7

Sujuvasti alusta loppuun

Pysäköinti ja kunnossapito pyöräilyn ja kävelyn edellytyksenä

7

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa matkaketjua

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa jokaista pyörällä kuljettua matkaa niin reitin alku- kuin loppupäässäkin. Hyvin suunnitellut ja toteutetut pysäköintiratkaisut kannustavat pyöräilemään ja lisäävät pyöräilyn laatua. Vaikka pyörän voikin määränpäässä helposti lukita esimerkiksi lyhtypylvääseen tai puistonpenkkiin, tai jättää nojalleen talon seinää vasten, ei se vähennä hyvän pyöräpysäköinnin tarpeellisuutta. Kylämäisessä ympäristössä, jossa asukkaita on vain vähän ja naapurit tunnetaan hyvin, pyörän jättäminen lukitsematta kaupan seinää vasten voi ratkaisuna toimiakin, mutta suuremmissa kaupungeissa ja erityisesti keskusta-alueella pyörien mielivaltainen pysäköiminen voi johtaa kaaokseen. Epävirallisille paikoille pysäköidyt pyörät muodostavat helposti esteen jalankulkijoille ja vaikuttavat negatiivisesti kaupunkikuvaan. Huolellisesti suunnitelluilla pyöräpysäköintiratkaisuilla voidaan vaikuttaa siihen, mihin pyöräilijät kulkuneuvonsa jättävät. Helppokäyttöiset, turvalliset sekä lähellä määränpäätä sijaitsevat pyöräpysäköintialueet ovat houkutteleva vaihtoehto. Ne myös kannustavat liikkumaan kaupungissa pyörällä. Myös pyörävarkauksien torjunnassa asianmukainen pyöräpysäköinti on tehokas ratkaisu. Laadukkaat pysäköintimahdollisuudet niin matkaketjun alku- kuin loppupäässäkin yhdistettynä tasokkaaseen pyöräväylästöön luovat selkeän ja katkeamattoman kokonaisuuden sekä laadukkaat olosuhteet pyöräilylle.

Pyöräpysäköinnin suunnittelun tulee olla yhtä oleellinen osa pyöräilyn edistämistä kuin laadukkaiden tieyhteyksien tai muun infrastruktuurin rakentaminen. Usein pysäköinti unohdetaan suunnitteluprosessista ja viime hetkellä hätäisesti tehdyt ratkaisut eivät täytä laadukkaan pysäköinnin vaatimuksia. Osa ongelmaa onkin se, ettei pysäköinnille ole useinkaan olemassa selkeää, yksiselitteistä ohjeistusta hyvistä käytännöistä. Tämä vaikuttaa päätöksentekoprosessiin sekä laadukkaiden pysäköintiratkaisujen toteuttamiseen. Eruoopassa pysäköinti on oleellinen osa matkaketjua ja tulisi sen vuoksi olla osana kaikkea suunnittelua heti alusta lähtien.

1 & 2
Pysäköinnin tulee olla muun muassa turvallista, lähellä määränpäätä, helppokäyttöistä sekä tarkoituksenmukaista. Katos suojaa pyöriä sateelta ja kaaritelineet antavat hyvän tuen sekä turvallisen lukitsemismahdollisuuden. Kaksitasoinen teline on innovatiivinen ratkaisu tilankäytön maksimoimiseksi. (Freiburg, Groningen)

Laatutekijä	Selitys
Puoleensavetävä	Pysäköinnin tulee houkutella pyöräilijöitä ja olla ympäristönsä kanssa yhteensopiva sekä hyvännäköinen.
Helppokäyttöinen	Pyörätelineen käytön tulee olla riittävän yksinkertaista ja nopeaa.
Sijaitsee näkyvällä paikalla	Pysäköinnin tulee sijaita loogisella ja näkyvällä paikalla, jotta esim. turistit löytävät sen helposti.
Turvallinen	Pyörä tulee olla mahdollista lukita ja pysäköinnin suojattu varkauksilta ja ilkivallalta. Hyvä valaistus ja selkeät reitit pysäköintiin luovat sosiaalista turvallisuutta.
Hyvin sijoitettu	Pysäköinnin tulee olla lähellä määränpäätä ja helposti saavutettavissa. Se ei saa aiheuttaa estettä varsinkaan jalankulkijoille. Pysäköinnin tulee myös liittyä hyvin pyörätieverkostoon.
Helppo ylläpitää	Pysäköintitilan tulee olla helposti ylläpidettävä, jotta sen vetovoimaisuus ja toimivuus säilyy läpi vuoden.
Riittävästi kapasiteettia	Pysäköintitilan kapasiteetin tulee olla riittävä myös ruuhka-aikana ja kaikilla pyöräilijöillä olla mahdollisuus jättää pyöränsä pysäköintipaikalle.

Lyhyt- ja pitkäaikainen pysäköinti

Pyöräpysäköinti voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään: lyhytaikaiseen ja pitkäaikaiseen pysäköintiin. Nämä kaksi ryhmää määrittelevät pitkälti sen, millainen pysäköintiratkaisu kuhunkin kohteeseen valitaan ja millaisia vaatimuksia pysäköinnille asetetaan. Niin lyhyt- kuin pitkäaikaisellakin pysäköinnillä on oma roolinsa pysäköinnin suunnittelussa, ja molemmat tulee ottaa huomioon laadukasta pysäköintisuunnitelmaa tai -politiikkaa valmisteltaessa.

Lyhytaikaisella pysäköinnillä tarkoitetaan lähinnä esimerkiksi kauppojen, ostoskeskusten tai ravintoloiden yhteydessä tapahtuvaa pysäköintiä, jossa pyörien oletetaan olevan pysäköitynä enintään muutamia tunteja. Pyöräilijän näkökulmasta tärkeintä lyhytaikaisessa pysäköinnissä on sen läheinen sijainti määränpäähän sekä pysäköinnin helppous ja nopeus. Tämän vuoksi pysäkit on sijoitettava ensisijaisesti pääsisäänkäyntien yhteyteen. Aivan määränpään läheisyyteen tai vilkkaasti liikennöidyn kadun varteen pysäköitynä myös sosiaalinen turvallisuus kasvaa ja pyörävarkauksien todennäköisyys vähenee, sillä ohikulkijoita on paljon ja pyöräilijällä itsellään on usein mahdollisuus katsoa kulkuvälineensä perään. Jos pysäköintimahdollisuutta kohteen välittömässä läheisyydessä ei ole, pyöräilijät jättävät pyöränsä epävirallisille pysäköintipaikoille. Lyhytaikaisessa pysäköinnissä on harvoin tarvetta tavallisia pysäköintiratkaisuja, kuten pyörätelinettä, järeämpiin ratkaisuihin.

3
Lyhytaikaisen pysäköinnin tulee olla nopeaa ja helppoa käyttää. Vilkasliikenteiselle kadulle sijoitettuna se on myös melko turvallista ja usein pyöräilijä itse voi katsoa pyöränsä perään. (Odense)

Tarvetta pitkäaikaiselle pysäköinnille on esimerkiksi joukkoliikenneasemilla, työpaikoilla sekä asuinalueilla, joissa pyöriä pidetään pysäköitynä koko päivän ajan tai läpi yön. Toisin kuin lyhytaikaisessa pysäköinnissä, pitkäaikaisen pysäköinnin tärkein tekijä on turvallisuus. Pyöräilijän tulee pystyä jättämään pyöränsä huoletta päivän ajaksi pysäköintialueelle, vaikka näköyhteyttä pyörään ei olisikaan. Siksi lukitut, säältä suojassa olevat pysäköintiratkaisut ovat pitkäaikaisen pysäköinnin edellytys. Kun pyöräilijät voivat luottaa pysäköintipaikan turvallisuuteen, he ovat usein myös valmiimpia kävelemään pidemmän matkan määränpäähänsä. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että pyöräpysäkit on hyvä sijoittaa yhtä lähelle kuin lähin autoille tarkoitettu pysäköintipaikka sijaitsee. Pitkäaikaisen pysäköinnin sekä varastoinnin yhteydessä käytettyjä ratkaisuja ovat esimerkiksi pyöräkaapit, isommat pyöräkeskukset tai vartioidut pysäkit.

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa pyörämatkaa ja -infrasturkuuria.

4
Katettu pysäköintialue, johon pyörän saa rungostaan kiinni, voi olla riittävän turvallinen ratkaisu päivän mittaiseen pysäköintiin.

5 & 6
Starbourgissa on toimistorakennusten yhteyteen rakennettu katettu, kaksikerroksinen pyöräpysäköintitalo. Pysäköintialueelta löytyy telineiden lisäksi muun muassa säilytyslokeroita sekä ilmapumppuja. Korkeatasoinen pysäköintimahdollisuus kannustaa työntekijöitä pyöräilemään.

Pysäköintiä tarvitaan niin matkaketjun alku- kuin loppupäässäkin

Pyöräpysäköintiä tulee järjestää kaikissa merkittävissä matkaketjun päätepisteissä, joihin kaupungin asukkailla on potentiaalia pyöräillä. Näitä ovat muun muassa keskusta-alueet, juna-asemat sekä työpaikka-alueet. Toisaalta hyvät pysäköintimahdollisuudet on oltava myös matkaketjun alkupäässä, eli asuinalueilla, sillä hyvin monet matkat alkavat ja päättyvät kotiovelle. Ihmisten kulkutottumusten avulla voidaan päätellä, mistä mihin ihmiset pyörällä kulkevat ja tämän perusteella arvioida, missä kohteissa pysäköintiä voisi olla tarvetta rakentaa. Pyöräpysäköintiä onkin helppo sijoittaa ennalta arvattaviin ja tutkimuksilla osoitettuihin määränpäihin. Myös esimerkiksi paikallista pyöräjärjestöä voidaan hyödyntää pyöräpysäköintikohteiden suunnittelussa, sillä järjestöllä on usein tietoa sellaisista pyöräilykohteista, joita suunnittelijat eivät välttämättä tule ajatelleeksi.

