

Pyöräily-ystävällisyyskartoitus Wienin kaupungista

Sisällysluettelo

1. Perustietoja.....	3
2. Pyöriteiden yleinen käytettävyys.....	4
3. Turvallisuus.....	5
4. Pyöriteiden kattavuus.....	6
5. Reunakivet.....	7
6. Esteet.....	8
7. Puolenvaihdot.....	8
8. Vinkkelimutkat.....	8
9. Korkeusprofiilit.....	9
10. Ajoratamaalaukset.....	10
11. Näkemäesteet.....	11
12. Viitoitus.....	11
13. Kaistat.....	12
14. Alikulut.....	13
15. Erottelu.....	13
16. Värillinen pinnoite.....	15
17. Sileä pinnoite.....	15
18. Risteysten selkeys.....	16
19. Pyöriteiden yksisuuntaisuus.....	17
20. Yksisuuntaista katu vastavirtaan.....	18
21. Pyöräilijöiden liikennevalot.....	19
22. Pyöriteiden valaistus.....	20
23. Pyörätaskuja käytössä.....	20
24. Kiihdytys/poistumiskaistat.....	20
25. Pyöräilijän moottoritiet.....	20
26. Pyörien parkkeeraus	21
27. Kaupunkipyörät.....	22
28. Pyöräkuljetus junassa/bussissa.....	22
29. Pyörävuokraus.....	22
30. Vapaa-ajan pyöräily.....	22
31. Kävelykadut.....	23
32. Sillat.....	25
33. Pyöräilykartat ja -reitit.....	27
34. Yhteenveto.....	30
35. Pyöräily-ystävällisyyden pisteytys.....	32

1. Perustietoja

- Kaupungissa on 1,7 miljoonaa asukasta
- Kasvava kaupunki
- Pinta-ala 415 km²
- Sijaitsee lähellä 3 naapurimaan alueita, joten kulttuurien solmukohta
- Menestynyt hyvin viime vuosina Quality of living ranking- kilpailussa
 - 2009 ensimmäinen sija
 - 2010 ensimmäinen sija (Helsinki 35)
 - 2011 toinen sija (Helsinki 7)

Pyöräily:

- Pyöräteitä/pyöräreittejä yhteensä 1100 km.
- 32 000 julkista pyörätelinepaikkaa
 - SPAR-kauppaprojektin yhteydessä asennettu 650 uutta pyörätelinettä (150 000 €)
- 10 kpl sähköpyörien pyöräparkkia latausmahdollisuudella
- Pyöräilyn kehittämiseen budjetoitu 5 vuodessa 30 miljoonaa Euroa.
- Tavoitteena pyöräilyn kulkutapaosuudeksi 8 % vuonna 2015
 - 2009 kulkutapaosuus oli 5,5 %
- Kaupunkipyöräjärjestelmä
 - Ilmainen ensimmäiseltä tunnilta, sen jälkeen 1 € tunnilta.
 - 400 000 käyttökertaa vuodessa
 - Ajoaika keskimäärin 22 minuuttia
 - Kasvua 30 % 2008 → 2009
- Nettipohjainen reittisuunnittelu myös pyöräilijöille ja jalankulkijoille
- Paperisia pyöräilykattoja uusittu
 - Keskustan pyöräilykartta
 - Retkikarttoja 7 eri pyöräretkireitille kaupungin ympäristöön (eri teemat retkille)
- Sponsorointia sähköpyörien hankintaan kaupunkilaisille
 - SPAR-kauppa tukee henkilökuntaa sähköpyörien hankinnassa (toimivat hyvinä esikuvina)



Kuva 1: Yleisnäkymä Wienistä, huomaa pitkulainen saari keskellä jokea.

Wien, maailmalla yleisemmin tunnettu nimellä Vienna, sijaitsee Itävallassa aivan Tonavan rannalla, ol-
 len samalla valtakunnan pääkaupunki. Koko metropolialueella on n. 2,2 miljoonaa asukasta. Kaupungin
 ytimenä on ikivanha kaupunki lukuisine hienoine rakennuksineen. Asemakaavaltaan vanha kaupunki on
 hiukan ympyräkaavainen, ja keskuksena on vanha suuri kirkko. Vanhaa keskustaa kiertää kaksi kehätie-
 tä. Ympyräkaava ei ole voimakas, mutta sekoittaa paikoitellen tehokkaasti suunnistusta. Tämän vanhan
 kaupungin ympärille on kehittynyt omia erillisiä kaupunginosia laajalle alueelle. Kaupunki ei tunnu ko-
 vin ahtaalta, vaan pikemminkin aika avaralta moniin muihin suurkaupunkeihin verrattuna. Joki jakaa
 kaupungin kahteen osaan, tai oikeam-
 min useat joet, sillä Tonava virtaa nel-
 jänä väylänä kaupungin kohdalla. Ul-
 koilualueena on joen keskellä oleva
 kapea parikymmentä kilometriä pitkä
 saari, Donauinsele. Koska kaupunki
 koostuu monista eri aikakausilla raken-
 netuista palasista ilman kunnon liiken-
 teellistä integrointia hevosajakaudel-
 la, kaupunki on liikenteellisesti varsin
 sekava. Pohjoislaidalla matala vuorijo-
 no estää kunnon tielinjauksia. Toki
 moottoriteille ja muille isoille teille
 menee nykyään selvät ja suorat väylät,
 mutta pienemmät pyöräilijöiden käyt-
 tämät tiet ja kadut ovat epäjohdonmu-
 kaisia. Yksisuuntaisia katuja on paljon,
 reilut 160 km.



Kuva 2: Wien on näyttävä kaupunki!

Wien ei ole esiintynyt missään näkemissäni julkaisuissa, joissa esitellään parhaita eurooppalaisia pyöräi-
 lykaupunkeja, eikä se edelleenkään liene 50 parhaan pyöräilykaupungin joukossa, tosin tilannehan
 muuttuu koko ajan, eikä mitään absoluuttista tietoa asiasta ole olemassa. Todellisuudessa lukuisat Eu-
 roopan kaupungit ovat viimeisen 10-15 vuoden aikana satsanneet tosi paljon pyöräilyolosuhteiden kehiti-
 tämiseen, ja Wien voidaan ilman muuta laskea näiden kaupunkien joukkoon. Menin Wieneriin sattumalta
 aivan muissa asioissa päiväksi, mutta järjestin asiat niin, että sain toteutettua viikon mittaisen pyöräily-
 ystävällisyyskartoituksen samalla kertaa. Wien pääsi yllättämään positiivisesti!

Tämä on ensimmäinen laatimani pyöräily-ystävällisyysarvio ja kirjoitettu vuonna 2009. Olen lisännyt
 tähän dokumenttiin myöhemmin muutamia faktatietoja pyöräilyolosuhteiden kehityksestä Wienissä, jot-
 ka sain käsiini vuonna 2010 Kööpenhaminan Velo-City -konferenssista.

2. Pyöräteiden yleinen käytettävyys

Pyörätiet on harvinaisen selvästi tehty turisti- ja virkistyskäyttöön. Ne kiertävät kahtena kehätienä van-
 han kaupungin ympärillä, joten niitä pitkin pääsee aika helposti kaikille tärkeimmille nähtävyyksille. Li-
 säksi Tonavan kanavareitin pyöräretkeilijöiden lähes katkeamaton virta voi valita reitikseen pohjoisran-
 nan sijasta myös Donauinselen, jolta puolestaan on monia siltoja suoraan metropolin sydämeen loista-
 van hyvine pyöräteineen. Ilmi selvästi näistä ohikulkumatkalla olevista pyöräturisteista halutaan suuri
 osa tutustumaan myös itse kaupunkiin ja viettämään siellä yö tai pari. Eikä siinä mitään, kyllähän Wien
 on ehdottomasti yksi Euroopan hienoimmista kaupungeista. Paikallisille asukkaille riittää virkistyskäyt-
 töön jokirantareittejä ainakin 200 km hienoissa maisemissa. Jokirantaa on paljon, koska Tonava kulkee
 neljänä jokena Wienin kohdalla ja Donauinselen saarellakin risteilee suuri määrä pieniä päällystettyjä
 kevytvyilyä ristiin rastiin.

Työmatka- ja hyötykäyttöön Wienin pyörätieverkko on aika hankalakäyttöinen. Turistilla ei ole kiirettä, eikä välttämättä edes selkeää päämäärää, joten hän voi ajella rauhassa parhaita pyöriteitä pitkin ja nauttia kaupungin pyöräilyoloista. Kaupungin rakentajilla tekninen tietämys pyörätienrakennuksesta teoriasolla on hyvin hallinnassa, ja sitä on mitä ilmeisimmin käyty Hollannissa opiskelemissa, mutta käytännön toteutus on jäänyt kovin kirjavaksi. Laatu vaihtelee liikaa. Wienissäkin pyörätienrakennukseen ei suhtauduta vielä riittävällä vakavuudella. Se näkyy hyvin pyöriteiden linjauksissa ja paikoin tökeröissä toteutuksissa. Kun pyörätie laitetaan väistämään jokaista jalopuuta, nakkikioskia, huussia ja liikennemerkien tolppaa, ei lopputulos ole hyvä. Lisäksi pyörätien leveys saattaa vaihdella varsin huomattavastikin, joten tarkkana saa olla. Myös yksisuuntaisten pyöriteiden kapeus on ongelma. En tiedä ovatko itävaltalaiset ylikohteliaita, mutta ohitus yksisuuntaisilla pyöriteillä näytti tapahtuvan pääsääntöisesti nurmikon tai ajoradan kautta koukkaamalla, mikä ei näyttänyt lainkaan turvalliselta. On tainnut käydä niin, että pyörälaukkujen kanssa kulkevaa pyörää ei sovi kunnolla ohittamaan yksisuuntaisella pyöriteellä itävaltalaisen ajotaidoilla. Eikä ehkä muidenkaan, sillä vaarallisia reunaesteitä sisältävät väylät eivät houkuttele tekemään tiukkoja ohituksia.



