3

Visiosta käytäntöön

Liikennepolitiikka - A & O

3

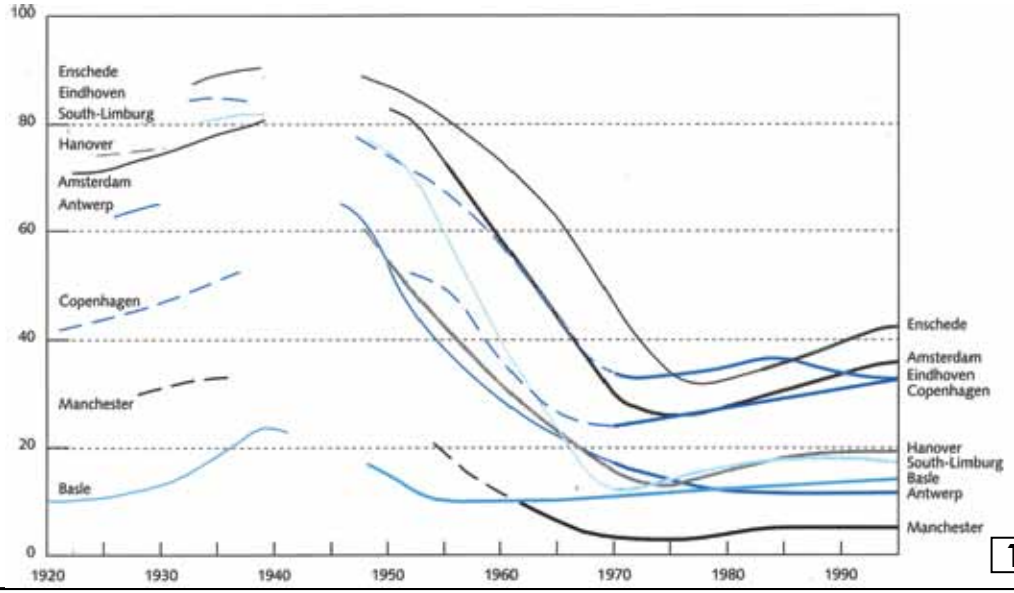
Visiosta käytäntöön

Päämäärätietoisuudella kohti menestystä

Miksi Alankomaissa pyöräillään niin paljon? Vastaus ei ole yksiselitteinen, sillä pyöräilyn suosioon vaikuttavat monet tekijät. Pyöräily on helpompaa tasaisella lakeudella kuin mäkisillä reiteillä, ja myös hollantilaisten kaupunkien tiiviys suosii pyöräilyä, koska matkat ovat lyhyitä. Historia ja kulttuuri tuovat omat vaikutuksensa, sillä pyöräily on ollut yleinen tapa liikkua Alankomaissa jo vuosikymmenten ajan. Jopa kiivaimpina autoistumisen aikoina hollantilaiset pyöräilivät enemmän kuin muut eurooppalaiset. Siihen on vaikuttanut juuri pyöräilyn helppous tasaisesta maastosta ja lyhyistä välimatkoista johtuen.

Kuitenkin yksi tärkeimmistä syistä pyöräilyn suosioon Alankomaissa on ollut päämäärätietoinen liikennepolitiikka. Kun monissa muissa maissa liikenneympäristöä suunniteltiin yhä enenevässä määrin autoliikenteen ehdoilla, Alankomaissa tehtiin merkittäviä poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi. 1970-luvun puolivälissä maassa ruvettiin tekemään kaupunkikohtaisia kokonaisvaltaisia liikennesuunnitelmia, joissa pyöräily ja kävely otettiin huomioon tasavertaisina kulkutapoina autoilun ja joukkoliikenteen kanssa.

Vuonna 1976 Alankomaiden liikenneministeriö (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) teki päätöksen maksaa kaupungeille 80 % kaupunkialueille ja 50 % maanteiden varsille rakennettavien pyöräteiden rakentamiskuluista. Pyöräteiden yhteispituus lisääntyi 73 % vuosina 1978–1988, kun samaan aikaan autoliikenneverkko kasvoi vain 11 %. Vuonna 1988 Alankomaissa oli yhteensä 16 100 kilometriä pyöräteitä ja 101 000 kilometriä autoliikenneväyliä. Edelleen kaupungeissa ohjataan huomattavia varoja pyöräilyn edistämiseen. Amsterdamin pyöräilybudjetti oli vuosina 2006–2010 yhteensä 100 000 000 euroa eli asukasta kohti laskettuna 26,95 euroa vuosittain. Groningenissa pyöräilyn edistämiseen käytettiin vuosina 2007–2010 yhteensä noin 13 miljoonaa euroa eli vuosittain 16,80 euroa asukasta kohti.



Lähde: Cycling in the Netherlands 2009

1

Alankomaissa pyöräily-ystävällinen liikennepolitiikka on näkynyt valtion ja kaupunkien varojen budjetoinnissa. Pyöräilyn edistämiseen on kohdennettu paljon resursseja, mikä näkyy esimerkiksi Amsterdamin kulkutapajakaumassa. Euroopan eri kaupunkien kulkutapaosuuksien kehitystä vertailtaessa nähdään, että hollantilaisissa kaupungeissa pyöräilyn kulkutapaosuus ei autoistumisestakaan huolimatta pudonnut pysyvästi alle 30 %.

1

Miksi Genevessä panostetaan kävelyyn? Genevessä henkilöautolla on ollut pitkään merkittävä rooli liikenteessä. Kaupungin kasvuvauhti on kiihtynyt, minkä vuoksi myös liikenne kaupungissa kasvaa. Katutilaa ei voida lisätä, joten ihmisten liikkumistottumuksiin on ryhdytty vaikuttamaan. Geneve on tiiviisti rakennettu kaupunki, jossa välimatkat ovat lyhyitä. Siitä johtuen kävely on aito vaihtoehto kulkutavaksi. Genevessä ei olla yksityisautoilun vastaisia, mutta tilanpuute, ympäristöongelmat sekä halu parantaa liikenneturvallisuutta ja elämisen laatua kaupungissa ovat tehneet välttämättömäksi rajoittaa henkilöautoliikennettä. 1990-luvun alussa ryhdyttiin toimeen, jotta saataisiin autoilta tilaa ihmisille. Todettiin, että kävelijät ovat kaupungille välttämättömyys, koska he elävöittävät kaupunkia ja liikeelämää.

Vuonna 1991 Genevessä hyväksyttiin ensimmäinen kävelyn yleissuunnitelma, joka sisälsi viisi kehitysaskelta:

- rohkaistaan ihmisiä kävelemään enemmän
- lisätään kävelyalueita ja kaupunkitiloja kävelylle
- edistetään kävelyä kulkutapana
- parannetaan esteettömyyttä kävelyreiteillä
- rauhoitetaan moottoriajoneuvoliikennettä

Suunnitelma on kokonaisvaltainen ja siinä on kerrottu laaja visio kävelyn edistämiseksi. Se sisältää paljon pieniä projekteja, jotka ovat osa kokonaisuutta. Genevessä on saavutettu merkittäviä tuloksia parinkymmenen vuoden aikana. Kävelyn kulkutapaosuus on yli 40 %, joten se on ohittanut autoliikenteen. Kaupungissa on todettu, että luottamushenkilöiden on helpompi sitoutua osaprojekteihin, jotka toteutuvat yhden valtuustokauden aikana. Kommunikointi kävelyn merkityksestä päätöksentekijöille on onnistunut, mistä on osoituksena se, että valtuusto hyväksyi päivitetyn kävelyn yleissuunnitelman yksimielisesti vuonna 2000. Pitkäjänteisen työn ansiosta myös monet yksityiset maanomistajat ovat ymmärtäneet kävelyn positiiviset vaikutukset ja avanneet kävelyväyliä tonttiensa läpi.

Genevessä on määrätietoisesti kehitetty infrastruktuuria sekä edistetty kävelyä yleisesti muun muassa hyvällä markkinoinnilla. Asuinalueilta keskustaan on rakennettu suoria viihtyisiä pääreittejä ja myös keskustassa ja asuinalueiden sisällä on kehitetty kävelyolosuhteita. Samalla autoliikennettä on rauhoitettu. Asukkaille ja vierailijoille on tehty kävelykarttoja erilaisista teemareiteistä, jotka kulkevat kaupungin eri alueiden kautta. Geneven kävelymarkkinoinnin keinoista on kerrottu lisää markkinointikappaleessa.

2

3

2
Genevessä kävely on liikennejärjestelmän perusta ja vesistöjen rannat on otettu kävelijöiden käyttöön. Järvien, jokien ja kanaalien rannat tarjoavat viihtyisiä yhteyksiä kaupungin eri alueiden välille.

3
Kävelykatuja voi olla myös asuinalueilla ja Genevessä niillä pyritään muun muassa takaamaan lapsille turvalliset kävely-yhteydet kodista kouluihin ja päiväkoteihin.

