

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
jyps@jyps.info
www.jyps.info

Helsingin Polkupyöräilijät ry
PL 81
00531 HELSINKI
info@hepo.fi
www.hepo.fi

KOMMENTTEJA LUONNOKSESTA "JALANKULKU- JA PYÖRÄTEIDEN SUUNNITTELUOHJE"

21.5.2012
Riikka Salli Ramboll Oy
Tiedoksi: Ari Liimatainen, Liikennevirasto

Johdanto

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry. ja Helsingin Polkupyöräilijät ry (HePo) kiittävät mahdollisuudesta osallistua uuden suunnitteluohjeen laatimiseen. Erityisen positiivista on mahdollisuus osallistua jo varhaisessa vaiheessa, vaikka se kenties johtaakin tiettyyn määrään "turhia" ehdotuksia korjauksista, jotka tehtäisiin muutenkin.

Kommenttimme on kasattu melko nopeasti ja siksi ne saattavat olla tyyllisesti ja myös sisällöllisesti epäyhtenäisiä. Tyyli on myös tiivis ja saattaa osin vaikuttaa tönkeältä. Pahoittelemme tätä.

Pyydämme ottamaan yhteyttä, mikäli jokin esityksemme jää epäselväksi tai vaikuttaa kummalliselta: kyse saattaa olla huonosta ilmauksesta. Selvennämme näkemyksiämme mielellämme muutenkin.

Yleistä

Asian taustalla on Liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020, joka asettaa tavoitteeksi kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvun vähintään 20 prosentilla. Strategiaa tarkentaa Liikenneviraston Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, jonka kärkitoimi 8 on suunnitteluohjeiden uusiminen. Myös useat muut kärkitoimet liittyvät asiaan.

Toimenpidesuunnitelman mukaan uuden ohjeen lähtökohtana tulee olla "kävelyn ja pyöräilyn erottaminen toisistaan kulkutapoina. Tarkistamista kaipaavat erityisesti kaupunkimaisten alueiden liikenneratkaisujen periaatteet kuten kulkutapojen erottelun tarve ja suhde autoliikenteen nopeustasoon ja rauhoittamistoimiin, erilaisten shared space -ratkaisujen soveltaminen, pyöräliikenteen vaihtoehtoiset periaateratkaisut (väylät, kaistat, ajorata)." Luonnosta ei ole vielä päivitetty tämän lähtökohdan mukaiseksi. Luonnoksessa (erityisesti osassa 2.6) korostuu vanhan ohjeen 60-lukuinen SCAFT-ajattelu, jossa pyöräily ja jalankulku erotetaan moottoriliikenteestä muttei toisistaan.

Ohjeen laatimisen lähtökohtana tulee myös olla parhaan tutkimustiedon hyödyntäminen. Luonnoksen lähdeluettelosta ei löydy yhtään pyöräilyä käsittelevää tieteellistä julkaisua (ja vain yksi jalankulkua käsittelevä.) Esimerkiksi seuraavat kotimaiset ja ulkomaiset tutkimukset sisältävät hyödyllistä tietoa:

- *Liikenneympäristö, väistämissäännöt ja käyttäytyminen polkupyöräonnettomuuksissa pyörätien ja ajoradan risteämiskohdissa*, Mikko Räsänen, Helsingin yliopisto 2000, väitöskirja. Saatavilla http://aulis.sange.fi/~otso/stuff/R%c3%a4s%c3%a4nen_risteykset_2000.pdf

- *Pyöräilyn riskit Helsingissä*, Eero Pasanen ja Mikko Räsänen, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä L 1999: 5.

- *Bicycle Tracks and Lanes: a Before-After Study*, Søren Underlien Jensen, Trafitec ApS, 2007.

- *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, P. L. Jacobsen, *Injury Prevention* 2003;9:205–209.

Lisäksi tulee toimenpideohjelman mukaisesti huomioida suurimpien suomalaisten kaupunkien suunnitteluperiaatteet. Vantaan pyöräliikenteen suunnitteluohje julkaistiin viime vuonna, ja Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohje osa 1/2 hyväksyttäneen huomenna kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksessa. Jyväskylässä ei ole vielä tietääksemme suunnitelmia suunnitteluohjeistuksen uusimisesta. Jyväskylän kaupunginhallitus kuitenkin palautti juuri 21.5 keskustan uuden liikennesuunnitelmaehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi juuri pyöräilyn osalta ilmenneiden suurten ongelmien vuoksi, joten uudella ohjeistuksella olisi Jyväskylässäkin kovasti käyttöä.

