

Ideakortti 5: Pyöräily kaupunkikeskustassa

Pyöräily on monille ihmisille luonteva arkiliikunnan muoto vähintään useita kuukausia vuodessa, joillain Suomen paikkakunnilla jo lähes ympäri vuoden riippuen reittien kunnossapidon tasosta. Liikenne-, ympäristö- sekä terveystieteellisistä syistä pyörän käyttöä tulisi vielä nykyisestään voimakkaasti lisätä.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli neljännes suomalaisten tekemistä automatkoista on alle kolmen kilometrin pituisia ja lähes puolet (43%) alle viiden kilometrin. Nämä matkat kuljettaisiin kätevästi ja nopeasti myös pyörällä. Pyörä onkin usein nopein kulkumuoto kaupungeissa lyhyillä, alle seitsemän kilometrin matkoilla. Pyöräilyn edistäminen on perusteltua myös kansanterveydellisistä näkökulmista, sillä pyöräily on erinomainen hyötyliikunnan muoto. Pyöräily kohottaa kuntoa ja parantaa terveyttä vähentäen näin sairauskuluja ja työkyvyttömyyspäiviä.

Kun pyöräilijöiden ja kävelijöiden yhteismäärä ei ole huomattavan suuri, toteutetaan yleensä yhdistettyjä pyöräily- ja kävelyteitä, joilla voi olla myös omat kaistansa kummallekin käyttäjäryhmälle. Kokonaan omat väylät on tarpeen toteuttaa pyöräilylle ja kävelyille sellaisilla alueilla, joilla käyttäjien määrä on huomattavan suuri, esimerkiksi keskusta-alueilla. Kysymystä erillisistä väylistä on hyvä tarkastella laajasta perspektiivistä: pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden erottelu pienellä pätkällä ei selkeytä kokonaisuutta, vaan saattaa aiheuttaa hahmottamisongelmia.



Pyöräilyn turvallisuus ja sujuvuus

Pyöräilyn suosiota voidaan lisätä tekemällä siitä houkuttelevampaa ja nopeampaa kuin autolla liikkuminen. Pyöräreittien tulisi olla sijoitettu niin, että pyörän valitseminen kulkumuodoksi ei merkittävästi pidennä matkaa verrattuna saman matkan tekemiseen esim. autolla.

Suunnittelu ohjaa jalankulkijat pyöräilijöiden kanssa samoille väylille, mistä aiheutuu haittaa pyöräilyn sujuvuudelle. Yleisesti käytössä oleva kevyen liikenteen käsite aiheuttaa ristiriitoja niputtamalla jalankulkijat ja pyöräilijät yhteen. Suunnittelussa pyörä tulisi käsittää ennemmin hitaaksi autoksi kuin nopeaksi jalankulkijaksi.

Pyöräilyreittien suunnittelussa ja rakentamisessa on keskeistä, että ne ovat jatkuvia, portaattomia ja pinnoiltaan tasaisia olematta kuitenkaan liukkaita. Myös reittien suoruus sekä pysty- että sivuttaissuunnassa on tärkeää. Korkeat reunakivet suojatien ja kevyenliikenteen väylän liitoskohdassa pysäyttävät pyöräilijän vauhdin, ja niiden käyttöä tulisi välttää.

Suurin osa pyöräliikenteen onnettomuuksista on törmäyksiä henkilöauton kanssa risteyksissä. Risteysten yksityiskohtaiseen suunnitteluun pyöräliikenteen osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota. Risteysten tulee olla selkeitä ja loogisia, tarvittaessa voidaan rakentaa tunneleita helpottamaan pyöräilyn sujuvuutta. Pyöräväylien kunnossapitoon ja kunnossapidon sujuvuuteen erityisesti talvisin tulee kiinnittää huomiota jo väylien suunnitteluvaiheessa.

Keskusta-alueiden pääkaduilla voidaan suosia yksisuuntaisia pyöräteitä. Jos kadun yhdellä puolella on kaksisuuntainen pyörätie, pyöräilijä joutuu aina ylittämään kadun kääntyessään pääkadun toisella puolella olevalle sivukadulle. Yksisuuntaisilla pyöräteillä pyöräilijät kulkevat autojen kanssa samaan suuntaan ja säästyvät kääntyessään taluttamasta pyörää pääkadun yli.

Pyörällä liikkumisen sujuvuutta on Keski-Euroopassa lisätty mm. sallimalla pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla, järjestämällä pyöräilijöille oma odotusalue liikennevaloihin autojen eteen ja sovittamalla liikennevalot pyöräilijöiden vauhtiin. Näitä keinoja voitaisiin soveltaa myös Suomessa.



