kenellekään ei liene yllätys, että Hollannissa on mukava pyöräillä. Hiukan alle 100 000 asukkaan Leeuwardenissa pyöräily kuuluu olevan hollantilaisenkin mittapuun mukaan erityisen sujuvaa. Ulkopuolisen katseen perusteella pyöräilyn sujuvuuteen vaikuttavat niin kaupungin infrastruktuuri kuin kaupunkilaisten asenne. Ohessa satunnaisia kongressivieraan havaintoja siitä, miksi pyöräily Leeuwardenissa teki suomalaispyöräilijän niin iloiseksi.

Ensimmäinen ilonaihe: sujuvat pyöräreitit

Odotusten mukaisesti pyörällä liikkuminen oli helppoa niin Leeuwardenin keskustassa kuin sen ulkopuolellakin. Kaikille kongressiosallistujille oli varattu vuokrapyörät, joilla saattoi liikkua sujuvasti kongressipaikkojen välillä ja osallistua ohjelmaan sisältyneelle muutam-

tunnin mittaiselle pyöräilyinfraretkelle.

Pyörällä saattoi hollantilaiseen tapaan siirtyä ovelta ovelle paikassa kuin paikassa. Hotellimme ulko-oven editse kulki pyöräilyn valtavyylä, jota pitkin katkeamattomat pyöräjonot kiisivät molempiin suuntiin etenkin aamuisin ja iltapäivisin. Risteyksissä pyöräilyä helpottivat pyörille suunnitellut kiertoliittymät, joita pitkin reitti risteuksen yli kulki joustavasti ja turvallisesti. Turvallisuutta lisäsivät luonnollisesti hollantilaisittain pyörää ehdottomasti väistävät autoilijat.

Autoilu ylipäättään ei ole kovin suosittua eikä edes sallittua Leeuwardenin keskustassa. Hollantilaiset ovat kehittäneet monenlaisia systeemejä autoilun välttämiseksi ja pyöräilyn helpottamiseksi. Kaupungin sisääntulovyölien varsilta löytyy esimerkiksi Park & Bike -pysäköintialueita, jonne kauempaa tulevat voivat jättää autonsa ja ottaa käyttöön lukollisessa kaapissa säilytettävän pyö-

ränsä. Kuulemma jokaiselta hollantilaiselta löytyy myös useampi niin sanottu asemapyörä. Tiuhasta kaupunkirakenteesta johtuen yksi asemapyörä voi sijaita vaikkapa Leeuwardenin pyöräparkissa ja toinen läheisen Heerenveenin asemalla. Näin matka sujuu joutuisasti sen jokaisessa vaiheessa. Kaupungissa on myös lukuisia monikerroksisia pyöräparkkeja – pyörien pysäköintijärjestelyt ovatkin tarpeen, sillä ilman niitä kaupunki täytyisi varsin pian sinne tänne pysäköidyistä pyöristä.

Hollantilaisittain pyöräily Leeuwardenissa ja sen lähiympäristössä oli kevyttä; reittien ainoat mäet löytyvät auto- teiden ali- tai ylikuluista, joissa niissäkin pyörävyylä on pyritty tekemään mahdollisimman loivaksi. Hollantaiseen liikennesuunnitteluun kuuluu se, että jalan- kulkija ja pyöräilijä kulkevat toisistaan erotetuilla väylillä. Eri kulkumuodoille suunnitellut väylät todella eroavat toisistaan, sillä siinä missä kävelijälle tarjotaan jyrkempää mäkeä tai jopa portaita, pyöräilijälle suunnitellaan mahdollisimman loivasti nouseva ja laskeva reitti. Samalla kun ajatus ihastuttaa, saattaa mäkiin tottunut suomalainen joskus kaivatakin pientä hien pintaan tuovaa korkeuseroa. Toisaalta Hollannissa voi pyöräillä pitkiäkin matkoja kauluspaidan hikoamatta – tämä näkyy myös peruspyöräilijöiden vaatetuksessa.

Toinen ilonaihe: pyöräilevät koululaiset

Ilahduttavan lisän kaupungin pyöräilijöiden virtaan toivat keskustassa pyöräilevät koululuokat opettajineen. Leeuwardenin keskusta on suurelta osin kaikkien kulkumuotojen jakamaa shared space -aluetta. Keskellä päivää katutila täyttyi lasten iloisista huudoista ja puheensori-



Pyöräkatu on yksi versio jaetusta tilasta. Autoilu tapahtuu pyöräilyn ehdoilla.