Miksi tanskalaiset pyöräilevät? Kööpenhamina on Euroopan pyöräilypääkaupunki, jossa erityisesti työmatkaliikenteen valtavat pyöräilyvirrat saattavat yllättää jopa hollantilaisen. Kaupungissa 37 % työmatkoista tehdään polkupyörällä. Monien hollantilaisten kaupunkien tapaan pyöräilyn suosioon vaikuttavat muun muassa tasainen maasto, vahva pyöräilykulttuuri ja edistykselliset pyöräilyolosuhteet. Ensimmäiset pyöräväylät tehtiin jo 1900-luvun alussa, ja 1950-luvulla noin puolet nykyisestä pyöräilyinfrastruktuurista oli valmiina.

Kööpenhaminassa tehdään säännöllisesti tutkimuksia pyöräilymäärien kehittymisestä sekä kulkutavan valinnan vaikutuksista. Kaupunki on myös selvittänyt, mitkä ovat ihmisten motiivit pyöräilyyn. Vuoden 2006 Bicycle Account -raportista käy ilmi, että yhteensä 61 % ilmoittaa syyksi pyöräilylle helppouden, nopeuden ja kätevyyden. Vajaa viidesosa (19 %) pyöräilee kunnon ja terveyden ylläpitämiseksi ja vain 1 % on valinnut polkupyörän suojellakseen ympäristöä.

Ihmisten motiiveja pyöräilyyn Kööpenhaminassa (2006):

- 54 % pyöräilee nopeuden ja helppouden vuoksi
- 19 % pyöräilee liikunnallisten hyötyjen vuoksi
- 7 % pyöräilee, koska se on mukavaa ja kätevää
- 6 % pyöräilee taloudellisten syiden vuoksi
- 1 % pyöräilee ympäristösyiden vuoksi

Jotta pyöräilyn ja kävelyn hyödyt yhteiskunnalle tulevat täytäntöön, ihmiset on ohjattava liikkumaan omin jaloin. Jotta heidät saadaan pyöräilemään tai kävelemään, kulkumuodoista pitää tehdä nopeita, helppoja ja mukavia. Se vaatii oikeanlaista liikennepolitiikkaa. Myös Kööpenhaminassa pyöräilyn suosion tärkein syy on pyöräily-ystävällinen politiikka, joka ohjaa päätöksentekoa ja resurssien kohdentamista. Vuosien 2006–2009 aikana kaupunki sai käyttää yli 40 miljoonaa euroa pyöräilyolosuhteiden parantamiseen. Asukasta kohti laskettuna se on noin 22 euroa vuosittain.

4

5

4
Tanskassa pyöräily on todella koko kansan liikennemuoto, sillä siellä pyöräilevät kaikki lapsista vanhuksiin. Pyöräily on tanskalaisille luonteva tapa liikkua paikasta toiseen. Eri tasoiset ja eri nopeuksilla pyöräilevät ihmiset osataan ottaa liikenteessä hyvin huomioon edistyneen pyöräilykulttuurin ja pyöräilijöiden suuren määrän vuoksi.

5
Markkinointi ja erilaiset kampanjat pyöräilyn näkyvyyden ja houkuttelevuuden nostamiseksi ovat tärkeitä myös pyöräilyn mallikaupungeissa. Pyöräbarometri näyttää pyöräväylällä päivän aikana liikkuneiden pyöräilijöiden määrän sekä kertymän kuluvalta vuodelta.

Kaupungit takaisin ihmisille

Euroopan kaupungeista suuri osa on ollut autokaupunkeja, mikä on vaikuttanut paljon kaupunkikeskustojen ilmeeseen ja viihtyisyyteen. Kun merkittäviä läpikulkuliikenteen väyliä on viety keskustojen läpi, liikennemäärät ovat olleet suuria ja ruuhkat päivittäisiä. Torit ja aukiot ovat olleet täynnä pysäköityjä autoja. Sivutuotteena on tullut melua, pakokaasua ja onnettomuuksia. Keskustan saavutettavuus ei ole ollut enää hyvä suurten liikennemäärien takia.

1970–1990-luvuilla useat kaupungit päättivät muuttaa liikennepolitiikkansa. Kaupunkikeskustoista haluttiin tehdä viihtyisiä alueita, joissa on turvallista ja helppoa asioida ja oleskella. Esimerkiksi Groningenissa, Freiburgissa, Gentissä ja Strasbourgissa autoliikennettä rajoitettiin ydinkeskustassa kieltämällä läpiajo. Autot ohjattiin kehäteille, ja keskustoihin rakennettiin kaupunkitiloja ihmisiä varten. Kaupungit palautettiin autoilta takaisin ihmisille. Vielä pari vuosikymmentä sitten esimerkiksi Strasbourgin Kleberin aukiota kiersi 40 000 henkilöautoa vuorokaudessa, kun nyt meluttomassa ympäristössä ihmiset istuvat vesialtaiden äärellä lukemassa kirjaa tai käyvät ostoksilla esteettömästi. Torin poikki polkee pyöräilijöitä ja laidalla kulkee kauniisti muotoiltu raitiovaunu.

Kaupunkielämän virkistämisen lisäksi kävelykeskustojen ylivoimainen valtti on niiden turvallisuus. Tämä tarkoittaa sekä liikenneturvallisuutta että sosiaalista turvallisuutta. Kun autoilua ei ole ollenkaan tai vain vähän, riskitaso alenee oleellisesti. Kun alueella liikkuu ihmisiä lähes kaikkina vuorokauden aikoina, ihminen voi kokea olonsa myös sosiaalisesti turvalliseksi.

"Kaikkea tasaisesti kaikkialla" -periaate ei ole toimiva liikennesuunnittelussa. On priorisoitava, millaista liikennettä kaupungin eri alueilla halutaan suosia. Tällöin muut liikennemuodot sopeutuvat siihen. Päätöksenteossa tarvitaan liikennepoliittisia valintoja.

"Kaikkea tasaisesti kaikkialla" -periaate ei ole toimiva liikennesuunnittelussa.

Kuva: Karin Temmerman

6 & 7
Gentin keskustan läpi kulkevan kanavan varsi oli autojen valtaama ennen päätöstä rauhoittaa keskusta autoliikenteeltä. Nykyään kanavan varsi toimii ihmisten kohtaamis- ja vapaa-ajanviettopaikkana.

Rohkea visio on kaiken taustalla

Euroopan esimerkkikaupungit eivät ole saavuttaneet asemaansa hyvinä pyöräily- ja kävelykaupunkeina sattumalta. Kehityksen taustalla on ollut visio siitä, mihin suuntaan kaupunkia halutaan kehittää. Sen sijaan että muutosta on katseltu sivusta ja siihen on vain passiivisesti mukauduttu rakentamalla aina vain lisää henkilöautoinfrastruktuuria, Euroopan kaupungeissa on haluttu itse määritellä millaiseksi kaupunki muotoutuu ja millaista elämä kaupungissa on. Alati lisääntyvän autoistumisen sijaan kaupunkeja on haluttu viedä inhimillisempään suuntaan. On ollut visio toisesta kehitystiestä.

Uraauurtavaan visiointiin tarvitaan rohkeutta, sillä usein on helpompaa tyytyä "business as usual"-ajatteluun ja kulkea kullakin hetkellä käsillä olevan ajan hengessä, kuin ajatella innovatiivisesti ja lähteä tavanomaisesta poikkeavalle polulle. Esimerkkikaupunkeja tarkasteltaessa voidaan todeta, että polku on ollut oikea, mutta alunperin päätökset ovat vaatineet uskallusta ja visionäärisyyttä. Nyt myös muut kaupungit voivat hyötyä näiden edelläkävijöiden esimerkeistä ja kokemuksista.

Menestyneimmille kaupungeille on yhteistä myös se, että on uskallettu asettaa tavoitteet korkealle. Malliesimerkki tästä on Kööpenhamina, joka on yksi tavoitteenasettelun ja visioinnin edelläkävijöistä, mitä tulee pyöräilyyn, kävelyyn ja kaupunkielämän laatuun. Freiburgissa luotiin tulevaisuudenkuva vihreästä kaupungista, jossa ydinvoimalan rakentamisen ja lisäenergian tuottamisen sijaan päätettiin edistää kestävämpiä tapoja asua, liikkua ja elää. Pyöräilijöiden paratiisin Houtenin taustalla puolestaan oli idea tyystin erilaisesta kaupunkimallista, kuin mihin oli totuttu. Innostava ja motivoiva, tarpeeksi kunnianhimoinen visio on ollut muutoksen ja kehityksen taustalla kaikissa esimerkkikaupungeissa.

Selkeä kokonaiskuva auttaa etsimään palapeliin soveltuvia paloja.

Kööpenhamina ei tyydy keskinkertaisuuteen, vaan julistaa vuoden 2015 visiokseen olla maailman paras kaupunki asua ja olla. Kööpenhamina tähtää myös maailman eko-pääkaupungiksi vuoteen 2015 mennessä. Kaupungin visio, "A metropolis for people", pitää sisällään vahvan käsityksen siitä, millaista kaupunkielämän Kööpenhaminassa tulisi olla yksittäisen ihmisen näkökulmasta.

