10

Parhaat käytännöt

16 innovaatiota Euroopasta

10

Monta palaa pelissä

Tarvitaan iso kuva

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen on osa kokonaisvaltaista kaupunkisuunnittelua. Pyöräily- ja kävelyolosuhteita ei voi kehittää irrallaan, vaan tarvitaan laaja visio kaupungin kehittämisestä. Ilman palapelin kokonaiskuvaa yksittäisiä paloja on mahdoton laittaa paikalleen laadukkaasti. Tämä taas vaatii politiikkaa, joka tukee kestävää kaupunkikehitystä. Ilman päätöksentekijöiden poliittista tahtoa pyöräilyn ja kävelyn edistäminen ei onnistu, ja korkeat tavoitteet liikenne-, ympäristö-, liikunta- ja terveyssektoreilla jäävät saavuttamatta. Kaupungin päätöksenteossa on vallalla tietyt arvot, jotka aktualisoituvat valinnoissa. Talousarvio on yksi arvomittari. Pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen ohjatut rahat kertovat, miten paljon kaupungissa ollaan valmiita panostamaan näihin kulkumuotoihin. Kaupungin kehittäminen on joukkuepeliä, jossa eri hallintokuntien, kulkutapojen, maankäytön, liike-elämän, asukkaiden ja muiden sidosryhmien keskinäinen yhteys on välttämätöntä. Kehittämistyön laadukas suunnittelu ja johtaminen sekä budjetin tehokas ohjaaminen ja seuranta vaativat toimivan organisaatiorakenteen.

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus

Liikennejärjestelmätasolla on mietittävä eri liikennemuotojen roolijako sekä yhteispeli. Kaikkia kulkutapoja, niiden käyttämää verkkoa ja maankäyttöä on tarkasteltava yhtenä kokonaisuutena. Keskustaan tulevaa autoliikennettä on vähennettävä tarjoamalla todellisia vaihtoehtoja autolle. Kaupungin koosta riippuen tulee kehittää käyttäjäystävälliset ja laadukkaat joukkoliikenteen ja/tai pyöräilyn olosuhteet. Lisäksi isommissa kaupungeissa keskustan ulkopuolelle täytyy toteuttaa korkeatasoisia liityntämahdollisuuksia autosta joukkoliikennevälineisiin. Myös pyöräilyn ja kävelyn sujuva liittyminen joukkoliikenteeseen tulee mahdollistaa. Kävelyä generoivien kohteiden välille täytyy rakentaa korkeatasoisia kävelyn pääväyliä. On tärkeä tiedostaa, että kävely on varteenotettava kulkutapa esimerkiksi saavuttaessa lähiasuinalueilta keskustaan.

Väylien tarkoitus, käyttö ja rakenteelliset ratkaisut linjaan

Yksi avaintekijä liikennejärjestelmän kehittämisessä on väyläsuunnittelu. Kaupungeissa tulee tarkastella koko katu- ja raideverkkoa ja analysoida, ovatko kunkin väylähierarkia, käyttö ja rakenteelliset ratkaisut linjassa. Onko autoliikenne ohjattu tehokkaasti pääväylille ja pysäköintilaitoksiin? Miten liikennettä on rauhoitettu alempitasoisilla kaduilla? Ovatko joukkoliikenteen runkoväylät suoria ja nopeita? Täyttävätkö pyöräilyn pääväylät niille asetetut kriteerit? Onko kävely kilpailukykyinen kulkutapa lyhyillä matkoilla? Ovatko risteykset ja liittymät selkeitä, toimivia ja turvallisia kaikille liikkujille? Olennainen osa infrastruktuuria ovat myös pyöräpysäköinti ja kunnossapito. Niiden täytyy toimia, jotta pyöräily ja kävely on mahdollista kaikkina aikoina. Virkistysliikkuminen ja kuntoliikunta täytyy myös ottaa huomioon ja toteuttaa viihtyisiä reittejä niiden tarpeisiin.

Asukkaita tulee aktivoida

Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi pyöräilijöiden ja kävelijöiden aktivointi on olennaista. Pelkkä infrastruktuuri ei saa pyöräily- ja kävelymääriä vielä toivottuun kasvuun. Kulkumuotojen markkinointi eri kohderyhmille on yksi avainasia, jotta saadaan ihmisiä enemmän liikkumaan lihasvoimin. Myös liikkumisen ohjaukseen keskittyvät palvelut ja toimenpiteet täytyy suunnitella. Internet-, mobiili- ja karttapalvelut sekä laadukas opastus tarjoavat informaatiota matkan suunnitteluun ja helpottavat pyöräilyä ja kävelyä. Pyörien vuokraus-, lainaus- ja huoltopalvelut lisäävät potentiaalisia käyttäjiä.

