

Järvenpää-Kerava-Tuusula -seutu

kevät 2007



Sisällys

SISÄLLYS.....	2
ALKUSANAT	4
1 BYPAD-MENETELMÄ	5
1.1 Mikä BYPAD?	5
1.2 BYPAD-menetelmän historia	5
1.3 BYPAD-menetelmän filosofia ja käytäntö	6
2 TIETOA JÄRVENPÄÄ-KERAVA-TUUSULA - SEUDUSTA	8
2.1 Kuvaus seudusta	8
2.2 Liikenne ja pyöräily seudulla	9
2.3 Pyöräily erilaisissa ohjelmissa	10
2.3.1 Valtakunnallinen tavoite	10
2.3.2 KUUMA-yhteistyö	11
2.3.3 Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään–Riihimäenseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - KEHYLI	11
2.4 Järvenpään kestävän kehityksen suunnitelma - JÄRKEVÄ	12
2.5 Seudun yhteinen pyöräilykartta	13
2.6 Pyörämäärien laskenta	14
2.7 Virkistyspyöräily ja pyörämatkailu	15
2.8 Keravan kestävän liikenteen mallikuntatoiminta	16
2.9 Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat	17
3 ARVIOINNIN TULOKSET	19
3.1 Pistelaskenta	19
3.2 Kokonaistulos	19
3.3 Arviointiryhmässä käyty keskustelu	20
4 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	22
4.1 Seudullisen yhteistyön organisointi	22
4.2 Varsinaiset toimenpiteet	22
4.2.1 Pyöräilykartan säännöllinen päivittäminen	22

4.2.2 Käyttäjäpalaute internetissä	22
4.2.3 Seudullinen pyöräilyfoorumi	23
4.2.4 Liityntäpyöräilyn kehittäminen	23
4.2.5 Alikulkujen turvallisuuden parantaminen	24
4.2.6 Kevyen liikenteen verkkosuunnitelmien yhteensovittaminen	24
4.2.7 Viitoitussuunnitelma	24

LIITTEET.....25

LIITE I: KYSELYN TULOKSET KYSYMYKSITTÄIN26

**LIITE II: TULOKSET JA ARVIOINTIRYHMÄSSÄ KÄYTY
KESKUSTELU.....28**

LIITE III: ARVIOINTIRYHMÄN KOKOONPANO37

LIITE IV: BYPAD-SEMINAARI HYVINKÄÄLLÄ 18.4.41

Alkusanat

Pyöräily on tärkeä liikennemuoto, jolla voidaan tehostaa liikennejärjestelmän toimivuutta. Se on ympäristöystävällistä ja tehokasta. Pyöräily on myös erinomaista liikuntaa. Se on virkistysmuoto, joka sopii niin lyhyisiin rentoutumishetkiin kuin pitempäänkin lomailuun. Siksi pyöräilyn tehostamisen pitää olla yhteispeliä.

Tässä projektissa pyöräilyä edistetään seudullisesta näkökulmasta. Kolme kuntaa, Järvenpää, Kerava ja Tuusula, ovat ottaneet yhteisen polkaisen pyöräilyn edistämiseksi seudulla.

BYPAD on kansainvälinen menetelmä, jonka avulla kootaan yhteen eri näkökulmia pyöräilypolitiikkaan. Tämä projekti lienee ensimmäinen kerta seudulla, kun päättäjät, käyttäjät ja virkamiehet pohtivat pyöräilyn edistämistä yhdessä.

Projektin työryhmässä toimivat suunnitteluinsinööri Jere Keskinen Järvenpään kaupungista, liikenneinsinööri Marko Mäenpää Keravan kaupungista ja liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso Tuusulan kunnasta. Konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy, jossa projektipäällikkönä diplomi-insinööri Mari Päätaalo sekä MMM Lauri Virrankoski.

1 BYPAD-menetelmä

1.1 Mikä BYPAD?

Lyhennelmä "BYPAD" tulee sanoista **BicYcle Policy AuDit**. Menetelmän tarkoituksena on löytää nykyiset heikkoudet ja vahvuudet ja etsiä entistä parempia toimintatapoja ja keinoja pyöräilyn edistämiseen.

Menetelmä perustuu itsearviointiin. Projektissa toimii arviointiryhmä, joka täyttää itsenäisesti kyselylomakkeen. Kyselyn tulokset kootaan ja analysoidaan. Arviointiryhmä kokoontuu keskustelemaan tulosten pohjalta.

BYPAD-kyselylomake perustuu parhaista käytännöistä oppimiseen. Kyselylomakkeessa on kuvattu kehitystasot. Kehitystasojen kuvaukset on muodostettu kuvaamalla toimintamalleja eri Euroopan maista. Ehdotettuja toimintatapoja soveltamalla voidaan pyöräilypolitiikkaa saada paremmalle tasolle.

Seudullinen kyselylomake sisältää 22 kysymystä.

1.2 BYPAD-menetelmän historia

BYPAD sai alkunsa tutkimusprojektista 1999 – 2001. Tuolloin arvioitiin seitsemän keskieuropalaista kaupunkia. Tämän jälkeen BYPAD-menetelmä on ollut käytössä noin 60 eurooppalaisessa kaupungissa. Suomessa on arvioitu kuusi kaupunkia: Helsinki, Hyvinkää, Tampere, Turku, Espoo ja Jyväskylä.

BYPAD Platform -projekti alkoi vuoden 2006 alussa. Sen tavoitteena on edelleen levittää menetelmää uusiin EU-maihin ja kehittää menetelmää myös seudulliseen käyttöön. Tavoitteena on, että projektin lopussa Euroopassa on noin sata BYPAD-kaupunkia ja kolmisenkymmentä BYPAD-seutua. BYPAD Platform -projektissa on mukana 22 maata.

Projektin eurooppalainen rahoittaja on Intelligent Energy Europe – toimisto, jonka tavoitteena on energiatehokkuuden edistäminen, uusien ja uusiutuvien energialähteiden tutkiminen ja energiatehokkaan liikenteen edistäminen.

"Seudut" ovat eri Euroopan maissa hyvinkin erilaisia. Monissa Euroopan maissa seutu ("county") on merkittävä hallinnon taso, jolla on omat vahvat päätöksenteko- ja toimeenpanorakenteensa. Suomessa ei ole vahvaa hallinnollista seuturakennetta. Tässäkin projektissa tarkastellut "seudut" ovat löyhiä kuntien yhteenliittymiä, joilla on yhteisiä tavoitteita. Oletus vahvasta seututason toimijasta näkyy kyselyssä, vaikka sitä onkin muokattu suomalaisiin olosuhteisiin. Tämän projektin tavoitteena ei ole suomalaisen aluehallinnon muuttaminen, vaan yhteistyön lisääminen niissä asioissa, joissa se parantaa kuntien toimintamahdollisuuksia ja/tai säästää kustannuksia.

1.3 BYPAD-menetelmän filosofia ja käytäntö

BYPAD:ssa pyöräilypolitiikka mielletään jatkuvaksi prosessiksi, jossa organisaation kehittäminen ja parantamistoimenpiteet nivoutuvat toisiinsa. BYPAD:ssa pyöräilypolitiikka jaetaan kolmeen osa-alueeseen: arviointiin, suunnitteluun ja toimintaan. Nämä osa-alueet sisältävät 9 moduulia. Kuvassa 1 näkyvät osa-alueet ja moduulit.



Kuva 1. BYPAD-ajattelun mukaiset yhdeksän moduulia, jotka jakautuvat kolmeen osa-alueeseen: arviointiin, suunnitteluun ja toimintaan.

BYPAD-arvioinnin yleinen kulku käy ilmi kuvasta 2. Tehtävää varten koottu arviointiryhmä vastaa kyselyyn. Ulkopuolinen auditoija kokoaa tulokset ja arviointiryhmä kokoontuu keskustelemaan kyselyn pohjalta. Keskustelussa käydään läpi erityistä mielenkiintoa nostattavat tulokset; tällaisia ovat esimerkiksi ne kysymykset, joista vastaajat ovat olleet huomattavan erimielisiä.

Keskustelu painottuu usein uusien ideoiden kehittelyyn ja tulokseksi toivotaankin realistista listaa pyöräilypolitiikan parantamiseen tähtäävistä toimenpide-ehdotuksista. Auditoija kokoaa kyselyn ja keskustelun sadon raportiksi kunnan tai seudun viranomaisia edustavan työryhmän tuella.

Arviointiryhmä kootaan siten, että edustettuina ovat seuraavat kolme näkökulmaa:

Päätäjät

- (Poliittisesti valitut) päättäjät, esimerkiksi kaupungin valtuutetut, hallituksen tai lautakuntien edustajat tai seudulliset päättäjät

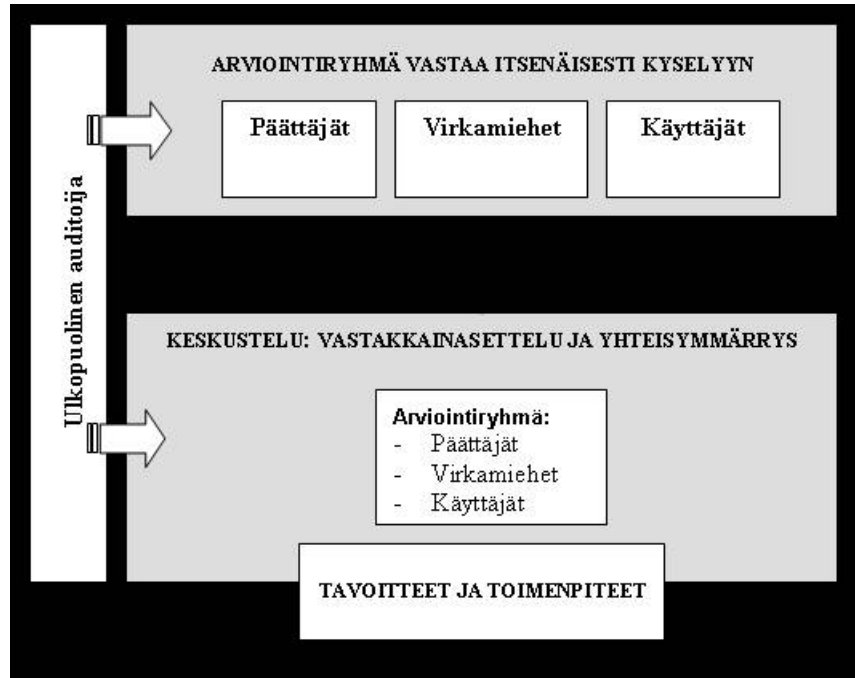
Viranhaltijat

- Toimijat, joiden työhön julkishallinnossa pyöräily kuuluu: liikenneinsinöörit, suunnittelijat, liikuntatoimen suunnittelijat, kaavoitusarkkitehdit jne.

Käyttäjät

- Paikalliset pyöräily-yhdistykset
- Yhdistykset, joiden tavoitteisiin pyöräily kuuluu muuten esim. ympäristöyhdistykset, kylä- tai kaupunginosayhdistys tms.
- Aktiiviset pyöräilijät

Järvenpää-Kerava-Tuusula -seudun arviointiryhmään kuului kuusi päättäjä, viisi virkamiestä ja kaksi käyttäjäjäsentä.



