



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa

Taustaa Suomen toimintalinjatyölle

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle

Tekijät

Kiiskilä Kati, Destia Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 11/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-155-4

HARE-numero

Asiasanat

kevyt liikenne, kävely, pyöräily, toimintalinjat, kehittäminen

Yhteyshenkilöt

Katariina Myllärniemi

Tiivistelmä

Keveyden liikenteen toimintalinjojen laatimistyö on Suomessa ajankohtainen. Kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistäminen tukevat ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteiden toteutumista. Tässä esiselvityksessä on kartoitettu muutamien edistykseellisten eurooppalaisten pyöräilymaiden pyöräily- ja kävelypolitiikkaa ja -strategioita. Kartoitus ei ole kattava, vaan tarjoaa näkökulmia ja painotuksia, jotka tulisi huomioida Suomen käynnistyvässä toimintalinjatyössä.

Kansallista kävely- ja pyöräilypolitiikkaa on raportissa hahmotettu kahdella akselilla, jotka ovat:

- politiikan muodostamistapa: hajautettu – keskitetty
- politiikan näkökulma: kapea-alainen – kokonaisvaltainen

Suomen politiikka on tällä hetkellä kapea-alaista ja hajautettua, koska ajantasaisia toimintalinjoja ei ole. Tavoitteena tulisi olla kokonaisvaltainen lähestymistapa. Lähestymistavasta riippumatta politiikan onnistumisen edellytyksenä ovat riittävät resurssit, selkeä vastuujako, tehtävien koordinointi ja toimiva yhteistyö, jatkuvat toimenpiteet ja niiden seurata.

Suomen käynnistyvässä toimintalinjatyössä kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalla edistämiseksi ja muodostaa näkemys vertikaalisen ja horisontaalisen yhteistyön toimintatavasta, jotta toimintalinjojen toimeenpano onnistuu. Jo toimintalinjojen laatimisen aikana tulee selkeästi esittää sekä suunnitelman toteuttamis-, koordinointi-, rahoitus- että seurantatapa. Toimintalinjatyölle annetaan seuraavat suositukset:

1. Toimintalinjojen laatimistyöhön valitaan kokonaisvaltainen lähestymistapa.
2. Hajautettuun lähestymistapaan siirrytään vain keskitetyn vaiheen kautta.
3. Toimintalinjat muodostetaan laaja-alaisena yhteistyönä.
4. Toimintalinjojen vaikuttavuudelle asetetaan selkeät tavoitteet.
5. Toimintalinjojen toteuttamisen resurssit sekä koordinointi- ja seurantatapa määritellään työn aikana.

Publiceringsdatum

2.2.2010

Publikation

Gång- och cykelpolitik i Europa. Bakgrund för Finlands arbete med det prioriterade området

Författare

Kiiskilä Kati, Destia

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets publikationer 11/2010

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-155-4

HARE-nummer

Ämnesord

lätt trafik, gång, cykling, prioriterat område, utveckling

Kontaktpersoner

Katariina Myllärniemi

Other information

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Arbetet med sammanställningen av prioriterat område för den lätta trafiken är aktuellt i Finland.

Främjandet av gång-, cykel och den allmänna trafiken stöder klimat-, miljö- och hälsomålen förverkligande. I denna förutredning har kartlagts några framgångsrika, europeiska cykelländers cyklings- och gångpolitik och -strategier. Kartläggningen är inte heltäckande, utan bjuder på synvinklar och betoningar som bör tagas i beaktande i det arbete som startas om prioriterat område i Finland.

Den nationella gång- och cykelpolitiken har i rapporten gestaltats runt de två följande axlarna, som är:

- politikens bildningssätt: spridd – samordnad
- politikens synvinkel: snäv – helhetsomfattande

Finlands politik är för stunden snäv och spridd, eftersom aktuella områdes prioriteringar inte finns. Målsättningen borde vara att ha en helhetsomfattande approach. Oberoende av approachen är förutsättningarna för en lyckad politik tillräckliga resurser, en klar ansvarsdelning, uppgifternas koordinering och ett fungerande samarbete, fortsatta åtgärder och deras uppföljning.

I Finlands startande arbete med det prioriterade området är det kritiskt att försäkra resurserna för en fortsatt utvecklingen av gång- och cykeltrafiken och att bilda en syn på det vertikala och horisontala samarbetets sätt att verka, så att genomföringen av det prioriterade området lyckas. Redan under tiden för utarbetningen av det prioriterade arbetet bör förevisas både planens förverkligings-, koordinerings-, finansierings och uppföljningssätt. För arbetet med det prioriterade området ges följande rekommendationer:

1. För arbetet med uppläggningsen av de prioriterade områdena väljs en helhetsomfattande approach.
2. Till en spridd approach övergår endast via en samordnad.
3. De prioriterade områdena bildas av ett vittomfattande samarbete.
4. För de prioriterade områdenas relevans ställs tydliga mål.
5. Resurserna, koordineringen och uppföljningssättet av de prioriterade områdena definieras redan under arbetets gång.



Date
2 February 2010

Title of publication

Walking and cycling policy in Europe. Background for Finnish strategy work

Author(s)

Kiiskilä Kati, Destia Ltd.

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

Publications of the Ministry of Transport and Communications 11/2010

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-155-4
Reference number

Keywords

walking, cycling, public transport, strategy, development

Contact persons

Ms Katariina Myllärniemi

Other information

The report is in Finnish

Abstract

In Finland, the preparation of the national walking and cycling strategy is a currently relevant topic. The promotion of walking, cycling and public transport helps to attain the national climate change, environmental and health objectives. The aim of this preliminary project is to benchmark national walking and cycling policies and plans in some European countries in order to establish the perspectives and focal points in launching the Finnish policy work.

The national walking and cycling policy has been analysed on two axes, which include:

- the manner of formulating the policy: centralised – decentralised
- the extent and scope of the policy: narrow – integral

Currently the scope of the cycling policy in Finland is rather narrow, and the policy is formulated in a decentralised way, as no effective strategy or plan is available. However, the long-term goal should be an integral policy. Despite the extent or formulation manner of the policy, the prerequisites for its success are: adequate financial resources, division of responsibilities, co-ordination of tasks, effective co-operation, continuity of measures and monitoring.

The critical tasks when preparing the Finnish walking and cycling strategy are ensuring adequate re-sources for on-going walking and cycling policy work and establishing a plan for vertical and horizontal co-operation, so that a successful implementation of the strategy is ensured. Already in the preparatory phase, clear plans for the implementation, co-ordination, finances and monitoring of the strategy should be formulated. The following recommendations are given:

1. Integral scope should be used in strategy work.
2. Transition to decentralised policy can only take place via the centralised policy phase.
3. The strategy should rely on extensive co-operation.
4. Exact goals need to be set to the effectiveness of the strategy.
5. The resources and ways of co-ordination and monitoring should be defined already during the strategy work.

ESIPUHE

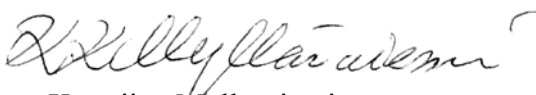
Keveyen liikenteen toimintalinjojen laatimistyö on Suomessa ajankohtainen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yhdessä joukkoliikenteen edistämisen kanssa tukevat muun muassa ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteiden toteutumista.

Tämän esiselvityksen tarkoituksena on ollut kartoittaa eurooppalaisia esimerkkejä kansallisen kävely- ja pyöräilypolitiikan toteuttamisesta. Kartoitus ei ole kattava, vaan tarjoaa pikemminkin näkökulmia ja painotuksia, jotka tulisi huomioida Suomen käynnistyvässä toimintalinjatyössä.

Kävely- ja pyöräilypolitiikan toteuttamiseen voidaan valita kansallisesti keskitetty tai alueille hajautettu menettely. Valitut toimenpiteet voivat keskittyä liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen tai voivat olla laaja-alaisia käsittäen esimerkiksi markkinoita ja aktiivista kulkutapoihin vaikuttamista. Lähestymistavasta riippumatta onnistumisen edellytyksenä ovat riittävät resurssit, selkeä vastuujako, tehtävien koordinointi ja toimiva yhteistyö, jatkuvat toimet ja niiden seurata.

Työn ohjaamisesta on vastannut neuvotteleva virkamies Katariina Myllärniemi ja liikenne-neuvos Riitta Viren. Työn on tehnyt TkL Kati Kiiskilä Destia Oy:n Solutions -liiketoimintaryhmästä.

Helsingissä helmikuussa 2010



Katariina Myllärniemi
Neuvotteleva virkamies

SISÄLLYSLUETTELO

1. PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET	8
2. JOHDANTO	14
2.1 Suomen kansallisen kävely- ja pyöräilypolitiikan tila	14
2.2 Selvityksen tavoitteet ja rakenne	15
3. KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIikka EUROOPASSA	16
3.1 Euroopan maiden kansallinen pyöräily- ja kävelypolitiikka	16
3.2 Saksan kansallinen pyöräilysuunnitelma	17
3.3 Hollannin hajautettu menettely	20
3.4 Ruotsin turvallisuutta ja ympäristöä korostava strategia	22
3.5 Kaupunkien pyöräilystrategiat	25
4. NÄKÖKULMIA KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIIKAN MUODOSTAMISEEN.....	28
4.1 Näkökulman laajentaminen ja uudet suunnittelutavat	28
4.2 Tavoitteiden asettamisen taso ja toteuttamisvastuu	31
4.3 Yhteistyö, vuorovaikutus, tiedon levittäminen ja lobbaus	33
4.4 Pysäköintipolitiikka osana pyöräilyn edistämistä	34
4.5 Pyöräilyn etujen tunnistaminen	35
4.6 Pyöräilyn laadun ja houkuttelevuuden arvioiminen	37
LÄHDELUETTELO	40

1. PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

Kevyen liikenteen toimintalinjojen laatimistyö on Suomessa ajankohtainen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yhdessä joukkoliikenteen edistämisen kanssa tukevat muun muassa ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteiden toteutumista.

Tässä selvityksessä on käyty läpi muutamien edistyksellisten eurooppalaisten pyöräilymaiden pyöräilypolitiikkaa ja -strategioita sekä kartoitettu näkökulmia ja painotuksia, jotka tulisi huomioida Suomen toimintalinjatyössä. Kävely on osassa strategioista mukana. Tavoitteena ei ole ollut raportoida kattavasti pyöräilyn ja kävelyn edistämistoimenpiteitä, vaan löytää evästyksiä ja ajatuksia Suomen toimintalinjatyön käynnistämiseen.

Eri maissa kansallisen kevyen liikenteen strategian laatimista on lähestytty eri tavoin. Lähestymistapoja ei voida laittaa paremmuusjärjestykseen, mutta niistä voidaan tunnistaa toimivuuden kannalta kriittisiä tekijöitä. Pyöräilyn ja kävelyn statuksella maassa ja maan poliittisella perinteellä on myös vaikutusta lähestymistavan valintaan.

Kansallista kävely- ja pyöräilypolitiikka voidaan hahmottaa kahdella akselilla:

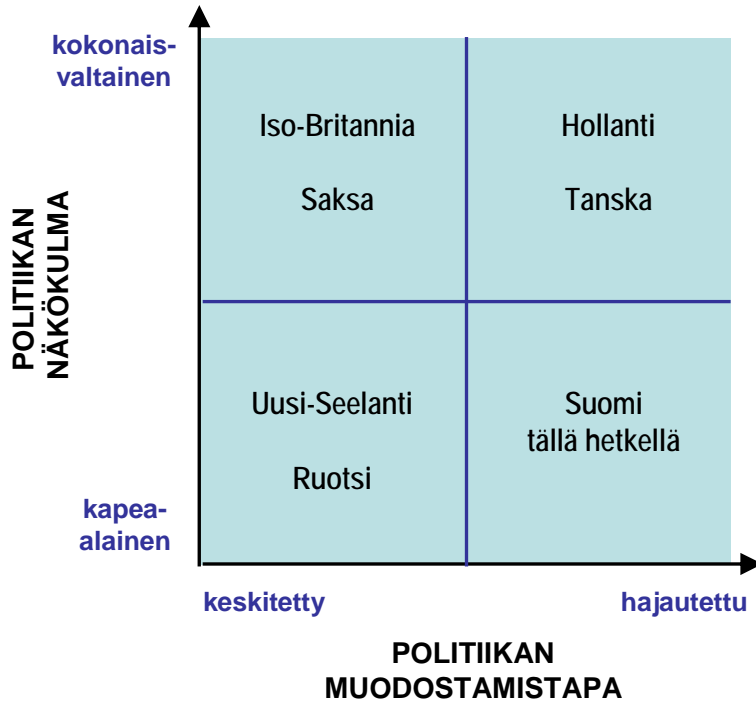
- politiikan muodostamistapa: hajautettu – keskitetty
- politiikan näkökulma: kapea-alainen – kokonaisvaltainen

Politiikan muodostamistavalla tarkoitetaan sitä, muodostetaanko kävely- ja pyöräilypolitiikka ja -strategiat pääasiassa kansallisella tasolla vai alueiden ja kaupunkien tasolla. Vaikka strategia laaditaan keskitetysti kansallisella tasolla vastaavan ministeriön toimesta, voi prosessiin silti osallistua paljon muita toimijoita.

Politiikan näkökulmalla tarkoitetaan useita asioita. Kapea-alaiset strategiat keskittyvät liikenneteknisten toimien edistämiseen. Esitettyjen toimenpiteiden toteuttajaksi nimetään joko vain strategian laatijataho tai laajemmin julkisen sektorin toimijat. Laaja-alaisissa strategioissa mukana on:

- laaja-alaista vaikutusten arviointia ja perusteluviestintää,
- hyötypyöräilyn rinnalla vapaa-ajan pyöräilyn, pyöräilymatkailun ja jopa pyöräilyteollisuuden ja -innovaatioiden edistäminen,
- kulkutapamuutoksen tavoittelua proaktiivisen otteen avulla muun muassa käyttäen tiedotusta, lobbausta ja markkinointia,
- pyöräilyjärjestelmän näkökulma, eli infrastruktuurin kehittämisen lisäksi edistetään muun muassa pyöräilypysäköintiä ja -palveluja sekä tiedotusta,
- toimenpiteiden toteuttajana myös yksityiset yritykset ja järjestöt,
- jatkuva poliittinen sykli sitoutumisesta seurantaan.

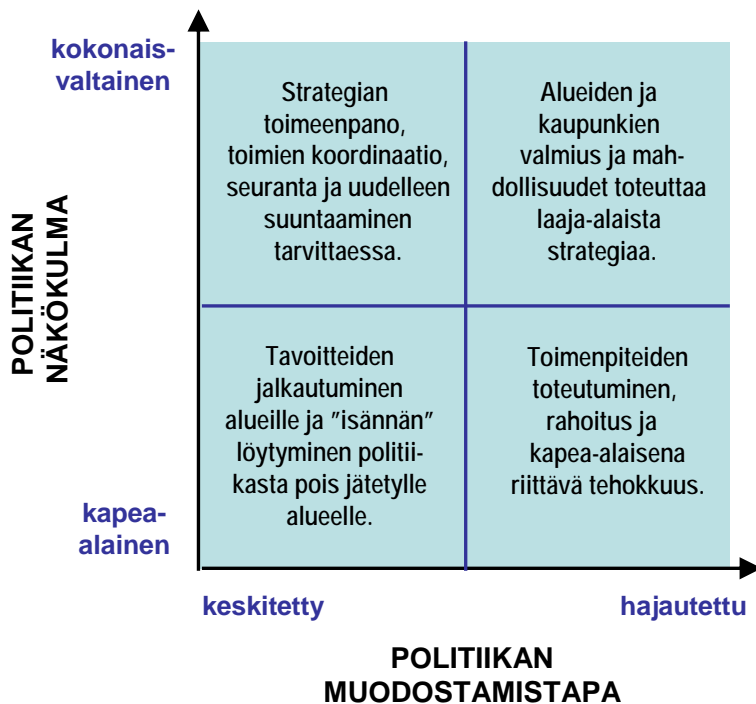
Kuvassa 1 on esitetty muutamien maiden pyöräilypolitiikan tila edellä esitettyä jäsenystä käyttäen. Saksan, Hollannin, Ruotsin ja Suomen pyöräilypolitiikan tilaa on käsitelty yksityiskohtaisemmin tässä raportissa. Tanska, Iso-Britannia ja Uusi-Seelanti on kuvattu vain lyhyesti. Kävelypolitiikkaa on niiden maiden osalta käsitelty yhdessä pyöräilypolitiikan kanssa, joissa sitä on yhteisesti käsitelty analysoiduissa dokumenteissa.