Ilmainen ja laadukas pyöräpysäköintilaitos palvelee Leeuwardenin keskustassa.

nasta, kun koululaiset opettajineen siirtyivät paikasta toiseen polkupyörillään. Pyöräilykasvatusdelegaatiomme tuijotti ilmeisesti näitä nuoria pyöräilijöitä sen verran äimistyneenä, että saimme poikkeuksetta osaksemme iloista vilkuttelua. Silmiinpistävää oli, että lapset ajoivat milloin missäkin muodostelmassa, kaksi tai kolme rinnakkain jutellen ja innokkaasti vähintään yhdellä, usein kahdella kädellä elehtien.

Hollantilaislapset ovat selvästi tottuneet pyöräilemään ja opettajat luotsaamaan heitä kaupungin halki pyöräillen. Samassa katutilassa kulkevat bussit pitivät nopeudet maltillisina ja jättivät huomattavasti tilaa kulkuneuvojen väliin silloin tällöin ohittaessaan. Toki tämä jaettu tila oli varsin laava Leeuwardenissa – siinä mahtui kulkemaan rinnakkain useampikin kulkija, kunhan katsekontaktit ja käsimerkit osoittivat, kuka aikoo milloinkin ajaa mihinkin suuntaan.

Kolmas ilonaihe: yhdentoista kaupungin pyöräretki

Pohjoishollantilaisena kaupunkina Leeuwarden on tullut tunnetuksi kanavaluistelustaan. Helmikuinen kanavaluistelutapahtuma, Elfstedentocht eli yhdentoista kaupungin retki, on järjestetty ensimmäisen kerran jo vuonna 1909. Tämä noin

200 kilometrin mittainen luistelureitti on ensisijaisesti retkitapahtuma: sen 16 000 osallistujasta muutama sata tulee tapahtumaan kilpailumielessä. Epävarman jäätilanteen vuoksi luistelutapahtumaa ei ole voitu järjestää läheskään joka vuonna, ei edes jokaisena vuosikymmenenä. Tapahtumaa leimaakin yllätyksellisyys, sillä sen toteutumisesta ilmoitetaan vain 48 tuntia ennen sen alkamista. Leeuwardenin talvipyöräilykongressi 2015 osui samaan aikaan kuin luistelutapahtuma olisi järjestetty, jos kanavat olisivat olleet jäässä. Tämä olisi tarkoittanut myös

sitä, että olisimme menettäneet hotellivarauksemme, sillä kaikki varaukset oli tehty sillä ehdolla, että luistelutapahtuma ei toteudu.

Hollantilaiset vaikuttavat aktiivisilta ulkoilmaihmisiltä, sillä luistelutapahtuman rinnakkaisretkenä on vuodesta 1912 järjestetty vuosittain pyöräretki, Fietselfstedentocht. Osallistujia tässä leikkimielisessä 240 kilometrin pyöräilytapahtumassa on 15 000; pyöräilijät lähtevät matkaan touko-kesäkuuisena aamuna kello viiden ja kahdeksan välillä ja mitalin saavat kaikki, jotka saapuvat maaliin ennen puoltayötä. Aikarajasta huolimatta kyse ei ole varsinaisesti kilpailusta, sillä suuren osallistujamäärän vuoksi retken matkanopeus ei saa ylittää 25 kilometriä tunnissa.

Yhdentoista kaupungin pyöräretken lisäksi Leeuwardenin kaupungin matkailutoimisto jakaa alueen suosituimpien pyöräreittien karttaa. Reittien pituudet vaihtelevat muutamasta kymmenestä kilometristä muutama sataan kilometriin ja jokaisen varrelle osuu sekä luontonahtävyyksiä että ainakin muutama kaupunki. Hollannissa pyöräily on hauskaa vierailijalle, mutta kyllä paikallisetkin näyttävät ottavan siitä ilon irti. 🌿



Jaettuun katutilaan mahtuvat sopuisasti bussit ja koulumatkapyöräilijät.

IHMISET ENSIN – Katutilan suunnittelu kävelyn ehdoilla

Walk21 -konferenssien tavoitteena on luoda maailma, jossa ihmiset valitsevat kävelyn liikkukseen, pysyäkseen terveinä ja rentoutuakseen.

Vuotuinen Walk21-konferenssi järjestettiin lokakuussa 2015 Wienissä. Kyseessä oli 16. konferenssi vuodesta 2000 kokoontuneiden Walk21-konferenssien sarjassa. Teeman ”Stepping ahead” voi tulkita merkitsevän joko askelta eteenpäin tai sitä, että ollaan jo askeleen edellä. Neljän päivän aikana Wienissä järjestettiin yhteensä 240 työryhmää, esitelmää ja paneelikeskustelua reilulle 600 asiantuntijaosallistujalle 39 maasta. Aktiivista keskustelua elävistä kaupungeista, kestävästä kehityksestä ja miellyttävistä jalankulkuympäristöistä käytiin sekä Wienin kaupungintalolta että sen lähikortteleissa: Wienin käveltävyyttä testattiin kymmenillä kävelykierroksilla ja ”urbaaneissa laboratorioissa” ympäri kaupunkia. Konferenssikäv(el)ijälle Wien näyttöytyi kaupunkina, jossa kävelyn eteen tehdään työtä.