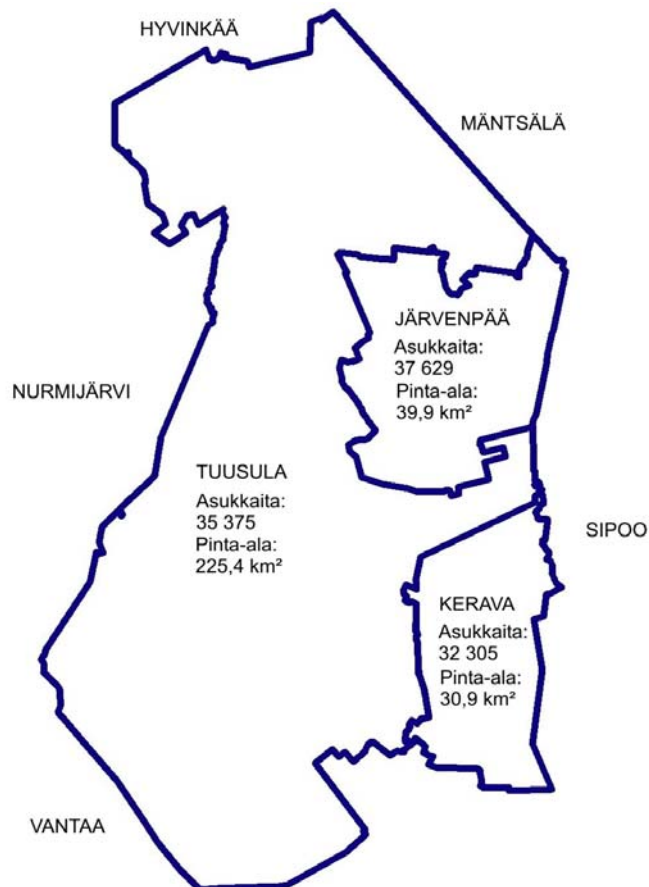
Kuva 2. BYPAD perustuu käyttäjien, virkamiesten ja päättäjien näkökulmien yhdistämiseen.

2 Tietoa Järvenpää-Kerava-Tuusula -seudusta

2.1 Kuvaus seudusta

Järvenpää, Kerava ja Tuusula ovat keskisen Uudenmaan kuntia. Etenkin Kerava ja Järvenpää sekä Tuusulan asutuskeskuksista Jokela ovat kaupunkimaista, tiivistä radanvarsi-asutusta. Ne muodostavat kaupunkimaisen radanvarsi-alueen Keski-Uudellemaalle. Eteläinen Tuusula ja pääradan itäpuolella oleva Kellokosken taajama edustavat selvemmin henkilöautoiluun ja linja-autoliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta.

Alueen päävesistöt ovat runsaasta linnustostaan tunnettu Tuusulanjärvi ja Tuusulan, Järvenpään ja Keravan läpi virtaava Keravanjoki. Joen varrelle sijoittuva Lemmenlaakso Järvenpäässä on harvinainen, suojeltu lehtomaisema. Tuusulanjärven ympäristö on tunnettu taiteilija- ja kulttuurihistoriastaan. Tuusulan Rantatie on nimetty valtakunnalliseksi museotieksi.¹



¹ www.kuuma.fi

Alueen sijainti tarjoaa mahdollisuuden viihtyisään asumiseen. Uusia asukkaita pääkaupunkiseudulta houkuttelee väljä asuinympäristö, tontti-tarjonta ja maan edullisempi hinta. Lisäksi alueelle voidaan tehdä virkistysmatkoja pääkaupunkiseudulta.

Liikenne ja pyöräily seudulla



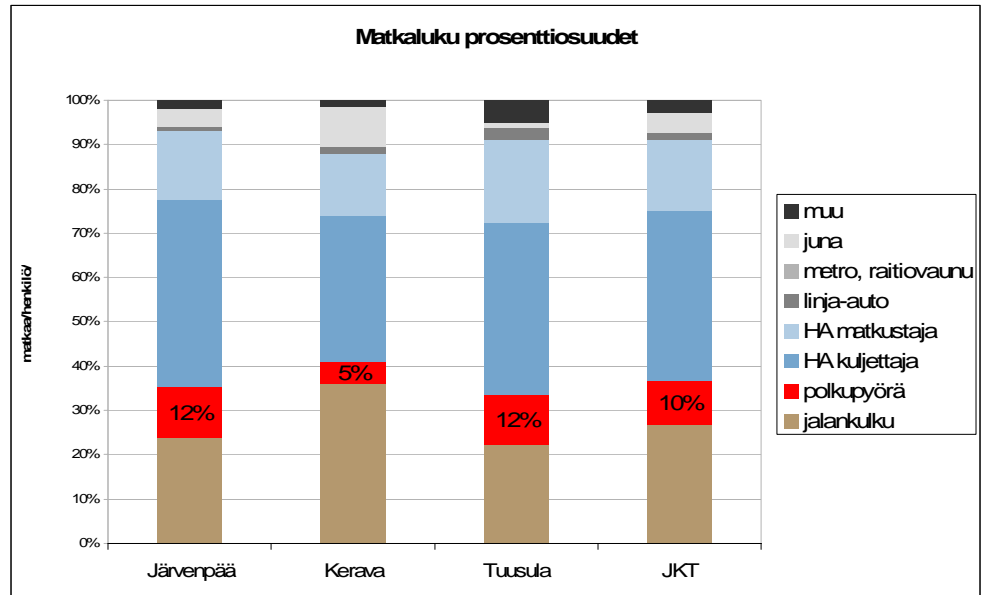
Kuva 3. Keravan rautatieasema täyttyy pyöristä myös joulukuun aamuna.

Henkilöliikennetutkimuksen² mukaan seudun asukas pyöräilee päivittäin keskimäärin 800 metriä. Suorite vaihtelee seudun kuntien välillä: Keravalainen pyöräilee päivittäin keskimäärin 400 metriä, kun Järvenpään ja Tuusulan keskiarvo on noin kilometrin. Keskimäärin pyörällä tehdään 0,3 matkaa vuorokaudessa; Tuusulassa ja Järvenpäässä 0,4 ja Keravalla 0,2 matkaa. Keravalla jalankulun osuus on erittäin merkittävä. Tämä johtuu lyhyistä välimatkoista. Kaikki keravalaisten tekemät matkat ovat lyhyempiä kuin järvenpääläisten tai tuusulalaisten tekemät matkat.

Keskimäärin 10 prosenttia seudun matkoista tehdään polkupyörällä.

Etenkin Keravalla ja Järvenpäässä pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteellä on keskeinen merkitys asukkaiden liikkumismahdollisuuksille. Pyöräily palvelee tärkeänä asemille suuntautuvan liityntäliikenteen muotona. Vilkkaimmat asemat ovat Kerava ja Järvenpää; lisäksi on kuusi pienempää asemaa tai seisaketta.

² *Henkilöliikennetutkimus 04-05*



Kuva 4. Pyörällä tehtyjen matkojen osuus päivän aikana tehdyistä matkoista.

2.2 Pyöräily erilaisissa ohjelmissa

2.2.1 Valtakunnallinen tavoite

Pyöräilyn lisääminen on liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteita. Strategia ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä” linjaa, että yksi liikennepoliittinen tavoite on kevyen liikenteen olosuhteiden, turvallisuuden, esteettömyyden ja terveyden parantaminen sekä kevyen liikenteen osuuden lisääminen ja liikenteen sosiaalisen tasa-arvoisuuden edistäminen.³

LVM:n Pyöräilypoliittisessa ohjelmassa⁴ pyöräilyn edistämiseksi asetettiin laadullinen ja määrällinen tavoite:

Laadullinen tavoite: Pyöräilyn laatu, houkuttelevuus ja turvallisuus paranevat ja pyöräilyn painoarvo yhteiskunnallisessa päätöksenteossa kasvaa. Pyöräilyn kilpailukyky henkilöautoon verrattuna paranee. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkaketju on sujuva ja turvallinen.

³ Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2000. Helsinki.

⁴ Uutta pontta pyöräilyyn. Ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001. Helsinki.

Määrällinen tavoite: Pyöräilyn määrä kaksinkertaistuu vuosien 1998-99 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyn turvallisuus paranee pitkällä aikavälillä yleisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti.

2.2.2 KUUMA-yhteistyö⁵

Järvenpää, Kerava ja Tuusula kuuluvat KUUMA-yhteistyösopimukseen. KUUMA-kumppanuus on kuuden Keski-Uudenmaan kunnan, yrityselämän ja oppilaitosten yhteistoimintaa. Seudun kuntien lisäksi kumppanuussopimuksessa ovat mukana Mäntsälä, Nurmijärvi ja Pornainen, jotka ovat rakenteeltaan väljempiä ja maaseutumaisempia kuntia.

Yhteistyön tavoitteena on kehittää aluetta kilpailukykyisenä ja omaleimaisena asuin- ja yritys ympäristönä sekä hoitaa kuntien tehtäviä yhdessä.

Kuuma-yhteistyölle on asetettu strategiset painopisteet, jotka ovat palveluyhteistyö, liikenne, maankäyttö sekä omistajapolitiikka ja edunvalvonta.

Liikenneyhteistyö keskittyy voimakkaasti joukkoliikenneasioihin. Tavoitteeksi on nostettu myös kevyen liikenteen väylien suunnittelu ja toteutus.

Maankäytön yhteistyön tavoitteena on kehittää kuntien yhdyskuntarakennetta taloudelliseksi ja toimivaksi, turvata viihtyisä asuminen, virkistysmahdollisuudet sekä hyvät yhteydet ja lähellä olevat työpaikka-alueet. Tavoitteena on yhteinen näkemys maankäytön ratkaisuisista KUUMA -alueella. Yleiskaavayhteistyötä varten KUUMA-kunnilla on oma ryhmä.

2.2.3 Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään–Riihimäenseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma - KEHYLI

Järvenpää, Kerava ja Tuusula ovat mukana KEHYLI-liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Suunnitelman piiriin kuuluvat lisäksi Nurmijärvi, Hyvinkää, Riihimäki, Hausjärvi ja Loppi.

KEHYLI oli pohja vuonna 2002 allekirjoitetulle aiesopimukselle, jossa sovittiin alueen liikenteellisestä kehittämisestä. Vuonna 2003 aiesopimusta päivitettiin ja vuonna 2005 tehtiin aiesopimuksen seurantaraportti.

Kevyt liikenne esiintyy liikennejärjestelmäsuunnitelmassa monin tavoin. Sen edistäminen on tärkeä tavoite ja se mainitaan tärkeänä keinona monen tavoitteen toteuttamisessa.

Yksi KEHYLI-alueen **strateginen kehittämisperiaate** on, että alue tarjoaa hyvän asuinympäristön. Suunnitelmassa tämä tarkoittaa liikennejärjestelmän osalta mm. tasokkaita paikallisia kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä, turvallista liikenneympäristöä, hyvää saavutettavuutta ja vähäisiä liikenteen aiheuttamia haittavaikutuksia.

Liikennejärjestelmän **yleistavoitteena** on mm: yhteistyö ja osallistuminen sekä ympäristö ja turvallisuus. *Yhteistyötä ja osallistumista* edistetään lisäämällä maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän suunnittelun

⁵ www.kuuma.fi

vuorovaikutusta. Lisäksi vahvistetaan kansalaisten ja hallinnon vuorovaikutusta suunnittelussa.

Ympäristöä ja turvallisuutta edistetään parantamalla mahdollisuuksia käyttää työmatkoilla joukkoliikennettä, kävelyä tai pyöräilyä. Melulle ja päästöille altistuvien määrää vähennetään. Nykyistä verkkoa hyödynnetään tehokkaasti ja liikennetarvetta vähennetään. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan.

Monet **osatavoitteista** edistävät joukkoliikennettä. Lisäksi tavoitellaan yhteistyön tiivistämistä maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen laajentamiseksi ja vakiinnuttamiseksi. Kuntakohtaista liikenneturvallisuustyötä halutaan aktivoida ja liityntäpysäköintimahdollisuuksia parantaa. Tämä tosin viitanee enemmänkin autoliikenteen pysäköintiin.

Suora pyöräilyyn liittyvä osatavoite on: ”Kevyen liikenteen pääverkon täydentäminen taajamissa, asuntoalueiden ja taajamien välillä sekä terminaaliyhteyksien osalta”.

Kärkitekijät kuvaavat liikennejärjestelmän ensisijaista painotusta, jonka avulla voidaan liikenteellisesti parhaiten tukea alueen valittua kehittämissuuntaa. KEHYLI listaa yhteensä kuusi kärkitekijää, joista yksi kuuluu:

”Täydennetään KEHYLI -alueen kävelyn ja pyöräilyn pääverkko turvallisesti maankäytön kasvun edellyttämässä laajuudessa”.