Kööpenhaminan vision ei ole tarkoitus olla vain sanahelinää, vaan visioon päästäkseen kaupunki on asettanut erinäisiä kaupunkielämään liittyviä osatavoitteita ja niihin liittyviä mittareita. Osatavoitteiden mukaan vuoteen 2015 mennessä Kööpenhaminassa

- 80 % asukkaista on tyytyväisiä kaupunkielämän tarjoamiin mahdollisuuksiin,
- kävelijöiden määrä on kasvanut 20 %
- ja kööpenhaminalaiset viettävät 20 % enemmän aikaa kaupunkitiloissa.

Kehitystä on tarkoitus seurata mittaamalla kaupunkielämän määrää ennen kaupunkitilojen kehitysprojekteja sekä niiden jälkeen. Kaupunkielämän määrää ja laatua arvioidaan kaupunkitiloissa aikaa viettävien ihmisten, erilaisten tapahtumien ja toiminnan määrää tarkastelemalla sekä haastattelemalla kaupungin asukkaita. Kunnianhimoiset tavoitteet sekä niiden toteutumisen mittaaminen varmistavat sen, että kehitystä myös tapahtuu.

Groningen 1960-luvulla

Strasbourg 1990-luvulla

Kuva: Strasbourg Communauté Urbaine

Groningenin toteutunut visio

Strasbourgin toteutunut visio

Kuva: Strasbourg Communauté Urbaine

Palapelin koko kuva

Sana "politiikka" juontuu klassisen kreikan sanasta polis eli kaupunki. Politiikan ensimmäiset merkitykset liittyivät kaupungin tai valtion kehittämiseen, hallitsemiseen ja kaunistamiseen. Edelleen kuntien poliittisella päätöksenteolla on samanlaisia päämääriä: eri vaihtoehtojen joukosta pyritään valitsemaan ratkaisu, jolla kehitetään kuntaa parhaiten eri osa-alueilla. Politiikka määrittää sen, mitä kautta visioon päästään.

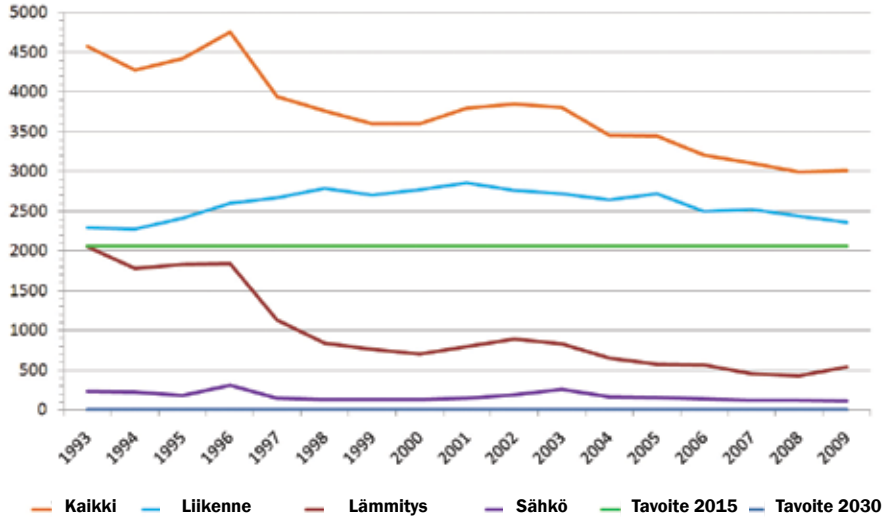
Poliittista päätöksentekoa ohjaavat arvot, jotka kunnissa on valittu ja omaksuttu, sekä niihin sidottu visio kaupungin kehitystiestä. Palapeliä on vaikea koota, ellei koko kuva eli yhteinen käsitys siitä, mihin ollaan pyrkimässä, ole tiedossa. Siksi kunnan kehittämistyölle tulee valita yhteinen visioon pohjautuva kehittämispolitiikka, jonka pohjalle kaupunkistrategia voidaan perustaa. Arvot aktualisoituvat vasta päätöksiä tehtäessä, ja vasta konkreettiset ratkaisut osoittavat, minkälaisten arvojen ohjaamina kuntaa kehitetään.

Kaupunkistrategia on apuväline päämäärien saavuttamiseen ja toiminnallinen suunnitelma politiikan aktualisoimiseksi. Kunnan kehittämistyössä on tärkeää laatia kokonaisvaltainen pitkäntähtäimen strategia, joka kumpuaa kaupungin kehittämispolitiikasta. Strategian laatimiseen tulee ottaa mukaan eri hallintokunnat, elinkeinoelämä ja asukkaat, jotta se on aidosti koko kaupunkia koskeva asiakirja. Strategia täytyy ottaa huomioon päätöksenteossa, jotta se ohjaa poliittisia valintoja. Kun kokonaiskuva tiedetään, yksittäisten palojen asettaminen palapeliin on helpompaa. Kun oikea suunta on hyväksytty, voidaan kuntaa kehittää pala kerrallaan.

Växjössä nojataan strategiaan. Växjön kaupunki Ruotsissa on esimerkki kokonaisvaltaisesta strategiatyöskentelystä. Strategiaosasto on yksi keskeisimmistä toimijoista koko kaupungin organisaatiossa. Osastolla on edustus eri hallintokunnista, ja hallintokunnat laativat yhdessä päämäärät, joihin kaikki sitoutuvat. Näin esimerkiksi ympäristöosasto, liikenneosasto tai koulutoimi eivät määrittele omia tavoitteitaan ja strategioitaan toisistaan tietämättä, vaan kaikki puhaltavat yhteen hiileen. Eri hallintokuntien strategiat ja ohjelmat liittyvät kokonaisuuteen.

Kaupungin eri osastojen lisäksi strategiatyössä on ollut mukana muun muassa teollisuus, liike-elämä, yliopisto sekä asukkaat. Juuri kokonaisvaltaisen työskentelyn ansiosta Växjössä on saavutettu merkittäviä tuloksia muun muassa energiatehokkuudessa ja ympäristönsuojelussa. Muun muassa tästä syystä BBC valitsi vuonna 2007 Växjön Euroopan vihreimmäksi kaupungiksi.

Hiilidioksidipäästöt asukasta kohti Växjössä, kg



Lähde: Thorvaldsson Kristina 2011

9

8
Kun yhteinen visio ja kokonaiskuva on ensin määritetty, on pienempiä osa-alueita helpompi kehittää siten, että ne toimivat hyvin yhdessä. Näin myös päämäärä saavutetaan helpommin ja nopeammin.

9
Växjössä tavoitteena on saada hiilidioksidipäästöt vähenemään kokonaisvaltaisella strategialla. Vuoden 2030 tavoitteena on saada CO_2-päästöt asukasta kohti laskemaan nollaan.

Kohti kestävää liikennejärjestelmää

Kaupunkistrategiasta johdetaan ohjelmat pienemmille osa-alueille. Yksi niistä on liikennepoliittinen ohjelma, jossa ensimmäinen askel on edelleen asettaa kokonaisvaltainen tavoite ja osatavoitteet, joihin pyritään. Tavoitteiden tulee lähteä liikennejärjestelmätasolta, jotta kaikki liikennemuodot otetaan huomioon. Kaikkia kulkutapoja ei voi suosia yhtä aikaa koko kunnan alueella, vaan on mietittävä niiden priorisointijärjestys eri vyöhykkeillä. Liikennemuotoja ei tarvitse asettaa vastakkain mutta uusjakoa on pohdittava aluekohtaisesti. Vetovoimaisessa kaupunkikeskustassa tai osakeskuksessa on priorisoitu kävelyä ja pyöräilyä, kun teollisuusalueelle puolestaan täytyy olla esteetön pääsy raskailla ajoneuvoilla.