Pysäköintiä tulisi sijoittaa ainakin seuraaviin kohteisiin:

- Asuinalueet
- Työpaikat
- Oppilaitokset
- Joukkoliikenneterminaalit
- Kaupungin keskusta ja osakeskukset
- Ostoskeskukset
- Urheilukeskukset
- Vapaa-ajanviettokohteet

Pysäköinti asuinalueilla

Hyvälaatuinen ja turvallinen pyöräpysäköinti asuinalueilla houkuttelee pyöräilemään. Pelkkä kadunvarteen asennettu teline ei takaa riittävää turvallisuutta. Omakotitaloissa asukkaat voivat varastoida pyöränsä omaan pihaan, jolloin erillistä, kaikille alueen asukkaille tarkoitettua pysäköintitilaa ei välttämättä tarvita. Kerrostalojen yhteydessä isommat pyöräparkit ovat välttämättömiä turvallisen varastoinnin takaamiseksi. Vaikka rakennuslainsäädännön puitteissa pyritään nykyään rakentamaan talojen yhteyteen toimiva pyöräpysäköintivarasto, ei kaikissa vanhemmissa kaupunginosissa välttämättä ole laisinkaan pyöräpysäköintimahdollisuutta talojen yhteydessä. Tiiviisti rakennetut keskustan asuinkorttelit luovat omat haasteensa pysäköinnin suunnitteluun. Tällöin naapurustoon voidaan rakentaa lukittuja, yhteiskäyttöisiä pyörävarastointiratkaisuja, joita hoitavat asukkaat yhdessä. Erilliset, lukitut varastorakennukset tai kadunvarteen, esimerkiksi autopaikan tilalle, sijoitettavat pysäköintiratkaisut toimivat tässä tarkoituksessa. Pysäköinnin tulisi kuitenkin olla lähellä asuntoa ja helppopääsyinen, jotta pyörän käyttöönotto olisi nopeaa. Houtenissa autojen pysäköinti on joillakin asuinalueilla sijoitettu kauemmaksi kuin pyöräpysäköinti, mikä kannustaa kaupunkilaisia pyöräilemään. Asuinalueiden pysäköintiä suunniteltaessa ei tule myöskään unohtaa vieraspysäköintiä. Lyhytaikaisen kestonsa vuoksi yksinkertaiset telineet talojen läheisyydessä ovat usein riittävä ratkaisu.

7
Helppokäyttöinen pysäköintiratkaisu lähellä sisäänkäyntiä on nopea käyttää. Turvattomilla aluilla, jossa varkauden ja ilkivallan riski on suuri, lukittu pysäköintitila voi kuitenkin olla parempi ratkaisu. (Freiburg)

Pysäköinti keskusta-alueilla

Keskusta-alue on yksi yleisimmistä ja tärkeimmistä matkaketjun päätepisteistä. Keskustassa sijaitsee niin palveluita, työpaikkoja kuin vapaa-ajanviettokohteitakin, joten pysäköintitarve on suuri. Monipuolisuutensa vuoksi koko keskustan alueelle tulee suunnitella pysäköinti-infrastruktuuri, joka palvelee eri kohteisiin tulevia pyöräilijöitä. Monissa kaupungeissa erityisesti keskusta-alueen pyöräpysäköinti on tuottanut haasteita, sillä tarvetta pyöräpysäkeille on paljon, mutta tilaa usein rajoitetusti. Erityisesti lyhytaikaista pysäköintiä on runsaasti.

Monet kauppiaat Euroopassa ovat olleet pyöräpysäköinnin lisäämistä vastaan keskustassa ja erityisesti vastustaneet autoille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen muuttamista pyöräpysäköintipaikoiksi. Kuitenkin on todettu, että pyöräilijät käyttävät enemmän rahaa ostoksiinsa kuin autoilijat, sillä he vierailivat keskustassa useasti ja asuvat lähellä. Pyösäpysäköintipaikkojen lisäämisen jälkeen kauppiaat ovat yleensä muuttaneet mieplipidettään ja huomanneet pysäkkien lisäämisen kannattavaksi. Lisäksi pyörien pysäköinti on tehokasta, sillä yhteen autojen pysäköintiruutuun mahtuu kaksikerroksiseen telineeseen noin 10 pyörää. Odensessa muutettiin pysäköintitalossa 32 autopaikan tila pyöräpysäköintialueeksi. Autojen tilalle saatiin peräti 800 paikkaa pyörille.

8
Odensessa 32 autopaikkaa muutettiin 800 pyöräpysäköintipaikaksi pysäköintitalossa. Pyörät ovat kaksikerroksisessa telineessä, jolloin tila on saatu tehokkaasti käyttöön.

9
Laadukas pyöräpysäköinti rautatieasemalla houkuttelee yhdistämään pyörän ja junan matkaketjussa. Houtenissa ilmainen pysäköinti on rakennettu suoraan rautatiekiskojen alapuolelle. Pysäköintitilaan pääsee suoraan maan pinnalta, ja raiteille noustaan portaita pitkin.

10
Keskustassa lyhtyaikaisen pysäköinnin tulee olla helppokäyttöistä, nopeaa sekä lähellä määränpäätä ja pääsisäänkäyntiä. (Kööpenhamina)

Pysäköintiä tulee olla loogisella paikalla määränpään lähellä

Pyöräpysäköinnin sijoittamisella on suuri merkitys sen käytettävyyden kannalta. Pyörä toimii parhaiten ovelta ovelle -kulkuvälineenä, ja hyvin sijoitetulla pysäköinnillä tämä etu voidaan mahdollistaa. Jos pyöräilijät joutuvat pysäköimään kulkuvälineensä kauas kohteesta ja kävelemään pitkiä matkoja, kärsii pyöräilyn mielekkyys ja pysäköinnin toimivuus. Pysäköinti tulee sijoittaa mahdollisimman loogiselle ja näkyvälle paikalle, jotta pyöräilijöiden on helppo löytää se. Pysäköinnin tulee myös sijaita pyöräreitin varrella, jotta pyöräilijä ei joudu ajamaan määränpäänsä ohi pysäköinnin vuoksi ja kävelemään takaisin päin. Pyöräparkin sijoittaminen vaihtelee pysäköinnin keston mukaan lyhytaikaisessa, pitkäaikaisessa ja yön yli tapahtuvassa pysäköinnissä.

Lyhytaikaisessa pysäköinnissä pyörä tulee kyetä pysäköimään lähelle määränpäätä, vain noin muutamien kymmenien metrin päähän. Jos lyhytaikaisessa pysäköinnissä kävely pysäkiltä määränpäähän kasvattaa vierailun pituutta merkittävästi, eivät pyöräilijät välttämättä suostu käyttämään kyseistä pysäköintitilaa. Sen sijaan he jättävät pyöränsä mahdollisimman lähelle kohdetta riippumatta siitä, onko kyseisellä paikalla järjestettyä pysäköintiä vai ei. Kävelykaduilla tulisi olla mahdollista pysäköidä pyörä suoraan kauppojen ulkopuolelle. Saatuaan pyöränsä pysäköidyksi lähelle määränpäätä, hollantilaisen arvion mukaan ihmiset kävelevät noin 100 - 150 metrin säteellä pysäköidystä pyörästään. Tätä pidemmälle asioidessaan pyöräilijät ottavan kulkuneuvonsa mukaan ja pysäköivät sen lähemmäksi uutta määränpäätä. Niinpä pysäköintimahdollisuuksia tulee olla lyhytaikaisessa pysäköinnissä riittävän tiheästi, ja usein onkin mielekkäämpää sijoittaa keskusta-alueelle monta pienempää pysäköintialuetta kuin yksi iso.

Pitkäaikainen pysäköinti tulisi myös mahdollisuuksien mukaan sijoittaa lähelle määränpäätä, mutta kävelymatka voi olla hieman pidempikin kuin lyhytaikaisessa pysäköinnissä, kuitenkin enintään noin 30 - 50 metriä. Jos pysäköinti on korkealaatuista, vartioitua sekä katettua, ihmiset ovat erityisesti halukkaampia kävelemään hieman pidempiä matkoja. Yön yli kestävässä pysäköinnissä kävelymatka pysäkiltä määränpäähän voi jälleen olla hieman pidempi, ei kuitenkaan yli 100 metriä.

11

12

11 & 12
Pyöräilijät haluavat lyhytaikaisesti pysäköidessään jättää pyöränsä mahdollisimman lähelle pääsisäänkäyntiä. Jos sopivaa pysäköintimahdollisuutta ei ole tarjolla, pyörä jätetään helposti epävirallisille pysäköintipaikoille, kuten lyhtypylväiden varaan. Tämä voi hankaloittaa erityisesti jalankulkijoiden liikkumista.

Viitoitus ja näkyvyys

Jos pyöräilijät eivät tiedä, missä pyöräpysäköinti sijaitsee tai pysäköintialue ei ole näkyvällä paikalla, eivät he sitä todennäköisesti käytäkään. Pysäköintipaikan etsimiseen ei ole mielekästä käyttää pitkiä aikoja. Pysäköinti tulisi sijoittaa näkyvälle ja loogiselle paikalle, jotta se on mahdollisimman helppo löytää. Näin voidaan myös pyrkiä siihen, ettei viitoitusta tarvittaisi lainkaan. Kuitenkin, jos alueella liikkuu paljon turisteja tai satunnaisia pyöräilijöitä tai jos pysäköinti sijaitsee maan alla, voi viitoituksen käyttö olla hyvinkin tarpeellista. Viitoituksen tulee olla kokonaisvaltaista ja selkeää, jotta pyöräilijän on sen avulla mahdollista löytää tiensä suoraan pysäköintipaikalle, eikä arvailuille sijainnista jää varaa. Viitoituksen yhteydessä on mahdollista kertoa myös muista palveluista, joita esimerkiksi pysäköintikeskuksessa on tarjolla.

Pyöräpysäköinnin tulisi sijaita	Selitys
Pääsääntöisesti maanpinnan tasolla	Maanpinnan tasolta pysäköinti on helpoiten saavutettavissa. Maanalaisessa tai kerrospysäköinnissä hyvät kulkuyhteydet tulee varmistaa esim. luiskien avulla.
Pääsisäänkäynnin yhteydessä	Pysäköinnin sijainti heti pääsisäänkäynnin yhteydessä tai välittömässä läheisyydessä tekee pysäköinnistä helppoa ja turvallista, koska ohikulkijoita on runsaasti.
Näkyvällä ja loogisella paikalla	Pyöräpysäköinti tulee olla helposti havaittavissa ja loogisella paikalla. Näkyvällä paikalla on myös paljon ohikulkijoita, mikä vähentää varkauksien riskiä.
Esteettömällä paikalla muihin liikennemuotoihin nähden	Pyöräpysäköinti voi helposti muodostua esteeksi jalankulkijoille. Erityisesti näkövammaiset tulisi ottaa pysäköinnin sijoittamisessa huomioon. Pyörät eivät saa myöskään olla muiden kulkutapojen esteenä.
Kaikissa oleellisissa kohteissa	Pyöräpysäköinnin tulisi sijaita siellä, missä tarvetta pysäköinnille erityisesti on. Tällaisia paikkoja ovat mm. työpaikat, oppilaitokset, keskusta, ostoskeskukset, juna- ja linja-autoasemat, asuinalueet, urheilukeskukset sekä kulttuuri- ja vapaa-ajankohteet.