Luonnoksen luku 3 Pyöräpysäköinti on hyvin kirjoitettu, ja siinä on otettu huomioon julkaisu "Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä". Tämä julkaisu tulee ehdottomasti huomioida myös muissa luvuissa. Suosittelemme myös vertailua pohjoismaisiin ja mahdollisesti muihin ulkomaalaisiin pyöräliikenteen suunnitteluohjeisiin.

Kommentit yksityiskohdista

Ohjeen nimi: termistä "kevyt liikenne" luopuminen on perusteltua. Kuitenkin otsikon sana "jalankulku" ei ole lainsäädännön eikä yleisen kielenkäytön mukainen, ja sana "pyörätie" antaa liian rajoittuneen kuvan sisällöstä. Esimerkiksi "Jalankulun ja pyöräilyn suunnittelu" olisi parempi nimi. Se kuvastaisi pyrkimystä suunnitella väyliä jalankulun ja pyöräilyn tarpeisiin, ei niinkään jotain tiettyä väylätyyppiä. Helsingin ja Vantaan ohjeiden nimissä esiintyy pyöräliikenne, eivät pyörätiet.

Lähes kaikki kuvien ja taulukoiden viittaukset puuttuvat lähdeluettelosta, kuten myös luvussa 3 käytetty lähde TTY 2011.

Kommentit: 1 JOHDANTO

Kommentit: 1.1 Lähtökohdat suunnitteluohjeille

"Kokonaisuuden kannalta lyhyelläkin matkalla jopa huonon palvelutason antava järjestely on joskus parempi kuin tilanne, jossa ei ole lainkaan järjestelyä."

Toisaalta usein pyöräjärjestelyn puute on parempi kuin huono pyöräjärjestely.

Toimenpidesuunnitelman sanoin, "Pyöräily sujuisi usein juoheammin ja turvallisemmin ajoradalla muiden ajoneuvojen tapaan kuin jalankulkijoiden seassa reunakiviä väistellen ja autoilijoillekin vaikeasti tulkittavia väistämissääntöjä noudattaen."

Kommentit: 1.2 Ohjeiden sisältö ja käyttö

"Ohjeet painottuvat jalankulku- ja pyöräteihin"

Tämä painotus on kyseenalainen eikä ole täysin toimenpideohjelman mukainen.

Pyöräilyinfrastruktuurin osalta ei ole syytä rajoittaa pyöräteihin, ja jalankulkuteitä ei edelläkäsittellysti oikeastaan ole olemassa.

"Ohjeessa yhdyskuntarakenteet jaetaan jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin."

Erityisesti jako joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin on relevantti lähinnä joukkoliikenteen näkökulmasta, ei kävelyn eikä pyöräilyn. Strategia 2020 puhuu jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeestä.

Kommentit: 1.3 Käsitteitä

Risteyksen ja liittymän määritelmät puuttuvat, joten lukijalle jää epäselväksi, tarkoittavatko ne samaa vai eri asiaa. Jos termit tarkoittavat samaa asiaa, suosittelimme käytettävän tieliikennelaissa esiintyvää termiä "risteys." Se myös kuvaa liittymää paremmin tyypillistä pyöräiltäessä tai käveltäessä kohdattavaa risteystä.

Useat käsitteet sisältävät kevyen liikenteen käsitteen, vaikka toimenpidesuunnitelman mukaan siitä luovutaan. Ehdotamme näiden käsitteiden poistamista terminologiasta. Mahdollisesti voisi jättää termin "kevyt liikenne", jonka selityksessä sanotaan, ettei sen käyttöä suositella. Nykymuodossaan terminologiaisuus voi edesauttaa vanhentuneen terminologian käytön jatkumista.

Pyöräliikenneverkon määritelmä on ongelmallinen. Pyöräliikenteen verkko on kunnan katu- ja tieverkko, josta osalla ajetaan ajoradalla ja osalle on erilliset pyörätiet tai muu erotettu infrastruktuuri. Lisäksi pyöräliikenteen verkkoon kuuluu tie- ja katuverkosta irrallisia puistokäytäviä ym.

