Pyöräily-ystävällisyyskartoitus Sevillan kaupungista

Esa Rantakangas **14.11.2011 Versio 1.1**

Sisällysluettelo

1 Perustietoja....3
1.1 Hyvät kelit ja tasainen maasto?....3
1.2 Mikä oikeasti vaikuttaa pyöräilyn suosioon?....4
2 Pyöräteiden yleinen käytettävyys....6
3 Turvallisuus....8
4 Pyöräteiden kattavuus....10
5 Reunakivet....15
6 Esteet....16
7 Puolenvaihdot....18
8 Vinkkelimutkat....19
9 Korkeusprofiilit....19
10 Ajoratamaalaukset....20
11 Näkemäesteet....23
12 Viitoitus....24
13 Kaistat....25
14 Alikulut....25
15 Erottelu....27
16 Värillinen pinnoite....28
17 Sileä pinnoite....28
18 Risteysten selkeys....29
19 Pyöräteiden yksisuuntaisuus....31
20 Yksisuuntaista katua vastavirtaan....34
21 Pyöräilijöiden liikennevalot....35
22 Pyöräteiden valaistus....36
23 Pyörätaskuja käytössä....36
24 Kiihdytys/poistumiskaistat....36
25 Pyöräilijän moottoritiet....36
26 Pyörien parkkeeraus 36
27 Kaupunkipyörät....38
28 Pyöränkuljetus junassa/bussissa....39
29 Pyöränvuokraus....39
30 Vapaa-ajan pyöräily....39
31 Kävelykadut....42
32 Sillat....44
33 Pyöräilytempaukset....46
33.1 Ciclovia-tapahtuma Sevillassa....46
33.2 Polkupyöräparaati....48
34 Pyöräilykartat ja -reitit....50
35 Yhteenveto....51
35.1 Onnistunut projekti....51
35.2 Mitä kannattaa tuoda Suomeen?....53
35.3 Mitä maksaa?....53
36 Pyöräily-ystävällisyyden pisteytys....55

1 Perustietoja

- Asukasluku on n. 700 000, koko talousalueella 1,3 milj. Espanjan 4 suurin kaupunki.
- Pyöräteitä on kaikkiaan olemassa n. 120 km, joista n. 80 km on vihreää pyörätietä.
- Kaupunkipyöriä on 2500 kpl 250 asemassa, tulossa lisää
- Pyörätiet ovat maksaneet n. 32 milj €, kuljettavat 66 000 ihmistä päivässä
- Yksilinjainen metro on maksanut 600 milj €, kuljettaa päivässä 40 000 ihmistä
- Kilometri moottoritietä maksaa Sevillassa 6 milj €

1.1 Hyvät kelit ja tasainen maasto?

Sevilla sijaitsee Espanjassa Andalusiasssa noin 120 km Välimeren rannalta pohjoiseen, suunnilleen Gibralttarin pohjoispuolella. Kaupunki on sen verran kaukana merestä, että se ei ole rantalomakohde, mutta vanhana ja historiallisena kaupunkina se on kuitenkin tärkeä hallinnollinen keskus ja suosittu matkailukohde. Ilmastoltaan kaupunki on kesäisin jo tukalan kuuma, sillä meren viilentävä vaikutus ei paljoa tunnu. Kaupunki sijaitsee pienen joen varrella, joten jokiristeilyjäkin voi harrastaa. Uimaan vesi ei suuremmin houkuttele, ainakaan kaupungin kohdalla, vaikka joella sijaitsivat niin melontakeskus kuin soutustadionkin. Tällä kertaa olin kaupungissa Velo-City -pyöräilykonferenssin vuoksi, joten kaupungin pyöräilyoloista oli tarkoitus ottaa selkoa niin luennoilla kuin pyörän satulastakin. Varasin pyörän seminaarin järjestäjiltä maksimiajaksi, eli koko viikoksi. Kaikkiaan vietin tällä Espanjan tutkimusmatkallani 2 viikkoa, liikkuen pyörällä, jalan sekä junalla. Sevillan lisäksi tutustuin Välimeren rannikolla Alicanten kaupunkiin.

Kuva 1: Joki on oleellinen osa Sevillan keskustaa.

Meillä Suomessa pidetään kiven kovaan kiinni väitteestä, että pyöräilykaupungissa täytyy aina olla tasainen maasto ja hyvät säät, eivät ihmiset viitsi muuten pyöräillä. Lentokoneen laskeutuessa auringonlaskun aikaan hienoon kesäiltaan lentäjä kertoi lämpötilan olevan + 23 astetta (maaliskuun 19), ja siitä säät vielä selvästi lämpenivät viikon mittaan. Ensimmäinen ehto ainakin täyttyi erinomaisesti. Myös toinen ehto maaston tasaisuudesta täyttyi hyvin. Vuoristot jäivät taakse koneen loppulähestymisen aikana ja Sevillan jokivarteen sijoittuva kaupunki on hyvin tasainen – ainakin peruspyöräilijän toimintaalueella. Täällä pitäisi siis olla huikeita pyöräilijälukuja, vaan kuinka on todellisuudessa? Viisi vuotta sitten pyöräilyn kulkutapaosuus oli vaivaiset 0,2 %. Jälleen kerran jouduin heti kättelyssä toteamaan, ties monennenko kerran, että käsitykset hyvien säiden ja maaston tasaisuuden aikaansaamasta pyöräilyhysteriasta ovat pelkkää harhaa.

1.2 Mikä oikeasti vaikuttaa pyöräilyn suosioon?

Pyöräilyn suosioon vaikuttavat tyystin muut asiat, kuten Sevillassakin on viime vuosina oivallettu. Sää ja tasaisuus ovat vain hyvin lievästi myötävaikuttavia tekijöitä. Oleellisinta pyöräilyn suosion kasvussa on helpon, selkeän, esteettömän, turvallisen ja riittävän nopean pyöräilyn mahdollistavan liikenneinfran rakentaminen, jota tukee hyvä ja selkeä liikennesäännöstö. Pyöräväyliä täytyy myös käytännössä olla monen tasoisia, että jokainen pyöräilijä pystyy ainakin ajoittain ajamaan juuri itselle sopivalla väylällä. Hyvä väylästö viimeistellään viihtyisyydellä ja pyöräilijöille sopivilla palveluilla. Näistä muutama asia on Sevillassa onnistunut hyvin, monissa on vielä paljon tekemistä; erityisesti selkeydessä, esteettömyydessä ja nopeusalueessa on valittu väärä taktiikka.

Kuva 2: Tyypillistä pyöräily-ympäristöä Sevillassa. On tasaista ja lämmintä, sekä paljon jokivartta seuraavia virkistysalueita. Kuvassa näkyy myös standardi 2,5 m leveä pyörätietyyppi, jollaisia ovat melkein kaikki kaupungin pyöräväylät. Sevillassa siis joko on tällainen pyörätie, tai sitten ei ole pyörätietä lainkaan. Suomalaisia kevytväyliä ei täällä käytännössä käytetä lainkaan.

Sevillasta on tehty pyöräilykaupunki hyvin nopeasti. Vuoden 2006 jälkeen on rakennettu koko pyörätieverkosto, lähes 120 km. Kulkutapaosuus on noussut alun 0,2 prosentista reilusti yli 6 prosenttiin. Erikoisuutena on se, että käytössä on oikeastaan vain yksi ainut työkalu pyöräliikenteen ohjaamiseen; vihreä jalankulusta eroteltu kaksisuuntainen pyörätie. Tätä aluksi suuresti kummastelin, koska olisi ilman muuta olettanut, että käytössä olisi ollut myös pyöräkaistoja ja nykyään jo aika yleisesti niihin liittyviä pyörätaskuja, sekä runsain mitoin yksisuuntaisia pyöräteitä. Pyörätiet oli kuitenkin tehty kauttaaltaan aivan samanlaisiksi ja tasalaatuisiksi. Periaatteessa runkoverkoksi ja ensi vaiheessa rakennettavaksi oli määritelty 35 km pyörätiestä, mutta laadultaan ne eivät mitenkään erottuneet muista. Edes kriittisiin kohtiin risteyksissä ei oltu tehty odotustiloja tai levennyksiä, mikä häiritsi suuresti liikennettä jo pikku ruuhkissa.

Havainto vain yhdestä käytössä olevasta rakennustekniikasta ei herättänyt kovin suuria toiveita. Alkutilanne näytti paljolti samalta kuin Suomessa, jossa käytössä on valtaosassa kaupunkeja vain yksi 1960-luvulta peräisin oleva yhdistetyn kevytväylän muotti, jota käytetään joka paikassa, sopi se sitten tilanteeseen tai ei. Vaikka tämä Sevillan pyörätiemuotti oli huomattavasti parempilaatuinen, tällainen jääräpäisyys ei koskaan lupaa hyvää. Oikeissa pyöräilykaupungeissa käytetään aina lukuisia eritasoisia ja erilaisia pyöräväylätyyppejä hallitusti ja saumattomasti yhteen linkitettynä, aivan kuten autoliikenteellekin on lukuisia eri tasoisia väyläratkaisuja. Vihreä pyörätie oli kuitenkin kaunista ja sitä pitkin pääsi kiertämään melkein koko kaupungin, joten mielenkiintoisia pyöräilypäiviä oli edessä.

Espanjalaisittain Sevilla on maan parhaita pyöräilykaupunkeja Barcelonan lisäksi. Velo-city -konferenssi on järjestetty Barcelonassa vuonna 1997, joten kaupunki on ainakin silloin ollut pyöräilyolojen kehittämisessä aktiivinen. Espanjasta puhuttaessa kannattaa myös mainita Mallorcan saari, jossa on viime vuosina panostettu vahvasti polkupyöräturismiin ja pyöräilyolojen kehittämiseen, ja se onkin erinomainen paikka talvipyöräilyyn hyvien kelien ja vaihtelevan maastonsa vuoksi.

Kuva 3: Myös kantti-kertaa-kantti -tekniikka oli selvästi näkyvissä, mikä paljasti heti kättelyssä, että pyöräilystä ei syvällisemmin ymmärretä.

2 Pyöräteiden yleinen käytettävyys

Tässä asiassa Sevillassa ei ole onnistuttu kovinkaan hyvin, kun ottaa huomioon, että puhtaalta pöydältä olisi voinut saman tien rakentaa toimivampaakin. Moka on tullut jo määrittelyvaiheessa, kun käyttöön on valittu vain yksi keskiverto pyörätietyyppi, jonka kapasiteetti ei riitä vilkkaille pääväylille. Määrittelyvaiheessa on haluttu toteuttaa pyörätiejärjestelmä, joka on kaksisuuntainen, kapea ja riittävän hidasvauhtinen (perusteltu turvallisuudella). Tällainen kuulema mahdollistaa kaikkien kaupunkilaisten pyöräilyn. Jäin kyllä miettimään, miksi selkeä, yksisuuntainen ja nopea reitistö ei tätä mahdollistaisi? Rakenteellisilla ratkaisuilla on paikoin tietoisestikin haluttu pudottaa pyöräilynopeuksia hankalissa paikoissa. Pyörätien prioriteetti ei luonnollisestikaan uudessa pyöräilykaupungissa ole kovin korkealla, ja siksi pyörätiet luonnostaankin tuppaavat kiertämään paljon kaikenlaisia kaupunkirakenteita. Edellä mainitut tekijät yhteenlaskettuna laskevat selvästi reitistön käytettävyyttä. Rentoon, tasaisen tappavaan työmatkapyöräilijän matkantekoon ei pääse kuin muutamilla suorilla ja rauhallisilla osuuksilla. Muualla ajaminen vaatii jatkuvaa huomattavaa tarkkaavaisuutta ja ajolinjojen täsmällistä noudattamista, sekä käytännössä pahimpien syheröiden oikomista pyörätien ulkopuolelta, varsinkin jos mutkissa on vastaantulevaa liikennettä.

Kuva 4: Kierrä kioski, ole hyvä!

Autoliikenne ja perinteiden vaalinta menee yhä selvästi polkupyörien liikennejärjestelmän edelle. Tästä syystä pyörätie kiertää tiukoilla mutkilla lehtikioskit ja monet muutkin varsin kevytrakenteiset esteet. Ongelmana on myös kapeus vilkkaimmissa kohdissa, väylät on haluttu pitää väkisin siisteinä, tasaleveyksisinä ja hidasvauhtisina. Sevillassa pyöräillessä olo on monin paikoin kuin ajelisi lasten liikennepuistossa. Kaksisuuntaisen pyörätien leveys on 2,5m, mikä vaatisi toimiakseen riittävät turvavyöhykkeet väylän reunoille. Nykyisellään omaa kaistaa on vaikea säilyttää mutkissa, koska heti väylän vieressä on paljon esteitä, kuten tolppia, jotka syövät leveyttä, eikä ohjaustangolla uskalla haukata yhtään asfaltin ulkopuolelta.

Kyseinen 2,5 m leveys jalankulusta erotellun kaksisuuntaisen pyörätien leveydeksi on aivan minimi, millä voidaan edes harkita minkäänlaista pyöräliikennettä tasamaalla hidasvauhtisissa paikoissa. Sekin vaatii aina toimiakseen selkeät, riittävän suuret ja hyvin hoidetut reuna-alueet; metriä lähemmäksi asfaltin reunaa ei saa tulla yksikään puun oksa tai tolppa. Oikea työmatkapyöräilyyn tehty kaksisuuntainen pyöräväylä, jossa voi turvallisesti ajaa työmatkapyöräilijän nopeusalueella (25-35 km/h) ja ohituksetkin ovat mahdollisia, vaatii leveyttä lähemmäs 4 m. Tällaisiahan Hollannissa paljon käytetään. Ne ovat niin leveitä, että niissä voisi ajaa hyvin autollakin. Myös Oulun ”pyöräilyihme” perustuu pitkälti noihin 4m levyisiin puistomaisiin autoliikenteestä erillään kulkeviin runsaslukuisiin kevytväyliin, jotka alkavat toimia jo hiukan pyöräteinäkin, ja ihmiset viitsivät pyöräillä töihin. Kuten Sevillassakin selvästi havaitsi, kaksisuuntainen pyöräliikenne on erittäin tehotonta niin maankäytöltään kuin liikenteellisestikin. Pyöräilijän kannalta se on jatkuvaa varomista ja hissukseen ajamista eikä suuremmin innosta pyöräilemään. Lisäksi se on aina pakostakin liikenteellisesti sekavaa ja vaarallisempaa kuin yksisuuntainen pyöräliikenne.

Kuva 5: On vaikea keksiä järkisyitä tällaisen pyörätien rakentamiseen. Paljon parempi ja turvallisempi on ajaa ajoradalla, tässä kun pinnoitekin on poikkeuksellisen hyvää. Sevillassa ei ole käytössä yksisuuntaista katua vastakarvaan pyöräily, joten risteyksen jälkeen tulisi ajoradalla pyöräilijälle ongelmia.

Itse nimesin aikoinaan nämä tällaiset nätin näköiset, kapeat, värilliset ja kovin mutkaiset pyörätiet rusettipyöräteiksi. Niitä pitkin on hyvä körötellä kauniina kesäpäivänä rusetti päässä lähimmälle jäätelökioskille. Siihen ne kyllä soveltuvat, mutta eivät päivittäisen arkiliikenteen liikenneväyliksi. Näitähän on rakennettu Suomeenkin muutamiin kaupunkeihin pikku pätkiä.