13

13
Groningenissa rautatieaseman yhteydessä oleva osaksi maanalainen pysäköintitalo on helposti saavutettavissa ja nähtävissä myös maan pinnalta. Halliin on helppo ajaa sisälle loivaa luiskaa pitkin ja sinne mahtuu pysäköimään peräti 4 600 pyörää. Pysäköinti on ilmaista ja kameralla valvottua.

14
Strasbourgissa maahan maalattu opastus ohjaa pyöräilijän pysäköintihalliin molemmista suunnista tultaessa.

14

Erilaiset pysäköintiratkaisut

Pyörien pysäköintiin ja varastointiin on olemassa jo mitä moninaisimpia keinoja, ja tarjonta kasvaa jatkuvasti. Pysäköintiratkaisuja tulee miettiä aina tapauskohtaisesti pyöräilijöiden tarpeet ja kaupungin olosuhteet huomioon ottaen. Esimerkiksi sääolosuhteet ja erityisesti talvi vaikuttavat pysäköintiratkaisun suunnitteluun. Mitkään tekijät eivät kuitenkaan estä laadukkaan pysäköinnin kehittämistä ja rakentamista, olosuhdetekijät on vain osattava ottaa huomioon. Pysäköintiratkaisut voidaan jakaa karkeasti kahteen ryhmään: pyörätelineisiin ja pyörän varastointitiloihin.

Pyörätelineet

Oikeanlaisen telineen valinta voi olla haastavaa. Vaikka pyörätelineitä onkin nykyään tarjolla runsaasti, eivät kaikki ratkaisut sovellu suoraan kaikkiin ympäristöihin. Monissa maissa on päädytty käyttämään kahta pyörien pysäköintiin parhaiten soveltuvaa telinettä: pystysuoraa perhostelinettä sekä kaarimallista telinettä, jota kutsutaan myös Sheffieldin telineeksi.

Seuraavan sivun taulukossa on esitelty yleisimmät käytössä olevat telinevaihtoehdot, jotka soveltuvat eri kohteisiin vaihtelevasti. Vaikka telinesuositukset ovat eri maissa hyvinkin erilaiset, yhteistä niille ovat vaatimukset telineen turvallisuudesta ja käytettävyydestä.

Groningenin pyöräpysäköintihalli

Tammikuussa vuonna 2007 Groningenissa avattiin rautatieaseman yhteyteen suuri, osaksi maanalainen pyöräpysäköintihalli City Balcony. Avaamisestaan lähtien ilmainen pysäköintihalli oli suuri menestys ja sen 4150 pyöräpaikkaa täyttyivät heti. Vaikka pysäköintitila sijaitseekin suurelta osin maan alla, on tila kuitenkin valoisa katossa olevien suurien aukkojen ansiosta. Pysäköintihalliin johtavat väylät ovat leveät, joten niitä pitkin on helppo ja turvallista kulkea. Loivat luiskat vievät suoraan maan päältä pysäköintitilaan, joten portaita tai hissiä ei matkalla tarvitse käyttää. Hallissa on paljon kaksikerroksista pysäköintiä, mikä mahdollistaa tilan tehokkaan käytön.

Pysäköintihalli on valvottu ympäri vuorokauden ja väärin pysäköityjä pyöriä kontrolloidaan. Myös hylättyjä pyöriä pyritään poistamaan mahdollisimman nopeasti, jotta ne eivät veisi turhaan tilaa. Valvomisen helpottamiseksi pyörien renkaiden ympärille asetetaan tarranauha. Jos tarranauhaa ei ole poistettu neljän viikon kuluessa, pyörä viedään syrjään.

Rautatieaseman pysäköintihalli on turvallisen tuntuinen juuri valoisuutensa ansioista. Myös arkkitehtuurissa on kiinnitetty huomiota turvallisuuden tunteeseen, sillä kattoa kannattelevat tolpat on asetettu vinoon, jottei niiden taakse voi kätkeytyä. Pienet yksityiskohdat vaikuttavat pysäköinnin laatuun yllättävänkin paljon.

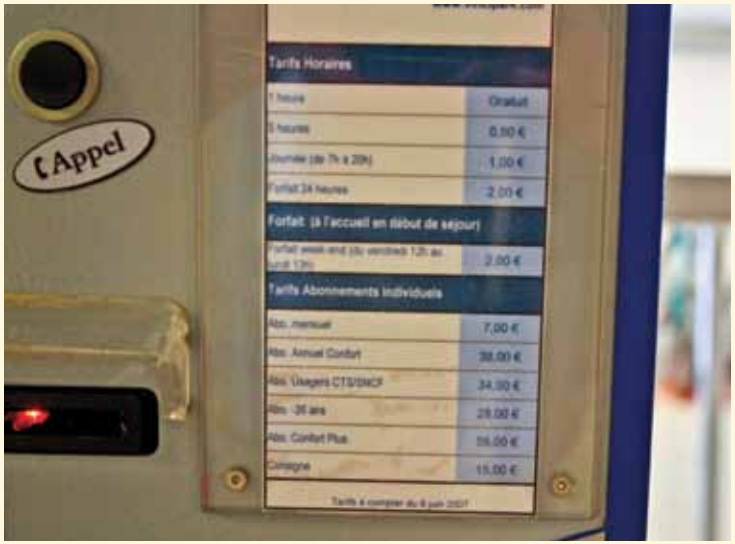
	Telinetyyppi	Hyvät puolet	Huonot puolet	Muita havaintoja
	Pystysuorat perhostelineet (Vertical butterfly racks)	+ Soveltuu lyhytaikaiseen pysäköintiin + Helppo asentaa ja ylläpitää + Verrattain edullinen	– Ei tue pyörää rungosta – Pyörä voi valua pois telineestä jos maa ei kallistu loivasti telineeseen päin	Pystysuorissa perhostelineissä pidikkeiden on oltava kiilamaiset.
	Vaakasuoret perhostelineet (Horizontal butterfly racks)	+ Helppo asentaa ja ylläpitää + Verrattain edullinen	– Ei tue pyörää riittävästi – Ei mahdollista lukita pyörää rungostaan – Eturengas usein nojaa pidikettä vasten ja saattaa vaurioitua – Pyörä voi kaatua helposti	Vaakasuorien perhostelineiden käyttöä ei useinkaan suositella lainkaan.
	(Putki)kaaritelineet (Sheffield stand, hoop bicycle stand)	+ Mahdollista lukita pyörä rungosta ja toisesta renkaasta + Pyörän lukitseminen on helppoa + Helppo ylläpitää + Verrattain edullinen	– Koko kapasiteettia ei aina saada käyttöön, koska pyöräilijät eivät välttämättä lukitse kahta pyörää saman telineen eri puolille.	Putkikaaritelineet ovat hyvin suosittuja ja joissakin kaupungeissa ensisijaisesti käytetty pyöräteline.
	Kaksikerroksinen pyöräteline (Two-tier stand)	+ Mahdollistaa tehokkaan tilankäytön + Pyörä on erillisessä telineessä, jolloin niitä voidaan käsitellä koskematta muihin pyöriin + Selkeä	– Pyörän nostaminen toiselle tasolle saattaa olla vaivalloista erityisesti vanhuksille – Ei esteettisesti aina kovin hyvännäköinen	Soveltuu hyvin paikkoihin, joissa tilaa on vain vähän, mutta tarvetta pysäköinnille paljon sekä pitkäaikaiseen pysäköintiin. Kattaminen vähentää ulkonäköongelmaa.
	Kaksitasoinen pyöräteline (Two-level wheel or handlebar racks)	+ Helppo asentaa + Verrattain edullinen + Tilaa säästävä	– Pyörä täytyy nostaa telineelle – Pyörää ei mahdollista lukita rungosta telineeseen – Pyörän vaijerit takertuvat helposti telineeseen pois nostettaessa	Nostamista vaativan kaksitasoisen pyörätelineen käyttöä ei useinkaan suositella.
	Telineetön pysäköinti	+ Helppo ylläpitää + Erittäin edullinen + Helppo sovittaa ympäristöön	– Pyörää ei saa lukittua mihinkään – Jos pyörässä ei ole tukijalkaa, sitä on hankala pysäköidä – Pyörät kaatuvat helposti – Pysäköinti leviää helposti merkityn tilan ulkopuolelle	Soveltuu erityisesti hyvin lyhytaikaiseen pysäköintiin. Pysäköintialue tulee merkitä selkeästi, jotta pyöriä ei jätetä minne sattuu. Telineettömään pysäköintiin voi yhdistää myös katoksen.

Telinemarkkinoiden monipuolistuessa on hyvä muistaa, että telineen tulee olla ennen kaikkea turvallinen, helppokäyttöinen ja tarkoituksenmukainen. Sen tulee olla kiinteästi maahan ankkuroitu, jolloin varastaminen ja ikivallan tekeminen on mahdollisimman hankalaa. Erityisesti silloin, kun pyörä jätetään telineeseen useammaksi tunniksi, eikä pyöräilijä itse pysty pyöräänsä valvomaan, tulisi pyörä kyetä lukitsemaan rungosta ja mahdollisuuksien mukaan toisesta renkaasta. Telineen tulee olla riittävän tilava, jotta pyörän siihen lukitseminen on helppoa myös pyörän mahdolliset lisäosat, kuten lastenistuin, huomioon ottaen. Telineeseen tulee olla mahdollista kiinnittää erikokoisia pyöriä, kuten lastenpyöriä. Hyvin suunniteltu teline ei aiheuta pyörälle vahinkoa millään tavalla, esimerkiksi naarmuttamalla tai rengasta taivuttamalla.

Pyöräteline voi olla ympäristönsä kanssa hyvin yhteensopiva elementti, jota on helppo ylläpitää ja joka hyvin hoidettuna houkuttelee pyöräilijöitä. Vaikka toimivuus sekä käytettävyys ovatkin tärkeimpiä tekijöitä pyöräpysäköinnin suunnittelussa, ei pysäköinnin ulkonäköä ja sovittamista ympäristöön tule unohtaa. Vaikka erityisesti keskusta-alueella pyöräpysäköintiä vastustetaan sen epäsiistin ulkonäön perusteella, voidaan innovatiivisella suunnittelulla luoda ratkaisuja, joiden avulla pysäköinti saadaan sovitettua osaksi ympäristöään.