Termi "jalankulku- ja pyörätie" on määritelty epäselvästi. Tarkoitetaanko yhdistettyjä, rinnakkaisia, vai kokonaan erillisiä pyöräteitä ja jalkakäytäviä? Pyydämme harkitsemaan, josko tällaisesta keinotekoisesta yhdistelmäkäsitteestä voitaisiin luopua, ja puhua erikseen pyöräteistä ja erikseen jalkakäytävistä. Tieliikennasetuksen käyttämää ilmaisua yhdistetty pyörätie ja jalkakäytäviä voidaan käyttää tilanteessa, jossa nimenomaisesti viitataan yhdistettyyn väylään.

Kohtaamisnäkemän määritelmän tulisi huomioida ajoneuvojen lisäksi jalankulkijat.

Onko mopoilijan määritelmä relevantti?

Pyörätien jatkeen määritelmä on virheellinen, sillä jatke voi esiintyä suojatiestä erillään.

Sosiaalisen turvallisuuden käsitteen kannattaisi huomioida myös muita kuin tienkäyttäjiin kohdistuvia rikoksia. Pyörävarkauden uhri ei yleensä ole tapahtumahetkellä tienkäyttäjä.

Ulkoilutien määritelmä on epäselvä. Mitä ulkoilureitin osaa tarkoitetaan.

Miksi termistössä käytetään lainsäädännön tunteman jalkakäytävän sijaan sanaa jalankulku tie?

Luonnos määrittelee kenties turhankin monta erilaista verkkoa (kevyen liikenteen verkko, pyöräliikenneverkko eli pyöräilyverkko, raittiverkko). Näiden erot, erityisesti pyöräilyverkon ja pyörätieverkon, jäävät epäselväksi. Lisäksi pyöräilyverkon määritelmä viittaa kevyen liikenteen verkkoon, jonka määritelmä taas viittaa pyöräilyverkkoon. Nimensä mukaisesti pyörätieverkon olisi luontevinta koostua pyöräiteistä (jos pyörätieverkon käsitettä ylipäättään tarvitaan.)

Kommentit: 2 JALANKULUN JA PYÖRÄILYN ASEMA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSSÄ

Kommentit: 2.1 Jalankulku ja pyöräily osana liikennejärjestelmää

Kommentit: 2.1.1 Jalankulku- ja pyörämatkatuotokset

Kommentit: 2.1.2 Jalankulku- ja pyörämatkojen tarkoitus

Kommentit: 2.1.3 Jalankulku- ja pyörämatkojen pituudet ja kestot

Kommentit: 2.2 Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuus

Esitetty onnettomuuden määritelmä poikkeaa Tilastokeskuksen käyttämästä: "mukana vähintään yksi ajoneuvo" vs. "mukana vähintään yksi liikkuva kulkuneuvo." Esimerkikis raitiovaunu ja juna eivät ole ajoneuvoja. Suosittelemme tilastokeskuksen määritelmään nojautumista.

Leipätekstissä ja kuvan 3 kuvatekstissä puhutaan ajoneuvon ja jalankulkijan törmäyksestä, vaikka kuvassa on kyse nimenomaan auton ja jalankulkijan törmäyksestä.

Nuorten ja erityisesti iäkkäiden pyöräilijöiden kohonnut kuolemanriski on syytä mainita.

Kuva 6 olisi selkeämpää jakaa kahdeksi eri kuvaksi, joista toinen käsittelisi jalankulkua ja toinen pyöräilyä.

Kommentit: 2.3 Jalankulkuliikenteen ominaisuudet

Kuvassa 10 oleva polkupyöräilijä ei kuulu joukkoon (pyörän taluttaja toki kuuluu.)

Kommentit: 2.3.1 Jalankulkijat

Kommentit: 2.3.2 Jalankulkuliikenteen reitinvalintaperusteet

Kommentit: 2.3.3 Jalankulkuliikenteen aikavaihtelu

Kommentit: 2.3.4 Jalankulun nopeus

Kommentit: 2.3.5 Jalankulkijan mitat

Kommentit: 2.4 Pyöräliikenteen ominaisuudet

"Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset ovat kuitenkin osoittaneet sen, että terveyshyödyt, ympäristöystävällisyys ja ruuhkien välttäminen eivät ole pääsyitä kulkea pyörällä."

Tämä sinällään hyvin relevantti ja uskottava väite olisi syytä perustella sopivalla lähdeviitteellä.

