2

Kaupungit takaisin ihmisille

Menestystarinoita Euroopasta

2

Freiburg - sodan runtelusta ympäristökaupungiksi

Jälleenrakentamisesta alkaen

”Freiburgin kaupungissa on puhdasta ja kaunista”, riimitteli runoilija Johann Peter Hebel yli kaksisataa vuotta sitten. Edelleen sama määritelmä pätee, sillä Freiburg tunnetaan Saksan ekologisena pääkaupunkina. Kaupungissa on tehty kokonaisvaltaista ympäristöpolitiikkaa jo 1970-luvulta lähtien. 213 000 asukkaan Freiburg sijaitsee Etelä-Saksan luoteisosassa, kauniilla Schwarzwaldin alueella. Ympäröivällä kaupunkiseudulla on 615 000 asukasta. Freiburg on tunnettu opiskelukaupunki, jossa on opiskelijoita yhteensä 30 000.

Toisessa maailmansodassa Freiburgin keskusta tuhottiin 80-prosenttisesti. Kaupungista olisi voitu rakentaa autokaupunki katuja leventämällä, mutta kaupunginvaltuusto teki valinnan, että jälleenrakentaminen tehdään vanhan asemakaavan mukaisesti. Freiburg palautettiin entiseen muotoonsa ja niin se otti askelen poikkeavaan suuntaan. Samaan aikaan useita muita Euroopan kaupunkeja restauroitiin suosien lisääntyvää autoliikennettä.

Päästöt kuriin

Freiburgin ympäristöpolitiikassa tapahtui merkittäviä käänteitä 1970-luvulla. Kaupungin lähistölle suunniteltiin ydinvoimalaa, mikä sai asukkaat kampanjoimaan voimakkaasti suunnitelmaa vastaan. Eri kansalaisryhmät ryhtyivät visioimaan vaihtoehtoisia energiamuotoja ydinvoimalle, mikä tuotti lopulta tulosta. Kun Tšernobylin ydinvoimala räjähti vuonna 1986, Freiburgin kaupunginvaltuusto luopui lopullisesti ydinvoimahankkeesta ja päätti ryhtyä edistämään vaihtoehtoisten energiamuotojen käyttöä. Freiburgista tuli nopeasti edistyksellinen aurinkoenergian hyödyntämisessä ja tutkimisessa. Vuonna 1996 valtuusto hyväksyi ympäristönsuojelukonseptin, jossa päästöjen vähentämiselle annettiin kunnianhimoiset tavoitteet: hiilidioksidipäästöjä piti vähentää nykytasosta 25 % vuoteen 2010 mennessä. Tavoitetta ei aivan saavutettu, mutta vuonna 2007 tehtiin uusi päätös vähentää CO^2-päästöjä 40 % vuoteen 2030 mennessä. Jätteiden kierrätystä on edistetty vuodesta 1991 lähtien, jolloin esiteltiin uusi kierrätyskonsepti. Kierrätyskelvottomat jätteet poltetaan käsittelylaitoksessa, joka tuottaa sähköä 25 000 kotitalouteen.

Kestävää kaupunkiliikennettä yli 30 vuotta

Ympäristömyönteinen politiikka ei ole ollut Freiburgissa puoluesidonnaista. 1970-luvulta lähtien kaikissa puolueissa on ollut joku edustaja, joka on puhunut esimerkiksi pyöräilyn edistämisen tärkeydestä. Liikennepolitiikka uudistuikin 1970-luvulla. Vuodesta 1971 lähtien katuja alettiin muuttaa kävelykaduiksi, ja vuonna 1973 koko Freiburgin keskusta muutettiin kävelyalueeksi. Kaupungissa on yksi Euroopan laajimmista yhtenäisistä kävelykeskustoista, noin neliökilometrin kokoinen. Vuonna 1979 tehtiin päätös, että kaikkia kulkutapoja aletaan suosia tasapuolisesti, minkä jälkeen jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on pidetty tasavertaisina liikennemuotoina auton kanssa.

Vuosien 1982 ja 1999 välissä pyöräilyn kulkutapa-osuus kasvoi sisäisillä matkoilla 15 %:sta 28 %:iin ja joukkoliikenteen osuus 11 %:sta 18 %:iin. Samaan aikaan henkilöautomatkojen osuus väheni 38 %:sta 29 %:in. Ensimmäinen pyöräilysuunnitelma Freiburgissa tehtiin vuonna 1964, mutta 1970-luvulle tultaessa Freiburgissa ei ollut juuri ollenkaan pyöräteitä. Nykyään pyöräilyverkon pituus on noin 500 kilometriä. Tosin verkon laatutasossa on vielä parannettavaa, jotta se vastaisi käyttäjien tarpeita. Vuonna 1999 Freiburg otti yhden edistysaskelen avaamalla rautatieaseman läheisyyteen Mobile-liikkumiskeskuksen, joka palvelee pyöräilijöitä ja joukkoliikenteen käyttäjiä. Mobilessa on muun muassa laadukas pyöräpysäköintitila sekä pyörien vuokraus- ja korjauspalvelut.

Raitiovaunulla keskustaan

Kaupungin raideliikennettä ryhdyttiin kehittämään 1980-luvulla. Vuonna 1983 alettiin laajentaa raitiotieverkostoa ja seuraavana vuonna otettiin käyttöön uusi joukkoliikennelippu, joka esiteltiin "ympäristölippuna". Joukkoliikennematkat muuttuivat edullisimmiksi, minkä seurauksena käyttäjämäärät lähtivät nousuun. Kymmenessä vuodessa matkustajien määrä kaksinkertaistui. Vuonna 1991 otettiin käyttöön seudullinen ympäristölippu, minkä seurauksena lähes 30 000 automatkaa muuttui joukkoliikennematkaksi. Tällä hetkellä kaupungin keskustan joukkoliikenne hoidetaan pelkästään raitiovaunuilla. Bussit kuljettavat ihmiset vaihtoterminaaleihin, joissa he vaihtavat raitiovaunuihin. Joukkoliikenne on ympärivuorokautista, mikä lisää sen houkuttelevuutta. Turistit saavat hotellistaan ilmaisen joukkoliikennelipun vierailunsa ajaksi.

Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistetty Freiburgissa tehostamalla maankäyttöä. Esimerkkinä 1990-luvun puolivälissä rakennettiin kävelyetäisyydelle, muutaman kilometrin päähän keskustasta kaksi asuinaluetta Rieselfeld ja Vauban. Asuntojen hintataso on pyritty pitämään alhaisena, jotta keskituloisillakin on mahdollisuus asua niissä. Molemmat asuinalueet ovat ekologisia, mikä näkyy muun muassa liikennesuunnittelussa. Alueille johtavat hyvät pyöräily- ja raitiotieyhteydet, ja henkilöautoliikennettä on rajoitettu muun muassa siirtämällä autopysäköinti pois asuntojen lähistöltä pysäköintialueille tai -taloihin.

Geneve – kävellen perille

Pieni suuri kaupunki

Geneve tunnetaan diplomatian, rauhan ja rahan kaupunkina. Siellä on monien kansainvälisten organisaatioiden, kuten Yhdistyneiden Kansakuntien ja Punaisen Ristin, pääkonttorit. Rahoitus- ja pankkialan toiminta on kansainvälisesti tunnettua, ja kaupunki on yksi merkittävimmistä taloudellisista keskuksista maailmassa. Kokoonsa nähden Geneve on erittäin kansainvälinen kaupunki. Siellä asuu 190 000 asukasta, ja kaupunki majoittaa vuosittain yli 170 000 konferenssivierasta ympäri maailmaa. Geneveä kutsutaan "pieneksi suureksi kaupungiksi", sillä kaupungin pinta-ala on vain noin 16 neliökilometriä. Väestöntiheys on huikeat 12 000 asukasta/km^2. Genevessä suositaan tiivistä kaupunkirakentamista ja uudet asuinalueet pyritään sijoittamaan kaupungin sisälle väljempien reuna-alueiden sijaan.

Geneve on yksi maailman kalleimmista kaupungeista. Asukkaiden elintaso on korkea, sillä palkkataso on hyvä. Ranskan puolella on halvempi asua, mutta Genevestä saa paremman ansion kuin rajan takaa, minkä vuoksi rajanylityksiä on päivittäin paljon. Jopa 65 % kaikesta liikenteestä suuntautuu rajan yli. Siitä 72 % on työhön tai opiskeluun liittyviä matkoja. Geneven työssäkäyntialue kasvaa kovalla tahdilla. Vuoteen 2030 mennessä alueella ennustetaan olevan 200 000 uutta asukasta ja 100 000 uutta työpaikkaa.

