

Kalle Vaismaa, Tuuli Rantala, Kaisa Karhula, Terhi Luukkonen, Pasi Metsäpuro & Jorma Mäntynen

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa

Toimenpidesuosituksia kaupungeille

Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tampere 2011

Ohjausryhmä

Jouni Mattsson (pj), Hyvinkään kaupunki
Timo Vuoriainen (vpj), Jyväskylän kaupunki
Mervi Vallinkoski, Jyväskylän kaupunki
Leena Silfverberg, Helsingin kaupunki
Marek Salermo, Helsingin kaupunki
Pasi Leimi, Lappeenrannan kaupunki
Jaakko Ylinampa, Oulun kaupunki
Markku Setälä, Porin kaupunki
Hanna Linna-Varis, Porvoon kaupunki
Timo Seimelä, Tampereen kaupunki
Katariina Myllärniemi, Liikenne- ja viestintäministeriö
Timo Saarinen, Ympäristöministeriö
Kaisa Mäkelä, Ympäristöministeriö
Risto Järvelä, Opetus- ja kulttuuriministeriö
Tytti Viinikainen, Liikennevirasto
Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry

PYKÄLÄ-tutkimusryhmä

Jorma Mäntynen, professori, projektin vastuullinen johtaja
Kalle Vaismaa, projektipäällikkö
Pasi Metsäpuro
Terhi Luukkonen
Tuuli Rantala
Kaisa Karhula
Harri Rauhamäki
Leena Manelius
Riikka Salkonen
Maiju Lintusaari

Kuvat (ellei toisin mainita)

Kalle Vaismaa
Tuuli Rantala
Pasi Metsäpuro
Jorma Mäntynen
Terhi Luukkonen

Layout

Pasi Metsäpuro
Tuuli Rantala
Kaisa Karhula

Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tampereen teknillinen yliopisto
PL 541, 33101 Tampere
www.tut.fi/verne

Tampereen yliopistopaino Oy - Juvenes Print
Tampere 2011
Julkaisun myynti: verkkokauppa.juvenes.fi

ISBN 978-952-15-2713-5 (sid.)
ISBN 978-952-15-2714-2 (PDF)

Alkusanat

Pyöräily ja kävely ovat tuttuja liikkumismuotoja suomalaisille. Niiden suunnittelu ja edistämistyötä on tehty monta vuosikymmentä, minkä vuoksi pyöräilylle ja kävelylle on kehittynyt laaja verkko. Suomen ensimmäinen virallinen kävelykatu avattiin Porissa vuonna 1977, ja sen jälkeen kävelykatuja ja -alueita on rakennettu monissa kunnissa. Viime vuosina viihtyisiä kaupunkitiloja sekä kävelyväyliä on tehty kiihtyvällä tahdilla. Myös pyöräilyn suunnittelulla on pitkä historia. Oulu on ollut yksi tärkeimmistä suunnannäyttäjistä jo vuosikymmenten ajan. Pitkäjärteisen suunnittelun tuloksena pyörä on kilpailukykyinen kulkuneuvo autoon nähden. Parin viimeisen vuosikymmenen aikana Helsingistä on myös kehittynyt merkittävä pioneeri uusien kansainvälisten ratkaisujen käyttöönottajana ja edistäjänä. Parhaat keskustapyöräilyratkaisut löytyvät pääkaupungistamme. Muuallakin Suomessa on rakennettu väyliä ja kehitetty pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita.

Vaikka lihasvoimaista liikkumista on edistetty eri puolilla maata, tekemistä on vielä runsaasti. Pyöräily ja kävely eivät ole aidosti osa liikennejärjestelmää Suomen kaupungeissa. Suunnittelua on tehty monin paikoin autoliikenteen ehdoilla, ja pyöräily- ja kävelyväyliä on syntynyt lähinnä sivutuotteena. Erityisesti pyöräilyinfrastruktuurin suhteen olemme pahasti jäljessä eurooppalaisia huippukaupunkeja. Pyöräily joutuu Suomessa usein käyttämään jalkakäytävätasoisia väyliä. Jos pyöräilyä halutaan todella edistää, väylien laatutason nostamiseen on käytettävä resursseja.

Tämä kirja on syntynyt osana PYKÄLÄ-projektia, joka toteutettiin Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä vuosina 2009–2011. Projektin tuloksista on aiemmin julkaistu kirja Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tässä kirjassa näitä parhaita käytäntöjä on sovellettu Suomeen. Teoksessa tekijät esittävät toimenpidesuosituksia pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi kahdeksalle kaupungille, jotka ovat olleet yhteistyötahoina projektissa. Tarkoituksena on ollut tuottaa uusinta tietoa Suomeen sekä tarjota virikkeitä kuntien suunnittelijoille ja päättäjille.

Kirjaa varten PYKÄLÄ-tutkimusryhmä on tehnyt kaksi aineistonkeruumatkaa jokaiseen kaupunkiin ja haastatellut virkamiehiä sekä havainnoinut pyöräily- ja kävelyolosuhteita. Lisäksi keväällä 2011 toteutettiin kysely, jossa kysyttiin kaupunkilaisten mielipiteitä pyöräily- ja kävelyolosuhteista. Haastattelut, havainnot, kyselytutkimuksen tulokset sekä eurooppalaiset parhaat käytännöt muodostavat pohjan tekijöiden esittämille suosituksille. Havainnekuvat eri kaupungeihin on tehnyt tekn. yo Juuso Iivonen Tampereen teknillisestä yliopistosta.

Kiitämme projektin yhteistyötahoja Suomessa. Olemme saaneet viettää inspiroivia hetkiä suomalaisissa kaupungeissa keskustellessamme asiantuntijoiden kanssa sekä havainnoidessamme pyöräily- ja kävelyolosuhteita. Toivomme, että kirja tarjoaa innovaatioita sekä oivalluksia olosuhteiden kehittämistyöhön eri kaupungeissa.

Jorma Mäntynen

liikenne- ja kuljetustekniikan professori

Kalle Vaismaa

PYKÄLÄ-hankkeen projektipäällikkö



Sisällysluettelo

Lähtöruutu	6 - 11
1. Haasteet Suomessa	12 - 25
2. Helsinki - Matkalla maailman parhaaksi kestävä liikenteen metropoliksi	27 - 43
3. Hyvinkää - Urbanin ja luonnonläheisen elämän synergiaa	44 - 57
4. Jyväskylä - Lihavoimalla liikkeelle tiiviissä kaupungissa	58 - 77
5. Lappeenranta - Houkutteleva kävely- ja ostoskaupunki	78 - 93
6. Oulu - Pyöräilyn pääkaupunki	94 - 111
7. Pori - Lyhyiden etäisyyksien kaupunki	112 - 125
8. Porvoo - Viihtyisä pikkukaupunki metropolialueen tuntumassa	126 - 143
9. Tampere - Mahdollisuudet matkaketjujen mallikaupungiksi	144 - 161
10. Hyvät esimerkit suunnannäyttäjinä	162 - 169

Lähtöruutu



Johdanto

Päästöjen vähentäminen on iso haaste

Kaupunkikeskustojen liikennemäärän kasvu aiheuttaa ongelmia eurooppalaisissa kaupungeissa yhä enenevässä määrin ympäristöhaittojen lisääntymisenä, liikenteen ruuhkautumisena sekä liikenneturvallisuuden vähenemisenä. Samat ongelmat ovat ajankohtaisia myös monilla suomalaisilla kaupunkiseuduilla. Tilastokeskuksen väestöennusteesta vuosille 2007–2040 ilmenee, että Suomen väkiluvun kasvu jatkuu vuoteen 2030 saakka, jolloin maassamme asuisi ennusteen mukaan 5,68 miljoonaa henkeä. Samaan aikaan kaupungistuminen voimistuu. Tällä hetkellä yli kaksi kolmasosaa suomalaisista asuu kaupungeissa ja lähes puolet suomalaisista asuu kymmenellä suurimmalla kaupunkiseudulla. Autoistumisen arvioidaan nykyinenolalla lisääntyvän vuoteen 2040 saakka, jolloin Suomessa arvellaan olevan 3,1 miljoonaa henkilöautoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa 2009 julkaisemassa ilmastopoliittisessa ohjelmassa todetaan, että Suomessa liikenteen yhteenlasketut kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2007 noin 13,7 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia eli noin 20 % maan kaikista kasvihuonepäästöistä. Ilman uusia toimenpiteitä päästöjen arvioidaan kasvavan 0,5 miljoonalla tonnilla eli 4 %:lla vuoteen 2020 mennessä. EU:n energia- ja ilmastopakettien taakanjakoehdotuksen mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt saavat Suomessa olla enintään 10,9 miljoonaa tonnia vuonna 2020. Päästöjen vähentäminen on haasteellinen tehtävä. Vuonna 2008 laaditussa liikennepoliittisessa selonteossa liikenteen ilmastopoliittikan tavoitteeksi asetettiin, että liikennetarve vähenee kaupunkirakenteen eheytyksen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen myötä.