Kuva 1. Jäsennys muutamien maiden pyöräilypolitiikasta.

Kuvassa 2 on esitetty eri lähestymistapojen osalta kriittisimmäksi katsottu politiikan onnistumisen kulmakivi. **Yhteisiä kriittisiä tekijöitä kaikissa lähestymistavoissa ovat:**

- riittävät resurssit
- vastuiden selkeys, tehtävien koordinaatio ja riittävä yhteistyö,
- toimien jatkuvuus ja niiden seuranta.



Kuva 2. Eri lähestymistapojen onnistumisen kulmakivet.

Kokonaisvaltainen ja hajautettu

Euroopan edistyksellisimmissä pyöräilymaissa Tanskassa ja Hollannissa ei ole erillistä kansallista pyöräily- tai kävelystrategiaa, vaan tavoitteet pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi on esitetty osana yleistä liikennepolitiikkaa. Varsinkin Hollannissa pyöräilyn kulkuta- paosuuden kasvattaminen ei ole tavoite, vaan ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen sen avulla. Maiden voidaan katsoa siirtyneen keskitetyn ja kokonaisvaltaisen strategiavaiheen kautta hajautettuun ja kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan.

Hajautettua ja kokonaisvaltaista menettelyä edustavissa maissa kaupungeilla on kattavat kevyen liikenteen strategiat ja resursseja toteuttaa toimenpiteitä. Valtion rooli on tukeva katalysaattori, eli se asettaa olennaiset puitteet ja raamit vastuussa oleville toimijoille, huolehtii lainsäädännöstä, rahoittaa hajautettua pyöräilypolitiikkaa ja tukee sitä jakamalla tietoa ja edistämällä tutkimusta.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Kävely ja erityisesti pyöräily ovat merkittävässä ja tunnustetussa asemassa liikku- mismuotoina.
- Alueilla ja/tai kaupungeilla on motivaatio, valmius ja mahdollisuuksia toteuttaa laaja-alaista kävely- ja pyöräilypolitiikkaa.
- Kansallisen tason tukeva rooli toteutuu muun muassa lainsäädännön, rahoituksen ja tiedon levittämisen osalta.

Kokonaisvaltainen ja keskitetty

Saksan pyöräilypolitiikan ja Iso-Britannia kävely- ja pyöräilypolitiikan voidaan katsoa olevan kokonaisvaltaista ja keskitettyä. Molemmissa maissa kansallinen pyöräilystrategia on tehty asiasta vastaavan ministeriön toimesta, muita toimijoita kuullen. Strategian toi- menpiteet koskevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistä laaja-alaisesti.

Haasteeksi muodostuva laaja-alaisen strategian jalkauttaminen on ratkaistu Saksassa ja Iso-Britanniassa eri tavoin. Saksassa strategian osatavoitteeksi on nimetty internetportaalin laatiminen, joka mahdollistaa laajan toimijaverkoston jatkuvan työskentelyn ja strategian toteutumisen seurannan. Iso-Britanniassa on sekä kävelyn että pyöräilyn edistämiseen pe- rustettu omat organisaatiot yhteistyössä eri hallinnon sektoreiden ja muiden toimijoiden kanssa. Ne vastaavat suunnitelmien jalkauttamisesta. Molemmissa tapauksissa politiikan toteuttamiseen on varattu riittävä rahoitus ja vastuut on selkeästi jaettu.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Eri toimijoiden riittävä mukana oleminen strategian laatimisessa ja ennen kaikkea toimeenpanossa. Puitteiden ja menettelytapojen luominen keskitetysti laaditun strategian jalkauttamiselle.
- Jatkuva seuranta ja toimien uudelleen suuntaaminen laajan verkoston kanssa.
- Laaja-alaisen toimien rahoitus.
- Kansallisen ja alueellisen kävely- ja pyöräilypolitiikan yhteensovittaminen.

Kapea-alainen ja keskitetty

Ruotsin ja Uuden-Seelannin politiikan voidaan arvioida olevan kapea-alaista ja keskitettyä. Ruotsissa pyöräilystrategia on tehty sektorivastuussa olevan Ruotsin tiehallinnon toimesta muita toimijoita kuullen. Toimenpiteet koskevat lähinnä tiehallinnon omaa toimintaa tai tiehallinnon roolia laajemmassa toiminnassa. Strategiassa on esitetty muun muassa toimenpiteitä liittyen kampanjoihin ja koulutukseen, mutta ei esimerkiksi pyöräilymatkailuun. Strategian toteuttamisen ongelmaksi on noussut sen toimeenpano ja panostusten fokuoimattomuus.

Uuden-Seelannin kansallinen yhdistetty kävely- ja pyöräilystrategia on tehty vastaavan ministeriön toimesta ja sitä on tarkennettu toteutussuunnitelmalla. Toteutussuunnitelma keskittyy täysin ministeriön toimiin erilaisten strategian elementtien tukemiseksi. Tavoitteena on varmistaa riittävän kattavat alueelliset strategiat, rahoituksen saaminen eri toimenpiteille ja horisontaalinen yhteistyö.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Keskitetysti laadittujen tavoitteiden jalkautuminen alueille ja muille toimijoille.
- Toimenpiteiden toteutuminen, jotka jäävät strategian ulkopuolelle. Neliporrasmallin ensimmäisen portaan olennaiset toimenpiteet jäävät helposti ilman ”isäntää”.
- Sen välttäminen, että ratkaisut eivät epäoptimaalisia liikkujan kannalta. Lähestymistapa huomioi vain osan liikkujan matkaketjuihin ja päätöksentekoon vaikuttavista asioista.

Kapea-alainen ja hajautettu

Suomessa on perinteisesti ollut liikennepolitiikan laatimisessa vallalla melko keskitetty lähestymistapa: strategiset tavoitteet ja kriittisimmät tavoitealueet on määritelty kansallisella tasolla alueita ja toimijoita kuullen. Suomessa ei kuitenkaan tällä hetkellä ole voimassa olevaa kansallista pyöräily- ja kävelystrategiaa, joten Suomessa voidaan katsoa olevan vallalla hajautettu lähestymistapa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoite on esitetty yleisen liikennepolitiikan osana.

2000-luvun alussa laadituissa pyöräily- ja kävelypoliittisissa ohjelmissa on esitetty laaja-alaisia toimenpiteitä, mutta niitä ei käytännössä ole toteutettu. Muutama edistysellinen kaupunki on edistänyt pyöräilyä laaja-alaisemmin, mutta systemaattista kulkutapamuutokseen kannustamista markkinoinnin ja lobbauksen avulla tai pyöräilyjärjestelmän kehittämistä palveluiden ja tiedotuksen näkökulmasta ei ole tehty.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Toimenpiteiden toteutuminen, jotka jäävät strategian ulkopuolelle. Neliporrasmallin ensimmäisen portaan olennaiset toimenpiteet jäävät helposti ilman ”isäntää”.
- Sen estäminen, että kapea-alainen ja hajautettu lähestymistapa ei johda eri alueiden ja toimijoiden eristyneeseen toimintaan ja puutteisiin sekä vertikaalisessa että horisontaalisessa yhteistyössä. Esimerkiksi tietotaito ei välity.
- Kokonaisvaltaisen järjestelmänäkökulman puuttuminen voi johtaa hajanaiseen, tehottoomaan ja epäoptimaaliseen ”säläpolitiikkaan”.
- Kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvuus ja systemaattisuus.
- Kansallisen rahoituksen saaminen toimenpiteille.

Suosituksia

Kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalle edistämiseksi ja muodostaa näkemys vertikaalisen ja horisontaalisen yhteistyön toimintatavasta, jotta toimintalinjojen toimeenpano onnistuu. Jo toimintalinjojen laatimisen aikana tulee selkeästi esittää sekä suunnitelman toteuttamis-, koordinointi-, rahoitus- että seurantatapa.

1. Toimintalinjojen laatimistyöhön valitaan kokonaisvaltainen lähestymistapa

Toimintalinjojen laatimisvaiheessa tulee päättää kuinka laaja-alaisesti pyöräilyä tarkastellaan ja kenen näkökulmasta toimenpiteet suunnitellaan. Suomen terveys-, turvallisuus- ja ilmastotavoitteet huomioiden tulisi tavoitteeksi ottaa kokonaisvaltainen kävely- ja pyöräilyjärjestelmänäkökulma, joka käsittää myös tiedotuksen, markkinoinnin ja palvelut. Tästä voidaan käyttää myös nimitystä käyttäjä- tai asiakasnäkökulma. Tärkeää on löytää tapoja vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuteen, joka vaatii asiakasnäkökulman ja monipuolisia toimenpiteitä. Toki toimenpiteet tulee fokusoida, jotta toimintalinjat eivät hajuudu liikaa.

2. Hajautettuun lähestymistapaan siirrytään vain keskitetyn vaiheen kautta

Muutamissa suomalaisissa kaupungeissa tai kaupunkiseuduilla on tehty kävely- ja/tai pyöräilystrategioita, mutta kaupunkien välillä on tilanteessa ja strategioiden kattavuudessa merkittäviä eroja. Kokonaisvaltainen ote ei ole toteutunut siinä mittakaavassa, että siirtyminen suoraan hajautettuun ja kokonaisvaltaiseen olisi mahdollinen. Pidemmällä aikavälillä tätä tai keskitettyä ja kokonaisvaltaista lähestymistapaa voidaan pitää tavoitteena.

Suomessa esimerkiksi kevyen liikenteen edistämiseen suunnatun rahoituksen taso ja jatkuvuus tai pyöräilyn edistämisen asema kaupunkien liikennejärjestelmätyössä eivät ole vielä sillä tasolla, että kansalliselle suunnan näyttämiseksi ei olisi tarvetta. Vaikka pidemmällä aikavälillä tavoitteena olisi kaupunkiseuduille tai alueellisille toimijoille siirretty strateginen vastuu, se tulee toteuttaa keskitetyn vaiheen kautta.

3. Toimintalinjat muodostetaan laaja-alaisena yhteistyönä

Liikenne- ja viestintäministeriön rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on selkeä: se on kehityksen mahdollistaja, katalysaattori ja suunnannäyttäjä. Keskitetyssä vaiheessa tulee panostaa horisontaaliseen yhteistyöhön sekä strategian jalkauttamisen varmistamiseksi että valmistumisena hajautuneeseen malliin, jos se päätetään ottaa pitkän aikavälin tavoitteeksi. Koska kävely- ja pyöräily koskevat useita hallinnonaloja, yksityisiä toimijoita ja organisaatioita, tulee myös vertikaalisen yhteistyön laaja-alaisuus varmistaa.

4. Toimintalinjojen vaikuttavuudelle asetetaan selkeät tavoitteet

Toimintalinjatyön tavoitteeksi voidaan asettaa määrällinen pyöräilyn ja kävelyn kulkuta-
paosuuden kasvu, mutta varsinaisesti tavoitellaan sen kautta saavutettavia ympäristö-, tur-
vallisuus-, terveys- ja taloushyötyjä. Myös näille tulisi asettaa toimintalinjatyössä määräl-
liset tavoitteet hyötyjen konkretisoimiseksi. Tavoitteet tulisi kansallisen tason lisäksi koh-
distaa alueille niiden alueelliset lähtökohdat ja erityispiirteet huomioiden. Tavoitteet kos-
kevat julkista sektoria laajasti ja strategia tulee tehdä vertikaalisessa yhteistyössä eri
hallinnon sektoreiden kanssa.

5. Toimintalinjojen toteuttamisen resurssit sekä koordinointi- ja seurantatapa määritellään työn aikana

Toimenpidealueiden suunnittelussa voidaan valita selvästi kansallinen taso ja panostaa
jalkauttamismenettelyn ja edistämistahon tunnistamiseen, kuten Englannissa on tehty ni-
meämällä erilliset organisaatiot kävelyn- ja pyöräilyn edistämiseen. Tilanne vastaa hieman
Liikenneturvan tilannetta Suomessa. Toinen vaihtoehto on tunnistaa toimenpidealueet
myös alueellisten toimijoiden, kuten kaupunkien ja tiepiirin osalta, mutta myös yksityisten
toimijoiden ja organisaatioiden osalta ja etsiä toimiva tapa yhteistyöhön.

Kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalla edistämiseksi ja
muodostaa näkemys vertikaalisen ja horisontaalisen yhteistyön toimintatavasta, jotta toi-
mintalinjojen toimeenpano onnistuu. Jo toimintalinjojen laatimisen aikana tulee selkeästi
esittää sekä suunnitelman toteuttamis-, koordinointi-, rahoitus- että seurantatapa.

2. JOHDANTO

2.1 Suomen kansallisen kävely- ja pyöräilypolitiikan tila

Kävely ja pyöräily nousivat Suomessa hyväksytyksi osaksi liikennepolitiikkaa 1990-luvun aikana. Vuonna 1992 liikenneministeriö asetti työryhmän laatimaan valtakunnallisen pyöräilyn edistämishjelman, jonka toteutumisen seurantaan asetettiin työryhmä vuonna 1995. Vuonna 1997 liikenneministeriö asetti työryhmän laatimaan valtakunnallisen kevyen liikenteen väylien kehittämissuunnitelman vuosille 1999–2002. Toimenpiteet ja rahoitus eivät kuitenkaan toteutuneet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001c.)

Vuonna 1999 liikenneministeriö asetti kevyen liikenteen johtoryhmän, jonka tehtäväksi asetettiin pyöräilypoliittisen ohjelman laatiminen. Rinnakkain työn kanssa toteutettiin kävelypoliittinen ohjelma. Molemmat ohjelmat¹ valmistuivat vuonna 2001, mutta niitä ei vahvistettu poliittisesti. Vuosina 2001–2004 kävelyä ja pyöräilyä edistettiin Jaloinhankkeella. Sen luovutustilaisuudessa syksyllä 2004 liikenne- ja viestintäministeriö totesi Suomen tarvitsevan kansallisen kevyen liikenteen strategialinjauksen. Toistaiseksi linjausta ei ole tehty. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001a, 2001c, Myllärniemi 2005.)

Liikenne- ja viestintäministeriön toimintalinjana on 2000-luvulla ollut liittää kävely ja pyöräily kiinteäksi osaksi alueiden liikennejärjestelmäsuunnittelua ja suunnitelmien käytännön toimenpiteiden toteutusta. Tämä tavoite on löydettävissä sekä liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2000 että 2007 pitkän aikavälin liikennepoliittisista linjauksista². Molemmissa linjauksissa tavoitteeksi on esitetty lisätä kävelyn ja pyöräilyn osuutta lyhyillä matkoilla sekä kävelyä ja pyöräilyä osana sujuvia joukkoliikenteen matkaketjuja. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 2000a, Myllärniemi 2005.)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä on linjattu osaltaan myös liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategiassa vuonna 2001, esteettömyysstrategiassa vuonna 2003 ja liikenneturvallisuuden periaatepäätöksissä ja strategioissa vuosina 2000 ja 2005³. Ministeriö on lisäksi vuosina 2005–2008 lähtien toteuttanut kevyen liikenteen turvallisuuden teemapakettia⁴. Ohjelma on sisältänyt yhteensä 63 hankekohdetta ja on ollut kooltaan 30 miljoonaa euroa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005, 2003, 2001b, 2000b, Myllärniemi 2005.)

Kevyen liikenteen asema on tunnistettu hyvin liikennepoliittisissa linjauksissa, mutta sen asema liikenne- ja viestintäministeriön hallinnanalan toiminta- ja taloussuunnitelmissa on ollut pienehkö. Vuosien 2003–2006 ja 2004–2007 TTS:t eivät mainitse kävelyä ja pyöräilyä lainkaan. TTS 2006–2009 mainitsee kevyen liikenteen yleistavoitteissa ja kevyen liikenteen turvallisuuden teemapaketin muodossa, joka on toteutunut. Uusimmasa, vuosille 2010–2013 ajoittuvassa TTS:ssa mainitaan kaupunkiseutujen kohdalla yhtenä keskeisenä toimenpiteenä pyöräilyn ja jalankulun ottaminen entistä painokkaammin mukaan liikennejärjestelmätyöhön sekä toimintalinjojen laatiminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, Myllärniemi 2005).