Hiukan kauhulla olen katsellut Suomessa suunnitteluohjeita, joissa hyvänä tasona kaksisuuntaiselle pyörätielle pidetään 2,25 m leveyttä. Jopa 2 m on sallittu leveys. Sevillassa eivät toimi vielä 2,5 m väylätkään, kuin välttävästi. Tosi on, että kunnon pyörätie vie kaksisuuntaisena aivan liian paljon tilaa. Siksi niitä ei käytännössä koskaan käytetäkään pyöräilykaupungeissa taajama- alueilla autokatujen varressa – ainoastaan erillisillä pyöräreiteillä. Yksisuuntainen pyörätie menee paljon pienempään tilaan (1,1 m minimissään, mikäli reuna-alueet ovat asialliset eikä lastipyöriä ole liikenteessä), siinä voi turvallisesti ajaa huomattavasti rennommin ja suuremmalla nopeudella (jolloin myös välityskyky on selvästi suurempi), se toimii loogisesti autoliikenteen mukaisesti, ja erilaisia vaaratilanteita ja konflikteja tulee hyvin harvoin. Sevillassa, kuten Suomessakaan, ei valitettavasti yleisesti olla lainkaan oivallettu yksisuuntaisten pyöräteiden erinomaisuutta ja hyvää käytettävyyttä. Niitä ei löytynytkään Sevillasta kuin muutama pikku pätkä, lähinnä silloilta.

3 Turvallisuus

Määrittelemällä halutuksi pyörätietyypiksi kapeahko, kiemurainen ja varovasti olemassa olevaan ympäristöön upotettu pyörätietyyppi, on käytännössä tehty karhunpalvelus turvallisuudelle, joka nimenomaan edellyttää selkeitä, suoria, liikenteellisesti helppoja, ennakoitavia sekä näkemältään hyviä toteutuksia. Mietimme välillä porukalla Sevillan pyöräteiden saturaatiopistettä, eli millaisilla pyöräilijämäärillä sen käytettävyys ja turvallisuus romahtaa totaalisesti. Luku ei voi olla kovin korkea, sillä se ei vedä edes tuota 6 % käyttäjämäärää nikottelematta. Reilut 10% alkaa varmaan jo olla liikaa. Sen jälkeen tarvitaan remontteja ja vaihtoehtoisia toteutuksia, selkeitä odotusalueita ja huomattavasti suorempia ja väljempiä risteysjärjestelyjä. On aivan yleistä, että jo nykyisillä pyöräilijämäärillä pyöräilijävirtoja ei voida pitää pyörätien alueella, vaan risteyksissä itse kullakin on aivan oma ajolinjansa jostain jalankulkualueen tai joutomaan kautta, usein puidenkin toiselta puolelta. Tiukkiin mutkiin ei vain sovi kahta vastakkaisista suunnista tulevaa pyörää yhtä aikaa – siedettävillä turvamarginaaleilla, tai ei ainakaan enää sitä kolmatta pyörää hiukan eri ajolinjalla. Täytyy muistaa, että näilläkin prosenteilla pyöriä on liikenteessä paljon, onhan kyseessä miltei miljoonakaupunki.

Kasvillisuus ja kiinteät rakennelmat, kuten bussipysäkit, ovat myös paljon näkemiä haittaamassa, vaikka vierailuaikaan oli vasta kevät, eikä kasvillisuus vielä kunnolla rehottanut. Pyörätie on paikoin vedetty aivan tarkoituksella näiden näkemäesteiden vieritse ilmeisesti sillä logiikalla, että kun ei ole näkyvyyttä, niin nopeudet hiljenevät. Käytännössä tällä logiikalla ei kuitenkaan lisätä turvallisuutta

vaan käy juuri päinvastoin. Myös väylän yllätyksellisyys lisää kolarivaaraa ja siksi pyörätien tasalaatuisuus on erittäin tärkeää pyrittäessä turvallisuuteen. Tässä asiassa Sevilla on vielä aika tavalla varsinaisten pyöräilykaupunkien perässä. Kuinka vaarallista pyöräily on tilastojen valossa, siihen en saanut selvyyttä. Eletään voimakasta muutosta ja kasvun aikaa, eikä tilastoja ilmeisesti ole olemassa.

Kuva 6: Poikkeuksellisen hyvä, selkeä ja tilava risteys. Jos alla on oma pyörä, se on miltei poikkeuksetta maastopyörä. Ei kaupoissa juuri muita pyöriä olekaan. Ryhmittyminen on vähän hukassa, mutta ilmeisesti siihen on pätevä syy, kun itsekin olen ollut oudossa kohdassa. Liekö vasemmalla ollut pysäköity auto tai jokin muu tilapäinen este?

Koko kaupungissa en nähnyt ainuttakaan pyöräilyn alikulkua, mikä saattaisi äkkiseltään tuntua turvallisuutta heikentävältä, mutta risteyksissä ei ollut koskaan suurempia ongelmia autojen kanssa. Eri liikennemuotojen tasa-arvo on Espanjassa huomattavasti korkeammalla tasolla kuin Suomessa. Autot väistävät erittäin hyvin pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Ongelmia tuotti vain sekava jalankulkuliikenne, joka ei pysynyt omalla suojatienjatkeellaan, vaan käytti surutta myös pyörätienjatkeita. Tässä asiassa näkee hyvin nuoren pyöräilykulttuurin. Valtaosa kulkijoista ei koskaan pyöräile eikä näytä ymmärtävän, kuinka suuren haitan pyörätiellä kävely aiheuttaa pyöräilijälle, vaikka se kävelijästä saattaa tuntua kovin vähäpätöiseltä asialta. Espanjassa ei vielä – ihme kyllä – olla valmiita häätämään jalankulkijoita pyöräteiltä kelloa soittamalla, mikä sinänsä on erittäin tehokas keino järjestelmällisesti käytettynä. Tämä alituinen törmäysvaara jalankulkijoiden kanssa on kohtuullinen turvallisuusriski.

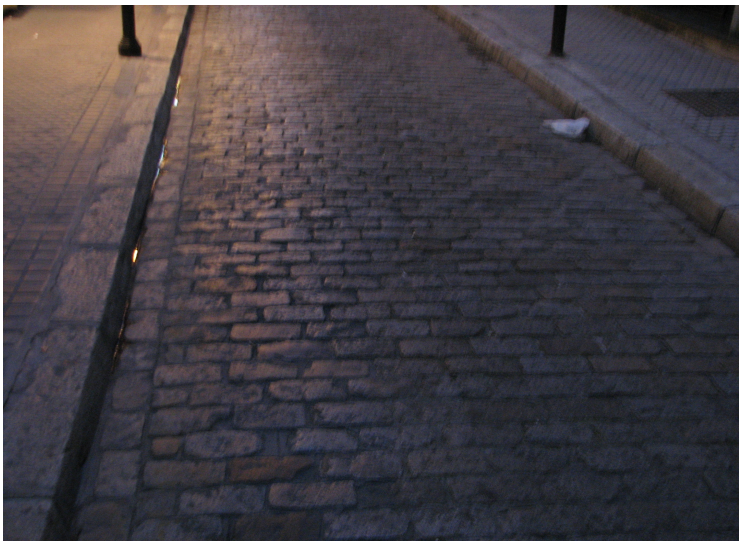
4 Pyöräteiden kattavuus

Kattavuus alkaa olla aika hyvä keskustan runkoverkon osalta. Kartalla näkyi uusia suunnittelussa olevia reittejä lähinnä haarareittien päissä laajentamassa pyöräilyaluetta. Mittaa reitistöllä on nykyisellään 123 km. Olemassa olevat puutteet on kartoitettu ja niitä pyritään seuraavana korjaamaan. Alun mokia on korjattu tähän mennessä 2 miljoonalla eurolla, ja lisäkuluja ja korjattavaa on vielä tiedossa jonkin verran.

Epäselväksi jäi, millainen heidän kehittämisohjelmansa tulee olemaan pidemmällä tähtäimellä, esimerkiksi 10 vuoden aikana. On suoranainen ihme, jos sinne ei pikku hiljaa ala ilmestyä myös pyöräkaistoja pyörätaskuineen, vaikka niitä ei alkuperäisen määrittelyn mukaan haluta käyttää. Samoin yksisuuntaisten pyöräteiden puute on paikoin niin ilmeinen, että luulisi niidenkin rakentamisen alkavan vähitellen. Tapa, jossa käytetään vain yhtä runkoverkon pyörätietyyppiä, ei voi olla kovin kattava. Tuoreet uudet pyöräilijät eivät uskalla noin vain ajaa autoliikenteen seassa, jota työmatkapyöräilyyn sisältyy vielä pakostakin runsain mitoin. He tarvitsisivat myös pyöräkaistoja ja monenlaisia muitakin ratkaisuja.

Autoliikenteen hidastaminen auttaa osaltaan keskustan pyöräilyongelmiin, mutta ei riittävästi. Näyttäisi, että Sevillan nykyiset pyöräilyolosuhteet suosivat selvästi nuoria, terveitä ja rohkeita pyöräilijöitä, eikä näin päästä kovinkaan suuriin pyöräilijämääriin, ei varmaan juurikaan yli 10 prosentin. Pyöräkaista on kuitenkin astetta helpompi pyöräiltävä kuin ajorata mahdollistaen selvästi suurempien ihmismassojen pyöräilyn.

Sevillassa pelkkä autoliikenteen hidastaminen ei auta siksi, että käytössä on paljon nupukivisiä ja heikkopäällysteisiä katuja, joilla pyörällä ei tahdo pysyä hidastetunkaan autoliikenteen vauhdissa. Pyöräkaistan rakennuksen yhteydessä kaista kannattaisi päällystää tasaiseksi. Jos pyöräkaistat päällystää, silloin nopeusero autoihin pienenee selvästi, sekä käytettävyys ja turvallisuus paranevat aivan oleellisesti.



Kuva 7: Tavallinen pikkukatu Sevillassa, maastopyörällä on käyttöä.

Nykyisellään syöttöliikenne vihreälle pyöräteiden runkoverkolle ontuu vielä pahasti, ja se täyty hoitaa ennen kuin voidaan puhua pyöräilykaupungista. Myöskin reuna-alueiden pyörätieverkon suppeus vaatii vielä tavalla tai toisella parantamista. Luonnollisesti tällä aikataululla ja tietotasolla vihreiden pyöräteiden liittäminen muuhun liikennejärjestelmään on vielä täysin miettimättä ja tekemättä. Kun pyörätie loppuu, se loppuu töksähtäen ja kummallisesti, kuten Suomessakin.

Toimivan pyöräilyn liikennejärjestelmän kannalta on erittäin tärkeää, että reitistö jatkuu riittävän kauaksi selkeänä ja laadukkaana (min. 15 – 30 km). Pyörätien loppuessa se tulee kytkeä selkeästi ja turvallisesti paikallistien pyöräkaistalle, puiston pyörätiehen, rauhalliseen teollisuusalueen katuun, asuntokatuun jne. Oulun tyyliin. Pyöräilijän täytyy aina pystyä ajamaan kymmeniä kilometrejä kaupunkikeskustan ulkopuolelle siten, että suunnistusongelmia ei ole, ja paras reittivaihtoehto on selkeästi merkitty. Sevillassa hyvien kelien ja tasaisen maaston merkitys näkyy siinä, että kun asukkaat ostavat vähitellen omia pyöriä, heidän toiminta-alueensa tulee olemaan yllättävän laaja. Valtaosa pyöräilee ympäri vuoden, jolloin heidän peruskuntonsa mahdollistaa pitkätkin matkat. Tätä asiaa ei pidä aliarvioida, ja siitähän pyöräilijä nimenomaan itse saa kaikista suurimman hyödyn. Parin kilometrin työmatkan tahkoaminen pyörällä ei vielä kovin paljoa hyödytä, mutta kun siihen liittää kaiken muunkin liikkumisen, henkilökohtaiset hyödyt ovat suuret.

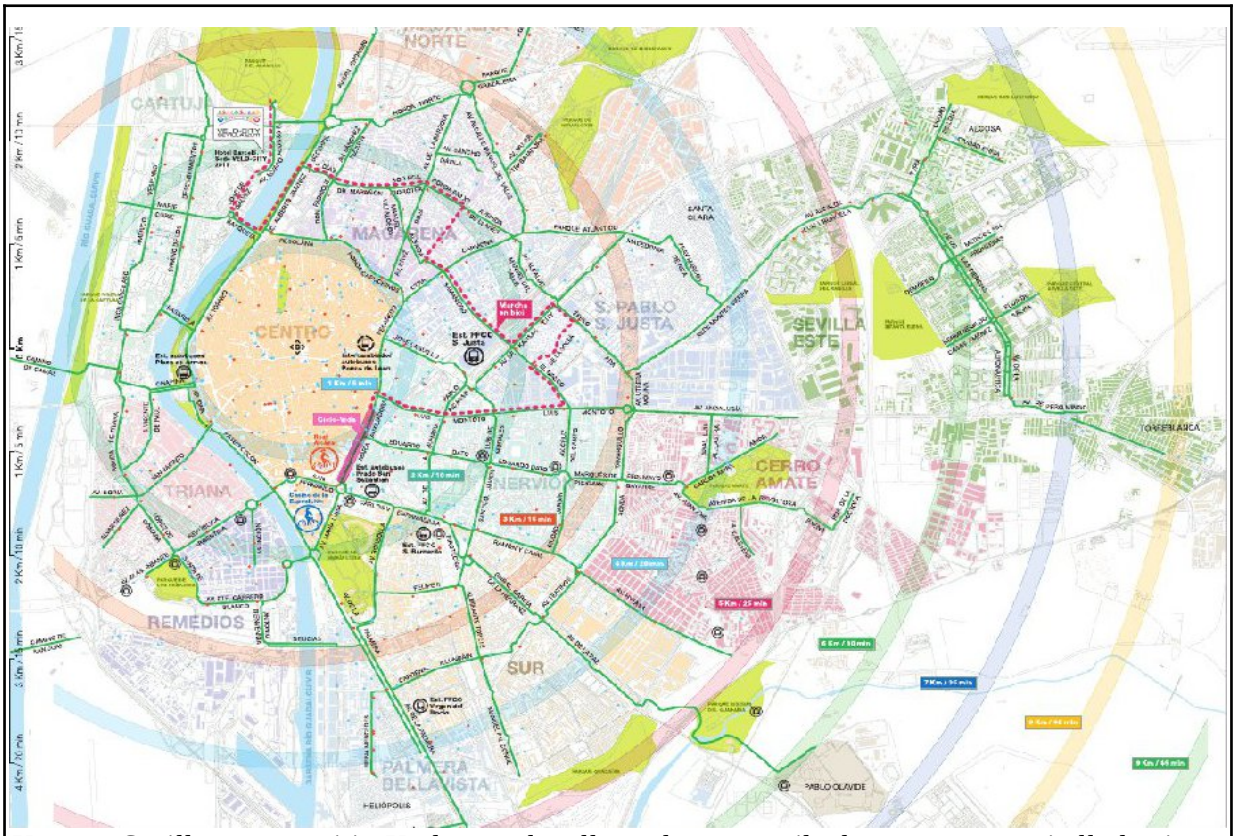
Itse vierastan kovasti käsitettä ”pyöräilyalue”. Se aiheuttaa erittäin helposti väärinkäsityksiä, aivan kuin pyöräteitä, pyöräväyliä ja kunnollisia pyöräilyolosuhteita ei tarvittaisi ydinkeskustan ulkopuolella. Näinhän asia ei missään nimessä ole. Paljon parempi olisi puhua keskustan pyöräteistä ja reuna-alueiden pyöräteistä. Tai vähintään pyöräilyalue pitäisi linkittää talousalueen kanssa samaan. Eri alueiden pyöräilyolot ovat aivan yhtä tärkeitä niin laadullisesti kuin määrällisestikin.