Kommentit: 2.4.1 Pyöräilijät

Kommentit: 2.4.2 Pyöräliikenteen reitinvalintaperusteet

Osat 2.4.1 ja 2.4.2 kuvaavat hyvin pyöräilijöiden tarpeita.

Kommentit: 2.4.3 Pyöräliikenteen aikavaihtelu

Pyöräliikenteen kuukausikohtaisessa vaihtelussa on suuria eroja eri kuntien välillä. Tämä olisi hyvä ainakin mainita, tai jopa antaa ääriarvoja sen sijaan että tarjotaan vain yhdet luvut, jotka ovat joissain kunnissa hyvin harhaanjohtavia.

Kommentit: 2.4.4 Pyöräliikenteen nopeus

Luku perustuu tutkimukseen, joka todennäköisesti kertoo enemmän pyöräteiden laadusta Helsingissä vuonna 1986 kuin pyöräliikenteen ominaisuuksista yleisesti. Luvut myös vaikuttavat yleiseen kokemukseen verrattuna sangen alhaisilta. Lähde kannattaa korvata tuoreemmalla, tarvittaessa ulkomaisella tutkimuksella.

Kommentit: 2.4.5 Polkupyöräilijän mitat

Suurimmat lain sallimat mitat on syytä mainita (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 28 §). Kaksipyöräisen pyörän maksimileveys on 80cm ja kolmipyöräisen 125cm. Näitä mittoja on syytä pitää lähtökohtina liikennesuunnittelussa.

Kuvassa 15 esitellään eri pyörämalleja kiitettävän laajalti, mutta sitä voisi vielä laajentaa kaksipyöräisellä laatikkopyörällä. Huomautettakoon myös, että tyypillisessä kolmipyöräisessä tavarapyörässä on laatikko edessä eikä takana.

Kommentit: 2.5 Suunnitteluprosessi

Kommentit: 2.5.1 Suunnittelun lähtökohdat

Avauslauseen voisi muuttaa esimerkiksi muotoon "Maantiehen kuuluvien tai erillisellä liikennealueella sijaitsevien pyöräteiden ja jalkakäytävien (tai jalankulkuväylien) toteuttajana ja ylläpitäjänä on yleensä valtio."

Kommentit: 2.5.2 Jalankulun ja pyöräilyn suunnittelu osana väyläsuunnitteluprosessia

Luonnoksessa puhutaan jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkosta. Näiden liikennemuotojen tarpeet ovat kuitenkin ohjeessa käsitellysti hyvin erilaiset, eikä niille voi mielekkäästi suunnitella yhteistä tavoiteverkkoa. Ehdotamme muutettavaksi muotoon "jalankulun ja pyöräilyn erilliset tavoiteverkot".

Kommentit: 2.5.3 Suunnitteluprosessi kunnissa

Kommentit: 2.6 Jalankulun ja pyöräilyn verkkosuunnittelu

Kommentit: 2.6.1 Lähtökohtia

Luonnoksen esittämä lähtökohta "Pyöräliikenneverkon runkona toimivat yhdistetyt ja erotellut jalankulku- ja pyörätiet" on ongelmallinen. Pyöräliikenteen runkona tulisi toimia sujuvien väylien, mitä yhdistetty väylä ei taajamissa yleensä ole. Lisäksi pyörän oletusarvoinen paikka on ajoradalla. Pyöräteitä tulee rakentaa, milloin autoliikenteen suuri nopeus tai määrä katsotaan tarpeelliseksi, eikä ajoradalla ajaminen enää ole turvallista.

Ehdotamme lähtökohdaksi "Pyöräliikenneverkon runkona toimii kunnan tie- ja katuverkko. Sellaisilla tieosuuksilla, joilla autoliikenteen nopeus tai määrä ei mahdollista turvallista pyöräilyä, korjataan tilanne erillisellä pyörätiellä. Runkoverkkoa täydentävät myös pyöräilijöille tarkoitettut puistokäytävät ja ulkoilutiet sekä yhdistetyt kevyen liikenteen väylät paikoissa joissa pyöräily on vähäisempää.