Kuva 3: Hyvät liikennemerkkit; kevytväylä loppuu, vastassa on yksisuuntainen katu, jota saa ajaa pyörällä molempiin suuntiin.

Suomeen verrattuna Wienin pyöräily-ystävällisyys on kuitenkin hyvin korkealla tasolla, ja siellä on käytössä monia tekniikoita, joita meillä ei vielä käytetä lainkaan. Pyöriteillä on mm. aina omat liikennemerkkinsä normaalien autoteiden tapaan. Pyörätien loppumisesta kertoo liikennemerkki ja välillä myös ajoratamaalaus, joten suomalaistyylistä keskustelua jalkakäytävällä pyöräilemisestä ei Wienissä voi käydä. Jokainen pyöräilijä taatusti tietää, milloin kuuluu siirtyä autojen sekaan pyöräilemään. Pyöräilijöille löytyy myös omia liikennevaloja sekä paljon käyttökelpoisia yksisuuntaisia pyöriteitä.

3. Turvallisuus

Kypärän käyttöä on jonkin verran vähemmän kuin meillä, mutta kaikki tosissaan pyöräilevät ja suuri osa Tonavan pyöräretkeläisistä käyttää kypärää. Turvallisuutta on parannettu lainsäädännöllä asettamalla pyöräilijöille nopeusrajoitukseksi 10 km/h risteyksiin, joissa ei ole liikennevaloja. Myöskään puhelimen käyttöä tai musiikin kuuntelua pyöräillessä ei katsota suojeasti. Itävalta ei kuitenkaan ole kovin turvallinen pyöräilymaa, sillä kuolleita on n. 7 pyöräilijää / 100 milj. km, mikä on aika lailla Euroopan häntäpäässä (Suomessa n. 5 pyöräilijää). En sitten tiedä tarkkaa syytä moiseen, lieneekö vuoristo tunneleinen syyllinen, vai onko kaupunkiliikenne vaarallista? Wienissä oli vuonna 2008 kaikkiaan 716 polkupyöräonnettomuutta, joista auton aiheuttamia 429. Pyöräilijöidenkin asenteessa näyttää siis olevan korjattavaa. Suurimpana turvallisuusriskinä pidetään yllättävää kovan autoliikenteen sekaan joutumista, kun hyvälaatuinen pyörätie yllättäen loppuu.

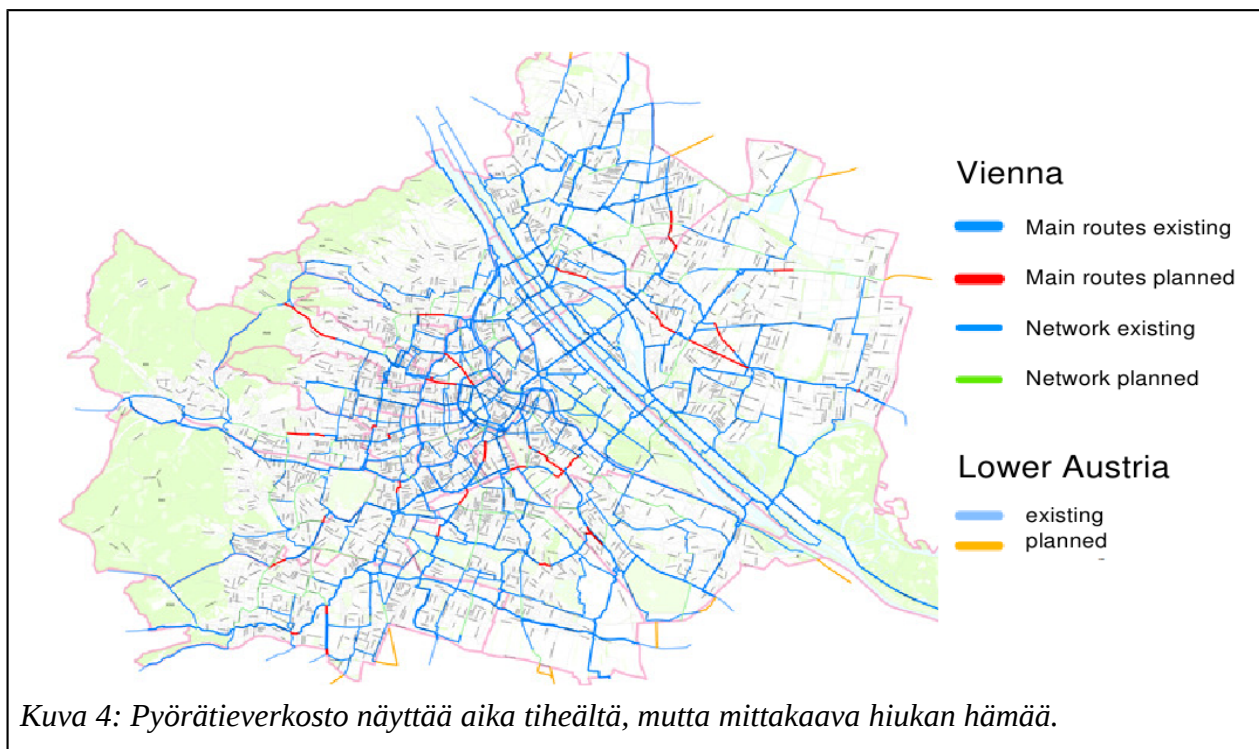
Kappalemääräisesti luvut ovat suuria, mutta kun ne suhteutetaan vaikkapa Jyväskylän vastaaviin (129634 asukasta / 23 kolaria), niin Wienissä on noin kaksi kertaa suurempi mahdollisuus joutua pyöräkolariin. Pyöriteillä pyöräily tuntui turvalliselta, mutta autojen seassa pyöräilyssä on aina omat riskinsä,

ja sitä Wienissä on huomattavasti enemmän kuin Jyväskylässä, erityisesti pyöräilyä monikaistaisilla autokaduilla. Siksi pyöräreittien yhtenäisyys lisää vielä selvästi turvallisuutta. Itävallassa pyöräilymäärä on keskimäärin vähän pienempi kuin meillä, eli n. 0,8 km henkilöä kohden päivässä (meillä 1 km/henkilö). Itävalta on myös aikamoinen automaa, kuminpolttajia ja autojen tuunaajia on melkein kuin Suomessa. Kalusto vain oli vähän järeämpää, Ferrareita, Maserateja ja muita voimakoneita. Tuollaisia autojengejä ei enää näy juurikaan iltaöinä oikeissa pyöräilymaissa.

4. Pyöräteiden kattavuus

Kaupungissa on pyöräteitä 1100 kilometriä, siis samaa luokkaa kuin Helsingissä, jossa on asukkaita n. 600 000. Asukaslukuun suhteutettuna tämä on siis selvästi vähemmän kuin Helsingissä. Tuohon Wienin lukuun on myös laskettu kaikki varsin vaatimattomat pyöräkaistat ja erilaiset pyöräreititkin. Keskeisimmillä reiteillä on pyöräteitä, mutta läheskään joka paikkaan ei pääse pyörätietä tai -kaistaa pitkin. Pyörätieverkostoa kasvatetaan kuitenkin hyvää vauhtia. Vuonna 2009 rahaa on varattu 6 miljoonaa Euroa ja sillä tavoitellaan reilun 25 km lisäystä pyörävyliin. Harmi vain, että keskustan ongelmakohtissa ei näkynyt tietöitä meneillään, eikä niitä kartan mukaan ole juuri edes suunnitteilla. Sen sijaan jokivarren turistireiteillä ja hiukan keskustan ulkopuolella pyörätietyömaita näkyi.

Ulkoilualueilla ja vapaa-ajanviettopaikoilla pyöräteiden kattavuus on hyvä, samoin kuin keskeisimmillä turistipaikoilla. Myös esikaupunkialueille on vedetty pyöräteitä, mutta niiden jatkuvuudessa ja yhtenäistämisessä on vielä paljon tehtävää. Pyöräilykarttaan merkitty reitti voi olla ainakin viidellä eri tavalla toteutettu, joten vieraspaikkakuntalaisen täytyy olla todella tarkkana, että ymmärtää etsiä aina seuraavasta korttelista pyöräilyyn tarkoitetun kaistan tai pyörätien. On aivan yleistä, että välillä ajetaan pari korttelin väliä autojen seassa ennen kuin pyörätie/kaista taas jostain ilmestyy. Nämä erityyppiset osuudet on merkitty karttaan erilaisella viivalla, ja näin on saatu aikaan suositellut pyöräilyreitit. Ilman syvällisempää tutkimusta ei voi sanoa sitä, kuinka hyvin pyörätiet ovat osuneet keskeisimpien työpaikkojen ja asuinalueiden välille.