Haasteet voitetaan lihasvoimin

Pyröäilyn ja kävelyn kulutapaosuuksien lisääminen vähentää liikenteen ympäristöhaittoja ja liikenteen ruuhkautumista. Sen vuoksi liikennepoliittiset linjaukset Suomessa ja kansainvälisesti ovat kuluneella vuosikymmenellä korostaneet pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden kehittämistä ja kulutapaosuuksien kasvattamista. Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen auttaa vähentämään myös kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrää. Tilastot osoittavat, että pyöräilijöiden onnettomuusriski on pieni niissä maissa, joissa pyöräilyn kulutapaosuus on suurin. Pyöräilyn ja kävelyn lisäämisen on todettu vähentävän sairastumisriskiä useiden sairauksien kohdalla. WHO:n tutkimusten mukaan päivittäinen pyöräily ja kävely pienentää riskiä sairastua muun muassa sydän- ja verisuonisairauksiin, tuki- ja liikuntaelämistön sairauksiin, tyypin II diabetekseen, aivohalvaukseen sekä psyykkisiin sairauksiin. Lisäksi Tanskassa tehdystä tutkimuksesta on todettu, että 3 tunnin työmatkapyöräily päivässä vähentää 20–60-vuotiaiden kuolleisuusriskiä 30 %. Englannissa ja Sveitsissä on tutkittu, että ihmisen fyysinen passiivisuus maksaa valtiolle vuodessa 150–300 euroa/henkilö. Pyöräilyä ja kävelyä lisäämällä saavutetaan merkittävät taloudelliset säästöt kansanterveydellisesti.

Laatutason nostamista tarvitaan

Liikennepoliittikka on kehittynyt 1950-luvulta lähtien autoliikennettä suosivaksi, ja tällä hetkellä Suomen kaupunkien liikennejärjestelmän perustana on moottoroidun liikenteen toimivuus. Autoliikenteen verkko on kattava ja jatkuva. Pyöräilijöille ja kävelijöille on myös tehty paljon omia kulkuväyliä, kuten pyöräteitä ja jalkakäytäviä, mutta pyöräily ja kävely eivät ole kokonaisvaltaisesti osa kaupunkien liikennejärjestelmää. Erityisesti pyöräväylien laadussa olemme paljon jäljessä parhaasta keskieurooppalaisesta tasosta. Pyöräilijät joutuvat Suomessa käyttämään lähes kauttaaltaan jalkakäytävätasoisia ratkaisuja ja saavat usein huomata, että pyörätie päättyy yllättäen tai pysäköintimahdollisuudet ovat puutteelliset. Myös risteysjärjestelyt ja väistämissäännöt ovat sekavat. Reitinvalintapäätöstä ei ole aina helppo tehdä ennen risteykseen saapumista, eivätkä autoilijat ja pyöräilijät usein tiedä, kuka risteyksissä on väistämismuuttainen. Sääntöjen sekavuutta lisää vielä se, että samalla suojatiellä pyöräilijää ja kävelijää koskevat eri säännöt. Tietystä suunnasta tuleva auto on pyörään nähden etuajo-oikeutettu, mutta jos pyöräilijä nousee pois pyörän päältä ja taluttaa sen suojatien yli, auto on väistämismuuttainen.

Kävely on koko liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta oleellisin asia. Jokainen matka alkaa kävelyllä ja päättyy kävelyn. Kävely liittyy liikennejärjestelmän osat toisiinsa, joten järjestelmä ei toimi ilman kävelyä. Suomessa on viime vuosina kiinnitetty entistä enemmän huomiota kävelypainotteisuuden lisäämiseen ja matkaketjujen parantamiseen. Keskustoja on pyritty sekä isommissa että pienemmissä kaupungeissa palauttamaan autoilta ihmisille. Monissa kunnissa on meneillään laajoja keskustan kehittämissuunnitelmia, jotka toteutuessaan parantavat keskustojen viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta. Myös toimenpiteitä keskustojen kehittämiseksi on jo tehty monissa kaupungeissa. Matkojen ketjuttamista on helpotettu muun muassa kehittämällä pyöräpysäköintiä rautatieasemilla sekä sallimalla ilmainen pyöräkuljetus pääkaupunkiseudun lähijunalikenteessä ruuhkatuntien ulkopuolella. Matkaketjujen edelleen kehittämistä varten on meneillään useita eri hankkeita.

Suomessa on tärkeä asettaa kaupunkielämän kehittämiselle mitattavia tavoitteita, jotta kehitystyö kulkee oikeilla raiteilla. Toivottavasti tulevaisuudessa laajoja kävelyalueita rakennetaan yhä lisääntyvässä määrin myös keskustoihin. Tällä hetkellä laajimmat alueet ovat kaupunkien ulkopuolella ostoskeskuksissa.

300 miljoonaa lisämatkaa kävelen ja pyöräillen

Vuosina 2004–2005 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset tekevät 32 % matkoistaan jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on yli 20 % ja pyöräilyn vajaa 10 %. Alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa. Yli 60 % lyhyistä matkoista tehdään jalan. 1–3 kilometrin mittaisilla matkoilla kävelyn osuus on noin neljännes ja 3–5 kilometrin matkoilla vielä noin 15 %. Pyöräily on suosituinta 0,5–3 kilometrin mittaisilla matkoilla, joilla pyörän osuus on noin 16 %.

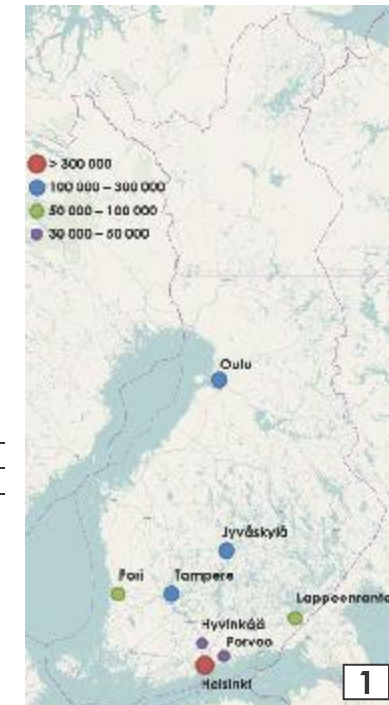
Valtakunnallisella tasolla pyöräilyä ja kävelyä on pyritty edistämään jo pitkään monilla liikennepoliittisilla ohjelmilla ja linjauksilla. Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi ensimmäisen ehdotuksen kävelypoliittiseksi ohjelmaksi vuonna 2001, ja samana vuonna laadittiin Uutta pontta pyöräilyyn – ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi sekä ehdotus kevyen liikenteen tutkimusohjelmaksi. Liikennepoliittisten linjausten jatkotoimenpiteenä liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti vuonna 2001 laajan Jaloin-ohjelman (2001–2004), jonka tavoitteena oli kehittää pyöräilyä ja kävelyä ministeriön linjausten mukaisesti. Ohjelma sisälsi kaksikymmentä tutkimus- ja kehittämisprojektia, joilla koottiin tietoa pyöräilystä ja kävelystä sekä kartoitettiin käytännön toimenpiteitä kulkutapojen edistämiseksi. Vuonna 2011 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian, joka ulottuu vuoteen 2020. Strategiassa on neljä linjausta, joita on täsmennetty toimenpitein Liikennevirastossa laaditussa Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa. Tavoitteena on, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 % enemmän kuin vuonna 2005. Se tarkoittaa noin 300 miljoonaa lisämatkaa kävelen tai pyöräillen.