Liikkuminen kaupungissa on pitkään perustunut yksityisautoiluun. Yhtenä syynä on kaupungin sijainti Genevejärven päässä, mikä vaikeuttaa autoliikenteen suunnittelua. Järven yli ei kulje siltaa, minkä vuoksi ihmiset joutuvat ajamaan autolla Geneven keskustan kautta päästäkseen järven toiselle puolelle asuinalueilleen. Yhtenä haasteena on hallita väestönkasvua niin, että liikennesuorite ei kasva samassa suhteessa. Lukuisista haasteista huolimatta kaupungissa on päätetty edistää pyöräilyä ja erityisesti kävelyä. Genevellä on yhteinen projekti Ranskan kanssa seudun kehittämiseksi, jossa yhtenä tavoitteena on joukkoliikenteen tuntuva edistäminen koko matkaketjua parantamalla. Keskustasta on tarkoitus tehdä joukkoliikennekäytäviä rajan yli ranskalaisille asuinalueille. Joukkoliikenteen käyttöä on kaupungissa edistetty myös jakamalla hotellivieraille ilmainen lippu koko oleskeluajaksi. Joukkoliikennettä edistämällä edistetään myös kävelyä ja pyöräilyä, jotka kuuluvat yleensä joukkoliikenteen kanssa samaan matkaketjuun.

Kävelyyn perustuva liikennejärjestelmä

Geneven keskustassa ei ole varsinaista kävelyaluetta, kuten monissa muissa Euroopan kaupungeissa, mutta Geneve on kuitenkin yksi Euroopan edelläkävijä kävelyn edistämisessä. Ensimmäinen lakisääteinen kävelyn yleissuunnitelma tehtiin vuonna 1991, ja nykyään liikennejärjestelmän suunnittelun perustana on erityisesti kävelyn lisääminen. Kävelyn kulkutapa-osuus on peräti 43 %, ja tavoitteena on edistää kävelyä edelleen pääkulkumuotona. Edistämistyö on ollut pitkäjänteistä. 1990-luvun alusta lähtien päätöksentekijöitä on pyritty vakuuttamaan kävelyn hyödyistä. Poliitikoille on painotettu muun muassa kävelyn ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksia sekä elämänlaadun parantumista kaupungissa kävelyn lisääntymisen myötä. Yhtenä pääajatuksena on ollut tuoda esille, että kaikki kaupunkilaiset ovat kävelijöitä. Autolla liikkuvatkin joutuvat pysäköimään autonsa ja kävelemään perille. Päätöksentekijöihin vaikuttaminen tuotti tulosta, sillä vuonna 2000 he äänestivät myös uuden kävelyn yleissuunnitelman puolesta ja halusivat jatkaa kävelyn edistämistä. Poliitikot hyväksyivät suunnitelman antaa henkilöautoilun viemää tilaa entistä enemmän kävelijöille sekä myös pyöräilijöille ja joukkoliikenteen käyttäjille.

Kävelyn yleissuunnitelmaa on lähdetty toteuttamaan pienin askelin. Suunnitelmaan on kirjattu monta pientä hanketta, jotka liittyvät isoon kokonaisuuteen. Näin myös päätöksentekijät on saatu kiinnostuneeksi kävelyn edistämisestä, sillä heitä on voitu paremmin sitouttaa omalle kaudelleen sijoittuviin uudistuksiin kuin laajoihin pitkän tähtäimen suunnitelmiin. Ensin Genevessä tehtiin yksi pieni kävelyalue, ja sen jälkeen pieniä hankkeita on toteutettu askel kerrallaan. Erityisesti on keskitytty parantamaan asuinalueiden ja keskustan välisiä kävely-yhteyksiä sekä virkistysalueiden kävelyolosuhteita. Kaikki hankkeet palvelevat yhtä isoa kokonaissuunnitelmaa. Kävelyä on myös markkinoitu paljon kaupunkilaisille sekä kansainvälisten järjestöjen työntekijöille. Erilaisia kampanjoita järjestetään usein, ja kaupunkiin on tehty monia kävelyreittejä, jotka ohjaavat ihmisiä eri kohteisiin kuten nähtävyyksiin. Kävelyetäisyydet eri kohteiden välillä on merkitty myös yhteen karttaan, jotta kaupunkilaiset voivat nähdä, että kävellen voi saavuttaa monia kohteita nopeasti. Tulevaisuudessa Genevessä halutaan sopeuttaa kävelyverkostoa paremmin liikuntarajoitteisille sekä edistää kävelijöiden turvallisuutta ja parantaa verkon yhtenäisyyttä. Myös kävelykeskustan rakentaminen on kaupungin toivelistalla.

Opiskelijat pyöräilyn edistäjinä

Pyöräilyn uusi aikakausi Genevessä alkoi 1980-luvulla, mitä opiskelijat edesauttoivat vaatimalla turvallisempia olosuhteita pyöräilylle. Ennen autoistumisen vuosikymmeniä Genevessä oli paljon pyöräilijöitä, mutta 1970-luvulle tultaessa pyöräilijät olivat hävinneet lähes kokonaan. Opiskelijat lähettivät jo vuonna 1976 kaupungin päätöksentekijöille pyynnön paremmista pyöräilyolosuhteita, mutta anomus hylättiin. Pyöräilyn edistämiseksi organisoituneet opiskelijat perustivat vuonna 1980 pyöräilyjärjestön, joka liittyi myöhemmin osaksi kansallista Pro Vélo -järjestöä. Sen jäsenet näkivät paljon vaivaa, jotta Geneveen luotaisiin pyöräilyverkko. Vuonna 1982 kaupunki laatikin ensimmäisen (epävirallisen) pyöräilysuunnitelman, mutta pyöräilyväylien rakentaminen alkoi vasta 1990-luvulle tultaessa. Vuonna 1987 pyöräteitä oli vain kahdeksan kilometriä. Parannusta tilanteesen alkoi tulla vuonna 1989, jolloin päätettiin 100 kilometrin pituisen pyöräilyverkon rakentamisesta viiden vuoden aikana. Työ pääsi hyvin käyntiin, ja nyt Geneven kaupungissa on pyöräilyväyliä noin 100 kilometriä ja koko kantonissa 340 kilometriä. Kuitenkaan vuonna 1989 tehdyn suunnitelman toteuttaminen ei vieläkään ole päätöksessä. Ongelmana on, että alunperin suunnitelmassa ei otettu huomioon koko liikennejärjestelmää. Pelkän pyörätieverkon luominen osoittautui mahdottomaksi ilman kaikkia kulkutapoja koskevaa kokonaissuunnitelmaa.

Gent – autokaupungista ihmisten kohtaamispaikaksi

Keskiaikaista loistoa

Gent on Belgian kolmanneksi suurin kaupunki. Se sijaitsee Flandersin alueella, noin 60 kilometrin päässä Brysselistä. Kaupunki oli keskiajalla Euroopan toiseksi suurin kaupunki Pariisin jälkeen, ja edelleen keskustassa on nähtävissä paljon keskiaikaista loistoa. National Geographic Traveller Magazine valitsi sen yhdeksi maailman kärkimatkakohteista, koska siellä sekoittuu aidosti ja sulavasti historia, kulttuuriperintö sekä nykyaikainen kaupunkielämä.

Gentissä on 240 000 asukasta ja kaupunkiseudulla noin 500 000 ihmistä. Gent on merkittävä opiskelukaupunki, siellä on lukiolaiset mukaan luettuna 50 000 opiskelijaa. Kaupunki on sijoittunut moottoriteiden risteykseen, joten se on helposti saavutettavissa autolla. Moottoriteiden läheisyys aiheuttaa kuitenkin myös liiallista yksityisautoilua alueelle. Gent on sisämaakaupunki, mutta siellä on tärkeä satama, koska kaupungista on kanavayhteys Pohjanmerelle, Terneuzenin satamakaupunkiin Alankomaihin. Gentissä on viisi rautatieasemaa, joissa pysähtyy sekä kansallisia että kansainvälisiä junia. Päivittäin Gentin rautateillä kulkee noin 45 000 matkustajaa.

"Hyvin suunniteltu, hyvin viestitty"

Vielä 1990-luvun puolivälissä Gentin keskustan kadut olivat täynnä autoja, vaikka jo 1980-luvulla kaunis historiallinen keskusta olisi haluttu palauttaa autoilta ihmisille. Vuonna 1987 yritettiin saada läpi liikennesuunnitelma, joka olisi lopettanut henkilöautoliikenteen keskustassa. Sitä ei kuitenkaan hyväksytty. 1990-luvulla koitettiin uudelleen, ja silloin läpimurto tapahtui. Vuonna 1994 hyväksyttiin uusi pyöräilysuunnitelma, jonka seurauksena rakennettiin muun muassa kolme uutta pyöräilyn pääväylää, perustettiin pyöräily-yksikkö kaupungin organisaatioon ja alettiin kehittää pyöräilykulttuuria. Tärkeänä syynä uudistusten hyväksymiselle olivat laadukas ja kokonaisvaltainen suunnittelu sekä laaja viestintä. 1990-luvulla Gentissä nousi yhdeksi teesiksi suunnitelmia tehtäessä: "Hyvin suunniteltu ja hyvin viestitty."