Kävelyn vuosi

Wienissä vuosi 2015 on nimetty Kävelyn vuodeksi, Jahr des Zu-Fuss-Gehens. Tavoitteena on tehdä Wienistä entistä käveltävämpi kaupunki, jossa apulaiskaupunginjohtaja Maria Vassilakoun sanoin ”lapsenkin on miellyttävä kävellä”. Esi-merkkinä kaupungin toteuttamasta kävely-ystävällisestä liikennesuunnittelusta sai konferenssissa toimia Mariahilfer Strasse, kaupungin pisin ja vilkkain ostoskatu, joka vielä muutama vuosi sitten ruuhkautui autoliikenteestä. Päivittäin yli 10 000 autoa kulki Mariahilfer Strassen kautta. Kadun kapasiteetin rajat tulivat vastaan myös jalankulkijoiden kohdalla: jalkakäytävät eivät enää vetäneet päivittäistä noin 70 000 jalankulkijaa. Jotain oli tehtävä.

Poliittinen päätös tämän Wienin keskustaympyrän, Ringin kehältä ulospäin

suuntaavan, kadun osittaiseksi muuttamiseksi tehtiin vuonna 2010. Kaupungin 6. ja 7. kaupunginosan yhdistävä, noin kahden kilometrin mittainen osa katu päätettiin muuttaa osin kävelykaduksi, osin jaetuksi tilaksi/pihakaduksi (shared space). Muutostyön takana oli ajatus entistä käveltävämmästä keskusta-alueesta.

Ensisijaisesti kävelyn ehdoilla suunniteltu ”Uusi Maria Hilfer Strasse” valmistui heinäkuussa 2015. Katu oli kokenut muodonmuutoksen, josta wieniläiset kävelynedistäjät ja päätöksentekijät olivat konferenssissa kovin ylpeitä. Uusi Mariahilfer Strasse toistui lähes jokaisessa konferenssin wieniläisesiintyjän puheenvuorossa. Katu toimi myös usean konferenssin kuluessa järjestetyn kävelyretken ja urbaanin laboratorion kohteena. Kadun muodonmuutos innoitti puhujia lähestymään aihetta monista suunnista lukuisissa eri puheenvuoroissa.

Iskusanoiksi Mariahilfer Strassesta puhuttaessa muodostuivat ”uudet julkiset tilat”, ”kuljeskelu ja viiپیily”, ”elämänlaatu” sekä ”kaupunkilaisten osallisuus”. Visiona on urbaani olohuone, joka on kaikkien kaupunkitilasta nauttivien saavutettavissa ja käytettävissä. Kävelynedistäminen ja elämänlaadun parantaminen kulkevat puheissa käsi kädessä.

Kuljeskelua, viiپیilyä ja kiipeilyä

Uudella Mariahilfer Strassella kuljetaan kävelyn ehdoilla. Tämä tarkoittaa sitä, että katu on ensisijaisesti kävelijöiden tilaa: kävelijät saavat hyödyntää katu sen koko leveydeltä, kuitenkin siten, etteivät tarkoituksella aiheuta haittaa muulle liikenteelle. Kadulle on rakennettu tiloja, jotka houkuttelevat kuljeskeluun ja vii-

پیilyyn. Kadulta löytyy perinteisiä penkkejä ja pöytäryhmiä, mutta myös epätyypillisempiä istumiseen, kiipeilyyn ja löhöilyyn houkuttelevia kivipaasia ja rakennelmia. Katutila kannustaa oleskeluun.

Mariahilfer Strassen muu liikenne kulkee kävelyn ehdoilla, tai ainakin kävelijät huomioiden: autoliikennettä on rajoitettu ja läpiajon houkuttelevuutta pienennetty muun muassa 20 km/h nopeusrajoituksella. Myös lähikatujen nopeuksia on alennettu 30 kilometriin tunnissa. Pyöräily on kadulla sallittua, jopa toivottua, mutta senkin nopeuksia on ohjattu pikemminkin oleskelun ja pysähtelyn kuin pikaväylän ehdoilla: pyöräilyn maksiminopeudeksi on jaetussa katutilassa määritelty 20 kilometriä tunnissa. Kävelykatuosuudella pyörän vauhti on sovitettava kävelijöiden vauhtiin. Kadun ainoat liikennemerkkit löytyvät kadun päistä; yhteinen tila pakottaa eri tavoin kulkevat neuvottelemana kulkureiteistään kommunikoimaan muiden liikkujien kanssa – ainakin katsein.