Kärkitekijää tarkennetaan näin:

”Kävelyn ja pyöräilyn toimintaympäristön turvallisuutta ja yhdistävyyttä parannetaan maankäytön kasvun aiheuttamien liikennetarpeiden ja liikenneturvallisuuden kasvavan merkityksen mukaisesti. Kehittämistoimenpiteet kohdistetaan pääväylien yhdistävyyttä ja turvallisuutta parantaviin kohteisiin. Investoinnit suunnataan sekä taajamiin että taajamien tulo-yhteyksiin. Toteutuksessa erityisenä painopisteenä on koulumatkojen turvallisuuden parantaminen. Kehittämistoimilla tuetaan myös seutuverkon muodostumista. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisen ja yhdistävän verkon toteutuminen edellyttää lisäksi tie- ja katuverkolla tehtäviä toimenpiteitä, kuten verkon jäsenöintiä, liikenteen rauhoittamistoimia ja terminaaliyhteyksien kehittämistä.”

2.3 Järvenpään kestävä kehityksen suunnitelma - JÄRKEVÄ⁶

JÄRKEVÄ on Järvenpään hallinnolle ja kuntalaisille suunnattu tietopaketti kestävästä kehityksestä. Se hyväksyttiin valtuustossa marraskuussa 2004.

Ohjelman laatimiseen on osallistunut noin 100 järvenpääläistä.. Mukana on ollut eri järjestöjen aktiiveja ja kaupungin työntekijöitä, mutta myös ihmisiä jotka eivät osallistu muutoin Järvenpään asioiden hoitamiseen.

Järvenpään kestävä kehityksen suunnitelman JÄRKEVÄN yhtenä tavoitteena on kasvattaa pyöräilyn, jalankulun ja joukkoliikenteen osuutta. Ohjelmassa on pitkä lista keinoja, joilla kevytliikenteen osuutta saataisiin lisättyä.

⁶ www.jarvenpaa.fi

- Houkuttelevat ja turvalliset kevyen liikenteen reitit.
- Luodaan kuntalaisille helppo tapa ilmoittaa kevyen liikenteen väylien ongelmista.
- Kaupunkiin perustetaan pyöräilijän itsepalvelupisteitä.
- Liukkaudentorjuntaa ja liukuesteiden käyttöä edistetään.
- Tehdään talvikaupunki -suunnitelma. Miten pulkkien, potkukelkkojen ja suksien käyttö onnistuu kaupungissa.
- Esteettömän jalankulkuympäristön luominen.
- Uutta rakennettaessa tulee aina ottaa huomioon ratkaisujen toimivuus liikkumisesteisten henkilöiden kannalta.
- Erillismääräraha liikuntaesteiden poistamiseksi.
- Matkanpituuksien kasvua hillitään maankäytön suunnittelulla. Pääsääntönä: pyöräillen, kävellen tai julkisilla kulkuneuvoilla perillä nopeammin kuin autolla.
- Jalan ja pyörällä helposti saavutettavien lähipalvelujen säilymistä ja kehittymistä tuetaan.
- Rakennusjärjestykseen ja kaavoihin lisätään määräys: 2 katettua pyöräpaikkaa/oletettu asukas ja 1 katettu pyöräpaikka/työntekijä.
- Pysäköintikustannukset pyritään irrottamaan erilleen asuntojen hinnasta ja kohdistamaan asukkaille, jotka autopaikkoja haluavat.
- Kaupunki käyttää polkupyörälähetettä mikäli mahdollista.
- Moottoriajoneuvojen nopeuksia pudotetaan pääsääntöisesti 10 km/t. Asuntokaduilla nopeus alenee 40 km:sta 30 km:iin tunnissa.
- Poikkeusolosuhteissa, esim. katutöiden aikana huolehditaan erityisesti kevyen liikenteen sujumisesta, myös pyörien säilytyspaikoista.
- Ajokieltojen noudattamisesta huolehditaan, esim. kääntyvillä puomeilla.
- Ryhdytään viettämään autotonta päivää 22.9.
- Hyödynnetään liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin-hankkeen mallikuntien kokemuksia ja ideoita
- Omassa toiminnassa suositaan pyöräilyä, kimppakyytejä ja suunnitellaan ajoreitit tarkoituksenmukaisiksi.
- Kouluissa voisi järjestää kilpailuja ja palkita luokat, joiden oppilaat tulevat kouluun jalkaisin tai pyörällä kypärä päässä.

2.4 Seudun yhteinen pyöräilykartta

Keravan, Järvenpään ja Tuusulan yhteistyönä tekemä pyöräilykartta antaa kokonaiskuvan kuntien kevyen liikenteen reiteistä. Kartasta löytyvät koko alueen pyöräilyreitit sekä kiinnostavia ja hyödyllisiä käyntikohteita ulkoilijalle, pyöräretkeilijälle sekä kulttuurinystävälle.

Kartan mittakaava on 1:35 000. Kartan kääntöpuolelle on keskusta-alueiden osasuurenokset sekä lisäksi liikennesääntöjä ja ohjeita pyöräilijälle.

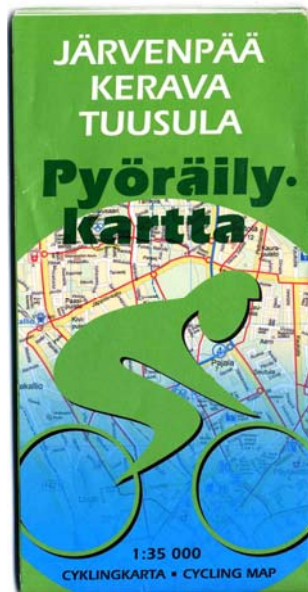
Pyöräilykarttaa jaetaan kuntalaisille maksutta kolmen kunnan toimipisteistä mm. kaupungin- ja kunnantaloilla, kirjastoissa ja liikuntapisteissä. Kartta löytyy myös internetistä kuntien sivuilta.

Kuntien edellinen yhteinen pyöräilykartta oli vuodelta 1994. Karttaa yritettiin päivittää kertaalleen vuosien 2003-2004 aikana, mutta työ jäi kesken. Toimeen tartuttiin uudelleen tammikuussa 2006. Tuolloin kuntien tekniset johtajat sopivat pyöräilykartan uudistamisesta. Tavoitteena pidettiin kartan julkaisua kesällä 2006. Kartta saatiin jakeluun kesäkuun toisella viikolla. Karttaa painettiin noin 42 000 kappaletta. Painos jaettiin tasan kolmen

kunnan kesken. Odotetun kartan menekki on ollut hyvä. Vuoden 2006 loppuun mennessä karttoja oli jo noudettu noin kolmannes.

Kartta on saatavilla myös internetistä. Koska aikataulu oli tiukka kartan internetjulkaisu toteutettiin yksinkertaisesti. Paperikartta pilkottiin kahdeksitoista A4-kokoiseksi palaksi, joita voi katsella ja halutessaan tulostaa.

Pyöräilyreitit löytyvät myöhemmin myös kuntien karttapalveluissaan tarjoamasta aineistosta, kun alueen opaskartta saadaan päivitettyä vuoden 2007 aikana.



Kuva 5. Järvenpää, Kerava ja Tuusula ovat julkaisseet yhdessä seudun pyöräilykartan.

2.5 Pyörämäärien laskenta

Seudulla ei suoriteta järjestelmällistä pyöräliikenteen laskentaa.

Valtakunnallisesti kevyen liikenteen laskentojen toteutus vaihtelee hyvin paljon. Tiehallinnon ja liikenne- ja viestintäministeriön raportin "Kevyen liikenteen määrien laskentajärjestelmän kehittäminen"⁷ mukaan kävelyä ja pyöräilyä koskevien tietojen tuottaminen tulee liittää nykyistä kiinteämmin osaksi muuta liikenteen perustilastointia sekä valtakunnallisesti että paikallisesti. Tietojen tulisi olla keskitetysti saatavilla, jotta niiden käyttö olisi tehokasta ja tarkoituksenmukaista. Raportissa esitetään, että kuntien ja tiepiirien tuottamat kevyen liikenteen laskentatiedot kerätään yhteen tietokantaan. Jotta laskentatietoa voidaan hyödyntää tehokkaasti, tarvitaan tiedolle ylläpitäjä. Valtakunnallisesti ylläpidetyn tietokannan avulla pystytään tuottamaan vertailukelpoista tietoa liikenteen kehityksestä ja määristä. Vuoden 2005 jälkeen asia ei ilmeisesti ole edennyt.⁸

⁷ Kevyen liikenteen määrien laskentajärjestelmän kehittäminen, Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki, 2005, LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JULKAISUJA 35/2005

⁸ Pekka Rätty, 2007

2.6 Virkistyspyöräily ja pyörämatkailu

Pyörämatkailu ja virkistyspyöräily ovat pyöräilyn muotoja, joilla saavutetaan muita kuin liikennesektorin tavoitteita. Pyöräily niin hyötyliikuntana kuin virkistyskeinona edistää asukkaiden terveyttä. Pyörämatkailu on elinkeino, joka mahdollistaa järvi- ja maaseutumaisemien tuotteistamisen.

Tuusulan järven ympärikierto on suosittu pyöräilyreitti. Tuusulan rantatien sivustolla markkinoidaan reittiä Tuusulan järven löytöretkenä. Sivulta löytyy reittiä markkinoiva artikkeli.⁹

TUUSULANJÄRVEN LÖYTÖRETKI

Uusimaa, Finland

Kulttuurillinen elämysreitti historiallisissa maisemissa > 24 KM

Tuusulanjärvi on 8 km pitkä ja melko kapea järvi, joka sijaitsee Tuusulan kunnan ja Järvenpään kaupungin alueella. Järven ympäri kulkee hyväkuntoinen kevyenliikenteen väylä, jota sekä paikalliset asukkaat että vierailijat käyttävät virkistystarkoituksessa. Maasto on melko tasaista muutamia mäkiä lukuun ottamatta. Reitti kulkee aidossa maalaismaisemassa kuitenkin välillä sukeltaen urbaaniin ympäristöön. Reitille voi liittyä mistä kohdasta tahansa. Järvenpäästä on mahdollista jatkaa suoraan Nordenskiöldin reitille Kela-keulan kautta Mäntylänselkään.



Lottamuseo

aika ajoin yleisökonserpteja. Kirkkotien päätyessä näkyy vasemmalla Tuusulan hallinnollisen keskus, Hyrylä. Siellä on

maisemissa ohittaen Lammas-kallion karjatilan, jonka pelloilla saattaa nähdä laiduntamassa Limousine-härkiä.

Kuva 6. Tuusulanjärven polkupyöräreittiä mainostaa reitistä kertova artikkeli.

Järvenpää-Kerava-Tuusula -seudun pyöräretkeilyreitistö kuvataan Genimap Oy:n julkaisemalla kartalla Pyöräilijän tiekartta numero 1. Kartan mitakaava on 1:800 000. Valtakunnallisen pyöräretkeilyreitistön laatimisesta on vastannut kuntien ja Tiehallinnon yhteinen työryhmä.¹⁰

Valtakunnalliset pyöräilyreitit on merkitty tie- ja katuverkkoon ruskeapohjaisella opasteella (kuva 7). Reitit kulkevat kaupunkien ja useimpien taajamien kautta, ja tarjolla on niin kulttuuri- kuin luonnonmaisemiakin sekä monenlaisia nähtävyyksiä. Tärkeimmät kansallispuistot ja kansallismaisemat ovat myös reitin varrella.

⁹ Tuusulan järven matkailu, <http://www.tuusulanrantatie.info>

¹⁰ pyorailyuutiset.net



Kuva 7. Valtakunnallisen pyöräreitin tunnus ja pyöräilijän GT-kartta.