Vuonna 1997 hyväksyttiin suunnitelma keskustan liikkumisen uudelleenjärjestämiseksi (Mobiliteitsplan), joka laajennettiin vuonna 1998 koskemaan koko kaupunkia. Liikkumissuunnitelma sai aluksi paljon vastustusta osakseen johtuen siitä, että suunnitel-

massa rajoitettiin voimakkaasti autoilua keskustassa. Alun muutosvastarinnasta huolimatta Gentissä alettiin liikennepoliittisesti suosia kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä mainitussa järjestyksessä, mikä näkyy myös päätöksenteossa. Autojen läpiajo keskustan läpi kiellettiin ja kaupungin ympärille tehtiin kehätie, jonka kautta autolla pääsee toiselle puolelle kaupunkia. Kehätie on vanha katu, joka on ollut olemassa jo 1860-luvulta lähtien, mutta 1990-luvun lopussa se parannettiin 4-kaistaiseksi. Myös autojen tori- ja kadunvarsipysäköintiä rajoitettiin voimakkaasti rakentamalla maanalaisia pysäköintilaitoksia ja tehostamalla opastusta niihin. Nykyään Gentin keskustassa on 10 pysäköintilaitosta, joissa on tilaa yhteensä 29 000 autolle. Kadunvarsipysäköinti on sallittu vain keskustan asukkaille.

Eri kulkutavat toimivat yhteen

Vuoden 1997 suunnitelman mukaisesti autottomaan keskustaan ruvettiin rakentamaan isoa kävelyaluetta, joka on nykyään 0,35 km^2 kokoinen. Keskustan kauneutta haluttiin korostaa, ja sitä alettiin palauttaa keskiaikaiseen loistoonsa. 2010-luvun alussa keskustaa kehitettiin edelleen mittavilla uudistustöillä, joilla parannettiin kävelyalueen ja joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta. Kävelyaluetta ympäröi 30-vyöhyke, joka kattaa 1 400 katua. Vyöhykkeellä on nopeusrajoitus 30 km/h, ja pyöräily tapahtuu pääosin sekaliikenteenä kadulla autojen kanssa. Yksisuuntaisilla kaduilla on lähes poikkeuksetta sallittu kaksisuuntainen pyöräily, ja myös kävelykaduilla saa pyöräillä.

Gentissä on pyöräilty kautta historian, mutta 1970–80-luvulla pyöräilyn osuus väheni. Kaupungissa laadittiin ensimmäinen pyöräilysuunnitelma vuonna 1984 tavoitteena laajentaa pyöräilyverkostoa ja määritellä pyöräilypolitiikka. 1990-luvun puolivälin jälkeen pyöräilyä on ruvettu edistämään tehostetusti, mikä on tuottanut tulosta. Noin kymmenen vuoden aikana pyöräilyn kulkutapa-osuus on kaksinkertaistunut noin 10 %:sta lähes 20 %:iin. Tällä hetkellä Gentissä on erillistä pyöräverkostoa 380 kilometriä, mutta yhteensä pyöräilijöiden käytettävissä on noin 1000 kilometriä katuverkkoa. Laaja julkisen liikenteen verkko koostuu kolmesta raitiotielinjasta ja kymmenestä bussilinjasta, joilla on päivittäin noin 150 000 matkustajaa. Käyttöä on tehostettu muun muassa tarjoamalla ilmaisia joukkoliikennevuoroja viikonloppuöisin sekä jakamalla ilmainen joukkoliikennelippu alle 15-vuotiaille. 2010-luvulla Sint-Pietersin asemanseutua kehitetään, jolloin myös kaupungin sisäisen joukkoliikenteen saavutettavuutta parannetaan. Samalla pyöräpysäköintipaikkojen määrä kasvaa noin 4 500:aan.

Markkinointi ja viestintä ovat kuuluneet 1990-luvulta lähtien olennaisena osana Gentin liikennepolitiikkaan, ja kaupunki käyttääkin vuosittain noin 300 000 euroa pyöräilyn markkinointiin. Kaupunki on julkaissut muutaman kerran vuodessa ilmaisen uutiskirjeen asukkaille sekä laatinut erilaisia esitteitä ja karttoja kestävän liikkumisen edistämiseksi. Gent on tunnettu monista kampanjoista, joita se järjestää vuosittain houkutellakseen kansalaisia erityisesti pyöräilemään. Kaupunki on pyrkinyt lisäämään pyörän käyttöä koulu- ja työmatkoilla sekä opiskelijoiden keskuudessa. "Gent, wild van fietsen" (Gent, villinä pyöräilyyn) on kampanja, jolla pyöräilyä on edistetty parhaana kaupunkiliikennemuotona, ja lisäksi kaupungissa on järjestetty muun muassa pyöräilyviikkoja, kampanjoitu pyörävalojen käytön puolesta sekä valistuksen kautta pyritty ehkäisemään pyörävarkauksia.

Groningen – tiivis kaupunkirakenne kutsuu pyöräilemään

Pyöräilijä on kuningas

Groningen sijaitsee Hollannin koillisosassa lähellä Saksan rajaa. Asukasluvulla mitattuna se yltää Hollanin kymmenen suurimman kaupungin joukkoon. Groningenissa on 186 000 asukasta, ja koko seutualueen asukasluku on noin 500 000. Groningenissa on yliopisto ja ammattikorkeakoulu, joissa kummassakin on opiskelijoita yli 20 000. Kaupungin asukkaista lähes neljännes on opiskelijoita, minkä ansiosta Hollannin nuorekkaimpana markkinoidun kaupungin asukkaiden keski-ikä on alle 35 vuotta.

Groningenin sisäisistä matkoista koostuva kulkutapajakauma kertoo pyöräilyn dominoivasta asemasta. Noin 40 % matkoista tehdään polkupyörällä ja vajaa viidennes kävellen. Auton osuus on 37 % ja joukkoliikenteen vain 4 %. Joukkoliikenteen osuutta on pyritty kasvattamaan rakentamalla kaupungin laidoille seitsemän Park+Ride-aluetta, joilta voi jatkaa matkaa bussilla keskustaan. Joukkoliikenteen osuutta pyritään kasvattamaan myös uudella raitiotielinjastolla. Kaksi linjaa valmistuu vuonna 2014, ja lisäksi suunnitteilla on myös kolmas linja. Tärkeä suunta on parantaa sairaalan saavutettavuutta joukkoliikenteellä, koska monet 30 000 työntekijästä kulkevat päivittäin työmatkansa sinne autolla.

Kokonaiskuva palapelistä

Ensimmäinen pyöräilypoliittinen ohjelma Groningenissa laadittiin vuonna 1986, mutta jo paljon ennen sitä kaupungissa on edistetty pyöräilyä ja kävelyä. Liikennejärjestelmän uudistamiseksi luotiin jo 1970-luvulla kokonaisvisio, joka on suunnittelun pohjana edelleen. Vuonna 1969 laadittiin liikennesuunnitelma (Verkeerscirculatieplan), jossa esiteltiin kehätieajatus ensimmäisen kerran. Vastustus oli niin kova, että suunnitelmaa päätettiin vielä kehittää. Vuonna 1975 esiteltiin uudistettu suunnitelma, jossa keskusta jaettiin neljään sektoriin ja ympärille rakennettiin kilometrin halkaisijaltaan oleva kehätie. Keskustan läpiajoliikenne autolla kiellettiin, ja samalla pyöräilylle ja kävelylle luotiin paremmat edellytykset. Sektorilta toiselle pääsee kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä suoraan, mutta autolla pitää kiertää kehän kautta.

Suunnitelma vietiin käytäntöön pari vuotta myöhemmin vuonna 1977, jolloin kehätie oli lähes valmis. Autoliikennettä rajoitettiin keskustassa vasta sen jälkeen, kun autot voitiin ohjata kehälle. Autopysäköintitiloja keskustassa on, joten autolla on mahdollista ajaa kaupungin ytimeen, mutta läpiajoa ei ole sallittu. Pysäköintitilojen rakentamista on kuitenkin hillitty, jotta autoliikenne kehätiellä ei kasva liian suureksi. Uusia pyöräilyväyliä rakennettiin askel kerrallaan, ja tällä hetkellä Groningenissa on 205 kilometriä laadukasta pyöräverkostoa.