Kuva 8: Vihreä pyörätie kääntyi toisaalle eikä pyöräkaistaa ole, joten rohkeasti liikenteen sekaan. Autojen seassa pyöräilemisessä ei sinänsä ole suurempia ongelmia hyväpintaisilla kaduilla, mutta monikaistaisia autokatuja kannattaa välttää.

Reuna-alueilla pistekuormat ovat luonnollisesti pienempiä, koska alueet ovat laajoja, mutta pyöräilijöitä on vielä lukumääräisesti paljon. Puhdas pyöräilyalueajattelu johtaa paikallisiin, umpiperäisiin, lyhyisiin ja siksi heikkolaatuisiin väyliin, jotka eivät liity kunnolla ympäröivään maailmaan. Siksi täl-

laisia ratkaisuja käytettäessä jo 5 km työmatkapyöräily on äärimmäisen hankalaa ja tehotonta; tästähän Suomessakin on tuhansia esimerkkejä. Mikä muuten on autoilualue, ja kuinka se eroaa pyöräilyalueesta?

Ja mikä on esimerkiksi Amsterdamin pyöräilyalue? Keskustasta noin 3 km jälkeen vastaan alkaa tulla peltoja, mutta pyörätie pysyy hyvälaatuisena ja kulkee peltojen ja pikkukylien läpi sen kummemmin mutkittelematta. Tunnin polkemisen jälkeen voi vastaan tulla Edam, seuraava kaupunki. Reittejä on käytännössä useampiakin. Samalla vauhdilla voisi jatkaa vielä hyvinkin pitkälle seuraaviin kaupunkeihin. Pyöräilyalueen raja ei tule vastaan, vaikka kaupunki loppuu. Oikeastaan voisi ajatella, että Amsterdamin pyöräilyalue kattaa koko Hollannin – ja tarkemmin ajatellen vielä enemmänkin, sillä useat huippulaatuiset LF-pyöräreitit kulkevat vielä pitkälle naapurimaiden puolellekin. Pyöräilijä ei siis havaitse mitään pyöräilyalueen rajoja – ja näinhän sen homman pitää pelatakin. Toki Hollanti on taajaan asuttu maa ja välimatkat ovat lyhyitä, mutta siellä tämä periaate näkyy erittäin selvästi. Sama periaate pitäisi toteutua kaikissa pyöräilykaupungeissa, vaikkei tietenkään pyöräteitä tarvitse vetää kaikkialle, mutta selkeät ja parhaiten pyöräilyyn soveltuvat väylät täytyy kuitenkin selvittää ja merkitä sekä nähdä joka tilanteessa osana pyöräväylästöä.



Kuva 9: Sevillan pyöräreitit. Keskusta-alueella verkosto on aika kattava, mutta ei yllä kovinkaan kauas. Esim. Oulussa on huomattavasti kauemmaksi ulottuvat laatukäytävät, ja ne ovat paljon nopeampia. Sevillan järjestelmä on rakennettu hyvin paikallisten, hitaiden ja lyhyiden pyöräreittien varaan. Kartasta näkyy selvä ”pyöräilyalue”, mikä on aina huolestuttava merkki toimivasta pyöräilykaupungista puhuttaessa. Jossain vaiheessa arkkitehtuuria on pakko muuttaa ja laajentaa eritasoisilla pyöräväylillä, jos tavoitellaan oikean pyöräilykaupungin yli 30 % kulkutapaosuuksia.

Sevillan laajoilla jalankulkualueilla kiveykset ovat esimerkillisen tasaisia ja laadukkaita. Suurimmalla osalla näistä alueista pyöräily on sallittua, ja ne ovat erinomaisia pyöräväyliä aikaisin aamulla. Päivisin jalankulku oleellisesti heikentää niiden käytettävyyttä, mutta silti oleellinen syy pyöräilyn suosioon Sevillassa ovat nämä autottoman alueen runsaslukuiset ja hyväpäällysteiset pikkukadut. Jo parikymmentä vuotta hankalia ja epätasaisia kivipinnoitteita on kilvan purettu Euroopassa pois jalankulkualueilta, ja nykyään voi shoppailla jo rihkamaakin nilkkojaan nyrjäyttämättä laajoilla täysin tasaisilla ja esteettömillä keskusta-alueilla. Menneinä vuosikymmeninä tämä onnistui vain, jos oli Rolex- ja timanttiostoksilla – näitä varten on aina osattu rakentaa täysin esteetöntä ja tasaista kivikatua.

Kuva 10: Tällaisia hyväpintaisia pikkukatuja oli paljon autottomalla alueella. Nämä ovat yksi olennainen syy pyöräilykaupungin syntyyn. Kauppa-asiat voi hoitaa laajalla alueella mukavasti pyöräillen.

Pyöräilyn osalta kiviongelma ei kuitenkaan ole poistunut ja on vielä hyvin tavallista, että poistuminen pyöräteiltä aiheuttaa helposti ongelmia päällysteiden kanssa. Suomessa on paljon asfalttia, joten meillä tämä ongelma koskettaa vain muutamia kaupunkeja, mutta Keski-Euroopassa Sevillan tapaan on hyvin yleistä, että kaupungit on aikoinaan vuorattu näillä käyttökelvottomilla hyvin epätasaisilla kivipinnoitteilla. Pyöräilykaupungin yksi merkki on sekin, että pinnoitteet ovat kauttaaltaan pyöräilykelpoisia, eikä tarvitse orjallisesti noudattaa pyöräilyreittejä.

Samalla reissulla tapasin Espanjan Alicantessa seuraavan kuvan mukaisia pyöräkaistoja, jotka on maalattu keskelle ajorataa kapeille ja hidasnopeuksisille katuosuuksille. Sevillassa olisi paljon käyttöä tällaisille pyöräkaistoille, jotka myös edesauttaisivat autoilijoiden totuttelua pyöräilijöihin ja hitaampiin nopeuksiin.

Kuva 11: Tällaisilla pyöräkaistoilla olisi paljon käyttöä Sevillassa (ja tietysti myös Suomessa).

Kuva 12: Sevillassa pyörätien loppumiset oli yleensä merkitty asiallisesti, eikä niitä tullut kovinkaan usein vastaan. Reitit olivat hyvin yhtenäisiä, tosin ne saattoivat loppua ihan mihin tahansa.

5 Reunakivet

Suomalaistyylisiä reunakiviä ei periaatteessa käytetä, mutta luiskat ovat kuitenkin monin paikoin aikamoisia töyssyjä. Ei oikeastaan voi puhua edes luiskista. Muutamia nollatasoisia reunakiveyksiä löytyi ja jostain syystä vanhoja reunakiveyksiä on myös jätetty paikoilleen muutamiin risteyksiin. Ne on ilmeisesti tulkittu nollatasossa oleviksi, mutta käytännössä hajontaa on aika tavalla. Joukossa on myös muutamia pyörälle ja kuskille vaarallisia uusiakin kiviä.

Pyörätien tasaiseen laatuun ei voi luottaa, vaan koko ajan on oltava tarkkana, vaikka tiet ovat vielä uudenkarheita. Erittäin oleellinen asia pyöräilymukavuudelle on väylien tasalaatuisuus, johon kannattaisi heti alusta asti panostaa, ja sehän on käytännössä miltei ilmaistakin, jos tekee heti kerralla laadukasta jälkeä. Koska käytännössä kaikki väylät ovat jalankulusta eroteltuja, pyörätien jatkeet pitäisi ilman muuta tehdä täysin tasaisiksi.

Kuva 13: Vihreä pyörätie ja tällaiset panssariesteet eivät kerta kaikkiaan kuulu yhteen. Kertoo epätasaisesta laadusta.

Kummallinen muotivillitys ovat täälläkin nollatasoiset reunatuet, joiden suurta haittaa pyöräilylle ei ymmärretä aloittelevissa pyöräilykulttuureissa. Siksi niitä löytyi jonkin verran myös täältä Sevillasta. Risteystä lähestyessään pyöräilijä ei voi nähdä onko reunatuki 0-tasossa vai vaarallinen. Siksi niitä täytyy aina varoa, kuten kaikkia reunatukia, ja ne aiheuttavat turhia jarrutuksia ja vievät pyöräilijän huomion pois liikenteen seuraamisesta.

Kuva 14: Sevillassa oli aivan liikaa tällaisia risteyksiä. Ilman reunakiviäkin nämä ovat käyttökelvottomia.

6 Esteet

Esteitä ei ole paljoa itse väylillä, mutta välittömästi vihreän asfaltin ulkopuolella. Puita on jäänyt paljon turhan lähelle väyliä. Joitain osuuksia on toteutettu niin, että kaksisuuntaisen pyörätien keskiviivalla kasvaa puita, eikä väylä ole juuri sen leveämpi kuin muuallakaan. Tällainen oli aika erikoinen toteutus, eikä heti tule mieleen toista vastaavaa. Jahka puut vielä kasvavat, niin tila taitaa loppua.

Sevillan kevyessä pyörätietoteutuksessa saa koko ajan olla hiukan varovainen erilaisten esteiden kanssa, vaikka ei täällä vastaan tullut mitään todella vaarallisen tökeröä, kuten keskellä pyörätietä jköttävää vesipostia, joita olen joissain muissa maissa tavannut. Syy tällaisiin esteellisiin toteutuksiin lienee se, että väylä on haluttu vielä läpi keinolla millä hyvänsä, että reitit on saatu yhtenäisiksi. Varmaan jotkut esteet poistuvat vuosien myötä, mutta puut lienevät pyöräilijän näkökulmasta melkein ikuisia.

Kuva 15: Puita keskellä pyörätietä. Tässä ei kannata paljoa horjua.

Kuva 16: Kuinkahan tästä mutkasta selvitään? Sevillassakin oli aivan liikaa tällaisia ahtaita vinkkelimutkia, jotka ovat vaarallisia ilman tuota tolppaakin. Korkeiden reunojen takia oikoa ei voi, ja jos vahingossa lipsahtaa päällysteen ulkopuolelle, kaatuminen on todennäköistä.

Kuva 17: Hyvä yksisuuntainen pyörätie sillalla, mutta tolpat ovat vaarallisen lähellä.

7 Puolenvaihdot

Turhien puolenvaihtojen kansa ei ollut normaalia enempää ongelmia. Tällä aikataululla rakennettaessa niitä vääjäämättä jää jonkin verran. Varsinaisen optimoinnin tasolle ei päästä, vaan keskitytään siihen, että saadaan jonkinlainen ura avattua. Väärälle puolelle tietä joutumiset johtuivat usein myös siitä, että en ollut orjallisesti pysytellyt näillä vihreillä pääreiteillä, vaan ajelin välillä vapaamuotoisempia reittejä. Kongressikeskuksesta lähtevä uusi hulppea punainen pyörätie loppui kuitenkin hyvin oudosti ja hankalaan paikkaan, jossa täytyi mennä vilkkaan kadun yli vaarallisesti, mutta se on ilmeisesti vielä keskeneräinen. Puolenvaihtoja joutui useimmiten tekemään silloille mennessä, koska niissä käytännöt vaihtelivat. Puolenvaihdot tuntuivat jotenkin keskittyvän tietyille alueille, välillä niitä tuli useampi peräkkäin. Hankalia olivat isojen pääväylien ylitykset, koska niissä vihreää sai välillä odottaa tosi pitkään. Ehkä muutama alikulku olisi sittenkin paikallaan.

Kuva 18: Hyvin merkattu puolenvaihto. Huomaa huutomerkki ja nopeusrajoitukset.

8 Vinkkelimutkat

Näiden ongelmien kanssa sai painia aika tavalla. Vaikka risteyksiä ei olisikaan tehty ja maalattu aivan vinkkeliin, ne olivat kuitenkin niin ahtaita, että käytännössä vauhti pysähtyi vähän väliä, eikä kunnon jouheva matkanteko onnistunut risteysalueilla. Osin tämä on ollut tarkoituskin, ja sillä otetaan vauhti pois pyöräilijöiltä, mutta käytännössä se on kuitenkin erittäin jyrkässä ristiriidassa helpon, selkeän ja turvallisen pyöräilyn tavoitteiden kanssa. Siksi tällaisia teräviä ajolinjoja pyritään mahdollisimman paljon eliminoimaan oikeissa pyöräilymaissa. Terävät mutkat tekevät pyöräilystä hankalaa ja ikävää, sekä hidasta ja vaarallistakin, koska eihän pyöräilijän pää käänny 360 astetta, mitä vaatisi liikenteen kattava seuraaminen kiemuroita tehdessä. Mutkaan ei myöskään käytännössä tahdo millään mahtua kahta vastakkaisiin suuntiin kulkevaa pyörää. En laita tähän kuvaa, koska näitä teräviä mutkia esiintyy monissa tämän dokumentin kuvissa.

9 Korkeusprofiilit

Näiden kanssa ei Sevillassa ollut mitään ongelmia silloille nousuja lukuun ottamatta. Sillatkin olivat aika matalia ja lyhyitä, joten käytännössä niillä oli helppo ajaa – korkkiruuviluiskia ei tarvittu. Vain yksi rautatiesilta nosti hien pintaan. Maasto oli välillä oikeastaan tuskastuttavankin tasaista. Pientä mäenlaskua sai harrastaa vain rantapenkalla. Tasaisuus on suurelta osalta mahdollistanut kyseisen kaltaisen täysin tasalaatuisen pyörätieverkoston rakentamisen. Mäkiseen maastoon ei millään voisi rakentaa näin kapeita pyöräteitä näin pienillä turvamarginaaleilla.

Kuva 19: Silloille noustiin loivasti, tämän suurempia mäkiä ei ollut. Tälle sillalle oli valittu käyttöön kaksisuuntainen pyörätie.

10 Ajoratamaalaukset

Tässä asiassa Sevillassa on onnistuttu todella hyvin. Tähän kannattaa laittaa useampikin kuva malliksi. Esimerkkiä on otettu vakiintuneista käytännöistä pyöräilyn valtamaista, mutta sen lisäksi on onnistuttu lisäämään vielä pikkuisen omiakin ideoita. Ja mikä hämmästyttävintä, onnistuneesti. Minua sykähdyttivät erityisesti yksinkertaiset huutomerkit, joita oli maalattu vaarallisiin kohtiin, kuten tonttiliittymiin, joihinkin risteyksiin, pyörätiellä olevien suojateiden ennen jne. Ei liikaa, vaan sillä lailla sopivasti, että niihin jaksoi oikeasti kiinnittää huomiota. Keskiviivat ja yleensä kaikki normaalisti autoteilläkin olevat maalaukset löytyivät pyöräteistä. Pienessä osassa pyöräteitä oli myös valkoiset reunaviivat, jotka helpottavat pimeäajoa huomattavasti, varsinkin jos niillä nimenomaan rajataan täysin esteetön ja vapaa alue. Pimeässähän reunaesteet näkyvät huonosti ja ovat erittäin vaarallisia. Harmittavasti osa pyöräteistä oli rajattu kapealla kivireunuksella, jolloin myös reunaviiva oli jätetty pois. Pimeässä ja sateessa ajajille inhottava rakennustapa, sillä kivet ovat liukkaampia kuin asfaltti, eikä tien reunaa näe kunnolla. Pimeällä kannattaa pysyä tarkasti asfaltilla.

Kuva 20: Hyvä perusmaalaustapa Suomeenkin kopioitavaksi. Huomaa oikealle kaartava ajokaistaopastenuoli. Pyöräilijän ei pitäisi koskaan itse joutua miettimään, minne pyörätie jatkuu. Vielä kun olisi maalattu valkoiset heijastavat reunaviivat, niin alkaisi olla laadukas väylä. Suorilla nuolilla ei ole niinkään merkitystä, sama asia ilmenee pyöräsymbolista, mutta nuo kaartavat nuolet ovat tärkeitä.