Karttoja päivitetään 3-5 vuoden välein. Kartan painosmäärä on noin kolme tuhatta. Reittiryhmä saa palautetta kartoista harvakseltaan: vuodessa tulee noin kymmenen yhteydenottoa.¹¹

Pyöräilymatkailun suomalaisia esimerkkikohteita ovat Lomareenkaan markkinoima ”Maalaiselämää Pirkanmaalla”,¹² joka tarjoaa pyöräreittipaketteja, johon sisältyy suunniteltu reitti aamiaismajoituksineen. Turun saaristoon on myyty vastaavanlaisia pyöräilypaketteja jo pitkään.¹³

Seudulla markkinoidaan Nordenskiöldin reittiä,¹⁴ joka on saanut nimensä tutkimusmatkailija A.E.Nordenskiöldin mukaan. Kulttuuripyöräilijän löytöretki tutustuttaa Mänsälän kartanoiden lisäksi Tuusulan Rantatien kohteisiin.

Reitti kiertää lähtee Helsingistä ja kiertää Vantaan, Tuusulan, Järvenpään, Hirvihaaran, Mäntsälän, Nummisen, Pornaisen ja Sipoon kautta takaisin Helsinkiin

2.7 Keravan kestävä liikenteen mallikuntatoiminta

Kerava oli mukana vuosina 2001-2004 Kevyen liikenteen mallikuntahankkeessa, jossa pyrittiin löytämään ja kokeilemaan käytännössä uusia keinoja kevyen liikenteen lisäämiseksi. Mallikuntatoiminta oli osa laajempaa liikenne- ja viestintäministeriön kevyen liikenteen edistämiseen tähtävää Jaloin -hanketta.

Toiminnan pääpaino Keravalla oli työ- ja liityntämatkoissa, mutta työn yhteydessä kevyttä liikennettä käsitellään myös laajemmin.¹⁵

Mallikunta käynnistettiin lähtötilanteen inventoinnilla. Työssä kartoitettiin Keravan kevyen liikenteen nykytila pyörä- ja pyöräpysäköintilaskennoin. Kevyen liikenteen verkoston puutteita ja ongelmakohtia kartoitettiin kyselyn avulla. Kyselylomakkeita jaettiin asemalle pysäköityihin pyöriin ja autoihin sekä satunnaisotannalla valittuihin kotitalouksiin. Kyselyllä selvitet-

¹¹ Antero Naskila, 2007

¹² www.lomarengas.fi -> Maatilamatkailu -> Pyöräilypaketit

¹³ <http://www.saaristo.org/fi/cykel.htm>

¹⁴ <http://www.tourismexperience.info>-> FIN-> pyöräily -> Nordenskiöldin reitti

¹⁵ www.kerava.fi

tiin muun muassa kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä sekä kevyt- ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisääviä parannusehdotuksia.¹⁶

Keskustan alueelle tehtiin esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelma vuonna 2004. Kevyen liikenteen väylien valaistus kartoitettiin samana vuonna.

Hankkeessa kehitettiin pyöräpysäköintiä ja täydennettiin kevyen liikenteen verkkoa. Kevyen liikenteen viitoituksen puutteet kartoitettiin.

2.8 Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat

Liikenneturvallisuustyö on taajama-alueella useimmiten myös kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista. Esimerkiksi erilaiset keinot ajoneuvojen nopeuden hillitsemiseksi tähtäävät nimenomaan kevyen liikenteen turvallisuuteen.

Järvenpäässä laaditaan liikenneturvallisuussuunnitelmaa parhaillaan (kevät 2007). Keravalla valmistui vuonna 2004 alakoulujen liikenneturvallisuussuunnitelma¹⁷, jossa käydään läpi liikenneturvallisuusongelmia koulujen läheisyydessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman raportissa esitellään alikulku, joka on pyritty rakentamaan valoisaksi ja sellaiseksi, että näkemät olisivat mahdollisimman hyvät.



Kuva: Keravan alakoulujen liikenneturvallisuus.

Kuva 8. Korpinpolun alikulku on esimerkki siitä, miten alikulusta saa valoisaa ja ulostulossa on hyvät näkemät risteävään tiehen.

Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2004. Siinä esitettiin 46 liikenneturvallisuustoimenpidettä. Näistä noin kolme neljänestä koskee suoraan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Suunnitelmassa kerrotaan kevyen liikenteen kiertoliittymäratkaisusta, jolla pyritään vilkasliikenteisen alikulun läheisyydessä parantamaan turvallisuutta (ks. Kuva 9). Vaikka kevyen liikenteen kiertoliittymässä ei ole vas-

¹⁶ *LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JULKAISUJA 37/2005, Kestävän liikenteen mallikuntahanke 2002–2004, Kokemuksia kevyen ja joukkoliikenteen edistämisestä*

¹⁷ *Keravan alakoulujen liikenneturvallisuussuunnitelma 2006*

taavanlaisia väistämissäntöjä kuin autojen kiertoliittymissä, kiertoliittymä parantaa kuitenkin turvallisuutta. Nopeudet hidastuvat hieman ja koh-tisuorilta törmäämisiltä välttyään.



Kuva 9. Kevyen liikenteen kiertoliittymä alikulun läheisyydessä.¹⁸

Vuonna 2004 valmistui myös Tiehallinnon teettämä Uudenmaan tiepiirin koulujen liikenneturvallisuusselvitys, jonka tarkoituksena oli mm. määrittää konkreettisesti yleisten teiden vaikutusalueella sijaitsevien perusopetuksen 1.-6. -luokkien koulujen liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteitä. Tiepiiri on sittemmin toteuttanutkin osan taloudellisesti edullisista parantamistoimenpiteistä (liikennemerkkejä, heräteraitoja, kasvillisuuden harventamista).

¹⁸ *Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma 2004*

3 Arvioinnin tulokset

3.1 Pistelaskenta

Arviointiryhmän antamat kysymyskohtaiset pisteet muutettiin BYPAD -arviointiohjeiden mukaisesti asteikolle 0–100 kertomalla jokaisen kysymyksen saama pistemäärä 25:llä. Näin saadut pisteet kertovat pyöräilypolitiikan kehitystasosta seuraavasti:

Kehitystaso	Kuvaus	Pisterajat
Taso 0	Ei kehitystasoa eikä pyöräilypolitiikkaa	0
Taso 1	Ensiapumalli; toimitaan vain silloin kun on välttämätöntä	1–25
Taso 2	Eriytynyt malli; pyöräilyä hoidetaan erillään muusta päätöksenteosta	26–50
Taso 3	(Liikenne)järjestelmämalli; pyöräily on osa muuta liikennepolitiikkaa ja – suunnittelua	51–75
Taso 4	Integroitu malli; pyöräily on osa muuta yhteiskunnallista päätöksentekoa	76–100

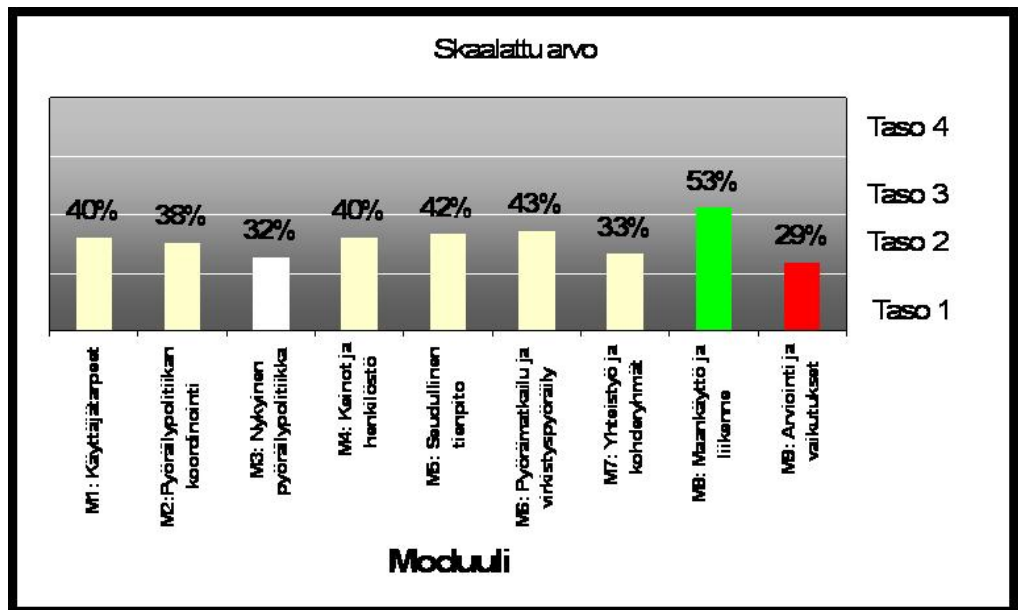
Moduulikohtaiset pisteet saatiin laskemalla kunkin moduulin kysymysten pisteiden keskiarvo. Lopulliset pisteet esitetään moduulikohtaisesti.

Pisteiden antaminen helpottaa tavoitteiden asettamista. Seutu saa indikaattorin, jonka avulla laadun parantaminen tietyn moduulin alueella on nähtävissä numeerisesti.

Yhdeksän aihealuetta eli moduulia jakautuvat kolmeen osa-alueeseen: suunnitteluun, toimintaan ja arviointiin (ks. kuva1). Eri osa-alueet muodostavat erisuuruisen osan kokonaisarvosanasta: Suunnittelun osuus on 35 prosenttia, toiminnan 60 % ja arvioinnin 5 %.

3.2 Kokonaistulos

Järvenpää-Kerava-Tuusula -seudun pyöräilypolitiikka arvioitiin yhteensä tasolle 2. Paras oli moduuli 8: ”Maankäyttö ja liikenne”, joka ylsi kehitystasolle 3. Muut moduulit jäivät tasolle 2. Näin myös huonoin moduuli, joka oli moduuli 9 ”Arviointi ja vaikutukset. Arvioinnista saadut tulokset on esitetty kuvassa 10. Kysymyskohtaiset tulokset ja arviointiryhmän tapaamisessa käyty keskusteltu esitetään liitteissä I ja II.



Kuva 10. Arvioinnin tulokset moduuleittain.

3.3 Arviointiryhmässä käyty keskustelu

Arviointiryhmä kokoontui 7.3.2007. Keskustelun tulokset on sisällytetty liitteeseen II, jossa keskustelunaiheet on jaoteltu moduuleittain. Tapaamiseen pääsi vain yksi käyttäjien ja kaksi päättäjien edustajaa, minkä vuoksi kunnan viranhaltijan näkökulma oli melko vahvasti esillä.

Seuraavassa joitakin keskustelun pääpiirteitä.

- Kolmen kunnan (ja Tiehallinnon) yhteistyön lisääminen pyöräilyasioissa on tarpeen: voimien yhdistely toisi lisäresursseja; pyörätieverkon puutteet keskittyvät kuntien rajoille ja esimerkiksi pyörämatkailu ja asemille suuntautuva liityntäpyöräily pitäisi nähdä nimenomaan seudullisina haasteina. Yhteistyö olisi helpointa aloittaa jostakin suhteellisen helposta aiheesta, kuten matkailureittien kehittämisestä.
- Myös pyöräilyinfraa pitäisi suunnitella pyöräilyverkkona. Tällä hetkellä suunnittelu jää yksittäisten pätkien suunnitteluun. Suurimmat puutteet ovat kuntien rajoilla. Kuntien verkkoja pitäisikin sovittaa yhteen. Verkko-suunnittelussa valittaisiin kevyen liikenteen laatuikäytävät. Nämä ovat pääraitteja ja niillä on korkeat standardit esimerkiksi kunnossapidossa.
- Pyörämatkailun kehittäminen; esimerkiksi ideoitii Tuusulanjärven kiertävän reitin teemoittelua esimerkiksi eri kohteita ilmaisevilla väreillä.
- Käyttäjäpalautteen keräämistä ja siihen vastaamista tulisi kehittää. Tiehallinnolle menevästä palautteesta ja siihen tulevista vastauksista pitäisi saada tieto myös kuntiin.
- Mahdollisuus ”korvamerkittyihin” pyöräilyn edistämisvaroihin. Tällaista pidettiin mahdollisena, jos pystyttäisiin laatimaan selkeä ja realistinen tavoitteisto, johon pyritään ja johon voidaan esittää resurssitarpeita.