Liikennepolitiikan tärkeimmät osa-alueet ovat:

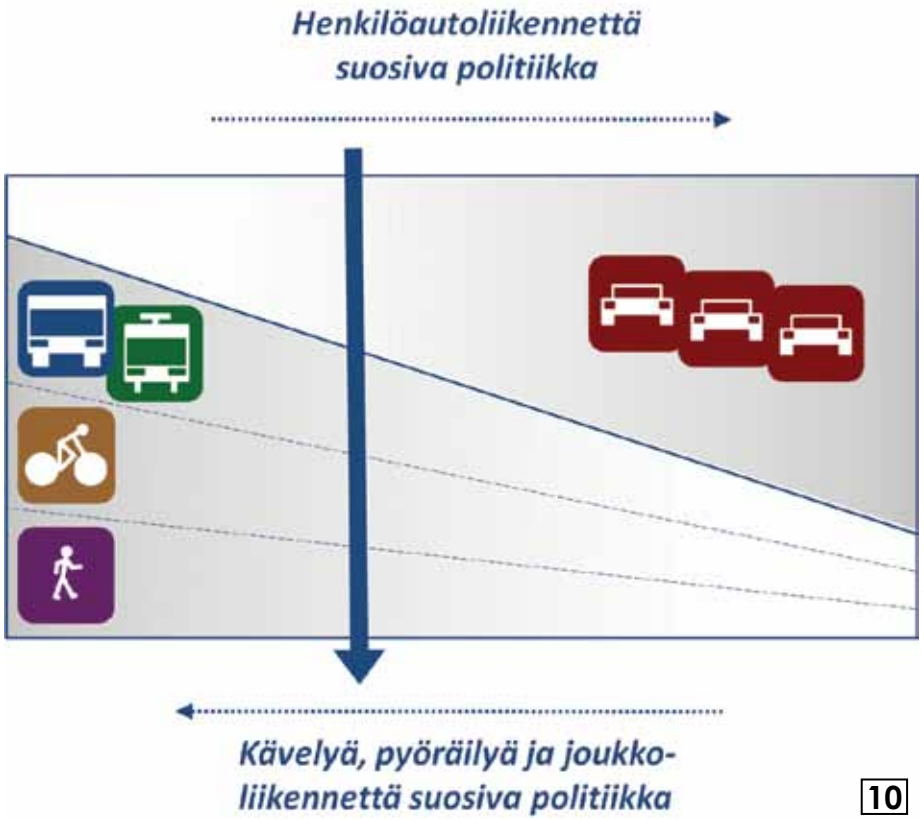
- eri kulkutapojen asema
- kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä
- infrastruktuuri: väylät ja pysäköinti
- liikkumisen ohjaus
- turvallisuus
- talous

Ilmastonmuutoksen myötä koko maailma on asetettu entistä enemmän vastuuseen muutoksen hillitsemiseksi. Ilmastopoliittiset tavoitteet ovat tiukat, minkä vuoksi myös liikenteen päästöjä on vähennettävä merkittävästi. Samalla kaupungistuminen on jatkunut, mikä on tuonut yhä enemmän ihmisiä kaupunkiseuduille. Liikenneruuhkien myötä melu, saasteet ja matka-aikakustannukset ovat lisääntyneet. Lisäksi liikenneturvallisuuden huomiointi on korostunut ja ihmisten vaatimukset viihtyisyydestä ovat kasvaneet. Näiden syiden vuoksi kestävän liikenteen kaupungeissa on tärkeänä liikennepoliittisena periaatteena vähentää henkilöautoliikennettä. Asukkaita kannustetaan siirtymään auton ratista kävelemään, pyöräilemään ja käyttämään joukkoliikennettä.

Kestävää liikkumista edistävä poliittinen tahtotila on edellytys pyöräily- ja kävelyolosuhteiden kehitykselle. Jos kaupungin päätöksenteon pohjaksi valitaan henkilöautoliikenteen ensisijainen suosiminen, se väistämättä tarkoittaa sitä, että pyöräilyn, kävelyn tai joukkoliikenteen edistämisessä ei päästä merkittäviin saavutuksiin. Ja vastaavasti, kun pyöräilyä ja kävelyä päätetään edistää kaupungissa, henkilöautoliikennettä on rajoitettava.

"Arvot ovat valintojamme ohjaavia päämääriä ja ne aktualisoituvat vasta valintatilanteissa."

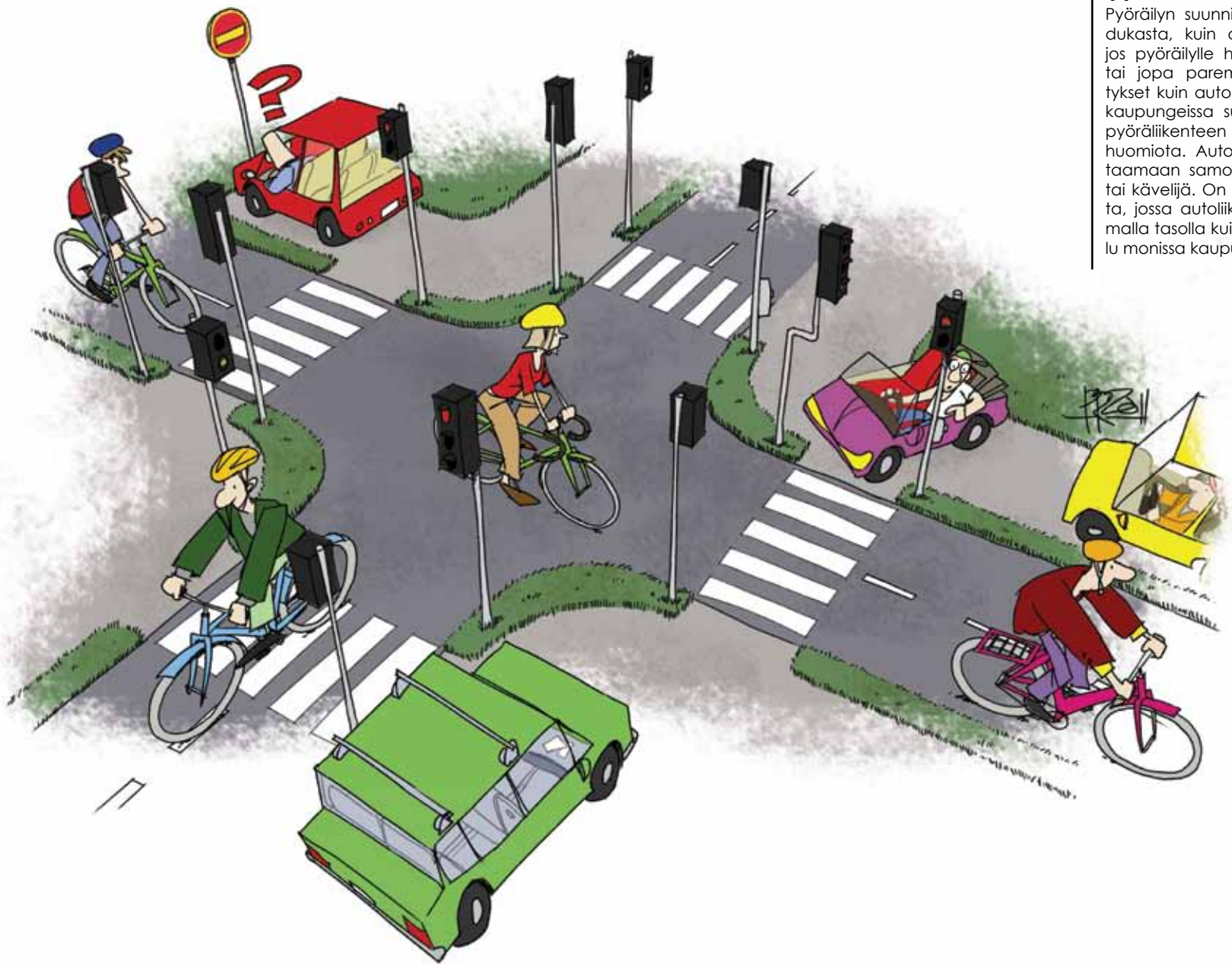
- VTT Martti Puohiniemi



Lähde: mukaillen Delft University of Technology 1991

10

10
Kulkutapajakaumaa säädellään liikennepolitiikalla. Liikennepolitiikan liikkuva nuoli kuvaa valtion ja kuntien liikennepolitiikkaa, ja päättäjät voivat siirtää nuolta vaakasuorassa kohti tavoitetilaa. Mitä lähempänä vasempaa reunaa nuoli on, sitä enemmän suositaan kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennettä.



11

Pyöräilyn suunnittelun tulee olla yhtä laadukasta, kuin autoliikenteen suunnittelun, jos pyöräilylle halutaan luoda yhtä hyvät tai jopa paremmat menestyksen edellytykset kuin autoilulle. Tällä hetkellä monissa kaupungeissa suositaan autoliikennettä ja pyöräliikenteen suunnitteluun ei kiinnitetä huomiota. Autoilijat joutuvat harvoin kohtaamaan samoja ongelmia kuin pyöräilijä tai kävelijä. On valaisevaa miettiä tilannetta, jossa autoliikenteen suunnittelu olisi samalla tasolla kuin pyöräliikenteen suunnittelu monissa kaupungeissa nykyisin.

Kuva: Pekka Rahkonen 2011

Lähde: Schick Peter 2011

Freiburgin liikennepolitiikka perustuu viiteen pilariin. Freiburgissa on tehty kokonaisvaltainen päätös kestävän liikenteen edistämiseksi. Strategian pohjana on viisi pylvästä, jotka ohjaavat kaikkea liikennepoliittista päätöksentekoa: joukkoliikenneverkon laajentaminen, pyöräilyn ja kävelyn edistäminen, katujen elävöittäminen sekä henkilöautoliikenteen vähentäminen. Jo pylväiden järjestys kertoo, että kaupungin päätöksenteossa painotetaan joukkoliikenteen edistämistä, ja myös pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseen on käytetty resursseja.