Päätöksiä ja osallistamista

Konferenssissa korostui kävelyn edistämisen ja kaupunkisuunnittelun välinen yhteys: avain kävelyn lisäämiseen on julkisten tilojen laadun parantaminen. Puheissa toistui ajatus julkisten tilojen sosiaalisuudesta: kun ihmiset saavat osallistua kaupunkitilojen suunnitteluun, he viihtyvät suunnitelluissa tiloissa. Ja kun ympäristö on miellyttävä, he myös kävelevät enemmän. Yksinkertaista?

Kaukaa on vaikea nähdä, kuinka helposti tai vaikeasti Mariahilfer Strassen muutostyö otettiin Wienissä vastaan. Kaupunginjohton puheiden perusteella kansalaiset otettiin mukaan suunnittelu-

prosessin joka vaiheessa. Hanke kohtasi sekä puheenvuorojen että lyhyen mediaseurannan perusteella samankaltaista vastustusta kuin vaikkapa Vaasankadun kävelykatukokeilu Helsingissä vuonna 2013. Etenkin kadun varrella toimivat yrittäjät pelkäsivät ihmisvirtojen vähenemisen ja kaupan käyvän huomommin, jos autoliikennettä ja pysäköintimahdollisuuksia kadulla rajoitetaan.

Mariahilfer Strassen suunnittelu- ja muutostyö toteutettiin Wienin 6. ja 7. kaupunginosassa asuvia kaupunkilaisia osallistaen: poliittisen päätöksen jälkeen toteutetut verkkosivut, pyöreän pöydän keskustelut, lukuisat asukasykselyt ja palautelaatikat kuulivat kansalaisten kantoja ja mittasivat mielipiteitä prosessin aikana. Alueen asukkaat saattoivat osallistua tavoitteiden ja keinojen määrittelyyn katutilassa vuosien varrella järjestetyissä työpajoissa. Jaetun tilan pilottikokeilu toteutettiin vuonna 2013. Lopulta kadun muutostyöt hyväksyttiin tiukassa kahden kaupunginosan asukkaita koskevassa kansanäänestyksessä 53,2 prosentian enemmistääninällä keväällä 2014. Puolitoista vuotta myöhemmin 71 prosenttia alueen asukkaita on nykyisten järjestelyjen kannalla. Tältä osin voi siis todeta, että alueen asukkaiden näkökulmasta muutos on ollut ennako-odotuksia mieluisampi. Pitkäjänteinen osallistaminen ja kaupunkilaisten kuuntelun moninaiset foorumit ovat lieventäneet asukkaiden vastarainta.

Ei pelkkää liikennejärjestelyä

Kriittiset äänet sosiaalisessa mediassa ovat ehättäneet julistaa muutokset vähintäänkin keskeneräisiksi: Mariahilfer Strassen muutostyötä on kritisoitu ennen kaikkea siitä, että aikeista huolimatta katutilan käyttö ei juurikaan ole muuttunut. Tilaa ei uusista mahdollisuuksista huolimatta jaeta uudella tavalla, vaan jalankulkijat kulkevat edelleen reunoilla ja autot ja pyörät ajavat keskellä. Muutos autoliikenteen ehdoilla suunnitellusta katutilasta kävelyn etusijalle asettavaksi katutilaksi ei käy yhdessä yössä sen paremmin autoilijalta kuin kävelijältäkään.

Vielä on ennenaikeista tehdä johtopäätöksiä siitä, mitä katutilan muuttaminen kävelijäystävälliseksi käyttäjäkokeusten tai erilaisten tilastojen valossa tarkoittaa. Uskaltaako keskellä katua kävellä? Noudattavatko autot ja pyörät nopeusrajoituksia? Hyötyvätkö kadunvarren yritykset? Väheneekö kauppa? Vähentääkö vai lisääkö jaettu katutila eri kulkumuotojen vastakkainasettelua? Parantuuko liikenneturvallisuus? Muuttuvatko kulkutapojen hierarkiat? Näkykö katutilassa enemmän lapsia?

Varmuudella voidaan sanoa, että Mariahilfer Strassen toistaiseksi viisi vuotta kestänyt muutostyö on vielä kesken. Kadun toimivuutta kohennetaan jatkuvassa dialogissa alueen asukkaiden kanssa. Selvä on, että autoilu on vähentynyt sekä Mariahilfer Strassella että sen lähikaduilta. Myös läpiajopyöräily on siirtynyt lähi-

kaduille, joilla voi ajaa vauhdikkaammin. Katutilassa kuljetaan kävelijöiden ehdoilla.

Liikennejärjestelyjen lisäksi Wienin kaupunki on panostanut kuljeskelua, viipylyä, kiipeilyä ja ihmisten välisiä kohtaamisia lisääviin elementteihin katutilassa: Mariahilfer Strassen parin kilometrin mittaiselle osuudelle on upotettu 5 suihkulähdettä, 5 urbaania oleskelutilaa, yli sata uutta istuinta tai penkkiä ja 12 WiFi -asemaa. Myös kadun valaistusta lisättiin.