- Yhteistyöstä ja sen edellyttämistä resursseista riippumatta ehdotettiin uudenlaisen suunnittelukulttuurin suosimista: pitäisi panostaa nykyistä enemmän ratkaisuihin, joissa liikenneympäristö ohjaa oikeisiin ja turvallisiin reitteihin sekä houkuttelee pyöräilyyn. Keinoja olisivat esim. värien ja kiveysten käyttö ja mottona ”pientä mutta uniikkia”. Ainakaan uutta infraa luotaessa tällainen ei välttämättä tulisi kovin paljon ”perussuunnittelua” kalliimmaksi.

4 Toimenpide-ehdotukset

4.1 Seudullisen yhteistyön organisointi

Kevyen liikenteen asioiden seudullista profiilia voitaisiin nostaa yhteisellä ryhmällä. Ryhmän perustaminen ei saa olla kuitenkaan itse tarkoitus, vaan yhteistyössä pitäisi olla tehtävä ja tavoite. Kolmella kunnalla on yhteisiä tavoitteita, jotka voidaan saavuttaa kustannustehokkaasti yhteistyötä tekemällä. Tästä hyvänä esimerkkinä on yhteisen pyöräilykartan laatiminen.

Kuuma-kunnilla on jo yhteinen liikenneryhmä. Eräs mahdollisuus olisi, että pyöräilyryhmä olisi osa liikenneryhmää ja valmistelisi pyöräilyasioiden kehittämistä liikenneryhmän käsiteltäväksi. Toinen tapa kehittää yhteistyötä olisivat kolmen kunnan viranhaltijoiden ja Tiehallinnon yhteiset tapaukset.

Kuntien liikenneinsinööreillä ei ole tällä hetkellä aikaresursseja toteuttaa uusia tai edistää aiemmin tarpeellisiksi todettuja pyöräilyasioita. Pyöräilyasioiden edistämiseen tarvittaisiin **pyöräilyn asiamies**. Asiamies voisi olla osa-aikainen ja voitaisiin palkata **projektiluontoisesti**. Asiamiehen riittävän tehtävämäärän takaamiseksi ja kustannusten kohtuullistamiseksi järjestely edellyttäisi kolmen tai useamman kunnan yhteistyötä.

Ryhmä voisi myös asettaa **yhteisen seudullisen tavoitteen, joka tukisi kuntien** tavoitteita. Pyöräilyryhmä ja asiamies voisivat lähteä toteuttamaan esimerkiksi luvun 4.2 toimenpiteitä.

4.2 Varsinaiset toimenpiteet

4.2.1 Pyöräilykartan säännöllinen päivittäminen

Kuntien yhteinen pyöräilykartta on ollut suosittu ja siitä on saatu positiivista palautetta.

Nykyinen pyöräilykartta perustuu kuntien opaskarttoihin, joita päivitetään säännöllisesti. Jos kartan muoto pidetään samana, kartta-aineiston päivittäminen on kohtuullisen vaivatonta. Kartta kannattaakin päivittää aina painoksen loppuessa. Ensimmäisen kartan painos oli noin 42 000 kpl. Nykyisellä kysynnällä painos loppunee vuoden 2008 aikana.

4.2.2 Käyttäjäpalautte internetissä

Pyöräilijöitä häiritsevät usein samat ongelmat. Aktiivisimmat ottavat yhteyttä esimerkiksi kunnan liikenneinsinööriin tai tekniseen johtajaan. Usein kuitenkin harmitellaan ja mietitään asiaa itsekseen ja mahdollisesti otetaan yhteyttä vasta silloin, kun ollaan jo todella vihaisia. Saattaisi olla viranhaltijankin etu, jos palautetta annettaisiin järjestelmällisemmin ja harkitummin.

Kunnan internetsivuilla voisi olla lista kysytyimmistä kysymyksistä, jotka pyöräilijöitä askarruttavat. Näihin kysymyksiin olisi kunnan toimijan vastaus.

Tästä olisi hyötyä myös viranomaisen kannalta. Esimerkiksi kunnan liikenneinsinööri ei välttämättä tiedä vastausta kaikkiin hänelle tulleisiin kysymyksiin, mutta hän osaa yleensä ohjata kysyjän eteenpäin. Vastaus sen sijaan ei koskaan tule häneen tietoonsa. Kun samaa kysymystä kysytään uudestaan, hän ohjaa kysyjän taas eteenpäin. Olisi tehokkaampaa ja parempaa asiakaspalvelua, jos kunnan viranhaltija osaisi suoraan vastata kysymykseen.

Yhteinen kysymyslista voisi olla esimerkiksi KUUMA.fi -sivuilla. Kuntien sivulta olisi linkki tälle sivustolle.

Tällä hetkellä on olemassa Katukanava-niminen palvelu¹⁹, jossa käyttäjä voi antaa palautetta kartan kautta ja palvelu välittää palautteen oikealle viranomaiselle. Palvelun käytettävyys vaatisi kehittämistä. Palvelu ei ole kovin hyvin tunnettu, jotta se saataisiin laajempaan käyttöön, tulisi siitä tiedottaa.

4.2.3 Seudullinen pyöräilyfoorumi

Seudullinen ryhmä voisi järjestää esimerkiksi vuosittain **seudullisia pyöräilyfoorumeita esimerkiksi pyöräilyviikolla**. Tilaisuudessa voitaisiin kertoa seudun pyöräilyasioiden hoidosta ja kerätä käyttäjien palautetta. Tällainen vaatisi kuitenkin nykyistä enemmän resursseja..

4.2.4 Liityntäpyöräilyn kehittäminen

Liityntäpyöräily on erittäin tärkeää seudun raideliikenteen nojaavan joukkoliikennejärjestelmän kannalta. Liityntäpyöräilyn tulisi olla houkuttelevaa ja turvallista.

Liityntäpyöräilyn tärkeimmät edellytykset ovat asemien saavutettavuus pyörällä ja pyörän pysäköinti asemalla. Saavutettavuuteen liittyy usein se paradoksi, että pyöräilyinfra käy ahtaaksi juuri aseman tuntumassa, jossa pyöräliikenne saattaa ruuhka-aikoina olla hyvinkin vilkasta. Esimerkiksi Järvenpään rautatieasemaa pohjoisesta lähestyttäessä vilkas pyöräilyreitti kiertää liikennevalojen ja etenkin talvisin huonosti hoidettujen puistoraittien kautta. Tällaisten tilanteiden parantaminen vaatisi uuden pyöräilyinfran rakentamista eli siis huomattavia resursseja

Vaikka vilkkaiden asemien seudulla on liityntäpysäköintiä kehitetty, niin se vaatii edelleen kehittämistä. Ongelmana on, että aivan lähellä junalaituria olevat telineet täyttyvät ylikin kapasiteetin, mutta kauempana olevat telineet jäävät vajaakäyttöön. Saman ilmiön voi havaita myös linja-autoasemien yhteydessä.

4.2.5 Alikulkujen turvallisuuden parantaminen

Alikulut koetaan vaarallisiksi paikoiksi. Alamäkeä ajetaan usein kovaa vauhtia ja näkemät ovat todella huonoja. Suunta- ja kaistamaalaukset ovat edullinen pikakonsti, joka parantaa alikulkujen turvallisuutta tai ainakin turvallisuuden tunnetta.

Keravalla on käytetty jalankulun ja pyöräilyn erotteluun värimerkintöjä.

Alikulkuun merkitään kaistat, johon maalataan ajokaistanuolet osoittamaan pyöräilyn ja jalankulun suuntaa. Suunnat tulee erottaa keskiviivalla tai ohjausviivalla.

Tämä ratkaisu parantaa tilannetta kesäaikaan, jolloin pyöräilyn liikennemäärät ovat suurimmat.



Kuva 11. Vasemmalla yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien merkki ja oikealla rinnakkaisten pyörätien ja jalkakäytävän merkki.²⁰

4.2.6 Kevyen liikenteen verkkosuunnitelmien yhteensovittaminen

Puutteet kevyen liikenteen verkolla ovat suurimmat kuntarajoilla. Koska seudulla tehdään matkoja kuntarajojen yli, olisi suotavaa, että kevyen liikenteen verkko olisi mahdollisimman yhtenäinen.

Alueelle tulisi laatia kevyen liikenteen verkkosuunnitelma. Verkkosuunnitelman yhteydessä mietitään, mitkä ovat tärkeimmät kevyen liikenteen reitit. Näin voidaan valita laatuikäytävät, jotka priorisoidaan esimerkiksi kunnossapidossa.

4.2.7 Viitoitussuunnitelma

Verkkosuunnitelman pohjalta laaditaan kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma.

²⁰ Tiehallinto: Liikennemerkkit ja muita liikenteenohjauslaitteita

Liitteet

Liite I: Kyselyn tulokset kysymyksittäin

Liite II: Tulokset ja arviointiryhmässä käyty keskustelu moduuleittain

Liite III: Arviointiryhmän jäsenet

Liite IV: BYPAD-seminaari Hyvinkäällä 18.4.

Liite I: Kyselyn tulokset kysymyksittäin

	KA	KH	
Suunnittelu 35 %			
M1: Käyttäjätarpeet			
Kysymys 1: Kuinka kuntien ja muiden paikallisten toimijoiden tarpeita pyöräilyasioissa selvitetään seututasolla?	1,70	0,48	
Kysymys 2: Miten käyttäjäryhmät toimivat mukana pyöräilypolitiikassa? Miten pyöräilijöiden tarpeita selvitetään seudullisesti?	1,50	0,53	
Moduuli yhteensä			1,60
M2: Pyöräilypolitiikan koordinointi			
Kysymys 3: Mikä vaikutus avainhenkilöillä (viranomaisilla tai päättäjillä) on pyöräilyä koskevaan päätöksentekoon	1,75	0,42	
Kysymys 4: Mitä seudullisia työryhmiä tai foorumeita on olemassa?	1,10	0,32	
Kysymys 5: Miten seudullinen yhteistyö pyöräilyasioissa on järjestetty kuntien, maakuntaliiton, Tiehallinnon ja muiden alueellisten viranomaisten, joukkoliikennetoimijoiden jne. välillä?	1,75	0,42	
Moduuli yhteensä			1,53
M3: Nykyinen pyöräilypolitiikka			
Kysymys 6: Mitä seudullinen pyöräilypolitiikka sisältää?	1,30	0,67	
Kysymys 7: Miten seututasolla varmistetaan, että eri ohjelmissa ehdotetut pyöräilyä koskevat toimenpiteet toteutetaan?	1,25	0,72	
Moduuli yhteensä			1,28
M4: Keinot ja henkilöstö			
Kysymys 8: Miten pyöräilypolitiikan rahoitus varmistetaan?	1,50	0,53	
Kysymys 9: Ketkä valmistelevat ja toteuttavat pyöräilypolitiikkaa?	1,70	0,48	
Moduuli yhteensä			1,60