PYKÄLÄ-projektissa peilattiin parhaita käytäntöjä Suomeen

PYKÄLÄ on Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä kehitetty tutkimus- ja kehitysprojekti, jonka valmistelussa asiantuntijatahona on ollut Pyöräilykuntien verkosto ry. Projekti toteutettiin vuosina 2009–2011 suomalaisten kaupunkien ja ministeriöiden avuksi liikenteen ja maankäytön suunnitteluun, poliittisen päätöksenteon ohjaukseen sekä pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen liikennemuotoina ja arkkiliikuntana. Projektissa selvitettiin laaja-alaisesti pyöräilyn ja kävelyn menestystekijöitä Eurooppalaisissa kaupungeissa sekä kehitettiin pyöräilyn ja kävelyn laskentamenetelmää. Tutkimustietoa sovellettiin suomalaisiin kohdekaupunkeihin, jotka olivat projektissa yhteistyötahoina: Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo. Kaupunkien lisäksi projektissa olivat mukana liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö sekä opetus- ja kulttuuriministeriö sekä Liikennevirasto ja Pyöräilykuntien verkosto ry.

Projektissa koottiin laaja aineisto 10 eurooppalaista esimerkkikaupungista, joita olivat Kööpenhamina ja Odense Tanskasta, Groningen ja Houten Alankomaista, Gent Belgiasta, Freiburg Saksasta, Strasbourg Ranskasta, Geneve Sveitsistä sekä Tukholma ja Växjö Ruotsista. Tutkimusryhmä haastatteli liikenne- ja kaupunkisuunnittelijoita sekä pyöräilyjärjestöjen vapaaehtoisia, havainnoi systemaattisesti pyöräily- ja kävely-ympäristöjä sekä analysoi kaupungeista saatua aineistoa. Tuloksista julkaistiin kirja Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämässä (Liikenteen tutkimuskeskus Verne 2011).

Tässä kirjassa on toimenpidesuosituksia suomalaisille kohdekaupungeille. Ne on laadittu eurooppalaisten parhaimpien käytäntöjen sekä suomalaisissa kaupungeissa kootun tiedon pohjalta. Soveltamista varten Suomessa kerättiin aineistoa samoilla menetelmillä kuin keskieuropalaisissa kaupungeissa: havainnoitiin pyöräily- ja kävely-ympäristöjä, analysoitiin kaupungeista saatuja aineistoja sekä käytiin ryhmäkeskusteluja, joissa oli mukana virkamiehiä eri hallintokunnista. Kaupungeissa toteutettiin kevään 2011 aikana myös pyöräilyn ja kävelyn olosuhdekysely, jonka tuloksista on julkaistu raportti Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa.



1

Projektin kohdekaupungit kartalla. Kaupunkien koot vaihtelevat 590 000 asukkaasta Helsingistä 46 000 asukkaaseen Hyvinkäeseen.

Euroopan parhaita käytäntöjä



Kaupunki ja elämä. Kaupunkialueet toimivat ihmisten kohtaamis- ja tapaamispaikkoina, joissa oleskellaan ja vaihdetaan kuulumisia. Ihmisellä on tarve päivittäisiin kontakteihin, joita kaupunkielämä tarjoaa. Hyvä kaupunki on sellainen, jossa asukkaat viihtyvät ja voivat olla ylpeitä asuinympäristöstään. Lähtökohtana kaupungin kehittämiseksi on pohtia, millaista elämän kaupungissa toivotaan olevan. Kaupunkisuunnittelu tulee tehdä ihmisten ehdoilla. Toimivan ja vehreän keskusta-alueen voidaan sanoa olevan kaupungin terve sydän, joka pitää kaupungin elossa. Keskustojen suunnittelussa tulisi pyrkiä säilyttämään keskustan elävyys ja vilkkaus sekä eri toimintojen monipuolisuus. Elävillä kauduilla liikkuminen on myös turvallisempaa.



Visio. Kehitystyön taustalla on oltava rohkea visio siitä, mihin suuntaan kaupunkia halutaan kehittää. Selkeä kokonaiskuva auttaa etsimään siihen sopivia paloja. Menestyäkseen on tavoitteet uskallettava asettaa tarpeeksi korkealle. Innostava ja motivoiva, tarpeeksi kunnianhimoinen tavoite on muutoksen ja kehityksen avain. Kuntien valitsemat ja omaksumat arvot aktualisoituvat vasta päätöksiä tehtäessä. Vasta konkreettiset ratkaisut osoittavat, minkälaisen arvojen ohjaimina kuntaa kehitetään. Kunnan kehittämistyössä on tärkeää laatia kokonaisvaltainen ja pitkántähtäimen strategia, joka kumpuaa kaupungin kehittämisspolitiikasta. Kaupunkistrategiasta johdetaan ohjelmat pienemmille osa-alueille. Liikennepoliittisessa ohjelmassa on olennaista, että tavoitteita asetetaan liikennejärjestelmätasolla, jossa kaikki liikennemuodot otetaan huomioon. Kaikkia kulkutapoja ei voi suosia yhtä aikaa koko kunnan alueella eikä niitä tarvitse asettaa vastakkain, vaan on mietittävä niiden usjakoa ja priorisointijärjestystä eri vyöhykkeillä. Pyöräilyn ja kävelyn infrastruktuuri ei saa olla vain autoliikenteen suunnittelun sivutuote.



Maankäyttö. Maankäytön suunnittelu sekä toimintojen ja väylien sijoittaminen ovat strategisesti tärkeitä asioita liikennetarpeen syntymisen kannalta. Maankäytöllä voidaan vaikuttaa eri kulkutapojen kilpailukykyyn ja siihen, millaiset kulkutavat ovat käyttökelpoisia. Kävely ja erityisesti joukkoliikenne sekä pyöräily ovat hyvin herkkiä maankäytön suunnittelulle: näiden kulkutapojen menestymisen edellytykset voidaan luoda tai tuhota maankäytön suunnitteluvaiheessa. Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen kannalta olennaista on tiivis ja ehyt yhdyskuntarakente, jossa eri kaupunginosien toimintoja on sekoitettu ja matkat ovat täten lyhyitä. Tiivis maankäyttö on investointi tulevaisuuteen. Kaavoituksen yhteydessä tulee varata tila suorille pyöräväylille esimerkiksi asuinalueilta keskustaan ja ohjata autoliikenteen väylät kiertämään pidempi matka. Keskusta-alue toimii kaupungin elinvoimaisena keskipisteenä erilaisten toimintojen ansiosta ja siellä suunnittelu tapahtuu kävelijän ehdoilla. Yhdyskuntarakenteen jakaminen jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin selkeyttää maankäytön suunnittelua ja luo hyvän pohjan liikennejärjestelmän suunnittelulle. Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tulisikin tapahtua vuorovaikutuksessa.

Matalaresoluutioinen versio!



Liikennejärjestelmä. Eri liikennemuotojen liikenneverkot tulee suunnitella yhtenä kokonaisuutena niin, että kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja autoliikenteen tarpeet mietitään kokonaisvaltaisesti kaupunkiseudulla ja eri alueilla. Liikenneverkkojen tulee olla eritasoisia väyliä hyvin yhdistäviä ja yhtenäisiä, ja hierarkian tulee olla looginen. Käyttötarkoituksesta riippuen kulutavat voidaan erotella, mutta tietyillä väylillä kulutavat voidaan myös yhdistää. Sektorimallisissa autoliikenteen kehäväylä kiertää keskustaa, joka on jaettu sektoreihin. Sektorirajat voi ylittää vain kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä ja esimerkiksi hälytysajoneuvoilla, mutta autolla kierretään kehätien kautta. Näin kasvatetaan kestävämpien kulutapojen kilpailukykyä. Kaikilla kulutavoilla on paikkansa liikennejärjestelmässä ja eri kulutavat tulee suunnitella toimimaan yhteen. Alueilla, joilla on paljon kävelijöitä, kävelyn tulee olla ykköskulutuspaikka. Pyörä on ajoneuvo ja varteenotettava kulutuspaikka varsinkin kaupungin sisäisillä matkoilla. Joukkoliikenne on kaupunkiseuduilla luonnollinen osa liikennettä, sillä väestömäärä ja -tiheys mahdollistavat suurten matkustajamäärien kuljettamisen. Myös auto on osa kaupunkiliikennettä, ja autovyöhykkeellä ja autoliikenteen pääväylillä liikenteen tulee olla mahdollisimman sujuvaa.