Laatutekijä	Ominaisuus
Turvallinen	• Kiinteästi maahan kiinnitetty • Mahdollistaa pyörän lukitseminen rungosta ja yhdestä tai kahdesta renkaasta
Helppokäyttöinen	• Riittävän tilava • Sopii erikokoisille pyörille • Yksinkertainen lukitsemismahdollisuus
Tarkoituksenmukainen	• Tukee pyörää riittävästi • Ei vahingoita pyörää millään tavalla • Sopii yhteen ympäristönsä kanssa • Helppo ylläpitää

Pyöräilijöiden halukkuus maksaa pysäköinnistä vaihtelee pysäköinnin laadun ja pysäköinnin pituuden mukaan. Pyöräilijät ovat valmiimpia maksamaan turvallisesta, katetusta, laadukkaasta ja helppokäyttöisestä pysäköinnistä, joka sijaitsee lähellä määränpäätä ja johon voi turvallisesti jättää pyöränsä koko päivän tai jopa vuorokauden ajaksi. Maksullisen pysäköinnin tulee kuitenkin olla erittäin laadukasta, jotta pyöräilijä mieluummin maksaa pysäköinnistä kuin jättää pyöränsä epäviralliselle pysäköintipaikalle. Pysäköinnin maksullisuutta tulee harkita aina tapauskohtaisesti. Lyhytaikaisessa pysäköinnissä, jonka tarkoituksena on olla nopeaa ja sujuvaa, maksullisuus saattaa ohjata pyöräilijät pysäköimään pyöränsä telineen ulkopuolelle. Pitkäaikaisessa pysäköinnissä tilanne on kuitenkin toinen. Tanskassa juna-asemien yhteydessä olevista lukittavista pysäköintialueista pyöräilijät maksavat tietyn summan vuodessa, jolla he lunastavat avaimen tai avainkortin pysäköintialueelle. Hinta on yleensä 100 – 200 tanskan kruunua (noin 15 – 30 euroa) vuodessa. Vaikka pyöräilijät olisivatkin valmiita maksamaan tasokkaasta pysäköinnistä, voi toisaalta hyvälaatuinen, ilmainen pysäköinti houkutella lisää ihmisiä pyöräilyn pariin ja käyttämään pysäköintiä.



Strasbourgissa pyöräpysäköintihallissa tunnin mittainen pysäköinti on ilmaista, viisi tuntia maksaa 50 senttiä, koko päivän pysäköinti euron ja koko vuorokauden saa pysäköidä kahdella eurolla. Vastineeksi maksusta saa turvallisen sekä hyvälaatuisen pysäköintipaikan pyörälleen.

Pyörän varastointitilat

Pyörän varastointitiloihin kuuluvat pysäköintiratkaisut ovat vaihtoehto silloin, kun pyörä täytyy pysäköidä pidemmiksi ajoiksi. Varastointitilat voidaan jakaa kolmeen eri tyyppiin: yksittäiset ja yhteiset pyöräkaapit sekä valvottu pysäköintitila. Nämä kaikki kolme pysäköintiratkaisua ovat turvallisia ja erittäin tehokkaita varkauksia ja ilkivaltaa torjuttaessa. Erityisesti pyöräkaapit vievät kuitenkin huomattavasti enemmän tilaa kuin tavalliset pyörätelineet, joten niiden sijoittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota jo asuinalueen suunnitteluvaiheessa. Myös niiden ulkonäkö on usein muita pysäköintiratkaisuja kehnompi ja vaikeasti sovitettavissa ympäristöön. Varastointitilat vaativat yleensä myös toimivan avainhallintajärjestelmän ja tahon, joka asiasta huolehtii. Turvallisuudessa ne ovat kuitenkin ehdottomasti tehokkaimpia verrattuna muihin pysäköintiratkaisuihin

Yksittäiset pyöräkaapit toimivat varaston tavoin, mutta jokaiselle pyörälle on oma lukittava lokeronsa. Järjestelmä sopii tilanteisiin, joissa on tarvetta yksittäisen pyörän suojelemiseksi varkauksia ja ilkivaltaa vastaan, mutta kysyntää suuremmalle pyöräpysäköintijärjestelmälle ei ole. Kaapit toimivat yleensä avaimella tai avainkortilla, jonka voi lunastaa käyttöönsä joko ilmaiseksi tai korvausta vastaan kaapin sijainnista ja käyttäjäryhmästä riippuen.

Kuva: Heijmerink Wagemakers, Bicycle Box

Yhteisiin pyöräkaappeihin useampi pyöräilijä voi lukita pyöränsä samaan tilaan. Jokaisella käyttäjällä on oma avain, jolla pyörän saa säilöön ja sieltä pois. Yhteiset pyöräkaapit vievät merkittävästi vähemmän tilaa kuin yksittäiset, mutta niissä avaimen omistavien pyöräilijöiden on luotettava toisiinsa, jotta kaappi pidetään hyvässä kunnossa ja ovi lukitaan aina käytön jälkeen.

Valvontaa pysäköinnin yhteydessä tulisi harkita kohteissa, joissa on paljon pyöriä, runsaasti pitkäaikaista pysäköintiä tai suuri varkausriski. Rautatieasemat ovat hyvä esimerkki tällaisesta pysäköinnistä. Valvontaa voidaan hoitaa joko palkattujen vartijoiden avulla tai videovalvonnalla. Joissakin paikoissa pyöräpysäköinnin sijoittaminen runsaasti liikennöidyn kadun varteen vastaa riittävää valvontaa. Houtenissa on rakennettu juna-aseman alle pyöräpysäköintialue, joka on vartioitu noin 20 tuntia vuorokaudessa aamun ensimmäisestä junasta viimeiseen.

Véloparc on Strasbourgin oma pysäköintimalli, joka on kehitetty erityisesti liityntäpysäköintiä varten. Nämä katokselliset pysäköintitilat ovat turvallisia, varastomaisia rakennuksia, joihin mahtuu 20 – 100 pyörää. Véloparceja on sijoitettu suurimpien raitiotiepysäkkien sekä joidenkin bussipysäkkien yhteyteen ja ne ovat avoinna läpi vuorokauden vuoden jokaisena päivänä. Véloparcit toimivat joukkoliikennekortilla, mikä tekee pyörä- ja esimerkiksi raitiovaunumatkan yhdistämisestä helppo ja nopeaa.

Muita pysäköintiratkaisuja

Maanalainen pysäköinti on nimensä mukaisesti maan pinnan alapuolelle rakennettu pysäköintitila. Maanalaisessa pysäköinnissä tulee ottaa erityisen hyvin huomioon viitoitus ja sisäänkäynnin selkeys. Tämä pysäköintijärjestelmä sopii erityisesti keskusta-alueelle, missä tilaa maan pinnalla on usein vain vähän mutta tarvetta pysäköinnille paljon. Maanalaisen pysäköintitilan kulkureittien tulee olla helppokulkuisia, esimerkiksi loivia luiskia, ja tilojen hyvin valaistut. Yleensä maanalaista pysäköintiä ei suositella käytettävän kuin ainoastaan erityistapauksissa.

Automaattisessa pysäköinnissä pyörät asetetaan sisäänottoasemaan, joka kuljettaa ne automaattisesti joko maan alla tai päällä sijaitsevaan tornimaiseen pysäköintitilaan. Pyörän saa helposti samasta asemasta takaisin. Ratkaisu on erittäin turvallinen, sillä pyörien luokse ei ole erillistä pääsyä. Sisäänottoasema voidaan asentaa maan tasolle, jolloin pysäköinti on helposti saavutettavissa. Maan alla sijaitseva pysäköintitila sopii paikkoihin, joissa maanpäällinen tila on rajoitettu.

Monikerroksista pysäköintiä voidaan harkita paikkoihin, joissa pyöräpysäkeille on suuri kysyntä, mutta tilaa on vain vähän. Monikerroksisen pysäköintihallin etuna maanalaiseen pysäköintiin verrattuna on sen hyvä näkyvyys ja sisäänkäynnin selkeys. Monikerroksisessa pysäköintitalossa tulee varata riittävä tila kulkea pyörän kanssa esteettömästi kerrosten välillä. Pyörät voivat olla sijoitettuna myös kerroksen sisällä kahteen tasoon, jolloin tilankäyttö tehostuu.

Pyöräavain (Cykelnøglen) on Odensessa kehitetty järjestelmä, jonka avulla pyörän saa lukittua turvallisesti maahan kiinni. Vaijerin päässä oleva avainlenkki pujotetaan pyörän oman lukkotapin läpi, jolloin pyöräilijän ei itse tarvitse kantaa erillistä lukkoa mukanaan, vaan pyörä on kiinteästi maahan sidottuna. Irrallaan oleva vaijeri vetäytyy maan pinnan alle, mikä pitää avaimen piilossa kun se ei ole käytössä.

Sopivan pysäköintitavan valinta

Pyöräpysäköintityypin valitseminen riippuu pitkälti pysäköinnin sijainnista ja kestosta. Erilaisia vaihtoehtoja on useita, mutta tärkeintä on valita kutakin kohdetta parhaiten palvelevat pysäköintiratkaisut. Pääsääntöisesti lyhtyaikaisessa pysäköinnissä nopeat ja helpot ratkaisut, kuten pyörätelineet tai katutasosta erikseen varattu tila, ovat suositeltavia. Pitkäaikaisessa pysäköinnissä taasen vartioidut ja säältä suojassa olevat varastointiratkaisut ovat usein pelkkää telinettä suositellumpia. Pysäköintitavan valinta riippuu kuitenkin myös paikan profiilista. Turvattomilla alueilla, joissa ilkivallan ja varkauden riski on suuri, järeämmät pysäköintiratkaisut ovat parempi vaihtoehto. Turvallisilla alueilla sitä vastoin esimerkiksi valvonnan tai lukitun pysäköintitilan tarvetta voidaan tapauskohtaisesti harkita.

15
Lyhytaikaisessa pysäköinnissä tärkeää on pysäköinnin sijainti määränpään lähellä sekä joissain tapauksissa mahdollisuus lukita pyörä rungostaan kiinni. Strasbourgissa hyvälaatuinen pyöräpysäköintialue on sijoitettu aivan pääsisäänkäynnin läheisyyteen.