¹ ”Uutta pontta pyöräilyyn – ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi” ja ”Kävely osaksi liikennepolitiikkaa”

² ”Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä” ja ”Liikenne 2030 – Suuret haasteet, uudet linjat”

³ ”Joukkoliikenne – houkutteleva vaihtoehto”, ”Kohti Esteetöntä liikkumista”, ”Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma 2001–2005” ja ”Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010”

⁴ ”Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa”

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tunnustettu ylätason tavoite, mutta koska erillisiä strategialinjauksia ei ole tehty, ja kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteet ovat jääneet hajanaisiksi sekä melko vähävaikutteisiksi asetettuihin ilmasto-, ympäristö-, turvallisuus- ja terveystavoitteisiin nähden. Kevyen liikenteen kasvava merkitys ilmasto- ja terveystavoitteiden saavuttamisessa ja kansallisen kävely- ja pyöräilystrategian tarve onkin tunnustettu viimeaikaisissa ylätason poliittisissa linjauksissa.

Hallitusohjelmassa 19.4.2007 valtioneuvosto lupasi tukea liikennepoliitikassa ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja, kiinnittää huomiota kevyen liikenteen väylien merkitykseen osana toimivaa liikennejärjestelmää ja väyläverkostoa sekä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita. Yhtenä yksityiskohtaisista toimista mainitaan toimintalinjojen laatiminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Hallituksen ilmasto- ja energiapoliittisen strategiapaperin 6.11.2008 tavoitteena on kevyen liikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008). Liikennepoliittisen selonteon yksi kappale yhdestätoista on otsikoitu ”Joukko- ja kevytliikenne houkutteleviksi vaihtoehdoiksi”. Kuitenkin kevyen liikenteen rooli jää pieneksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008). Tämän on todennut myös liikenne- ja viestintävaliokunta selonteon käsittelyssä, nostaessaan esille riittämättömät resurssit kevyen liikenteen väylien rakentamiseen. Sekä liikenne- ja viestintävaliokunta että ympäristövaliokunta pitävät tärkeänä kuntien ja valtion yhteistyötä sekä maankäyttöä, kaavoitusta ja liikennetarpeiden ennakoitua jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisessa.

Hallituksen iltakoulussa 8.10.2008 sovittiin, että kevyen liikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan ja olosuhteita parannetaan valtion ja kuntien yhteistyönä, laaditaan selkeät toimintalinjat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä parannetaan liikennetoimijoiden välistä yhteistyötä siten, että joukkoliikenteen ja siihen kytkeytyvän kevyen liikenteen palvelukonaisuus on matkustajalle yhtenäinen.

Suomen kevyen liikenteen poliittinen tilanne voidaan kiteyttää seuraavasti: Suomessa on tarve kevyen liikenteen toimintalinjoille, joilla täsmennetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpideohjelma, arvioidaan rahoitus ja muodostetaan seurantatapa. Lisäksi vaaditaan resursseja ohjelman toteuttamiseen esimerkiksi erillisenä teemarahoituksena.

2.2 Selvityksen tavoitteet ja rakenne

Pyöräilyn ja kävelyn toimintalinjatyö on Suomessa ajankohtainen. Tässä selvityksessä on käyty läpi muutamien edistyksellisten eurooppalaisten pyöräilymaiden pyöräilystrategioita ja -suunnitelmia sekä kartoitettu näkökulmia, jotka tulisi huomioida Suomen toimintalinjatyössä. Tavoitteena ei ole ollut raportoida kattavasti pyöräilyn ja kävelyn edistämistoimenpiteitä, vaan löytää evästyksiä ja ajatuksia Suomen toimintalinjatyön käynnistämiseen.

Kappaleessa kolme on tarkasteltu Euroopan maiden kansallisen pyöräily- ja kävelypoliittikan tilaa ja käyty yksityiskohtaisemmin läpi Saksan, Hollannin ja Ruotsin kansalliset pyöräilystrategiat tai muu lähestymistapa, jos strategiaa ei ole. Kansallisten strategioiden lisäksi on käyty läpi edistyksellisten pyöräilykaupunkien strategiatyötä. Kappaleessa neljä on esitetty näkökulmia toimintalinjatyön laatimiseen. Pääpaino on pyöräilyssä, mutta myös kävelyä on käsitelty. Näkökulmat on muodostettu käymällä läpi Velo-City 2007 ja Velo-City 2005 -seminaarien aineistot. Lisäksi on käytetty muuta kirjallisuutta ja tutkimusaineistoa.

3. KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIikka EUROOPASSA

- Euroopan maiden pyöräilypolitiikan päätavoitteita ovat turvallisuuden parantaminen, ympäristöongelmien vähentäminen ja ilmanlaadun parantaminen, ruuhkien ja auton käytön vähentäminen, liikkumismahdollisuuksien lisääminen ja terveyden edistäminen.
- Saksan kansallinen pyöräilysuunnitelma on sisällöltään laaja-alainen ja sen jalkauttaminen on suunniteltu jo suunnitelmassa. Jalkauttaminen perustuu laajaan yhteistyöhön, jonka helpottamiseksi on perustettu pyöräilyportaali. Edistymistä strategian toteuttamisessa seurataan jatkuvasti ja siitä raportoidaan.
- Hollannissa ei enää ole kansallista pyöräily- ja kävelystrategiaa, vaan tavoitteet on integroitu osaksi yleisiä poliittisia linjauksia. Vastuu pyöräilyn edistämisestä on hajautetusti provinsseilla, kaupungeilla ja kunnilla, joiden budjeteissa on allukoitua rahaa pyöräilyn edistämiseksi. Valtion roolina on edistämisen tukeminen ja mahdollistaminen.
- Ruotsin pyöräilystrategia tavoittelee pyöräilyn määrän ja turvallisuuden kasvua. Strategiassa on nimetty viisi aihealuetta, joihin kehittämisspanokset keskitetään. Aihealueilla tehtävät toimenpiteet tarkennetaan päivitettävällä toimintasuunnitelmalla.
- Eurooppalaisten pyöräilyn edelläkävijäkaupunkien pyöräilypolitiikkaa voidaan kuvata käsitteillä **jatkuva ja kokonaisvaltainen**.

3.1 Euroopan maiden kansallinen pyöräily- ja kävelypolitiikka

ECMT:n⁵ toimeksiannosta on koostettu raportti pyöräilypolitiikan tilasta sen 21:ssä jäsen- tai kumppanuusmaassa. Suurin osa maista sijaitsee Euroopassa. Maiden toimittama tieto koskee vuosia 2002–2003, mutta on useimpien maiden osalta edelleen ajantasaista. (ECMT 2004.)

Vain viisi ECMT:n kyselytutkimukseen vastanneesta maasta ilmoitti, että heillä ei ole kansallista politiikkaa tai suunnitelmaa pyöräilyn edistämiseen. Osalla maista kansallinen suunnitelma tai strategia on erillinen, osalla taas se on osa laajempaa liikenne-, ympäristö- tai terveysstrategiaa tai -suunnitelmaa (ECMT 2004). Yleisesti voidaan sanoa, että pyöräilystrategioiden osalta tilanne Euroopassa on melko hyvä.

ECMT:n kyselyyn vastanneiden maiden **pyöräilypolitiikan avaintavoitteita ovat turvallisuuden parantaminen, ympäristöongelmien vähentäminen ja ilmanlaadun parantaminen, ruuhkien ja auton käytön vähentäminen, liikkumismahdollisuuksien lisääminen ja terveyden edistäminen**. Muutamissa maissa päätavoitteiksi esitettiin myös vapaa-ajan liikkumisen ja matkailun edistäminen, kevyen liikenteen verkoston ylläpidon kehittäminen, kestävien kulkutapojen yhteiskäyttöisyyden parantaminen ja pyörävarkauksien vähentäminen. Pyöräilypolitiikkaa valmisteltiin yleisesti yhteistyössä melko laajan toimijaverkoston kanssa. (ECMT 2004.)

⁵ European Conference of Ministers of Transport

Suunnitelmien toimeenpanon ongelmina tuotiin esille rahoituksen puute, koordinaation ja sekä horisontaalisen että vertikaalisen yhteistyön riittämättömyys, pyöräilyn edistämiseen liittyvät turvallisuusseikat, kehittämiseen käytettävissä oleva rajallinen katu- ja tietila, puutteet teknisessä osaamisessa ja yleinen tietämyksen taso. (ECMT 2004.)

Kävely on kulkutapana huomioitu muutamien eurooppalaisten maiden strategioissa, mutta niissäkin sivuroolissa. ECMT:n raportissa Suomi on nostettu esille kävelyn ja pyöräilyn, mutta myös joukkoliikenteen integroidun tarkastelutavan esimerkkimaana. **Erillisiä kävelyn edistämistästrategioita ei työn aikana löydetty.** Kävelyn edistämiseksi on olemassa oma vuosittainen kansainvälinen seminaari Walk21. Systemaattisinta kävelyn edistäminen lienee Englannissa, jossa on perustettu Walk England -organisaatio⁶ kävelyn edistämiseen ja kävelyllä on merkittävä rooli kansallisessa terveyden edistämisstrategiassa⁷. Kanadassa vastaava toiminta on käynnistymässä⁸. Tässä raportissa kävely on kulkutapana mainittu eri yhteyksissä, mutta painopiste on selvästi pyöräilyssä.

Tilannekatsauksen perusteella valittiin yksityiskohtaisempaan tarkasteluun Saksan kansallinen pyöräilysuunnitelma, jossa riittävä koordinaatio ja yhteistyö on pyritty varmistamaan jo suunnitelman laatimisen yhteydessä asettamalla tavoitteet suunnitelman jatkuvalla toimeenpanolle. Saksan mallia on pidetty niin hyvänä, että Itävalta julkaisi Saksan mallilla tehdyn suunnitelman vuonna 2006⁹. Hollannin esimerkki on valittu tarkasteltavaksi siksi, että yhdessä Tanskan kanssa se on pyöräilyn edelläkävijämaa, jonka strategiaa edustaa hajautettua menettelyä. Ruotsi valittiin mukaan Suomen kanssa samanlaisten olosuhteiden vuoksi. Koska useassa maassa pyöräilyn strategiatyöstä suuri osa tehdään kaupungeissa, käydään yleisesti läpi muutamien kaupunkien strategiatyötä ja yksityiskohtaisemmin ”pyöräilijän paratiisiksi” kutsutun Kööpenhaminan esimerkki.

3.2 Saksan kansallinen pyöräilysuunnitelma

Taustaa

Saksan kansallinen pyöräilysuunnitelma ”Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012” valmistui vuonna 2002 ja hyväksyttiin uudelleen vuonna 2005 hallituksen vaihtuessa. Suunnitelman nimi on ”Aja pyörälläsi!”¹⁰. Se on käännetty englanniksi, espanjaksi, venäjäksi ja ranskaksi. Sen laatimisesta on vastannut asiasta vastaava ministeriö¹¹. (BMVBS 2002.)

⁶ <http://www.walkengland.org.uk/>

⁷ Be Active, Be Healthy: A Plan for Getting the Nation Moving

⁸ Canada walks, <http://www.canadawalks.ca/>

⁹ Masterplan Radfahren. Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich

¹⁰ saksaksi ”FahrRad!”, englanniksi ”Ride your bike!”

¹¹ Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), englanniksi Federal Ministry of Transport, Building and Housing,

Tavoitteet

Suunnitelmassa on asetettu yleisiä ja yksityiskohtaisia tavoitteita. Yleisinä tavoitteina on esitetty:

- Pyöräilyn osuuden kasvattaminen vuoteen 2012 mennessä¹².
- Pyöräilyn edistäminen osana kestäväää ja yhtenäistä liikennepolitiikkaa.
- Modernin, sosiaalisesti hyväksyttävän ja ympäristöystävällisen paikallisen liikku-
misen edistäminen yhdessä missioksi esitetyn lyhyiden etäisyyksien kaupungin
kanssa.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen. (BMVBS 2002.)

Yksityiskohtaisina tavoitteina on esitetty:

- Liittovaltion maanteiden varrella olevien pyöräilyteiden rakentamiseen ja ylläpi-
tämiseen käytettävän budjetin kaksinkertaistaminen.
- Lakipuitteiden optimointi pyöräilyn näkökulmasta.
- Kampanjointi sen puolesta, että kaikilla tienkäyttäjillä olisi turvallisempi ja parem-
pi liikenneilmapiiri.
- Strategioiden koordinointi, jotta kansallinen pyöräilysuunnitelma voidaan toteuttaa
liittohallituksen ja osavaltioiden yhteisen pyöräilytyöryhmän toimesta.
- Kansallisen pyöräilysuunnitelman toteuttamisen seuraaminen ja pyöräilyä edistä-
vän politiikan edistymisen raportointi.
- Tutkimusaihioiden ja malliprojektien toimeen paneminen.
- Nykyisen kansallisen ja kansainvälisen tutkimuksen tuominen kaupunkien pyöräi-
lyn edistämiseen.
- Kansallisen ”Best for bike” -kilpailun tukeminen.
- Saksan pyöräilyliiton ja liikenneturvallisuusorganisaatioiden tukeminen.
- Kaikille avoimen Internet-portaalin perustaminen, joka tullaan tuntemaan kansalli-
sesta pyöräilysuunnitelmaan liittyvästä vuorovaikutuksesta. (BMVBS 2002.)

Varsinaisia seurantamittareita suunnitelmassa ei ole esitetty, sen sijaan on esitetty tapa suunnitelman jalkauttamiseen.

Suunnitelman sisältö ja rakenne

Saksan pyöräilysuunnitelma on lähes 100 sivua pitkä ja sisällöltään erittäin kattava. Suun-
nitelman alussa on viiden sivun mittainen avainasioiden lista, joka on juoksevasti nume-
roitu ja lisäksi otsikoitu eri kappaleiden alle. Avainasioita on yhteensä 35 kappaletta, joista
jokainen on kuvattu noin 10 rivin tekstillä. Tiivistelmäosiossa on esitetty taulukkona stra-
tegian tavoitteet. Tiivistelmäosio on eriytetty myös omaksi raportikseen. **Tiivis yhteenveto ja tavoiteosio helpottavat pitkän ja laaja-alaisen suunnitelman hyödyntämistä.** (BMVBS 2002.)

Raportin alussa on johdantokappale ja pyöräilyn nykytilaa sekä etuja kuvaavat kappaleet.
Nykytila on kuvattu tiiviisti. Sen sijaan sivuja on käytetty huomattavasti enemmän pyöräi-
lyn etujen kuvaamiseen. Pyöräilyn etuna on nostettu esille elämänlaadun paraneminen
kaupungeissa sekä ympäristö-, terveys- ja taloudelliset vaikutukset. Kaupunkien kehittä-
minen on tiivistetty ideaan ”lyhyiden etäisyyksien kaupungista”. Ympäristövaikutusten

¹² Lähtökohtana on vuosi 2002.

tarkastelu painottuu meluun ja hiilidioksidipäästöihin. Erillisenä taulukoituna esimerkkinä on kuvattu neljä skenaariota autoilun ja pyöräilyn käytön suhteen muuttumisesta ja sen vaikutuksista päästöihin, erityisesti hiilidioksidipäästöihin. Taloudellisia vaikutuksia ja pyöräilyn taloudellista merkittävyyttä on käsitelty pyöräilymatkailun, pyöräteollisuuden, ylläpidon ja palveluiden sekä pyöräteknikan uusien innovaatioiden näkökulmasta. (BMVBS 2002.)

Suunnitelman seuraavat kappaleet rakentuvat pääasiassa samoin. Niissä on esitetty kunkin teeman osalta:

- lähtötilanne,
- tavoitteet,
- oikaisevat strategiat lähtötilanteesta kohti tavoitetta ja
- toimenpiteet taulukkona, jossa on nimetty myös vastuutoimijat. (BMVBS 2002.)