LIITE I

Toiminta 60%			
M5: Seudullinen tienpito			
Kysymys 10: Mitä nykyisin tehdään, jotta pyöräily seudun teillä olisi turvallisempaa, nopeampaa ja miellyttävämpää?	1,22	0,44	
Kysymys 11: Miten pyöräilyinfrastruktuurin kunnossapito on organisoitu?	2,10	0,57	
Moduuli yhteensä		1,66	0,10
M6: Pyörämatkailu ja virkistyspyöräily			
Kysymys 12: Kuinka laaja matkailu- ja virkistyspyöräilyverkko on?	2,23	0,63	
Kysymys 13: Kuinka laadukas on virkistys- ja matkailupyöräilyverkko?	1,75	0,98	
Kysymys 14: Mitä on tehty, jotta pyöräilijät tietävät, mihin ovat menossa. Miten pyöräilijöille annetaan selkeitä ajo-ohjeita?	1,70	0,48	
Kysymys 15: Millä tavoin pyörämatkailureittejä mainostetaan?	1,20	0,42	
Moduuli yhteensä		1,72	0,20
M7: Yhteistyö ja kohderyhmät			
Kysymys 16*: Miten pyöräilyn olosuhteita pyritään yhdenmukaistamaan seudullisesti?	1,40	0,70	
Kysymys 17*: Miten seudulla jaetaan tietoa, neuvoja ja koulutusta pyöräilyasioissa?	1,35	0,88	
Kysymys 18: Miten seudulla koordinoidaan tai tuetaan paikallisia pyöräilykampanjoita? (muuta kuin infratoimenpiteitä)	1,23	0,42	
Moduuli yhteensä		1,33	0,20
M8: Maankäyttö ja liikenne			
Kysymys 19: Millä tavoin maankäytön suunnittelu tukee pyöräilyä (pyöräilypolitiikkaa)?	2,10	0,57	
Moduuli yhteensä		2,10	0,10
Arviointi 5%			
M9: Arviointi ja vaikutukset			
Kysymys 20: Kuinka tietoa pyöräilyn määrästä kerätään ja käytetään?	0,69	0,46	
Kysymys 21: Miten turvallisuustietoa kerätään ja käytetään?	1,44	0,73	
Kysymys 22: Miten tieto pyöräilypolitiikan kehityksestä ja pyöräilyasioiden parantamisesta kulkee seudulla?	1,40	0,70	
Moduuli yhteensä		1,18	0,05

Liite II: Tulokset ja arviointiryhmässä käyty keskustelu

Moduuli 1. Käyttäjätarpeet

Kysymykset 1-2

Käyttäjätarpeet –moduulissa käsitellään sitä, kuinka käyttäjätarpeet selvitetään, varmistetaan ja hoidetaan. Kuinka viranomaiset ottavat käyttäjät mukaan ja miten vuorovaikutus ja käyttäjien osallistuminen poliittiseen päätösten tekoon on turvattu? Moduulin tavoitteena on arvioida ja varmistaa asiakaslähtöinen lähestymistapa.

Moduulin 1 kehitystaso: taso 2 (=pistemäärä 40)

Kysymys 1: Kuinka kuntien ja muiden paikallisten toimijoiden tarpeita pyöräilyasioissa selvitetään seututasolla?

pistemäärä: 43

Kysymys 2: Miten käyttäjäryhmät toimivat mukana pyöräilypolitiikassa? Miten pyöräilijöiden tarpeita selvitetään seudullisesti?

pistemäärä: 38

Seudulla käyttäjätarpeita on selvitelty jonkin verran liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Lähinnä selvitykset koskevat kuitenkin yhteyksiä ja pyöräpysäköintiä.

Pyöräilyverkossa on epäjatkuvuutta kuntien rajoja kohti mentäessä. Pyöräilyverkkoa tulisi kehittää tasapuolisesti kuntarajoista riippumatta. Usein nämä rajakohtien pätkät ovat Tiehallinnon teillä ja niiden toteutumisessa on hidasta.

Yhtenä mahdollisuutena olisi kuntien ja Tiehallinnon yhteinen pyöräilyryhmä. Näin yksittäin toteutettavat pätkät täydentäisivät verkkoa mahdollisimman hyvin.

Esimerkiksi Helsingissä on pyöräilyryhmä Sykkeli, jossa käyttäjät pääsevät aivan suoraan vaikuttamaan pyöräilypolitiikkaan. Tämän tyyppinen ryhmä olisi tarpeen.

Pyöräilyn lisääminen on erityisen tärkeää arkiliikunnan kannalta, koska arkiliikkujien parista saadaan kasaan suurin kilometrimäärä.

Kerava on liittynyt YTV:n alueeseen ja muidenkin liittyminen on mahdollista. Tämä voi vaikuttaa pyörämatkoihin Keravan puolelle joukkoliikenteen varrelle. Siksi infrastruktuuria pitäisi kehittää asemien suuntaan. Toimiva liityntäpysäköinti Keravan asemalla voi olla siten Tuusulallekin tärkeä asia. Yleensä pyöräpysäköintiä pitäisi kehittää esimerkiksi Hyrylän linja-autoasemalla. Keravalla pyöräpysäköinnin eteen on jo panostettu, mutta paljon on vielä tehtävää. .

LIITE II

Keravalla tehtiin vuonna 2004 laajahko käyttäjäkysely, jossa kyselykaavakkeita jaettiin koteihin, pyörän tarakoille ja autojen tuulilaseihin.

Kuntiin tulee palautetta pyöräilyasioissa yllättävän vähän. Palaute koskee erittäin usein sitä, että pyöräteillä ajetaan autolla.

Katukanavan pitäisi olla väline, jossa käyttäjän ei tarvitse tietää, kuka on vastuussa infrasta, vaan katukanava ohjaa palautteen oikealle taholle. Jonkin verran kuntaan tuleekin tätä kautta palautetta. Puutteena on, että jos ohjaa vastaajaan eteenpäin, niin vastaus kysymykseen jää itselle epäselväksi, jolloin joutuu taas seuraavan kysyjän ohjaamaan eteenpäin.

Viranomaisen työtä helpottaisi, jos Katukanavasta saisi kerran vuodessa yhteenvedon. Katukanavan käytettävyydessä on tällä hetkellä puutteita eikä palvelu ole kovinkaan tunnettu.

Keskusteltiin internetpalvelusta, jossa kysytyimmät kysymykset näkyisivät sivuilla. Yksi vaihtoehto olisi siirtää sähköpostitse tulleet kysymykset ja vastaukset internettiin. Kuntayhteistyö voisi toimia juuri tällaisessa paikassa.

Moduuli 2: Pyöräilypolitiikan koordinointi

Kysymykset 3-5

Tämä moduuli tutkii organisaation tehokkuutta ja sitoutumista pyöräilyasioiden hoitoon. Onko poliitikoilla ja virkamiehillä inspiroitunut ja motivoitunut ote pyöräilypolitiikkaan? Pystyvätkö he vaikuttamaan pyöräilyn asemaan? Onko seudulla työryhmiä tai foorumeita?

Moduulin 2 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 38)

Kysymys 3: Mikä vaikutus avainhenkilöillä (viranomaisilla tai päättäjillä) on pyöräilyä koskevaan päätöksentekoon?

pistemäärä 44

Kysymys 4: Mitä seudullisia työryhmiä tai foorumeita on olemassa?

pistemäärä 28

Kysymys 5: Miten seudullinen yhteistyö pyöräilyasioissa on järjestetty kuntien, maakuntaliiton, Tiehallinnon ja muiden alueellisten viranomaisten, joukkoliikennetoimijoiden jne. välillä?

pistemäärä 44

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Yhteinen pyöräilytyöryhmä voisi määritellä yhteiset tavoitteet, jotka tukisivat kuntien omia tavoitteita. Yhteinen tavoite voisi olla jokin pienikin asia – ei välttämättä mikään kovin mahtipontinen. Ryhmä voisi lähteä yhdessä kehittämään vaikka uutta matkailureittiä ja sen viitoitusta. Yhteinen pyöräilykartta on hyvä aloitus

Kokonaisvaltaista otetta tai ohjausta ei ole, mutta esim. matkailussa pyöräily on kyllä esillä. Periaatteessa pyöräilyyn suhtaudutaan kuitenkin positiivisesti.

Pyöräilyasioiden päätöksiä ei tehdä seudullisesti. Jonkinlainen yhteistyö olisi tarpeen rajat ylittävän pyöräiliikenteen sekä resurssien tehokkaan käytön vuoksi.

KUUMA liikennejärjestelmäryhmä käsittelee pääasiassa joukkoliikenteen ja autoliikenteen asioita. Pyöräily pitäisi saada ryhmässä käsiteltäväksi asiaksi.

Pääasiassa yhteistyötä tehdään ongelmalähtöisesti. Kunnat ovat mukana pyöräilykuntien verkostossa, mutta toimintaan voisi vaikuttaa aktiivisemminkin. Alueelliset viranomaiset ja kunta hoitavat vähän "omaa tonttiaan" ja uusia sitoumuksia vältellään, koska taloudellisia panostuksia ei haluta tehdä. .

Pyöräilijöiden näkökulma ei aina kuulu, koska ajatellaan, että pyöräilijät eivät ole taloudellisesti ei niin tärkeä asia. Pyörätiet eivät ruuhkaudu eikä yleensä ajatella, että kenenkään pääsy esimerkiksi töihin riippuisi pyörä-

tien kunnosta. Se, että pyöräily vähentää autoliikenteen ruuhkia, koetaan liian välillisenä vaikutuksena. Pyöräilyn vaikutuksia pitäisi osata mitata rahassa paremmin.

Moduuli 3: Nykyinen pyöräilypolitiikka

Kysymykset 6-7

Nykyinen pyöräilypolitiikka -moduulilla selvitetään pyöräilypolitiikan olemassa olevaa strategiaa. Kysymyksillä selvitetään pyöräilypolitiikan sisältöä ja sitä missä määrin se on integroitu muuhun päätöksentekoon. Miten pyöräily huomioidaan pitkän tähtäimen suunnittelussa?

Moduulin 3 kehitystaso: taso 1 (pistemäärä 32)

Kysymys 6: Mitä seudullinen pyöräilypolitiikka sisältää?

pistemäärä 33

Kysymys 7: Miten seututasolla varmistetaan, että eri ohjelmissa ehdotetut pyöräilyä koskevat toimenpiteet toteutetaan?

pistemäärä 31

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Seudulliset projekteissa pyöräily on hyvin vähäisessä asemassa. Voi ehkä kuitenkin sanoa, että on mukana. Seudullista pyöräilypolitiikkaahan ei varsinaisesti ole, aihe on liikennejärjestelmätasolla kohdassa kytketty kärkeistyksi kohtiin muut hankkeet tai peruspalveluiden tasapuolinen saavuttaminen.

Usein ongelmat ja projektit ovat kuntakohtaisia, eli niistäkin puuttuu seudullinen näkemys. Tai ehkä ei välttämättä puutu, koska usein vaikutukset ulottuvat seudulle laajemmin, mutta projekteja viedään ja/tai ongelmia ratkotaan usein vain yhden kunnan sisäisenä työnä laajemmista tarkasteluista huolimatta.

Seudullinen tavoite pyöräilyasiassa pitäisi muodostaa ja sen pitäisi olla selkeä. Sen pitäisi ohjata pääasiassa realistisiin toimenpiteisiin talouden ja aikaresurssien puitteissa.

Pyöräreitit on suunniteltava turvallisiksi. Myös pyöräilijän on tunnettava vastuunsa.

Seututasolla toimenpiteiden toteutumista ei varsinaisesti varmisteta mielestäni mitenkään. Joissakin tapauksissa kun toimenpide on selkeä, rahoitus varattu ja asia seudun sisäinen, varmistus onnistuu kuntayhteistyönä (esim. teknisten johtajien yhteispäätös ja kontrolli).

Moduuli 4: Keinot ja henkilöstö

Kysymykset 8-9

'Keinot ja henkilöstö' -moduulissa käsitellään toisaalta taloudellisia aspek-
teja ja toisaalta pyöräilypolitiikassa osallisena olevaa henkilöstöä. Kysy-
myksillä pyritään selvittämään pyöräilypolitiikan toteuttamisen tulonlähteet
ja se, miten taloudellinen jatkuvuus taataan.

Moduulin 4 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 40)

Kysymys 8: Miten pyöräilypolitiikan rahoitus varmistetaan?

pistemäärä 38

Kysymys 9: Ketkä valmistelevat ja toteuttavat pyöräilypolitiikkaa?

pistemäärä 43

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Pohdittiin, pitäisikö pyöräteille tai yleensä pyöräilylle olla korvamerkittyä rahaa. Pyöräily ja pyörätiet sisältyvät usein muihin hankkeisiin, kuten päällystehankkeisiin tai liikenneturvallisuushankkeisiin. Korvamerkitty raha varmistaisi sen, että asia menee eteenpäin.