Kaupunkirakenne avain menestykseen

Groningenissa on käytössä tiiviin kaupungin konsepti, mikä on yksi tärkeimmistä tekijöistä pyöräilyn ja kävelyn menestystarinassa. Uudet asuinalueet rakennetaan keskustan välittömään läheisyyteen, jolla on saatu aikaan se, että noin 80 % kaupungin asukkaista asuu alle 3 kilometrin säteellä kaupunkikeskustasta. Asuinalueilta on rakennettu suorat pyöräily- ja kävely-yhteydet keskustaan, mutta autoilijat joutuvat kiertämään pidemmän matkan. Yksi suunnittelua ohjaavista periaatteista on pitää keskusta elävänä kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Keskustaan on sijoitettu monipuolisesti eri toimintoja, ja suurten kauppakeskusten rakentamista kaupungin ulkopuolelle on rajoitettu keskustan elinvoimaisuuden takaamiseksi.

2000-luvun loppupuolella Groningenissa on panostettu pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Päärautatieaseman yhteyteen valmistui vuonna 2007 uusi katettu pyöräpysäköintialue, jossa on paikka 4 600 pyörälle. Pysäköintiongelmaa kuvastaa se, että pysäköintialue on ollut alusta saakka ylikuormitettu, sillä viikonloppuisin siellä saattaa olla 7 000 pyörää. Kaupungin suunnitelmissa on kehittää koko asemanseutua vuonna 2020, jotta se vastaisi muun muassa uuden raitiotieliikenteen tarpeita. Samassa yhteydessä on aikomus lisätä pyöräpysäköintipaikkojen määrää jopa 20 000:en. Keskustaan ollaan tekemässä laaja-alaista pyöräpysäköintisuunnitelmaa, jossa pohditaan uusia ratkaisuja sekä katutasoon että maan alle. Pyöräpysäköinnin kehittämisen lisäksi kaupungilla on tavoitteena korvata liikennevaloliittymiä yhä enenevässä määrin kiertoliittymillä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Työmatkojen sujuvoittamiseksi pyritään parantamaan liikenneyhteyksiä kaupungin laidoilla sijaitseville teollisuusalueille.

Houten – pyöräilijän paratiisi

Kaupunki tuli kylään

Ajatukset Houtenin laajentamisesta viritettiin jo 1960-luvulla, kun Utrechtin kaupungin ympärille tarvittiin lisää asuintilaa. Houten oli sopivasti radan varressa kymmenen kilometrin päässä Utrechtistä. 3 000 asukkaan kylästä oli tarkoitus tehdä 30 000 asukkaan kaupunki. Asukkaat suostuivat muutokseen, jos se tehtäisiin heidän ehdoillaan. He halusivat, että uudessa kaupungissa säilytetään kylämäisyys eikä vanhaan keskustaan puututa. Niinpä suunnittelijat alkoivat kehittää uutta keskustaa kilometrin päähän vanhasta kyläkeskuksesta ja ottivat päälinjakseen suunnitella kaupungista matalaa ja viihtyisää, jollainen vanha Houten oli. Autolla liikkumista haluttiin rajoittaa, koska liikenneruuhkat ja melu eivät kuuluneet kylämäiseen ympäristöön.

Sektorimallin pioneeri

Suunnittelijat keksivät jakaa kaupungin 16 sektoriin, joiden läpi ei ollut suoraa yhteyttä autoilla. Kaupungin ympärille luonnosteltiin kehätie, jonka kautta piti kiertää, jos halusi kulkea autolla sektorilta toiselle. Pyörällä ja kävellen sektorirajat pääsi ylittämään, mikä teki pyörästä selvästi nopeimman ajoneuvon kaupungissa. Kilometrin matka pyörällä saattaa tarkoittaa viittä kilometriä autolla. Lisäksi luonnosteltiin laaja viheralue, joka halkoi koko kaupungin sekä itä–länsisuunnassa että pohjois–eteläsuunnassa. Kaikki koulut sijoitettiin viheralueen reunalle, jotta lapsilla olisi turvallista pyöräillä kouluun. Kun liikenneministeriön virkamiehet näkivät suunnitelman, he suhtautuivat siihen epäilevästi. Kehämalli ja sektorijaottelu olivat uutta, eivätkä virkamiehet uskoneet, että tällainen kaupunkimalli voisi toimia. Nykyään samaa mallia kopioidaan monissa kaupungeissa ympäri maailmaa.

Houtenin ensimmäinen kehitysvaihe aloitettiin vuonna 1975, ja kaupunki kasvoi nopeasti. Vuonna 1979 rakennettiin 10 000 uutta asuntoa. Kaupunkiin virtasi asukkaita, ja 1990-luvulle tultaessa heitä oli jo 30 000. Ihmiset halusivat muuttaa Houteniin, koska

se oli niin viihtyisä paikka. Vuonna 1998 aloitettiin toinen kehitysvaihe ja eteläpuolelle rakennettiin 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana Vinexin kaupunginosa. Se laajensi kaupungin pinta-alan kaksinkertaiseksi. Vinex toteutettiin samoilla periaatteilla kuin pohjoisosa eli Noord. Vuonna 2010 Houtenin väkiluku oli noin 50 000, ja lisää ihmisiä on tulossa koko ajan, vaikka asunnot ovat kalliimpia kuin lähikaupungeissa.

Huippuolosuhteet pyöräilylle

Pyörä on helpoin ja nopein kulkuväline liikkua Houtenissa, sillä pyöräilyolosuhteet ovat erittäin laadukkaat. Koko kaupunkirakenne on tehty pyöräilyn ehdoilla. Vuonna 2008 tehdyssä tutkimuksessa kävi ilmi, että 95 % asukkaista on hyvin tyytyväisiä kaupungin pyöräilyväyliin. Olosuhteiden laadusta kertoo sekin, että 58 % asukkaista pyöräilee joka päivä. Pyöräilyn kulkumuoto-osuus on 44 %, ja kävellenkin matkoista tehdään 23 %. Houtenissa on suunnittelua ohjaava periaate, että autot ohjataan kehätielle ja kehätien sisällä pyöräillään.

Autoliikennettä ei ole estetty, sillä asukkaat pääsevät koteihinsa ja ydinkeskustaankin autolla. Liikkumisympäristö kuitenkin kannustaa mieluummin pyörän kuin auton käyttöön. Autoilijat väistävät pyöräilijää kaikkialla kaupungin alueella paitsi kehätiellä. Pyöräväylät risteävät kehätien eri tasossa, mikä tekee sekä pyöräilyn että autoilun sujuvammaksi. Alikulkutunneleiden kohdalla kehätietä on nostettu, jotta pyöräteitä ei ole tarvinnut kaivaa kovin syvälle. Autonomistusprosentti on Houtenissa melko korkea, mutta ihmiset eivät kuitenkaan käytä autoa kovin paljon kaupungin sisäisessä liikenteessä, koska pyörä on nopeampi ja helpompi kulkuväline.

Laatu korvaa määrän

Houtenissa on vain 21 kilometriä pyöräteitä ja suunnilleen saman verran pelkästään autoille tarkoitettua väylää eli kehätietä. Muuten liikenne tapahtuu pyörien ja autojen sekaliikenteenä "pyöräkaduilla" (Fietsstraat), jossa autoliikenne kulkee pyöräilijöiden ehdoilla. Kadut on rakennettu pyöräteiden näköisiksi, mikä antaa liikkujille myös visuaalisen vaikutelman, että pyöräilijät ovat kuninkaita. Muutenkin visuaalisia ja teknisiä keinoja on käytetty taitavasti liikenteen rauhoittamiseksi. Jalankulku on pääsääntöisesti erotettu muusta liikenteestä. Joukkoliikennettä Houtenin sisällä on hyvin vähän, kulkutapa-osuuskin on vain 1 %. Keskustassa on rautatieasema, jonka lähellä on myös bussiterminaali. Bussit eivät kuitenkaan aja kehätien sisällä muutoin kuin tullessaan terminaaliin. Käytännössä ne vain kiertävät kehätietä. Syksyllä 2010 myös Vinexin kaupunginosaan avattiin rautatieasema.

Houtenin keskustaa on kehitetty 2000-luvun loppupuolella entistä viihtyisämmäksi. Vuonna 2008 valmistui uusi kävelyaukio, jota halkoo pieni kanava. Keskellä on maamerkkinä La Place -kahvila, jonka terassi lepäilee kanavan vierellä. Keskustan rautatieaseman ympäristöön on tehty myös mittavia uudistuksia, ja vuonna 2011 uudistunut asemanseutu avattiin. Samalla myös pyöräkatuna toimiva keskustan pääkatu Onderdoor sai uuden ilmeen.