Pääasiassa edellä mainitulla rakenteella on käyty läpi seuraavat osa-alueet:

- pyöräily arkiliikkumismuotona,
- pyöräilymatkailu,
- pyörän käyttömahdollisuuksien laajentaminen osana joukkoliikenteen matkaketjua,
- pyöräilyn suunnittelun ja edistämisen yhteistyö,
- pyöräilymahdollisuuksien rahoitus,
- lainsäädäntö,
- liikkumisen turvallisuus ja
- tutkimus ja kehitysprojektit. (BMVBS 2002.)

Suunnitelmaraportin viimeinen luku on kutsu eri toimijoille osallistua vuoropuheluun ja toimiin pyöräilyn edistämiseksi. Raportin liitteenä on esitetty eri osa-alueiden toimijoiden yhteystietoja ja hyviä esimerkkejä osavaltioiden ja kaupunkien osalta. (BMVBS 2002.)

Suunnitelman toteuttaminen

Koska hallinto Saksassa on jaettu kansallisen tason lisäksi kaupungeille ja osavaltioille, pyöräilypolitiikan käyttöönottoa ei pysytä tekemään vain liittovaltion toimesta. Prosessissa on mukana useita paikallisia ja kansallisia toimijoita. Saksan **pyöräilystrategian jalkauttamiseen on panostettu paljon**. Suunnitelman edistäminen nähdään **jatkuvana tehtävänä**. (Bracher & Reichel 2007.)

Eri toimijoiden yhteistyön helpottamiseksi ja tiedon vaihtamiseksi on perustettu internetiin **pyöräilyportaali** Fahrradportal¹³. Se jakautuu julkiseen osaan ja salasanalla toimivaan osaan, jossa työryhmät työskentelevät. Portaali julkaistiin vuosina 2004–2005 ja sen perustaminen on asetettu tavoitteeksi kansallisessa pyöräilysuunnitelmassa. Internetsivustolla on kaksijakoinen tavoite:

- olla työkalu, joka tukee suunnitelman toteuttamista ja
- esitellä julkisesti edistymisen kansallisen pyöräilypolitiikan toteuttamisessa. (Bracher & Reichel 2007.)

¹³ www.nationaler-radverkehrsplan.de

Suunnitelman eteenpäin viemiseksi on perustettu useita ryhmiä:

- neuvoa-antava komitea,
- liittohallituksen, osavaltioiden ja muiden organisaatioiden yhteistyöryhmä,
- poikkisektoriaalinen hallinnollinen työryhmä ja
- yli kymmenen erilaista alaryhmää, projektiryhmää ja teknistä toimikuntaa. (Bracher & Reichel 2007.)

Lisäksi on useita erilaisia kansallisia ryhmiä, kuten kaupunkien yhdistyksiä, erilaisia käyttäjäryhmiä sekä kiinnostukseltaan erilaisia ryhmiä, kuten pyöräilypolitiikasta kiinnostuneiden ryhmä. Liittohallituksen ja osavaltioiden työryhmän työlle on asetettu kansallisessa pyöräilystrategiassa yleiset tavoitteet. (Bracher & Reichel 2007.)

Edellä mainitut ryhmät työskentelevät aktiivisesti sivustolla muun muassa keskustelupalstojen ja sähköisten jaettujen dokumenttien avulla. Suljetulle osiolle on rekisteröitynyt noin 120 käyttäjää ja heidän käyntinsä sivuilla muodostaa noin 6 % kaikesta sivuston käynneistä. Rekisteröidyt käyttäjät pystyvät lisäämään sivuille tapahtumia, uutisia ja julkaisuja, jotka ovat myös avoimella puolella nähtävissä. (Bracher & Reichel 2007.)

Sivuston käyttäjämääriä on perustamisesta lähtien seurattu erittäin tarkasti. Sivujen käyttäjämäärä kuukaudessa oli toukokuussa 2007 yli 100 000 ja käyttäjiä oli yli 15 000. Käyttäjämäärät ovat tasaisesti nousussa ja sivusto on alettu nähdä useiden eri organisaatioiden osalta omaa toimintaa tukevaksi eikä kilpailevaksi. (Bracher & Reichel 2007.)

Sivuston ajankohtaista osiossa mainostetaan muun muassa tapahtumia Saksassa ja kansainvälisesti. Ministeriön toimia suunnitelman edistämiseksi kuvataan omana sivunaan. Suunnitelman toteuttamiseen liittyen julkaistaan säännöllisesti **kaksi uutiskirjettä**: toinen kaikille suljetun osion jäsenille ja toinen kaikille internet-sivujen kautta. Avoin uutislehti on julkaistu noin kerran vuodessa. Lisäksi sivustolla on muun muassa esimerkkietokanta pyöräilypolitiikan soveltamisesta ja internet-linkkejä. (Bracher & Reichel 2007.)

3.3 Hollannin hajautettu menettely

Taustaa

Polkupyöräilyn osuus kaikista Hollannissa tehdyistä matkoista on noin 26 %, mikä on selvästi Euroopan korkein. Yksittäistä selittäjää korkealle kulkumuoto-osuudelle ei ole, mutta muun muassa historiallis-kulttuurilliset tekijät, tiivis kaupunkirakenne ja lyhyet etäisyydet kaupunkien välillä, tasainen pinnamuoto, laadukas infrastruktuuri ja aktiivinen ja **pitkäjänteinen pyöräilypolitiikka** selittävät asiaa. (VenW 2009.)

Vuonna 1990 hollannin liikenneministeriö¹⁴ laati kansallisen pyöräilyn edistämissuunnitelman nimeltä ”Dutch Bicycle Master Plan (BMP) 1990-1997”. Suunnitelma käsitti 112 projektia, jotka tuli toteuttaa suunnitelmakaudella. Ministeriön mukaan suunnitelman esisijainen hyöty ei muodostunut projekteista itsessään, vaan siitä, että **kansallinen pyöräilypolitiikka tuli yleisesti hyväksytyksi**. Useiden projektien kautta todistettiin eri toimijoille pyöräilyn merkitys ja siitä tuli **integroitu osa liikennesuunnittelua**. Pyöräilyn edistämistä ei Hollannissa pidetä itsessään tavoitteena, vaan se on tapa vähentää liikenteen ongelmia.

¹⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Kansallisen suunnitelman innoittamana, vuoteen 1996 mennessä, lähes jokaiseen kuntaan oli tehty oma pyöräilysuunnitelma. (ECMT 2004.)

Hollannin ministeriö totesi jo varhain, että keskushallinnon tehtävänä ei ole määritellä paikallisen pyöräilypolitiikan ja suunnitelmien sisältöä, koska pyöräily on pääasiassa lyhytmatkaista ja kuntien sisällä pysyvää. Suunnitelman jalkauttamisessa **ministeriön tehtävä oli lähinnä taloudellisen tuen hankkiminen hankkeille, niiden koordinointi sekä osaamisen levittäminen.** (ECMT 2004.)

Nykytilanne

Hollannissa ei ole olemassa erillistä ajantasaista kansallista pyöräily- tai kävelystrategiaa tai -suunnitelmaa, vaan kansallisen tason politiikka liittyen tilankäyttöön ja liikkumiseen on esitetty useissa kansallisissa suunnitelmissa. Näissä suunnitelmissa on esitetty puitteet, joiden perusteella alueelliset viranomaiset tekevät omat suunnitelmansa. Pyöräilypolitiikka Hollannissa on hajautettua verrattuna suurimpaan osaan muihin Euroopan maihin. (VenW 2009). Toinen pyöräilyn edelläkävijämaa Tanska vastaa hajautetun menettelyn osalta pitkälti Hollantia (ECMT 2004).

Valtion rooli pyöräilypolitiikan edistämässä on tukeva. Seuraavia erilaisia toimenpiteitä voidaan tunnistaa:

- Olennaisten **tavoitteiden ja kehysten asettaminen** hajautuneesti vastuussa oleville viranomaisille.
- Olennaisista asioista huolehtiminen, joita voidaan järjestää vain kansallisella tasolla, kuten **lainsäädäntö ja mittavat rakentamispäätökset.**
- Hajautetun pyöräilypolitiikan **rahoittaminen.**
- Hajautetun pyöräilypolitiikan tukeminen **tiedon kehittämällä ja jakamalla** sitä. Tosin tämäkin toiminto on pitkälti ulkoistettu useille toimijoille. (VenW 2009.)

Kansallisessa liikkumista käsittelevässä memorandumissa¹⁵ on esitetty olennainen, yhteisesti hyväksytty puite kevyen liikenteen kehittämiseksi:

”All authorities will stimulate walking and the use of the bicycle as the main means of transportation and as a link in the journey chain from door to door. Municipalities, water boards, provinces and city areas will do this, amongst other things, by ensuring a bicycle network which complies with the main traffic requirements of cohesion, directness, attractiveness, safety and comfort. The authorities will also ensure parking facilities for cyclists, which meet their demands in terms of quality, quantity and location.” (VenW 2009.)

Hollannissa on kaksitoista provinssia ja seitsemän kaupunkia, joilla on liikenteen suhteen lähes samat velvollisuudet kuin provinseilla. Näillä yhdeksällätoista toimijalla on merkittävä rooli muun muassa vuosittaisen valtionavun jakamisessa. Tuki jaettiin ennen kansallisella tasolla. Pyöräilyn edistämässä provinseilla on rooli erityisesti seudullisen pyöräilyverkoston kehittämisessä. (VenW 2009.)

Jo pidemmän aikaa vastuu kevyen liikenteen kehittämisestä on pääasiassa ollut kunnilla. Suurimmassa osassa kuntia on allokoitu oma **budjettiosuus pyöräilypolitiikan edistämiseksi.** Tällä varmistetaan **toiminnan jatkuvuus.** Pyöräilyprojekteja edistetään usein suur-

¹⁵ Mobility Memorandum 2004–2020

ten infrastruktuuri-, rakentamis-, turvallisuus- ja alueidenkehittämisprojektin osana. Kunnilla on myös **mahdollista hakea tukea kevyen liikenteen kehittämiseen** provinseilta tai provinssin asemassa olevilta kaupungeilta. (VenW 2009.)

EU on osallistunut aktiivisesti projektien rahoittamiseen ja joissakin kunnissa pyöräily-pysäköinnin kehittäminen maksetaan autopysäköinnin tuotoista. Pyöräpysäköintiä on rahoitettu myös yksityisten yritysten toimesta ja PPP -hankkeina. Rahoitus on merkittävän-kokoista. Amsterdamin vuosittainen budjetti pyöräilyn kehittämiseen on noin 27 euroa/asukas ja mallikaupunkina pidettävän Groningenin noin 13 euroa/asukas. Erot eri kaupunkien välillä ovat suuria. (VenW 2009). Hajautetusta menettelystä huolimatta, Hollan-nissa on onnistuttu järjestämään merkittävä rahoitus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

3.4 Ruotsin turvallisuutta ja ympäristöä korostava strategia

Taustaa

Ruotsin kansallisen pyöräilystrategia ”Mer cykeltrafik på säkrare vägar” on vuodelta 1990. Strategian on laatinut Ruotsin tiehallinto¹⁶, jolla on sektorivastuu koko tieliikenne-järjestelmästä. Strategiassa on erittäin voimakkaasti esillä liikenneturvallisuuden 0-visio ja ympäristöystävällisen liikennejärjestelmän tavoite. Työ on linjassa Agenda 21:sen kanssa, jonka pohjalta Ruotsissa on tehty useita MaTs -projekteja¹⁷. (Vägverket 2000.)

Tavoitteet

Ruotsin pyöräilystrategiassa esitetään seuraavat tavoitteet (Vägverket 2000):

- pyöräilyn turvallisuuden tulee parantua ja
- pyörällä tehtyjen matkojen osuus kaikista matkoista tulee kasvaa.

Vaikka raportissa kuvataan tavoitteiden konkretisoinnin vaikeutta, on niille annettu myös **numeraaliset tavoitearvot**. Vuoteen 2010 mennessä pyörällä tehtyjen matkojen osuuden kaikista matkoista tulisi kasvaa kolmasosaan ja vuoteen 2007 mennessä kuolleiden ja va-kavasti loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrän puolittua. (Vägverket 2000.) Tavoitteet eivät ole toteutuneet.

Sisältö ja rakenne

Ruotsin kansallinen pyöräilystrategia on raportoitu kahtena kokonaisuutena: 1) varsinai-nen strategia ja tavoitteet ja 2) laajempi kuvaus pyöräilyliikenteen nykytilasta, mahdolli-suuksista ja edellytyksistä. Toinen osa on pyöräilyn useiden näkökulmien esittelyä ja eräänlainen perusteluosio ensimmäisen osan strategialle. (Vägverket 2000.)

Osa 1 alkaa strategian taustan ja tarkoituksen kuvaamisella. Myös strategian kohderyhmä ja sen tekemisessä mukana olleet yhteistyötahot on lueteltu. Tätä seuraa tavoitteen asetta-miskappale, jonka alussa kuvataan valtioneuvoston ja eduskunnan asiaan liittyvät esityk-set. Sitten seuraa tavoitteen käsittely liikennepolitiikan, ympäristön ja terveyden näkökul-mista. Kappale päättyy konkreettisten tavoitteiden esittämiseen, jotka on avattu yksityis-kohtaisemmin kohdassa tavoitteet. (Vägverket 2000.)

¹⁶ Vägverket

¹⁷ Miljöanpassat Transportsystem, MaTs

Raportin seuraava kappale käsittelee lyhyesti pyöräilyn lisäämisen mahdollisuuksia Ruotsissa ja lähtötilannetta. Lisäksi pyöräilyn turvallisuustilanne ja pyöräilyn myönteiset ympäristövaikutukset käydään läpi. Muutoksen vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin on konkretisoitu muutaman kaupungin esimerkin kautta. (Vägverket 2000.)

Varsinainen strategia on rakennettu nimeämällä **viisi kehittämisen painopistealuetta** ja nimeämällä niiden alle **teemoja**, joiden edistämiseksi on nimetty **yhdestä kolmeen tehtävää**. Tehtävät ovat Ruotsin tiehallinnon tehtäviä. Laajemmissa kehittämiskohteissa niissä on kuvattu tiehallinnon rooli. Strategia poikkeaa tältä osin merkittävästi esimerkiksi Saksan strategiasta, jossa yhteistyö ja eri toimijoiden tehtävät on kuvattu laajasti. Ruotsin strategiassa yhteistyön merkitys on tunnustettu ja sitä on korostettu, mutta sen käytännön toteutusta on strategiaperissä käsitelty pintapuolisesti. (Vägverket 2000.)

Strategian viisi painopistealuetta ovat infrastruktuuri, organisaatio, osaamisen rakentaminen, viestintä ja seuranta. Alateemat on esitetty taulukossa 1. Edellä mainituista osaluista kaksi ensimmäistä on priorisoitu vielä muita tärkeämmäksi. Kansallisen strategian todetaan toimivan alueellisten pyöräilyohjelmien lähtökohtana. (Vägverket 2000.)

Taulukko 1. Viisi kehittämisen painopistealuetta ja niiden alla nimetyt teemat (Vägverket 2000).

Kehittämisen painopistealueet	Alateemat
infrastruktuuri	fyysisen infrastruktuurin toimenpiteet viitoitus pyöräpysäköinti hoito ja ylläpito joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkaketjut kuulemistilaisuudet rahoitus liikennelainsäädäntö
organisaatio	kansallinen koordinointi seudullinen koordinointi pyöräilyfoorumi
osaamisen rakentaminen	koulutus pilottiprojektit tutkimus ja kehitys tietopankki
viestintä	kampanjat taloudelliset stimulointitoimenpiteet käyttäjätiedotus liittyen turvalliseen pyöräilyyn edelläkävijyys hyvillä esimerkeillä
seuranta	kansallinen ja alueelliset pyöräilytilinpäätökset

Osa 2 muodostuu muutaman sivun mittaisista erillisistä artikkelin tyyppisesti kirjoitetuista kappaleista, jotka käsittelevät pyöräilyä eri näkökulmista. Osittain artikkelissa on käsitelty nykytilaa, mutta osittain tuotu esille perusteluja ja mahdollisuuksia pyöräilyn edistämiseen. Teemoina ovat:

- pyöräily osana ympäristöystävällistä liikennejärjestelmää,
- pyöräilyn elämänlaatua parantava vaikutus,
- pyöräilyn terveystvaikutukset,
- pyöräilijöiden liikenneturvallisuus,
- pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistävät matkaketjut,
- saavutettavuus ja sen eri näkökulmat,
- pienet lapset ja peruskoululaiset pyöräilijöinä,
- lyhyet automatkat ja pyöräily niiden korvaajana,
- yhdyskuntarakenne ja maankäytön suunnittelu,
- pyöräilyn merkitys liikennepolitiikassa,
- pyöräilyinfrastruktuurin puutteet,
- työmatkapyöräily työnantajan näkökulmasta,
- viestinnän ja vuorovaikutuksen merkitys,
- lainsäädäntö ja pyöräily,
- pyörä kulkuvälineenä ja
- vapaa-ajanpyöräily. (Vägverket 2000.)