Jo 1970-luvulla kaupungissa tehtiin päätös, että kaikki kulkutavat otetaan tasapuolisesti huomioon suunnittelussa. Tietyillä vyöhykkeillä niille vain annetaan eri roolit. Eri liikkumismuotojen tasa-arvoinen suunnittelu on nähtävissä myös kulkutapajakaumassa, sillä päivittäisillä matkoilla eri kulkutapoja käytetään tasapuolisesti. Kaikkien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja henkilöautoilun – osuus kaupungissa tehtävistä matkoista on noin 25 %.

Jotta kaikki liikennemuodot kyetään ottamaan oikeudenmukaisesti huomioon, on katse suunnattava koko liikennejärjestelmätasolle.

12
Tonttikaduilla tulee olla hyvät liikkumisolosuhteet liikuttiinpa jalan, pyörällä tai autolla. Freiburgissa kaikki kulkutavat otetaan tasapuolisesti huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa, mikä näkyy myös katukuvassa.

13
Markkinointi on tärkeää kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä, ja kaupunkilaisia voidaan rohkaista pyöräilemään ja kävelemään muun muassa ympäristösyihin vetoamalla. Freiburgissa ilmanlaatua mittaavan laitteen avulla kaupunkilaiset voivat reaaliajassa seurata millaisia vaikutuksia liikenteellä on heidän omaan ympäristöönsä.

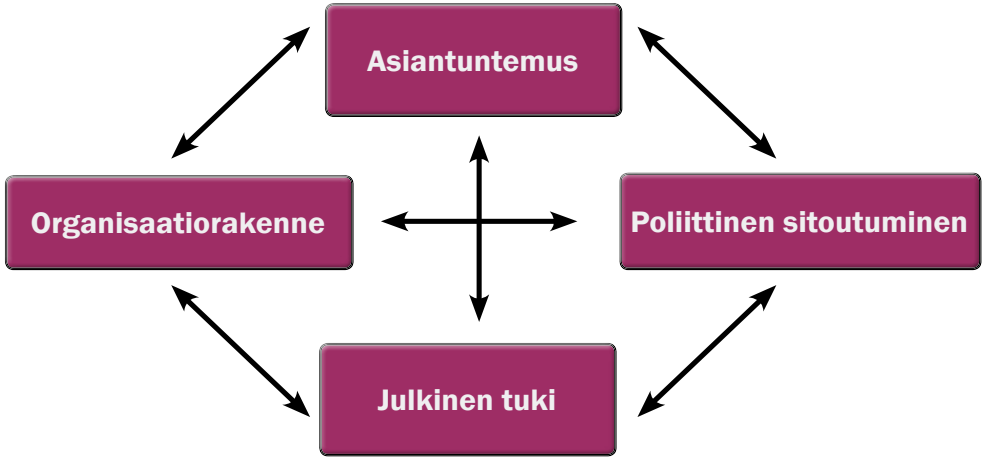
Pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä tarvitaan avaintekijöitä

Poliittisella sitoutumisella kohti pyöräily- ja kävelykaupunkia

Poliittinen sitoutuminen on tärkein edellytys pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden muuttamiseksi, sillä ilman poliitikkojen ja kaupungin virkamiesjohdon myötävaikutusta merkittäviä uudistuksia on mahdotonta saada aikaan. Kaikissa esimerkkikaupungeissa menestystekijänä on ollut pitkäaikainen sitoutuminen kokonaisvaltaiseen kestävään politiikkaan. Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen tulee sisältyä lähtökohtaisesti koko kaupunkia koskevaan strategiaan sekä luonnollisesti myös liikennepoliittiseen ohjelmaan. Näiden kulkutapojen tarpeet tulee ottaa huomioon kaikessa suunnittelussa: maankäytön suunnittelussa, liikenne- ja katusuunnittelussa sekä yleisessä kaupunkisuunnittelussa. Pyöräily- ja kävelyinfrastruktuuri tulee suunnitella yhtä korkeatasoisesti kuin autoliikenteen väylät, eikä vain sivutuotteena autoliikenteen suunnittelun ohessa. Myös kunnossapidon osalta pyöräily- ja kävelyväylät tulee priorisoida korkealle. Niitä täytyy hoitaa vähintään yhtä hyvin kuin autoväyliä.

14

Pyöräilyn ja kävelyn infrastruktuuri ei saa olla vain autoliikenteen suunnittelun sivutuote.



15

Lähde: ICE 2009

14
Kun pyöräily on suunnitteltu ajoneuvoliikenteen tavoin, on pyörällä liikkuminenkin ajoneuvoliikenteen kaltaista. (Zwolle)

15
Liikennepolitiikan toimeenpanoon vaikuttavat avaintekijät ja niiden keskinäinen suhde.

Joukkuepelillä päästään maaliin

Växjön kaupunki on esikuvallinen kokonaisvaltaisessa strategiatyössä. Odensen kaupunki Tanskassa on puolestaan yksi esimerkki, jossa on kehitetty suunnitteluyhteistyötä. Muutama vuosi sitten suunnittelutiimejä uudistettiin niin, että hankkeita alettiin toteuttaa mahdollisimman laajalla konsortiolla. Tiimejä johtavat projektipäälliköt, joita on tietty määrä eri osastoilla. Vetovastuu eri osastojen välillä vaihtelee kunkin hankkeen painopisteen mukaan. Hankkeen laajuus puolestaan vaikuttaa tiimin kokoonpanoon. Mitä useampaa hallintokuntaa hanke koskee, sitä laajempi yhteistyöpohja on. Suunnittelutiimissä voi olla edustettuna muun muassa maankäytön suunnittelu, kaupunkisuunnittelu, katusuunnittelu ja kadunrakennus, eri liikennemuotojen suunnittelu, talorakennusosasto, vesi- ja ympäristöosasto sekä muita hallintokuntia kuten liikunta- tai terveystoimi.

Kokonaisvaltaisen suunnittelun vahvuus on, että projekti pysyy alusta saakka yksissä käsissä eikä "isäntä" vaihdu kesken kaiken. Näin saadaan varmistettua, että toteutus vastaa suunnitelmaa, ja toisaalta että suunnitelma on sellainen, joka on mahdollista toteuttaa. Toinen vahvuus on osastojen eri näkökulmista aiheutuvien ristiriitojen väheneminen eri osastojen välillä. Odensessa kokemus on, että kiistat ovat vähentyneet uuden suunnitteluprosessin myötä.

Kaupungissa pidetään tärkeänä myös viestinnän sekä asukkaiden mukana olemista suunnitteluprosessin eri vaiheissa. Kansalaiset saavat paitsi totuudenmukaista tietoa hankkeeseen liittyen, myös osallistua asuinympäristöään koskevaan suunnitteluun alusta saakka. Se vähentää asukkaiden vastustusta hankkeita kohtaan ja myös edistää me-henkeä. Asukkaat hyväksyvät uudet ratkaisut ja myös omaksuvat ne helpommin, koska ne ovat "yhdessä tehtyjä". Odensen erikoisuus on myös designsuunnittelijan kuuluminen projektiryhmään.

Asiantuntemus antaa näkökyvyn

Kestävää liikennettä edistävän politiikan lanseeraamisessa tarvitaan kykyä nähdä oikeat ongelmat ja löytää niihin sopivat ratkaisut. Se vaatii oikeanlaista asiantuntemusta, jota suunnittelijat, virkamiehet ja päätöksentekijät voivat hankkia eri lähteistä, kuten täydennyskoulutuksesta, konferensseista ja kirjallisesta materiaalista. Yksi tärkeä keino on luoda asiantuntijaverkosto, johon kuuluu edustajia muun muassa liike-elämästä, liikuntajärjestöistä, poliisista, näkövammaisten ja liikuntarajoitteisten yhdistyksistä sekä pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen käyttäjistä ja vapaaehtoisjärjestöistä. Heidän asiantuntemuksensa omalla sektorillaan on arvokasta, minkä vuoksi eri alojen edustajista on merkittävä apu ongelmakohteiden selvittämisessä sekä ratkaisujen ja uusien visioiden kehittämisessä. He voivat olla myös kaupungin virkamiesten tukena politiikan ja käytännön toimenpiteiden saattamisessa eri sidosryhmien tietoisuuteen.

Julkinen tuki saa aikaan muutoksen

Poliittisen tahtotilan edistämisessä kansalaisilla on merkittävä rooli. Kööpenhaminassa kaupungin asukkaat järjestivät 1980-luvulla mielenosoituksen, jossa vaadittiin pyöräilijöiden parempaa huomioimista liikennesuunnittelussa. Poliitikot huomasivat, että kansalaiset pitävät pyöräilystä, minkä jälkeen politiikka alkoi suosia sitä enemmän. Strasbourgissa asukkaat valitsivat vuonna 1989 uudeksi pormestariksi henkilön, jonka vaaliohjelmaan sisältyi kestävän kaupunkiliikenteen edistäminen. Äänestäessään uutta pormestaria asukkaat vaikuttivat uudenlaisen liikennekulttuurin syntymiseen. Useissa kaupungeissa poliittista tahtotilaa on edistetty määrätietoisella keskusteluyhteydellä kansalaisten ja päätöksentekijöiden välillä. Poliitikoille on kerrottu tutkimustuloksia muun muassa pyöräilyn ja kävelyn hyödyistä sekä kansalaisten toiveista kaupunkiliikenteen suhteen.

