

Suunnittelu on vaikeaa.

Etenkin kaupunkisuunnittelu.

EDELLINEN KIRJOITUKSENI loppui toteamiseen, että Kööpenhaminan uuden pyörätien, Cykelslangen, mitoitettiin 10 000 pyöräilijälle muutama vuosi sitten. Syyskuun 2016 mittaukset osoittivat 20 000 päivittäistä käyttäjää ja pahimpina päivinä on ruuhkaa, yli 30 000 työmatkapyöräilijän ylittäessä Kööpenhaminan sillat. 40 prosenttia Kööpenhaminan päivittäisistä matkoista kun sujuu polkupyörällä, mikä aiheuttaa ruuhkia pyöräteillä.

Viime viikon *Economist* kirjoittaa Kiinan uudesta ympäristösuuntautuneisuudesta. Samalla kun Donald Trump sulkee ympäristöviranomaisia eikä usko ilmastonmuutokseen, on Kiina orientoitunut toiseen suuntaan. Eikä ihme, sillä kaikki Kiinassa vierailleet ovat tuttuja smogin kanssa. Itse olin viimeksi Kiinassa vieraillessani järkyttynyt lintujen, hyönteisten ja muiden pikkueläinten puutteesta Kiinan maaseudulla. Polkupyöräily on monta vuotta ollut köyhyyden merkki, josta on haluttu päästä eroon, mutta uudessa ympäristötietoisessa Kiinassa on otettu ensimmäiset askeleet polkupyöräilyn modernisoimiseksi ja siitä onkin tullut niin suosittua, että joissakin kaupungeissa sitä on jo alettu rajoittaa – koska pyörätiet on rakennettu pois ja muutettu autokaistoiksi, ja nyt pyöräilyn suosion lisääntyessä pyöräilijät valloittavat tilaa itselleen. Tämä vaatii uusia otteita kaupunkisuunnitteluun, ja onkin mielenkiintoista seurata, miten Kiinan suurkaupunkien liikennesuunnittelu muuttuu tulevien kymmenen vuoden aikana.

Kaistojen valloitus on käynnissä myös Ruotsissa, missä on juuri hyväksytty kansallinen pyöräilystrategia. Tukholman kaupunki on näyttänyt esimerkkiä sallimalla pyöräilyn yksisuuntaisilla kaduilla, joista on siten tullut yksisuuntaisia

Maarit Nordmark



vain moottoriajoneuvoille. Seuraava askel on pyöräilyn salliminen ajoteillä, joilla maksiminopeusrajoitus on 50 kilometriä tunnissa, vaikka niiden vieressä olisi myös pyörätie. Keskustelua käydään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden eriyttämiseksi yhteisillä jalankulku- ja pyöräteillä. Uudet sähköavusteiset pyörät valtaavat alaa työmatka- ja hyötymatkailussa, sopivat kaikille ja tarvitsevat enemmän tilaa kaupunkisuunnittelussa. Seuraava askel on kolmipyöräiset sähköpyörät, jotka sopivat myös liikuntarajoitteisille, eivät vaadi ajokorttia ja kulkevat 30 kilometriä tunnissa kaikissa olosuhteissa – vieden enemmän tilaa pyörätieltä kuin tuplalastenvaunut. Lisätään tähän lastipyörät karrineen, ja pyörätiet tulevat mahdottomiksi käyttää.

Samalla kun pyöräily kasvaa maailmanlaajuisesti, se ei tapahdu kivuttomasti. Monet autoilijat ovat tottuneet siihen, että pyöräilijöitä ei tarvitse huomioida liikenteessä. Pyöräilijöitä menehtyy ja vammautuu autoilijoiden ottaessa epäempaattisia otteita kadunvaltauksessa, ja maantiepyöräilijöitä ruiskutetaan kirvelevällä tuulilasipesunesteellä ja pakotetaan ajamaan ojaan auton tehdessä pyöräilijän edessä nopean jarrutuksen, johon polkupyörän jarruilla ei voi sopeutua. Tämä siitä huolimatta, että jokainen pyöräilty kilometri säästää ilmastoa, ja nostaa kansanterveyttä säästämällä siten myös julkisen hallinnon kustannuksia.

Mistä tämä polkupyöräinnosteinen kolumnini? Saavuin juuri pyörämatkalta Italiasta. Viidessä päivässä tuli pyöräiltyä 720 kilometriä ja lähes 10 000 korkeusmetriä. Minulla on siis oma lehmä ojassa. Mutta ei ainoastaan minulla, vaan koko yhteiskunnalla. Kaikista yllämainituista syistä.