Seuranta

Ruotsin pyöräilystrategiaa on täsmennetty sen valmistumisen jälkeen useamman kerran kahdelle–kolmelle vuodelle ajoittuvalla toimintasuunnitelmalla. Toimintasuunnitelmassa on täsmennetty ajanjaksolla tehtävät toimet taulukossa 1 esitetyllä strategian viidellä painopistealueella. Vuosille 2007–2009 tarkennetussa toimintasuunnitelmassa on asetettu kaksi osatavoitetta:

- pyöräilyn osuus lyhyillä matkoilla kasvaa ja
- loukkaantuneiden ja kuolleiden pyöräilijöiden määrä laskee. (Magnusson 2007, Alzubaidi 2007.)

Ruotsin pyöräilystrategiaa, aiesopimusta ja vuonna 2003 tehtyä toimintasuunnitelmaa arvioitiin kokonaisuutena vuonna 2003. **Kritiikki strategiaa kohtaan kulminoitui kahteen asiaan, jotka olivat strategian toimeenpano ja panostusten fokusointi.** Toimeenpanossa ongelmia oli ilmennyt sekä toimien organisoinnissa että rahoituksen puutteena. Arvioinnin suosituksissa ehdotettiin keskittyttävän enemmän seuraaviin alueisiin:

- pyöräilyn terveystvaikutukset,
- pyöräilyn risteäminen ja risteykset,
- erilliset pyörätiet tärkeimmille osille maantieverkkoa,
- matalat alueelliset nopeusrajoitukset ja
- pyöräilykypärän käyttö. (Spolander & Dellensten 2003.)

Kansallista pyöräilytilinpäätöstä ei systemaattisesti toteuteta seurantamuotona, vaikka se strategiassa on nimetty seurantatavaksi. Osassa ruotsalaisia kaupunkeja pyöräilytilinpäätös näyttää toimintatapana olevan käytössä. Tällaisia kaupunkeja ovat muun muassa Lund ja Gävle.

3.5 Kaupunkien pyöräilystrategiat

Taustaa

Useissa eurooppalaisissa kaupungeissa on oma pyöräilystrategia tai yhdistetty pyöräily- ja kävelystrategia. Tämän työn puitteissa ei ollut mahdollista analysoida läpi eri kaupunkien strategioita, vaan johtopäätökset perustuvat tutkimukseen, jossa verrattiin viiden hollantilaisen pyöräilykaupungin ja viiden muun eurooppalaisen kaupungin pyöräilypolitiikkaa. Kaupungit olivat Groningen, Zwolle, Veenendaal, Enschede, Amsterdam, Kööpenhamina, Münster, Freiburg, Ghent ja Odense. Kaikkia mukaan valittuja kaupunkia voidaan pitää pyöräilyn mallikaupunkeina esimerkiksi pyöräilyn kulkutapaosuudella mitattuna. (Fietsberaad 2006.)

Taulukko 2. Pyörämatkojen osuus kaikista kaupungin tai kunnan sisällä tehdyistä matkoista tutkimukseen mukaan otetuissa kaupungeissa. (Fietsberaad 2006.)

Kaupunki	Aukkaita	Pyörämatkojen osuus kaikista matkoista
Groningen	117 000	37 %
Zwolle	110 000	37 %
Veenendaal	61 000	32 %
Enschede	152 000	31 %
Münster	280 000	27 %
Amsterdam	735 000	27 %
Odense	185 000	25 %
Kööpenhamina	502 000	23 %
Freiburg	213 000	22 %
Ghent	231 000	15 %

Pyöräilyn kulkutapaosuus vaihtelee merkittävästi eri Euroopan maissa ja erityisesti eri kaupungeissa. Samankin maan sisällä saattaa olla täysin erilaisia kulkutapaosuuksia ja myös niissä maissa, joissa pyöräilyn rooli on keskimäärin pieni, löytyy yksittäisiä kaupunkeja, joissa se on merkittävä. Esimerkiksi Iso-Britanniassa pyöräilyn kulkutapaosuus on 2 %, mutta Cambridgessä lähes 20 %. Pyöräilyn pieni osuus kaupungissa ei suoraan tarkoittaa suurta autoilun osuutta, sillä monissa kaupungeissa kävelyn ja joukkoliikenteen osuudet ovat merkittäviä, jos pyöräilyn osuus on pieni. (Fietsberaad 2006.)

Fietsberaad referoi vuonna 2006 tehtyä hollantilaista tutkimusta, jossa mallinnettiin pyörämatkojen määrää henkilöä kohden. Tavoitteena oli löytää kaupunkien ominaisuuksia, joilla voidaan selittää pyörämatkojen osuutta. Tutkimus testasi 44 muuttujaa, joista 11 päätyi lopulliseen malliin. Mallin selityskyky on hyvä. Selittävät muuttujat ovat pyöräily- ja automatkan matka-aikojen suhde, autojen pysäköintimaksujen suuruus, joukkoliikennematkojen osuus, rakennettu pinta-ala, 10–20-vuotiaiden osuus, yhden hengen talouksien osuus, työttömien osuus, protestanttien osuus, islamilaisten osuus, sademäärä ja pyöräilyn helppouden aste asteikolla 1–4 mitattuna. Koska tutkimuskaupungit olivat Hollannissa, kuvaa osa muuttujista erilaisten hollantilaisten kaupunkien luonteen eroja. Hollannin eroja muihin maihin ei tule esille. Tuloksia voidaan soveltaa Suomeenkin etsittäessä pyöräilyä edistäviä tekijöitä. (Fietsberaad 2006.)

Fietsberaadin oma tutkimus koski kymmenen kaupungin pyöräilypolitiikkaa. Tutkimuksen mukaan **jatkuva ja kokonaisvaltainen** ovat käsitteitä, joilla voidaan kuvata niiden kuntien pyöräilypolitiikkaa, joissa pyöräilyn osuus on suuri. **Pyöräilypolitiikka on luonnollinen osa laajempaa poliittista kokonaisuutta.** (Fietsberaad 2006.)

Hollantilaisessa tutkimuksessa tulee ilmi, että pyöräilyn esimerkkikaupunkeja yhdistää monet tekijät, mutta jokaisen tekijän osalta löytyy myös poikkeuksia. Seuraavassa on kuvattu asioita, jota toteutuvat suurimmassa osassa kymmenestä kaupungista, mutta yksikään ei jokaisessa. Suurimmassa osassa esimerkkikaupungeista perinteinen **pyöräilykulttuuri ja -traditio** olivat voimakkaita. Kulttuurin ylläpitäminen oli vaatinut sekä poliittisia toimenpiteitä että panostamista infrastruktuuriin. Pyöräily oli yleisesti hyväksytty kulkutapa. (Fietsberaad 2006.)

Suurimmassa osassa kaupunkeja **pyöräilyverkko oli laadukas** ja yli puolessa pyöräiliikenteelle oli järjestetty autoliikenteestä erilliset kulkumahdollisuudet. Useissa kaupungeissa oli panostettu paljon autoliikenteen ja pyöräilyn risteämiseen ja **risteyksiä on kehitetty** yli- ja alikuluilla. **Pyöräpysäköinti** oli merkittävä osa pyöräilystrategiaa seitsemässä kaupungissa kymmenestä. (Fietsberaad 2006.)

Kaupungeille tyypillistä oli **kokonaisvaltainen politiikka**. Kokonaisvaltaisella tarkoitetaan:

- innovaatioiden, palveluiden kehittämisen ja mainostamisen käyttämistä infrastruktuurin rakentamiseen liittyvään politiikan tukena,
- jatkuvaa poliittista sykliä sitoutumisesta seurantaan ja
- sekä porkkanoiden että kepin käyttämistä ennen kaikkea autoliikenteen rajoittamisena, esimerkiksi pysäköinnin ja nopeuksien hillinnän osalta. (Fietsberaad 2006):

Edellä mainituista **autoliikenteen rajoittamista tehtiin kaikissa kaupungeissa**. Sen sijaan poliittinen jatkuvuus ei täysin toteutunut kaikissa kaupungeissa. Systemaattisin prosessi oli Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa. Kuudessa kaupungissa kymmenestä panostettiin systemaattisesti muihinkin kuin infrastruktuurin kehittämiseen liittyviin toimiin. (Fietsberaad 2006.)

Esimerkkinä Kööpenhamina

Kööpenhamina on yksi Euroopan pyöräilykaupunkien edelläkävijöistä. Pyöräilyn osuus kaikista matkoista on lähes neljäsosa. Kööpenhaminalla on pitkä pyöräilyperinne. 1950-luvulla käynnistynyt pyöräilyn kulkutapaosuuden vähentymisen trendi saatiin kääntymään kasvuun 1980-luvulla. Pyöräily on kaikissa ikä- ja sosiaaliryhmissä hyväksytty liikku- mismuoto. Kööpenhaminan pyörätieverkosto on kattava. Pyöräteiden priorisointisuunnitelmaa 2001–2016 toteuttaen on tavoitteena rakentaa ”puuttuvat” 51 kilometriä pyörätietä. Euroopan muista pyöräilykaupungeista poiketen Kööpenhaminassa on suosittu pyöräteiden rakentamista pyöräkaistojen sijaan, vaikka toki kaistojakin löytyy. (Fietsberaad 2006.)

Kööpenhaminan pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2002–2012¹⁸ tavoittelee nopeampaa, mukavampaa ja turvallisempaa pyöräilyä sekä pyöräilymäärän kasvua erityisesti työmatkoilla. Suunnitelmassa tärkeänä näkökulmana on nykyisten pyöräilijöiden tyytyväisenä pitäminen ja tyytyväisyyden kasvattaminen, jotta he tulevaisuudessakin pyöräilisivät. **Ta-**

¹⁸ Cykelpolitik 2002-2012, engl. Cycle Policy 2002-2012

voitteet on esitetty lukuina ja niiden toteutumista seurataan pyöräilytilinpäätöksen avulla. (City of Copenhagen 2002.)

Tärkeäksi tavoitteeksi on nostettu koetun turvallisuuden lisääminen, joka on johtanut risteysten kehittämiseen. Risteyksiä kehittämällä on pyritty myös vähentämään niiden haittavaikutusta pyöräilylle ja kasvattamaan pyöräilyn nopeutta. Pyöräilyn nopeuden merkitys korostuu erityisesti työmatkaliikenteessä. Pyöräilijät ilmoittavat pyöräilevänsä työmatkansa ennen kaikkea nopeuden ja helppouden vuoksi, terveys ja edullisuus on lisäksi mainittu perusteluina. Pyöräilyn osuus Kööpenhaminan työmatkaliikenteessä on merkittävä, noin kolmasosa. (Fietsberaad 2006, City of Copenhagen 2002.)

Kehittämissuunnitelma keskittyy seuraavaan yhdeksään osa-alueeseen:

- Pyöräteiden ja -kaistojen rakentaminen.
- ”Vihreät” pyöräilyreitit, jotka ovat pääasiassa pitkämatkaiseen liikkumiseen suunnattuja korkean laatutason reittejä, joissa pysähtymistarve on minimoitu. Ne palvelevat sekä työmatka- että vapaa-ajanliikkumista.
- Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen kaupungin keskusta-alueella.
- Polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen.
- Pyöräpysäköinti.
- Merkintöjen parantaminen risteyksissä mukaan lukien hidasteet.
- Pyöräilyreittien ylläpidon parantaminen.
- Pyöräilyreittien (talvi-)kunnossapidon parantaminen.
- Kampanjat ja informaatio. (City of Copenhagen 2002.)

Poikkeuksellista Kööpenhaminassa on pyöräilijöiden tyytyväisyyden jatkuva seuraaminen. Pyöräilypolitiikan onnistumista on seurattu vuodesta 1995 saakka pyöräilyn tilinpäätöksellä, joka jakautuu kahteen osaan: 1) mittarit ja 2) tyytyväisyystutkimus. Mittareita on kymmenen. Niillä mitataan muun muassa pyöräilyn osuutta suoritteesta ja matkoista, pyöräverkoston laajuutta ja laatua, panostuksia verkoston ylläpitoon ja loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrää. Tyytyväisyyttä pyöräilyyn mitataan kaikkien kehittämissuunnitelman tärkeiden osa-alueiden osalta. Seurantamittaristo ja aikasarja vuosilta 1995–2000 on esitetty osana strategiaa ja numeraaliset tavoitteet on suhteutettu aikasarjaan. (City of Copenhagen 2002.)

4. NÄKÖKULMIA KÄVELY- JAPYÖRÄILYPOLITIIKAN MUODOSTAMISEEN

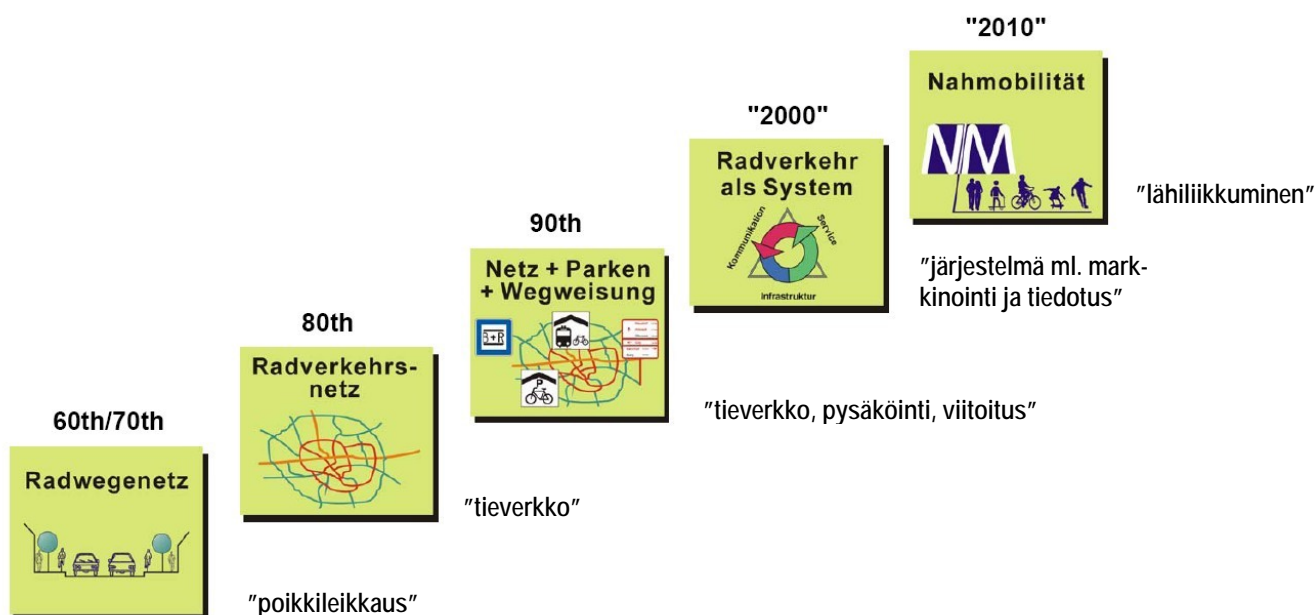
- Pyöräilyn edistäminen on kehittynyt teiden poikkileikkausten suunnittelusta laaja-alaiseksi järjestelmäsuunnitteluksi, joka huomioi muun muassa palveluiden ja tiedotuksen suunnittelun osana kehittämistä.
- Hyötypyöräily on voimakkaasti painottunut strategioissa, mutta yhä useammin mukana on myös pyöräilymatkailuun ja vapaa-ajan pyöräilyyn sekä pyöräilyä tukeviin palveluihin liittyviä toimenpiteitä.
- Pyöräily- ja kävelypolitiikan edistäminen vaatii jatkuvuutta ja resursseja, tapahtuu tavoitteiden asettaminen sitten keskitetysti tai hajautetusti.
- Useissa kaupungeissa ja maissa pyöräilyä ja kävelyä markkinoidaan aktiivisesti myös julkisen sektorin toimesta. Vuorovaikutusta eri ryhmien kanssa voidaan toteuttaa esimerkiksi kaupungin pyöräilyfoorumien välityksellä tai osana suunnitteluprosesseja. Toisinaan kyse on tiedon levittämisestä ja väärin luulojen korjauksesta.
- Pyöräpysäköinnistä voi muodostua pyöräilyn kasvun este. Muutamissa kaupungeissa on laadittu erillinen pyöräpysäköintistrategia. Pyöräpysäköinti on viety esimerkiksi osaksi rakennusnormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalle.
- Pyörä- ja kävelyinfrastruktuuriin investointien hyöty-kustannussuhde paranee, jos tarkastellaan pyöräilyn ja kävelyn hyötyjä laaja-alaisesti huomioiden esimerkiksi terveysvaikutukset.
- Euroopassa on kehitetty useita tapoja mitata pyöräilyn laatua ja houkuttelevuutta sekä pyöräilyn edistämispolitiikan onnistumista. Kööpenhaminassa asukkaiden tyytyväisyys on sekä pyöräily- että kunnossapitostrategian seurantamittarina ja