Kehittämistyön laadun varmistamiseksi on tärkeää luoda hyvä seurantamenetelmä. Siihen kuuluvat muun muassa pyöräilijöiden ja kävelijöiden määrän säännöllinen laskenta, budjetin seuranta sekä tehtyjen toimenpiteiden vaikutusten arviointi. Ilman toimivaa seurantaa on vaikea jatkaa kehitystyötä. Sen tulee olla pyörä, joka pyörii tasaisesti eteenpäin.

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen

POLITIIKKA

- Tavoitteet hyvälle kaupunkielämälle
- Master planin laatiminen
- Määrärahojen osoittaminen

INSTITUUTIO

- Organisaation toimivuus
- Laaja-alainen yhteistyö
- Hyvä johtaminen

INFRASTRUKTUURI

- Eri liikennemuotojen yhteispeli
- Tiivis maankäyttö
- Toimintojen sijoittaminen
- Kokonaissuunnitelma kaupungin väyläverkosta
- Verkon jatkuvuus
- Väylien toimivuus
- Risteysten ja liittymien toimivuus kaikkien tienkäyttäjien kannalta
- Pyöräilyn pääväylien laatutaso
- Kävelyn pääväylien laatutaso
- Kävelyalueiden viihtyisyys ja yhtenäisyys
- Autopysäköinnin järjestäminen
- Pyöräpysäköinnin laatu
- Kunnossapito

AKTIVOINTI

- Pyöräilyn ja kävelyn markkinointi eri kohderyhmille
- Tapahtumien ja tempausten järjestäminen
- Pyöräily- ja kävelymahdollisuuksista tiedottaminen
- Liikkumisen ohjaus
- Internet-, mobiili- ja karttapalvelut
- Pyörien vuokraus-, lainaus- ja huoltopalvelut
- Pyöräkeskukset

SEURANTA

16 parasta käytäntöä Euroopasta

Liikkumiskeskus Mobile Freiburgissa

Freiburgin päärautatieaseman läheisyydessä on liikkumiskeskus Mobile, joka tarjoa monenlaisia palveluja pyöräilijöille ja joukkoliikenteen käyttäjille. Mobilessa on muun muassa lukittu pyöräpysäköintitila sekä lukittavia varustekaappeja. Sieltä löytyy myös pyörien vuokraus- ja huoltopalvelua, kahvila sekä infopiste, josta saa tietoa kaupungin liikennepalveluista.

Pyöräilyn pääväylät Groningenissa

Groningenissa on hyvällä väyläsuunnittelulla varmistettu pyörän kilpailukyky autoon nähden. Korkeatasoiset pyörätiet tulevat suoraan asuinalueilta keskustaan, kun autolla täytyy kiertää kehäteitä pitkin. Matka kotoa kaupungin keskustaan saattaa olla pyöräillä 3 kilometriä ja autolla lähes kaksinkertainen. Pyöräily laadukkaita pääväyliä pitkin on miellyttävää, koska ne kulkevat erillään autoliikenteestä. Nopeutta ja mukavuutta lisää se, että pyöräteillä on etuajo-oikeus kokooja- ja tonttikatuihin nähden.

Pyöräily Kööpenhaminan liikennejärjestelmässä

Pyöräily Kööpenhaminassa antaa hienon kokemuksen kaupunkiliikenteestä, jossa pyöräilijä on aito osa liikennevirtaa. Autot ja bussit kulkevat pyöräilijöiden rinnalla pitkin monikaistaisia katuja, ja leveillä pyöräteillä kulkee päivässä jopa kymmeniä tuhansia pyöräilijöitä väylää kohti. Vilkkaasta liikenteestä huolimatta pyöräily tuntuu turvalliselta. Kaupungissa on käytetty paljon resursseja, jotta pyöräilyn turvallisuus ja pyöräilijöiden kokema turvallisuuden tunne ovat huipputasoa. Lisäksi pyöräilystä on tehty helppoa, nopeaa ja mukavaa.