Satunnainen konferenssikävelijä uskoo omaa kokemustaan: koleana lokakuuisena arki-iltana Mariahilfer Strassen istuinryhmät olivat täynnä lapsiperheitä ja kivipaasilla löhöili nuoria koulureppuineen. Lapset kiipeilivät suihkulähteiden reunoilla eikä autoja iltapäiväruuhkan aikaankaan juuri näkynyt. Pyöräilijät ja kävelijät vaihtoivat katsekontakteja sopiaksen, kuka väistää mihinkin suuntaan. Väljä, jaettu katutila näytti toimivan sekä töistä kotiin kiirehtivän asukkaan että joutilaan kuljeskelijan ehdoilla.

Walk21-konferenssi järjestetään seuraavan kerran syksyllä 2016 Hong Kongissa. Konferenssin teema, ”Walking puts people first”, jatkaa kulkumuotojen järjestysten kriittistä pohtimista. Walk21-konferenssarja haastaa osallistujansa vaihtamaan ajatuksia ja kokemuksia siitä, mitä kaikkea pitää sisällään ajatus kävelyn ensisijaisuudesta liikenteessä ja kaupunkitilassa. ☘

Wienin apulaiskaupunginjohtaja Maria Vassilakou esittelee kaupungin kävelyystävällistä strategiaa.



Iisalmessa on nostetta pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi

Iisalmi sai valmiiksi työmatkapyöräilyn ja -kävelyn edistämishjelman ensimmäisenä kaupunkina Suomessa ja liittyi Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi.

Iisalmen kaupunki sai keväällä 2015 rahoituksen alueensa työmatkapyöräilyn ja -kävelyn edistämishjelman laatimiseen Liikenneviraston, ympäristöministeriön, Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteisestä T&K-rahoituksesta. Rahoittajat voivat olla tyytyväisiä päätökseensä rahoituksen myöntämiselle, koska hanke on lisännyt Iisalmessa nostetta pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden edistämiseen. ”Hyvä” on lähtenyt Iisalmessa liikkeelle. Hankkeen ohjausryhmätöimintää läheltä seuranneena olen varma, että ”hyvän” liike nopeutuu ja liikkeellä on päämäärä.

Iisalmen työmatkapyöräilyn ja -kävelyn edistämishjelman tavoitteena on lisätä pyörällä ja jalan tehtävien työmatkojen määrää sekä parantaa pyöräilyn ja jalankulun arvostusta Iisalmessa. Hanke tukee Ylä-Savon liikennejärjestelmän kehittämisen päätavoitteita sekä vastaa

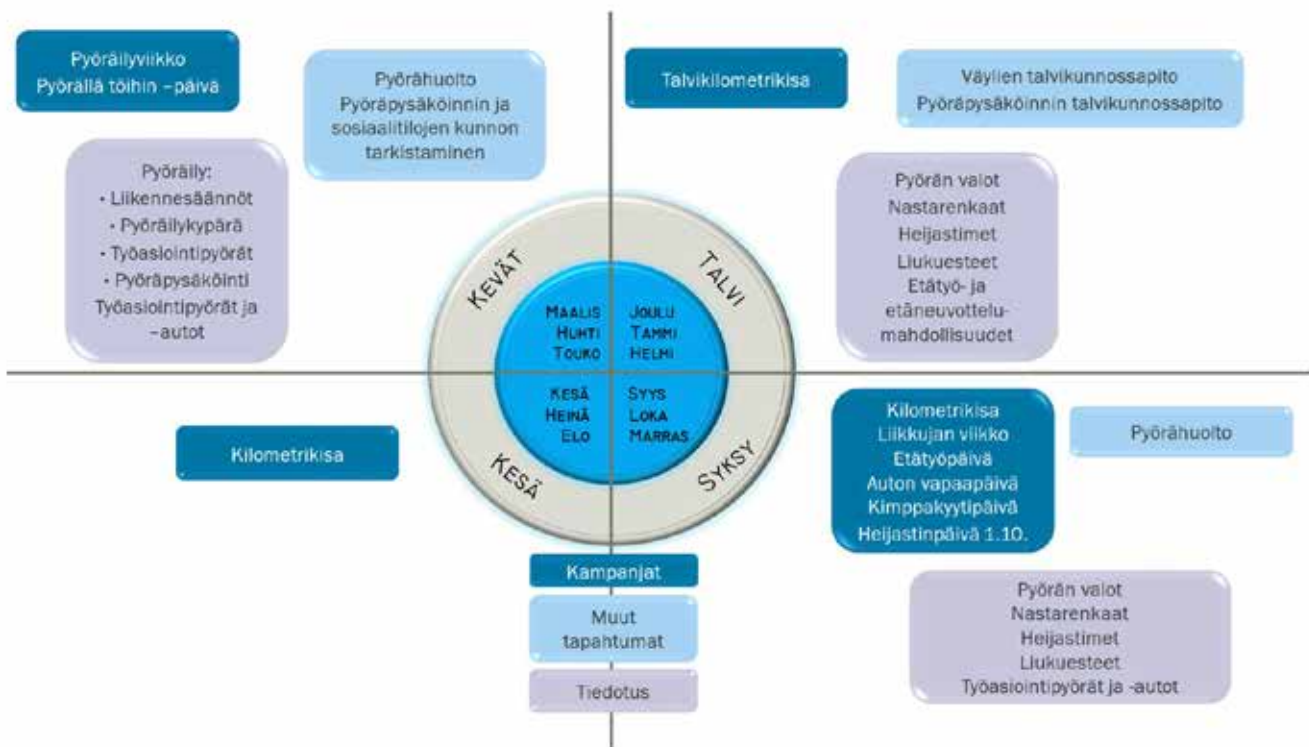
valtakunnalliseen linjaukseen lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määriä. Edistämishjelmassa esitetään tavoitteeksi lisätä Iisalmen pyöräily- ja kävelymatkojen määrää nykytasosta 10 % vuoteen 2020 mennessä ja 20 % vuoteen 2025 mennessä. Vaikka tavoitetta ei ole vielä hyväksytty kaupungin virallisissa elimissä, se on selkeä signaali alueen tahtotilasta ja halusta sitoutua pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen. Iisalmen kaupunki liittyi hankkeen aikana myös Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi. Suunnitelma tullaan esittämään vuoden 2016 alussa Iisalmen kaupunginhallitukselle, jossa myös tavoitetta käsitellään.