Pyöräily. Pyöräily on varteenotettava kulutuspaikka, kun pyöräily kaupungissa on nopeaa, sujuvaa ja turvallista. Pyöräilyn kilpailukykyä autoon nähden voidaan parantaa esimerkiksi tekemällä pyöräilijöille nopeita oikoreittejä ja ohjaamalla autot kehätielle. Keskeisten alueiden, kuten asuin- ja työpaikka-alueiden, välillä pyöräilijä pääsee liikkumaan korkeatasoisista pyöräilyn pääväylä pitkin. Pyöräväylillä on eri hierarkiatasoa riippuen väylän funktiosta. Pääväylät muodostava pyöräverkoston selkärangan. Kun autojen nopeudet ja liikennemäärät ovat alhaisia, voidaan eri kulutuspaikat yhdistää myös samalle väylälle. Risteysalueet on suunniteltu ottaen huomioon, että pyörä on ajoneuvo, jolloin pyöräilijä voi käyttäytyä liittymässä kuin autoilija. Pyöräpysäköinti kuuluu olennaisena osana pyöräilyyn, ja turvallisia pysäköintipaikkoja tulee tarjota sekä lyhyt- että pitkäaikaiseen pysäköintiin.



Kävely. Hyvän kaupungin tunnusmerkkinä ovat hyvät kävelyolosuhteet. Viihtyisät kaupunkikeskustat mahdollistavat myös vireän liike-elämän. Kävely on sekä kulutuspaikka että kaupunkielämän synnyttäjä. Suorat ja turvalliset kävely-yhteydet asuinalueilta keskustaan ja lähialueisiin kannustavat ihmisiä kävelemään. Puistot ja virkistysalueet on hyvä kytkeä osaksi kävelyverkkoa. Kävelyä ja kaupunkielämää edistävissä kaupungeissa kävelijä on kuningas kaupungin keskustassa. Kaupungista löytyy kävelyalueita, joilla on erilaisia funktioita, ja nämä kävelyalueet on yhdistetty viihtyisillä kävelyväylillä. Keskusta ja osakesukset toimivat ikään kuin kaupunkilaisten olohuoneina. Viikolla kävelyväylillä pyöräilijät on erotettu omalle kaistalleen. Eri toimenpiteet on hyvä koota yhteen kävelyn kehittämissuunnitelmaan. Tällöin isoa kokonaiskuvaa voidaan tavoitella sopivissa paloissa, ja toisaalta pienet edistämishankkeet eivät jää näennäisesti merkittävämpien hankkeiden varjoon.



Matalaresoluutioinen versio!

Haasteet Suomessa



Haasteet Suomessa

Rohkeita visioita

Perusasiat ovat hanskassa

P yöräilyn ja kävelyn huomioon ottaminen ei ole Suomessa uusi asia. Pyöräteitä on rakennettu jo siitä lähtien, kun autoilu on yleistynyt 1950–1960-luvuilla. Jalkakäytävät ovat kuuluneet kaupunkikuvaan vielä pidempään, hevosvetoiselta kaudelta saakka. Nykyaikaisia kehittämistoimenpiteitä on tehty kaupungeissa 2000-luvulle tultaessa enenevässä määrin. Kävelykeskustoja ja viihtyisiä kaupunkitiloja on toteutettu eri puolilla Suomea, ja pyöräilyratkaisuisissa on otettu mallia Euroopan parhaimmista kaupungeista. Erillisiä pyöräilyväyliä on ilmestynyt kaupunkiin, pyöräpysäköintiä on kehitetty ja myös ensimmäiset pyörätaskut on rakennettu Helsinkiin.

Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiön (LIKES) Kunnossa kaiken ikä -ohjelma (KKI) julkaisi tammikuussa 2011 Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen. Se toteutettiin kyselytutkimuksena, johon vastasivat erikokoisten kuntien pyöräilyasian-tuntijat. Selvitys osoittaa, että kunnissamme on paljon pyöräilyväyliä ja myös ajankohtaista tietoa pyöräilyn edistämiseen liittyen. Vastaajat pitivät tärkeänä, että verkko on kattava, väylät jatkuvia ja yhteydet sujuvia. Pyöräilyä on rakennettu jokaisessa kunnassa, mistä on yhtenä osoituksena, että vastausten mukaan 73 %:ssa kunnista pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät. Viime vuosina on selvästi pohdittu yhä enemmän pyöräilyn lisäämiseksi tehtäviä toimenpiteitä, kuten uusien väylien rakentamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä ja väylien kunnossapidon parantamista. Pyöräilyn ja myös kävelyn asema on nousussa kuntien päätöksenteossa, sillä eri tahoilta tulleet tavoitevaatimukset – muun muassa ilmastopolitiikkaan liittyen – otetaan tosissaan.

Suomessa kuitenkin riittää haasteita pyöräily- ja kävelyolosuhteiden kehittämisessä edelleen, mikä on nähtävissä myös Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen tuloksissa. Selvästi tarvitaan lisää ymmärtämystä päätöksentekijä- ja virkamiessektorilla, miten pyöräilyä ja kävelyä edistetään ja millaiset ovat laadukkaat pyöräily- ja kävelyolosuhteet.

1

Suomessa on rakennettu pyöräteitä ja jalkakäytäviä jo vuosikymmenten ajan. Viime vuosina viihtyisyyteen on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Kuva on Lappeenrannan satamasta.

Kokonaisvaltaisille visioille on tarvetta

Suomen kaupungeissa on tehty yleisiä strategioita sekä eri hallintokuntia koskevia poliittisia linjauksia. Monissa strategioissa on toimenpidesuunnitelmia, joihin kaupungit ovat sitoutuneet. Asiakirjat ovat kuitenkin melko yleisluontoisia eivätkä aina ohjaa selkeästi päätöksentekoa. Joissakin kaupungeissa strategiat ovat toisistaan irrallaan olevia, eri hallintokuntien laatimia linjauksia. Tarvetta konkreettiselle ja kokonaisvaltaiselle kaupunkivisiolle on Suomessa laajasti.

Keski-Euroopan kaupungeista voi hakea parhaita käytäntöjä, miten kokonaisvaltaisen vision pohjalta laaditulla strategialla on kehitetty koko kaupunkia. Muun muassa Groningenin, Houtenin, Gentin ja Odensen kestävä liikennejärjestelmä pohjautuu selkeään visioon sekä laajapohjaiseen yhteistyöhön. Växjössä strategiatyö on vahvasti organisoitu kaupungin päätöksenteossa ylätasolle. Kaupunkia kehitetään aktiivisesti laajalla yhteistyöverkostolla, jossa on muun muassa asukkaiden, liike-elämän ja yliopiston edustus. Vahvan strategiatyöskentelyn ja laajapohjaisen yhteistyön avulla kaupungin hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet merkittävästi, ja BBC valitsikin Växjön Euroopan vihreimmäksi kaupungiksi vuonna 2007. Kööpenhamina on tunnettu maailman pyöräilypääkaupunkina, mutta siellä tehdään myös vahvaa työtä kävelyn edistämiseksi. Vuonna 2008 kaupunki julkaisi A Metropolis for People -vision, jossa on esitetty päämäärät kaupunkielämän kehittämiseksi vuoteen 2015 mennessä. Siinä on kiinnitetty huomiota siihen, miten ihmiset saadaan kävelemään enemmän ja viihtymään kaupunkitiloissa pidempään.