4.1 Näkökulman laajentaminen ja uudet suunnittelutavat

Edistyksellisissä pyöräilymaissa ja -kaupungeissa Euroopassa pyöräilyn edistäminen on kokonaisvaltaista. Esimerkiksi Zürich ja München ovat kaupunkeja, joissa pyöräilystrategia on tehty laajanäkökulmaisesti. Zürichissä pyöräilyn edistäminen on jaettu pyöräilyreitien, pyöräilypysäköinnin ja motivoinnin/imagon edistämiseen (Walter 2007). Münchenissä edistämisen osa-alueet ovat pyöräilyinfrastruktuuri, pyöräliikenteen palvelut, PR-työ ja informaatio sekä organisaatioiden välinen vuorovaikutus (Lonhard 2007). **Laaja-alaisessa lähestymistavassa perinteisen liikennesuunnittelun toimenpiteet ovat vain osa pyöräilystrategiaa tai toimintalinjaa.**

Peter London (2007) on kuvannut pyöräilyn edistämisen muuttumista eri vuosikymmeninä Nordrhein-Westfalen alueella Saksassa (kuva 3). 1960- ja 1970-lukujen teiden poikkileikkausten suunnittelusta on tultu 2000-luvun järjestelmäsuunnitteluun, jossa huomioidaan infrastruktuurin kehittämisen lisäksi palveluiden ja tiedotuksen kehittäminen. Viimeisimpänä suunnittelutapana London tuo esille lähiliikkumisen. Lähiliikkumiskonseptista on Saksassa julkaistu ainakin kaksi julkaisua¹⁹.

¹⁹ ”Nahmobilität konkret – was unsere Städte bewegt” ja ”Nahmobilität im Lebensraum Stadt”



Kuva 3. Pyöräilyn edistäminen eri vuosikymmeninä Nordrhein-Westfalen alueella. (London 2007).

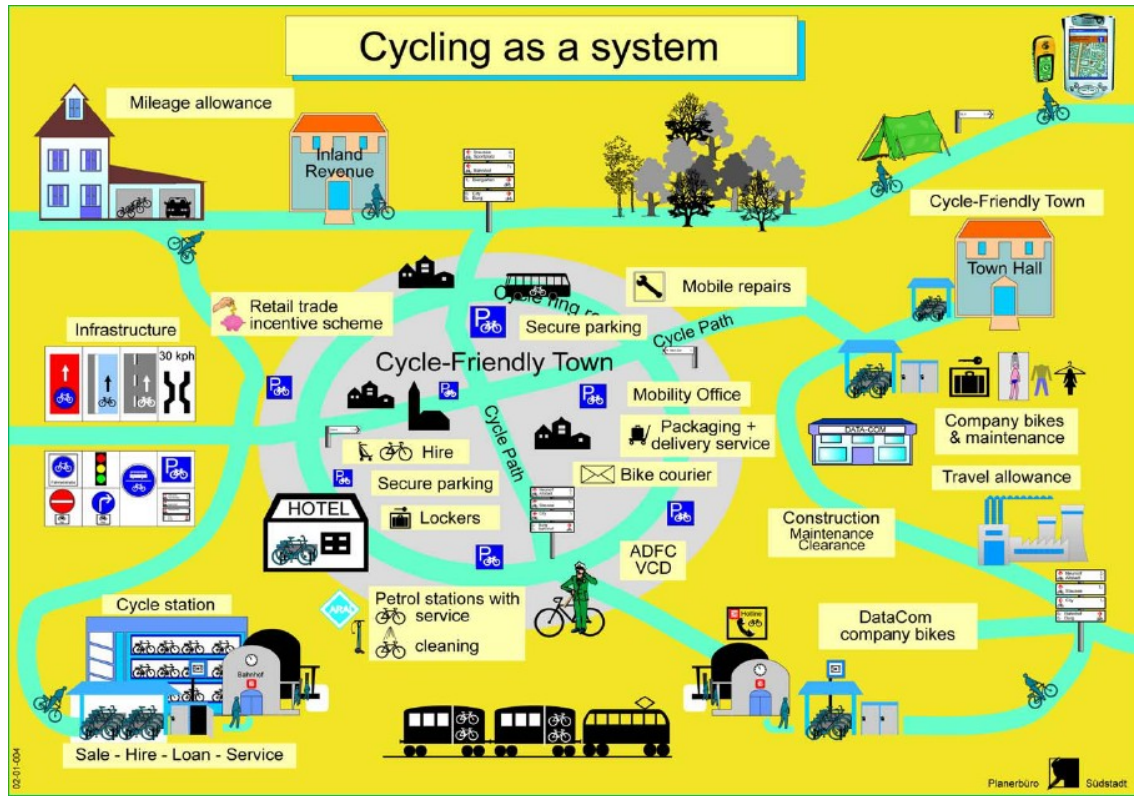
Lähiliikkumiskonsepti huomioi erityisesti lasten, perheiden ja seniorien liikkumisen erityisvaatimukset. Avainroolissa on kävely- ja pyöräily-ystävällisen esteettömän liikenneympäristön luominen sekä puistojen, suunnittelultaan houkuttelevien katujen ja vihreiden alueiden muodostaminen. Iris Utzmann (2007) on määritellyt lähiliikkumisen vaatimusten olevan:

- lyhytmatkainen ja laadukas liikkuminen,
- paikallinen tarjonta ja
- paikallinen virkistyminen.

Lähiliikkumista sivuava uusi suunnittelufilosofia on nk. shared space -ajattelu. Kuten lähiliikkumisessa, myös jaetun tilan -ajattelussa lähdetään suunnittelussa liikkeelle ihmislähtöisesti. Jaetun tilan -ajattelun perusideana on integroida liikkuminen osaksi muita ihmisen toimintoja poistamalla liikennemerkkit ja -merkinnät sekä kaikki rajat eri kulkutapojen välillä. Kuljettaja kontrolloi käyttäytymisensä, kuten nopeuden valinnan, jokapäiväisten käyttäytymisen normien mukaisesti. Jaettu tila ei luonnollisesti sovi kaikkiin ympäristöihin. Aiheesta on toteutettu EU-projekti²⁰ ja useita kokeiluja aiheesta, muun muassa Ruotsissa. (Fryslan Province 2008.)

Kuvassa 4 on esitetty Saksan kansallisessa pyöräilysuunnitelmassa esitetty näkemys pyöräilystä järjestelmänä (BMVBS 2002) ja kuvassa 5 lähiliikkumisesta järjestelmänä (Utzmann 2007). Järjestelmäsuunnittelussa huomioidaan osana suunnittelua muun muassa liikkumista tukevat palvelut ja tiedotus. Molemmissa lähestymistavoissa painottuu liikkujakeskeinen näkökulma. Jaetun tilan -ajattelu keskittyy fyysisen liikenneympäristön suunnitteluun.

²⁰ Shared Space, <http://www.shared-space.org/>



Kuva 4. Pyöräilyjärjestelmä (BMVBS 2002).



Kuva 5. Lähiliikkuminen järjestelmänä (Utzmann 2007).

Muun muassa palvelut ja tiedotuksen sisältävän järjestelmäsunnittelun lisäksi pyöräilypolitiikan näkökulmaa voidaan laajentaa tarkastelemalla hyötypyöräilyn ja -kävelyn ohella pyöräilyä ja kävelyä ajanvietteenä tai jopa urheilumuotona. Kilpaurheilua ja urheilupyöräilyä ei yleisesti ole huomioitu kansallisissa tai kaupunkien strategioissa.

Peter Cox (2007) on jakanut pyöräilyn kahteen ryhmään: urheiluun ja ei urheiluun. Urheilun hän on edelleen jäsentänyt organisoiduksi urheiluksi sekä aktiiviseksi vapaa-ajanviettotavaksi, joka on usein urheiluseurojen ja tapahtumien kautta tapahtuvaa. Ei-urheiluun lukeutuvan pyöräilyn hän on jäsentänyt myös kahteen ryhmään, jotka ovat hupipyöräily ja pyöräily kulkutapana. Hupipyöräily sisältää vapaa-ajan pyöräilyn ja pyöräilyturismin. Cox (2007) on lainannut myös Verbruggenin (1999) jäsenystapaa, jossa pyöräily on jaettu kolmeen luokkaan:

- urheilu: kilpaurheilu ja urheilupyöräily
- ajanviete: turismi ja vapaa-ajan pyöräily
- hyötypyöräily: pyöräily liikkumismuotona.

Urheilupyöräilyn etujärjestöt ovat yleisesti erillisiä ei-urheilupyöräilyn etujärjestöistä. Kansalliset ja kaupunkien pyöräilystrategiat keskittyvät yleisesti ei-urheiluun lukeutuvan pyöräilyn edistämiseen. **Hyötypyöräily on voimakkaasti painottunut strategioissa, mutta yhä useammin mukana on myös pyöräilymatkailuun ja vapaa-ajan pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä.** Esimerkiksi Saksan kansallisessa pyöräilysuunnitelmassa pyörämatkailulle on omistettu oma kappale ja Münchenin kaupungissa edistetään aktiivisesti vihreiden pyöräilyvyöhykkeiden käyttöönottoa, joiden tärkeänä kriteerinä on vapaa-ajan pyöräilyn edistäminen (Lonhard 2007). Monet pyöräilyn terveyshyödyistä ja osa pyöräilyyn liittyvästä kaupunkikulttuurista syntyy vapaa-ajanpyöräilyn kautta.

Pyöräilymatkailun edistäminen näyttää olevan useissa Euroopan maissa ajankohtainen. Pyöräilyn EuroVelo -reitit ovat merkittäviä kehittämiskohteita. Pyörämatkailua kehitetään eri maissa muun muassa informaation saatavuuden ja markkinoinnin, viitoituksen, yhtenäisten reittien sekä pyöräily- ja oheispalveluiden saatavuuden ja laadunhallinnan näkökulmista. Pyörämatkailu nähdään merkittäväksi turismin alueeksi, jolla on kasvupotentiaalia. Suomessa on Matkailun edistämiskeskuksen (2009) johdolla laadittu Pyöräilymatkailun edistämistästrategia 2009–2013. Matkailun lisäksi pyöräilystrategioissa voidaan erityisalueena ottaa esille **pyöräilyyn liittyvät palvelut ja pyöräteollisuus.**

4.2 Tavoitteiden asettamisen taso ja toteuttamisvastuu

Suurin osa pyöräilystä on lyhytmatkaista ja yksittäisen kunnan rajojen sisällä tapahtuvaa. Pyöräilyn edistämistoimenpiteet toteutetaan lähinnä paikallisesti. Eri maissa on päädytty erilaisiin lähestymistapoihin sen suhteen, kuinka yksityiskohtaisia kansallisia tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen asetetaan ja missä tavoitteet esitetään.

Hollannissa ja Tanskassa on luovuttu erillisestä kansallisesta pyöräily- ja kävelystrategias- ta. Tavoitteet esitetään muiden strategioiden osana. Kaupunkien ja alueiden strategiat sen sijaan ovat yksityiskohtaisia. Saksassa taas kansallinen strategia on olemassa, mutta se keskittyy toimenpiteiden kuvaamiseen yleisellä tasolla ja eri toimijoiden roolien tunnistamiseen sekä jatkotyön ja seurannan puitteiden rakentamiseen. Ruotsissa strategia on kansallinen ja toimet koskevat lähinnä Ruotsin tiehallintoa eli strategia on rakennettu lähinnä

oman toiminnan kehittämiseen. Esimerkkejä on kuvattu kappaleessa kaksi yksityiskohtaisemmin. Tässä on esitetty muutamia lisäesimerkkejä.

Uuden-Seelannin kansallinen pyöräily- ja kävelystrategia ”Getting there – on foot, by cycle” valmistui vuonna 2005. Strategiaa täydennettiin ministeriön toimesta vuonna 2006 toteutussuunnitelmalla. Tämä keskittyy erilaisten strategiaelementtien tukemiseen keskusjohtoisesti, jotta paikalliset kävely- ja pyöräilystrategiat laadittaisiin riittävän kokonaisvaltaisesti. Kansallisella strategialla on merkitystä muun muassa rahoituksen saamisessa kävelyä ja pyöräilyä edistäville toimenpiteille. Toimenpideohjelman kymmenen aloitetta ovat:

- tutkimuksen, seurannan ja arvioinnin toimintasuunnitelma,
- liikennesektorin linjausten arviointi,
- toimintasuunnitelma vuorovaikutukseen päätöksentekijöiden kanssa,
- informaatiokeskus,
- toimintasuunnitelma osaamisen kehittämiseen,
- kävelyn ja pyöräilyn mallikuntaohjelma,
- tieviranomaisten benchmarking -ohjelma,
- käyttäjäryhmäverkostojen ohjelman vahvistaminen,
- pitkämatkaisten pyöräverkostojen tutkimusohjelma ja
- kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvän koulutuksen ja kasvatuksen laajentaminen. (Boulter 2007.)

Brysselissä monimutkainen hallinnollinen ja kulttuurillinen rakenne sekä kaupungin sisällä että alueellisesti ja liittovaltiotasolla on ratkaistu palkkaamalla henkilö, jonka tehtävä on koordinoita vuonna 2005 valmistuneen pyöräilysuunnitelman toimenpiteitä. Koordinoijan tehtävänä on varmistaa että kaikki hallinnon tasot ottavat pyöräilyn edistämisen huomioon suunnittelussa ja päätöksenteossa. Hän myös järjestää vuosittain eri toimijat yhdistävän seminaarin. (Depoortere 2007.)

Englannissa pyöräilyn edistämisestä kansallisella tasolla huolehtii vuonna 2005 perustettu Cycling England. Sen tehtävänä on toteuttaa kansallista pyöräilypolitiikkaa. Taustalta löytyy Department for Transport (DfT), muita hallinnonalojen osastoja sekä pyöräilyjärjestöjä. Pyöräily- ja kävelystrategian laatiminen kuuluu edelleen hallinnolle, kuten myös rahoituskehyksistä päättäminen. Toimenpiteiden toteuttaminen, käyttöönotto ja alueen toimien koordinointi ovat Cycling Englandin tehtäviä. Rahoitus tulee osittain paikallisilta toimijoilta ja osaksi DfT:n kautta. (Department for Transport 2007.)

Tapahtuu tavoitteiden asettaminen sitten keskitetysti tai hajautetusti, pyöräily- ja kävelypolitiikan edistäminen vaatii jatkuvuutta. Jollakin toimijalla on oltava jatkuvasti resursseja käytettävissä edistämistyöhön. Laaja-alainen politiikka sisältää toimenpiteitä, jotka eivät perinteisesti kuulu julkisen sektorin osaamisalueeseen, kuten markkinointia. Englannissa asia on ratkaistu muodostamalla sekä kävelylle että pyöräilylle omat edistämisenorganisaatiot, joita valtio tukee. Suomessa hieman vastaavanlainen tilanne on liikenneturvallisuuden edistämisessä. Suomeenkin olisi mahdollista perustaa Liikenneturvan tyyppinen organisaatio tai Liikenneturvan tehtäviä olisi mahdollista laajentaa koskemaan turvallisuuden edistämisen lisäksi ympäristöystävällisen ja terveellisen liikkumisen edistämiseen.