Keskustelut ovat tärkeitä, sillä niiden kautta poliittiset päätöksentekijät saavat uusinta tietoa pyöräilyyn ja kävelyyn liittyen. Usein heillä on vääriä ennakkokäsityksiä, jotka ovat suurimpana esteenä pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä. Poliitikot saattavat ajatella, että kestävän kaupunkiliikenteen edistämiselle ei ole yleistä tukea asukkaiden keskuudessa. Kuitenkin jopa auto-orientoituneessa Yhdysvalloissa vuonna 2000 tehdyn tutkimuksen mukaan suurin osa (55 %) asukkaista haluaisi mieluummin kävellä päivittäisiä matkoja kuin ajaa autolla. Kaksi kolmasosaa (65 %) toivoi, että moottoriajoneuvoliikennettä vähennetään kaupungeissa parantamalla joukkoliikennettä tai kehittämällä elinyhteisöjä ja palvelurakennetta niin, että henkilöauton käyttötarve pienenee. Werner Brögin tutkimuksissa vuonna 2003 kävi ilmi, että suurin osa eurooppalaisista kokee autoliikenteen vaikutukset sietämättömiksi (22 %) tai tuskin siedettäviksi (54 %).

Yksittäiset kansalaiset voivat käydä keskusteluja päätöksentekijöiden kanssa ja tehdä laajempia keskustelualoitteita muun muassa lehtikirjoitusten kautta. Kuitenkin on tärkeää, että kaupungissa on myös hyvin organisoituneita kansalaisryhmiä, joilla on hyvät keskusteluyhteydet päättäjiin. Parhaisiin lopputuloksiin Euroopan kaupungeissa on usein päästy kokoamalla yhteen pyöräilyn ja kävelyn edistämistä kannattavia ihmisiä. Kun muutosta haluavien kansalaisten joukko ja asiantuntemus ovat kasvaneet, myös heidän mielipiteidensä painoarvo on lisääntynyt. Rakentavan ja määrätietoisen keskustelukulttuurin ansiosta muun muassa Gentissä on tehty lyhyessä ajassa merkittäviä muutoksia liikennepolitiikassa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosimiseksi. Tulokset ovat olleet hyviä, sillä pyöräilyn kulkutapa-osuus lähes kaksinkertaistui kymmenen vuoden aikana (1997–2007) noin 10 %:sta 20 %:iin.

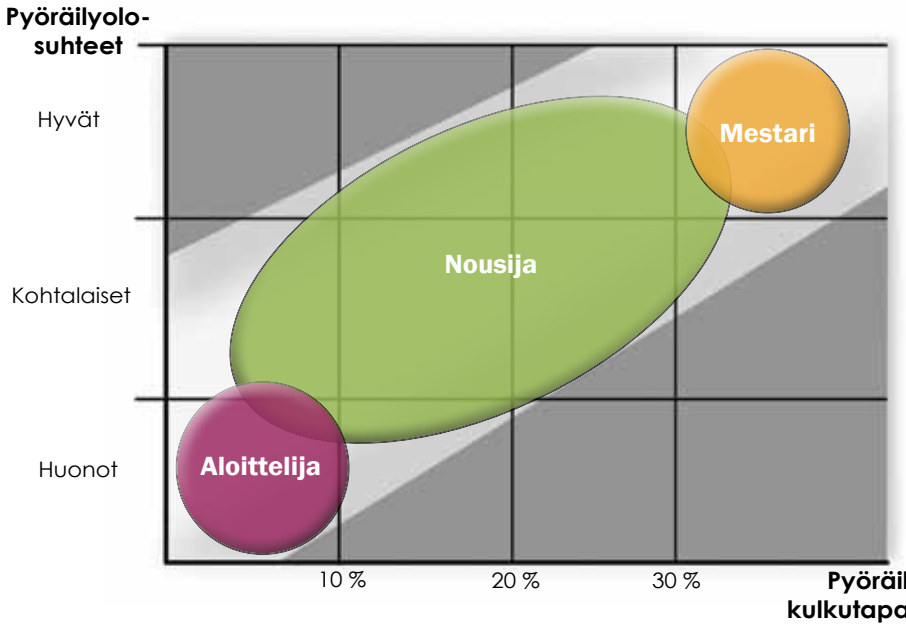
Eri edistämiskeinojen yhteisvaikutuksella parempia tuloksia

Kaksi kaistaa pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä

Pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä on kaksi kaistaa: infrastruktuurin parantaminen sekä yleinen edistäminen. Molempia tarvitaan, jos ihmiset aiotaan saada liikkumaan lihasvoimaisesti. Laadukas väyläverkko matkaketjuineen on avainasia, jotta pyöräily ja kävely voivat olla aitoja vaihtoehtoja henkilöautolle. Kuitenkin tarvitaan myös markkinointia, koulutusta sekä informaation jakamista, jotta ihmiset heräävät pyörän käyttöön ja kävelevät enemmän. Ihmisten asenteet ovat yksi este pyörällä ja kävellen liikkumiseen. Taulukossa on listattuna osa-alueita kummallakin kaistalla, infrastruktuurin sekä yleisen edistämisen osalta, pyöräilyyn ja kävelyyn liittyen.

Aloittelijasta mestariksi

Eurooppalaisessa Presto-projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. Aloittelijat ovat kaupunkeja, joissa pyöräilyn kulkutapa-osuus on noin alle 10 %. Nousijakaupungeissa pyörällä tehdään karkeasti noin 10–30 % matkoista, ja mestarit ovat huippupyöräilykaupunkeja, joissa pyöräilyn osuus on yli 30 %. Tällä luokituksella Geneve on pyöräilyn suhteen aloittelija, kun Gent ja Freiburg ovat nousijoita. Mestariluokkaan kuuluvat muun muassa Kööpenhamina, Houten ja Groningen.



Lähde: Presto 2011

Kaupunkivisio, -politiikka ja -strategia

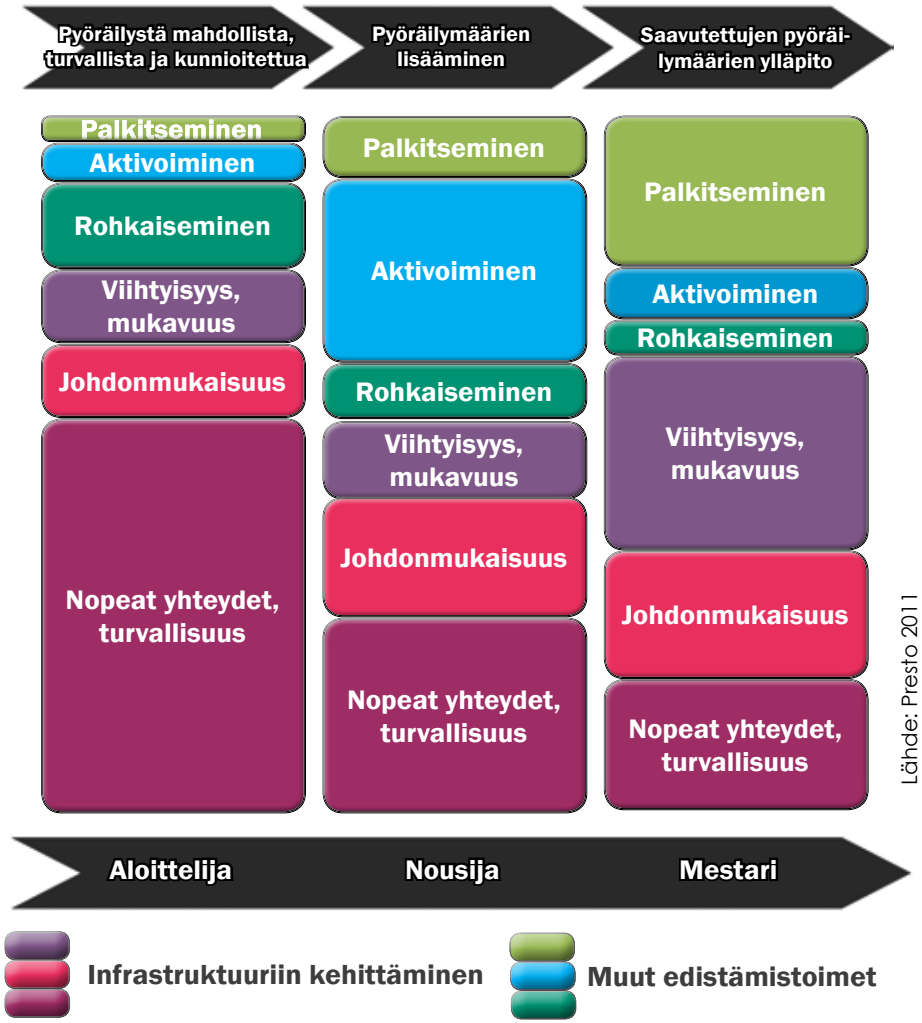
Liikennepolitiikka ja -strategia
kävely ja pyöräily