Seudullisesti kannattaisi yhdistää voimia erityisesti esimerkiksi markki-
noinnin suhteen. Pyöräilyasiamies voisi koordinoida asiaa. Ajatus pyöräi-
lyasiamiehestä on esiintynyt Keravalla aiemminkin. Pyöräilyasiat tahtoo
jäää hoidettaviksi silloin kun ehditään. Pyöräilyasiaa auttaisi, jos olisi se
selkeä tavoite, joka sitten huomioitaisiin rahoituksessa..

Pyöräilyasiamiehen tarpeellisuudesta oltiin ryhmässä erimielisiä, sitä pi-
dettiin myös turhan perinteisenä toimenpiteenä, joka vain lisää byrokrati-
aa. Sen sijaan toivottiin uutta innovatiivista suunnittelukulttuuria, jossa rat-
kaisut tehtäisiin ”kerralla kuntoon”.

Kun rakennetaan uutta, pyöräily on melko helppo huomioida melko edulli-
sistikin.

Käyttäjät ilahtuvat pienistä ratkaisuista. Esimerkiksi materiaalierot tai mer-
kintämaalaukset voivat tuoda jo paljon parannusta.

Kunnossapidon vaatimukset ohjaavat helposti tyyppiratkaisuun: esimer-
kiksi maalatut pyöräkaistat tarvitsevat säännöllistä huoltoa

Katusuunnitelmissa olisi apua verkollisista suunnitelmista. Liian usein
suunnitellaan vain yksi pätkä kerrallaan.

Uudet ja erilaiset ratkaisut kohtaavat helposti vastustusta, koska ne on
helppo tyrmätä sillä, että niiden liikenneturvallisuusvaikutuksesta ei ole
tietoa. Silti tarvittaisiin luovuutta ja ”best practices” ajattelua.

Moduuli 5: Seudullinen tienpito

Kysymykset 10-11

Mitä seudulla tehdään turvallisen, nopean ja miellyttävän pyöräilyn eteen? Miten laadukasta on kunnossapito? Miten turvallisuus huomioidaan?

Moduulin 5 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 42)

Kysymys 10: Mitä nykyisin tehdään, jotta pyöräily seudun teillä olisi turvallisempaa, nopeampaa ja miellyttävämpää?

pistemäärä 31

Kysymys 11: Miten pyöräilyinfrastruktuurin kunnossapito on organisoitu?

pistemäärä 53

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Kunnossapidon parantaminen on pyöräilyn suosion lisäämisen edellytys. Esim. sujuva työmatkapyöräily edellyttää varmuutta laadukkaasti aurusta väylästä. Pyöräilyn miellyttävyyttä voi parantaa selvästi kiinnittämällä huomiota mm. väylän pinnan kuntoon ja siisteyteen. Kaikki osapuolet voisivat laatia kunnossapito-ohjelman, johon sitouduttaisiin.

Alikulkujen turvallisuus huolestuttaa. Näkemät ovat huonoja ja vaaratilanteita sattuu päivittäin.

Moduuli 6: Pyörämatkailu ja virkistyspyöräily

Kysymykset 12-15

Tämä moduuli keskittyy pyörämatkailuun ja virkistyspyöräilyyn? Minkälainen on pyöräilyverkko? Mikä on sen laatu? Miten pyöräilijää ohjataan? Miten pyöräilyä markkinoidaan?

Moduulin 6 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 43)

Kysymys 12: Kuinka laaja matkailu- ja virkistyspyöräilyverkko on?

pistemäärä 56

Kysymys 13: Kuinka laadukas on virkistys- ja matkailupyöräilyverkko?

pistemäärä 44

Kysymys 14: Mitä on tehty, jotta pyöräilijät tietävät, mihin ovat menossa. Miten pyöräilijöille annetaan selkeitä ajo-ohjeita?

pistemäärä 43

Kysymys 15: Millä tavoin pyörämatkailureittejä mainostetaan?

pistemäärä 30

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Tuusulan järven kiertoreitti on hieno, sitä pitäisi voida kehittää. Arkipyöräilyä ja virkistyspyöräilyä ei kannata turhaan erotella, koska molemmilla on niin paljon yhteisiä tarpeita. eritellä. Jos pitää valita, niin arkipyöräily on tärkeämpää.

Keravalla on olemassa kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma, joka pitäisi päivittää. Järvenpäässä ja Tuusulassa ei ole kevyen liikenteen viitoitussuunnitelmaa. Viittamalla miettiminen on tärkeää, koska kerran valittua formaattia käytetään pitkään.

Esimerkiksi Tuusulan järven reitin voisi viitoittaa vaikka teemoittain. Uudenlaiset ratkaisut esim. värikoodeilla ja symboleilla olisi kiehtovaa. Tällainen viittamalli voisi jo itsessään viestittää pyöräilijälle tämän olevan oikealla reitillä.

Moduuli 7: Yhteistyö ja kohderyhmät

Kysymykset 16-18

Tämä moduuli keskittyy seudulliseen yhteistyöhön. Toiminta on jaettu tässä moduulissa kolmeen osa-alueeseen: pyöräilyolosuhteisiin, tietojen jakoon sekä pyöräilykampanjoihin. Miten pyöräilyinfran kehittämistä koordinoidaan, miten tieto kulkee? Miten työ-, koulu- ja asiointimatkapyräilyä tuetaan ja rohkaistaan?

Moduulin 7 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 33)

Kysymys 16*: Miten pyöräilyn olosuhteita pyritään yhdenmukaistamaan seudullisesti?

pistemäärä 35

Kysymys 17*: Miten seudulla jaetaan tietoa, neuvoja ja koulutusta pyöräilyasioissa?

pistemäärä 34

Kysymys 18: Miten seudulla koordinoidaan tai tuetaan paikallisia pyöräilykampanjoita? (muuta kuin infratoimenpiteitä)

pistemäärä 31

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Oikeasta liikennekäyttäytymisestä tulisi tiedottaa koululaisille. Lisäksi pyöräilyä pitäisi mainostaa hyvänä ja terveellisenä liikuntamuotona. liikennekäyttäytyminen koululaisille olisi tärkeää sekä pyöräilyn ”mainostaminen” hyvänä ja terveellisenä liikuntamuotona.

Moduuli 8: Maankäyttö ja liikenne

Kysymys 19

Tämä moduuli selvittää, miten maankäytön suunnittelu tukee pyöräilyä. Tukeeko maankäytön suunnittelu sitä, että tärkeimmät toiminnot olisi mahdollista saavuttaa pyöräillen?

Moduulin 8 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 53)

Kysymys 19: Millä tavoin maankäytön suunnittelu tukee pyöräilyä (pyöräilypolitiikkaa)?

pistemäärä 53

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Suunnittelussa kaikki kulkumuodot otetaan huomioon, mutta maankäytön suunnittelussa liikenneverkon kehittämistä tehdään lähinnä katuverkon tasolla. Kevyen liikenteen verkkoa ei ajatella omana kokonaisuutenaan. Keskustoissa kulkumuotoja kohdellaan melko tasa-arvoisesti, mutta reuna-alueilla ja haja-asutusalueilla liikenne tukeutuu määrällisesti selkeämmin autoon.

Kaavoituksessa pyöräpysäköinti olisi huomioitava samoin kuin autojen pysäköinti, mutta näin tapahtuu harvoin. Yleisesti pyöräpysäköintiä pitäisi kehittää.

Moduuli 9: Arviointi ja vaikutukset

Kysymykset 20-22

Tämä moduuli mittaa, miten erilaisten toimien tehokkuutta mitataan. Miten toimenpiteet vaikuttavat pyöräilyn määrään ja turvallisuuteen? Ovatko pyöräilyn turvallisuus, määrät ja kehitys tiedossa?

Moduulin 9 kehitystaso: taso 2 (pistemäärä 29)

Kysymys 20: Kuinka tietoa pyöräilyn määrästä kerätään ja käytetään?

pistemäärä 17

Kysymys 21: Miten turvallisuustietoa kerätään ja käytetään?

pistemäärä 36

Kysymys 22: Miten tieto pyöräilypolitiikan kehityksestä ja pyöräilyasioiden parantamisesta kulkee seudulla?

pistemäärä 35

Arviointiryhmän keskustelu ja kommentit

Määrien laskelmia on tehty hyvin vähän, vaikka tarvetta olisikin. Keravalla tehtiin liikkumistottumuksia mittaava tutkimus mallikuntahankkeen yhteydessä.

Tieto pyöräilijöiden määristä ja tarpeista tukisi kehittämistyötä. Pyöräilijöitä ei pidä nähdä yhtenäisenä ryhmänä, vaan kehittämistyössä olisi huomioitava mm. työmatkapyöräilijöiden, liityntäliikenteen käyttäjien, opiskelijoiden, koululaisten ja ikäihmisten erityistarpeet.

Kevyen liikenteen tai pyöräilyonnettomuuksia ei ole tutkittu erityisesti, mutta niiden määräkin on vähäinen eivätkä ne erityisesti kasaudu mihinkään vaan hajoavat tasaisesti katuverkolle. Kevyen liikenteen ongelmalliset kohdat ovat usein samoja kuin autoliikenteenkin

Liite III: Arviointiryhmän kokoonpano

Päätäjät

- Järvenpää
 - Pentti Tuovinen tekninen lautakunta
 - Risto Salovaara, liikuntalautakunta
- Kerava
 - Samuli Isola, tekninen lautakunta
- Tuusula
 - Petri Ahonen, tekninen lautakunta
 - Erkki Männikkö, liikuntalautakunta

Käyttäjät

- Kerava
 - Timo Hirvonen, Pyöräilyseura Zeuksen puheenjohta
- Tuusula
 - Marketta Kivimäki, aktiivinen pyöräilijä

Virkamiehet

- Järvenpää
 - Jere Keskinen, suunnitteluinsinööri
 - Eino Ikonen, liikenneinsinööri
- Kerava
 - Marko Mäenpää, liikenneinsinööri
 - Jari Kaija, kuntatekniikan suunnittelupäällikkö
- Tuusula
 - Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri
 - Asko Honkanen, kaavoittaja
- Uudenmaan tiepiiri
 - Mari Ahonen, liikenneinsinööri

LIITE IV: SEMINAARIN 18.4. PÖYTÄKIRJA

LÄSNÄOLIJAT:

Mari Ahonen, Uudenmaan tiepiiri
Sinikka Ala-Paavola, teknisen lautakunnan jäsen, Hyvinkää
Niko Blomberg, Hämeen Järviylänkö luontomatkailun vihervyöhykkeeksi -hanke
Martti Hakola, Hausjärvi, Tekninen lautakunta
Tarja Heikkonen, Riihimäen seudun luonnonsuojeluyhdistys
Erika Helin, Hämeen tiepiiri
Asko Honkanen, Tuusulan kunta
Jari Kaija, Keravan kaupunki
Jere Keskinen, Järvenpää
Kimmo Kiuru, Hyvinkään kaupunki
Pasi Koistinen, Riihimäen kaupunki
Kari Korhonen, Hausjärvi
Jukka-Matti Laakso, Tuusulan kunta
Mikko Laaksonen, Turun kaupunki
Pirjo Lehtoranta, Loppi, kaupunginhallitus
Jarmo Levänen, Riihimäki, tekninen lautakunta
Jukka Neppius, Riihimäki, aktiivinen pyöräilijä
Mari Pääatalo, WSP Finland
Risto Salovaara, Järvenpää, liikuntalautakunta
Sirpa Somerpalo, Riihimäen kaupunki
Hanna Strömmer, YTV
Tapio Tukiainen, Hyvinkään kaupunki
Pentti Tuovinen, Järvenpää, Tekninen lautakunta
Lauri Virrankoski, WSP Finland

Tilaisuuden alussa näytetty video löytyy osoitteesta www.i-ce.info

1. TERVETULOA

Liikenneinsinööri Kimmo Kiuru Hyvinkään kaupungilta toivotti läsnäolijat tervetulleiksi Hyvinkäälle. Kiuru muistutti, että pyöräilyasioissa on paljon kehitettävää pysäköinnistä pyöriteiden kunnossapitoon. Kaikkein tärkeintä on kuitenkin parantaa pyöräilyn turvallisuutta. Riskeistä huolimatta pyöräily on mitä parhainta terveyden edistämistä; ”päivittäinen puolituntinen” liikuntaa kertyy helposti arkisista matkoista.