Moniin paikkoihin menee yhtenäisiä ja todella hyvälaatuisiakin pyöräteitä, mutta Wienissä pyöräilijä saa varautua ajamaan paljon myös autoliikenteen seassa. Se ei ole ongelma kaupungin keskusta-alueella, sillä autoilijat suhtautuvat ihan hyvin pyöräilijöihin, mutta ainahan vilkkaassa liikenteessä kääntyvät autot voivat aiheuttaa vaaratilanteita pyöräilijöille. Ongelmia tulee kaupungista ulos lähdettäessä, mikäli ei osu niille harvoille pyöräilykelpoisille teille/kaduille, jotka kulkevat pääteiden suuntaisesti. Isoilla monikaistaisilla kaduilla pyöräily ei oikein tahdo onnistua, sillä piennarta ei ole ja autokaistat ovat sen verran kapeita, että oikeanpuoleisen kaistan autot eivät sovi ohittamaan pyörää, mikäli autoja kulkee kaikilla kaistoilla koko ajan. Tämä on tuttu ilmiö monesta maasta ja valitettavasti yhä useammin myös Suomesta. Autokaistoja kavennetaan vauhdin hillitsemiseksi, mutta samalla viedään kokonaan pyöräilymahdollisuuskkin.

Keskustaa kohti tulee säteittäisiä pyöräreittejä, mutta niitä on aika harvassa, kun katsoo karttaa tarkasti. Punaisten viivojen väliin voi jäädä lähes 10 korttelia, sillä keskusta on laaja. Kuvassa kartan sivu on n. 6 km pitkä. Hyvä paikallistuntemus on tarpeen, mikäli haluaa liikkua sujuvasti joka suuntaan. Positiivista on se, että pyöräreitit jatkuvat ainakin pääsuuntiin aika kauaksi, meno ei siis tyssää ”pyöräilyalueen” rajalle, vaan väylät on puhkottu paljon pidemmälle. Luonnollisesti Tonavan pyörämatkailureitin suuntaan pyörätie ulottuu pitkälle, ja ainakin Fontanan suuntaankin pääsee, tosin reitti ei ole kovin selkeä ja pariin otteeseen täytyi palata hiukan takaisin, ennen kuin reitti löytyi. Koko matkaa ei ole pyörätietä, mutta suurimmalta osaltaan on, ja teiden reunallakin on kohtalainen piennar.

5. Reunakivet

Reunakiviä ei periaatteessa ole missään pyöräilijän haittana. Niitä kyllä käytetään jonkin verran rajauksissa, mutta ne on aina asennettu nollatasoon, ja ne ovat sahattua ja sileää mallia. Käytäntö ei kuitenkaan ole täysin aukoton, kuten Hollannissa, vaan tietöiden ja muiden remonttien yhteydessä on voinut jäädä sentin tai parin pykälä sinne tänne. Käytössä on myös aika paljon jälkikäteen asfaltilla loivennettuja reunakiveyksiä, jotka ovat aika jyrkkiä. Raitiovaunujen kiskot on myös luettava varottaviin töyssyihin, ja niitä on paljon. Vaikka periaate on selvä, käytännön toteutukset ovat jonkin verran kirjavia, ja siksi tarkkana kannattaa olla, vaikka välillä saa ajella kilometrikaupalla tasaisia ja täysin esteettömiä pyöräteitä.



Kuva 5: Reunakiviä ei ole tai ne ovat nollatasossa. Huomaa myös kolmio pyöräilijöille.

6. Esteet

Näitä oli pyöräteillä tai niiden välittömässä läheisyydessä aivan liian paljon. Pääasiassa ne olivat puita ja tolppia, mutta myös vesiposteja ja kaikkea mahdollista muuta aika erikoistakin estettä. Tästä näki selvästi, että pyörätiet oli monin paikoin vain maalattu olemassa olevaan katuverkostoon. Viimeistely siis puuttui aika pahasti, ja se tietysti aiheuttaa turvallisuusriskin. Nykyisillä liikennemäärillä pyörätiet olivat vielä nippa nappa käytökelpoisia, mutta pyöräilijöiden määrän kasvaessa väylät muuttuvat äkkiä vaarallisiksi. Jonossa ajaessa ja ohitusten lisääntyessä törmäysvaara kasvaa suuresti. En tiedä, millä aikataululla näitä reittejä parannellaan, pääpaino näytti olevan uusien pyöräteiden rakentamisessa lähinnä keskeisille turistipaikoille.



Kuva 6: Esteitä riittää!

7. Puolenvaihdot

Tämä on pyöräilijälle aina vaarallinen ja turhauttava tilanne. Näitä oli Wienissä liian paljon. Vaikka käytössä on liikennevalot ja hyvät ajoratamaalaukset, niin tarkkana täytyy olla. Pyörätiehän ei jatku välttämättä tien toisella puolella pyörätienä, vaan yhtä hyvin voit joutua jäämään autokaistojen välissä olevalle pyöräkaistalle – siis keskelle monikaistaista autokatua. Alussa vaatii rohkeutta ja lujaa itseluottamusta, että uskaltaa vieraassa kaupungissa kääntää pyöränsä keulan ja jäädä autojen keskelle, eikä vain hurauttaa suojatietä kadun yli jalkakäytävälle. Vähän järeämmällä asenteella pyörätiet olisi useimmiten saatu rakennettua ilman puolenvaihtoja.



Kuva 7: Turhat puolenvaihdot.

8. Vinkkelimutkat

Vanhanaikaisia risteyskääntöjä suorakulmaisine pyörätienmutkineen ei Wienissä juurikaan näkynyt. Pyöräteissä oli yleensä valkoiset raidat reunoissa, ja niille oli tehty jouhevat muodot maalaamalla. Valkoiset reunaviivat ovat erittäin hyvät pimeässä. Mutkat olivat vieläkin paljolti turhan tiukkoja ja pujoittelivat vaarallisten reunaesteiden vieritse. Periaate on kuitenkin oivallettu, ja ehkäpä risteykset vielä vuosikymmenten mittaan siitä avartuvat ja selkiytyvät. Tiukat mutkat hidastavat vauhtia ja tekevät ajamisesta turhan raskasta.



Kuva 8: Avara ja melko jouheva kadun ylitys.

9. Korkeusprofiilit

Vaikka ollaan Itävallassa, Wienissä maasto on hyvin tasaista. Ainoastaan kaupungin pohjoislaidalla on pieni vuori, jolta löytyy vuoristoteitä. Kaupungissa ei ole ongelmia korkeuserojen kanssa muualla kuin silloilla. Tonavan yli kulkevat sillat ovat varsin jyhkeitä, ja siksi niille kipuaminen vaatii pitkät luiskat. Siltojen pyöräkansille kiivetään yleensä spiraalimaisia ajoramppeja pitkin ja kierroksia tulee useampia, mutta jos joutuisi ajamaan aivan ylös autokannelle asti hyllyn sijaan, tulisi vielä yksi kierros lisää. Ram-pit olivat sopivan loivia, sillä niissä ei juuri kukaan taluttanut pyörää. Aika raskaita kiivettäviähän ne sil-ti ovat, mutta tasaisella maalla on vaikea keksiä parempiakaan ratkaisuja.



Kuva 9: Ramppi sillalle.

10. Ajoin maalauskäytännöt

Tästä tulee kyllä melkein täydet pinnat; merkinnät ovat parhaasta päästä, mitä olen missään nähnyt, ainakin määrällisesti. Tietysti merkintätavassa ja muutamissa yksityiskohdissa olisi parantamisen varaa, mutta ilmeisesti käytetty merkintälaitteisto ja -tekniikka rajoittavat vähän toteutusta. Ajan hammas on myös jo puraissut osan sinisistä symboleista näkymättömiksi. On ymmärretty tehdä merkinnöillä selvät kaistat jalankulkijoille ja pyöräilijöille kaksisuuntaisilla väylillä. Osin merkinnöillä on jouduttu paikkaamaan aika hankaliksi jääneitä väyläratkaisuja.

Wienissäkään ei – kuten ei missään pyöräilykaupungissa – kannata koskaan ajaa sarvet edellä vastaan tulevien pyöräsymbolien yli, sillä silloin on väärällä kaistalla tai yksisuuntaisella pyörätiellä, ja ongelmia on takuuvarmasti luovassa.



Kuva 10: Kunnan ajoin maalauskäytännöt lisäävät selkeyttä ja turvallisuutta.



Kuva 11: Selkeästi maalattu risteys.

11. Näkemäesteet

Kasvillisuuden osalta pientareet ovat hyvässä mallissa. Puistokaduilla puut ovat ikivanhoja ja lehvästö tiheää ja pimentävää, mutta väljemmillä alueilla kasvusto on hyvin hallinnassa. Sen sijaa kaupungissa olevat erilaiset kopit, mainostaulut ym. rakenteet ovat tavanomaisen ongelmallista tasoa.

12. Viitoitus

Viitoitus oli kaupunkialueella keskinkertaisen hyvää, ja viittatyypit selvästi parempia kuin nuo meikäläiset viisaritolppaviritelmät. Toki viittoja voisi periaatteessa olla taajamissa vähän useammin, että tietäisi pysyneensä oikealla reitillä, eikä ainoastaan silloin tällöin, kun täytyy vaihtaa suuntaa. Lisäksi kaipaisi jotain standardia viitan sijainteihin ruutukaava-alueella, sillä nyt niitä oli jopa tien eri puolilla. Tonavan pyöräilyreitillä Bratislavassa käydessäni viitoitus oli kauttaaltaan asiallisen hyvää. Sitä tietysti sopii odottaakin Euroopan vilkkaimmalta pyöräretkeilyreitiltä.



Kuva 13: Yksinkertainen ja luja perusviitoitus. Huom! Näitä kohtisuorassa olevia viittoja ei voi käännettä väärään suuntaa. Pyöräilijä huomaa heti, jos viittaa on käännetty.