Kööpenhamina – pyöräilyn pääkaupunki

Pyörällä hevosreittejä pitkin

Britannialainen lehti Monocle valitsi vuonna 2008 Kööpenhaminan ykköseksi listallaan, jossa oli 25 maailman parhainta (livable) kaupunkia asua. Kaupunki onkin ollut edelläkävijä laadukkaan kaupunkielämän luomisessa ja asettanut korkeat tavoitteet tulevaisuuteenkin. Tanskan pääkaupungissa asuu noin 520 000 ja pääkaupunkiseudulla yhteensä noin 1,8 miljoonaa asukasta. Kaupungin väestö on nuorempaa kuin muualla Tanskassa, sillä 43 % asukkaista on 20–39-vuotiaita.

Kööpenhaminan kaupunkielämän yksi elementti on lihasvoimaisen liikkumisen eli pyöräilyn ja kävelyn edistäminen. Pyöräily on Kööpenhaminassa merkittävä kulkutapa niin työ- ja koulumatkoilla kuin vapaa-ajanmatkoillakin. Pyöräily ei ole vain tietyn rajatun väestöryhmän suosiossa, vaan Kööpenhaminassa pyöräilevät eri sosiaaliluokkiin ja ikäryhmiin kuuluvat ihmiset. Kööpenhaminassa on yhteensä noin 400 kilometriä pyöräilyväyliä. Niiden rakentaminen on alkanut jo 100 vuotta sitten. Pyöräily yleistyi 1900-luvun alussa, jolloin pyöräilijät alkoivat käyttää rantoja pitkin kulkevia yksityisiä ratsastusreittejä. Niillä oli tasainen pinta, joten ajaminen oli mukavampaa kuin mukulakivikaduilla. Koska väylät olivat yksityisiä, kaupunki ei pitänyt niitä kunnossa. Pyöräilijöiden määrä kuitenkin kasvoi nopeasti, ja vaatimukset parempien pyöräilyolosuhteiden saamiseksi lisääntyivät. Ratsastusreiteistä alettiin tehdä erillisiä pyöräteitä, ja vuonna 1934 oli jo 130 kilometriä kestopäällystettyjä pyöräväyliä. Väylillä oli paljon käyttäjiä, sillä Kööpenhaminassa oli tuolloin 400 000 polkupyörää. Toisen maailmansodan jälkeen tuli vallalle suunnitteluperiaate erottaa liikennemuodot toisistaan pääväylillä. Kaikille uusille pääkaduille rakennettiin erillinen pyörätie, ja 1950-luvulla oli jo suunnilleen puolet nykyisestä pyörätieverkosta olemassa. Katujen poikkileikkausmalli oli sama kuin nykyään: puolikas reunakivi erottaa pyörätien ajoradasta. Jalkakäytävä on pyörätien vieressä myös puolikkaalla reunakivellä erotettuna.

Poliittinen tahtotila avain muutokseen

Vaikka autoistuminen lisääntyi 1950–1970-luvuilla, pyöräilyn osuus Kööpenhaminassa ei kuitenkaan laskenut niin dramaattisesti kuin monissa muissa Euroopan kaupungeissa. Kolmasosa aikuisväestöstä käytti pyörää säännöllisesti. 1980-luvulle tultaessa pyöräilyn asema vaati kaupunkilaisten mielestä parannusta, minkä vuoksi asukkaat järjestivät mielenosoituksen pyöräilyn puolesta. Poliitikot ja päättäjät tajusivat, kuinka paljon kööpenhaminalaiset pitivät pyöräilystä, ja poliittinen tahtotila muuttui pyöräilyä suosivammaksi. Myös Tanskan valtion tasolla tapahtui käänne parempaan 1980-luvun alussa. Vuosina 1982–2001 valtion budjettiin varattiin määräraha pyöräteiden rakentamiseen ja kunnossapitoon sekä pyöräilyolosuhteiden parantamiseen. 2000-luvun alussa määrärahaa pienennettiin, mutta ilmastonmuutoskeskustelun myötä pyöräilyn edistäminen on saanut jälleen uutta vauhtia. 2000-luvulla on laadittu monia pyöräilyn edistämiseen liittyviä ohjelmia, ja vuosien 2006–2026 aikana on tavoitteena rakentaa 70 kilometriä uusia pyöräteitä.

Kööpenhaminaan on rakennettu korkeatasoisia, muusta infrastruktuurista erillään olevia, viher- ja virkistysalueilla kulkevia pyöräilyn vihreitä reittejä (Grønne cykelruter). Reitit on tarkoitettu nopeiksi työmatkareiteiksi sekä vapaa-ajanpyöräilyä ja kävelyä varten. Suunnitelmissa on rakentaa 110 kilometrin laajuinen verkosto, josta oli vuonna 2010 olemassa 40 kilometriä. Kööpenhaminassa suunnitellaan myös nopeiden ja entistä korkeatasoisempien pyöräily-yhteyksien rakentamista ympäröiviltä asuinalueilta keskustaan. Kaupungissa on myös kiinnitetty huomiota pyöräilijöiden kokeman turvallisuuden edistämiseen. Pyöräilyonnettomuuksien määrää pyritään vähentämään puolella ja pyöräilijöiden turvallisuudentunnetta lisäämään siten, että vähintään 80 % pyöräilijöistä tuntee olonsa turvalliseksi liikenteessä.

Selkeät tavoitteet liikkumiselle ja kaupunkielämälle

Vuonna 2008 asetettujen tavoitteiden mukaan Kööpenhaminasta pyritään luomaan puhtaampi, terveellisempi ja ympäristöystävällisempi kaupunki, joka houkuttelee ihmisiä liikkumaan ja toimimaan. Kaupungin tavoitteena on olla vuonna 2015 maailman paras pyöräilykaupunki, jossa puolet työ- ja koulumatkoista tehdään pyörällä. Tällä hetkellä lukema on 37 %. Pyöräilijät näkyvät kaupungin katukuvassa, sillä vilkkaimmilla pyöräteillä kulkee yli 30 000 pyöräilijää päivittäin. Kööpenhaminassa on tehty pitkään laadukasta pyöräilyolosuhteiden seurantaa. Vuodesta 1996 lähtien on joka toinen vuosi julkaistu Bicycle Account -raporttia, jossa on arvioitu pyöräilyn kehittämistä ja pyöräilypolitiikan toteutumista kaupungissa.

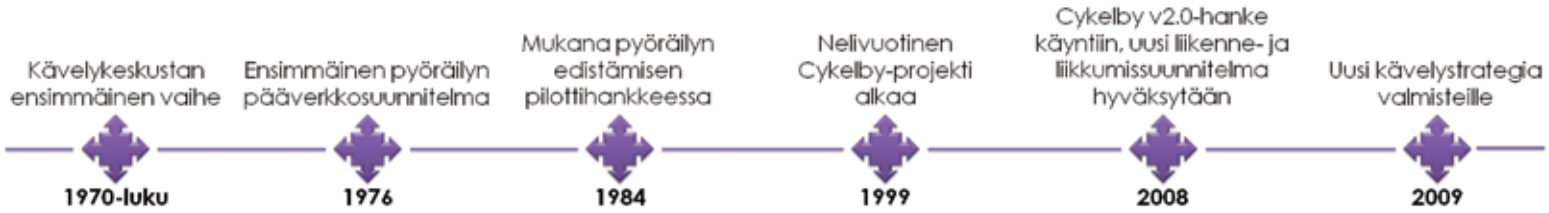
Myös kävelyn edistämisessä Kööpenhamina on ollut edelläkävijä. Ydinkeskustan vilkkaimman ostoskadun Strøgetin kehittäminen aloitettiin jo 1960-luvulla. Vuonna 1962 rakennettiin ensimmäinen vaihe, ja kävelyalue on laajentunut pienissä osissa vuosikymmenien aikana nykyiseen laajuuteensa. Nykyään Strøget on maailman pisin kävelykatu, lähes 3,2 kilometrin pituinen. Kaupungilla on tavoitteena, että vuonna 2015 Kööpenhamina tunnetaan ekologisena metropolina, jossa on maailman paras kaupunkiympäristö ja jossa ihmisten elämänlaatu on metropolialueiden paras. Kaupunkielämän edistämisessä on kolme keskeistä tavoitetta: parantaa laatua, edistää kävelyä ja lisätä kaupunkitilojen käyttöastetta. Päämääränä on vuoteen 2015 mennessä, että 80 % ihmisistä on tyytyväisiä kaupunkielämän tarjoamiin mahdollisuuksiin, kävelymatkojen määrä kasvaa 20 % ja ihmiset viettävät 20 % enemmän aikaa kaupunkitiloissa kuin nykyään.