	Lyhytaikainen pysäköinti < 30 min	Lyhytaikainen pysäköinti 30 min - 4 h	Kokopäiväinen pysäköinti	Yön yli pysäköinti
Vaatimukset	• Määränpään välittömässä läheisyydessä • Nopea • Ei tarvetta lukita pyörää rungosta	• Määränpään välittömässä läheisyydessä • Nopea • Mahdollisesti tarve lukita pyörä rungostaan	• Turvallinen • Pyörän lukitsemismahdollisuus rungosta	• Turvallinen • Vartioitu • Pyörän lukitseminen rungosta
Ratkaisut	• Pyörän pysäköinti tukijalan varaan • Pyöräteline	• Pyöräteline, johon pyörän saa lukittua kiinni • Mahdollisesti katos	• Katoksellinen • Pyörän lukitseminen rungostaan telineeseen • Mahdollisesti valvottu pysäköintitila	• Katoksellinen • Lukittu ja/tai vartioitu
Sijainti	• Keskusta-alue • Kauppa-alueet	• Keskusta-alue • Kauppa-alueet • Ravintolat • Vapaa-ajan paikat	• Työpaikat • Oppilaitokset • Koulut • Joukkoliikennepysäkit	• Asuinalueet • Joukkoliikenne-terminaalit

Pysäköintinormit ja mitoitus ohjaavat suunnittelua

Pysäköintivaatimukset osaksi lainsäädäntöä

Vaikka kaupungeilla olisikin tietoa siitä, millaiset pysäköintiratkaisut ovat kaikkein tehokkaimpia, ei tämä yksin riitä hyvän pysäköinnin takaamiseksi. Pyöräpysäköinnin on oltava osa sekä suunnitteluprosessia että lainsäädäntöä, jotta hyvät pysäköintiperiaatteet saadaan siirrettyä teoriasta käytäntöön. Pysäköinnin huomioon ottamisen tulee olla osana kaikkia rakennusprojekteja alusta saakka. Hyvin usein pyöräpysäköinti ei ole hankkeiden määrittelyssä mukana, jolloin niihin ei ole budjetoitu rahaa eikä niiden rakentamiseen näin ollen panosteta. Niinpä pysäköinti usein pyritään hankkeen lopuksi järjestämään mahdollisimman nopeasti ja edullisesti. Tästä saattavat olla seurauksena huonosti suunnitellut ja pyöräilijöiden vaatimuksiin vastaamattomat pysäköintiratkaisut, jotka eivät houkuttele käyttäjiä.

Suunnitteluprosessissa tulee olla selvää, kenen vastuulla pyöräpysäköinnin suunnittelu on, kuka on vastuussa kustannuksista ja kuka toteutuksesta. Pyöräpysäköinnin suunnittelua tulisi tehdä yhteistyössä muiden kaupungin osapuolten, kuten kaavoittajien sekä rakentajien, kanssa samaan tapaan kuin autopysäköintiäkin suunnitellaan. Esimerkiksi Odensessa on annettu ostoskeskuksille määräys yhtä monen pyöräpysäköintipaikan rakentamisesta kuin on paikkoja autoille. Rakentamismääräyksissä tulee olla selkeät ohjeet ja määräykset pyöräpysäköinnin rakentamiselle. Selkeä ohjeistus pysäköinnin määristä eri kohteissa on pohjana suunnittelijoille ja rakentajille. Hyvin usein kaupungeilla on ainoastaan maininta pyöräpysäköinnin riittävästä järjestämisestä. Tällainen maininta on kuitenkin liian epäselvä ja moniselitteinen, eikä kerro mitään pysäköinnin oikeasta määrästä tai laadusta.

Kunta voi vaikuttaa pyöräpysäköinnin rakentamiseen muun muassa asemakaavoituksen, rakennusjärjestyksen sekä rakennuslupien kautta. Asemakaavassa tulee mainita pyöräpysäköinnin järjestämisestä tietyille alueille. Kaava ohjaa rakentamista voimakkaasti ja luo rajat ja ohjenuorat rakentamiselle kaupungin alueella. Rakennuslupien kautta kunta voi valvoa, että uusissa kohteissa rakentajat ottavat huomioon pyöräpysäköinnin kaavassa määritellyllä tavalla. Pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäksi määräyksissä tulisi ottaa huomioon myös pysäköinnin toimivuus ja parhaimpien ratkaisujen valitseminen. Vaikka pysäköintipaikkojen määrä olisikin oikea, ei se välttämättä tarkoita sitä, että pysäköinti on toimivaa ja tarkoituksenmukaista tai telineet oikein sijoitettu. Kuntien tuleekin laatia ohjeistus sisältäen niin pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärän kuin sijoittelun ja tekniset ratkaisut. Myös erilliset pysäköintipolitiikka ja -suunnitelma ohjaavat pysäköinnin rakentamista ja asettavat tavoitteita kunnalle pyöräpysäköinnin tasosta. Pysäköinnin on hyvä olla myös osa pyöräilysuunnitelmaa.

Aina on oltava tilaa vielä yhdelle pyörälle

Pysäköintipaikkojen määrän tarpeen arvioiminen voi olla erittäin haasteellista ja usein onkin helpompi silmämääräisesti arvioida tarve ja seurata, millaiseksi käyttöaste kehittyy. Tämän perusteella pysäköintiä voidaan tarvittaessa lisätä tai siirtää paikalle, jossa tarvetta on enemmän, tai jossa pyöriä on joka tapauksessa pysäköintimahdollisuudesta riippumatta. Systemaattinen suunnittelu ja seuranta ovat kuitenkin tehokkaampia keinoja pyöräpysäköintitarvetta määritettäessä. Aluksi on hyvä kartoittaa kaikki pysäköintipaikat ja merkitä kartalle niissä olevat pyörät unohtamatta telineiden ulkopuolelle sijoitettuja pyöriä. Jos pyöriä on pysäköity runsaasti virallisten pysäköintipaikkojen ulkopuolelle, voidaan olettaa pysäköintijärjestelyjen olevan puutteelliset, huonosti sijoitetut tai soveltumattomat pyöräilijöiden käyttöön. Lopuksi arvioidaan pysäköintitarve tulevaisuudessa pohjautuen matkustuskäyttäytymistutkimuksiin, uusiin rakennuskohteisiin, joissa pysäköinnille on tarvetta sekä pyöräilijöiden käyttäjäprofiileihin. Näiden tietojen perusteella voidaan päätellä, onko pysäköintipaikkoja riittävästi sekä ovatko ne oikein sijoitettuja ja hyvälaatuisia. Tärkeintä kuitenkin on, että tarjonta ja pysäköintitarve ovat tasapainossa.

Jotta pyöräpysäkin kapasiteetti pysyisi riittävänä ja pysäköinti olisi mielekästä, täytyy pyöräparkissa olla aina tyhjää tilaa noin 20 %. Nyrkkisääntönä pysäköintipaikkojen lisäämisessä voidaan pitää, että kun käyttöaste saavuttaa 80 %, pysäköintipaikkojen määrää kasvatetaan 20 %:lla. Tällöin pysäköintitilaa on tarjolla sitä tarvitseville ja pysäköinnin laatu pysyy hyvänä. Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti kannustaa ihmisiä pyöräilemään, ja pyöräilijöiden määrä voi kasvaa yllättävän nopeasti. Siksi onkin tärkeää seurata pysäköinnin kehitystä ja tarvittaessa lisätä tai siirtää pysäköintipaikkoja.

Kaupunkien pyöräpysäköintinormit ohjaavat jo rakentamisvaiheessa varaamaan tietyn verran pysäköintiä esimerkiksi kauppojen, asuinalueiden tai toimistotilojen yhteyteen. Pysäköintinormit toimivat hyvänä perustana pyöräpysäköintiä suunniteltaessa ja antavat käsityksen siitä, mihin ja kuinka paljon pyöräpysäköintiä tulisi sijoittaa.

16
Odensessa pysäköintitarvetta arvioidaan väliaikaisten telineiden avulla (kuvassa). Paikalle, jossa pysäköintitarvetta epäillään olevan, tuodaan väliaikainen teline ja siihen kertyvien pyörien määrää seurataan. Jos telineet ovat jatkuvassa käytössä, rakennetaan paikalle pysyvämpi pysäköintiratkaisu. Telineet toimivat myös esimerkiksi festivaalien yhteydessä, jossa on tarvetta väliaikaiselle pysäköinnille.

Kohde	Pysäköintinormi
Asuinrakennukset ja kerrostalot	2-2,5 paikkaa/100 m² asuinpinta-ala kerrostaloissa 1,0 paikkaa/opiskelija opiskelija-asunnoissa
Lastenhoitopaikat	0,4 paikkaa/työntekijä ja erillinen alue pyöräkärryille ja erityispyörille
Koulut	1,0 paikkaa/oppilas luokasta 4 alkaen ja 0,4 paikkaa/työntekijä
Yliopistot	0,4-0,8 paikkaa/opiskelija ja 0,4 paikkaa/työntekijä
Kaupat	2,0 paikkaa/100 m² pääkaupunkiseudulla ja 1,0 paikkaa/100 m² pääkaupunkiseudun ulkopuolella
Työpaikat	0,3-0,4 paikkaa/100 m² kerrosala ja 0,4 paikkaa/työntekijä
Asemat	10-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä
Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit	1,0 paikkaa jokaista 10 matkustajaa kohden ruuhka-aikaan (klo 06:00-09:00)
Elokuvateatterit ja teatterit	0,25 paikkaa/istumapaikka ja 0,4 paikkaa/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1,0 paikkaa jokaista 15 asiakasta kohden ja 0,4 paikkaa/työntekijä
Urheilukeskukset	0,6 paikkaa/ päivittäin käyvät urheilijat ja 0,4 paikkaa/katsoja
Toimistot ja teollisuus	0,4 paikkaa/työntekijä
Vapaa-ajan alueet	1-4 paikkaa jokaista 10 vierailijaa kohden 17

Lähde: Bicycle parking manual

17
Pysäköintinormit vaihtelevat maiden ja kaupunkien mukaan. Tanskassa on esitelty taulukon mukainen malli, joka antaa suuntaviivat pysäköintipaikkojen määrästä niin asuinalueella kuin hotellissa tai kauppapaikassakin.

18 &19
Pysäköintinormit ohjaavat pysäköinnin määrän arvioimista esimerkiksi joukkoliikennepysäkkien sekä virastotalojen yhteydessä. Vaikka normit ovatkin hyvä pohja suunnittelulle, tulee jokainen kohde kuitenkin suunnitella erikseen, erityispiirteet huomioiden. (Tukholma, Gent)

19

18

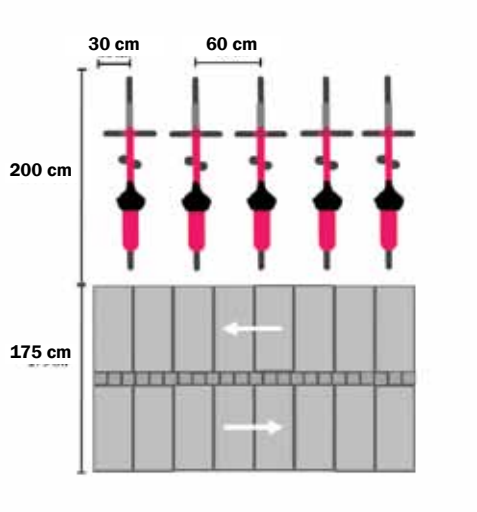
Mitoituksella mahdollistetaan kaikkien pyörien pysäköinti

Pyöriä on olemassa hyvinkin erimallisia ja -kokoisia riippuen niiden käyttötarkoituksesta sekä käyttäjäryhmästä. Erilaiset lisävarusteet kuten pyörälaukut, viirit, ohjaussarvet ja pyöräkärryt vaativat oman tilansa eivätkä ne saa olla esteenä pysäköintipaikan käytölle. Pyöräpysäköinti tuleekin suunnitella niin, että erimalliset ja -muotoiset pyörät on mahdollista pysäköidä niihin. Toki kaikkiin vaatimuksiin ei aina voida vastata, mutta perusmitoitukseltaan pysäköintialueen tulisi mahdollistaa pyörien pysäköinti helposti ja nopeasti. Tarvetta erilaisille pysäköintiratkaisuille voidaan arvioida pysäköinnin sijainnin mukaan. Esimerkiksi paikoissa, joissa käy paljon lapsiperheitä, voidaan pysäköintitilasta varata erillinen alue pyöräkärryä vetäville pyörille, vaikka muuten telineet olisikin mitoitettu standardikokoisen pyörän mukaan. Kauppojen yhteyteen voidaan varata pysäköintitila laatikkopyörille, jotka on suunniteltu erityisesti tavaroiden kuljettamiseen.