Matalaresoluutioinen versio!

Pyöräily- ja kävelystrategioita on melko vähän

Vaikka Suomen kunnissa on tehty erilaisia strategioita, pyöräilyn ja kävelyn kehittämishohjelmia on laadittu varsin vähän. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen mukaan kuntakohtainen pyöräilyn kehittämishohjelma on vain 5 %:lla kunnista. Lisäksi 5 % on mukana seudullisessa ohjelmassa. Kehittämishohjelmat ovat merkittävä työkalu vauhdittamaan pyöräilyn ja kävelyn edistämistä, joten on toivottavaa, että niitä ryhdytään tekemään useimmissa kunnissa. Selvityksen mukaan niissä kunnissa, joissa on kehittämishohjelma, tehdään yleisemmin poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi, ja niissä on myös rakennettu enemmän pyöräteitä 2000-luvun aikana kuin muualla.

Pyöräilyn ja kävelyn kehittämishohjelmien laatiminen tai kulkumuotojen ottaminen vahvasti mukaan liikenteen kokonaistrategiaan on toivottava kehityssuunta. Ohjelmat ja strategiat tulee laatia laajapohjaisella yhteistyöllä, ja vaikuttavuuden kannalta on myös tärkeää, että ne viedään poliittisen päätöksentekoprosessin läpi. Samalla voidaan päätöksentekijöille osoittaa, että pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden kehittäminen on kunnille kannattava investointi.

Pyöräilijä ja kävelijä eivät kulje käsi kädessä strategiatasollakaan

Sanasta kevyt liikenne ollaan luopumassa, mikä on hyvä kehitys, sillä se auttaa hahmottamaan pyöräilyn ja kävelyn kahtena eri liikennemuotona. Kuitenkin näyttää siltä, että termi on osittain vain korvattu käsitteellä "kävely ja pyöräily". Edelleen kulkutapoja käsitellään Suomessa liikaa samassa nipussa. Ne tulee erottaa jo strategiatasolla ja tehdä molemmille omat kehittämishohjelmat, sillä kulkutapojen tavoitteet eroavat toisistaan.

Toisaalta on huomattava, että kävelyllä ja pyöräilyllä on myös paljon yhteistä. Molemmat ovat sosiaalisia kulkutapoja, joiden käyttäjät voivat liikenteessä nähdä toisensa kasvokkain, ilman erottavaa tuulliasia. Muista liikkumisryhmistä poiketen sekä pyöräilijät että kävelijät voivat pysähtyä juttelemaan vastaan tulijan kanssa, istahtaa puistonpenkille kesken matkan tai vieraila kätevästi reitin varrella olevissa liikkeissä. Pyöräilijät ovat kävelijöiden ohella kaupunkielämän kannalta tärkein liikkujaryhmä. On tärkeä nähdä kulkutapojen samankaltaisuudet nimenomaan kaupunkielämän kannalta mutta nähdä myös niiden erot liikennemuotoina. Liikennejärjestelmän strategiatasolla sekä liikenneympäristön rakentamisessa pyöräilyn ja kävelyn tavoitteet ovat erilaiset. Edistyneissä pyöräilykaupungeissa, kuten Kööpenhaminassa, ei tehdä enää erillistä pyöräilystrategiaa, vaan kaikki ajoneuvoliikennemuodot on sisällytetty yhteiseen liikennestrategiaan. Lisäksi A Metropolis for People -visiossa on erikseen kävelyn edistämiseksi asetettu selkeät tavoitteet.



2

2

Pyöräilyllä ja kävelyllä on paljon yhteistä. Ne ovat sosiaalisia kulkutapoja ja kaupunkielämän kannalta tärkeimmät liikkujaryhmät. Kuitenkin liikennemuotoina ne ovat erilaisia ja niiden vaatimukset liikenneympäristön kannalta poikkeavat toisistaan. Vilkkailta ja kapeilla väylillä, kuten keskustoissa, pyöräily ja kävely tulisi erotella.

Liikennejärjestelmä tulee nähdä kokonaisuutena

Kokonaiskuvasta liikkeelle

Geneven kaupungin liikennesuunnittelija sai 1990-luvun alussa tehtäväksi suunnitella 100 kilometriä pyöräilyverkkoa kaupunkiin. Tehtävänanto oli mielenkiintoinen mutta osoittautui mahdottomaksi. Tarkoituksenmukaista ja laadukasta pyöräilyverkkoa ei pystynyt toteuttamaan puuttumatta koko liikennejärjestelmään, erityisesti autoliikenteeseen. Myös Suomessa törmätään samaan ongelmaan: liikennejärjestelmää käsitellään kovin vähän kokonaisuutena. Autoliikennettä, joukkoliikennettä sekä pyöräilyä ja kävelyä pyritään edistämään tai rajoittamaan usein toisista kulkutavoista irrallaan. Palapelin kokonaiskuvan täytyy olla selkeä. Eri liikennemuotoja on katsottava liikennejärjestelmätasolla kokonaisuutena.

Tehokas auto- ja joukkoliikenne

Autoilun tehostaminen tarkoittaa sitä, että turha autolla ajaminen minimoidaan. Pyöräilystä, kävelystä ja joukkoliikenteestä täytyy tehdä kilpailukyisiä kulkumuotoja, jotta ihminen käyttää niitä entistä herkemmin auton sijaan. Henkilöautolla liikumista on samalla rajoitettava tai vaikeutettava tietyillä vyöhykkeillä. Toisaalta autoliikenteen pääväylien tulee olla tarkoituksenmukaisia niin, että autolla kannattaa kiertää niiden kautta. Ohjaaminen pääväylille täytyy järjestää hyvin, jotta liikenne alemmipitasoisilla kaduilla vähenee. Ennen kuin kävelypainotteisia alueita voi rakentaa, pitää autoliikenteen uudelleen ohjaaminen suunnitella ja järjestää.

Isommissa kaupungeissa keskustan läpiajo on syytä kieltää ja ohjata autot keskustan kehäväylille. Keskustaan tulevaa autoliikennettä tulee vähentää tehokkailla Park and Ride -ratkaisuilla. Jokaisen sisääntulotien varressa tulee olla korkeatasoiset pysäköintialueet, joista on helppo jatkaa matkaa joukkoliikenteellä. Muutenkin koko kaupungin pysäköintijärjestelmä täytyy järjestää tehokkaasti niin, että turhalta pysäköintiruutujen etsimiseltä vältytään. Pienemmissä kunnissa keinot eivät ole yhtä järeät kuin isommissa kaupungeissa, mutta niissäkin on syytä pohtia keinoja, miten keskustaa voidaan rauhoittaa ja autoliikennettä vähentää. Pienempiä keskustojakin on mahdollista saada viihtyisimmiksi lisäämällä kävelypainotteisuutta ja rakentamalla autottomia tiloja, joissa ihmiset voivat viettää aikaansa.

Joukkoliikenteen toimintamahdollisuudet vähenevät kaupunkikoon pienentyessä. Näin ollen pienissä kaupungeissa ja kunnissa ei ole luontaisia edellytyksiä järjestää sisäistä joukkoliikennettä. Kuitenkin Suomessa on monia kaupunkiseutuja, joissa joukkoliikenne on yksi selkeä vaihtoehto henkilöautolle. Joukkoliikenteen kilpailukyky on myös parannettu monissa kaupungeissa selkeällä suunnittelulla. Suurimmat puutteet joukkoliikenteessä liittyvät käyttäjäystävällisyyteen. Järjestelmä toimii vakioasiakkaille, mutta satunnaisen käyttäjän ei ole helppo käyttää joukkoliikennevälineitä. Matkustajainformaatio pysäkeillä on usein puutteellista ja linjastot saattavat olla vaikeasti hahmotettavia. Runkolinjat eivät vie aina suoraan kohteeseen vaan saattavat mutkitella haittaavasti.



Matalaresoluutioinen versio!