Odense – luovuuden iloa laadukkaassa kaupunkiympäristössä

Laadukkaat olosuhteet

Odense sijaitsee Tanskassa Fynin saarella, ja se on 189 000 asukkaallaan Tanskan kolmanneksi suurin kaupunki. Odense on maan vanhimpia kaupunkeja, joka vietti 1 000-vuotisjuhlaa vuonna 1988. Yksi kuuluisimmista asukkaista on ollut satukirjailija H. C. Andersen, jonka kotitalo on suosittu turistikohde. Andersenin sadut näkyvät myös katutaiteessa, sillä saduista kertovia patsaita ja yksityiskohtia on eri puolilla kaupunkia. Odensessa on paljon opiskelijoita, sillä siellä sijaitsee Syddansk Universitet -yliopiston toimipiste, jossa on 12 000 opiskelijaa. Kampusalue sijaitsee tosin 6 kilometrin päässä keskustasta, joten opiskelijoita ei näy niin paljon katukuvassa kuin monessa muussa yliopistokaupungissa.

Odense on tullut tunnetuksi innovatiivisena pyöräilyn ja kävelyn edistäjänä. BYPAD-audintoinnin mukaan kaupungissa toteutettu pyöräilypolitiikka on Euroopan parasta. Jo vuonna 1976 hyväksyttiin ensimmäinen pyöräilyn pääverkkosuunnitelma, minkä jälkeen kaupunkiin on rakennettu uusia pyöräväyliä ja -virkistysreittejä. 1980-luvulla Odensessa oli 350 kilometriä pyöräväyliä, ja vuoteen 2010 mennessä pyöräväylien verkosto on laajentunut yhteensä noin 550 kilometriin. Pyöräilyolosuhteet ovat kauttaaltaan hyvin laadukkaat. Pyöräteitä pitkin on helppo ja mukava ajaa, ja myös pyöräpysäköinnin laatuun on kiinnitetty huomiota. Keskustan pysäköintikatokset ovat tyylikkäitä, ja myös telineiden ulkonäköön ja käytettävyyteen on panostettu.



Pyörät pyörivät luovasti

Odense oli mukana kansallisessa pyöräilyn edistämisen pilottihankkeessa jo vuonna 1984. Sen tuloksena rakennettiin korkeatasoinen kaksisuuntainen pyörätie keskustaan. Vuosituhannen vaihteessa Tanskan liikenneministeriö ja tiehallinto valitsivat Odensen kansalliseksi "pyöräilylaboratorioksi", ja vuosina 1999–2002 kaupungissa toteutettiin nelivuotinen Pyöräilykaupunki-projekti (Cykelby). Odensesta saatua kokemusta ja tietoa oli tarkoitus soveltaa muihin kuntiin Tanskassa. Neljän vuoden aikana kaupunki sai valtiolta 10 miljoonaa Tanskan kruunua käytettäväksi pyöräilyn edistämiseen. Tavoitteena oli kehittää uudenlaisia toimia, joilla edistetään pyöräliikennettä. Projektissa kehitettiin muun muassa risteysten toimivuutta ja turvallisuutta, työmatkapyöräilyn sujuvuutta, pyöräpysäköintiä sekä pyöräilyn markkinointia. Projektin aikana pyöräilyn kokonaismäärä kasvoi 20 prosentilla, ja pyörämatkojen kokonaiskasvu oli 25 000 matkaa päivässä. Ilman projektia noin puolet näistä matkoista olisi kuljettu autolla. Pyöräilyonnettomuuksien määrää onnistuttiin projektin aikana pienentämään 20 prosentilla, ja positiivisina terveysvaikutuksina saavutettiin yhteensä 500 lisäelinvuotta kaupunkilaisille. Vuonna 2008 projektin jatkoksi käynnistettiin Cykelby v2.0 -hanke.

Odensessa on otettu monia innovatiivisia kehitysaskelia. Siellä on keksitty muun muassa pyöräilybarometri sekä vihreä aalto pyöräilijöille. Barometrin tarkoituksena oli antaa pyöräilijöille lisää näkyvyyttä, koska ohikulkijat voivat nähdä pyöräilijämäärät barometrin näytöllä. Pyöräilijöiden avuksi vihreän aallon seuraamiseen kaupungin innovatiiviset liikennesuunnittelijat kehittivät pyörätien viereen valojärjestelmän, joka ohjaa ajamaan sopivalla nopeudella. Näin pyöräilijät voivat säännellä vauhtiaan vihreän aallon mukaiseksi. Monissa valoliittymissä pyöräilijöiden sallitaan kääntyä vapaasti oikealle, vaikka valo olisi punainen. Lisäksi on järjestetty monia kampanjoita, joilla pyöräilyä on pyritty edistämään erityisesti työ- ja koulumatkoilla.

Designilla viihtyisiä kaupunkitiloja

Odensen keskustaan aloitettiin kävelyalueen kehittäminen 1970-luvulla, jolloin estettiin myös keskustan läpikulkeva autoliikenne. Kävelyalue on viihtyisä, sillä kaupunkitilojen designiin ja esteettisyyteen kiinnitetään huomiota. Cykelby-projektin ansiosta vuosina 1998–2008 keskustan autoton alue kasvoi yli 50 prosentilla, mutta muutoin uudelle vuosituhannelle tultaessa kävelyn edistäminen oli jäänyt taka-alalle. Yksi syy siihen oli pyöräilyn saama laaja huomio. Kuitenkin 2000-luvun lopulta lähtien myös kävelyn edistämiseen on panostettu. Vuonna 2008 kaupungissa tehtiin laaja liikenne- ja liikkuvuussuunnitelma, jossa yhtenä tärkeimmistä tavoitteista on pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen lisäksi parantaa jalankulkijoiden olosuhteita. Vuonna 2009 Odensessa aloitettiin strategian valmistelu jalankulun kehittämiseksi. Siihen liittyen on laadittu kävelyalueille kahdeksan laatuvaatimusta, jotka ohjaavat kehitystyötä.

Odensessa ollaan ottamassa käyttöön Alankomaiden mallin mukaan sektorimalli kehäteineen. Keskustaan on suunniteltu neljää sektoria, jossa sektorilta toiselle pääsisi autolla vain kiertämällä kehätien kautta. Suunnitelmissa on myös keskustan läpi menevän bussireitin poistaminen ja sen korvaaminen pyöräväylällä. Pääpyöräreitit on suunnitelmissa kehittää nopeammiksi ja lyhyemmiksi oikoreiteiksi autoliikenteen reitteihin verrattuna. Myös väylien laatuun ja viihtyisyyteen panostetaan jatkossakin. Kantava ajatus on tarjota pyöräilijöille parempaa kuin autoilijoille. Odensen kaupunki on asettanut tavoitteeksi vuoteen 2020 mennessä, että pyöräilyn osuus kasvaa nykyisestä 24 %:sta 33 %:in. Yksi haaste pyöräilyn edistämisessä on kaupungin hajanaisuus. Osa asuinalueista on yli 10 kilometrin päässä, ja sieltä asukkaat kulkevat autolla keskustaan. Tavoitteena Odensessa onkin kaupunkirakenteen tiivistäminen.

Strasbourg – nopea nousu kestävän kaupunkiliikenteen kärkisijoille

Raitiovaunuista alkoi menestystarina

Vanha ja vauras teollisuus- ja kulttuurikaupunki Strasbourg sijaitsee Ranskan ja Saksan rajalla, Ill-joen varrella, ja on Alsacen maakunnan liike-elämän keskittymä. Strasbourgin keskiaikainen keskusta on valittu UNESCOn maailmanperintöluetteloon, ja Saksan läheisyys ja vaikutus Strasbourgin historiassa näkyvät kaupungin arkkitehtuurissa, kielessä ja ruokakulttuurissa. Strasbourg on 1800-luvun lopulta lähtien vaihtanut viisi kertaa kansallisuuttaan Ranskan ja Saksan välillä 75 vuoden aikana. Nykyään Strasbourg muistetaan Euroopan parlamentin, Euroopan neuvoston ja ihmisoikeustuomioistuimen toimipaikkana. Kaupungissa on noin 273 000 asukasta. Strasbourgissa asuukin paljon nuorta väkeä: 24 % asukkaista on alle 20-vuotiaita ja 60 prosenttia alle 40-vuotiaita. Potentiaalisia kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivia asukkaita on siis paljon.