Ylä-Savon SOTE ja Olvi

Hankkeessa tehtiin Ylä-Savon SOTE kuntayhtymälle ja Olville liikkumisen ohjauksen pilottisuunnitelmat. Näissä esitetään konkreettisia toimenpiteitä työ-

matkojen ja työasiointimatkojen kulkutapajakauman muuttamiseksi viisaampaan suuntaan – kuten pyöräpysäköinnin, sosiaalitulojen ja kunnossapidon kehittämiseen sekä liikkumisen turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä sekä kampanjoita, kannustamista ja tiedottamista. Molempien pilottityöpaikkojen toimenpiteet ovat keskenään samantyyppisiä. Ylä-Savon SOTE kuntayhtymän toimenpiteissä korostuu työasiointimatkojen tekemistä viisaammalla tavalla ja Olvilla yritetään joukkoliikenneyhteyksien parantamista palvelemaan paremmin tehdasalueen tarpeita. Suuri osa toimenpiteistä on jatkuvia, ja niiden on tarkoitus alkaa vuonna 2016. Tarkempaa suunnittelua vaativat toimenpiteet ajoitettiin vuosille 2017–2018. Suunnitelmien konkretisoimiseksi ja seurantaan varten on määritetty vastuutahot, jotka delegoivat tehtäviä ja edesauttavat suunnitelmien toteutumista.

Työmatkapyöräilyn ja kävelyn edistämisen vuosikello.



**Iisalmen
pyöräteillä on
toistaiseksi
tilaa.**



Iisalmelaisten näkemykset

Iisalmelaisten mahdollisuuksia liikkua pyörällä ja jalan tutkitiin Internet-pohjaisen karttasovelluksen avulla. Asukkaat saivat osoittaa kartalla työmatkapyöräilyn ja -kävelyn kannalta hankalia paikkoja ja onnistuneita ratkaisuja sekä esittää kehittämissuhteita helpottamaan työmatkapyöräilyä ja -kävelyä. Esille nostetut asiat liittyivät pääasiassa jalankulku- ja pyöräilyväylien laatuun, hoitoon, turvallisuuteen tai reittien opastukseen. Työmatkapyöräilyä edistävinä tekijöinä kiiteltiin muun muassa kunnossapitoa, reittien kauneutta, liikennevaloja sekä auto- ja pyöräiden risteämistä eritasossa. Haittaavina tekijöinä mainittiin muun muassa liikennesääntöjen huonoa tuntemusta, suuria ajonopeuksia, talvikunnossapidon laatua, päällysteen kuntoa, huonoja näkemiä, kapeita pientareita, valaistuksen puutetta ja vaarallisia tienyhtymiä.