Pyöräily ja kävely eivät vielä ole osa liikennejärjestelmää

P yöräily ja kävely eivät ole saaneet Suomessa tasa-arvoista asemaa auto- ja joukkoliikenteen kanssa. Erityisesti pyöräilyn suunnitteluun ei ole käytetty samanlaisia resursseja kuin muiden liikennemuotojen kohdalla. Valitettavan usein pyöräilyn suunnittelu tarkoittaa jalkakäytävän merkitsemistä Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie -liikennemerkillä. Risteysuunnittelua täytyy erityisesti pyöräilyn näkökulmasta terävöittää nykyisestä. Vakavista pyöräily- ja jalankulkuonnettomuuksista ylivoimaisesti suurin osa tapahtuu risteyksissä, minkä vuoksi niiden uudelleen suunnitteluun ja toteuttamiseen on syytä käyttää resursseja nykyistä enemmän. Myös paremmalle pyöräpysäköinnille sekä matkan alku- että loppupisteessä on usein tarvetta.

Edistyksellinen maankäyttö lyhentää matkoja

A lankomaiden Groningenissa on toteutettu pitkään tiiviin kaupungin konseptia, minkä ansiosta kaupungin asukkaista yli 80 % asuu kolmen kilometrin säteellä keskustasta. Laadukkaan pyöräilyväylästä ja tasaisen maaston lisäksi sillä on suuri vaikutus siihen, että kaupungin sisällä jopa 60 % matkoista tehdään pyörällä. Suomessa maankäytön tiivistämisestä on viime vuosina painotettu, ja sitä on myös toteutettu monissa kunnissa. Kuitenkin edelleen näkee ratkaisuja, joissa asuinalueita suunnitellaan ja rakennetaan yli kymmenen kilometrin päähän keskustoista. Pienissä kunnissakin uusi asuinalue saattaa syntyä viiden kilometrin etäisyydelle. Se ei tue kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Tiivis ja hyvin suunniteltu maankäyttö lyhentää matkoja, mikä puolestaan lisää potentiaalia pyöräilylle ja kävelyille.

5

Suomessa liikennesuunnittelua on pitkään tehty ensisijaisesti autoliikenteen ehdoilla. Autoille on annettu paljon tilaa ja yhteydet on rakennettu sujuviksi. Pyöräily ja jalankulku on suunniteltu usein "sivutuotteena". Erityisesti pyöräilylaatu on kaukana eurooppalaisesta tasosta.

6

Groningenissa Pohjois-Alankomaissa on toteutettu tiiviin kaupungin konseptia vuosikymmenten ajan. Yli 80 % kaupunkilaisista asuu kolmen kilometrin säteellä keskustasta. Lyhyet matkat sekä tasainen maasto ja korkealaatuinen pyöräilyverkko mahdollistavat sen, että kaupungin sisällä jopa 60 % matkoista tehdään pyörällä.



5



6

Lisää laatua pyöräilyverkolle

Jos pyöräilyverkon kattavuutta tarkastellaan kartalla, Suomen olosuhteet näyttävät hyvältä. Pyöräilyväyliä on kiitettävästi. Pyöräilyväylien määrä ei kuitenkaan kerro paljoakaan pyöräilyn laatutasosta. Kuten edellä on todettu, pyöräilijä joutuu Suomessa käyttämään liikaa kävelylle suunniteltuja väyliä. Korkean laatutasoinen pyöräilyväylä on sellainen, jossa pyöräilijä voi ajaa kuin hidas auto. Väylien tulee olla vähintään yhtä korkeatasoisia kuin autoväylät: reunakiviä ei ole, pinta on tasainen, ajosuunnat ja väistämismahdollisuudet ovat selkeät, verkko on jatkuva ja systemaattinen, hierarkisuus on selkeä ja laatu on tasainen koko verkolla. Suomessa tulee ymmärtää entistä paremmin, että pyörä on ajoneuvo. Pyöräilijä ei ole kävelijä vaan hitaan ajoneuvon kuljettaja. Väylien ja risteysten suunnittelu ja toteuttaminen täytyy lähteä uudelta pohjalta. Erityisesti risteysten suunnitteluun on käytettävä resursseja enenevässä määrin.

Väyläsuunnittelun kolmikanta on väylän funktio, käyttäjät ja rakenteelliset ratkaisut. Väylän hierarkiatason ja käytön on oltava linjassa poikkileikkauksen kanssa. Suomessa tässä on ongelmia erityisesti pyöräliikenteen suhteen. Kahdella eri kadulla saattaa olla täysin samat rakenteelliset ratkaisut ja sama poikkileikkaus, vaikka niitä käyttävät eri kulkutavat. Esimerkiksi yhdellä kadulla saattaa olla jalkakäytävät molemmin puolin ajorataa, ja toisella kadulla toinen jalkakäytävästä on merkitty yhdistetyksi jalankulku- ja pyörätieksi. Poikkileikkaukset ovat täysin samat, mutta käyttäjäryhmät ovat erilaiset.

Pyöräilyinfrastruktuurin kehittämisessä yksi tärkeä osa on pysäköintiolosuhteiden parantaminen. Ihminen valitsee auton sijaan pyörän, jos sen käyttö on helppoa ja nopeaa. Siksi on panostettava siihen, että matkan alkupisteessä pyörä on kätevästi saatavilla. Taloyhtiöissä tulee olla selkeät ja turvalliset pyöräpysäköintimahdollisuudet, jotka ovat helposti saavutettavissa. Houtenin kaupungissa pyörien asukaspysäköintipaikat ovat ulko-ovien lähistöllä mutta autot täytyy jättää reilusti kauemmas. Se houkuttelee pyörän käyttöön. Myös määränpäässä, kuten keskustoissa, työpaikoilla, kouluissa, asiointikeskitymissä ja harrastuspaikoissa, pyöräpysäköinti tulee toteuttaa laadukkaasti ja tarkoituksenmukaisesti.

8

Pyöräilijä joutuu Suomessa ajamaan pääosin jalkakäytävätasoisilla väylillä. Erityisesti risteysten suunnitteluun on jatkossa panostettava. Kuvassa eroteltu pyörätie ei jatku risteuksen yli, vaan pyöräilijä joutuu tekemään mutkan ja ylittämään kadun kävelijöiden tapaan suojatietä pitkin.

9

Kööpenhaminassa pyöräilyväylien laatu on vähintään yhtä korkeatasoinen kuin autoväylillä. Reunakiviä ei ole, pinta on tasainen ja ajosuunnat ovat selkeät.



8



9

Kävely on oma lukunsa

Kävelykeskustojen kasvojenkohotus

Suomessa on rakennettu kävelykatuja jo 1960-luvulla, joskin ensimmäinen asemakaavalla vahvistettu kävelykatu on Yrjönkatu Porissa. Se avattiin vuonna 1977. Nykyään kävelykatuja on kymmenissä eri kaupungeissa, ja lisää tehdään koko ajan. Muutamissa kaupungeissa on isompia kävelykeskustoja, joissa autolla liikkumista on rajoitettu. Parhaimmat esimerkit olemassa olevista kävelykeskustoista PYKÄLÄ-projektin suomalaisissa kohdekaupungeissa löytyvät Oulusta, Jyväskylästä ja Porista. Myös Tampereen Hervantaa on kehitetty kävelypainotteiseen suuntaan. Kuitenkin Suomessa on edelleen paljon yksittäisiä kävelykatuja, jotka eivät joko liity kokonaisuuteen tai eivät muodosta yhtenäistä kävelyaluetta keskusta.

Autottomat kävelykeskustat ovat viihtyisiä, koska niissä ei ole melua. Liikkuminen on nopeaa ja helppoa, sillä autoliikenne ei luo estevaikutusta. Kaupasta toiseen voi kulkea ilman liikennevalojen ja katujen reunakivien tuomaa haittaa. Kävelykeskustojen liikenneturvallisuus on huippuluokkaa. Tällä hetkellä laajimmat kävelykeskittymät Suomessa löytyvät ostoskeskuksista. Samankaltaisilla periaatteilla voisi rakentaa myös kaupunkien keskustat ja osakeskukset. Niistä on hyvä kehittää mahdollisuuksien mukaan yhä vetovoimaisempia ostos- ja elämyskeskuksia.