Erinomaisen hyvä idea oli liikennevalojen maalaaminen pyörätiehen, kuten myös nopeusrajoitusten maalaaminen, joka puolestaan oli paikoitellen jo vähän hupaisaakin toteutustapansa vuoksi. Pyöräilijälle ovat erityisen vaarallisia autoliikenteen tolppiin korkealle laitetut liikennevalot, jotka jäävät lehvästön seasta helposti huomaamatta. Aluksi hilpeyttä herättivät myös pyöräteissä olevat pyörätuolin kuvat – tässäkö on pyöräilijän kohtalo Sevillassa – kunnes kuulin sikäläisestä hyvin pitkällä olevasta esteettömyysajattelusta. Pyörätuolille käyttökelpoiset reitit kuuluisi myös merkitä, ja pyörätiet soveltuvat ilmeisesti näillekin kulkuneuvoille, vaikka ne ovatkin kovin hitaita. Oikeastaan ainut kauneusvirhe maalauksissa oli se, että pyörätien loppumismerkkejä ei oltu maalattu katuun, liikennemerkki nökötti vain tolpan nokassa.

Kuva 21: Myös kapeneva tie on syytä merkata.

Kuva 22: Huutomerkki varoittaa epätavallisessa paikassa olevasta suojatiestä ja jalkakäytävästä. Huomaa myös haarautuminen edessä näkyvistä nuolista.

Kuva 23: Terassin kohdalla ja terassille johtavan suojatien kohdalla on nopeusrajoitus. Kulman takana vaanii myös valo-ohjattu risteys, josta varoitetaan. Periaatteessahan tähän olisi voinut maalata huutomerkkejäkin, vaikutus lienee sama, eli hiukan kevennetään polkemista.

Kuva 24: Lähestytään valo-ohjattua risteystä. Tässä pyöräilijän normaalissa näkökentässä ei ole vielä mitään havaintoa liikennevaloista, mutta maalausta ei voi olla huomaamatta.

11 Näkemäesteet

Aika kuivana ja kuumana kaupunkina luonnonvarainen kasvusto on niukkaa ja pienikokoista, joten siitä ei ole suurempaa haittaa. Kaktuksia tai piikkirunkoisia kasveja täällä ei myöskään näkynyt, joten tällä kertaa renkaita ei tarvinnut erityisesti varoa. Kaupungissa on istutuksia suurin piirtein normaaliin malliin, paikoin jopa todella hienojakin puistoja. Esteet menivät suurin piirtein tasan erilaisten rakenteiden ja mainostaulujen sekä kasvillisuuden kesken. Kasvithan ovat sinänsä tervetulleita pyöräreiteille, mutta niiden sijoittelussa täytyy olla hyvin tarkkana. Täällä, kuten Suomessakin useimmissa kaupungeissa, risteysalueille istutetaan kasveja aivan liian lähelle ja vääriin paikkoihin. Lisäksi monilla kasveilla on taipumus kasvaa isommiksi ja tämä vie näkyvyyden kokonaan muutamassa vuodessa. Väylien raivausta ja ylläpitohuoltoa ei Sevillassa ilmeisesti tehdä mitenkään säännöllisesti ja pyörätien käytettävyys riippui enempi siitä, onko alun perin tullut valittua pyörätien varteen sopivia kasveja. Paikoin puolet pyörätiestä oli kasvanut umpeen, mutta yleisesti istutukset ja näkemät olivat kohtuullisen hyviä risteysalueita lukuun ottamatta. Toki oikeissa pyöräilykaupungeissa tämäkin asia on paljon paremmassa kunnossa.

Kuva 25: Ei meluaidan tarvitse aina välttämättä olla ruma.

Kuva 26: Heti ydinkeskustan ulkopuolella paikat alkoivat olla vähän rempallaan. Huomaa erittäin tasainen ja hyvä pinnoite, koska ollaan betonisella pyörätiellä. Tässä pyörä menee luonnostaan 2-3 km/h paremmalla keskinopeudella kuin kotoisilla asfalteilla. Lähes samaan laatuun päästään käyttämällä oikeita pyöräteille suunniteltuja hienojakoisia asfalttilaatuja.

12 Viitoitus

Pyöräteiden viitoitus oli vielä käytännössä rakentamatta. Niitä löytyi lähinnä muutamista risteyksistä kaikkia turistiryhmiä palvelevina yleisviitoituksina.

Kuva 27: Viitoitusta oli harvakseltaan, eikä pyöräteillä ollut omaa viitoitusta.

13 Kaistat

Tämä asia oli luonnostaan hyvässä kunnossa, koska käytettiin yksinomaan vihreää, rakenteellisesti jalankulusta eroteltua kaksisuuntaista pyörätietä, jossa oli aina keskiviiva maalattuna. Jos rakenteellista erottelua ei ollut, pyörätie oli erotettu selkein valkoisin viivoin. Kaistat toimivat kohtuullisen hyvin ja pyöräilijät olivat jo tottuneet ajamaan aika järjestelmällisesti. Jalankulkijat eivät kuitenkaan pysyneet kovin hyvin omilla alueillaan. Kaistoja näkyy monissa muissakin kuvissa, joen laitan tähän kuvan viivoilla erotetusta pyörätiestä.

Kuva 28: Pyörätie on erotettu sillalla leveästä jalankulkualueesta. Valaisintolpista on ainakin yritetty varoittaa mutkittelevilla reunaviivoilla.

14 Alikulut

Koko kaupungista en onnistunut kuvaamaan yhtään ainutta alikulkua. Vain siltojen ali jokivartta kulkevat pyörätiet muodostivat eritasoristeyksiä, mutta ainuttakaan suomalaistyylistä kevyenliikenteen alikulkua en nähnyt. Hyvä niin, sillä niitä en todellakaan ehtinyt kaivata kuin pari kertaa. Vasta aivan loppuaikana havahduin yllättäen tähän asiaan, ja ehdin vielä parina päivänä tutkailla kaupunkia tältä kannalta. Havainto sai minut aluksi hämilleen. Kuinka melkein miljoonakaupungissa pystyy tulemaan toimeen ilman alikulkuja? Onko kaupunki niin köyhä, että ei ole varaa rakentaa alikulkuja? Joen yli kuitenkin kulki pienellä matkalla 6 hulppeaa siltaa, joten rahasta ei voinut olla kyse. Asiaa täytyi miettiä vähän syvällisemmin.

Espanjassa jalankulkijan asema on todella vahva ja hyvä kaikella tavalla, jopa esteettömyydessä. Autoliikenne ei pohjimmiltaan hallitse kaupunkia, vaikka siltä äkkiseltään voisi tuntua. Tasa-arvo eri liikennemuotojen välillä on aivan toista luokkaa kuin Suomessa. Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ei pyritä lakaisemaan maan alle luoliin, jotta autoilijoille saadaan esteetön ja nopea maanpäällinen katuverkosto käyttöön, kuten esimerkiksi meillä Suomessa hyvin vahvasti toimitaan. Meillä tätä perustellaan turvallisuudella, mutta maailmaa pyörällä kiertäessäni olen vähitellen tullut toisiin ajatuksiin. Risteykset voidaan rakentaa aivan riittävän turvallisiksi kaikille eri liikennemuodoille käyttämällä selkeästi ja yllätyksettömästi toteutettuja liikennevaloristeyksiä. Silloin kaikki saavat olla maan pinnalla ja nauttia kauniista kaupunkimaisemista, eivätkä alikulut aiheuta ylimääräistä matkaa ja törmäysvaaraa pimeissä mutkissa toisiin pyöräilijöihin tai jalankulkijoihin – puhumattakaan alikulkujen aiheuttamista muista ongelmista, kuten esim. raskaista nousuista, lasinsiruista, vauhdin pysähtymisestä, juopoista ja jengeistä. Vaikka liikennevalot saattavat tuntua pyöräilijöistä aivan yhtä inhottavilta ja turhilta kuin autoilijoistakin, pyöräilijä hyötyy niistä kuitenkin enemmän. Välillä tulee pieniä lepotaukoja, jotka helpottavat sitten matkantekoa myöhemmin. Toki kiihdytys syö voimia, mutta niin tekee huonosta alikulusta ylös kiipeäminenkin kaksin verroin.

Alikulut ovat kyllä erinomaisen hyviä järkevästi toteutettuina, mutta ne täytyy tehdä nimenomaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olojen parantamiseksi – ei pelkästään autoilijoiden. Mikäli pyörätien reittiä ja linjausta voidaan oleellisesti parantaa alikulun avulla, asiaa kannattaa harkita. Toki myös moottoritiet on käytännössä pakko alittaa/ylittää eritasoliittyminä, mutta oikeasti alikulkuja tarvitsee aika harvoin – ainoastaan todella monikaistaisten katujen alituksiin ja ohitusteiden risteämisiin. Tästä jälleen hyvänä esimerkkinä on Hollanti, jossa alikuluja on hyvin vähän Suomeen verrattuna, ja ne on tehty nimenomaan pyöräilijän vauhdin säästäviksi ja pyöräi-

Kuva 29: Koska yhtään tavallista alikulkua ei löytynyt, pistän tähän kuvan jokivarren sillanalituksesta. Kaikki eivät olleet aivan näin hulppeita, mutta toimivia kuitenkin.

lyyn soveltuviksi, toisin kuin meikäläiset myyränkolot, jotka ovat pyöräilijöille todella hankalia, raskaita ja vaarallisia, sekä käytännössä monissa kaupungeissa oleellisesti pyöräilijämääriä vähentäviä.

15 Erottelu

Mikäli tarkastellaan pelkästään virheitä pyöräteitä, erottelu oli Sevillassa hyvin hallinnassa. Nehän ovat kaikki jalankulusta ja autoilusta rakenteellisesti eroteltuja. Kuten jo aikaisemminkin mainitsin, erottelu jalankulkijoista ei toiminut kovinkaan hyvin, vaan jalankulkijat kävelivät melko suruttomasti pyöräteilläkin, erityisesti risteysalueilla. Tämä ongelma poistunee pikku hiljaa, kun yhä useampi jalankulkijakin pyöräilee.

Vanhan kaupunginosan mielenkiintoinen sekaliikennekatu, jossa liikkuivat sekaisin jalankulkijat, raitiovaunut ja pyöräilijät, oli pyöräilijälle hiukan ongelmallinen. Ei meno turistia juurikaan haitannut, mutta jos tätä joku käyttää työmatkoillaan (kuten moni näytti käyttävän) ongelmia on riittämiin. Sinänsä leveän kadun reunoilla oli jalankulkualueet, sitten ennen keskellä kulkevia kiskoja oli katuun merkitty pyöräkaistat molemmin puolin hienoilla metallilätkillä. Koko katu oli päällystetty tummilla kivilaatoilla. Pyöräkaistan merkkaus vain oli ylihieno ja turisteista suurin osa kotoisin muualta kuin pyöräilymaista, joten merkintöjä ei ymmärretty ja kunnioitettu lainkaan. Siksi pyöräilijät ajoivat yleensä eri suuntaan kulkevien raitiovaunujen välisellä laatoitetulla alueella. Sieltä puolestaan osa kivistä oli lohkeillut vaarallisesti, ja ainahan raitiovaunukiskojen yli ajaminen voi kostautua kaatumisena.

Sinänsä sekaliikennekadun idea toimi yllättävän hyvin ruuhka-aikojen ulkopuolella, ja varsinkin raitiovaunut tulivat erittäin hyvin toimeen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa. Tätä mallia voi varauksin ja edelleen kehitettynä suositella Suomeenkin, mutta pyöräkaistat ainakin täytyisi saada toimimaan paremmin. Turistikatu ei kuitenkaan ole paras kohde tällaiselle ratkaisulle, sillä jalankulkijoita on ajoittain aivan liikaa, eivätkä he mahdu jalankululle varatuille alueille. Jalankulkutilaa syövät myös kaikenlaiset terassit, rihkamakojut ja muut turistikaduille kuuluvat elementit. Raitiovaunuille varattu tila näytti myös hyvin suurelta, en tunne tätä tekniikkaa tarkemmin, mutta junatkin kulkevat lähempää toisiaan.

Periaatteessa keskustan jalankulkualueilla pyöräily on kielletty aamukymmenen ja iltakymmenen välisenä aikana. Aamulla voi siis oikaista töihin jalankulkualueen läpi, mutta paluu onkin ongelmallisempi. Pyöräilyn kieltäviä liikennemerkkejä oli kuitenkin harvakseltaan, joten kävelyalueidenkin läpi pääsi suurin piirtein katkottomasti läpi, kunhan oppi reitit ja koukki vähän.

Kuva 30: Jalankulkijat, raitiovaunut ja pyöräilijät samassa katutilassa. Oikealla etualalla ihmisryhmä seisoo pyöräkaistalla, joka on merkitty pyöreillä metallilätkillä. Paras paikka pyöräillä oli raiteiden väli keskellä katua, vaikka sielläkin on jalankulkua (mm. pinkkihousuinen nainen).

16 Värillinen pinnoite

Pinnoitteen väriksi on Sevillassa valittu vihreä. Muutamia pätkiä on tehty myös ”hollanninpunaiseksi”. Aluksi vihreä väri tuntui vähän oudolta, mutta pian siihen tottui ja oikeastaan se on aika hyvä väri. Näkyy riittävän hyvin, mutta naamioituu kuitenkin luontoon, eikä hypi silmille. Käytännössä kaikki pyörätiet olivat värillisiä. Vain osa betoniporsailla rajatuista alueista, joita voi pitää lähinnä pyöräkaistoina, on jätetty mustalle asfaltille. Värillisten pyöräteiden erinomaisuus on siis tiedostettu hyvin ja käytännössähän kaikki oikeat ja kunnolliset pyörätiet kautta maailman ovat aina värillisiä. Ne parantavat oleellisesti turvallisuutta, koska autoilijat tietävät koko ajan tarkasti, missä pyöräilijät liikkuvat, eikä yllätyksiä satu.

17 Sileä pinnoite

Pinnoitteet ovat uusia ja kunnolla tehtyjä, joten sileydessä ei ole juuri moitteen sijaa. Alla näkyy useimmiten olevan musta asfaltti, jonka päällä on muutaman millin värillinen massa. Jotkut pätkät näyttivät niin sileiltä, että todennäköisesti niissä betoni on maalattu värillisellä maalilla, vai voikohan

koko betonimassan värjätä? Pyörätien jatkeet oli merkitty samoin kuin Suomessakin nykyään, joten sileydestä tulee hyvät pisteet. Sileä pinnoite lisää nopeutta ja vähentää hikeä, sekä saa ihmiset pyöräilemään töihin muutaman kilometrin kauempaa. Asia jonka soisi suomalaistenkin vähitellen ymmärtävän. Routavauriot ovat aivan eri asia, eikä niistä kannata puhua edes samana päivänä, kun pohditaan pinnoitteen laadun merkitystä pyöräilyyn. Routavaurioita voi useimmiten kiertää, mutta karkea päällyste vie voimia joka metri. Sevillassa ei routavaurioita ole, mutta kyllä pinnoitteet aina välillä kärsivät remonttien yhteydessä, kuten meilläkin. Pinnoitteden laatua ja väriä voi tarkkailla muista kuvista.