Véloparc-liityntäpysäköintitilat Strasbourgissa

Strasbourgissa vilkkaimmille keskustan ulkopuoliselle raitiovaunu- ja bussipysäkille on rakennettu lukittavat pyöräpysäköintitilat liityntäpysäköintiä varten. Véloparc-tiloja on eri kokoisia tarpeesta riippuen. Pienimmissä on tilaa 20 pyörälle, ja suurimpiin sopii yli 100 pyörää. Ne toimivat kaupungin joukkoliikennekortilla (Badgeo card) ja ovat käytettävissä kellon ympäri.

Odensen pyöräilyinnovaatiot

Odense on tunnettu monista pyöräilyinnovaatioista, joita kaupungissa on kehitetty. Muun muassa pyöräbarometri sekä pyöräilijöiden vihreä aalto ovat Odensen luovien suunnittelijoiden keksintöjä. Ne ovat rohkaisseet myös monia muita kaupunkeja eri puolella maailmaa pyöräilyn edistämiseen. (Kuvassa Kööpenhaminan pyöräbarometri)

Tiivis kaupunkirakenne Groningenissa

Groningenissa on toteutettu pitkään pyöräilyä suosivaa politiikkaa. Yksi tärkeä poliittinen painopiste on ollut tiiviin kaupungin rakentaminen, jotta matkat olisivat lyhyitä. Se on ollut yksi tärkeä tekijä Groningenin tiellä pyöräilyn kansainväliseksi huippukaupungiksi. Lähes 80 % kaupunkilaisista asuu kolmen kilometrin säteellä keskustasta, ja 90 % työpaikoista sijaitsee saman kehän sisällä. Pyöräilyn kulkutapaosuus Groningenissa on noin 40 %.

Tukholman kaupunkipyörät

Tukholman kaupunkipyörien käyttö on helppoa ja toimivaa. Eri puolella kantakaupunkia on noin 100 pistettä, joista pyörän voi ottaa lainaan. Palauttaminen on mahdollista mihin pisteeseen tahansa. Pyörien lainaus toimii älykortilla, jonka voi noutaa palvelupisteestä. Paikallisille on tarjolla kortti, jolla palvelua voi käyttää koko kesäkauden huhtikuusta lokakuun loppuun. Turisteille on tarjolla mahdollisuus käyttää kaupunkipyöriä kolmen vuorokauden ajan.

Pyöräteiden värilliset reitit

Växjön keskustan läpi kulkee neljä pyöräreittiä, jotka on merkitty opasteissa omilla väreillään. Ajatuksen taustalla on ollut pyöräilyn markkinointi erityisesti turisteille, mutta ratkaisu on nostanut pyöräilyn asemaa liikennemuotona asukkaidenkin näkökulmasta. Värikoodeja on käytetty myös pyöräkartassa, mikä selkeyttää reitin löytämistä ja hahmottamista. Värien avulla voidaan korostaa väylien korkeampaa hierarkiaa.

Strasbourgin joukkoliikenne

Strasbourg on tunnettu laadukkaasta kaupunkijoukkoliikenteestä. Raitiotieverkosto on metromainen, joten sillä on nopea ja selkeä matkustaa. Linjastoa on hieman yli 50 kilometriä, joten se on Ranskan kaupunkien laajin. Ydinkeskusta on autoton, joten bussitkaan eivät kulje siellä vaan toimivat syöttäliikenteenä raitiovaunuille. Keskustan ulkopuolella on liityntäpysäkkejä, joissa bussimatkustajat vaihtavat raitiovaunuun. Myös autoille ja pyörille on rakennettu useita liityntäpysäköintialueita. Järjestelmä tukee kävelyä ja pyöräilyä kaupungissa.

Kävelyn rooli Genevessä

Genevessä liikennejärjestelmäsuunnittelun perustana on kävelyn edistäminen pääkulkumuotona. Kävely-yhteydet ovat suoria, viihtyisiä ja turvallisia, joten niitä on miellyttävä käyttää. Kävelyn nopeutta autoiluun nähden on lisätty erilaisten oikoreittien, kuten kävelysiltojen, avulla. Kävelyn kulkumuoto-osuus kaupungissa on peräti 43 %. Kävelyä on myös markkinoitu paljon kaupunkilaisille sekä kansainvälisten järjestöjen työntekijöille.