Erilaiset telinetyypit ja pysäköintijärjestelmät vaativat erilaisen mitoituksen ja selkeää, yksiselitteistä ohjetta on näin ollen melko haastavaa tehdä. Esimerkiksi kaaritelineet vaativat enemmän tilaa ympärilleen kuin perhostelineet, sillä kaaren molemmille puolille tulee olla mahdollista lukita pyörä. Myös käytössä oleva tila määrittelee paljon telineenkin mitoitusta. Vähäinen tila ei kuitenkaan saisi vaikuttaa pyörätelineen käytettävyyteen vaan näissä tilanteissa tulee pohtia myös muita pysäköintiratkaisuja kuten kaksikerroksista tai maanalaista pysäköintiä.

Pyöräpysäköintimitoitus Tanskassa

Tanskassa suositellaan pyörätelineessä, esimerkiksi pystysuuntaisessa perhostelineessä, kahden pyörän väliseksi etäisyydeksi 60 cm. 50 cm väliä voidaan käyttää vain erityistilanteessa, jossa tilaa on vain vähän ja pysäköitävät pyörät ovat mitoiltaan samankaltaisia. Hyvin usein kuitenkin alle 60 cm pyöräväliillä vain joka toinen pidike on käytössä ahtauden vuoksi. Jos taas väliä kasvatetaan 70 cm:iin, voi tuloksena olla telineen väleihin pysäköityjä pyöriä, jotka voivat vaikeuttaa itse telineessä olevien pyörien pysäköintiä.

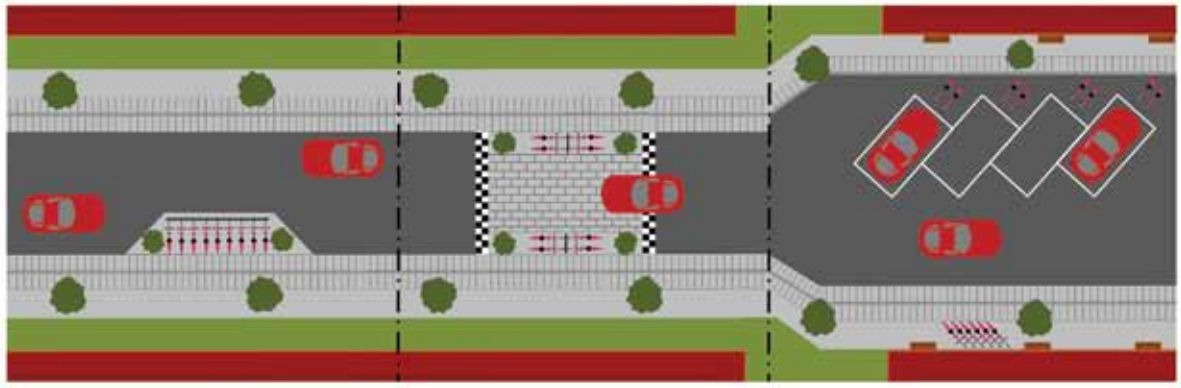


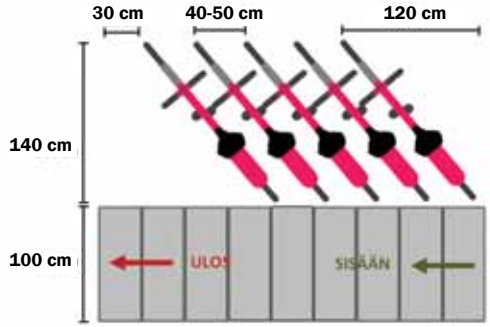
Tanskassa on kiinnitetty huomiota myös pysäköinnin yhteydessä tarvittavalle liikkumisalueelle. 1,75 metriä on riittävä tila, jotta kaksi pyöräilijää mahtuu kohtaamaan toisensa ja etsimään tyhjää pysäköintipaikkaa.

Vaikka pysäköinnille vaadittavan tilan laskeminen ei olekaan täysin yksiselitteistä, on Tanskassa päädytty arvioimaan tätä tilantarvetta kaavalla

pyörien määrä × 0,6m × 3,75m.

Toki tilatarpeeseen vaikuttavat myös käytetyt telinemallit sekä niiden sijoittaminen. Vinopysäköinti vie vähemmän tilaa ja pyörät on usein helpompi pysäköidä vinosti asennettuun telineeseen. Vinopysäköintiä käytetään Tanskassa tilanteissa, joissa tilaa on vain rajoitetusti.





Valvonnan lisäksi myös sosiaalinen turvallisuus on tärkeää

Turvallinen pysäköintimahdollisuus on monelle pyöräilijälle kynnyskysymys pyörällä liikkumiseen. Turvallisten pyöräpysäköintimahdollisuuksien puute voi jopa estää ihmisiä saapumasta pyörällä esimerkiksi joukkoliikenneasemalle ja näin ollen mahdollisesti vähentää joukkoliikenteen käyttöä osana matkaketjua. Monissa kaupungeissa pyörävarkaudet ovat nousseet suureksi ongelmaksi, jota pyritään vähentämään muistuttamalla ihmisiä erilaisten kampanjoiden avulla pyörän lukitsemisen tärkeydestä sekä tarjoamalla pyörätelineitä, joihin pyörän voi lukita rungostaan kiinni. Usein varkauden kohteeksi joutuvat pyörät, jotka on puutteellisesti lukittu tai jotka on jätetty syrjäiselle paikalle. Siksi on tärkeää muistuttaa pyöräilijöitä riittävän tehokkaista pyörälukoista sekä pyörän jättämisestä niille varatulle pysäköintialueelle. Hyvät lukot ovat yksi helpoimmista keinoista ehkäistä varkauksia.

Pitkäaikaisen pysäköinnin yhteydessä turvallisuutta voidaan lisätä esimerkiksi vartioinnin tai videovalvonnan avulla. Lukitut pyörälaatikot ovat varkauksien kannalta turvallisia, sillä niiden sisälle pääsee vain avaimella tai kulkukortilla. Lyhytaikaisessa pysäköinnissä tulisi pyrkiä sijoittamaan pysäköintialue niin, että sen vieritse kulkee mahdollisimman paljon ohikulkijoita. Tämä vähentää huomattavasti varkauksien ja ilkivallan määrää. Jos pyörä kuitenkin varastetaan, helpottaa pyörään laitettava sarjanumero oikean omistajan etsinnässä jos pyörä lopulta löytyy. Numeron avulla saadaan selville omistajan tiedot, ja pyörä voidaan palauttaa.

28
Rajoitettu pääsy pysäköintialueelle luo puitteet turvalliselle pysäköinnille. Freiburgissa Mobile-keskuksen yhteydessä olevaan pysäköintitaloon pääsee maksua vastaan. Päivän lippu on euron, kuukauden 10 euroa ja vuoden 80 euroa. Pyörät ovat suojassa sateelta ja pysäköinti on vartioitua.

29
Pysäköintitarvetta arvioitaessa tulee ottaa huomioon niin telineeseen kuin sen ulkopuolellekin pysäköidyt pyörät. Jos pyörätelineen kapasiteetti ei ole täysin käytössä, mutta sen ulkopuolelle on siitä huolimatta pysäköity pyöriä, voi tämä johtua telineen epäkäytännöllisyydestä tai huonosta sijoittamisesta.

30
Erimalliset ja -kokoiset pyörät tulee ottaa myös pysäköintiä suunniteltaessa huomioon. Laatikkopyörä vie enemmän tilaa kuin tavallinen pyörä ja vaatii oman tilansa pysäköintialueella esimerkiksi kauppakeskusten yhteydessä.

Kunnossapito

Kunnossapito parantaa väylän laatutasoa

Kunnossapitoluokat voidaan jakaa väylän tärkeyden ja vilkkauden mukaan riippumatta siitä, onko väylä tarkoitettu autoille, pyörille vai jalankulkijoille.

Kunnossapito kertoo liikennepolitiikasta

Kunnossapito on tärkeä osa pyörä- ja jalankulkuliikenteen toimivuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta. Hyvä kunnossapito on yksinkertainen keino pyörä- ja jalankulkuliikenteen laatutason varmistamiseksi ja liikennemäärien lisäämiseksi. Maissa, joissa on talvisin lunta ja jäätä, talvikunnossapidon merkitys korostuu. Jalankulkuonnettomuuksia sattuu ylivoimaisesti eniten talviaikaan, minkä vuoksi lumenpoisto ja liukkaudentorjunta tulee hoitaa tehokkaasti. Erityisesti vanhuksille tapahtuu merkittävästi enemmän jalankulkuonnettomuuksia talvella kuin kesällä. Huono väylänpinta korostuu yksittäisenä syynä pyöräilyonnettomuuksissa, mikä talvella tarkoittaa lumi- tai sohjokerrosta sekä liukkautta. Kesällä repeämät päällysteessä sekä talven jäljiltä jäänyt hiekoitushiekka lisäävät onnettomuusriskiä. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan tienpitäjä voi estää jopa 60 % pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksista. Jos kunnossapito hoidetaan tarkoituksenmukaisesti, pyöräily on mahdollista talvellakin.

Pyöräily- ja jalankulkuväylien kunnossapito – erityisesti talvikunnossapito – osoittaa lahjomattomasti, millaista liikennepolitiikkaa kaupungissa tai valtion tasolla toteutetaan. Kunnossapidon ongelmat johtuvat usein rahoituksen puutteesta, joka on seurausta politiikasta. Kuitenkin pyöräily- ja jalankulkuväylien kunnossapidon laiminlyönnissä säästetään usein väärässä kohdassa. Yhden euron säästö saattaa tarkoittaa kolmen euron kulua terveyssektorilla. Liukastumisonnettomuus voi viedä työkykyisen ihmisen vuodeksi sairaslomalle tai aiheuttaa vielä pahempia terveydenhoitomenoja. Kunnissa ja valtiotasolla on syytä tehdä kokonaisvaltaista budjettitarkastelua, jotta hyödyt ja seuraukset eri hallintokuntien välillä osataan ottaa huomioon.