4.3 Yhteistyö, vuorovaikutus, tiedon levittäminen ja lobbaus

Useissa Euroopan maissa ja kaupungeissa **pyöräilyä ja kävelyä markkinoidaan aktiivisesti**. Strategioiden ja suunnitelmien toteuttamiseen ja laatimiseen on otettu mukaan toimijat erittäin laajasti. Osassa maista ja kaupungeista yhteistyö ja markkinointi istuvat luontevasti käytössä olevaan mobility management -ajatteluun. Esimerkiksi Saksassa koko kansallinen pyöräilysuunnitelma on tehty laaja-alaisesti ja sen toteuttamisennäkökulmana on alusta saakka ollut yhteistyö, jonka puitteiden luomiseen on panostettu (kappale 3.2).

Pyöräilyä lobataan poliittisesti pyöräilyjärjestöjen toimesta, mutta myös hallinnon toimesta. Esimerkkejä ovat Katalonian alue Espanjassa sekä Englannin Cycling England ja Walk England **-organisaatiot**, joiden kautta eri hallinnon alat ja järjestöt yhteistyössä edistävät pyöräilyä ja kävelyä (Department for Transport 2007). Belgiassa on myönteisiä kokemuksia jopa pyöräilyn ja yksityisautoilun etujärjestöjen yhteistyöstä (Dehaye 2005).

Vuorovaikutteisesta suunnittelusta on olemassa useita hyviä esimerkkejä, joista tässä on esitetty yksi. Lontoossa pyöräverkon kehittäminen suunniteltiin yhteistyössä sidosryhmien kanssa siten, että sidosryhmät otettiin mukaan suunnitteluun jo erittäin varhaisessa vaiheessa²¹. Suunnittelu toteutettiin yksittäisille linkeille erikseen. Tarkasteltavia linkejä oli 275 kappaletta. Lopuksi tarkastelua tehtiin verkostona. Prosessiin kuului jokaisen linkin osalta tiedonkeräys muun muassa pyöräilyjärjestöiltä ja asukkailta, kenttätutkimus ja raportin laatiminen linkin kehittämisestä, jossa on esitetty muun muassa toimenpiteet kustannuksineen. Raporttiluonnokset käsiteltiin vielä arviointikokouksessa ennen niiden lopullista hyväksymistä. Menettelyllä pyrittiin varmistamaan, että muodostettavasta pyöräverkostosta tulee kattava ja käyttäjänäkökulmasta toteutettu. (Curtis 2007.)

Monissa eurooppalaisissa kaupungeissa vuorovaikutus eri tahojen kanssa hoidetaan **pyöräilyfoorumien tai vastaavien** välityksellä. Kielissä pyöräilyfoorumi on toiminut jo vuodesta 1988 saakka. Mukana toiminnassa on erilaiset järjestöt²², joukkoliikenteestä, pyöräilystä ja rakentamisesta vastaavat viranomaiset sekä muut toimijat, kuten poliisi, joukkoliikenneoperaattorit ja kaupungin markkinointiorganisaatio. Toimintaan kuuluu sekä fyysiseen ympäristöön vaikuttaminen että kampanjat ja kilpailut. (Todeskino 2007). Tilburgissa Hollannissa hieman vastaavantyyppinen foorumi on koottu järjestöistä ja liikenneinsinööreistä. Foorumilla oli selvä rooli kaupungin uuden pyöräilysuunnitelman tekemisessä. (van der Kloof 2007)

Pyöräilymatkailu on erityisesti alue, jolla voidaan tehdä **laaja-alaista yhteistyötä**. Saksassa pyöräreittejä on kaupallistettu kansallisesti ja kansainvälisesti. Reitit brändättiin 12 kokonaisuudeksi. Seudullisia reittejä on Saksassa noin 200 kappaletta. Tieto löytyy sekä internetin kautta että esitteestä ”Discovering Germany by Bike”, jossa on myös esitetty tietoa erilaisista pyöräilymatkailuun liittyvistä palveluista. Markkinoinnissa käytettiin apuna laajasti eri toimijoita ja kanavia, muun muassa matkailu- ja pyöräilylehtiä, Nestlen muropurkkien kylkiä, yrityksiä ja matkailujärjestöjä. (Bangel 2007.)

²¹ Käytetään nimeä ”CRISP process”

²² pyöräily, ympäristö, liikenne, yliopisto-opiskelijat ja seniorit

Yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa voi olla osittain kyse myös väärin luulojen korjaamisesta. UR Bike²³ -projektin tavoitteena oli edistää pyöräilyä kahdeksassa kaupungissa. Projektin aikana nousi esille, että kauppiaille oli melko vinoutuneista käsityksistä siitä, millaisia liikenne ratkaisuja asiakkaat ostosmatkoilla haluavat. Esimerkiksi Grazissa kauppiat arvioivat, että asiakkaista 58 % tulee autolla. Todellisuudessa luku oli 32 %. Edinburghissa puolet kauppiasta oli huolestuneita autopysäköintitilan riittävydestä. Asiakkaiden ensimmäinen liikenneaiheinen huoli oli kuitenkin liian kapeat jalkakäytävät. Kolmasosa asiakkaista nosti tämän ensimmäiseksi liikenneaiheiseksi ongelmaksi. (Böhmer 2007.)

4.4 Pysäköintipolitiikka osana pyöräilyn edistämistä

Laaja-alaisissa kansallisissa strategioissa on pyöräilypysäköinti nostettu tärkeäksi osaksi pyöräilyn kehittämisstrategiaa. Lisäksi monien edistyksellisten pyöräilykaupunkien strategioissa tai pyöräilyn edistämässä sillä on merkittävä rooli tai aiheesta jopa laadittu oma strategia. Esimerkiksi Malmö, Kööpenhamina, Tilburg ja Zürich ovat kaupunkeja, jossa pyöräpysäköintiä edistetään systemaattisesti. Epämiellyttävät pyöräpysäköintipaikat jäävät käyttämättä ja **pysäköinnistä voi muodostua pyöräilyn kasvun pullonkaula** (Jönsson 2007).

Hollannissa Tilburgin kaupungissa vuonna 2006 laadittu pyöräilypoliittinen suunnitelma on keskittynyt pyöräilypysäköintiin. Pyöräpysäköintiongelmien ratkaisuun on etsitty toimenpiteitä laaja-alaisesti. (van Est 2007.)

Kööpenhamissa tarve **erilliselle pyöräpysäköintistrategialle** tunnistettiin muutama vuosi sitten, mutta koska tilanne oli kriittinen, päädyttiin nopeisiin toimenpiteisiin strategian laatimisen sijaan. Strategia on tekeillä ja luonnoksessa on huomioitu pyöräpysäköinti liittyen seuraaviin toimintoihin: joukkoliikenne, asuminen, viihtymis- ja vapaa-ajan alueet, työ- ja opiskelupaikat, koulut ja päiväkodin, kaupat ja ostoskeskukset sekä muut alueet. Eri toiminnot aiheuttavat erilaista pysäköintitarvetta. Esimerkiksi vaatimukset pysäköintitapahtuman nopeudesta vaihtelevat. Tästä johtuen erilaiset pyöräpysäköintitavat sopivat erilaisiin paikkoihin. Kuten pyöräilyyn liittyen yleensä Kööpenhaminassa, tavoitteet pyöräilypysäköinnin kehittämiseksi on esitetty asukkaiden tyytyväisyyden kasvuna. Lisäksi on esitetty tavoitteita liittyen standardeihin ja lainsäädäntöön, kuten pysäköintinormeihin. Kööpenhaminassa on havaittu, että pyöräpysäköinti vaatii valvontaa siinä missä autopysäköintikin. (Jensen 2007.)

Malmössa vuonna 2000 laaditussa pyöräilyn kehittämisohjelmassa pyöräpysäköinnin kuntoon saattaminen tuotiin voimakkaasti esille. Sen seurauksena Malmössa on laadittu käsikirjat erikseen pyöräilyn ulko- ja sisäpysäköinnin suunnittelua varten. **Pyöräpysäköinti on osa rakennusnormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalla.** Normi perustuu hollantilaiseen ajatteluun, jonka mukaan 24 prosenttia matkoista pyöräiltäisiin. Niitä rakennusten haltijoita, joiden pysäköintimahdollisuudet ovat puutteelliset, on lähestytty kirjeitse. Pyöräpysäköintipaikat on lisäksi viety kartta- ja valokuvatietokantaan. Uusien asemien rakentamisessa on pyöräpysäköinti huomioitu kattavasti. (Jönsson 2007.)

²³ Maximising the Urban Integration of Bicycles

Pyöräilypysäköinnin järjestämiseen liittyviä vaatimuksia on viety rakennusmääräyksiin myös Saksassa. Kansallisten määräysten soveltaminen on Saksassa jätetty alueille, joten liitovaltioiden välillä on merkittäviä eroja vaatimustasossa (Wolfgang 2007).

Thomas Krag (2007) on analysoinut läpi kymmenen kaupungin, alueen tai valtion pyöräpysäköintinormit. Kaupungit ja alueet sijaitsivat Ruotsissa, Sveitsissä, Norjassa, Tanskassa ja Saksassa. Kansalliset normit olivat Hollannin. Taulukossa 3 on esitetty yhteenveto eri toimintoihin liittyvistä vaatimuksista. Lisäksi Krag on muodostanut laskentatapoja pyöräpysäköintitarpeen määrittämiseen.

Taulukko 3. Esimerkkejä pysäköintinormien vaatimuksista eri eurooppalaisissa kaupungeissa, alueilla ja valtioissa (Krag 2007).

Toiminto, alue tai rakennustyyppi	Vaatus (paikkaa/yksikkö)
Asuinalueet	1–3 /talous
Nuorten asunnot	1–2,2 /talous
Iäkkäiden asunnot	0,3–1,25 /talous
Päivähoitokeskukset ja päiväkodit	0,1–0,5 /lapsi tai 0,2 /työntekijä
Koulut ja opetuskeskittymät	useita lähestymistapoja, tyypillisesti 0,3–0,8 /oppilas tai opiskelija
Sairaalat	0,1–0,5 paikkaa /peti tai 1–4 paikkaa /100 m ²
Kaupat ja kauppakeskukset	0,4–8 /100 m ² (myös 20–40 /100 metriä katua)
Toimistot	0,5–4 /100 m ²
Teollisuus	0,2–4 /100 m ² tai 0,25 /työntekijä
Hotellit ja ravintolat	useita erilaisia lähestymistapoja: 2–4 /100 m ² 0,1–0,2 /istuinpaikka (tai peti) 0,1–0,2 /huone (hotelleissa)
Muut palvelut (terveydenhoito, julkinen hallinto, huoltoliikkeet)	2–3 /100 m ² tai 0,1–0,2 /työntekijä
Kulttuuri ja viihde	0,05–0,4 /katsoja
Kuntoilu ja urheilu	0,05–0,4 /osallistuja tai katsoja
Muu	0,1–0,4 /vierailija tai 0,1–4 /1000 m ²

Pyöräpysäköintipaikkojen käytettävyyttä voidaan lisätä viemällä **tieto pyöräkarttoihin tai internetissä toimiviin reittioppaisiin**. Reittioppaat tai -kartat voidaan suunnitella siten, että mukana on muutkin pyöräilyyn liittyvät palvelut. Lisäksi reittioppaissa voidaan huomioida pyöräilyn erilaiset tavoitteet. Toisin sanoen käyttäjä voi valita reitityksen haluamillaan kriteereillä, kuten lyhin reitti tai puistoalueiden läpimenevä viihtyisämpi reitti. Esimerkiksi Münchenin reittioppaassa on tämä valinnanmahdollisuus. (Anneck 2007.)

4.5 Pyöräilyn etujen tunnistaminen

Pyöräilyllä ja kävelyllä on paljon myönteisiä ympäristö-, turvallisuus- ja terveysvaikutuksia, jotka tulee tunnistaa ja käyttää aktiivisesti pyöräilyn edistämiseksi. Pyöräilyn edistämistoimenpiteillä saavutettaville eduille on monesti laskettu hinta. Esimerkiksi Hollannissa on tarkasteltu seuraavien asioiden vaikutuksia:

- terveysvaikutukset,
- päästöt (CO₂, NO_x, SO₂),
- ajokustannukset/km autolla ja pyörällä,
- verotulot,
- ajansäästö,
- turvallisuus,
- melu ja
- hajut. (Nijland 2007.)

Taulukossa 4 on esitetty taulukko Bernard Dehayen (2007) artikkelista, jossa on kolmen norjalaisen kaupungin osalta arvioitu kävely- ja pyöräilyväyläinvestointien hyötyjä- ja kustannuksia. Hyöty-kustannussuhde vaihtelee riippuen tutkimuksesta, mutta Dehaye arvioi joka tapauksessa **hyödyn olevan 4-5-kertainen pyörä- ja kävelyteihin sijoitettuun investointiin nähden**. Kiinnostavaa tarkastelussa on vaikutusten tarkastelemisen laajuus. Tällä osa-alueella on tehty tutkimusta viime vuosina, jotta muun muassa kävelyn ja pyöräilyn sosiaaliset, psykologiset ja fyysiseen aktiivisuuteen liittyvät tekijät saataisiin esille. Pyöräilyn ja kävelyn terveysvaikutukset ovat merkittävä niiden edistämisen argumentti, jonka kokoluokka tulee kuvata jo strategiatasolla.

Taulukko 4. Arvio kävely- ja pyörätieverkostoinvestointien hyödyistä ja kustannuksista Hokksundissa, Hamarissa ja Trondheimissä yksikkönä miljoona norjan kruunua. Laatumishetkellä 1 NOK = 0,1242 euroa. (Dehaye 2007.)

Hyöty- ja kustannuskomponentit	Hyödyt ja kustannukset [milj. NOK]		
	Hokksund	Hamar	Trondheim
Kävely- ja pyöräilyteiden edut (nykyinen arvo)			
Onnettomuudet (arvioitu, että ei muutosta)	0	0	0
Matka-aika (arvioitu, että ei muutosta)	0	0	0
Nykyisten kävelijöiden vähentynyt turvattomuus	4,2	2,7	107,6
Nykyisten pyöräilijöiden vähentynyt turvattomuus	9,5	6,1	398,2
Tulevien kävelijöiden vähentynyt turvattomuus	0,5	0,4	13,7
Tulevien pyöräilijöiden vähentynyt turvattomuus	3,5	2,3	100,7
Lasten koulukuljetusten vähentyneet kustannukset	2,6	1,1	3,6
Vähentyneet kustannukset liittyen vähemmän vakaviin sairauksiin ja lyhytaikaisiin poissaoloihin	16,7	35,4	269,2
Vähentyneet kustannukset liittyen vakaviin sairauksiin	97,7	206,6	1572,4
Motorisoidun tieliikenteen vähentyneet ulkoiset kustannukset	9,4	20,0	124,4
Työntekijöiden vähentyneet pysäköintikustannukset	9,5	34,6	433,4
HYÖDYT YHTEENSÄ	153,7	309,1	3023,3
Kävely- ja pyöräteiden kustannukset (nykyinen arvo)	23,6	15,8	600,0
Pääomakustannukset	1,6	1,0	39,5
Verokustannustekijä, 20 % pääomakustannuksista	5,0	3,4	127,9
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ	30,2	20,1	767,4
Hyöty-kustannussuhde	4,09	14,34	2,94

Havainnollistavia tapoja kuvata pyöräilyn hyötyjä yksinkertaistaen on esimerkiksi Gurdun Uranichin (2008) käyttämä esimerkki BYPAD -seminaarissa. Hän esittää liikenteen aiheuttamista kuolemista Itävallassa, Sveitsissä ja Ranskassa seuraavaa:

- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet: 7 217 kpl
- liikenteen aiheuttamista päästöistä johtuvat kuolemat: 28 000 kpl
- liikkumattomuuden aiheuttamat kuolemat: 58 000 kpl

Tanskan kolmanneksi suurin kaupunki Odense²⁴ voidaan nostaa esille esimerkkinä pyöräilyn edistämiprojektin vaikuttavuudesta. Odensessa toteutettiin nelivuotinen projekti, johon käytettiin rahaa 2,6 miljoonaa euroa. Projektin osana toteutettiin yli 50 alaprojektia. Mukana oli fyysisen liikenneympäristön kehittämistä, pyöräilyn sääntöjen ja oikeuksien muuttamista kaupunkiympäristössä sekä kampanjointia ja markkinointia eri kohderyhmille, kuten lapsille ja koululaisille, työpaikoille, senioreille, poliiseille ja kunnan kotityöntekijöille. Osa toimenpiteistä koski myös kävelyä. (Lumholdt 2005.)