Kuva 12: Tonavan varren pyöräilyopasteet ovat kunnollisia.

13. Kaistat

Kaistamaalaukset olivat hyviä ja selkeitä ja keskiviivojakin näkyi paljon. Kaksisuuntaisella pyörätiellä pyöräsymbolit olivat vastakkain molemmissa reunoissa. Jos myös jalankulku oli sallittu, pyöränkuvien lisäksi oli myös kaksi jalankulkijan symbolia. Yksisuuntaisuus oli myös usein maalattu pyörätien/kais-tan pintaan nuolella. Jalkakäytäviä ei ollut yleensä erillisinä kapeina teinä, vaan jalankulkijan symbolit oli maalattu ”joutoalueelle”. Jalkakäytävää oli siis kaikki pyörätien ulkopuolinen alue. Tämä käytäntö-hän on varsin laajalle levinnyt Keski-Euroopassa. Pyöräkaistoja on käytössä paljon, varsinkin niitä yksi-suuntaisia katuja vastavirtaan kulkevia. Ne on aina maalattu ja merkattu pyöräsymbolein sekä liikenne-merkein.



*Kuva 14: Pyöräkaista voi kulkea myös autokaisto-
jen välissä. Et voi jäädä oikealle kääntyvän auton
alle seuraavassa risteyksessä.*



*Kuva 15: Kevyenliikenteen väylillä oli hyvä järjes-
tys. Miksi meillä ei osata maalata kevytväyliä näin?*

14. Alikulut

Alikulkuja on käytössä tosi vähän. Vastaan tuli lähinnä joitain siltojen kimurantteja alikulkuja. Muutamissa paikoissa kyllä kaivattaisiin hyviä alikulkuja, joilla voisi ohittaa hankalia, sekavia ja laajoja ris-
teyksiä. Ihme, ettei missään ole keksitty käyttää metrotunneleita pyöräilijöiden alikulkuina. Metroase-
mat voivat olla vain yhden kerroksen maan alla ja sinne olisi helppo koukata pyörällä. Tilaa niissä kyllä
riittää jopa isoille ostoskeskuksille. Ehkäpä niitä joissain kaupungeissa onkin, mutta ei ole tullut vielä
minua vastaan.

Siltojen pyörätiet/kevytväylät olivat erittäin hyvälaatuisia, ja kulkivat yleensä autotason alapuolella ai-
van omissa oloissaan. Vanhoja alimittaisiksi jääneitä autosiltoja on myös jätetty pelkästään kevyenlii-
kenteen käyttöön, joten Tonavan yli pääsi monesta kohtaa ja vaivattomasti.

Sinänsä täälläkin näkyy eri liikennemuotojen tasa-arvo, eikä jalankulkijoita ja pyöräilijöitä pyritä lakai-
semaan pois autojen tieltä perunakellarin piirustuksilla tehtyihin suomalaistyyliin alikulkuihin, kuten
eräs takavuosien pyöräilyseuran puheenjohtaja kommentoin osuvasti meikäläisiä alikulkuja.



Kuva 16: Alikulut eivät olleet kovin onnistuneita.

15. Erottelu

Erottelu on käytössä hyvin laajasti. Keskusta-alueella on myös joitain yhdistettyjä kevytväyliä, ja niissä
on aina oikeaoppisesti ohjeistettu oikeanpuoleinen liikenne myös jalankulkijoille. Tästä meillä Suomes-
sa pitäisi ottaa oppia! Erottelu toimii kohtalaisen hyvin, mutta kun kaupungissa kävelevistä suuri osa on
turisteja, niin kyllähän ongelmiaakin syntyi. Toisaalta hyvä, että kaikki kävelevät turistit oppivat Wienis-
sä oikeille tavoille, sillä kyllähän erotellusta pyöräteiden toteutustavasta tulee vähitellen standardi kaik-
kialle maailmaan.



Kuva 17: Melkein toimiva yksisuuntainen pyörätie erottelulla. Hiukan liian ahdas ja kasvuston tukkima.



Kuva 18: Erottelu oli yleistä ja toimivaa.

16. Värillinen pinnoite

Värillistä pinnoitetta on käytetty laajasti. Toteutustapoja ja tekniikoita näytti olevan useita, enkä ole varma, oliko käytössä aitoa punaista pyörätieasfalttia, vai pelkkää värjäystä ja maalausta. Väri näyttää kuitenkin pysyneen paljon paremmin mitä espanjalaisten maalit. Pyörätiet eivät useinkaan olleet kokonaan punaisia, vaan ainoastaan risteyksissä ja bussipysäkkien läheisyydessä, sekä muissa vaarallisissa paikoissa.



17. Sileä pinnoite

Asfaltti oli aika karkeaa, eikä paluu suomalaiseen asfalttiin aiheuttanut juurikaan ”vieroitusoireita”, kuten aina Hollannista palatessa käy. Kuvasin ensiluokkaisen sileää ja hyvää mustaa asfalttia vain yhdessä paikassa ulkoilualueella, eikä sitä ole käytetty yleisesti pyöräteillä. Kyllähän maalauskin yleensä vähän parantaa asfaltin rullaavuutta, mutta hollantilaistasoista päällystettä täällä ei ollut, kuin joillain silloilla ja aivan uusilla lyhyillä osuuksilla. Sileä pinnoite on kuitenkin erittäin tärkeä asia ja lisää huomattavasti pyöräilyn mukavuutta, pehmeyttä ja keskinopeutta. Routaheitot voi yleensä aina kiertää, mutta karkeaa päällystettä ei mitenkään, joten tähänkin asiaan kannattaisi paneutua uudessa pyöräilymaassa.

18. Risteysten selkeys

Risteykset olivat selkeitä ja helppoja pienen totuttelun jälkeen. Näistä kannattaisi suomalaisten ottaa oppia. Ongelmia aiheuttivat vain laajat moniosaiset risteykset, jotka ovat aika sekavia raitiovaunukiskoineen ja monine kaistoineen. Varsinkin, jos pyöräväylä vaihtoi puolta ja muuttui pyöräkaistaksi. Perusristeykset olivat kuitenkin esimerkillisen selkeitä ja helppoja. Kääntymässä olevat autot kunnioittivat hyvin pyöriä, eikä siellä tarvinnut arpoa suomalaisittain väistämissääntöjä, vaan auto väisti varmasti, mikäli vain näki pyöräilijän. Pimeässä pyöräilijän tietenkin pitää olla joustava, sillä käytännössä autoilla on aika heikot edellytykset väistää pimeällä pyöräilijöitä, sillä tilanteen tarkka hahmottaminen on vaikeaa. Wienissä pyöräilijät muuten käyttivät pimeässä n. 90-prosenttisesti valoja. Koskahan meillä päästäisiin samaan? Valojen käyttö on Keski-Euroopassa yleensäkin tätä tasoa monissa maissa. Siellä ei ole koskaan valoisia kesäiltoja, jolloin ei tarvitsisi valoja, ja juuri siksi niihin panostetaan aivan eri tavalla kuin meillä.



Kuva 20: Pyörätie laskeutuu pyöräkaistaksi risteyksessä, mikä selkeyttää liikennettä selvästi.



Kuva 21: Risteykset olivat yleensä selväpiirteisiä ja toimivia.

19. Pyöräteiden yksisuuntaisuus

Oikeaoppisesti suurin osa tärkeimmistä pyöräteistä oli rakennettu yksisuuntaiseksi, tosin monin paikoin hiukan liian kapeiksi. No eipähän tule kiusausta ajaa yksisuuntaista pyörätietä vastavirtaan! Käytettävyyttä rajoittivat myös liian pienet turva-alueet reunoilla – tolppia oli heti valkoisen viivan vieressä. Merkinnot olivat selkeitä ja yksisuuntaisuus toimi hyvin leveillä pyörätieosuuksilla, varsinkin pimeällä. Parikymmentä senttiä lisää leveyttä olisi ollut välillä tarpeen monessa kohtaa, sillä täällä ei ole tapana soitella ohitustilanteessa pyörän kelloa tilan saamiseksi viimeistä senttiä myöten, kuten Hollannissa. Huomaa myös uusissa tolppissa olevat hyvät heijastimet! Tosin itse sijoittaisin ne vielä vähän alemmaksi paremmin pyörävalojen keilaan osuviksi.



Kuva 22: Hyvä ja selkeä yksisuuntainen pyörätie. Huomaa heijastimet tolpassa.

20. Yksisuuntaista katua vastavirtaan

Yleiseen eurooppalaiseen tapaan yksisuuntaiset autotiet oli yleensä tehty pyöräilijöille kaksisuuntaisiksi liikennemerkkein ja maalausrakenteilla. Oikeaa reunaa vastavirtaan menevälle pyöräilijälle oli kapea yksisuuntainen pyöräkaista. Myötävirtaan ajetaan autojen seassa autokaistaa pitkin, mikä ei yleensä ole ongelma, sillä tämäntyyppiset yksisuuntaiset kadut ovat yleensä rauhallisilla 30 ja 40 km/h rajoituksen omaavilla alueilla. Erittäin toimiva ja hyvä käytäntö. Toimii erinomaisesti kaduilla, joilla voi laskea myötämäkeen autokaistaa pitkin ja kiivetä rauhassa hissukseen ylämäkeen pyöräkaistaa pitkin, koska yksikään auto ei ole tunkemassa ohitse.



Kuva 23: Yksisuuntaista katua voi useimmiten ajaa pyörällä vastavirtaan. Tässä kuvassa on hiukan normaalia leveämpi pyöräkaista.