18 Risteysten selkeys

Suomalaisiin risteyksiin verrattuna selkeästi jalankulusta erotellut ylitykset tuntuvat suorastaan hulppeilta, mikäli muuta liikennettä on vähän. Risteysten selkeys vaihtelee kuitenkin suuresti. Monikaistaisia katuja on paljon ja risteykset ovat aika laajoja. Aina ei vihreää pinnoitetta oli vedetty pyörätien jatkeelle ja se aiheuttaa ongelmia, koska pyöräilijän ajolinja ei erotu kunnolla. Kuten aikaisemmin on jo mainittu, pyöräilijän ajolinjalle ennen risteystä on tehty monin paikoin tarkoituksella pieniä mutkia, mikä oleellisesti hankaloittaa risteysten ylitystä. Pyöräilijän huomio menee itse pyöräilyyn ja risteyksen ylitykseen, ja toiset pyörät sekä jalankulkijat jäävät osin huomioimatta – kuten myös kääntyvät autot.

Kuva 31: Selkeä risteys. Näitä oli kuitenkin liian vähän. Huomaa pyörätien merkki.

Pyöräilijän nopeutta risteyksissä ei tarvitse, eikä pidä, rajoittaa minkäänlaisilla keinotekoisilla rakenteilla. Näissä tilanteissa vauhti ei ole vaarallisin asia, vaan risteyksen selkeys, tasalatuisuus, yllätyksettömyys ja hyvät näkemät. Pyöräilijän pitää pystyä keskittämään kaiken huomionsa toisiin liikkujiin, ei insinöörin suunnittelemiin ikäviin yllätyksiin. Eihän vauhti itsessään tapa, kuten lentoliikenteestä ja formulakisoista voi hyvin todeta. Ongelmia tulee heti, jos nopeus on suurempi, mitä hitaaksi suunniteltu ja yllätyksellinen liikenneympäristö edellyttää. Polkupyörän nopeus on niin pieni, että kaupunkien liikenneympäristö voidaan tehdä näille nopeuksille turvalliseksi, kuten Tanskan ja Hollannin esimerkit osoittavat. Ei ole mitään järkisyytä, miksi pyöräilijöiden nopeudet pitäisi pitää pienempinä kuin mopojen ja autojen nopeudet, kunhan pyöräilijän näkyvyys varmistetaan.

Kuva 32: Keskiverto risteys. Huomaa liikennevalon tyyppi.

Muualla Espanjassa yleiset kiertoliittymät eivät kuuluneet Sevillan liikennejärjestelmään keskusta -alueella, tai ainakin nämä vihreät pyörätiet oli sitten pidetty hyvin kaukana niistä. Espanjassa on yleisesti ottaen helppo pyöräillä juuri erittäin suuren kiertoliittymätiheyden takia. Kun siellä ajetaan yleensä näissä tilanteissa aina autokaistalla autojen seassa, homma pelaa mainiosti. Yksikaistaisessa kiertoliittymässä autokaistalla ajo on erittäin helppoa, turvallista ja mukavaa. Täytyy rakentaa todella järeät ja laajat järjestelyt, että päästään samaan käytettävyyteen pyörätieratkaisuilla.

Pyöräkaista pienessä kiertoliittymässä on selvästi turvattomampi, koska oikealle kääntyvä auto voi ajaa vahingossa päälle. Kun pyöräilijä ajaa reilusti keskellä autokaistaa, näin ei voi käydä. Eikä pyöräkaistaversio Espanjassa toimisikaan, koska täällä kiertoliittymästä poistuvalla on aina etuajo- oikeus, mikä sinänsä on erittäin järkevää, ja tekee kiertoliittymistä selkeitä ja tehokkaita. Espanjassa kaksikaistaisessakin kiertoliittymässä pärjää aikuinen ihminen pyörällä vielä hyvin, sillä siinä ei ole lainkaan risteäviä ajolinjoja eikä kolareja voi tulla, kun käytössä ovat oikeat ja kunnolliset liikennesäännöt. Niissä kuitenkin hitaammat pyöräilijät saattavat jäädä jo hiukan jalkoihin, sillä ajonopeudet ovat suuremmat kuin yksikaistaisessa kiertoliittymässä. Kolmikaistaisessakin liittymässä voi vielä ajaa melko turvallisesti ja sisäkaistalta pääsee helposti ulos, mutta vauhdit hiukan kasvavat edelleen ja alkaa olla pieni vaara, että pyöräilijä jää esimerkiksi viereisellä kaistalla olevan pakettiauton taakse piiloon vähän turhan tehokkaasti. Kokenut ja vauhdikas pyöräilijä kyllä ajelee vielä niissäkin.

19 Pyöräteiden yksisuuntaisuus

Kuten määrittelyistä nähtiin, tarkoitus oli luoda kattava peruspyöräilijöille tarkoitettu hidas ja ”turvallinen” pyörätieverkosto. Tämä sama suunnittelun ongelma on käytännössä kaikissa aloittelevissa pyöräilymaissa, niin Itävallassa, Espanjassa kuin Suomessakin. Tämän seurauksena ei osata tehdä ensimmäisen sukupolven pyöräteistä yksisuuntaisia, nopeita, selkeitä ja turvallisia. Pyörätiet jäävät paljolti ”köröttelypolkujen” tasolle, eivätkä vain toisella puolella katua olevat kaksisuuntaiset pyörätiet ole koskaan turvallisia. Niillä autoliikenteen kanssa vastakarvaan liikkuvat pyöräilijät ovat suuressa kolarivaarassa risteyksissä, koska autoilijoiden on vaikea havainnoida useasta suunnasta tulevaa liikennettä, joka kulkee heihin nähden eri logiikalla. Myös kapeilla ja mutkaisilla kaksisuuntaisilla pyöräteillä törmäysvaara vastaantulevaan pyörään on suuri. Tästä syystä jäin kovasti kaipaamaan Sevillaan selkeitä ja turvallisia yksisuuntaisia pyöräteitä.

Ongelma on kuitenkin ilmeisesti helpompi korjata kuin maallikkona aluksi ajattelin, sillä kadunrakennusalan ammattilaisten kanssa juteltuani kävi ilmi, että useille pätkille olisi varsin edullista rakentaa toinen pyörätie kadun toiselle puolelle. Jalankulkualueet laatoituksineen ovat hulppean leveitä ja viheralueitakin on runsaasti, joten pienellä uudelleenjärjestelyllä voisi toteuttaa myös yksisuuntaisia pyöräteitä molemmille puolille katua vilkkaimmille paikoille. Pohjustuksen teko on varsin kevyttä näillä leveysasteilla, joten katutilan uusjako on aika helppoa ja halpaa, mutta toki selvästi halvemmaksi olisi tullut tehdä heti kerralla kunnollista. Yksisuuntaisia väyliä kaipaisi nimenomaan joen läheisyyteen ja pääkaduille, siis juuri vilkkaille alueille. Useimmilla silloilla yksisuuntaisia pyöräteitä oli, mutta yhdellä ne kulkivat väärään suuntaan, jolloin heti seuraavassa risteyksessä oli sekavia tilanteita vastassa.

Jostain syystä yksisuuntaisen pyöräliikenteen hyvien puolien ymmärtäminen on kaikkein vaikein asia uutta pyöräilykaupunkia rakennettaessa. Itsekin olen tähän törmännyt kymmeniä kertoja, ja siksi siitä täytynee kirjoittaa tähänkin. Perusvirkamiehillä, insinööreillä ja maallikoilla on syvälle iskostuneita negatiivisia harhakuvitelmia yksisuuntaisuudesta. Kuitenkin jokainen, joka on ajellut muutaman kuukauden itse pyörällä maailman parhaissa pyöräilykaupungeissa, joissa käytännössä melkein kaikki pyöräliikenne on yksisuuntaista, ellei sitten olla erilaisilla sekaliikennekaduilla tai ”moottoriteillä”, on oppinut suuresti arvostamaan sitä. Täytynee jälleen selittää tässäkin muutamia perusasioita.

1. Autoilun puolelta yksisuuntaisilla kaduilla on heikko maine historiallisista syistä. Siksi ei haluta kuullakaan tästä asiasta pyöräilyn yhteydessä. Siitä ei tule kuin ongelmia, varsinkin kun nuo pyöräilijät mokomat haluaisivat vielä ajella vastakarvaan noita yksisuuntaisia autokatujakin – näin yleensä ajatellaan. Tässä on jäänyt oivaltamatta yksi oleellinen asia; kadulle kuuluu aina rakentaa yksisuuntainen pyörätie molemmille reunoille, jolloin katu ei pyöräilijän näkökulmasta ole lainkaan yksisuuntainen, vaan normaalisti kaksisuuntainen. Yksisuuntaisella pyörätiellä ei ole mitään yksisuuntaisen autokadun ongelmia.

2. Toinen ongelma on se, että kuvat yksisuuntaisista huippupyöräteistä maailmalta ovat kovin vaatimattoman näköisiä, niitä tuskin erottuu viherkaistojen ja istutusten vierestä, vaikka ne olisivat värillisiä. Jos rakennetaan, rakennetaan sitten kunnon 4 m kevytväylä, eikä tuollaista polkua – ajatellaan helposti. Tämä ajattelu on usein vallalla, samoin kuin se, että liikenteen kasvaessa täytyy kevytväylää leventää, vaikka oikea ratkaisu olisi muuttaa pyöräliikenne yksis-

Kuva 33: Kyllä Sevillassa osataan rakentaa todella laadukastakin pyörätieinfraa, mutta valitettavasti tällaista yksisuuntaista huippupyörätietä näkyi vain parissa kohtaa. Olisipa tämä otettu standardiksi alusta alkaen, niin Sevilla olisi pyöräilykaupunkien sarjassa vielä huomattavasti korkeammalla. Pyöräily olisi vielä suositumpaa ja turvallisempaa, eikä tulisi ongelmia, vaikka pyöräilijämäärät vielä nelinkertaistuisivat.

uuntaiseksi ja kaventaa väylää, niin välityskyky moninkertaistuisi. Itselleni on yleensä joka ulkomaanmatkaan jälkeen tullut sellainen olo, että meillä Suomessa haaskataan hirveästi katutilaa vääränlaisiin tehottomiin pyöräteihin.

3. Jos joskus ehtii puoli tuntia jutella asiasta ”asiantuntijan” kanssa, niin varmasti on kehiin tullut ajatus yksisuuntaisten pyöräteiden vaarallisuudesta, koska ne lisäävät paljon turhia kadun ylityksiä. Joka tapauksessa puolet kaupoista on aina kadun väärällä puolella, olipa pyörätie millainen tahansa. Käytännössä yksisuuntaiset pyörätiet opettavat pakosta oikeanlaista pyörätiejärjestelmän rakentamista ja muutaman vuoden jälkeen, kun osataan ketjuttaa pyöräreiteiksi yksisuuntaisia pyöräteitä, niihin saumattomasti liittyviä pyöräkaistoja, pyöräkatuja ja oikean suuntaisia tonttikatuja, katujen ”turha” ylitystarve on loppunut käytännössä kokonaan, joten se siitä.

Kuva 34: Sillan yksisuuntainen pyörätie. Huomaa ulkomailla usein käytetty hyvä tapa, jossa värillinen pyörätie merkataan vain sinne, missä laatuvaatimukset täytetään. Sillan ahtaassa kohdassa on vain suomalaistyylinen kevytväylä. Pyöräilijä tietää heti, missä täytyy varoa jalankulkijoita.

Kuva 35: Miksi yksisuuntainen pyörätie kulkee väärällä puolella? Syytä en saanut selville. On äärimmäisen tärkeää, että pyöräliikenne on loogista ja ennen kaikkea johdonmukaista. Ainakin kahdella muulla sillalla yksisuuntainen pyörätie kulki oikeaan suuntaan. Huomaa pyörätuolin kuva pyörätiellä!

20 Yksisuuntaista katua vastavirtaan

Tämä ominaisuus ei ainakaan minun tietääkseni ole Espanjassa käytössä, ei ainakaan Sevillassa, Alicantessa ja Mallorcalla. Sinänsä harmi, vaikka käytännössä espanjalainen liikennejärjestelmä on erittäin joustava; käytännössä siis pyöräilijät ajavat surutta yksisuuntaisia katuja tarvitessaan myös väärään suuntaan, missä se vain on mahdollista ja turvallista. Autoilijat eivät asiasta juuri piittaa, pyöräilijöille ei soiteta torvea kuin todella törkeästä pyöräilystä. Sama joustavuus pyöräilyä kohtaan näkyy kauttaaltaan. Itselleni ei kertaakaan kukaan autoilija soittanut torvea eivätkä jalankulkijat huudelleet mitään, vaikka välillä pyöräilin osin testimielessäkin pyöräilykieltoisilla kävelykaduilla ja paikallisten tavoin autokaduilla aika vapaamuotoisilla ajolinjoilla. Näillä leveysasteilla pyörätiet ovat myös käytännössä aina vapaaehtoisia. Asiallisesti pyöräilevä pyöräilijä voi vapaasi ajaa ajoradalla, vaikka pyörätie olisikin vieressä. Tämä eteläeurooppalainen käytäntö juontaa juurensa yleensä siitä, että täällä pyörä on yksiselitteisesti aina ollut ajoneuvo, jonka paikka on yksiselitteisesti ajoradalla. Viime aikoina pikku hiljaa rakennetut pyörätiet ovat vain pieniä lisähienouksia, joita voi halutessaan käyttää, jos ei uskalla ajoradalla ajaa. Tämä sama ajatusmaailma pätee monissa Etelä-Euroopan maissa, ja siksi lainsää-

dännön kannalta ei tarvitse lainkaan miettiä käsitettä ”vapaaehtoinen pyörätie”, joka puolestaan meillä Suomessa olisi tuiki tarpeellinen.

21 Pyöräilijöiden liikennevalot

Koko vihreällä pyörätieverkostolla oli pyöräilijöille omat liikennevalot. Ohjausjärjestelmänä on jalankulkuvalot, joten liikenteellisesti mitään suoranaista etua omista liikennevaloista ei saavuteta, mutta näin valot voidaan sijoittaa oikeaoppisesti myös pyörätienjatkeen kohdalle. Valojärjestelmänä on käytetty pääsääntöisesti autojen valotolppia ja niihin saatavia lisäosia pyörätievaloja varten. Siksi ne ovat liian korkealla ja yleensä heikosti pyöräilijän näkökentässä. Sevillassa valojen heikko näkyvyys oli onneksi tiedostettu ja liikennevaloista kertova varoitusmerkki oli aina maalattu myös pyörätiehen. Näin oli saatu säästettyä puita ja istutuksia, koska yleensä pyörätien suunnasta liikennevaloja ei näe kunnolla näiden istutusten takia. Tässä olisi hyvä niksi myös suomalaisille pyöräteille.

Painonappeja ei Sevillassa onneksi ole, ja tämähän selittyy pitkälle eri liikennemuotojen tasa-arvolla. Näin on useimmissa jalankulku- ja pyöräilykaupungeissa. Ja Amerkassa Portlannissa ne siivottiin ensimmäisinä pois häiritsemästä, kun alettiin rakentaa ihmisystävällistä kaupunkia entisen autoystävällisen tilalle. Onnistuin löytämään ja kuvaamaan vain yhden painonapin, jonka sijoittelua en lainkaan ymmärtänyt. Se lienee jokin prototyyppikokeilu.

Kuva 36: Yläosassa on tyypillinen liikennevalo, alaosan pyöräilijälle paremmin näkyvä lisävalo oli harvinaisempi.