Euroopan parhaissa esimerkkikaupungeissa pyöräilyä ja kävelyä arvostetaan tasavertaisina liikennemuotoina, mikä vaikuttaa myös kunnossapidon suunnitteluun ja toteuttamiseen. Maissa tai kaupungeissa, joissa harjoitetaan autoilua suosivaa liikennepolitiikkaa, pyöräily- ja kävelyväylien hoito on usein puutteellista. Väylät rakennetaan laatutasoltaan huonommin perustuksista päällysteeseen, ja kunnossapitoa laiminlyödään. Vasta-auratulle pyörätielle tai jalkakäytävälle aurataan surutta lumi viereiseltä ajoradalta. Talvisin jopa tärkeitä pyöräily- ja kävely-yhteyksiä jätetään hoitamatta, ja monissa paikoissa kulkutapojen väyliä pidetään lumensäilytyspaikkoina, jotta autoliikenne sujuu. Kuitenkin talviliikenteessäkin on tärkeä suosia pyöräilyä ja kävelyä. Tärkeät liikennepoliittiset periaatteet eivät rajoitu vain kesään pohjoisissa maissa.

31
Groningenissa pyöräväylät ovat kunnossapitoluokassa korkealla. Se kertoo pyöräilyn arvostamisesta liikennepoliittisessa päätöksenteossa.

Epäselvät vastuut ja toimijoiden kirjo

Ongelmia kunnossapidon toteuttamisessa aiheuttavat myös epäselvät vastuut kunnan ja kiinteistönomistajien välillä. Yleiseurooppalaisen käytännön mukaan jalkakäytävien hoitaminen on kiinteistönomistajien vastuulla ja pyörätiet kuuluvat kunnille. Käytäntö aiheuttaa ongelmia erityisesti niissä maissa, joissa on lumiset talvet. Osa kiinteistönomistajista hoitaa vastuunsa esimerkillisesti, mutta toiset laiminlyövät jalkakäytävien talvikunnossapidon täysin, jolloin jalkakäytävien laatutaso vaihtelee huomattavasti eri kiinteistöjen kohdalla. Parasta olisi, jos vastuullinen väylänpitäjä huolehtisi koko väylästöstä jalkakäytäviä myöten. Tällöin laatutaso on helpompi varmistaa ja turhilta epäselvyyksistä hoitovastuiden suhteen vältyttäisiin.

Jotkut kunnat hoitavat kunnossapidon itse, mutta monet palkkaavat työhön urakoitsijoita, joille jaetaan vastuualueet esimerkiksi kaupunginosajaolla. Saattaa jopa olla, että yhdellä urakoitsijalla on vastuullaan vain esimerkiksi yhden alueen kadut tai pyörätiet. Kunnalla on monesti samaan aikaan voimassa useita sopimuksia eri urakoitsijoiden kanssa. Kun useat toimijat hoitavat kunnossapitoa itsenäisesti omalla alueellaan, voi toiminnan synkronoiminen ja laadunvarmistus osoittautua vaikeaksi. Vaikka eri alueilla onkin usein samat kunnossapidon toteuttamisohjeet ja menetelmät kunnossapidon hoitoon, saattaa hoitojärjestys vaihdella alueittain. Laatutason yhtenäisyys tulee pyrkiä takaamaan myös kunnasta toiseen siirryttäessä. Täten kunnossapidon keskinäinen yhteistyö sekä laadun ja menetelmien yhtenäisyys eri vastuualueilla on erittäin tärkeää.

Väyläkohtainen kunnossapito

Aluekohtaisesta kunnossapidosta on vaihtoehtona siirtyä väyläkohtaiseen kunnossapitoon erityisesti pääväylien kohdalla. Tällöin aluerajoilla ei tule ongelmia kunnossapidon laatuvaihtelun vuoksi erityisesti talviaikaan, ja pääväylien käyttö on sujuvampaa ja turvallisempaa.

Suomessa pyörä- ja jalankulkuväylien hoitotaso jaetaan kahteen hoitoluokkaan. Suomessa on aiemmin usein määritelty väylät samaan luokkaan viereisen ajoradan kanssa. Asiaan on kuitenkin tullut muutos, jonka myötä jalankulun ja pyöräilyn tärkeimmät reitit voidaan ottaa huomioon erikseen huolimatta viereisen katualueen kunnossapitoluokasta. Tämä on edistystä, sillä Euroopassa on yleistä jakaa kunnossapitoluokat väylän tärkeyden ja vilkkauden mukaan riippumatta siitä, onko väylä tarkoitettu autoille, pyörille vai jalankulkijoille. Tällöin saadaan edistettyä tasapuolisesti myös pyöräilyä ja kävelyä takaamalla väylien palvelutason säilyminen talviaikaankin.

32
Tasainen sekä hyvälaatuinen päällyste nostaa pyöräväylän laatutasoa ja tekee pyöräilystä mahdollisimman helppoa ja miellyttävää. (Houten)

Pääväylien osalta tulisi siirtyä aluekohtaisesta kunnossapidosta väyläkohtaiseen kunnossapitoon.

Siistit väylät ja tasainen pinta

Kesäkunnossapidon tarkoitus on pitää pyörä- ja kävelyliikenteen väylät viihtyisinä ja turvallisina. Tehtäviin kuuluvat liikennemerkkien ja tiemerkintöjen hoito, puhtaanapito, viheralueiden hoito sekä rakenteiden ja laitteiden hoito, kuten päällysteiden paikkaus, päällysteen reunan täyttö ja sadevesikaivojen tyhjennys. Kävely- ja pyöräväylillä viihtyisyys korostuu, sillä pyöräilijät ja kävelijät liikkuvat moottoriajoneuvoja hitaammin. He havainnoivat tarkemmin ympäristön siisteyttä. Tärkeimpiä turvallisuuteen vaikuttavia hoitotöitä lumettomaan aikaan ovat irtohiekan ja lasinsirujen puhdistaminen sekä päällystevaurioiden korjaaminen.

Useissa Euroopan maissa on käytössä Internetissä tai puhelimella toimiva palautejärjestelmä, jonka avulla tielläliikkuja voi nopeasti ja helposti antaa palautetta tai ilmoittaa esimerkiksi pyöräväylällä olevista lasinsiruista, päällysteen huonosta kunnosta tai muusta väylän palvelutasoa alentavasta tekijästä, kuten epäsiististä ympäristöstä. Tällöin ongelma saadaan välittömästi kunnossapidon tietoon. Päällystevaurioiden eli kohoumien, reikien ja epätasaisuuksien sekä routavaurioiden korjaus tulee hoitaa nopeasti, sillä vauriot tekevät erityisesti pyöräilystä tai pyörätuolilla liikkumisesta epämiellyttävää ja aiheuttavat turvallisuusriskin. Pyörä- ja kävelyväylät tulisi kunnossapitää samalla laatutasolla kuin ajoradat.

Monissa lumisissa maissa talven liukkautta torjutaan hiekoituksella. On tärkeää, että irtohiekka kerätään keväällä väyliltä pois, sillä se lisää erityisesti pyöräilijöiden kaatumisriskiä kaarteissa ja mäkien alla. Valitettavasti hiekan kerääminen usein viivästyy lähes kesään asti, mikä vähentää pyöräväylien turvallisuutta ja palvelutasoa merkittävästi. Hiekan keruu tulisi priorisoida pyöräilyn pääväylien mukaan, jotta vilkkaat keskustaan johtavat väylät puhdistettaisiin mahdollisimman nopeasti. Väylien puhdistamiseen tulisi olla väylän leveyden ja painosuositusten mukainen kalusto, jolla puhdistus käy nopeasti ja tehokkaasti.

Tiemerkintöjen ajantasaisuus ja hyvä kunto parantavat liikenneturvallisuutta, joten niistä huolehtiminen on varsin tärkeää. Myös vesakon raivaus on tärkeää näkyvyyden kannalta erityisesti liittymäalueilla. Nämä toimenpiteet ovat edullisia toteuttaa ja parantavat pyöräilyn ja kävelyn turvallisuutta.

33

34

33
Kööpenhaminassa pyöräväylät pidetään jäästä sulana käyttämällä suolaliuosta.

34
Hyväkuntoiset väylät houkuttelevat liikkumaan. Syksyllä lehtien ja roskien poisto lisää viihtyisyyttä. (Växjö)

Talvilaatua pyöräteille

Lumisissa maissa pyöräilymäärät pienenevät yleensä talvella, mutta laadukkaalla talvikunnossapidolla on mahdollista lisätä talvipyöräilijöiden määrää. Kunnossapidon laatuvaatimukset koskevat liukkauden torjuntaa, sohjon ja lumen poistoa väylältä sekä pinnan tasausta, aurausviitoituksen hoitamista, lumivallien madaltamista, lumen siirtoa lumitilan täyttyessä sekä sulamisvesien pääsyn estoa pyöräily- ja jalankulkuväylälle.

Auraamisessa yksi suurimpia ongelmia on lumen saaminen pois mahdollisimman tehokkaasti väylän pintaa myöten. Se vaatii resursseja, hyvää kunnossapidon suunnittelua sekä väyläympäristöä, jossa auraaminen on helppo ja nopea toteuttaa. Kovan lumisateen sattuessa haasteet ovat suuret, sillä lumi pitää saada nopeasti pois. Jos väylän pintaan jää kerros lunta ja jäätä, väylän käyttö heikkenee. Pinta ei ole silloin tasainen, varsinkaan ilman lämmitessä, jolloin sulaneesta lumesta muodostuu sohjopatja, joka tekee pyöräilystä mahdotonta. Yksi ongelma liukkaudentorjumisen kannalta ovat keväiset sulamisvedet, jotka jäätyvät yöllä väylän pintaan erityisesti alikuluissa aiheuttaen vaaratilanteita liikkujille.

Ruotsissa on tutkittu aurauksen sijaan lumen poistamista voimakkaalla harjalla, joka lakaisee lumen väylältä. Puhdistustulos on harjalla usein parempi kuin auratessa. Levitettäessä suolaliuosta harjatun väylän pintaan estetään tehokkaasti myös liukkautta ja pidetään väylä sulana. Harjaus on kuitenkin aurausta huomattavasti hitaampaa ja näin myös kuluiltaan kalliimpaa. Ruotsissa tehtyjen arvioiden mukaan harjaus ja suolaliuoksen levittäminen ovat 2–3 kertaa niin kallista kuin auraaminen. Toisaalta väylän palvelutaso pystytään pitämään harjauksen ja suolauksen avulla parempana. Paras tulos harjauksen ja suolauksen yhteisvaikutuksella saatiin eteläisessä Ruotsissa, jossa vuosittainen lumen määrä on pohjois- ja keskiosia vähäisempi mutta jään muodostuminen väylille huomattavan suurta.