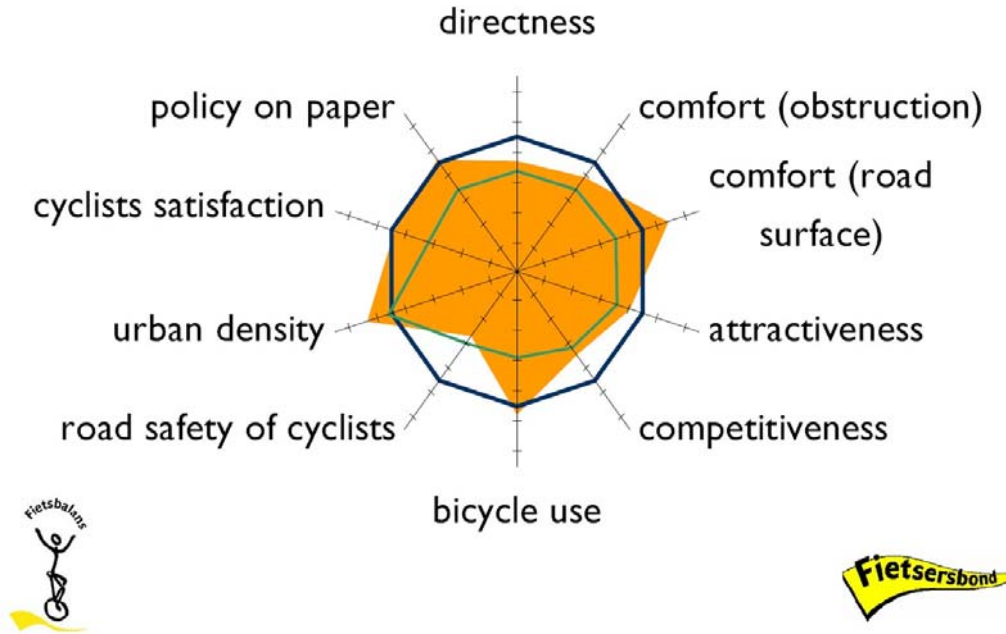
Projektin tuloksena oli, että pyöräiliikenteen määrä kasvoi 20 % ja päätyi tilanteeseen, jossa joka neljäs matka pyöräillään. **Pyöräilyonnettomuuksien määrä väheni 25 %, koska pyöräilijöiden näkyvyys liikkujaryhmänä kasvoi.** Arviolta neljä miljoonaa euroa säästettiin terveystuloissa. Eli toteutetun **mittavan projektin kustannukset säästettiin jo terveystuloissa.** Lisäksi projektilla oli muun muassa ympäristövaikutuksia. (Lumholdt 2005.)

4.6 Pyöräilyn laadun ja houkuttelevuuden arvioiminen

Pyöräilyn käyttömääriin vaikuttaa sen houkuttelevuus kulkutapana. Pyöräilyn laadun mittaamista voidaan tehdä esimerkiksi pyöräilyinfrastruktuurin osalta, kaupungin pyöräilyjärjestelmän osalta tai laatua voidaan arvioida kokonaisvaltaisesti arvioimalla politiikkaa ja suunnittelua, toimenpiteitä ja vaikutuksia.

Hollannissa Fietserbond on kehittänyt kaupungin pyöräilyn tilaa kuvaavan lähestymistavan ”Fietsbalans”. Mittaukseen käytetään kyselyitä asukkaille ja kunnan virkamiehille, infrastruktuurin mittaamismenettelyä ja analysoidaan tilasto- ja kartta-aineistoja. Hollannissa on vuosina 2000–2004 arvioitu 130 kaupunkia. Arviointityökalun dimensiot on esitetty kuvassa 6. Tietoja on käytetty muun muassa poliittisessä keskustelussa ja toimintalinjojen työstämisessä. (van der Steenhoven 2007.)

²⁴ 185 000 asukasta



Kuva 6. Kaupungin pyöräilyn tilaa kuvaavan lähestymistavan Fietsbalansin mittausdimensiot (van der Steenhoven 2007).

Yli sadassa eurooppalaisessa kaupungissa tai alueella on käytetty jatkuvasti kehitettävää BYPAD (Bicycle Policy Audit) -menettelyä. Suomessa nk. BYPAD-kaupunkeja ovat Helsinki, Jyväskylä, Tampere, Hyvinkää, Kerava ja Turku. Järjestelmä perustuu kansallisiin koulutettuihin auditointeihin, jotka arvioivat menettelyn mukaisesti paikallisen tai alueellisen pyöräilyn edistämisen kokonaisuuden. Menettely perustuu laatujohtamisen oppeihin. Pyöräilypolitiikan tasapainoisuutta arvioidaan yhdeksällä osa-alueella:

- suunnittelua eli pyöräilypolitiikkaa:
 1. käyttäjien tarpeet,
 2. johtaminen ja koordinointi,
 3. paperilla oleva politiikka,
 4. keinot ja henkilöstö,
- käytännön toimia:
 5. infrastruktuuri ja turvallisuus,
 6. informaatio ja koulutus,
 7. edistäminen ja kumppanuus,
 8. tukevat toimet,
- vaikutuksia:
 9. pyöräilypolitiikan seuranta ja vaikutukset. (Asperges 2007.)

Kehitystasoja BYPAD -ajattelussa on neljä:

- ad hoc -toiminta: tarpeen mukaan ja vain silloin.
- eristynyt -lähestymistapa: itsenäisesti niin hyvin kuin osaamme.
- järjestelmä -lähestymistapa: pyöräilyjärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena ja yhteistyössä eri ryhmien kanssa, mutta edelleen lähinnä projektilähtöisesti ja rahoituksen jatkuvuuden näkökulmasta epävarmuudessa.
- integroitu -lähestymistapa: jatkuva kehittyminen, liikkujien tarpeiden systemaattinen seuraaminen, merkittävä ja pysyvä rahoitus sekä yhteistyö muiden politiikan alojen ja strategisten toimijoiden kanssa (Bastiaens & Vande Walle 2007.)

Sen lisäksi, että BYPAD tarkastelee ketjua laajasti suunnittelusta toteuttamisen kautta seurantaan ja vaikutuksiin, se on laaja-alainen myös auditoinnin kohderyhmien osalta. Kyselyiden kautta kerätään tietoa sekä poliitikoilta, virkamiehiltä että käyttäjäryhmiltä. Monitorointi tehdään 3-4 vuoden välein. (Asperges 2007). **BYPAD** -menettelyä ei ole käytetty kansallisesti, mutta arvioitavia **osa-alueita voidaan käyttää tarkastuslistana kansallista pyöräily- ja kävelypolitiikkaa laadittaessa**. Lisäksi kansallisen kävely- ja pyöräilypolitiikan tavoitteeksi voidaan pitkällä aikavälillä asettaa integroitu -lähestymistapa, eli BYPAD -ajattelun mukainen korkein kehitystaso.

Wienissä on kehitetty pyöräverkoston laadun mittaamista. Projektissa kiinnostavaa ovat laadun kriteerit, jotka antavat eväitä myös verkoston kehittämiseen. Kriteerit on esitetty taulukossa 5. (Pfaffenbichler et al. 2007.)

Taulukko 5. Ehdotus pyöräverkoston laadun kriteereistä ja mittareista (Pfaffenbichler et al. 2007).

Kriteeri	Mittari
Subjekttiivinen turvallisuus	Pyöräilyinfrastruktuurin olemassaolo Autoliikenteen määrä Pysäköidyt ajoneuvot Risteyksien määrä ja tyyppi Pyöräinfrastruktuurin leveys Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kohtaaminen
Sosiaalinen turvallisuus	Ihmisten määrä tiellä Valaistus
Melu ja päästöt	Melupäästöt
Rakennetun ympäristön ominaisuudet	Puut ja viheralueet Rakennetun ympäristön rakenne Käytön moninaisuus
Infrastruktuurin mukavuus	Pinnan tyyppi Karkeus Suoja sääolosuhteilta

Kööpenhaminassa asukkaat ovat tyytyväisyyskyselyn perusteella olleet tyytymättömiä kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon. Tilanteen muuttamiseksi on tutkittu mahdollisuutta ottaa miellyttävyyden arviointi mukaan kunnossapitostrategian seurantaan. Miellyttävyydskriteerin lisäämiseksi on tutkittu kolmea vaihtoehtoista tapaa mitata miellyttävyyttä päällysteen kuntoa analysoimalla. Kaikki menettelyt ovat potentiaalisia ja jokin niistä valitaan käyttöön. (Jensen & Arshadi 2007.)

Pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräverkon toimivuutta voidaan lisätä useilla toimenpiteillä. Kööpenhaminassa on esimerkiksi kehitetty nk. pyöräilyn ”maanteitä”, jossa tavoitteena on 20 km/h nopeus ja vihreä aalto pyöräilijöille. Useissa kaupungeissa, kuten Münchenissä on tavoitteeksi asetettu rajoittaa autoliikenteen nopeus 30 km/h:ssa, jos pyöräliikenteelle ei ole omaa kaistaa tai väylää. Yleisesti väylistä pyritään muodostamaan toimiva reitistö.

LÄHDELUETTELO

- Alzubaidi Hossein. 2007. Vägverkets uppdaterade cykelstrategi. Transportforum 2007. 10-11.2007 Januari i Lindköping.
<http://www.vti.se/epibrowser/Webbdokument/Transportforum/TP-forumreferat%202007/Session%205.2.pdf>
- Annecke Rolf. 2007. The Munich City Map for Bikers – Bicycle Routes in Munich. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Asperges Tim. 2007. BYPAD: Auditing cycling policy by total quality management – more than a beauty contest. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Bangel Gabi. 2007. “Discovering Germany by Bike” – National and international Commercialisations of German cycle routes. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Bastiaens Jeroen & Vande Walle Stefaan. 2007. BYPAD: More Quality for Bicycle Traffic. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- BMVBS (Federal Ministry of Transport, Building and Housing). 2002. National Cycling Plan 2002-2012. Ride your bike! Measures to Promote Cycling in Germany. A Federal Government Report. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=YFGDITZ2>
- Böhmer Thomas. 2007. Customer Cyclist – Cycle Promotion for Shopping Trips in Dresden (UrBike Framework). Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Boulter Roger. 2007. New Zealand – National Strategy into Local Best Practice. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Bracher Tilman & Reichel Doris. 2007. Germanys National Website on Bicycling www.nrvp.de – Its Effects on Cooperation, Information and Encouragement. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- City of Copenhagen. 2002. Cycle Policy 2002-2012. City of Copenhagen, Building and Construction Administration, Roads and Parks Department .
<http://www.gmfus.org/doc/Copenhagen%20Cycle%20Policy%202002-2012.pdf>
- Curtis Robert. 2007. Delivering a World Class Cycle Network Through Early Stakeholder Involvement. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Dehaye Bernard. 2005. Maximizing common interests between car lobbies and cyclists. Velo-City 2005 Dublin, Conference Proceedings.
- Dehaye Bernard. 2007. Investing in Cycle Track Networks may prove quite profitable. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.
- Department for Transport. 2007. Cycling policy: an overview.
<http://www.dft.gov.uk/pdf/pgr/sustainable/cycling/cyclingpolicyoverview>

Depoortere Frank. 2007. Making different levels of decision-making work together towards a bicycle-friendly city. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

ECMT (European Conference of Ministers of Transport). 2004. National Policies to Promote Cycling. <http://internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/04Cycling.pdf>

Fietsberaad. 2006. Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities. Publication no. 7. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Publication%207%20Continuous%20and%20integral.pdf>

Fryslan Province. 2008. Shared Space. Room for Everyone. A new vision for public space. http://www.shared-space.org/files/14445/SharedSpace_Eng.pdf
<http://www.vti.se/epibrowser/Webbdokument/Transportforum/TP-forumreferat%202007/Session%205.2.pdf>

Jensen Niels & Arshadi Mohammad. 2007. Improving Comfort on Copenhagen Cycle Tracks. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Jensen Niels. 2007. Copenhagen Cycle Parking Strategy. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Jönsson Leif. 2007. Bicycle Parking in Malmö. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Krag Thomas. 2007. Predicting the need for bicycle parking. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Liikenne ja viestintä 2013. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2010-2013. Ohjelmia ja strategioita 1/2009. <http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/821144>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2008. Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008. <http://www.lvm.fi/files/1708.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007. Liikenne 2030 – Suuret haasteet, uudet linjat. Ohjelmia ja strategioita 1/2007. <http://www.mintc.fi/files/1708.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010. Ohjelmia ja strategioita 8/2005. http://www.mintc.fi/files/OS8_2005.pdf

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2003. Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Ohjelmia ja strategioita 2/2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2001a. Kävely osaksi liikennepolitiikkaa – ehdotus kävelypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2001

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2001b. Joukkoliikenne – houkutteleva vaihtoehto. Ohjelmia ja strategioita 2/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2001c. Uutta pontta pyöräilyyn. Ehdotus pyöräilypolitiiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2000a. Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025. Ohjelmia ja strategioita 1/2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2000b. Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma 2001–2005. Ohjelmia ja strategioita 2/2000.

London Peter. 2007. Promoting a cycle-friendly Climate in NRW – A top down Strategy for 20 years. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Lonhard Michael. 2007. The Munich Cycling Infrastructure – The Backbone of the Munich Bicycle Transportation Strategy. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Lumholdt Henrik. 2005. Odense – National Cycle City of Denmark. Velo-City 2005 Dublin, Conference Proceedings.

Magnusson Bertil. 2007. Bilaga till den nationella cykelstrategin, 2007-10.
http://www.vv.se/filer/42421/bilaga_forslag_cykelstrategi_2007_10.doc

Matkailun edistämiskeskus. 2009. Pyöräilymatkailun kehittämissstrategia 2009-2013.
[http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Pyöräilymatkailun_strategia](http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Pyöräilymatkailun_strategia)

Myllärniemi Katariina. 2005. Suomalainen kävely- ja pyöräilypolitiikka 2005–2010. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisematon muistio 15.4.2005.

Nijland Hans, Onrust Nadine & van Wee Bert. 2007. Costs and Benefits of Cycling in the Netherlands. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Pfaffenbichler Paul, Tadej Brezina & Mungunbayar Bat-Ochir. 2007. Measuring the Quality of the Viennese Bicycle Network. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Spolander Krister & Dellensten Bo. 2003. Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Uppföljning av Vägverkets Nationella strategi, avsiktsförklaring och handlingsplan. Slutrapport 2003.
http://www.vv.se/filer/3350/slutrapport_cykelstrategin2003-07.pdf

Todeskino Peter. 2007. Kiel Cycling Forum. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Uranitsch Gurdun. 2008. Integrated approach to increase cycling policy. BYPAD – seminar Tartu 19th of September 2008.

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 6. päivänä marraskuuta 2008.
http://www.tem.fi/files/20585/Selontekoehdotus_311008.pdf

Utzmann Iris. 2007. Local Mobility in Cities as Living Space. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Vägverket. 2000. Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Publikation 2000:8.
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1994/2000_8_nationell_strategi_for_okad_och_saker_cykeltrafik.pdf

van der Kloof Angela. 2007. Cooperation and Communication: A new Cycle plan for the City of Tilburg.

van der Steenhoven Hugo. 2007. The Fietsbalans (The Cycle Balance). Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

van Est Paul. 2007. Good Bicycle Park Facilities, an essential Part of local Cycle Plan. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

VenW (Ministerie van Verkeer en Waterstaat). 2009. Cycling in the Netherlands.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

Walter Urs. 2007. BYPAD – Case 1. City of Zurich. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Wolfgang Bohle. 2007. Bicycle Parking and Building Regulations: How to improve Bicycle Parking Facilities at Construction Projects. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.