Infrastruktuuri	Yleinen edistäminen
Väylät	***Opastus***
• Pyöräilyn pääväylät	• Kävelykartat ja -opasteet
• Yksisuuntaiset pyörätiet	• Pyöräkartat ja -opasteet
• Kaksisuuntaiset pyörätiet	• Reittioppaat
• Pyöräkaistat	***Palvelut***
• Kävelykadut	• Kaupunkipyörät
• Jalkakäytävät ja kävelytiet	• Työmatkaliikkumisen tukeminen
• Puistot	• Pyörä- tai kestävän liikkumisen keskukset
• Kävely- ja pyöräilysillat	• Intermodaalisuus
• Hidaskadut	***Markkinointi***
• Pyöräily yksisuuntaisella kadulla	• Markkinointi- ja tiedotuskampanjat
• Shared space	• Opetus ja kasvatus
• Yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä	• Yksilömarkkinointi
• Pyöräkatu	• Lapsille suunnattu opetus ja kasvatus
Liittymät	• Työmatkapyöräilyyn ja -kävelyyn kannustavat kampanjat
• Kiertoliittymät	***Kehityksen seuranta***
• Liikennevalo-ohjatut liittymät	• Laskenta
• Tasa-arvoinen liittymä	• Matkapäiväkirjat
• Pyörätaskut	• Haastattelut
• Etuudet (liikennevalo)liittymissä	
Pysäköinti- ja levähdyspaikat	
• Pyörätelineet	
• Pyörän varastointitilat	
• Pyöräpysäköinti keskustassa ja asuinalueilla	
• Liityntäpysäköinti	
• Istumismahdollisuudet	
• Sateen-, auringon- ja tuulensuojat	
Viihtyisä ympäristö	
• Design	

Lähde: mukaillen Presto 2011

Liikennepoliittiset toimet eri kaupungeissa

Liikennepoliittiset toimet painottuvat eri lailla luokasta riippuen. Aloittelija-luokkaan kuuluvissa kaupungeissa liikennepoliittiset toimet tulisi painottaa infrastruktuurin kehittämiseen. Infrastruktuuria on kehitettävä, jotta se kestää kasvavat pyöräilymäärät, ja toisaalta muiden edistämistoimenpiteiden menestyminen pohjautuu korkeatasoiseen infrastruktuuriin. Pyöräilyn kulkutapaosuuksien noustessa liikennepoliittisia toimia on painotettava yhä enemmän siihen suuntaan, että saavutetut pyöräilymäärät saadaan ylläpidettyä.



Lähde: Presto 2011

Kävelyn kehittämissuunnitelma kokoaa toimenpiteet yhteen

Kävelyä ja kävelyalueita on monissa Euroopan kaupungeissa edistetty viihtyisien keskusta- ja virkistysalueiden ohella, mutta vasta lähiaikoina huomio on kiinnittynyt kävelyyn kulkutapana ja kaupunkielämän synnyttäjänä. Lisäksi monissa edistyneissä pyöräilykaupungeissa on havahduttu siihen, että kävely on kaupungin kehittämissuunnitelmissa jäänyt pyöräilyn varjoon. Tästä syystä esimerkiksi Kööpenhaminassa ja Odensessa halutaan nyt entistä enemmän ja järjestelmällisemmin edistää kävelyä ja parantaa kaupungin kävelyolosuhteita. Genevessä on huomattu kävelyn vaikutukset kaupunkielämän laadulle jo 1990-luvun alkupuolella, jolloin laadittiin kaupungin ensimmäinen kävelyn yleissuunnitelma.

Kävelyolosuhteiden parantamista helpottaa se, että kävelijöillä on jo olemassa käytökelpoista kävelyinfrastruktuuria jalkakäytävien muodossa. Toisin on usein pyöräilyn laita. Tämä ei vielä välttämättä tarkoita sitä, että käveleminen kaupungissa olisi nautinnollista tai ympäristö siihen kannustavaa. Se antaa kuitenkin mahdollisuuden kehittää ympäristöä kävely-ystävällisempään suuntaan vaikka kortteli kerrallaan, kokonaissuunnitelman mukaisesti. Kävelyaluetta on helppo laajentaa vähän kerrallaan, sillä jo olemassa oleva infrastruktuuri takaa väylän jatkuvuuden.

16

Kun kävelyn kokonaissuunnitelma on määritelty, sitä voidaan tavoitella sopivissa, valtuustokauden mittaisissa paloissa.

Kävelyolosuhteiden parantamiseen liittyy usein melko suuria hankkeita, mutta myös lukuisilla pienillä toimenpiteillä voidaan saada kehitystä aikaan. Eri edistämistoimenpiteet tulee koota yhteen isoksi kävelyn kokonaissuunnitelmaksi, master planiksi, josta päättäjille voidaan nostaa esiin sopivan kokoisia hankkeita. Näin saavutetaan se, että isoja hankkeita ja kokonaiskuvaa voidaan tavoitella sopivan pienissä, valtuustokauden mittaisissa paloissa. Toisaalta varmistetaan myös se, että yhdistämällä useita pieniä hankkeita suuremmiksi kokonaisuuksiksi pienet edistämistoimet eivät jää muiden, näennäisesti merkittävämpien hankkeiden varjoon.

Odensen kävelystrategia perustuu kahdeksaan laatuvaatimukseen, joiden avulla kävelystä halutaan tehdä laadukas ja positiivinen kokemus kaupungissa. Odensessa halutaan, että kävelijät huomaisivat kaupungilla kävellessään, että kaupunki pitää heitä arvossa. Tarjoamalla ensiluokkainen kävely-ympäristö halutaan kasvattaa kävelyn kulkutapaosuutta ja saada aikaan se, että ihmiset olisivat valmiita jättämään autonsa hieman kauemmas keskustasta ja kävelemään pidempiä matkoja.

Odensen kahdeksan laatuvaatimusta:

- **Liikenneturvallisuus** - onnettomuuksien vähentäminen
- **Sosiaalinen turvallisuus** - turvallinen tunne myös iltaisin
- **Esteettömyys** - liikuntarajoitteisten huomiointi
- **Liikkumisen helppous** - helppoutta, varmuutta ja nopeutta kävelyyn
- **Yhtenäinen kävelyverkosto** - autoriippuvaisuuden vähentäminen
- **Mielenkiintoinen ympäristö** - elämyksellisiä ja pidempiä kävelymatkoja
- **Mukavuus** - suojaa melulta, tuulelta sekä auringolta tai sateelta
- **Sosiaalisuus** - ihmisten välistä kanssakäymistä ja laadukasta kaupunkielämää

Kävelystrategia kattaa koko Odensen kaupungin, ei vain keskusta-aluetta, ja on linjassa kaupungin ympäristö- ja terveyspolitiikan sekä liikennesuunnitelman kanssa. Yleisten tavoitteiden lisäksi strategia pitää sisällään lukuisia konkreettisia toimenpide-ehdotuksia ja -suunnitelmia.

16
Odensessa kävelijät halutaan ottaa entistä paremmin huomioon ja heidän halutaan tuntevan itsensä VIP-henkilöiksi. Tämä näkyy myös talvikunnossapidossa, jonka tulee olla kävelyväylillä vähintään yhtä laadukasta kuin auto- ja pyöräväylillä.