22 Pyöräteiden valaistus

Tähän ei oltu mitenkään erityisesti panostettu, mutta valaistus oli aika tavanomaista tasoa. Pääasiassa käytettiin autoteiden hajavaloa tai aikoinaan jalkakäytäville tehtyjä valaistuksia. En löytänyt erityisesti pyöräteille suunniteltuja matalampia valotolppia, vaan korkeita laajempaan yleisvalaistukseen tarkoitettuja malleja.

23 Pyörätaskuja käytössä

Alkuperäisen määrittelyn mukaan Sevillaan ei haluttu pyöräkaistoja ja -taskuja. Tämä on sinänsä harmi, sillä monessa paikassa ne helpottaisivat pyöräilijän elämää selvästi. Ne voisivat myös istua oikein hyvin sikäläiseen liikennekulttuuriin, jossa autojen seassa oleva pyöräilijä on hyvin tasa-arvoinen

24 Kiihdytys/poistumiskaistat

Koska varsinaiset nopeat pyörätiet puuttuvat, ei tällaisia asioita ole mietitty eikä toteutettu.

25 Pyöräilijän moottoritiet

Käytössä ollutta pyörätietyyppiä ei voinut missään kohdassa pitää moottoritietasoisena. Väylät kyllä tulevat säteittäisesti ja aika asiallisesti kohti keskustaa, mutta ne ovat aivan liian kapeita ja hitaita pyöräilyn valtaväyliksi. Reiteillä on myös paljon liikennevaloja sekä vaarallisia esteitä ja heikkoja näkemiä. Tällaisiin moottoritiemäisiin ratkaisuihin ei ole edes pyritty.

26 Pyörien parkkeeraus

Pyörätelineistä voi hyvinkin antaa kiitosta Sevillalle julkisten alueiden osalta, mutta kiinteistöjen, kaupan ja teollisuuden osalta parkkeeraus on tyystin unohdettu. Harvassa tuoreessa pyöräilykaupungissa on näin hyviä yleisiä pyöräparkkeja. Niitä on varmaan kehitetty yhdessä kaupunkipyöräparkkien kanssa. Määrällisesti niitä on normaaliin tapaan hiukan liian vähän, mutta toisaalta runsas kaupunkipyörien käyttö vähentää tavallisten telineiden tarvetta. Ja mikä parasta, pyörätelinemalliksi on valittu todella nätti ja toimiva telinemalli. Vaikka tuo voi olla vähän makuasiakin, yksi parhaita eteeni tulleita se on joka tapauksessa. Se on riittävän tukeva, sulautuu poikkeuksellisen hyvin ympäristöön pyöreälinjaisena, siihen sopivat kaikki pyörämallit pyörälaukkuineen ja se mahdollistaa runkolukituksen. Sen voi jopa sijoittaa historiallisten arvorakennusten ovenpieleen, ilman että se millään tavalla hyökkää sieltä liiaksi esille. Kaiken lisäksi se on helppo asentaa ja siirtää.

Omien pyörien lukumäärää selvästi rajoittava tekijä on niiden vaikea säilyttäminen. Kerrostalojen parvekkeilla näkyi paljon pyöriä, sillä ulkona niille ei ollut oikeastaan mitään paikkaa asuntoalueilla. Keskustassa on jonkin verran hyviä runkolukittavia telineitä, mutta harvan kotipihasta niitä löytyi.

Pyörävarkaudet ja ilkivalta ovat täälläkin suuri haittatekijä normaaliin tapaan, joten yön yli pyörä kannattaa säilyttää sisällä.

Kuinka sitten kaupunkipyörät kestävät ulkosalla? Siihen liittyy sellainen ilmiö, että aluksi niitä rikotaan jonkin verran, mutta varsin pian vandalistit kyllästyvät niihin. Kun pyöriä on tuhansia ja jatkuvasti näkösällä, kiinnostus niiden rikkomiseen häviää. Sama taitaa päteä puiston penkkeihinkin. Kun niitä laittaa riviin satoja, kuten Wienin puistoissa, niin graffitin tekijöiden kannalta maalausurakka näyttää toivottomalta, ja penkit saavat olla rauhassa. Yksittäiset penkit sotketaan paljon helpommin.

Kuva 37: Erittäin hyvä pyörätelinetyyppi. Sevillassa käytettiin lähes yksin omaan tätä mallia, tai sitten meilläkin käytössä olevia U-kaarisia telinemalleja. Runkolukittavia molemmat. Ainoana miinuksena näissä metallikaarissa on se, että ne saattavat raapia pyörästä maaleja pois.

27 Kaupunkipyörät

Sevillassa oli parhaiten toimiva kaupunkipyöräjärjestelmä, mitä olen tähän mennessä nähnyt. Niiden käyttöaste oli todella korkea ja niillä poljettiin hyötyajoa. Ei siis ihme, että 2500 pyörän ja 250 aseman verkostoa ollaan vielä selvästi kasvattamassa. Hyvin toimivassa kaupunkipyöräjärjestelmässä asemien väli ei saa ylittää 150 m, nyt asemia on vielä selvästi harvemmassa, eli n. 300 m välein. Pyörätyyppinä on varsin raskastekoinen JC Deaux:n malli, mutta onneksi niissä oli tukevat renkaan kunnon paineilla, joten aika kevyesti ne kulkivat, kunhan ensin sai vauhtiin. Kaupunkipyörät ovat monille oikein hyvä vaihtoehto työpäivän liikkumistarpeisiin, jos viitsii myös hiukan kävellä. Täällä näkyi selvästi kunnollisen ja selkeän pyörätieinfran vaikutus kaupunkipyörien käyttöön. Vastaavanlainen kaupunkipyöräjärjestelmä on käytössä myös esim. Brysselissä, mutta koska sinne ei ole rakennettu läheskään yhtä kattavaa, selkeää ja yhtenäistä pyörätiejärjestelmää, kaupunkipyörien käyttö on selvästi vähäisempää.

Kaupungissa on paljon kaikenlaisia kivikatuja heti vihreiden pyöräteiden ulkopuolella ja niitä on vaikea pyöräillä jousettomilla ja normaalirenkaisilla kaupunkipyörillä. Siksi kaupunkipyörien lisäksi liikenteessä näki oikeastaan vain maastopyöriä. Ne soveltuvat erinomaisesti Sevillassa kaupunkiajoon; kivikadut eivät haittaa, niillä on helppo oikoa ajolinjoja suoremmiksi ahtaissa risteyksissä ja niillä pääsee paljon lujempaa kuin kaupunkipyörillä. Kauppojen ikkunoissa näkyi vain maastopyöriä, ja käydessäni kaupungin suurimmassa tavaratalossa, siellä oli esillä toista sataa pyörää, joista vain 4 muita kuin maastopyöriä. Näissä city- pyörissäkin oli etujousitus, joten sekin antaa kuvan kaupungin katujen laadusta. Näiden edellä mainituiden lisäksi myynnissä oli vain perinteisiä lastenpyöriä.

Kuva 38: Sevici -kaupunkipyöriä odottamassa käyttäjiään. Tällä asemalla käyttö oli harvinaisen vähäistä.

Kaupunkipyörät maksavat, mutta järjestelmän lopullinen hinta on monen tekijän summa. Parhaimmillaan kaupunkipyöräjärjestelmä voi olla kaupungille myös hyvä tulonlähde (mainostulot), kuten Pariisissa, mutta se tulee aikaa myöden ja vaatii paljon työtä ja pyöriä (Pariisissa 24 000 kaupunkipyörää).

28 Pyöränkuljetus junassa/bussissa

Tämä jäi kunnolla testaamatta, sillä joukkoliikenteestä käytin vain junia, eikä pyörä ollut silloin matkassa. Espanjassa pitkillä matkoilla käytetään laadukkaita Siemensin luotijunia (300 km/h), joihin saa mukaan vain taittopyörän. Näihin juniin mennään nykyään turvatarkastusten läpi, kuten lentokoneisiinkin. Pyöriä ei rautatieasemilla näkynyt, joten käytännössä niiden kuljetus taitaa olla vähäistä.

29 Pyöränvuokraus

Tämä onnistuu muutamista paikoista, lähinnä pyöräliikkeistä. Valtaosa vuokrapyöristäkin näytti olevan taittopyöriä, jolloin niiden säilytysongelmat ovat vähäiset. Kaupungin ulkopuolella on maastopyöräilyreittejä, joten myös maastopyöriä on tarjolla. Retkipyöräilyä seudulla harrastetaan vähän, eikä siihen sopivia pyöriä tai lastin kanssa ajavia pyöräilijöitä näkynyt kuin muutamia, ja niistäkin osa näytti olevan VeloCityn osallistujia.

30 Vapaa-ajan pyöräily

Vapaa-ajanpyöräily on perinteisesti mielletty kunto- ja kilpapyöräilyksi – erityisesti täällä etelän maissa, mutta vähitellen se aletaan ymmärtää mitä parhaana vapaa-ajanviettotapana. Voimallinen pyöräilyn edistäminen vaatii aina myös kunnon panostusta viheralueiden pyöräreitteihin. Miellyttävät pikku pyörätiet luonnon keskellä rauhallisissa ja kauniissa maisemissa ovat ensiaskel monen pyöräilyuralla – Sevillan tapauksessa vielä kaupunkipyörien kera. Puistoissa voi rauhassa ja turvallisesti ottaa tuntumaa pyöräilyyn, kunto kasvaa huomaamatta ja pikku hiljaa pyörä muuttuu oikeaksi kulkuneuvoksi. Erityisen hyvin tämä vapaa-ajanpyöräteiden merkitys on oivallettu Hollannissa. Siellä on rakennettu kaikki viher- ja luonnonsuojelualueet pyörätieverkoston piiriin, jolloin syvimpäänkin korpeen pääsee kätevästi tutustumaan pyöräteitä pitkin. Monessa muussa maassa asia vaatii maastopyörän hankintaa.

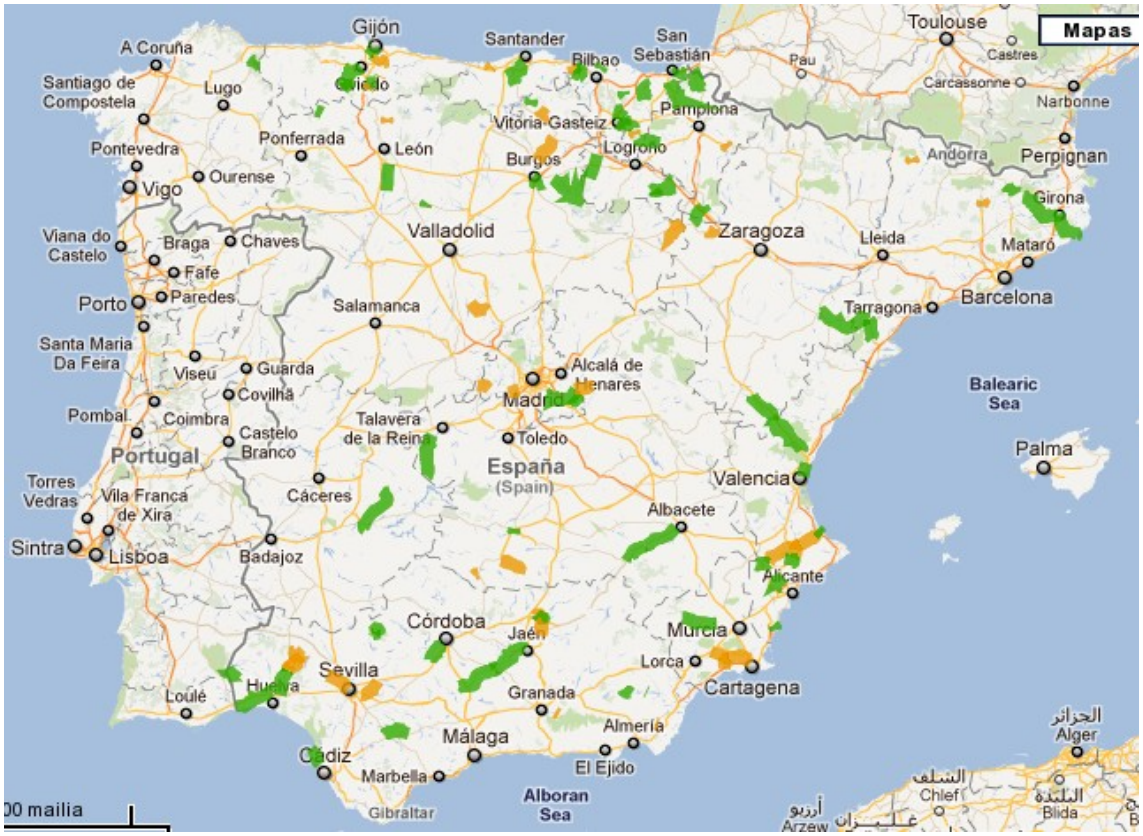
Kuva 39: Hienot puistot kaupungin sydämessä saavat monen aloittamaan pyöräilyuransa.

Sevillassa viheralueita on kohtuullisen paljon. Moniakaan niistä ei ole erityisesti rakennettu pyöräilyalueiksi, mutta toinen Sevillassa kovassa huudossa oleva laji on raivannut vahingossa tietä myös pyöräilyn edistämiselle, nimittäin rullaluistelu. Sitä varten puistoihin on rakennettu omia hyväpäällysteisiä väylästöjä, jotka ovat mitä parhaita myös sunnuntaipyöräilyyn. Suurin puisto on nimeltään Parque Del Alamillo, joka tuntuu olevan varsinainen kaupunkilaisten olohuone viikonloppuisin. Sevillassa ei ole oikeita aurinkorannikoita uimiseen ja auringonottoon, mutta kyseisen puiston lammikot on valjastettu tähän käyttöön. Puisto oli yksi monipuolisimmista näkemistäni. Toimintaa oli laidasta laitaan ja monenlaista välinettä oli vuokrattavana, tietysti myös polkupyöriä ja polkuautoja. Alue on tosi laaja ja sen kiertämiseen pyörä on mitä mainioin kulkuneuvo.

Kaupungissa on myös historiallisia vanhoja linnoja ja laajoja suurlähetystöjen ja virastojen puistoalueita. Niiden hienoissa maisemissa voi ajella hiekkaisia (ja paikoin erittäin hyvin päällystettyjäkin) väyliä pitkin vähintään kymmenen kilometriä, jos rohkenee ajella aina välillä muutaman sata metriä liikenteen seassa puistosta toiseen. Niitä on tarkoituksellakin pyritty yhdistämään toisiinsa vihreillä pyöräteillä. Myös jokivarsi tarjoaa iltaruuhkien ulkopuolella rauhallisen ja turvallisen väylästön tutustua pyöräilyyn.

Kuva 40: Iso liikuntapuisto saa kaikenikäiset liikkumaan viikonloppuisin.

Kaupungin lähistöltä sen itäpuolelta lähtee lakkautettu kaivosjunaraide, jonka penkalle on rakennettu 15 km pitkä Sierra Norte de Sevilla Greenway -pyöräily/ulkoilureitti luonnonmaisemissa. Valitettavasti en itse päässyt reittiä testaamaan, se oli kuitenkin vähän taittopyörän toiminta-alueen ulkopuolella. Itse asiassa näistä lakkautetuista rautateistä on rakennettu Espanjaan yli 1800 km pituinen pyöräily-, vaellus- ja virkistysreitistö, joka on nimeltään Vias Verdes ja jota tuotteistetaan kovaa kyytiä "green-ways" -periaatteella. Reitistöstä on tullut suosittu ja se koostuu 80 eri tasoisesta etapista. Kaikkia ei pääse peruspyörällä läpi, mutta reitit on merkattu hyvin jalankulku, ratsastus, pyöräily/maastopyöräily ja pyörätuolitasoisiksi. Etapeille löytyy oppaita, netistä karttoja, ja niille voi ladata myös GPS-paketit.