Kuva 24: Tässä katuun on maalattu pyöräilijän paikka molempiin suuntiin mentäessä yksisuuntaisella kadulla.

21. Pyöräilijöiden liikennevalot

Pyöräilijän ei tarvinnut koskaan käyttää jalankulkijan liikennevaloa. Tosin, ei tuosta yhdistetystä liikennevalosta, jossa samassa mollukassa on jalankulkijan ja pyöräilijän symboli, ole pyöräilijälle mitään etua. Yhdistetty valosysteemi aiheuttaa paljon punaista päin ajamista, koska pyöräilijä tietää, että ehtii vielä hyvin yli siinä vaiheessa, kun jalankulkijalle (ja pyöräilijälle) vaihtuu punainen. Vilkkuvihreää käytettiin paljon. Kokonaan erillisiä pelkästään pyöräilijälle suunnattuja valotolppia oli noin puolet. Niissä suojatie ja pyöräilijän ylityskohta oli yleensä tehty erotellusti niin kauaksi toisistaan, ettei samaa valoa voinut käyttää. Osa pyöräilijän valoista oli ylimääräisiä, joilla pysäytettiin pyöräilijät vilkkaan suojatien eteen. Periaatteessa valot selkeyttävät liikennettä, mutta koska valoja oli kahden tyyppisiä, ja ne sijaitsivat fyysisesti joko ylhäällä tai alhaalla, niin tarkkana täytyi olla. Valoja kaupungissa on turhan paljon, koska eritasoliittymiä pyöräilijöille ei ole.



Kuva 26: Yhdistetty liikennevalo.



Kuva 25: Pyöräilijän oma liikennevalo. Huomaa kaksi punaista!

22. Pyöräteiden valaistus

Pyöräteiden valaistus oli aika lailla suomalaista tasoa, tosin kyllä suurkaupungissa aina valoa jostain päin kajastaa, joten aivan pimeää ei ollut missään. Pyöräilijöiden eduksi on laskettava se, että yhdeksäs-ssä pyörässä 10:stä oli valot. Valoa oli siis jonkin verran tarjolla niin taivaalta kuin omastakin takaa, mutta toisaalta nuo puiden lehvästöt syövät myös valaistuksen aika tehokkaasti. Tämä on Wienin kaltaisessa puistokaupungissa aikamoinen ongelma. Jos kasvatetaan puita, täytyy valaistus rakentaa aivan eri periaatteella. Lamppujen täytyy olla aivan matalalla, muutenhan valo jää oksistoon. Joen rannoilla valaistusta oli riittävästi. Pimeässä kirkkaanvalkoiset reunaviivat pyöräteiden reunoissa osoittautuivat erinomaisiksi.

23. Pyörätaskuja käytössä

Wienissä en havainnut lainkaan pyörätaskuja, vaikka kaupungissa on paljon pyöräkaistoja. Niille on maalattu omia ryhmitysmerkkejä ja paikoin vasemmalle kääntymistä oli helpotettu siirtämällä pyöräkaista autokaistojen väliin. Samalla se myös helpottaa suoraa ajavien pyöräilijöiden elämää, kun ei tarvitse varoa risteyksissä oikealle kääntyviä autoja. Sinänsä kaupungissa olisi kyllä selvästi tarvetta pyörätaskuille, koska kolmekaistaisia katujakin on paljon, mutta sikäläiseen liikennepolitiikkaan ne eivät ainakaan vielä kuulu. Lieneekö syynä se, että lainsäädäntö ei tunne sellaisia? Pyörätienrakennuksessa mennään paljolti hollantilaisten tyyliin, eli pyritään rakentamaan ensisijaisesti eroteltuja hyvälaatuisia pyöräteitä kaistojen sijaan, ja siinä on monin paikoin kiitettävästi onnistuttukin.

24. Kiihdytys/poistumiskaistat

Kiihdytyskaistoista ei tullut havaintoja, eikä myöskään poistumiskaistoista, mutta osa risteyksistä oli kuitenkin aika loivasti kaartavia ja haaroittuvia, joten kovin kauaksi poistumiskaistoista ei jääty.

25. Pyöräilijän moottoritiet

Ei mitään havaintoa, eikä kertaakaan tullut mieleen, että oltaisiin oltu edes kovin lähellä tällaista toteutusta. Tässä kohden en malta olla mainitsematta tuota Wienin ja Hainburgin välistä jokireittiä, joka täytti yhdeltä osin moottoritien vaatimukset. Tuolla noin 50 km matkalla pyörätie kulki melkein koko matkan viivasuoran ja tasaisen tulvavallin päällä, ja suora jatkui koko ajan silmäkantamattomiin. Olen minäkin paljon Pohjanmaalla pyöräillyt, mutten koskaan tällaista tasamaata! Vain pari risteystä, silta ja muutama pikku kylä katkaisi suoran pyöräilyn hetkeksi. Hyvin siinä matka taittui miltei huomaamatta, minulla ainakaan ei ole mitään nopeita ja suorita pyöräteitä vastaan. Noita siansaparopyöräteitä on maailma pullollaan. Suoruus siis täytti hyvin moottoritien kriteerit, ja paikoitellen myös viitoitus. Mikään muu ei moottoritiehen viitannutkaan. Päälystekin oli enimmäkseen hiekkaa, tai sitten karkeaa ja heikkolaatuista asfalttia. Jos tulvapenkka olisi vähän leveämpi ja sen päälystäisi asiallisesti, tästä saisi aikaan kunnon pyöräliikenteen moottoritien kaukunkien välille.



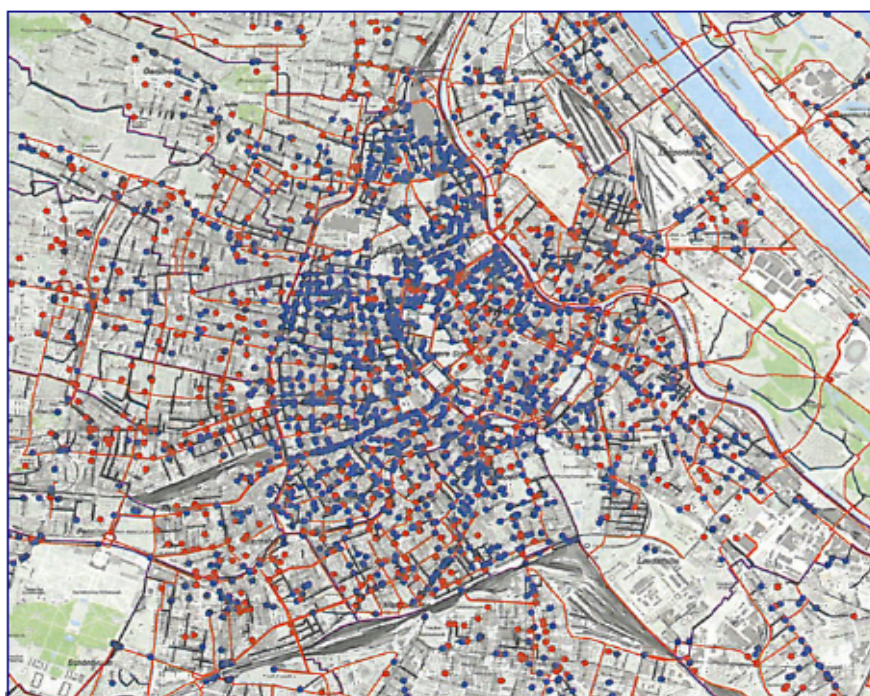
Kuva 27: Pitkiä suoraa riittää pyörätielläkin.

26. Pyörrien parkkeeraus

Parkkeeraus oli oivallettu hyvin, mutta monet parkkipaikat olivat käyneet vähän pieniksi. Polkupyörä on ovelta ovelle kulkuneuvo, ja tämä pitäisi aina muistaa. Huomattava osa polkupyörän eduista perustuu juuri tähän. Siksi keskitetyt parkkialueet eivät kuulu pyöräilyyn, kun vasta todella suurilla pyöräilytiheyksillä – kuten Hollannissa. Siellä on järkevää ottaa pitkään parkissa olevat pyörät parkkihalleihin, aivan autojen tapaan. Parkkeeraus oli oikeaoppisesti hajautettu satoihin pieniin telineisiin. Tilaa uusille telineille olisi vielä hyvin, sillä Wien on avara kaupunki. Pyörätelineityyppi on yksi parhaista, mitä tiedän. Pelkistetty putki, johon pyörän saa runkoparkkiin. Pyörätelineestä on turha tehdä liian hienoa, sillä se ei toimi kuitenkaan. Runkoparkkeeraus on taajamissa ainut järkevä ratkaisu, sillä se on varmin, siihen käyvät kaikki pyörät ja ilkeivallan jäljiltä eivät vanteet väänny kovin helpolla. Perinteiset etupyörästä kiinni pitävät pyörätelineet eivät yleensä sovellu hyötypyörille ja uusille pyörämalleille. Levyjarrut, rullajarrut, etupyörän laukutelineet ym. varusteet aiheuttavat sen, että etupyörä ei sovi telineeseen ja vanne tai jarrut rikoontuvat telineessä. Osaan vanhoista telineistä ei sovi edes maastopyörän vähän jyrkempi rengas, ja peilit niissä aina kolhiutuvat. Toki vanhanmallisessa telineessä pyörät ovat vähän siistimmin rivissä ja ojennuksessa, mutta jos halutaan autottomia kaupunkeja, niin jossain joutuu vähän tinkimään. Tai sitten täytyy käyttää hollantilaisten tapaan 100 vuotta vanhaa pyörämallia, joka so-
pii 100 vuotta vanhaan pyörätelineityyppiin. Tällaisissa kaarimallisissa telineissä ei ole oikeastaan mitään muuta huonoa kuin se, että ne voivat raapia maalia irti pyöristä. Siksi pienet pehmusteet kaarissa olisivat paikallaan.