Kaupunkitiloja Suomessa on viime vuosina kehitetty nopeutuvalla tahdilla. Toreja ja aukioita on pyritty parantamaan ja kaupungin viihtyisyyttä edistämään. Kehittämissä voi ottaa mallia Kööpenhaminasta, jossa on kiinnitetty huomiota siihen, miten ihmiset saadaan viihtymään pidempään kaupunkitiloissa. Ihmiset elävöittävät kaupunkia, tekevät siitä usein turvallisemman tuntuisen ja tuovat lisää ostovoimaa keskustan kauppoihin.

10

Suomen ensimmäinen virallinen kävelykatu on Yrjönkatu Porissa. Se avattiin vuonna 1977.

11

Kävelykeskustat ovat viihtyisiä, koska niissä ei ole autoliikenteen aiheuttamaa melua, päästöjä, estevaikutusta ja turvallisuusriskejä. Kuva on Saksan Freiburgista, jossa on yksi maailman suurimmista yhtenäisistä kävelykeskustoista.



10



11

Matalaresoluutioinen versio!

Kävely uhkaa jäädä jalkoihin

Usein ajatellaan, että keskustaan tullaan pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla ja perillä muututaan kävelijäksi. On kuitenkin huomattava, että myös kävely on yksi varteenotettava liikennemuoto liikkua kaupungissa muun muassa asuinalueelta keskuksiin. Siksi lähialueilta keskustaan on tärkeää järjestää hyvät kävelymahdollisuudet. Oikoreiitit kortteleiden ja puistojen läpi tai kävelysiltoja pitkin vesistöjen ja autoliikenteen pääväylien yli lisäävät kävelyn kilpailukykyä. Kävely on otettava huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa ja luotava sille mahdollisuudet. Geneven kaupunki on yksi edelläkävijöistä kävelymatkojen lisäämisessä. Siellä on selkeä päämäärä perustaa koko liikennejärjestelmä ensisijaisesti kävelylle. Kaupungin pinta-ala on pieni, joten maankäyttö on muodostunut tiiviiksi ja matkat ovat lyhyet. Tavoitteena on, että ihmiset käyttävät omia jalkojaan yhä enemmän työmatka- ja asiointiliikenteessä. Kaupungissa on suuret korkeuserot, joten kävely on tietyistä osista kaupunkia houkuttelevampi kulkumuoto kuin pyörä. Myös Suomessa on entistä enemmän nähtävä kävely osana liikennejärjestelmää ja kohdeltava sitä omana erityisenä kulkumuotonaan.

Puistot osaksi kävelyverkkoa

Suomen kaupunkirakentamisessa on osattu arvostaa puistoja. Kaikkea ei ole rakennettu täyteen. Monia puistoja on hoidettu vuosikymmenten ja jopa vuosisatojen ajan kauniina virkistyspaikkoina, ja osa puistoista on viime vuosina saanut uuden loiston. Yksi haaste Suomessa on liittää puistot osaksi kävelyjärjestelmää ja kaupunkielämän mahdollisuuksia. Puistojen läpi voi ohjata kävelyteitä, ja joskus on hyvä tehdä puistokäytävistä suoria oikoteitä kävelijöille. Suomen kaupungeissa on mahdollista kehittää puistoja entistä monipuolisemmin kaupunkitiloiksi, joilla on selkeä tarkoitus. Voidaan tehdä esimerkiksi liikuntapuistoja, joissa on hyvät lenkkeilymahdollisuudet, ulkoilmakuntosali ja uudenaikaisia pelialueita. Hyvin suunniteltuna nämä toimivat myös talviolosuhteissa. Myös erilaisia taide- ja kulttuuripuistoja, monipuolisia leikkipuistoja, vesipuistoja ja hiljaisuuden putarhoja voi toteuttaa.

12

Oulu on edelläkävijä Suomessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Pikisaaresta pääsee Kauppatorille suoraan jalankulku- ja pyöräilysiltaa pitkin, kun autolla täytyy kiertää useita kilometrejä.

13

Genevessä on päämääränä, että kaupungin liikennejärjestelmä perustuu kävelyn. Lähiasuinalueilta keskustaan on suorat ja laadukkaat kävelyväylät, ja keskustan sisälle on tehty muun muassa siltojen avulla hyvät ja nopeat kävely-yhteydet eri alueiden välille.



12



13

Herätys talvihorroksesta

Talvihoito maailman huipulle

Suomen kaltaisessa maassa talvikunnossapidolla voidaan vaikuttaa oleellisesti koko vuoden pyöräily- ja kävelymääriin. Suomessa on tietoa ja taitoa pitää väylät auki ja torjua liukkaita, mistä on osoituksena se, että maassamme pääsee liikkumaan ympäri vuoden eri kulkutavoilla. Kiihtoteiden hoito lentoasemilla on esimerkiksi, ja lentoliikenne toimii myös äärimmäisissä talviolosuhteissa. Pyöräteiden ja jalkakäytävien talvikunnossapidossa sekä lumilogistiikassa on kuitenkin vielä parannettavaa. Määrärahat ovat puutteelliset, järjestelmä on vajavainen ja myös asenteissa tuntuu olevan korjattavaa. Väyliä suunnitellaan liikaa kunnossapidon ehdoilla, vaikka kunnossapidon tulisi sopeutua liikenneympäristön asettamiin vaatimuksiin. Vaatimus on usein, että pyöräily- ja kävelyväylät täytyy saada hoidettua samalla kalustolla kuin autoliikenteen kadut. Prioriteettijärjestyksen tulisi kuitenkin olla toinen. Kunnossapitokalusto pitäisi hankkia väylien mukaan, joskin väylien rakenteellisia ratkaisuja suunniteltaessa talvihoidon vaatimukset lumitiloineen täytyy huomioida. Lumilogistiikka tulee ottaa huomioon jo maankäytön suunnittelussa, jossa varataan tila alueellisille lumenvarastointipaikoille. Suomessa on potentiaalia kehittyä maailman johtavaksi talvikunnossapidon osajajaksi. Mahdollisuudet on syytä hyödyntää entistä paremmin.

Kaupungeissa on eroja talvikunnossapidon laadussa. Joissakin kaupungeissa lumiraja, joka saa aurat liikkeelle, on 2 cm. Monissa kaupungeissa se on 5 cm. Parhaissa pyöräily- ja kävelykaupungeissamme pyöräille on määritelty oma talvikunnossapitoluokitukset, mutta osassa kaupungeista luokka määräytyy rinnalla kulkevan kadun mukaan. Vaikka alemmpitasoisen kadun vierellä kulkee pyöräilyn pääväylä, talvikunnossapito tehdään alemman tason mukaan. Yksi ongelma saattaa syntyä alueellisista kunnossapitosopimuksista eri urakoitsijoiden kanssa. Toinen urakoitsija hoitaa tehtävän moitteettomasti, kun seuraavan alueen vastuullinen toimija tekee tehtävänsä hitaammin ja suurpiirteisemmin. Tällöin laatutaso vaihtelee saman väylän eri kohdissa. Pyöräilyn ja kävelyn pääväylien osalta yksi vaihtoehto on miettiä väyläkohtaisiin sopimuksiin siirtymistä.

14

Hyvä talvihoito mahdollistaa ympärivuotisen pyöräilyn. Jyväskylässä auruskalusto lähtee liikkeelle, jos lunta on satanut 2 cm tai enemmän.

15

Pyöräiteillä lumi pitäisi aurata pois mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti väylän pinta myöten. Tällöin vältetään sohjokerroksen muodostuminen keväisin, mikä tekee pyöräilyn välillä mahdottomaksi. Kuva on Oulusta, joka on Suomen kärkitasoa myös talvipyöräilyssä.



14



15

Matalaresoluutioinen versio!