Strasbourg on tunnettu laadukkaasta ja nopeasta kaupunkijoukkoliikenteestä. Strasbourg oli yksi ensimmäisistä ranskalaisista kaupungeista, joka otti raitiovaunut uudestaan käyttöön 1990-luvun alussa. 1960-luvulla raiteet oli poistettu kaduilta, mutta 1992 aloitettiin ensimmäisen uuden linjan rakennustyöt. Samalla rakennettiin myös lisää pyöräväyliä. Merkittävänä vaikuttajana oli tuolloin valtaan astunut uusi pormestari, jonka vaaliohjelmaan kuului raitiotieverkoston uudelleen rakentaminen. Se oli Ranskan valtion linjausten mukaista, sillä valtio on ohjannut kaupunkeja kestävämmän kaupunkiliikennesuunnittelun suuntaan lakien ja säädöksien myötä. Raitiotien käyttöönotosta alkoi Strasbourgin menestystarina, ja kaupunki panostaa edelleen vahvasti joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn. Raitiotieverkosto on metromainen, minkä vuoksi matkustaminen raitiovaunuilla on nopeaa ja selkeää. Linjastoa on vähän yli 50 kilometriä, joten se on Ranskan kaupunkien laajin.

Vahva tahtotila pyöräilyn lisäämiseen

Ensimmäinen pyöräilysuunnitelma Strasbourgissa tehtiin vuonna 1978. Tuolloin vallitseva suunnittelukäytäntö oli tehdä uudet pyörätiet erilleen autoliikenteestä, joten jokien ja kanavien rantaan alkoi syntyä pyöräilyinfrastruktuuria. Vuonna 1983 hyväksyttiin pyöräily molempiin suuntiin muutamilla yksisuuntaisilla kaduilla. Kun raitiotielinjojen rakentaminen alkoi 1992, samalla tehostettiin myös pyöräilyn edistämistä ja kaksisuuntainen pyöräily hyväksyttiin yhä useammalla yksisuuntaisella kadulla. Vuonna 1994 asetettiin tavoitteeksi 350 kilometrin laajuinen pyöräilyverkko vuoteen 2005 mennessä. Se vaati 230 kilometriä uusia pyöräilyväyliä. Tavoite kuitenkin ylitettiin reilusti, sillä nykyään kaupungissa on 520 kilometriä pyöräväyliä, ja kaksisuuntainen pyöräily on hyväksytty 360 yksisuuntaisella kadulla. Pyöräilyn kulkutapa-osuus on 7 %, joten pyöräilyn lisääminen on kaupungin yksi tärkeä tavoite. Jatkuvat kehittämistoimet antavat vauhtia osuuden kasvattamiselle.

Vuonna 2010 keskustaa ruvettiin jakamaan kolmeen vyöhykkeeseen: kohtaamisvyöhyke ("olohuone"), 20-zone ja 30-zone. Periaatteena on vähentää henkilöautoilua kaupungissa ja rajoittaa nopeuksia. Yhä enemmän on suunnitelmissa rakentaa katuja, joissa autot ja pyörät voivat kulkea turvallisesti samassa tilassa. Pyöräpysäköintiä ruvettiin tehostamaan keskustassa vuodesta 2004 lähtien. Yksi tärkeimmistä parannuksista tehtiin vuonna 2007, jolloin rautatieaseman uudistamisen yhteydessä rakennettiin maanalainen pyöräpysäköintilaitos 1 900 pyörälle. Edelleen pyöräpysäköintipaikoista on kuitenkin pulaa, mutta kehitystyötä viedään tarmokkaasti eteenpäin.

Matkaketjut tuovat kauniiseen keskustaan

Vuonna 1983 tehtiin ensimmäinen pelkästään jalankulkijoille ja pyöräilijöille varattu alue. Noin kymmenen vuotta myöhemmin raitiotietä käyttöönotettaessa keskusta rauhoitettiin kokonaan autoliikenteeltä. Autoliikenne ohjattiin ydinkaupunkia kiertävälle kehätielle, jolta on pääsy eri puolille keskusta-aluetta. Bussitkaan eivät kulje ydinkeskustassa, vaan keskustan läpi on pääsy ainoastaan kävellen, pyörällä tai raitiovaunulla. Keskustan ulkopuolella on liityntäpysäkkejä, joissa bussimatkustajat vaihtavat raitiovaunuun. Myös autoilijoille on rakennettu useita liityntäpysäköintialueita, jotka on helppo saavuttaa eri sisääntuloväyliltä. Matkan jatkaminen joukkoliikennevälineellä keskustaan on tehty käyttäjäystävälliseksi. Pyörän liityntäpysäköintiin on panostettu rakentamalla monille raitiovaunu- ja bussipysäkeille pyörätelineitä tai lukittuja pyöräpysäköintitiloja, jotka toimivat matkakortilla. Lukittuja véloparcs-pysäköintitiloja on 21 pysäkillä, ja niissä on paikkoja 20–100 pyörälle. Pyörät saa myös ottaa mukaan raitiovaunuihin ruuhka-ajan ulkopuolella.

Historiallisen keskustan kävelykadut, -aukiot ja Ill-joen kanaalien varret luovat idyllisiä kaupunkitiloja, jotka ovat turistienkin suosiossa. Keskustassa on erilaisia kävelyalueita, joilla on erilainen funktio. Kléberin aukio on viihtyisä olohuone pääostoskatuineen, kun taas Petite France on romanttinen idylli mukavine ravintoloineen. Viihtyisät kaupunkitilat kutsuvat ihmisiä kävelemään, ja keskustassa tehdäänkin yli puolet (52 %) matkoista kävellen.

Tukholma – vauhtia pyöräilykulttuurin edistämisessä

Euroopan ympäristökaupunki

Tukholma on Itämeren rannalla sijaitseva, vuonna 1252 perustettu Ruotsin pääkaupunki. Tukholma koostuu peräti 14 saaresta, joista tunnetuin on Vanha Kaupunki eli Gamla Stan. Sinne rakennettiin ensimmäiset linnoitukset aikanaan. Asukkaita kaupungissa on hieman yli 800 000, ja koko läänin alueella lähes kaksi miljoonaa. Väestöstä suuri osa on opiskelijoita, sillä Tukholma on Ruotsin suurin opiskelijakaupunki noin 80 000 opiskelijalla sekä yhteensä 21 korkeakoululla ja yliopistolla. Kaupunki on vehreä, jopa 40 prosenttia pinta-alasta on viher- ja puistoalueita.

Tukholman pyrkimyksenä on luoda sen kaikille asukkaille viihtyisä ja turvallinen asuinympäristö. Kaupungin tavoitteena vuodelle 2010 olikin olla maailman saavutettavin pääkaupunki. Myös ympäristöasiat ovat nousseet tärkeäksi kehittämisen kohteeksi Tukholmassa, ja vuodesta 1995 lähtien kasvihuonekaasujen vähentäminen on noussut yhdeksi kaupungin päätavoitteista. Tukholman ympäristön eteen tekemästä työstä kertoo se, että kaupunki valittiin Euroopan ensimmäiseksi ympäristöpääkaupungiksi vuodeksi 2010.

Valta vaihtuu – samoin kulkumuoto

Suurimmaksi ympäristöongelmaksi Tukholmassa on arvioitu liikenne, minkä vuoksi liikennepäästöjen vähentäminen on oleellinen osa Tukholman ympäristötyötä. Näin ollen pyöräilyn ja kävelyn edistäminen ovat nousseet tärkeiksi tekijöiksi päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Pyöräilijöiden määrä on Tukholmassa kasvanut nopeasti 1990-luvun alkupuoliskolta lähtien, voimakkaimmin kuitenkin vuonna 1998 valmistuneen pyöräilysuunnitelman (Cykelplan) jälkeen. Tuolloin työmatkaliikenne oli ruuhkaista niin autoille, metroille kuin linja-autoillekin. Kuorman keventämiseksi haluttiin pyöräily saada aidoksi vaihtoehdoksi työmatkoilla. Tavoitteena oli luoda suorat ja yhtenäiset pyöräreitit asuinalueilta keskustaan, ja uutta laadukasta pyöräilyverkkoa on rakennettu määrätietoisesti vuodesta 1998 lähtien.

Mahdollisuus laajoihin uudistuksiin avautui vuoden 1998 kunnallisvaalien jälkeen, kun Stockholm partie -puolueesta tuli johtava puolue kaupunginhallituksessa. Yksi sen pääteemoista oli pyöräilyn edistäminen Tukholmassa, joten puolueen vaikutuksesta pyöräilyn edistämisen vuosittainen määräraha nousi 2 miljoonasta kruunusta noin 60 miljoonaan kruunuun, eli reilusta 200 000 eurosta miltei 6,5 miljoonaan euroont. Lähes jokaiselle keskustan pääkadulle suunniteltiin pyöräliikenneratkaisu, ja uusia pyöräteitä ja -kaistoja rakennettiin pelkästään keskustaan noin 50 kilometriä. Vuonna 2007 pyöräteiden kokonaispituus oli noin 800 kilometriä.

