

Liikennevirasto

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020
Luonnos 9.8.2011



Tampereen polkupyöräilijät pitää toimenpidesuunnitelmaluonnoksen johtoajatuksia osuvina ja oikeansuuntaisina:

- On toimittava laajalla rintamalla (maankäyttö, infrastruktuuri, imagotekijät, tottumus jne.)
- Synergiaetuja tulee hyödyntää mahdollisimman paljon (virkamiehet, kansalaisjärjestöt, elinkeinoelämä jne.)
- Vastuutahojen nimeäminen, seuranta ja aikataulutus on olennaista, jotta suunnitelma todella johtaisi toteutukseen

Esitämme suunnitelmaan seuraavia pieniä täydennyksiä:

Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutavat (s 20)

Mopoautoilun ja skoottereilla ajamisen suosio kasvaa voimakkaasti nuorten keskuudessa ja kasvattaa heitä moottorivasteiseen liikkumiseen lihasvoimaisen sijaan. Tähän huolestuttavaan kehitykseen tulee puuttua osana koulujen liikkumiskasvatusta ja etsiä keinoja kävelyn ja pyöräilyn katu-uskottavuuden lisäämiseen esim. esikuvien ja välineiden avulla.

Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen (s 24)

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvistä välineistä tulee kehittää käytännöllisyyden lisäksi myös ennen kaikkea visuaalisesti houkuttelevia, jotta ne kiehtoisivat laajoja ihmisjoukkoja. Niin kauan kuin pyöräily mielletään urheilullisten ja/tai vähävaraisten ihmisten liikkumismuodoksi, sen suosion kasvattaminen on vaikeaa. Tähän liittyvät myös pyöräparkit ja niiden design: Näyttävät, modernit ja hauskat pyöräparkit kaupungin keskeisimmällä paikalla viestivät tehokkaasti, että näin 2000-luvun ajan suomalainen kaupunkilainen liikkuu.

Reitti selvä (s 25)

Arki liikuminen on enenevässä määrin seudullista ja myös pyöräliikenneverkkoa tulee tarkastella seudullisena kokonaisuutena. Kaupunkien pyöräliikenneverkon kehittäminen tulee perustua seudulliseen, maankäytön suunnitteluun kytkettyyn pyöräliikenneverkko-suunnitelmaan. Suunnitelma voi olla osa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja siinä tulee määrittää seudulliset pääreitit sekä paikallisen tason yhteystarpeet. Kaupunkien yksittäisten pyöräteiden rakentamisen ja kehittämisen taustalla taas on oltava näkemys koko kaupungin pyöräliikenneverkon kokonaisuudesta pääreitteineen ja sekundaarireitteineen.

Suunnitteluohjeiden uusiminen (s 27)

Liittymäjärjestelyt ovat yksi keskeisimmistä uudenlaista suunnittelua ja toteutusta vaativista seikoista ja ne tulisi nostaa toimenpidelistauksessa korkeammalle sijalle. Pyöräteiden ja -kaistojen jatke tulee osoittaa kulkemaan suoraviivaisesti pyörätien tai -kaistan jatkeena liittymäalueen yli, ei keskisaarekkeiden ja painonappien kautta koukkaisten kuten nykymallissa.

Toinen enemmän painoarvoa vaativa seikka on esteettömyys: reunakivet ovat yksi merkittävimmistä pyöräilyn sujuvuutta ja miellyttävyyttä heikentävistä seikoista. Suunnitteluohjeissa tulee esittää eroteltujen pyöräteiden toteuttamista reunakivettöminä ja tuoda esille vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa näkövammaisten huomiomerkinä yhdistettyjen kevyen liikenteen väylien kohdalla.

Suunnitteluohjeiden tulee sisältää myös opastusta pyöräteille soveltuvista materiaaleista. Voimakasprofiilinen, röpyläinen kiveys ei sovi pyöräteiden pinnoitteeksi edes suurten kaupunkien keskustoissa.

Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen (s 28)

Etenkin jalankulun, mutta myös pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttaa merkittävästi kulkemisympäristön mittakaava. Hidas kulkeminen tarvitsee enemmän virikkeitä kuin nopea, jotta mielenkiinto pysyisi yllä. Liian väljäksi mitoitettussa katutilassa rakennusten ja muun ympäristön yksityiskohdat ovat kaukana jalankulkijasta, eivätkä toimi kiinnostavina virikkeinä. Hyvin tiiviissä ja pienimittakaavaisessa ympäristössä, kuten keskiaikaisen kaupungin kujilla taas ympäristö tarjoaa virikkeitä kaikille aisteille: rakennuksia, kadunkalusteita ja istutuksia pystyy koskettamaan ja kaupoista tulevat tuoksut haistamaan.

Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen (s 28)

Myös kaupunkien alakeskuksista tulee kehittää jalankulkuun ja pyöräilyyn houkuttelevia. Niihin kuljetaan enimmäkseen huomattavasti lähempää kuin kaupunkien pääkeskuksiin, joten niihin suuntautuvat matkat muodostavat huomattavan potentiaalin lyhyiden automatkojen korvaamisessa kävely- ja pyöräilymatkoilla. Suurimittakaavaiseen markettiympäristöön tulee rakentaa pienimittakaavaisia kulkuväyliä täydennysrakentamisen, pysäköinnin ja väylien uudelleen järjestelyjen, kadunkalusteiden ym. avulla.

Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen (s 36)

Lyhyiden yhteyksien toteuttamisessa keskeinen väline on kaupunkirakenteen tiiveys, mikä luo myös pienimittakaavaista ja siten jalankulkuun ja pyöräilyyn houkuttelevaa ympäristöä. Jalankulku- ja pyöräilykaupungissa jalan ja pyörällä pääsee nopeammin ja suoraviivaisemmin paikasta toiseen ja autolla joutuu kiertämään. Pyöräpaikat sijaitsevat sisäänkäynnin tuntumassa, kun taas autopaikat huomattavasti joukkoliikennepysäkkiäkin kauempana. Nämä periaatteet tulisi automaattisesti ottaa kaikkien uusien asuin- ja työpaikka-alueiden suunnittelun ja olemassa olevien kehittämisen lähtökohdaksi.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis-, asema- ja maakuntakaavoihin (s 39)

Kaupunkiseutujen rakennemallien laatiminen on yleistymässä ja on hyvä mainita myös tässä yhteydessä seudullisen pyöräliikenneverkon suunnittelun ja esittämisen välineenä.

Pyöräpysäköintinormin asettaminen (s 39)

Rakennusjärjestyksissä ja asemakaavamääräyksissä tulisi määrällisen normin lisäksi olla myös pyöräpaikkojen tontilla ja rakennuksissa sijoittamiseen ja kattamiseen liittyviä määräyksiä. Osa paikoista tulee toteuttaa väljempinä tavarapyörien ja pyöräperäkärrien säilytyksen mahdollistamiseksi.

Tampereella 19.9.2011

Tampereen polkupyöräilijät ry

Eero Ojanperä, pj
pj@tarakka.fi

Sanna Karppinen
sanna.elina.karppinen@gmail.com