Kuva 28: Hyvä ja yksinkertainen pyöräteline.



Kuva 29: Pyörätelineet on hyvin hajautettu.

27. Kaupunkipyörät

Niitä oli paljon ja ne olivat kovassa käytössä. Kapasiteettia olisi toki ollut enemmänkin, sillä noin puolet pyöristä näytti yhä olevan telineissään päiväsaikaan, ja illalla vielä enemmän. En kokeillut ajamista, koska lippuautomaatti näytti sen verran monimutkaiselta. Pyörän voi ottaa ja jättää 60 kaupunkipyöräparkkipaikkaan. Ensimmäinen tunti on ilmainen, mutta seuraavasta tunnista menee 1 € ja siitä hinta nousee nopeasti. Näin pyöriä ei jätetä muualle parkkiin tai lomaan. Parkkeja tuntui olevan aika harvassa, varmin nähtävyyksien vieressä, joten parhaiten pyörät soveltuvat turisteille. Aika verkalleen nuo raskaat kaupunkipyörät näyttivät kulkevan, mikä onkin yleinen kaupunkipyöräongelma, vaikkei niissä olisi umpikumeja. Vuokraamosta haettu kunnon retkipyörä kulkee aivan toiseen malliin. Vauhti riittää toki turistille, mutta olisi hauska tietää, kuinka paljon paikalliset niitä käyttävät työmatkoillaan. Tilapäiskäyttöönhän ne on pääsääntöisesti tarkoitettu, mutta onko käyttöönotto riittävän helppoa? Itse olen turistina ihastunut enempi kunnon pyörävuokraamoihin, sillä heiltä saa yleensä aina kaupanpäälliseksi paljon muutakin tietoa ja he pystyvät tarvittaessa hommaan melkein mitä vain.



Kuva 30: Kaupunkipyöräparkkipaikka.

28. Pyöränkuljetus junassa/bussissa

Kaikilla juna-, metro- ja linja-autoasemilla on pyöränparkkeerausmahdollisuus. Näihin en kovin hyvin tutustunut, mutta niissä pyöräparkeissa mitä näin, ei ole mitään erityistä kertomisen arvoista. Paikallisliikenteen kulkuneuvoissa pyörän kuljetus on sallittu ruuhka-aikojen ulkopuolella, hinta puolikas lippu. Kulkuneuvoon voi ottaa pyörän, mikäli oven pielessä on pyörän kuva, eli yleensä uusiin matalalattiakulkuneuvoihin. Kaupunkijunissa voi kuljettaa pyörää, mutta päivän lippu maksaa 2,90 €. Junissa voi periaatteessa kuljettaa pyöriä varsin hyvin, jopa Itävallan ulkopuolelle, mutta täytyy aina varmistua kyseisen junan pyöränkuljetusohjeistuksesta. Pitkänmatkan juniin ja lähijuniin on erilaisia käytäntöjä.

29. Pyöränvuokraus

Itävallassa polkupyöriä voi vuokrata useimmilta rautatieasemilta. Wienissä on 3 pyöränvuokrausta harjoittavaa asemaa, sekä lisäksi joukko yksityisiä vuokraamoita. Suurin, ja ainakin itseäni erinomaisesti palvellut vuokraamo sijaitsee Praterissa suuren tivolin vieressä, nimeltään Pedalpower. Sieltä saa myös opastettuja muutaman tunnin pyöräretkiä. Retkipyörän viikkovuokra on n. 100 €, riippuen varustuksesta. Vuokraamot kannattaa selvittää tarkasti etukäteen, sillä ei niitä vahingossa vastaan tule. Sinänsä pyöränvuokraustilanne on varsin hyvä. En tosin ymmärrä, miksei pyörävuokraamoja ole lentokentillä, se helpottaisi oleellisesti pyöräturistin ja hyötypyöräilijän elämää. Toki tiedän, että joillain autovuokraamoilla on myös pyöriä vuokrattavana, mutta vielä en ole löytänyt niistä sellaista, jolla viitsisi ajaa. Autovuokraamoiden ammattitaito ei yllä pyöräilyyn, tai ei ainakaan retkipyöräilyyn.

30. Vapaa-ajan pyöräily

Itävalta jakaantuu pyöräilyn osalta kahteen leiriin; Tonavan varren pyöräilyyn ja Alppien kiertelyyn. Lajit ovat aika erilaisia ja kohdistuvat eri ihmisryhmiin. Vuoristossa viihtyvät pääasiassa nuoret ja keskiikäiset pyöräilijät joko maantie- tai maastopyörillä. Tonavan reitillä liikkujista huomattava osa on eläkeläisiä. Kuten olen jo todennut, paikallisesti Wienissä Tonava tarjoaa erinomaiset puitteet vapaa-ajanviet-

toon. Kaikilla rannoilla on erilaisia vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Jokivarret ovat myös tyyllisesti jonkin verran erilaisia. Joko turisti- ja nudistirantoja, peli- ja piknikpaikkoja tai sitten luontoreittejä, kuten pohjoisimman jokiuoman vanhan idyllisen kaupunginosan läpi kulkeva ranta-alue. Kaikilta alueilta löytyy paljon kevytvyäilyä ja erilaisia polkuja. Vaikka olosuhteet olisivat ihanteelliset pyöräilyyn, se ei kuitenkaan ole vielä miksiäkään massojen lajiksi vakiintunut.



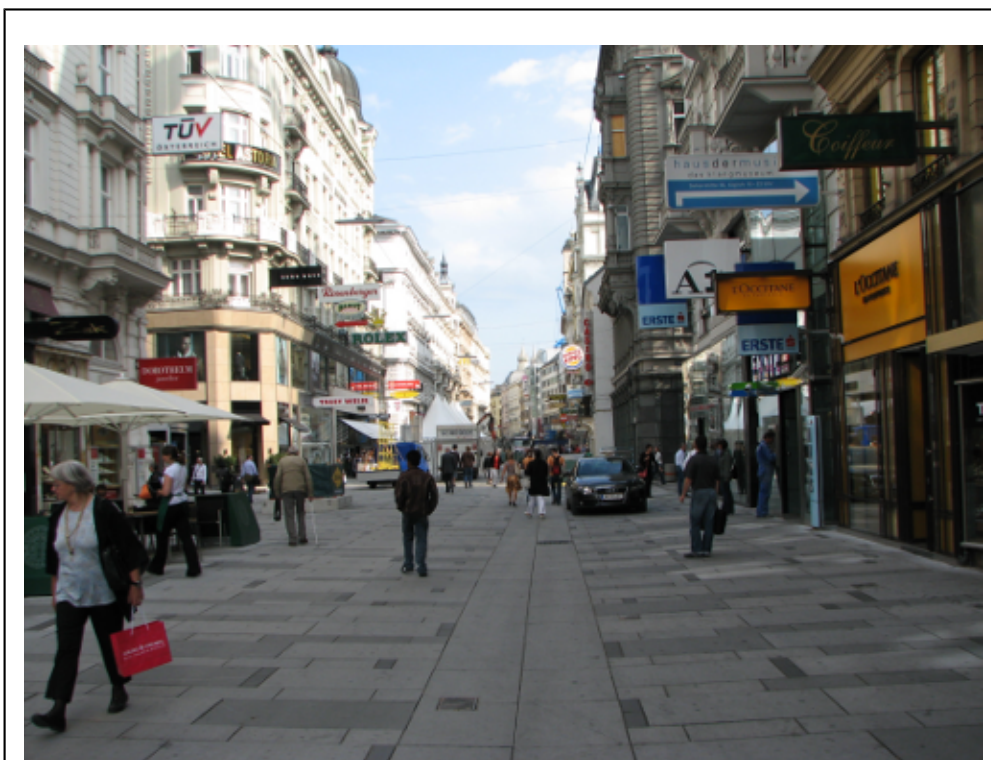
Kuva 31: Rantaratteja Tonavan varrella riittää.

Maastopyöräilijöitä Wienissä ei liiemmin näkynyt, tasaiset reitit ja kattavat väylästöt tekevät maastopyörästä sinällään tarpeettoman, joka paikkaan pääsee city- pyörälläkin, koska katujen pinnoitteetkin olivat enimmäkseen tasaista kiveä tai asfalttia. Toki aktiiviset harrastajat ajelivat hyvilläkin maastopyörillä, joten ilmeisesti ympäristön kätköistä löytyy jonkin verran myös heille sopivia polkuja, mutta minä en selaisille eksynyt.