Auraamisessa yksi suurimpia ongelmia on lumen saaminen pois väylän pintaa myöten. Ilman lämmetessä sulaneesta lumesta muodostuu sohjopatja, joka tekee pyöräilystä mahdotonta.

35

36

35
Korkealaatuisella kunnossapidolla saadaan pyöräilymäärät pidettyä korkeina ympäri vuoden. Pyöräilykaupungeissa pyörä valitaan usein kulkuneuvoksi, vaikka välillä keliolosuhteet ovatkin haastavia. (Kööpenhamina)

36
Kööpenhaminassa talvikunnossapitokalusto on valittu olosuhteiden ja väylien mukaan.

Lisää lämmitettyjä kävelyväyliä

Suolan käytöllä liukkautta voidaan ehkäistä tehokkaasti, mutta usein huolena on suolaamisen aiheuttamien ympäristösyiden lisäksi polkupyörien ruostuminen. Kuitenkin esimerkiksi Kööpenhaminassa ja Odensessa pyöräväylät suolataan. Tanskassa käyttäjät ovat olleet hyvin tyytyväisiä suolattuihin väyliin, ja myös Ruotsissa harjauksella ja suolauksella hoidettujen pyöräväylien käyttäjät huomasivat huomattavan parannuksen väylän palvelutasossa ja olivat aiempaa tyytyväisempiä. Suolaa on käytetty myös yhdistetyillä polkupyörä- ja jalankulkuväylillä, mutta se ei ole suositeltavaa, sillä jalankulkijoiden kengät kärsivät suolasta.

Usein liukkautta torjutaan suolan sijaan hiekalla. Ongelmaksi muodostuu oikeanlaisen kiviaineksen löytäminen. Teräväkulmainen sepeli rikkoo pyörän renkaita, mutta pyöreäkulmainen sannoitushiekka ei taas pysy väylällä yhtä hyvin. Sitä joudutaan usein lämmittämään tai sekoittamaan suolaan, jotta voidaan estää ohuenkin lumikerroksen aiheuttama liukkaus. Monissa kaupungeissa on asennettu sulatusjärjestelmä kävelykaduille sekä joillekin jalkakäytäville- ja pyöräteille, jotta väylät pysyvät sulana talviaikaan. Se on kaikkien tehokkain talvikunnossapitotapa. Väylä toimii samalla lailla kuin lumettomana aikana, ja erityisesti turvallisuus paranee selvästi. Lumisissa maissa tulee rakentaa mahdollisimman paljon lämmitettyjä katuja erityisesti jalankulkijoille, jotta liukastumisonnettomuudet vähenevät.

Kunnossapitokalusto väylän mukaan – ei päinvastoin

Suomen ja Euroopan väylästöt ovat samanlaiset lukuun ottamatta pyöräliikenteen väyliä. Suomessa lähes koko pyöräväylästö on yhdistettynä kävelyväylään eli yhteistä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Talvikunnossapito on tapana hoitaa samalla kalustolla kuin ajoratojen kunnossapito. Kaluston koko on ollut vääristyneesti jopa perusteluna yhdistettyjen jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiselle. Väylälle on haluttu tarpeeksi leveyttä, jotta samalla auralla sopii hoitamaan koko kadun. Kalusto tulee kuitenkin sopeuttaa liikenneympäristön vaatimuksiin eikä toisin päin. Euroopan parhaissa esimerkkikaupungeissa – kuten Kööpenhaminassa, Groningenissa ja Odensessa – on luonnollisesti erikseen kunnossapitokalusto pyöräteitä ja jalkakäytäviä varten. Ajoradat hoidetaan massiivisemmilla koneilla.

Odensessa pyörätiet ovat ykkösluokassa. Tanskassa Odensessa on käytössä kolme kunnossapitoluokkaa A, B ja C. Kaikki pyörätiet aivan pienimpiä väyliä lukuun ottamatta kuuluvat luokkaan A. Monet pyörätiet ovatkin talvella paremmassa kunnossa kuin pienemmät autoväylät. Kaupungilla on käytössä pienet traktorit lumen auraukseen ja liukkauden torjuntaa varten käytössä on kuivan suolan sijasta suolaliuosta. Toimenpiteisiin ryhdytään lisäksi heti, mikäli on vaarana kosteiden katujen jäätyminen. Jäätymisen estona ei käytetä hiekkaa, sillä sen on todettu olevan pahasta pyörän renkaille. Kaupunki on Odensessa vastuussa kaikesta kunnossapidosta, ja kaupunki omistaa jonkin verran pyöräväylien kunnossapitoon tarvittavaa erikoiskalustoa ja osan puolestaan omistavat urakoitsijat. Kunnossapito tilataan ulkopuolisilta yrityksiltä, joiden kanssa tehdään yhteistyötä kunnossapidon suunnittelussa.

Laatu samalle tasolle autoväylien kanssa

Kaupungissa ja mielellään myös ympäryskunnissa tulee olla yhtenäiset kriteerit kunnossapidolle. Tällöin esimerkiksi vieruskunnan alueelta toiselle pyöräilevät työmatkapyöräilijät eivät kohtaa matkalla erilaisia olosuhteita, vaan väylän palvelutaso pysyy samanlaisena ja yllätyksettömänä niin kesällä pinnan tasaisuuden kuin talvella lumen paksuuden ja liukkauden suhteen. Kunnossapidolla tulee olla myös seurantajärjestelmä, jotta työn etenemistä ja sopimusehtojen noudattamista on helpompi seurata ja näin informoida tien käyttäjiä esimerkiksi talvella jo auratuista pyöräreiteistä. Seurantaa ja yhteistyötä tarvitaan myös, jotta usean eri urakoitsijan suorittama kunnossapito toimii ja eri urakoitsijoiden työskentelytavat olisivat yhteensopivat eikä kunnossapitoon syntyisi katvealueita. Katvealueita voidaan vähentää myös sopivan talvikunnossapitokaluston valinnalla.

Huolto- ja rakennustöiden ajaksi pyöräily- ja kävelyväylille tulee tehdä asianmukainen kiertotie ja poikkeustilanteen opastus. Pyörä- ja jalankulkuliikenteen kiertotiet tulee hoitaa samanlaisella laatutasolla kuin autoliikenteen uudelleenohjaus asianmukaisine informaatioineen.

Pyörä- ja kävelyväylien kunnossapidon tason tulee olla vähintään moottoriajoneuvoliikenteen väylien kunnossapidon tasolla. Valitettavasti monissa kaupungeissa ei huolehdita pyörä- ja kävelyväylistä yhtä hyvin kuin teistä ja kaduista. Priorisoimalla moottoriajoneuvoliikenteen kunnossapitoa priorisoidaan samalla moottoriajoneuvoliikenne pyöräilyn ja kävelyn edelle ja annetaan näin ymmärtää henkilöautoliikenteen olevan pyörä- ja kävelyliikennettä suositeltavampi kulkutapa keskustoissa.

37
Kun rakennustyömaa katkaisee pyörätien tai jalkakäytävän, kiertotiet ja niille ohjaus tulee tehdä yhtä korkealaatuisesti kuin autoliikenteelle. (Kööpenhamina)

38
Katualueella tehtävät huoltotyöt on suunniteltava niin, ettei mahdollinen huoltoliikenne haittaa tai tuki pyöräliikennettä. (Kööpenhamina)

Pyöräpysäköintialueiden kunnossapito

Hyvin hoidetut pyörätelineet toimivat läpi vuoden

Pyöräpysäköintialueen sekä pyörätelineiden tulee olla hyvässä kunnossa ja siistin näköisiä läpi vuoden koko elinikänsä ajan. Epäsiistit ja rikkoutuneet telineet eivät houkuttele käyttäjiä ja luovat epäsiistin ja turvattoman vaikutelman. Kun pyörätelineet suunnitellaan helposti kunnossapidettäviksi ja hyvin sääolosuhteita sekä mahdollista ilkivaltaa kestäviksi, on niiden käyttökin mielekästä. Pyöräpysäköintialueiden siistinä pitämisen tulee olla rutiininomaista sekä säännöllistä. Erityisesti talviaikaan kun lunta voi kertyä hyvinkin runsaasti, on kunnossapito välttämätöntä mutta toisaalta haasteellista. Katetut pyöräpysäköintialueet estävät tehokkaimmin lumen kertymisen pyörätelineisiin. Kuitenkin, vaikka pysäköintialue ei olisikaan katettu, tulee se silti pitää käyttökuntoisena myös talviaikaan, jotta mahdollisimman moni käyttäisi pyörää myös lumisena aikana. Kunnossapitämällä pysäköintialueet ja väylät luodaan pyöräilijöille mahdollisuus ympärivuotiseen, laadukkaaseen pyöräilyyn. Yleisen kunnossapidon lisäksi pyörätelineitä tulee tarkastaa säännöllisin väliajoin ja rikkoutuneita telineitä korjata. Erityisesti telineen kiinnityskohdat maahan tulee tarkistaa.

Pyörätelineisiin unohdetut ja hylätyt pyörät vievät turhaan tilaa ja usein heikentävät pysäköinnin ilmettä. Hylättyjä pyöriä kertyy jokaisessa kaupungissa, ja tätä ilmiötä on melko mahdotonta estää. Hylättyjen pyörien määrää voidaan kuitenkin pyrkiä vähentämään säännöllisellä pyöräpysäköintialueen siistimisellä. Tietyn alueen pyörät voidaan merkitä esimerkiksi renkaan ympärille laitettavilla tarroilla. Muutaman viikon päästä merkityt pyörät käydään tarkistamassa ja ne pyörät, joissa tarra on vielä paikallaan, voidaan kuljettaa pois. Näiden pyörien poistaminen tulee myös halvemmaksi kuin uusien pyöräpysäköintialueiden rakentaminen, joten siistiminen todella kannattaa. Suomessa on säädetty lailla ainoastaan hylättyjen ja väärin pysäköityjen autojen pois kuljettamisesta, mutta hylätyistä pyöristä ei ole säädetty erikseen.

39
Genevessä pyörän renkaaseen asetetaan valkoinen lenkki, jonka avulla seurataan, onko pyörä käytössä vai ei. Jos lenkki on rikkoutunut tietyn ajan kuluessa, voidaan pyörän olettaa olevan käytössä ja jos taas lenkki on ehjä, voidaan hylätty pyörä poistaa telineestä.