2. BYPAD-ARVIOINNIN TULOKSIA HYVINKÄÄ-RIIHIMÄKI-SEUDULLA

Sirpa Somerpalo (Riihimäen kaupunki) ja Mari Pääatalo (WSP Finland) kertoivat Hyvinkää-Riihimäki -seudun Bypad-arvioinnin tuloksista. Somerpalon mukaan seudullisesta näkökulmasta nousivat ehkä vahvimmin esille pyörämatkailu ja erilaiset pyöräilytapahdot. Pyörämatkailua voidaan seudullisesti edistää mm. kehittämällä internetissä (mm. Hyrinet-sivut) jaettavaa tietoa virkistyskohteista ja parantamalla pyöräilykartoja - seudullinen pyöräilykartta olisi varmasti tarpeen. Somerpalon esitys liitteenä 1.

Pääatalo kertoi seudun olevan arvioinnin perusteella tasolla 2, mikä tarkoittaa sitä, että pyöräilyasioita kyllä hoidetaan, mutta toiminta on melko satunnaista ja eri toimijat toimivat erikseen. Arviointiryhmässä puhuttiin paljon käyttäjäpalautteen kehittämisestä, pientareen leveydestä sekä luontomatkailun kehittämisestä. Pääatalon esitys liitteenä 2.

KOMMENTTIPUHEENVUORO

Pirjo Lehtoranta Lopen kunnanhallituksesta totesi kommentissaan, että terveysasiat pitäisi huomioida pyöräilyn edistämisessä. Kun vanhemmat eivät anna esimerkkiä, nuoret pyöräilevät yhä vähemmän. Puolen kilometrin matkatkin mennään autolla. Miten pyöräilyä saataisiin kiehtovampaa? Vikaa on myös olosuhteissa. Hiljattain Lopella harkittiin, voitaisiinko koulukuljetuksissa säästää hankkimalla koululaisille polkupyöriä, mutta kunnan kevyen liikenteen väylien puutteessa riskejä pidettiin liian suurina.

3. BYPAD-ARVIOINNIN TULOKSIA JÄRVENPÄÄ-KERAVA-TUUSULA-SEUDULLA

Liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso Tuusulan kunnasta esitteli Järvenpää-Kerava-Tuusula seudun arvioinnin tuloksia. Laakso totesi, että näyttäisi siltä, että pyöräily on hyväksytty osaksi liikennejärjestelmää ainakin suunnittelupöydällä. Siksi ”Liikenne ja maankäyttö” -moduuli sai niin hyvät pisteet. Toisaalta käytäntö saattaa olla kaukana suunnittelusta - tästä ehkä kertoo, että ”Arviointi ja vaikutukset” puolestaan sai kaikkein huonoimmat pisteet. Laakson esitys on liitteenä 3.

KOMMENTTIPUHEENVUORO

Teknisen lautakunnan puheenjohtaja Samuli Isola Keravan kaupungilta totesi, että näkökulman pitäisi olla ehdottomasti yhteiskunnallinen. Pyöräily pitää ymmärtää monialaisena kysymyksenä: liikunta, kansanterveys, kaupunkisuunnittelu, matkailu, elinkeinopolitiikka. Kevyen liikenteen väylillä on lisäksi paljon muitakin käyttäjiä kuin pyöräilijät. Järvenpään, Keravan ja Tuusulan yhteistyö on muissakin asioissa tiivistynyt, joten pyöräily on varmasti jatkossa tärkeällä sijalla: keskustelu jatkuu. Pyöräilyn edistäminen edellyttää myös rahaa, mutta on mietittävä hyvin tarkoin, mitä rahalla tehdään.

Sinikka Ala-Paavola Hyvinkään teknisestä lautakunnasta yhtyi Isolan näkemyksiin. Sana ”pyöräilypolitiikka” jo sinänsä on tärkeä. Lisäksi Ala-Paavola huomautti, että vaikka pyöräilyn turvallisuuteen panostaminen on kallista, kallista on vammojen vaatima sairaalahoitokin.

4. PYÖRÄILY JA HÄMEEN TIEPIIRI

Tienpidon suunnittelija Erika Helin Hämeen tiepiiristä kertoi kevyen liikenteen väylien rakentamisesta. Viime vuosina Hämeen tiepiirissä on valmistunut pyöräteitä noin 15 km vuodessa. Huoli rahoituksen riittävydestä on yhteinen.

Helin kertoi hankkeista, joissa jokin taho on itse halunnut lähteä rakentamaan kevyen liikenteen väylää. Näihin suhtaudutaan periaatteessa myönteisesti. Yleensä yhteistyötaho on kunta. Hoitovastuista näillä väylillä sovitaan tapauskohtaisesti.

Lisäksi on joskus rakennettu ns. polkuja, joilla tarkoitetaan ”kevyemmin ja halvemmin” rakennettuja raitteja, mutta nämä ovat lähinnä jalankulkijoiden käyttöön, koska pyöräilijät kuitenkin käyttävät mielellään päällystettyä tietä.

Helin kertoi, että tiepiiriin tulee usein aloitteita pientareen leveydestä. Useimmissa tilanteissa on todettu, että jos piennarta lähdetäisiin leventämään, niin lunastuksineen ja pohjarakennustöineen pientareen leventäminen tulee lähes yhtä kalliiksi kuin erillisen pyörätien rakentaminen. Erillinen pyörätie on kuitenkin aina piennarta turvallisempi, mm. koska pientareen leventäminen nostaa autoilijoiden ajonopeuksia.

Helin kertoi myös, että usein tulee aloitteita, että vesijohtolinjojen rakentamisen yhteydessä ”voisi samalla helposti” rakentaa kevyen liikenteen väylän. Tämä onnistuu harvoin koska:

- Kevyen liikenteen väylä tarvitsee erilaiset pohjat

- Jos vesijohto on kevyen liikenteen väylän alla, niin kevyen liikenteen väylä muuttuu rakennustyömaaksi
- Vesijohtojen linjaukset ovat usein aivan erilaisia kuin kevyen liikenteen väylien, kevyen liikenteen rakentamispäätökset on hyvä tehdä liikenneteknisin perustein

Helinin esitys löytyy liitteestä 4.

5. SADAN VUODEN ODOTUS?

Liikenneinsinööri Mari Ahonen Uudenmaan tiepiiristä kertoi Uudenmaan tiepiirin tavasta priorisoida kevyen liikenteen hankkeita. Ahonen toivoi, että kevyen liikenteen väyliin saataisiin lisää rahoitusta. Maalisvaalien aikana annettiin vaalilupauksia kevyen liikenteen väylien rahoitusta. Nähtäväksi jää, toteutuvatko vaalilupaukset.

Priorisointimenetelmä huomioi henkilövahinkojen vähenemisen suhteessa kustannuksiin, alueen väestötiheyden, tien ylittämisen vaarallisuutta, turvallisuuden tunnetta sekä toteutusperusteen, mikä kertoo, onko kyseessä koulumatka-, taajama-, työmatka- tai virkistys-hanke. Priorisointiperiaate on esitetty tarkemmin Ahosen esityksessä liitteessä 5.

6. TURKULAISET PYÖRÄILEVÄT - MUTTA MITEN SE NÄKYI KAUPUNGIN TOIMISSA?

Kevyen liikenteen asiamies Mikko Laaksonen Turun kaupungilta esitteli kevyen liikenteen edistämistoimintaa Turussa. Asiamiestoiminta on pilotti, joka saa rahoituksen EU-rahoitteisesta BUSTRIP-projektista. Laaksonen mukaan Turku on pyöräilymäärissä Suomen kakkonen Oulun jälkeen. Keskustan kaupunkirakenne on varsin kompakti ja mahdollistaa pyöräilyn hyvin, vaikka seutu ulottuu melko laajalle alueelle. Seudulla suurin osa matkoista tehdäänkin keskustoihin ja keskustoissa. Pyöräilyä ja ylipäättään kestävästä liikennettä ajatellen suurimmat viat ovatkin huonossa seutusunnittelussa. Laaksonen esitys liitteessä 6.

7. SEUDULLINEN PYÖRÄILY-YHTEISTYÖ – CASE YTV

Liikennesuunnittelija Hanna Strömmer kertoi YTV:n pyöräilytyöryhmän toiminnasta. Pyöräilytyöryhmään kuuluvat YTV:n edustajien lisäksi kuntien edustajat. Ryhmässä painottuu tekninen asiantuntemus; esim. terveys- ja liikuntapuolen edustajia ei ole mukana. Kevyen liikenteen yhteistyöllä on pääkaupunkiseudulla pitkät perinteet. Vuonna 1983 valmistui runkoraittisuunnitelma. Verkon kehittämistä on jatkettu ja vuonna 2006 valmistui Jalankulun ja pyöräilyn strategia-suunnitelma. Voidaan sanoa, että verkko pitkälle valmis ja tärkeintä olisi nyt olemassa olevan verkon parantaminen.

Verkon kehittämisen rinnalle on noussut myös muita tärkeitä seudullisia asioita. Ryhmä on tehnyt tai teettänyt yhdessä erilaisia kevyen liikenteen tutkimuksia, joista esimerkiksi Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004 on erittäin usein siteerattu. Ryhmä toimii myös tiedonvaihdon kanavana ja tarjoaa samojen asioiden parissa työskenteleville eräänlaista vertaistukea: on hyödyllistä vaihtaa ajatuksia eri ratkaisuvaihtoehdoista. Lisäksi kevyen liikenteen ryhmä on toteuttanut kampanjoita, joista viimeisin on postikorttikampanja. Strömmerin esitys liitteessä 7.

8. KESKUSTELU JA YHTEENVETO

Laaksonen: Tarvittaisiin valtakunnalliset pyöräilyn edistämisen periaatteet. Päähuomio voitaisiin kiinnittää seuraaviin kolmeen kokonaisuuteen: 1) kaupunkien keskustat, 2) tiepiirien ”sadan vuoden” hankelistat, 3) koulumatkat. Turussa painottuvat keskustan ongelmat; tällä seudulla juna-asemien pysäköinti ja pyörien kuljetus junissa saattaisi olla se suunta, jolla olisi eniten voitettavissa.

Tuovinen: Kuuma-yhteistyö olisi luonteva foorumi seudulliselle pyöräilyn edistämiseksi. Toinen vaihtoehto on tehdä yhteistyötä Järvenpään, Keravan ja Tuusulan teknisten toimien välillä. Varsinaisesti uutta organisaatiota ei tarvita.

LIITE IV

Laaksonen: Kunnat voisivat etsiä yhteistä painoarvoa

Ahonen: Juuri "maalle" muuttaneilta asukkailta tulee aina välillä aika epärealistisia toiveita. "Lapset menevät syksyllä kouluun, voisiko heidän koulumatkalleen rakentaa kevyen liikenteen väylän ennen sitä?" Kevyen liikenteen väylän puutetta ei ole osattu ajatella, kun on valittu asuinpaikkaa, kun on muutettu taajamasta hyvien palveluiden ääreltä.

Somerpalo: Yksittäisen väylän puute ei kelpaa selitykseksi sille, miksi ihmiset eivät pyöräile. Pitäisi osata kampanjoida.

Neppius: Kevyen liikenteen väylätkin ovat joskus vaarallisia, kun käyttäjiä on niin monenlaisia.

Laakso: Kuntarajat ovat edelleen liian korkeita. Pyöräilyn(kin) edistämiseksi kannattaisi yhdistää voimia. Sadan tuhannen asukkaan seutu on vahvempi kuin kolmenkymmenen tuhannen asukkaan kunta. Pienistä toimenpiteistä kannattaa aloittaa. Jos pieni toimenpide suunnataan pullonkaulaan, se voi aukaista vaikean lukon.