Strasbourgin kävelyalueet

Strasbourgissa kävelyalueet muodostavat kokonaisuuden, jossa eri kävelyalueilla on erilaisia funktioita. Place Kléberin aukion ympäristöön on keskittynyt kaupan toimintoja, ja turistien suosiman katedraalin ympäristössä on muun muassa ravintoloita ja katutaidetta. Kanavanvarsi, ja erityisesti Petite Francen alue, on suosittu vapaa-ajanviettopaikka. Eri kävelyalueet on yhdistetty toisiinsa viihtyisin kävelyväylin.

Kööpenhaminan tavoitteet kaupunkielämälle

Kööpenhaminassa kaupunkisuunnittelun yhtenä perustana on hyvän kaupunkielämän kehittäminen. Tavoitteena on, että vuonna 2015 Kööpenhamina tunnetaan ekologisena metropolina, jossa on maailman paras kaupunkiympäristö ja jossa ihmisten elämänlaatu on metropolialueiden paras. Päämääränä on vuoteen 2015 mennessä, että 80 % ihmisistä on tyytyväisiä kaupunkielämän tarjoamiin mahdollisuuksiin, kävelymatkojen määrä kasvaa 20 % ja ihmiset viettävät 20 % enemmän aikaa kaupunkitiloissa.

Houtenin väyläverkko

Houtenin kaupunki Alankomaissa on kuin iso puisto. Koko kaupunkirakenne on tehty pyöräilyn ja kävelyn ehdoilla. Keskustan pääkatukin on leveä pyörätie, jonka reunoilla on jalkakäytävät. Autolla pääsee kaupungissa lähes joka paikkaan, mutta sillä täytyy kiertää kehätien kautta. Pyörällä pääsee suoraan, joten se on selkeästi nopein kulkuneuvo. Vuonna 2008 tehdyssä tutkimuksessa 95 % asukkaista on hyvin tyytyväisiä kaupungin pyöräilyväyliin. Houtenissa on laajat viheralueet, jotka halkovat koko kaupungin. Koulut on sijoitettu näiden puistojen reunalle, jotta lapsilla on turvallista pyöräillä kouluun.

Vauban ja Rieselfeld Freiburgissa

Freiburg on yksi maailman johtavia kestävän kehityksen kaupunkeja. Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistetty Freiburgissa tehostamalla maankäyttöä. 1990-luvun puolivälissä rakennettiin muutaman kilometrin säteelle keskustasta kaksi asuinaluetta Rieselfeld ja Vauban. Molemmat asuinalueet ovat ekologisia, mikä näkyy muun muassa liikennesuunnittelussa. Alueille johtaa hyvät pyöräily- ja raitiotieyhteydet, ja henkilöautoliikennettä on rajoitettu muun muassa siirtämällä autopysäköinti pois asuntojen lähistöltä pysäköintialueille tai -taloihin. Asuntojen hintataso on pyritty pitämään alhaisena, jotta monilla eri sosiaaliluokilla olisi mahdollisuus asua niissä.

Gentin keskusta

Gentin upeaa keskustaa alettiin palauttaa keskiaikaiseen loistoonsa 1990-luvun lopulla, jolloin hyväksyttiin suunnitelma keskustaliikenteen uudelleenjärjestämiseksi (Mobiliteitsplan). Autojen läpiajo keskustassa kiellettiin ja kaupungin ympärille tehtiin kehätie. Myös autojen tori- ja kadunvarsipysäköintiä rajoitettiin voimakkaasti rakentamalla maanalaisia pysäköintilaitoksia. Keskustaan rakennettiin iso kävelyalue, joka on nykyään 0,35 km^2 kokoinen ostos- ja elämysalue. Siellä yhdistyy harmonisesti historiallinen kauneus ja nykyaikainen trendikkyys.

Växjön ympäristöstrategia

Växjössä on pitkä historia ympäristötyöllä, ja se on vahvasti organisoitu kaupungin hallintoon. Kokonaisvaltaista ympäristöstrategiatyötä tehdään kaupungin organisaation ylätasolla. Eri hallintokunnat, ulkopuoliset yritykset ja organisaatiot, liike-elämä ja asukkaat puhaltavat yhteen hiileen ja kehittävät kaupunkia yhdessä kohti kestäviä tavoitteita. Vuonna 2007 BBC nimesi Växjön Euroopan vihreimmäksi kaupungiksi.