Väyliä laatutasoeron voi huomata myös eri taloyhtiöiden kohdalla. Kiinteistönomistajat ovat vastuussa jalkakäytävien hoitamisesta, mikä aiheuttaa kirjavuutta laatutasoon. Toisen tontin kohdalla ei pahimmassa tapauksessa tehdä talvikunnossapitoa ollenkaan, kun viereinen kiinteistönomistaja hoitaa velvollisuutensa niin kuin pitääkin. Pyöräteiden kunnossapitovastuu on kunnilla, mikä aiheuttaa toisinaan epätietoisuutta vastuukäytännöissä. Se saattaa johtaa siihen, että talvihoitoa pidetään talouden pelinappulana. Talvella saatetaan kieltää pyöräily yhdistetyillä väylillä, jotta kaupungin ei tarvitse hoitaa niitä. Suomessa on syytä pohtia poikkeamista yleiseurooppalaisesta käytännöstä niin, että kunta hoitaisi koko katualueen talvikunnossapidon, vähintään keskusta-alueilla. Näin laatutaso pysyisi tasaisena.

Monilla kävelykaduilla on sulanapitojärjestelmä, joka pitää kadun turvallisena ja miellyttävänä kävellä myös talvella. Liukkaudentorjuntainnovaatioita kaivataan myös kävelykeskustojen ulkopuolisille alueille. Yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet aiheuttavat ongelmia liukkaudentorjunnan suhteen, sillä samat keinot eivät välttämättä ole sopivia pyöräilijöille ja kävelijöille. PYKÄLÄ-kaupungeissa toteutetussa kyselyssä tuli esiin toive, että jalkakäytävillä voisi myös liikkua potkukelkalla tai vetää pulkkaa. Se tarkoittaa osittain hiekoittamatonta pintaa jalkakäytävälle. Pyöräilijälle paras väylä on sellainen, jolla liukkaus on torjuttu tehokkaasti ja lumi aurattu mahdollisimman hyvin pintaan myöten. Tällöin ei suoja-äkillä synny vaarallista sohjokerrosta. Jalkakäytävälle sopii teräsväsymäinen hiekoitusseppi, mutta pyöräväylille se ei ole hyvä, koska se puhkoo pyöränrenkaita. Pyöräväylillä voisi tutkia suolaliuoksen ja harjauksen sopivuutta, mutta jalankulkuväylillä suola ei tule kyseeseen.



16

Kaupunkitilat talviunilla

Suomen kaupungeissa ei ole kaikilta osin hyödynnetty talven tuomia mahdollisuuksia. Kauniit aukiot ja torit saattavat olla lumenkaatopaikkoina, ja puistoissa komeilevat "Ei talvikunnossapitoa" -kyltit. Tietenkin talvi tuo monenlaisia haasteita muun muassa kaupunkielämän, liikenteen, lämmityksen, vesihuollon ja talouden suhteen. Talvikunnossapito lumen kuljettamisineen kuormittaa kuntien taloutta. Näin ollen talvella pätevät eri lainalaisuudet kuin kesällä. Kuitenkin talvi luo paljon mahdollisuuksia, joita Suomen kaupungit voisivat hyödyntää entistä paremmin. Innovatiivisuutta löytyy muun muassa Helsingissä, jossa jäädytetään talvisin luistinrata kansainväliseen malliin Rautatien torille. Eri kaupungeissa on ravintoloita, jotka pitävät talviterassia lämpölamppuineen, huopineen ja porontaljoineen. Muitakin esimerkkejä talvitunnelman hyväksikäytöstä löytyy, mutta lisää luovuutta, talven kauneuden hyödyntämistä ja innovaatioita Suomen kaupungeissa voisi peräänkuuluttaa. Myös turismiin tulee uutta potkua, jos maailmalla kuuluu viesti vetovoimaisista suomalaisista talvikaupungeista.

16 & 17

Monet kaupunkitilat Suomessa vaipuvat talviunille. Talvi tarjoaa mahdollisuuksia, joita maassamme voisi hyödyntää entistä paremmin. Voisiko Suomi olla vetovoimainen talvimaa – muutenkin kuin Lapin osalta?



17

Liikkumisen ohjaukseen ja seurantaan lisää resursseja

Käyttäjien aktivointi väylille

Eurooppalaisissa esimerkkikaupungeissa on tehty pitkään korkeatasoista pyöräilyn ja kävelyn markkinointia. Eri käyttäjäryhmiä, kuten koululaisia, opiskelijoita, vanhuksia ja työmatkalaisia on aktivoitu lihasvoimaiseen liikkumiseen. Erilaiset kohderyhmäkampanjat sekä uusien ratkaisujen uutisointi ovat tuottaneet tulosta. Työpaikat ovat olleet mukana markkinoinnissa esimerkiksi tarjoamalla työmatkapyöräilijöille etuuksia. Ihmisiä on houkuteltu kävelemään ja pyöräilemään myös jakamalla tietoa viihtyisistä reiteistä sekä tarjoamalla palveluja. Monissa kaupungeissa on pyörän pumppauspisteitä, huoltopalveluja sekä korkeatasoista reitti-informaatiota karttoina, Internet-palveluina ja mobiilisovelluksina. Myös pyörien vuokraus- ja lainausjärjestelmiä on kehitetty.

Suomessa on viime vuosina suuntauduttu yhä enemmän liikkumisen ohjaukseen liittyvien palvelujen tuottamiseen. Kaupungeissa on kartta- ja Internet-palveluja, ja myös kaupunkipyöräjärjestelmiä on otettu käyttöön. Monipuolisen pyöräkeskuksen suunnittelu on Helsingissä hyvässä vauhdissa. Pyöräilyn ja kävelyn markkinointia Suomessa ovat tehneet usein pyöräilyjärjestöt ja muut organisaatiot. Erilaisia paikallisia ja valtakunnallisia kampanjoita on ollut pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tulevaisuudessa Suomessa tulee ohjata lisää varoja markkinointiin ja muuhun edistämistyöhön myös kaupungeissa ja valtion tasolla. Vaikka maassamme on parannettavaa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteissa, mahdollisuudet lihasvoimaiseen liikkumiseen ovat kuitenkin olemassa. Ihmisiä on tärkeä aktivoida siihen.

Tilastointijärjestelmää tarvitaan

Pyöräilyn seuranta, tilastointi ja palautteen kerääminen Suomessa on heikolla tasolla. Se käy ilmi myös Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksestä. Sen mukaan seuranta tehdään alle viidesosassa kunnista, ja useimmat kunnat ottavat kulkutapaosuutensa suoraan valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta. Pyöräilyn osuus on tiedossa vain neljäsosassa kunnista, ja niissäkin viimeisimmät tiedot ovat useita vuosia vanhoja. Kunnissa, joissa seurataan pyöräily- ja kävelymääriä, laskenta- ja tilastointitavat poikkeavat toisistaan. Yhtenäinen järjestelmä puuttuu, minkä vuoksi lukemat eivät ole täysin vertailukelpoisia.

Seuranta ja tilastointi ovat kaiken systemaattisen kehittämistyön lähtökohta, minkä vuoksi niihin täytyy panostaa kunnissa ja valtakunnan tasolla. Ellei pyöräilijöiden ja kävelijöiden määrää tiedetä, on mahdotonta asettaa määrällisiä tavoitteita kulkutapojen edistämiseksi. Tällöin kaupunkistrategiassa mahdollisesti asetetut tavoitteet pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseksi jäävät huonosti todennettaviksi.



18

18

Alle viidesosassa Suomen kunnista laskeetaan pyöräilijämääriä, ja kävelylaskentoja tehdään vielä harvemmin. Joihinkin kaupunkeihin on asennettu pyöräbarometrejä, jotka kertovat pyöräilijöiden määrän vuorokaudessa ja vuodessa. Samalla barometri on hyvä pyöräilyn markkinointiväline. Kuva on Tampereen Puutarhakadulta.

19

Pyöräilyn ja kävelyn markkinointia tehdään monin eri tavoin eurooppalaisissa esimerkkikaupungeissa, kuten Kööpenhaminassa. Myös Suomessa erilaiset kampanjat ja liikumisen ohjausmenetelmät ovat lisääntyneet.

Matalaresoluutioinen versio!