31. Kävelykadut

Kävelykatualue pääsi heti kättelyssä yllättämään meikäläisen. Ajelin aamulla pyörän vuokrattuni kohti hotellia vanhan kaupungin halki, ja hämmästyin. Valtavan isoja katuja ja alueita, joilla ei liikkunut lainkaan autoja. Tuntui kuin olisin tullut aavekaupunkiin, sillä eihän tähän aikaan vielä liikkunut jalankulkijoitakaan, koska kaupat vasta pikku hiljaa alkoivat avoilla oviaan. Ihmettelin suuresti, kuinka ihmiset pääsevät ja jaksavat tulla tälle alueelle. Raitiovaunu kiersi ympyräreittiä alueen ympärillä, sen tiesin, kun olin aamutuimaan itsekin sillä ajellut. Samoin bussit kiersivät aluetta, joka on niin laaja, että ympyrärekehältäkkin matkaa keskustaan kertyy vielä aika tavalla. Vossikoita sentään oli aika tavalla, mutta nehan ovat vain turistikäyttöön. Jos tämä toimii, en enää ikinä ota tosissani väitteitä, että autoton kaupunginosa ei toimi, ajattelin. Maalaisena en ollut tullut ajatelleeksi, että jalankulkuliikennettä ruokki alhaalta päin kolme metroasemaa ja kehätien alla niitä oli vielä kymmenen lisää. Tuon kehätien (ja samalla vanhan kaupungin) halkaisija on reilut 2 km. Laidoilla on suuria rakennuksia laajoine puistoineen, kuten esimerkiksi raatihuone, oopperatalo ja jonkin verran tavallistakin kaupunkia kauppoinen. Reuna-alueelle pääsee myös paikoin autolla, esim. EU-hallintokortteleihin.

Puolilta päivin alueella oli jo kohtalaisesti väkeä ja pyörällä sai pujotella aika tavalla, varsinkin kun suuri osa parhaista kävelykaduista oli vielä remontin alla. Valmiista osuuksista pystyi kuitenkin päättelemään, että remontin jälkeen alueesta tulee suorastaan huikean hyvä, viihtyisä ja täysin esteetön. Iltaa kohden väki lisääntyi edelleen, eikä pyöräilyä oikeastaan kannattanut enää harkita, vaan valtava kävelykeskusta kannattaa kokea jalkaisin. Metrosta huolimatta alue saa ihmiset todella kävelemään. Hämmästyin, kun vielä aamuyön tunneillakin viimeiset juhlijat kävelivät isoissa porukoissa kilometrikaupalla kanssani samaan suuntaan läpi vanhan kaupungin. Toki taksejakin olisi ollut tarjolla, mutta vain muutamassa kohdassa pistokatujen päässä. Mutta miksi ottaa taksia, kun kävelykin oli helppoa ja esteetöntä? Paikalliset ovat tottuneet kävelemään vähän normaalia enemmän, sillä Wienin kaupunki on täynnä masiivisia vanhoja rakennuksia isoine puistoineen ja leveine katuineen. Eivätkä kaupunkilomalla olevat turistitkaan ole moksiskaan pitkistä kävelymatkoista, jos vain mielekästä katseltavaa riittää, ja sitähän Wienissä on. Ja ainahan voi välillä istahtaa, jos askel alkaa painaa, vaikka oopperatalon seinustalle katselemaan isolta screeniltä illan esitystä ilmaiseksi.



Kuva 32: Näkymä uudesta kävelykeskustasta. Ei valittamista.

Toivottavasti kaupunki muistaa asentaa riittävästi penkkejä myös kävelykeskustaan remontin jälkeen, nyt niitä oli vielä liian vähän, vaikka puistoissa niitä on riittämiin. On liian yksioikoista luottaa pelkästään kahviloiden ja ravintoloiden penkkeihin, illalla ne lukitaan vaijereilla tai kasataan isoihin läjiin lukkojen taakse. Nytkin puolen yön jälkeen näkyi mitä mielikuvituksellisimpia istuma-asentoja, kuin kansalaiset yrittivät istua vaijereilla pöytien alle lukituissa tuoleissa kuunnellessaan frakkipukuisten katu-soittajien yökonserttia.

Vaikka olen nähnyt kymmeniä kävelykeskustoja ympäri Eurooppaa, tämä teki jotenkin vaikutuksen. Sitä on vielä pakko mennä katsomaan uudestaan remontin jälkeen. Wienin kävelykeskusta oli fiininpi, siisti ja viihtyisä – niin jalan kuin pyörälläkin. Ja onhan Wienissä paljon muitakin kävelyalueita historiallisten rakennusten ja alueiden ympärillä, mutta tuo vanhan kaupungin kävelykeskusta on se tärkein. Vaikka on kyse vanhasta kaupungista, kadut ovat kaikkea muuta kuin kapeita, ahtaita ja tunkkaisia.



Kuva 33: Kävelykeskustassa pyöräily on sallittu, mutta omia pyöräkaistoja ei ole.

32. Sillat

Yleensä pyörätiet kulkevat fiksusti siltakannen alla omalla ”hyllyllään”. Tosi hyvä asia sateella ja tuulella, eikä haittaa paljoakaan näkymiä. Lisäksi ne ovat lähes meluttomia, sillä yleensä autojen melu ei sinne yllä. Tällaisia siltojen pitäisi olla Suomessakin! Tonavan varrella valtaosa suurista kokojoen kerralla ylittävistä silloista oli tällaista kaksikerroksista mallia. Tämän koluokan silloissa on aivan hyvä ottaa huomioon muidenkin kuin autoilijoiden tarpeita. Autokansi on aina meluinen, vaarallisen tuulinen, saasteinen, sateinen ja aivan ylös asti on työlästä kiivetä pyörällä. Tonavan saarien kautta kiertävät pienemmät sillat olivat yleensä tavallista mallia.



Kuva 34: Hyllyllä autokannen alla. Suojassa melulta, saasteilta sekä tuulelta.



Kuva 35: Silta sivulta nähtynä. Kevytväylä alahyllyllä.



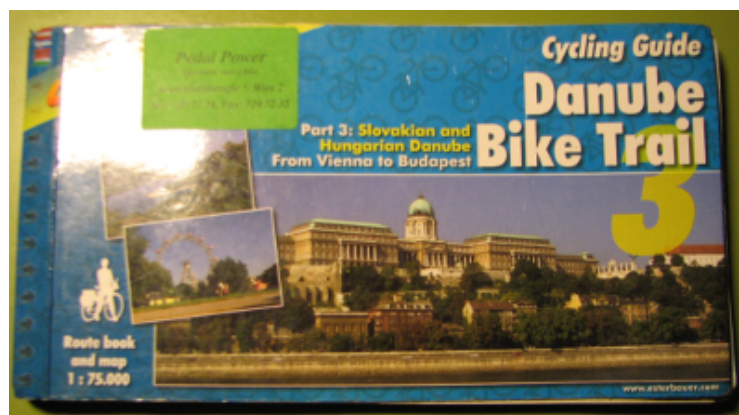
Kuva 36: Kevyttekoisempi kevyenliikenteen silta.



Kuva 37: Vanha autosilta on käynyt alimittaiseksi ja otettu pyöräilykäyttöön.

33. Pyöräilykartat ja -reitit

Tonavan jokireitti ja Wienin ympäristö on maailmankuulua pyöräretkeilyaluetta. Tonavan reitistöstä löytyy omia karttasarjoja ja kirjoja. Myös Wienin seudulta on omia pyöräretkikarttoja eri reiteistä ja kunnan pyöräilykartta keskustasta. Vaikka reitit siirtyvät vähitellen GPS- navigaattoreihin ja nettiin, kunnan karttasarjoille ja karttakirjoille on vielä pitkäksi aikaa käyttöä, joten missään nimessä tällaisissa asioissa ei kannata säästää. Nämä asiat ovat Wienissä hyvin hallinnassa, tosin muualla Euroopassa yleisen tavan mukaan kaikki kartat maksavat. Tonavan pyörämatkailureitti on niin kuuluisa, että esittelen sitä muutamilla lisäkuvilla.



Kuva 38: Osa 3, Wienistä Budapestiin. Näppärä opas karttoineen ja tietoineen pyöräilyreitien kaupungeista.



Kuva 39: Wienin pyöräreiteistä löytyy hyvät karttasarjat



Kuva 40: Tonavan varrella liikkuu kaikenlaista pyöräilijää. Kuvassa lapsiperhe varuseineen.



Kuva 41: Osa pyöräreiteistä kulkee läpi nudistirantojen, joten ei kannata säikähtää, mutta kamera on syytä laittaa laukkuun.



Kuva 42: Vessa, vesiposti... pyöräretkeilijän perustarpeita. Molempia on tarjolla Wienin pyöräilyreiteillä.

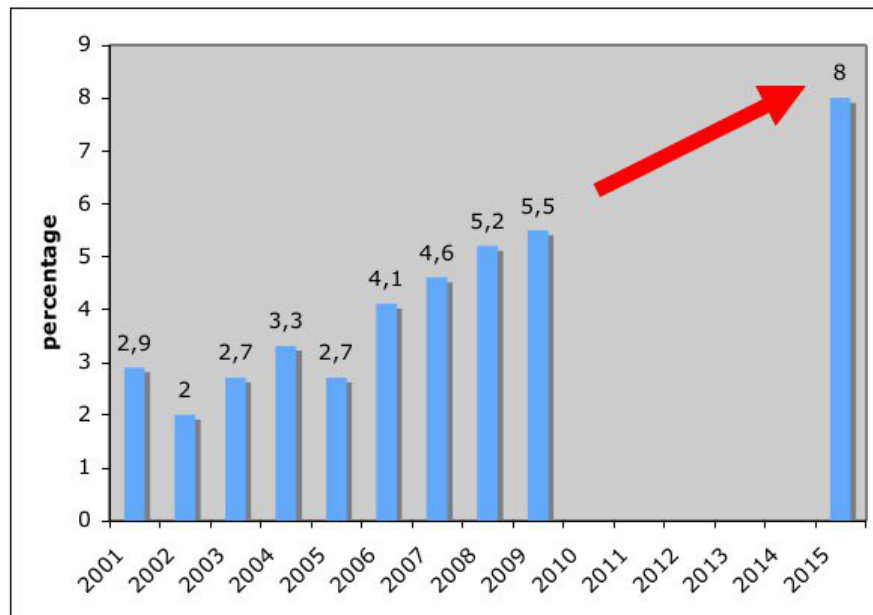


Kuva 43: Pyöräreitillä on lapsille oma tempurata.