Edistämishjelman toimenpiteet

Edistämishjelman kärkitoimenpiteiden pääpaino on asenteisiin vaikuttamisessa, mutta myös muita asioita, kuten yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin kehittämisehdotuksia, nousee esille. Edistämishjelmassa kuvataan yhteensä kuusi asenteisiin vaikuttavaa kärkitoimenpidettä sekä yhteensä kuusi yleisellä tasolla olevaa ja tarkempaa suunnittelua edellyttävää muuta toimenpide-ehdotusta.

Seuranta

Iisalmen liikenneturvallisuustyöryhmä vastaa edistämishjelman seurannasta ja koordinoinnista. Työryhmän vastuulla on seurata ohjelman toteuttamista ja huolehtia edistämishjelman vaikutusten seurannasta. Pilottikohteiden suunnitelmien seurannan ja tukemisen edistämiseksi työryhmään kutsutaan jäseniksi Ylä-Savon SOTE kuntayhtymän ja Olvin edustajat. 🌸

Asenteisiin vaikuttavat kärkitoimenpiteet

- Laitetaan yhdyskuntasuunnittelussa kävely ja pyöräily tasa-arvoiseen asemaan muiden liikennemuotojen kanssa – autokeskeisyys on historiaa.
- Edistetään Itä-Suomen liikennestrategiassa esitettyjä kävelyn ja pyöräilyn tavoitteita.
- Tehostetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä vastuussa olevan Iisalmen liikenneturvallisuustyöryhmän työtä.
- Lisätään työmatkapyöräilyyn ja -kävellyyn liittyvää kannustamista ja aktiivista kampanjointia.
- Lisätään kävellyyn ja pyöräilyyn liittyvää asennekasvatusta.
- Nostetaan työmatkapyöräilyn ja -kävelyn terveysvaikutukset esille.

Muut toimenpide-ehdotukset

- Tiivistetään yhteistyötä ELY-keskuksen, naapurikuntien, asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa.
- Toteutetaan pyöräily- ja kävelyverkkoa päämäärätietoisesti ja määritetään pyöräilyn tavoiteverkko.
- Parannetaan pyöräily- ja kävelyreittien kunnossapitoa.
- Lisätään pyöräpysäköinnin määrää ja laatua.
- Parannetaan pyöräilyn ja kävelyn opastusta.
- Hankitaan tietoa pyöräilijöiden ja kävelijöiden määristä.



Liity edelläpolkijoiden kasvavaan joukkoon!

Pyöräilykuntien verkosto ry

- Pyöräilykuntien verkosto on kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto.
- Päätaavoite on pyöräilyn lisääminen liikennemuotona ja arkiliikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, ympäristölle ja yhteiskunnalle.
- Pyöräilykuntien verkosto haluaa: laadukkaat ja turvalliset pyöräilyolosuhteet kaikille, kaksinkertaistaa pyöräilyn määrän Suomessa ja vahvistaa pyöräilyn edistäjien yhteisöä.
- 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
• keskiuuri yritys (15 - 50 työntekijää)	550 euroa
• suuri yritys (yli 50 työntekijää)	950 euroa
• erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää)	<i>neuvotellaan</i>

AKAA
Jouko Pekkarinen 040 335 4625
jouko.pekkari@akaa.fi

ESPOO
Petri Suominen (09) 816 40240
petri.suominen@espoo.fi

FORSSA
Tero Tiensuu (03) 4141 5602
tero.tiensuu@forssa.fi

HANKO
Hannu Simelius 040 581 5065
hannu.simelius@hanko.fi

HEINOLA
Matti Nieminen 0500 618 785
matti.nieminen@heinola.fi

HELSINKI
Reetta Keisanen 040 346 0522
marek.salermo@hel.fi

HYVINKÄÄ
Lassi Kiuru (019) 459 4645
kimmo.kiuru@hyvinkaa.fi

HÄMEENLINNA
Minna Aakkula (03) 621 2317
minna.aakkula@hameenlinna.fi

IISALMI
Pekka Partanen 040 5454567
pekka.partanen@imatra.fi

IMATRA
Lassi Nurmi 020 617 4466
lassi.nurmi@imatra.fi

JANAKKALA
Heikki Tamminen (03) 680 1292
heikki.tamminen@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

KAJAAINI
Anniina Gutzen 044 710 0360
anniina.gutzen@kajaani.fi

KANGASALA
Markku Lahtinen 050 596 9124
markku.lahtinen@kangasala.fi

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

KAUNIAINEN
Lennart Långström (09) 505 6387
lennart.langstrom@kauniainen.fi

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

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

LAHTI
Matti Heikkinen 044 716 1031
matti.heikkinen@lahti.fi

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

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

LIEKSA
Jarmo Honkanen 040 104 4113
jarmo.honkanen@lieksa.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