↑ Euroopassa reunakiviä käytetään puolikkaina auto-, pyörä- ja jalankulkuväylien välissä.

Pysäköinnin sujuvuus

Eri pituiset pysäköintitarpeet tulee huomioida suunnittelussa. Tärkeää on järjestää pyörien pysäköinti mahdollisimman lähelle kohdetta. Pyörätelineiden tulee olla helppokäyttöisiä ja ymmärrettäviä. Julkisten ja kaupallisten palveluiden ja liityntäliikenteen terminaalien yhteydessä pyörien pysäköinnin sujuvuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Pitkäaikaisessa pysäköinnissä tulisi vähintään puolet pyöräpaikoista olla suojattuna sateelta. Runkolukitusmahdollisuus tulee järjestää pidempiaikaiseen pysäköintiin aina, mielellään myös osaan lyhytaikaisista pysäköintipaikoista. Yön yli tarkoitettujen säilytyspaikkojen tulee olla aina jollakin tavalla valvotussa tilassa.

Pitkäaikainen pysäköinti edellyttää ilkeältä- ja varastamisriskin vuoksi mahdollisuutta kiinnittää pyörä rungostaan telineeseen.

Pitkäaikainen pysäköinti voidaan hoitaa ulkotiloissa, mutta toimiva käytäntö pyörien pitkäaikaiseen pysäköintiin voisi myös olla valvottu pyörien parkkitalo. Myös lukollinen kaappi tai valvottu pysäköintialue ovat myös toimivia ratkaisuja pitkäaikaiseen säilytykseen.

Lyhytaikaisessa pysäköinnissä tärkeintä on pysäköinnin helppous, mutta siinäkin suojaus sateelta on toivottavaa. Pyörän eturengasta tukevat telineet, joihin pyörä työnnetään paikoilleen, soveltuvat huonosti pysäköintiin. Tällaiset telineet vahingoittavat pyöriä ja niistä pitäisi päästä kokonaan eroon. Kun teline ei tarjoa riittävää tukea, pyörät ovat telineessä liian lähekkäin ja pyöriä on paljon ahtaissa pyöräparkeissa, etuvanteet sekä jarru- ja vaihdekahvat ovat tönimisen seurauksena vaarassa vääntyä.

Lisätietoa ja ideoita:

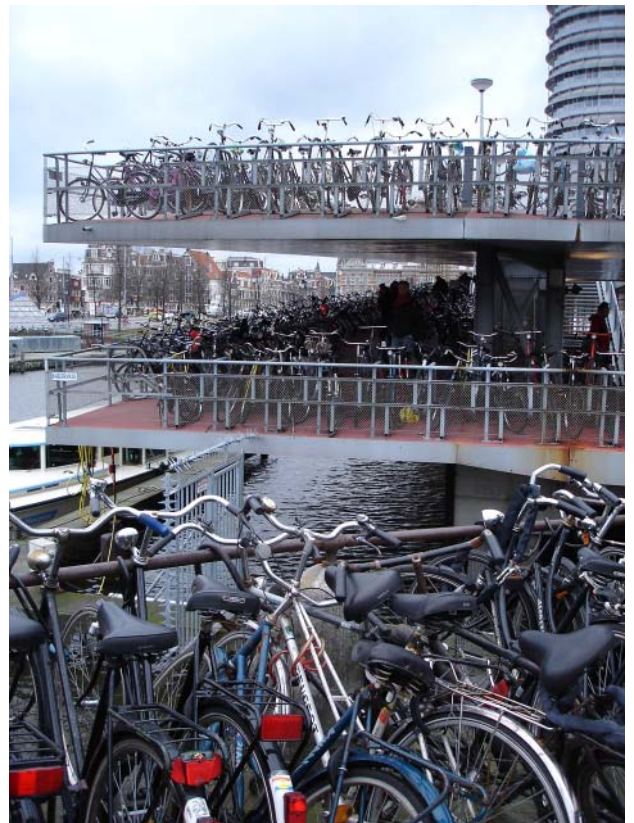
kaupunkifillari.fi

fillarikonsultit.net

poljin.fi (Pyöräilykuntien verkosto ry)

Kevyen liikenteen suunnittelu

-ohjeet TIEL 2130016



↑ *Hollannissa polkupyörille on rakennettu parkkitaloja. Valokuva: Minna Hagman*

↓ *Runkokiinnityksen tarjoava teline vie vähän tilaa ja mahdollistaa kahden pyörän runkolukituksen.*