Odensen kävelystrategia

Laatuvaatimus	Tarkennus	Esimerkkitoimenpiteitä
Liikenne-turvallisuus	**Kaupungin keskustassa ja alakeskuksissa, koulujen lähellä ja siellä, missä on paljon kävelijöitä, tulee liikenteen kulkea kävelijän ehdoilla** **Hitaiden ja nopeiden kulkutapojen erottelu** **Risteysalueiden turvallisuuden parantaminen, hyvät näkemät**	• Kampanjoita ja tietoiskuja • Shared spacen käyttö keskustassa, katuympäristön suunnittelu ajonopeuksia hillitseväksi, katsekontaktin mahdollistaminen • Hyvä saavutettavuus pyörällä ja autolla kävelykeskustan reunamille • Vaarallisten suojateiden turvallisuuden ja valaistuksen parantaminen
Sosiaalinen turvallisuus	**Ihmisiä ja elämää kaupungissa myös liikkeiden sulkemisajan jälkeen** **Pyöräilijöiden ja kävelijöiden välisten konfliktien vähentäminen** **Hyvä valaistus; siisti, avoin ja selkeä ympäristö**	• Tärkeimpiä kohteita yhdistävien kävelyreittien suunnittelu öisin turvallisiksi • Kaupunkilaisten ja kaupungin välisen tunnesiteen vahvistaminen • Turvattomuuden tunnetta aiheuttavien katujen kartoittaminen, kunnossa- ja ylläpidon parantaminen • Kattavampi pyöräpysäköinti keskustassa
Esteettömyys	**Kaikkien ihmisten kaupungissa liikkumisen mahdollistaminen**	• Katujen hyvä kunnossa- ja ylläpito, huomiolinjat ja -reunat, opastuksen parantaminen • Vilkkaille kävelyväylille selkänojallisia penkkejä 100 m välein, julkisia käymälöitä 300 m välein • Tarpeeksi pitkät vihreät valot kävelijöille suojateillä
Liikkumisen helppous	**Kävelijöille tunne siitä, että he ovat VIP-henkilöitä**	• Riittävän leveät mitoitusohjeiden mukaiset, kävelyväylät • Häiritsevien esteiden (mm. katukalusteiden sijoittelu) poistaminen kävelyväyliltä • Autoväylien liian suuren estevaikutuksen muodostumisen estäminen asuinalueilla
Yhtenäinen kävelyverkosto	**Keskustaa, asuinalueita, kaupunginosia, viheralueita ja tärkeitä kohteita yhdistävän kävelyverkoston luominen** **Autoriippuvaisuuden vähentäminen**	• Koko Odensen kattavan, hyvien kävely-yhteyksien suunnitelman laatiminen, vilkkaiden kävelyväylien leventäminen • 80 % uusista asunnoista 15 min kävelymatkan päähän lastentarhasta, koulusta, ostosalueista ja viheralueista • Portaiden ja hissien sijoittelu pysäköintilaitoksiin siten, että ne johtavat suoraan kävely-ystävälliselle alueelle
Mielenkiintoinen ympäristö	**Vahvan identiteetin omaava kaupunkiympäristö, joka tarjoaa vaihtelua ja elämyksiä** **Kaupunki suunnitellaan kävelijöiden tarpeisiin, kävelijöiden nopeus huomioon ottaen** **Kävely mielletään laadukkaaksi ja korkealuokkaiseksi**	• Tietoa esitteillä, Internetistä, matkapuhelimeen; opastettuja kierroksia, kävelijöille suunnattuja tempauksia ja kampanjoita • Eri kaupunginosien identiteetin korostaminen • Rakennusten "aktiivisten" julkisivujen sijoittaminen vilkkaiden kävelyreittien varteen • Aktiviteetteja ja mielenkiinnon kohteita sinne, mistä ne uupuvat, "leikkikatujen" lisääminen
Mukavuus	**Ympäristö, joka ei ole liian meluisa ja tuulinen** **Mahdollisuus hakeutua joko aurinkoon tai varjoon, ja suojaan sateelta**	• Melunehkäisysuunnitelman laatiminen, kaupungin mikroilmaston kartoittaminen • Istutusten ja rakennusten käyttö siten, että saavutetaan tasapaino valon ja varjon välille, ja vältetään liian tuulisten paikkojen syntymistä sekä tarjotaan suojaa sateelta
Sosiaalisuus	**Ihmisten välisen kanssakäymisen edesauttaminen ja mahdollistaminen**	• Liikennesuunnittelu, jonka avulla samantyyppiset ihmiset löytävät toisensa katuympäristössä; erilaisten tapahtumien järjestäminen • Kohtaamispaikkojen luominen kaikkialle kaupunkiin

Kävely suosii kaupankäyntiä

Ensimmäiset kävelyalueet ja -kadut tehtiin jo 1950-70 -luvuilla vastaamaan liike-elämän tarpeisiin ja niiden päätarkoituksena oli kannustaa ihmisiä tekemään enemmän ostoksia. Tämä oli esimerkiksi Kööpenhaminan Støget-kävelykadun avaamisen lähtökohtana vuonna 1962. Taustalla oli käsitys siitä, että autottomassa ympäristössä ihmisillä on paremmat edellytykset keskittyä ostosten tekemiseen. Kävelyalueiden muut hyödyt esimerkiksi virkistyksen ja kaupunkielämän kannalta on tunnistettu vasta jälkikäteen.

Useat nykyisen, vielä vahvemmin autoistuneen, yhteiskunnan liike-elämän edustajat ovat kuitenkin etääntyneet tästä näkökulmasta. Kauppiaat ovat olleet ympäri Eurooppaa – ja maailmaa – huolestuneita, mitä tapahtuu liikevaihdolle, kun tehdään radikaali muutos keskustan liikennejärjestelmään. Kun hyvin suunnitellut uudistukset on kuitenkin vähitellen suoritettu, liike-elämän kannalta tilanne on ollut parempi kuin ennen. Ihmiset ovat kansoittaneet viihtyisät kaupunkikeskustat ja kauppa kukoistaa. Houkuttelevassa kävely-ympäristössä ihmiset vierailevat useammin ja viihtyvät kauemmin. Kun kävelykeskustaa toteutetaan pala kerrallaan, kaupan edustajat näkevät hankkeen hyödyt ensimmäisten kävelyalueiden esimerkkien kautta ja heidät on helpompi saada mukaan viihtyisän kävelykeskustan toteuttamiseen.

17

18

17
Genevessä kävelyn kokonaissuunnitelmaa toteutetaan hanke kerrallaan. Yksi ensimmäisistä hankkeista oli Genevejärven rannan muuttaminen kävelyalueeksi Quai du Mont Blancin kohdalla. Hankkeen jälkeen kaupunki oli valmis sitoutumaan entistä vahvemmin kävelyn edistämiseen.

18
Gentin keskustassa autoilua rajoitettiin voimakkaasti 1990-luvun lopulla ja samalla toteutettiin laaja kävelyalue. Katutilaa on vapautunut ihmisille, mikä on kansoittanut kadut ja lisännyt kauppojen asiakaskuntaa.

Politiikan pyörä pyörii

Kestävän kaupunkiliikenteen edistäminen on jatkuva prosessi, jonka keskipisteessä on laadun tarkkailu. Jokaisessa vaiheessa tuloksia ja ratkaisuja tulee arvioida, jotta päästään parhaaseen lopputulokseen. Esimerkiksi ongelma-analyysi saattaa johtaa ongelmien uudelleen määrittelyyn, ja ratkaisujen arviointi voi tuottaa lisää vaihtoehtoja tai palauttaa prosessin takaisin ongelmien määrittelyyn. Prosessin eri vaiheissa on tärkeää, että eri avaintekijät eli asiantuntemus, poliittinen sitoutuminen, organisaatiorakenne ja julkinen hyväksyntä ovat tasapainossa. Eri avaintekijöillä on painotuseroja edistämisprosessin kuluessa riippuen muun muassa ongelmasta tai suunnittelukontekstista.

19
Pyöräily- ja kävelyväylien laadun tarkkailuun tulee kiinnittää huomiota jatkuvasti, ei vain väylän rakennusvaiheessa. Ongelma-analyysi saattaa paljastaa ongelmia, jotka ovat poistettavissa yksinkertaisinkin toimenpitein, kuten ohjeistusta parantamalla.

Poliittisten saavutusten mittari

Pyöräilypolitiikan arvioinnille on olemassa työkalu BYPAD (Bicycle Policy Audit), joka on kehitetty EU:n tuella kansainvälisessä yhteistyössä. BYPAD-prosessissa arvioidaan pyöräilyn suunnittelukäytäntöjä, toimeenpanoa sekä seurantaa. Nämä on jaettu yhdeksään moduuliin eli osatekijään, joista muodostuu tasapainoinen pyöräilypolitiikka. Näitä osatekijöitä ovat muun muassa suunnitteluprosessin johto ja yhteistyön laajuus, talous- ja henkilöresurssit, infrastruktuuri ja turvallisuus sekä informaatio ja kasvatus. Visuaalisesti moduulit on asetettu kehälle, joka kuvaa politiikan olevan dynaaminen prosessi. Jokaiselle yhdeksälle osatekijälle annetaan arvosana, jotka yhdessä osoittavat kaupungin pyöräilypolitiikan laatutason. BYPAD-auditoinnin voi tilata kaupungille, kunnalle tai kaupunkiseudulle. Se on tehty yli 100 kaupungille ja lähes 20 kaupunkiseudulle eri maissa.

Kaupungeissa on syytä kehittää myös muita menetelmiä, joilla pyöräily- ja kävelymääriä sekä olosuhteiden kehitystä voi seurata. Seurantatiedon kokoaminen on olennaista, jotta poliittisen prosessin eri vaiheita ja toimenpiteiden vaikutusta voidaan arvioida. Menetelmiä ovat muun muassa käyttäjäpalautteen kerääminen eri keinoilla, matkapäiväkirjojen käyttö sekä kävely- ja pyöräilymäärien laskenta manuaalisesti ja automaattisesti. Seurantamenetelmiä on esitelty tässä raportissa myöhemmin.

Lähde: BYPAD 2008