34. Yhteenveto

Wienissä on varsin nykyaikainen pikkunäppärä toteutus pyöräilykaupungista. Pyöräilykaupungin arvonimi täyttyy rimaa hipoen, mutta lienee tärkeintä, että on edes opiskeltu ja yritetty tosissaan. Suotuisissa oloissa tästä on hyvä jatkaa, ja viidessä vuodessa tältä perustukselta saa jo oikean pyöräilykaupungin. Pyöräilijöiden määrät suhteessa pyöräteiden laatuun ovat vielä varsin pieniä. Polkupyörän kulkutapaosuus Itävallassa on sama kuin Suomessakin, vähän yli 10 prosenttia, mutta Wienistä vain noin 6 %.

Yleensä suuryksiköissä pyöräilijämäärät ovat selvästi pienempiä kuin pienissä ja keskikokoisissa kaupungeissa. Wienin luvut ovat aika pieniä, jos niihin on laskettu jokituristit, joista voi tulla prosentti plus-saa. Tavoitteena on kuitenkin selvästi ja johdonmukaisesti kasvattaa pyöräilijämääriä.



Kuva 44: Pyöräilijämäärien kehitys. Tavoitteena on 8 % osuus vuoteen 2015.

Jokin asia siis paikallisia mättää, kun pyöräily ei maistu. Täällä asiaa ei voi laittaa mäkien ja huonon säänkään syyksi, kuten meillä yhä edelleen säännöllisesti valtaosa virkamiehistä asian näkee. Todellisuudessaan pyöräilyn suosio riippuu vain hyvin vähän ympäristötekijöistä. Joka maassa on tekijöitä, jotka ajoittain hiukan haittaavat pyöräilyä, mutta jos pyöräilyoloihin on kunnolla satsattu, ympäristötekijät hukkuvat taustakohinaan. Wienissä on myös tutkittu pyöräilyä haittaavia tekijöitä tekemällä kyselytutkimus. Tuloksena saatiin seuraavaa:

- ➔ there are more bicycle paths (73%)
- ➔ the risk of accidents is lower (68%)
- ➔ more proper stands are provided (57%)
- ➔ car drivers show more respect (52%)
- ➔ my bike is safe from theft (45%)
- ➔ bicycle paths are well lit (42%)
- ➔ there are safe crossings (39%)

Kuva 45: Pyöräilisin jos...

Tutkimuksen tulokset menevät aika tavalla yksiin edellä esittämieni mielipiteiden kanssa, vaikka lisäsin listan jälkikäteen. Erityisesti kokemattomat uudet pyöräilijät tarvitsevat selkeitä ja turvallisia liikennejärjestelyjä, joissa eri liikennemuodot on eroteltu toisistaan ja joiden rakentaminen taas vie aikaa ja on kallista. Sama asia toistuu joka kaupungissa. Wienissä ei siis lähitulevaisuudessa tulla näkemään tuollaisia pyöräilyn 40 % kulkutapaosuuksia, vaikka sieltä löytyykin muutamia tehokkaita yksisuuntaisia pyörätienpätkiä, mutta kymmenessä vuodessa autoliikenteen väheneminen alkaa varmaan olla jo selvästi kenen tahansa havaittavissa.

Saa nähdä kuinka käy, kun pyörätienverkosto saadaan vielä vähän yhtenäisemmäksi. Aamu- ja iltahämärissä ovat liikkeellä työmatkapyöräilijät, ja päivisin liikkuu pääosin turisteja tai muita joutilaita. Näin kuormitus jakautuu aika tasaisesti, eivätkä pyörätiet pääse juurikaan ruuhkautumaan. Pyöräteiden skaalautuvuus suuremmille liikennemäärille on heikko, koska monet toteutukset ovat liian ahtaita ja kevyesti tehtyjä, sekä vain pari yhtäaikaista pyöräilijää sietäviä. Oleellisinta olisi saada ydinkeskustan pyöräväylät yhtenäisemmiksi, jo 10 km uutta kunnon väylää katkospaikkoihin voisi kasvattaa pyöräilijämääriä huomattavasti.



Kuva 46: Wienin uusia ratkaisuita. Aurinkopaneeleilla (tolpan päässä) toimiva sähköpyörien latausasema.

35. Pyöräily-ystävällisyyden pisteytys

Seuraavassa taulukossa olen pyrkinyt pisteyttämään edellä mainitut pyöräilyyn vaikuttavat asiat kohta kohdalta. Tarkoituksena on luoda sellainen lomake, jolla olisi helppo pisteyttää kunkin kaupungin pyöräily-ystävällisyys. Taulukko on prototyyppiasteella, mutta on se jo sen verran hahmollaan, että ajattelin sen julkaista. Taulukko toimii tällä hetkellä ”satulatuntumalla”, eli siinä on sellaisia asioita, jotka voi havainnoida yksinkertaisesti ajamalla itse pyörällä ko. kaupungissa. Melkein kaikki nämä asiat tulevat väistämättä vastaan, kun retkeilee viikon verran jossain kaupungissa. Oleellisin puute on kaupungin asemaavan arvioinnin puute, sekä pyöräteiden linjausten onnistumisen arviointi. Niitä on vaikea arvioida suoraan satulasta, ja niiden selvittäminen vaatisi aikamoista kaupungin rakenteen selvittelyä, johon ei yleensä aikani riitä. Matematiikkaakin voisi kehitellä paremmaksi, tämä on vain yksinkertainen peruspisteytys. Idea tästä taulukosta pitäisi kuitenkin selvittää. Materiaalia olisi kasassa vastaavanlaisten kartoitusten tekemiseen Suomestakin, ainakin Tampereen, Turun ja Jyväskylän osalta. Saa nähdä, koska ehtisi tekemään.

Taulukon Selityksiä:

- | | |
|--------------------|---|
| Lihavoidut kohdet: | Ovat haitallisia ja tuottavat miinuspisteitä välillä -1 ... -10 |
| Lihavoimattomat: | - pyöräily-ystävällisyyttä lisäävät tuovat pluspisteitä |
| haitta/hyöty-aste | Arvioidaan kuinka haitallinen tai hyödyllinen kyseinen ominaisuus on. Arvo on aina sama.
- haitallisuus: pahin -10 , paras nolla
- hyödyllisyys: vähän hyödyllinen on 1 , erittäin hyödyllinen 10 |
| arvio kohteesta: | Tämä arvioidaan kaupunkikohtaisesti ja tämä on ainut sarake jonka arvoa tarvitsee muuttaa |
- Negatiivinen arvio vaihtelee välillä 0 ...10 siten, että 0 on ongelmaton ja 10 pahin mahdollinen ongelmatilanne lihavoituja kohteita arvioitaessa
-Positiiviset asiat: 0 tarkoittaa huonoa ja 10 erittäin hyvää

Pyöräily-ystävällisyyden arviointi

Kaupunki:Wien

Kohdenumero	Arvioitava kohde	Älä muuta! haitta/hyöty- aste	arvio koh- teesta	Älä muuta! kohteen pyöräily- ystävällisyys	Älä muuta! teoreettinen
		-10 ...+10	0...10	arvo	max
2	Yleinen käytettävyys	8	6	48	80
3	Yleinen turvallisuus	8	6	48	80
4	Pyöräteiden määrä/asukas (m)	8	5	40	80
5	Pahoja reunakiviä	-8	0	0	-80
6	Esteitä pyörätiellä	-8	6	-48	-80
7	Paljon puolenvaihtoja	-5	4	-20	-50
8	Vinkkelimutkia käytössä	-3	4	-12	-30
9	Korkeusprofiilin ongelmat	-4	2	-8	-40
10	Ajoratamaalaukset kunnossa	8	9	72	80
11	Näkemäesteet raivattu	8	7	56	80
12	Viitoituksen laatu	7	7	49	70
13	Kaistat merkitty kevytväylille	5	7	35	50
14	Hyvät alikulut	9	6	54	90
15	Erottelu toteutettu	10	8	80	100
16	Värillisiä pyöräteitä käytössä	8	5	40	80
17	Sileä pinnoite	7	4	28	70
18	Selkeät risteysjärjestelyt	8	7	56	80
19	Pyöräteiden yksisuuntaisuus käytössä	7	7	49	70
20	Vastakarvaan yksisuuntaista sallittu	4	8	32	40
21	Pyöräilijöillä omat liikennevalot	7	6	42	70
22	Pyöräteiden valaistuksen laatu	6	4	24	60
23	Pyörätaskut käytössä	8	0	0	80
24	Kiihdytys/poistumiskaistat olemassa	3	0	0	30
25	Pyöräilijän moottoritietä olemassa	10	0	0	100
26	Pyörien parkkeerausolosuhteet	7	7	49	70
27	Kaupunkipyörät käytössä	4	8	32	40
28	Pyöräkuljetus bussissa/junassa	7	5	35	70
29	Pyörävuokrausmahdollisuudet	5	5	25	50
30	Vapaa-ajan pyöräily	8	8	64	80
31	Kävelykadut	10	8	80	100
32	Sillat	8	7	56	80
33	Pyöräilykartat ja -reitit	9	8	72	90
Yhteensä		PYÖRÄILY-YSTÄVÄLLISYYDEN ARVOSANA:		1078	1690