Kuva 41: Espanjan luontoreitit, joita voi usein myös pyöräillä.

Maastopyöräily vapaa-ajanharrastuksena näytti olevan selvästi yleisin pyöräilylaji. Erityisesti jokivartta pitkin liikkui koko ajan maastopyöräilijöitä, joista varmaan osa ajeli myös tuota entistä junareittiä pitkin. Myös retkipyöräily käynnistynee vähitellen, sillä netistä löytyy monia Sevillaa ja Andalusiaa kiertäviä sopivia pyöräilyreittejä, joita ei kuitenkaan ole vielä varsinaisesti tuotteistettu. Sinänsä Andalusia ja siihen liittyvä Välimeren rannikko olisi mitä parasta pyöräretkeilyaluetta, kunhan se tiedostettaisiin ja rakennettaisiin asiallisesti. Tiedossa olisi heti ainakin miljoona pyöräretkeläistä. Onhan jo yksin Saksassa n. 1,5 miljoona sellaista retkipyöräilijää, joka yöpyy vähintään yhden yön vuodessa retkillään. Mallorcallakin käy pyöräilemässä talvikaudella n. 80 000 pyöräturistia. Nykyisellään Andalusian alueella liikkuminen vaatii vielä varsin itsenäistä ja kokenutta retkipyöräilijää.

31 Kävelykadut

Näitä ei varsinaisesti ole tarkoitettu pyöräilyyn, mutta usein niitä käytetään olosuhteiden pakosta osana pyöräreittejä. Pyöräilijät voidaan ohjata niiden läpi useammalla tavalla. Ylivoimaisesti yleisin tapa on jalankulun ja pyöräilyn sekaliikenne. Tähän hallitun kaaoksen tekniikkaan luotetaan niin Sevillassa kuin useimmissa muissakin kaupungeissa. Ja toimiihan se, mutta on pyöräilijän kannalta tolkuttoman hidasta ja sekavaa. Sevillan uusissa kaupunginosissa oli myös kävelykatuja, joissa pyörätie oli tehty kävelykadulle. Suomessa näihin suhtaudutaan erittäin kriittisesti, enkä ole Suomessa nähnyt tällaisia toteutuksia. Ainoastaan Porissa on kyltti, jossa pyöräilijöitä kehotetaan ajamaan kävelykadun keskiosassa, mutta mitään maalauksia ei ole. Sevillassa kävelykatujen pyörätiet näyttivät toimivan erinomaisesti, koska ne olivat alueilla, joita turistit eivät tuki. Nämä pyörätiet toimivat aivan pahimpia ruuhkahuippuja lukuun ottamatta mukavasti. Olisivat toimineet vieläkin paremmin, ellei osa jalankulkijoista aina eksy niille, vaikka kävelytilaa olisi hyvin muuallakin.

Kuva 42: Kävelykatuja oli tehty monenikäisiin kaupunginosiin. Tässä oli toimiva kävelykatu keskustan laidan vähän uudemmassa taajamassa. Huomaa pyöräkaista, tosin se saisi olla paljon selkeämmin merkitty (oman värinen laatoitus).

Suomessakin käydään välillä kovaa kiistaa kaupungeissa siitä, pitäisikö kävelykaduille maalata oma kaistansa pyöräilyä varten. Sevillassa näitä eri ratkaisuja oli helppo testata, sillä kaikkea löytyi. Kokemukseni mukaan kaupungissa, jossa on vain yksi vilkas ja tukkoinen kävelykatu, pyöräkaistan tekeminen on hyvin haastavaa, mutta ei toki mahdotonta. Kaikki on viime kädessä kiinni katutilan jakamisesta. Jos katutilaan on rakennettu selkeitä rakenteellisesti eroteltuja alueitaan, yhden kaistaleen varaaminen pyöräilyyn on mahdollista. Viime kädessä asiaan vaikuttaa paljon myös se, kuinka paljon kävelykadulla on poikittaista jalankulkuvirtaa esim. kauppakeskusten sisäänkäyntien välillä. Jos jalankulkijat kulkevat pääsääntöisesti kävelykadun suuntaisesti, pyöräkaista toimii hyvin.

Tilanne muuttuu nopeasti, kun kaupungissa alkaa olla useita kävelykatuja ja muutenkin laajoja jalankulkualueita. Nyt jalankulkijat eivät enää käytännössä koskaan tuki kävelykatuja täysin (paria turistikatua lukuun ottamatta), ja ainakin muutamia kävelykatuja voidaan pitää osana pyöräilyn liikenneverkkoa. Näille kaduille voi rakentaa hyvinkin käyttökelpoisia pyöräteitä/-kaistoja. Yleiskommenttina muutenkin voisi sanoa, että selkeän järjestyksen omaava liikennejärjestelmä on aina paljon parempi, kuin hallitsemattoman kaaoksen sekaliikennejärjestelmä. Pyöräkaistat toimivat kävelykaduilla hyvin yli 90 % ajasta, minkä pitäisi olla aivan riittävä peruste niiden laajempaankin käyttöön, etenkin jos lähtötilanteena on se, että nykytilanteessa homma toimii vain yöllä, muulloin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä on jatkuvaa kitkaa.

Kuva 43: Toinen tyylikäs kävelykatu. Tässäkin autoille ja pyörille on oma väylä. Ellen muista aivan väärin, kukkapurkkien oikealla puolella oleva kaista oli merkattu pyöräkaistaksi, vaikka kuvassa ei jostain syystä merkintöjä näykään?

Kuva 44: Historiallisen keskustan kävelyaluetta, joka oli hyvin laaja. Yleensä siellä oli pyöräily sallittu, mutta muutamilla vilkkaimmilla osuuksilla ei, kuten kieltomerkki osoittaa.

32 Sillat

Sevilla on siltojen kaupunki. Pyöräilyinnostuksen alettua ei ilmeisesti kuitenkaan ole rakennettu yhtään uutta siltaa, eikä korjattu vanhoja. Siksi sillat soveltuivat aika huonosti pyöräilyyn. Siltakanteen asennetut valaisintolpat aiheuttivat eniten harmia, eikä siltojen alku ja loppupäissä ollut tilaa erillisille jalkakäytäville ja pyöräteille. Rantapenkalla sillat ovat pulleimmillaan ja tukirakenteet haukkaavat osan jalkakäytävästä. Pyöräilijät liikkuivat aina autokannella, eikä Tonavan varrelta tuttuja ja erittäin hyvin toimivia kaksikerroksisia siltamalleja näkynyt täällä, vaikka tarjolla oli 6 erilaista siltaa. Sillat olivat aika lyhyitä ja matalia, joten pyöräilijälle ne eivät aiheuttaneet uuria ylimääräisiä ponnistuksia.

Pyöräilijän kannalta paras silta oli jostain syystä jätetty osin kesken. Se oli moottoritiesilta, joka ylitti notkelman kuivalla maalla. Siinä oli autokannen alla omat hyllyt jalankululle ja pyöräilylle, mutta niitä ei oltu lainkaan kytketty tieverkkoon. Vain autoliikenne kohisi sillalla. Sinänsä harmi, sillä silta oli komea ja varmaan erittäin toimiva pyöräilykäytössäkin. Olisi ollut kiva testata.

Kuva 45: Sevillassa on 6 hienoa siltaa, joista pari soveltui hyvin pyöräilyynkin. Sillat eivät kuitenkaan olleet mitään pahoja tukoksia pyöräilylle mataluutensa ja helppoutensa takia.

Kuva 46: Moottoritien silta, jonka alemmalla tasolla olevat hyvät kevytväylät eivät jostain syystä olleet lainkaan käytössä, vaan pyöräilijät ohjattiin pujottelemaan parkkipaikkojen kautta kulkevaa pyörätietä pitkin.

33 Pyöräilytempaukset

33.1 Ciclovia-tapahtuma Sevillassa

Pyöräilyä voi edistää monella tavalla normaalien lausunto ja neuvottelukäytäntöjen lisäksi. Suomessa tällaiset keinot ovat vielä varsin tuntemattomia, joten tässä hiukan laajemmin lisätietoa kahdesta tapahtumatyypistä. Velo-City konferenssin erikoisin ohjelmanumero Sevillassa oli Ciclovia-tapahtuma, eli ”autoton sunnuntai”. Siinä osa kaupungin kaduista suljetaan autoliikenteeltä puoleksi päiväksi sunnuntaisin. Vapautuneella katutilalla kaupunkilaiset voivat sitten pitää hauskaa mitä moninaisimmin tavoin. Kaduilla voi leikkiä ja pelata kaikenlaisia pelejä, esitellä eri harrastuksia ja liikkua pyörällä helposti ja nopeasti paikasta toiseen isoja autokatuja pitkin. Parhaiten Ciclovia toimii silloin kun alue on riittävän iso ja tapahtuma on säännöllinen; kerran kuussa, joka toinen sunnuntai tai joka sunnuntai. Yksi sen tarkoituksista on saada ihmiset ulkoilemaan ja liikkumaan sunnuntaisin, kun ei tarvitse välttämättä lähteä erikseen puistoihin ja ulkoilupaikkoihin, vaan liikuntaan voi käyttää myös osaa autokaduista.

Ciclovia on saanut alkunsa Etelä-Amerikasta reilut 15 vuotta sitten ja nyt sitä on tarkoitus levittää pikku hiljaa myös Eurooppaan. Tapahtumaan varattujen katujen määrä vaihtelee suuresti. Joka kaupungissa on aloitettu pienestä, muutaman sadan metrin pätkästä, ja enimmillään (Bogotassa Columbiassa) tapahtuma-alueeseen kuuluu yli 121 km katuverkkoa, ja päivän aikana niillä liikkuu lihasvoimin yli 1,3 miljoonaa ihmistä. Linkki Bogotan tapahtumasta kertovaan videoon.

Sevillassa näitä Ciclovia-tapahtumia oli pidetty talven mittaan 3 kertaa ja tapahtumaan on varattu historiallisen vanhankaupungin kävelyalueen reunasta yksi iso katu noin kilometrin matkalta. Katu on suljettuna aamu yhdeksästä kello neljääntoista. Nyt hommaa taisi vähän häiritä kesäaikaan siirtyminen, eivätkä espanjalaiset taida muutenkaan olla kovin aamuihmisiä. Aluksi meno oli aika vaisua, mutta puolilta päivin alue oli täynnä . Keskellä katua oli tarjolla monenlaista aktiviteettia aina shakinpeluusta eri liikunta-

Kuva 47: Tapahtumakadun alku 27.3.2011. Kesäaikaan siirtyminen ilmeisesti viivästytti hiukan tapahtuman alkua.

muotoihin ja peleihin. Erityisesti lapsille päivä näytti olevan mieluinen.

Ciclovia-tapahtuma ei suinkaan ole yksinomaan pyöräilijöiden tapahtuma, vaikka he ovat usein niiden järjestelyissä vahvasti mukana. Tarinan mukaan tapahtuman alkujuuret juontavat siihen, että asukkaat kyllästyivät totaalisesti autoihin ja halusivat edes yhden päivän viikossa, jolloin autoliikenne ei hallitsisi totaalisesti kaupunkia, vaan asukkaat pääsisivät vapaasti liikkumaan ja tekemään haluamiaan asioita myös keskellä kaupunkia. Pyöräilijälle on huikea kokemus polkea pyörällä vapaasti pitkin kaupungin isoja pääkatuja ja paluu arkeen ja kiemuraisille pyöräteille tuntuu aika vastenmieliseltä. Tällaisissa tapahtumissa saa myös konkreettisen kuvan siitä, kuinka valtavan paljon kaupunkitilaa autokadut vievät. Isotkin puistot alkavat tuntuvat pieniltä, kun ensin lompsii tuntikausia lentokenttämäisillä isoilla pääkaduilla.

Kuva 48: Shakkiturnauksen alkua kadulla. Tässä vaiheessa oli vielä rauhallista.

33.2 Polkupyöräparaati

Samaisena Ciclovia-sunnuntaina Sevillassa järjestettiin myös polkupyöräparaati, jossa poljettiin toista tuntia pitkin muulta liikenteeltä suljettuja Sevillan katuja. Ajelua autokatuja pitkin kertyi päivän mittaan reilut 15 km. Puolilta päivin alkaneet polkupyörä- ja rullaluisteluparaatit toivat väkeä paikalle runsaasti. Rullaluistelijoilla oli numerolaput paidassaan ja niissä suurimmat luvut olivat 2500 paikkeilla. En sitten tiedä, oliko numeroilla jotain totuuspohjaa, mutta pitkän aikaa luistelijoita meni ohi yhden autokaistan leveydeltä. Vähän huvitti tuo espanjalaisten rullaluisteluinnostus. Koko päivän aikana näin vain parikymmentä kunnolla luistelun hallitsevaa henkilöä ja ihmettelin, kuinka se on noilla taidoilla niin suosittua? Espanjalaisilta näyttää puuttuvan tuo Suomessa lapsena hankittu luistelutaito jäällä, joten rullaluistelun opiskelu vähän vanhempana näyttää ottavan tosi koville. Pääasia kuitenkin, että yritystä on, ja yksi Ciclovia-tapahtuman tarkoituksista onkin juuri saada ihmiset liikkumaan ja ulkoilemaan sunnuntaisin. Tämä näyttää onnistuvan hyvin siinäkin mielessä, että tällaisissa tapahtumissa tulee rikottua rajoja monella tapaa ja liikuttua helposti erilaisilla tavoilla kuin normaalisti.

Kuva 49: Polkupyöräparaatin alkupäätä Sevillassa 2011.

Pyöräparaatissa oli selvästi enemmän ajajia, mitä olin odottanut. Jono jatkui horisonttiin, mutta ei silti päästy edellisen vuoden Kööpenhaminan lukuihin. Mitään tarkkaa arviota väkimäärästä ei ole, mutta pyöräilijöitä oli riittävästi tapahtuman mallikkaaseen läpiviemiseen. Hiukan varmaan asiaan vaikutti myös se, että lähtö siirtyi melkein puolella tunnilla ja monet satunnaiset ohikulkijatkin liittyivät joukon jatkoksi. Tältä paraatilta en kovin paljoa odottanut viimekesäisen huikean Kööpenhaminan paraatin jälkeen, mutta kyllä tämäkin lopulta hyvin täytti tehtävänsä. Katujen varsilta ei ihmeemmin tullut kannustusta, vaan paljolti hyvin hölmistyneitä ilmeitä. Sevillassa ei oltu totuttu tällaisiin pyöräilijämääriin. Tuore pyöräilykulttuuri myös kostautui siten, että näin kolme kaatumistapausta paraatin aikana; pyöränkäsittelystä puuttui rutiini ja pikku kolareita sattui tuon tuosta. Kööpenhaminassa en nähnyt yhtään vastaavaa tapausta.

Pyöräkalusto oli aika tavallista ja lastipyörät puuttuivat täysin yhtä hollantilaispyörää lukuun ottamatta. Tuunattuja pyöriä oli muutama ja pyöräilytrikoissa polkevia pyöräilyseurojen edustajia matkassa oli kohtuullisen paljon. Starttipaikalta sai punaisia muovilätkiä kiinnitettäväksi pyörään. Minun espanjankielen taidollani niissä ilmeisesti kannatettiin autotonta keskusta-aluetta. Pari hulmuavaa lippua toi väriä paraatiin ja välillä oli armotonta pyöränkellojen soitantaa, mutta muuta musiikkia ei ollut tarjolla. Keli oli aurinkoinen mutta vähän viileä ja tuulinen.