Massiivisia uudistuksia uudella vuosituhannella

Tukholmassa otettiin 2000-luvulla käyttöön myös pyörätaskut, joita on tällä hetkellä yli 300:ssa liikennevaloliittymässä. Lisäksi pyöräilyolosuhteita parantavat tuhannet pyöräpysäköintipaikat, pyöräteiden opasteet, yhdeksän pyöräpumppua ja pyöräkartat. Kymmenessä vuodessa Tukholmassa saavutettiin merkittäviä tuloksia, sillä pyöräilijöiden määrä kasvoi jopa 75 %. Nykyään kulkutapa-osuus on 8 %. Vuonna 2006 pyöräilyn edistämisaikataulu hidastui, kun kaupungin hallituspohja muuttui. Pyöräilyn määrärahat pienenivät noin 15 miljoonaan kruunuun, eli noin 1,6 miljoonaan euroon, vuodessa.

Liikkumista Tukholmassa helpottaa noin 1 000 pyörän lainapyöräjärjestelmä, joka kattaa suuren osan kaupunkia. Lainapyörät ovat asukkaiden ja turistien käytössä lumettomaan aikaan huhtikuulta lokakuulle. Matkan suunnittelua varten on kaupungin Internet-sivuille kehitetty reittipalvelu, jonka avulla voi etsiä joko lyhyimmän reitin tai eniten pyöräteitä sisältävän reitin kaupungin sisällä. Palvelusta voi nähdä myös pyörämatkan aikana kuluvat kalorit sekä matkaan kuluvan ajan.

Paremmat kävelyolosuhteet tulevaisuudessa

Liikenteen turvallisuutta on pyritty kasvattamaan muun muassa rauhoittamistoimenpiteillä, ja vuonna 2005 asetettiin 30 km/h nopeusrajoitusalueet kaikille asuinalueille. Keskustassa viihtyisyyttä luovat kävelykadut, jotka sijoittuvat suurimmaksi osaksi Gamla Stanin alueelle ja liikekeskukseen. Keskustan pääostoskatu Drottninggatan on ollut kävelykatuna vuodesta 2000 lähtien. Tukholmaa ollaan 2010-luvulla kehittämässä yhä kävely-ystävällisemmäksi, ja kaupunkiin ollaan laatimassa kävelystrategiaa. Suunnitelmissa on muun muassa parantaa kävely-yhteyttä Globenhallilta keskustaan, niin että koko yli viiden kilometrin matka on mahdollista kulkea kävelypainotteisia katuja pitkin. Osoituksena poliittisesta tahdosta kävelyn edistämisessä on yleissuunnitelmaan kirjattu käsite, että Tukholma on "Walking City".

Växjö – kokonaisvaltaisella strategiatyöllä Euroopan ykköseksi

Euroopan vihrein kaupunki

BBC halusi tehdä vuonna 2007 raportin Euroopan vihreimmästä kaupungista ja lähestyi kansainvälisen kestävän kehityksen organisaatiota. ICLEI ohjasi toimittajat Etelä-Ruotsiin Växjön kaupunkiin, joka on työskennellyt pitkään ympäristöasioiden parantamiseksi ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Kaupungin yksi pitkäaikaisista tavoitteista on päästä täysin eroon fossiilisista polttoaineista. BBC:n tuotantoryhmä vieraili kaupungissa, ja sen jälkeen Växjöä on tituleerattu kansainvälisessä mediassa Euroopan vihreimmäksi kaupungiksi. Maine alkoi kiiriä, sillä lehtiartikkeleita julkaistiin nopealla tahdilla eri maissa. Pelkästään vuonna 2008 kaupungista kirjoitettiin yli 500 artikkelia kansainvälisessä lehdistössä.

Järvet ovat osa historiaa

Växjö on viihtyisä järvien ympäröimä kaupunki Smålandissa. Järvien sijainti on vaikuttanut siihen, että kaupunki on rakentunut tiiviisti. Lähes 90 prosenttia kaupungin 82 000 asukkaasta asuu viiden kilometrin säteellä keskustasta. Väestöstä 15 000 on opiskelijoita. Järvet ovat olleet suuressa roolissa Växjön kestävän kehityksen polulla. Vielä 50 vuotta sitten kaikki kaupunkia ympäröivät järvet olivat pahasti saastuneet teollisuuden ja kotitalouksien jätevesipäästöistä. Ensimmäinen askel kohti mittavampia ympäristötekoja otettiin 1960-luvulla, jolloin tehtiin päätös puhdistaa Trummen-järvi kaupungin eteläpuolella. Yksi suuri vaikutin teolle oli Ruotsin hallituksen ajama "Miljoonaohjelma", jonka tarkoituksena oli vähentää asuntopulaa rakentamalla maahan miljoona uutta asuntoa kymmenessä vuodessa. Växjö kantoi kortensa kekoon ja osti lisää maata kaupungin ympäriltä. Joka puolella tuli kuitenkin järvi vastaan, joten ainoa mahdollisuus oli laajentua niiden rannoille. Ennen sitä järvet piti puhdistaa.

1980-luvulla ympäristötyö laajeni, kun kaupungin energiayhtiö aloitti biopolttoaineen käytön kaukolämmön jakelussa. 1990-luvulla työ on ollut organisoitua, ja mukaan tuli yhä lisää eri toimijoita, kuten yrityksiä ja yliopisto. Växjön vahvuus on kokonaisvaltainen strategiatyö, jota tehdään kaupungin organisaation ylätasolla. Kaupungin eri hallintokunnat, ulkopuoliset yritykset ja organisaatiot, liike-elämä ja asukkaat puhaltavat yhteen hiileen ja kehittävät kaupunkia yhdessä kohti kestäviä tavoitteita.

Vuoden kaupunkikeskusta 2010

Pyöräilyä ja kävelyä Växjössä on edistetty vuodesta 1986 lähtien, jolloin tehtiin radikaali päätös muuttaa keskustan pääkatu Storgatan ja muutama sen poikkikatu kävelyalueeksi. Tarkoituksena oli ratkaista keskustan ruuhkaongelmat. Kävelykeskustan rakentaminen aloitettiin vuonna 1990, ja sitä on myöhemmin laajennettu eri vaiheissa. Samalla asunto- ja hidaskatuja on toteutettu yhteensä 1 500. Växjön keskusta on viihtyisä ja vetovoimainen. Siitä osoituksena on Vuoden kaupunkikeskusta -palkinto, jonka Växjö sai vuonna 2010 Swedish City Centres -organisaatiolta. Keskustan kehittämiseen on osallistunut lähes koko kaupunki, sillä kehittämistyöryhmässä on edustettuina kaupunkilaiset, päätöksentekijät ja liikkeenharjoittajat.

Pyöräillen järvien ympäri

Vuonna 1995 Växjössä hyväksyttiin pyöräilystrategia, jonka tarkoituksena on osoittaa suuntaviivat pyöräliikenteen kehittämiseksi. Strategiaa täydennettiin vuonna 2000 pyörätiesuunnitelmalla. Uusin pyörätiesuunnitelma valmistui vuonna 2009, ja se sisältää 37 kilometriä uusia pyöräteitä Växjön kaupunkiin. Växjössä on neljä pääpyöräreittiä, jotka kulkevat keskustasta kaupungin reuna-alueille. Jokaisella reitillä on oma väritunnuksensa, joka on pohjana vuonna 2001–2004 kehitetylle pyöräteiden viitoitusjärjestelmälle. Vuonna 2004 valmistui 42 kilometriä pitkä jalankulku- ja pyörätie, Växjö runt, joka kulkee luonnonpuistoissa ja järvien rannalla kaupungin ympäri helppokulkuisia reittejä pitkin.

Viime vuosina työ liikenteen parissa ja erityisesti pyöräilyn sekä kävelyn edistäminen ovat nousseet yhä tärkeämmäksi osaksi Växjön ympäristötyötä. Yksi keino vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä on saada yhä useampi pyöräilemään. Kaupungin tavoitteena on tulla Ruotsin parhaaksi pyöräilykunnaksi kasvattamalla pyöräliikenteen määrää vähintään 20 %:lla vuoteen 2015 mennessä vuoden 2004 tasosta. Monet Växjön asukkaista ovat riippuvaisia pyöräilystä kulkutapana, sillä jopa 46 prosentilla Växjön kaupungin kotitalouksista ei ole autoa.