MASKU
Marika Nurmikko 044 7388 230
marika.nurmikko@masku.fi

MÄNTYHARJU
Piia Mäkilä 040 774 1902
piia.makila@mantyharju.fi

MÄNTTÄ-VILPPULA
Hannu Kempainen 044 728 8789
hannu.kempainen@manttavilppula.fi

NOKIA
Jouni Saranpää (03) 5652 0690
jouni.saranpaa@nokiankaupunki.fi

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

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

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

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

PIRKKALA
Tero Vesanto 050 540 5279
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

PÄLKÄNE
Petri Ketola 040 580 8270
petri.ketola@palkane.fi

PUUMALA
Kimmo Hagman 0500 654 590
kimmo.hagman@puumala.fi

RAASEPORI
Jan Gröndahl 040 5320392
jan.grondahl@raasepori.fi

RAISIO
Keijo 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

SIPOO
Eva Lodenius (09) 235 36713
eva.lodenius@sipoo.fi

SIUNTIO
Tapio Lepikkö 050 386 0825
tapio.lepikko@siuntio.fi

TAMPERE
Timo Seimelä 040 758 2104
timo.seimela@tamper.fi

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU
Katja Seimelä 040 503 4237
katja.seimela@tamperenseutu.fi

TURKU
Juha Jokela, 040 838 9014
juha.jokela@turku.fi

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

UUSIKAUPUNKI
Atso Vainio (02) 845 151
atso.vainio@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.vaiisto@vantaa.fi

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

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

ÄHTÄRI
Osmo Sivén 0400 869 481
osmo.siven@ahrtari.fi

ETELÄ-POHJANMAAN ELY-KESKUS
Kjell Lind 0295 027 734
kjell.lind@ely-keskus.fi

KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUS
Petteri Kukkola 0400 620 236
petteri.kukkola@ely-keskus.fi

LAPIN ELY-KESKUS
Risto Uusipulkamo 0295 03 7263
risto.uusipulkamo@ely-keskus.fi

PIRKANMAAN ELY-KESKUS
Suvi Vainio 0400 416 473
suvi.vainio@ely-keskus.fi

POHJOIS-POHJANMAAN ELY-KESKUS
Päivi Hautaniemi 040 571 6067
paivi.hautaniemi@ely-keskus.fi

POHJOIS-SAVON ELY-KESKUS
Kyllikki Komulainen 0295 026 729
kyllikki.komulainen@ely-keskus.fi

UUDENMAAN ELY-KESKUS
Mari Ahonen 0295 021 265
mari.ahonen@ely-keskus.fi

VARSINAIS-SUOMEN ELY-KESKUS
Piritta Keto 0295 022 763
piritta.keto@ely-keskus.fi

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY
Petri Sipilä 050 511 5940
petri.sipila@hepo.fi

HSL - HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE
Tarja Jääskeläinen 040 385 5043
tarja.jaaskelainen@hsl.fi

INLINEMARKET OY
Samuli Ropponen 040 595 1094
samuli.ropponen@inlinemarket.fi

JYVÄSKYLÄN PYÖRÄILYSEURA RY
Teemu Tenhunen, 041 544 2195
pj@jyps.fi

KAMPIN SUUTARI
Hannu Heiskanen 0400 428 325
hannu.heiskanen@http-palvelut.com

LINEA KONSULTIT OY
Sakari Somerpalo 040 847 8282
sakari.somerpal@linea.fi

MDI OY
Janne Antikainen 040 764 1829
janne.antikainen@mdi.fi

NAVICO OY
Timo Perälä 040 7060415
timo.perala@navico.fi

OVELLA OY
Mika Laukkonen 0505693923
mika.laukkonen@ovella.fi

PYÖRÄLIITTO RY
Natti Koistinen 044 279 5588
matti.koistinen@pyoralitto.fi

RAMBOLL FINLAND OY
Reijo Vaarala 040 716 0769
reijo.vaarala@ramboll.fi

SITO OY
Virpi Ansio 050 345 6727
virpi.ansio@sito.fi

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

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO RY
Hanna Aho 040 660 5788
hanna.aho@suojeliitto.fi

SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY
Markku Nieminen 050 5960 975
markku.nieminen@pyorailly.fi

SWECO YMPÄRISTÖ OY
Helena Suomela 040 669 1643
helena.suomela@sweco.fi

TAMPEREEN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY
Pompo Stenberg 050 3521809
pj@tarakka.fi

TTY / Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tuuli Rantala 040 849 0688
tuuli.rantala@tut.fi

TRAFIX OY
Esa Karvonen, 050 375 9169
esa.karvonen@trafix.fi

TURUN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY
Tero Rantaruikka, 050 910 5810
turpo@turpo.fi

VALPASTIN OY
Mari Päättälä 040 720 2872
mari.paatalo@valpastin.fi

WSP FINLAND OY
Minna Raatikka 040 518 0511
minna.raatika@wspgroup.fi