Näkyvyyttä tällaisella paraatilla saa hyvin ja suuresta maailmasta kertovat, että näihin olisi erittäin tärkeää saada osallistumaan mahdollisimman paljon virkamiehiä, suunnittelijoita ja poliitikoita. Pyöräparaati on hyvin ainutlaatuinen kokemus ja eittämättä avartaa näkemyksiä kaupunkirakenteesta ja sen järkevyydestä erittäin tehokkaasti. Nyt jäädään mielenkiinnolla odottamaan, millaisen paraatin saamme Jyväskylässä aikaan pyöräilyviikon avajaisissa toukokuussa 2011. Se on ensimmäinen laatuaan Jyväskylässä!

Miksi sitten tällaisia tapahtumia järjestetään? Mitä niissä on järkeä? Niillä on muutama selkeä päämäärä. Autot ja autokadut valtaavat kaupunkitilasta huomattavan osan ja rikkovat kaupunkirakenteen hajanaiseksi. Ihmisille ei tahdo olla keskusta-alueilla tilaa harrastuksille ja arkiliikuntapaikatkin voivat olla vähissä. Kun otetaan kerran viikossa tilaa autoilta normaali elämälle, viihtyisyys paranee. Samalla vähenevät melu ja saastepäästöt selvästi havaittavasti puolen päivän ajaksi, mikäli alueet ovat riittävän laajoja.

Kuva 50: Halukkaille jaettiin muovilätkiä pyörään kiinnitettäväksi.

Toinen päämäärä on urautuneiden ajattelutapojen ravistelu. Eikö todella oikeasti ele olemassa mitään vaihtoehtoa autokaupungeille? Entä jos jonain päivänä kaduilla ei enää liikkuisikaan autoja? Tai niitä liikkuisi vain hyvin vähän, ainoastaan kaikkein välttämättömimmät. Millaisen kaupungin voisimme silloin rakentaa itsellemme? Tällaisilla autoliikenteeltä kaapatuilla kaduilla liikkuminen tuntuu jotenkin aavemaiselta ja saa pakostakin aivot raksuttamaan ja miettimään asioita uudelta kantilta. Siitä vinkkelistä on helppo miettiä asioita täysin eri perspektiivistä. Polkupyöräparaateilla luodaan myös yhteishenkeä. Yksikseen arkiliikenteessä ajelevat pyöräilijät saavat kavereita ja huomaavat olevansa osa suurempaa ja tärkeää kokonaisuutta.

34 Pyöräilykartat ja -reitit

Sevillasta en onnistunut löytämään kunnollista pyöräilykarttaa lainkaan. Jos sellainen olisi ollut, se olisi varmasti sisältynyt Velo-City -tapahtuman tarvikekassiin. Saatavilla oli kyllä yhden sivun kokoisia karttoja, mutta ne olivat vähän turhan pieniä. Samoin ongelmia oli pyörämatkailureittien kanssa. Netistä kyllä löytyy hakemalla reittejä, mutta paperikartoiksi asti ne eivät ole päätyneet. Vaikka pikku hiljaa siirrytään sähköisiin suunnistusvälineisiin, mikään ei vielä aikoihin voita kunnon paperikarttaa. Se on riittävän iso ja siitä on helppo nähdä laajempia kokonaisuuksia kerralla.

35 Yhteenveto

35.1 Onnistunut projekti

Sevillassa on pyöräilyasiat otettu tosissaan ja alettu viisi vuotta sitten oikeasti hommiin. Tuli väistämättä mieleen, että missähän maassa sitä oikeasti ollaan manjaanamiehiä? Sevillan suoritus on kyllä todella hatunnoston arvoinen! Kun on aloitettu olemattomilla tiedoilla, kaikki ei ole mennyt täysin putkeen, mutta kun on omakohtaista kokemusta oikeasta pyöräilyjärjestelmästä omassa kaupungissa, asioita on helppo opiskella lisää ja jalkauttaa tietämystä laajemmalle siten, että muutaman vuoden kuluttua viimeinenkin asfaltinlevittäjä tietää, kuinka pyörätien risteykset kuuluu viimeistellä. Kokonaisuutena Sevilla oli pyöräilykaupunkina suuri positiivinen yllätys, ja siellä oli onnistuttu rakentamaan aika erikoinen, mutta joiltain osin jo kohtalaisesti toimiva pyöräilykaupunki. Ainakin kaikille turisteille kaupunkia voi hyvin suositella pyöräilyyn. Siellä oli paljon nähtävää ja oikea tekemisen meininki muissakin kuin pyöräilyasioissa!

Kuva 51: Tekemisen meininkiä. Toinen autokaista on poistettu ja tilalle rakennettu pyörätie. Tämä alkaa jo toimia työmatkapyöräilyssäkin.

Sevillassa on totuttu suuriin projekteihin. Siellä on järjestetty aikojen saatossa kaksi maailmannäyttelyä (1930 ja 1992), siellä on tiedepuisto tiedekeskuksineen, siellä on upea vanha kaupunki ja palatseja, sekä toisaalla moderneja siltoja ja kaupunginosia. Eikä hulppeassa messukeskuksessakaan ollut valittamista. Parhaillaan oli työn alla The Metropol Parasol -projekti, jonka keskipisteeksi valmistuu todella upea ja erikoinen rakennelma, jota sanotaan maailman suurimmaksi puurakenteeksi. Rakennelmalla katetaan ja suojataan arkeologinen Rooman ajoilta peräisin oleva raunioalue, pieni torialue ja vähän ympäristöäkin. Aika hyvä idea saada museolle näkyvyyttä ja nykyaikaista ilmettä! Rakennelman sisällä ja päällä kulkee jalankulkukäytäviä, joita pitkin voi tutustua alueeseen ja katsella korkealta Sevillan näkymiä laajemminkin. Paljon on Sevillassa tehty ja saatu aikaan, toki aina rapatessa roiskuu, ja joissain kohdin on tehty hiukan ylilyöntejä ja aika on paikoin ajanut ohi hiukan eri raidetta mitä on suunniteltu, mutta en yhtään ihmettele Sevillan asemaa yhtenä Euroopan suurena tutustumisen arvoisena kaupunkina.

Kuva 52: Monipuolista arkkitehtuuria ja mukava kaupunki kaikin puolin. The Metropol Parasol vielä vähän keskeneräisenä.

35.2 Mitä kannattaa tuoda Suomeen?

Kotiläksyksi voisi ottaa sen selvittämisen, mikä suomalaisessa kaupunkisuunnitteluprosessissa mättää, kun meillä ei saada mitään järkevää aikaiseksi. Meillä ei ole yhtään kaupunkia, jota voisi pitää pyöräilykaupunkina, vaikka niitä on viimeisen 20 vuoden aikana rakennettu satamäärin pitkin keski-Eurooppaa?

Sinänsä Sevillan konsepti on erittäin hyvä ja siinä olisi paljon oppimista meille. Asioita tapahtuu, kun aletaan oikeasti tekemään. On rajattu selkeä tavoite, aikataulu ja väylät, mitkä tehdään yhdellä kertaa. Järjestys on ollut siinä mielessä oikea, että ensin on tehty kaupungin valtimoverenkierto, eli pyöräilyn pääväylät. Myöhemmin ehtii tehdä hiussuoniston, joka täydentää rakennelman. Tässä huomaa heti sen, että Suomessa on tehty asioita väärässä järjestyksessä. Vuosikymmeniä on rakennettu hiussuonistoa ja se alkaisi olla hahmollaan, mutta kun puuttuu tyystin tuo valtimoverenkierto, niin homma jää täysin torsoksi. Toisaalta ollaan meilläkin puolivälissä – aivan kuten Sevillassakin. Nyt Suomessa pitäisi pikaisesti saada kasaan joka kaupunkiin Sevillan tyylinen projekti, jossa rakennetaan kerralla kasaan kunnollinen pyöräilyn runkoverkosto keskustaan. Sillä olisi todella radikaali vaikutus pyöräilyn kulkutapaosuuteen.

Sevillassa tuli myös esille yksi tärkeä fakta. Kun rakennetaan valmiiseen kaupunkiin pyörätieverkosto, niin silloin painaa vain ja ainoastaan järkkymätön tekninen laatu ja käytettävyys. Ei ole mitään keinoa, millä väen saa pyöräilemään, jos perusasioissa lipsutaan ja pyöräily jää oleellisesti hitaammaksi ja epäkäytännöllisemmäksi kuin autoilu. Tämä sama pätee Suomessakin kaikkiin valmiiksi rakennettuihin alueisiin. Uusille alueille laadukkaat pyöräilyolot on hiukan helpompaa toteuttaa, kun voidaan käyttää luonto- ja viihtyisyyskortteja, sekä erotella heti alusta pitäen pyörätieverkosto erilleen autokaduista. Näin houkuttelevuus ja riittävä nopeusalue on helpompi saavuttaa hiukan kevyemmilläkin keinoilla. Ammattitaitoa on se, että osaa valita joka kohteeseen riittävän laadukkaan ratkaisun tarjolla olevista lukuisista pyöräväylätyypeistä.

35.3 Mitä maksaa?

Kuluja katsellessa moni saattaa kauhistua, mutta luvut eivät ole lainkaan niin pahoja, miltä aluksi saattaa tuntua. Toimiva pyörätieverkosto keskustassa on tärkeä osa kokonaisuutta ja se ei ole mikään yksittäinen kuluerä. Kun pyörätieverkostoa parannetaan, se aiheuttaa säästöjä hyvin moneen muuhun toimintaan. Tässä muutamia tärkeimpiä, koska meillä nämäkin asiat ovat aika huonosti tunnettuja:

1. Kun liikenneverkostoa parannetaan pyöräväylien osalta, se helposti siirtää autokatujen laajennustarpeita hamaan tulevaisuuteen, jolloin säästö pelkästään tässä voi olla suurempi kuin pyöräteiden kustannus.
2. Kaupunkitila saadaan paljon tehokkaampaan käyttöön ja liike-elämä voi paremmin, kun auto-

katujen ja parkkipaikkojen viemä tila vähenee. Lisäksi kauppojen tavoitettavuus paranee huomattavasti, kun ainaisesta parkkipaikkaongelmasta kärsivät autoilijat voivat ajaa pyöräillä suoraan kauppojen viereen.

3. Melu ja ilmansaasteet vähenevät, jolloin naapurikuntien omakotitalolähiöihin muuttaneet asukkaat alkavat vähitellen palailla takaisin kaupunkimiljööseen.

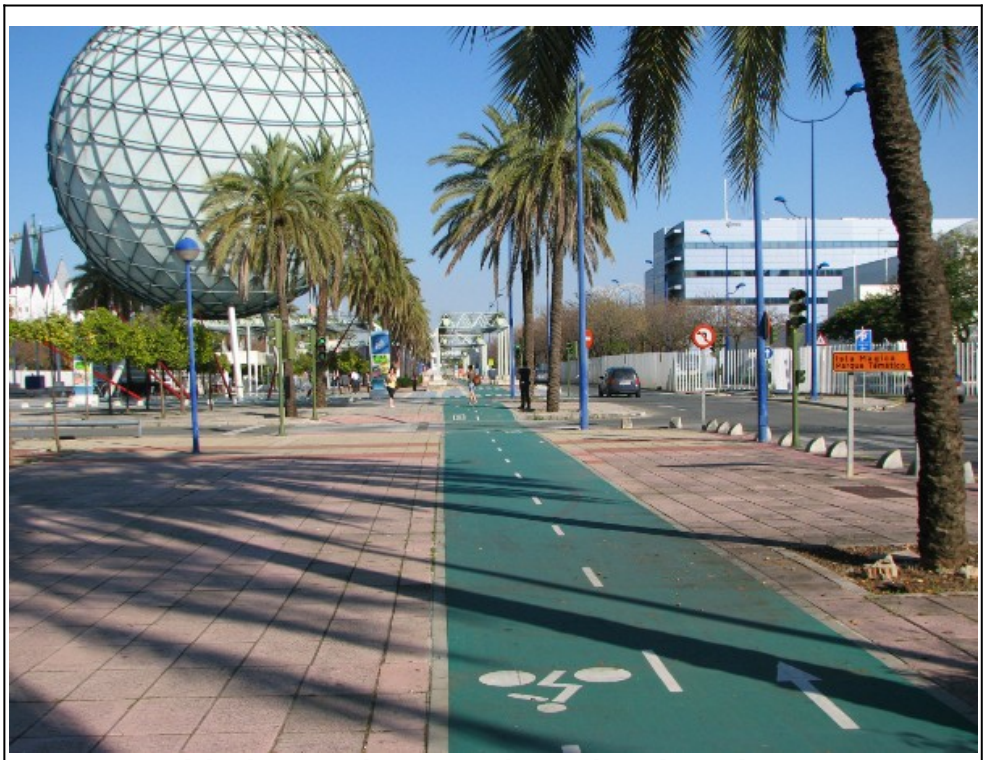
1. Terveysedut ovat erittäin suuret ja kiistattomat.
2. Vähentää onnettomuuksia ja kuluja sitä kautta.
3. Jos Sevillan projekti toteutetaan useissa suurissa kaupungeissamme, se alkaa vaikuttaa koko kansantalouden tasolla. Kauppatase kääntyy myönteisempään suuntaan, koska autot ja bensiini ovat ainakin vielä toistaiseksi melkein kokonaan tuontitavaraa, ja erittäin kallista sellaista. Toimiva pyörätieverkosto vähentää autojen tarvetta huomattavasti ja ainakin perheen kakkosautot voidaan jättää hankkimatta.
4. Henkilökohtaisella tasolla hyvät pyörätiet johtavat vuosien myötä monien osalta selvään vaurastumiseen, sillä autokulut ovat perheille usein toiseksi suurin kuluerä heti asunnon jälkeen. Kymmenessä vuodessa tuo on aikamoinen rahamäärä. Lisäksi viihtyisä ja meluton kaupunki houkuttelee asukkaiksi keskimääräistä varakkaampaa porukkaa.

Kuten listalta selvästi käy ilmi, hyödyt menevät hyvin monelle taholle. Kovin byrokraattisissa maissa tämä aiheuttaa suuria ongelmia, koska liikenne- ja kaupunkirakennepuolen investointien hyödyistä suuri osa mennee muille hallintokunnille. Tarvittavien pyörätiehankkeiden läpisaanti on vaikeaa, kun jokainen hallintokunta tuijottaa vain omaa budjettiaan. Tämä ongelma pitää Suomessa pikaisesti korjata!

Pyöräteiden rahallisia hyötyjä on ollut vaikea pukea selviksi taulukoiksi, mutta viime vuosina tätä asiaa on tutkittu Tanskassa ja yritetty kehittää työkaluja rahavirtojen hallitsemiseksi. Näin voidaan pyörätiehankkeistakin tehdä normaalit kustannus/hyöty -laskelmat. Käytännössä on todettu, että harkittu ja oikein rakennettu pyörätie ei ole kuluerä, vaan tulonlähde; siitä on selvää tuloa kaupungille.

36 Pyöräily-ystävällisyyden pisteytys

Tässä raportissa en yritä pisteyttää pyöräteiden laatua, kuten tein Wienin raportissa. Syynä on se, että arvioimani kriteerit ovat nyt hiukan erit kuin ennen, joten pisteytyksiä ei voisi verrata toisiinsa. Täytyy katsoa, jos näitä raportteja vielä jatkossa tulee lisää, pitäisikö kaikki muokata yhteismitallisiksi.



Kuva 53: Tiedekeskus maailmannäyttelyn ajalta. Yksi erikoisimpia pyöräilyalueita.