"Autoliikenteen kanssa tapahtuvien risteämisten vähentäminen ja risteysten sijoittaminen turvallisiin kohtiin." "Maankäytön ja reittien hyvällä sijoituksella vältetään tasoyliytyksiä varsinkin vilkkaiden ajoratojen poikki." "Kadunylitykset pyritään turvallisuuksyistä keskittämään mahdollisimman harvoihin paikkoihin"

Nämä linjaukset heikentävät jalankulun ja pyöräilyn sujuvuutta, vaikka strategia 2020 ja toimenpideohjelma edellyttävät sen parantamista. Jalankulku- ja pyöräliikennettä ei pidä suunnitella autoilun ehdoilla, vaan autoilu pitää tarvittaessa sopeuttaa pyöräilyyn ja jalankulkuun. Toimenpidesuunnitelma sisältää kärkitoimena autoliikenteen rauhoittamisen (kärkitoimi 11). Tasoristeysten välttäminen johtaa alikulkuihin, joissa on usein jyrkkä mutka ja huono näkyvyys, mikä kasvattaa pyöräilijöiden kolaririskiä.

"Reitit ovat nopeita ja suorita, mutta eivät yksitoikkoisia" Yksitoikkoisuus ei ole merkittävä ongelma eikä sen välttämistä tarvitse korostaa.

Kommentit: 2.6.2 Jalankulku ja pyöräily maankäytön suunnittelussa

"Yhdyskunta- ja palveluverkon tulee sekä mahdollistaa että vahvistaa kävelyn ja pyöräilyn käyttöä."

Luontevampi ilmaus olisi "Yhdyskunta- ja palveluverkon tulee sekä mahdollistaa että vahvistaa kävelyä ja pyöräilyä liikennemuotoina"

Kommentit: 2.6.3 Pyöräliikenneverkon hierarkia

Kappale on pääosin hyvä.

"Pääreitit yhdistävät paikalliskeskustat kaupunkikeskukseen."

Hyvinkin useilla ihmisillä on tarve kulkea paikalliskeskusten välillä. Suomen vilkkaimmin liikennöity tie, Kehä I, nimenomaan kiertää kaupunkikeskuksen.

Kommentit: 2.6.4 Verkkosuunnittelun apuvälineitä

Kommentit: 2.6.5 Liikennelaskennat

Ei kommentteja.

Kommentit: 3 PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Luonnoksesta puuttuu toistaiseksi pysäköinnin kunnossapito (josta kirjoitetaan esim. lähteessä TTY 2011).

Kommentit: 3.1 Yleistä

Kommentit: 3.2 Pyöräpysäköinnin kysynnän ja tilantarpeen arviointi

Ohjeiden, kuten taulukon 2, viitteellisyyttä voisi korostaa enemmän. Asiasta kirjoitetaan lähteessä TTY 2011: "Pysäköintipaikkojen määrän tarpeen arvioiminen voi olla erittäin haasteellista ja usein onkin helpompi silmämääräisesti arvioida tarve ja seurata, millaiseksi käyttöaste kehittyy. Tämän perusteella pysäköintiä voidaan tarvittaessa lisätä"

Kommentit: 3.3 Pysäköinnin sijoittelu

Syytä mainita lähteessä TTY 2011 oleva hyvä periaate: "Pysäköinnin tulee myös sijaita pyöräreitin varrella, jotta pyöräilijä ei joudu ajamaan määränpäänsä ohi pysäköinnin vuoksi ja kävelemään takaisin päin."

Muun muassa taulukossa 4 käytetty pysäköinnin jaottelu neljään eri luokkaan keston perusteella on kyseenalainen. Ihmisten tarpeet eivät ole niin yksinkertaisia ja helposti arvattavia, että tietyn pysäköintipaikan voisi tietää palvelevan vain tietyn mittaista pysäköintiä. Lisäksi tiiviissä kaupunkirakenteessa sama pysäköintipaikka palvelee useita eri kohteita eri tarpeineen. Pysäköintipaikat on parempi jakaa kahteen luokkaan: i) sekä lyhyt- että pidempiaikaista pysäköintiä palvelevat, ja ii) pitkäaikaista varastointia palvelevat.

Taulukossa 3 taitavat kävelykadut ja jalkakäytävät mennä sekaisin. Lainsäädännön mukaan kävelykadut on tarkoitettu myös pyöräilyyn, joten kävelykadulla pyöräilyn kieltö ei ole lain mukainen.

Kommentit: 3.4 Pyörän pysäköinti- ja säilytysratkaisut

"pyörän runkoon tukeutuvat telineet"

Teline ei tukeudu pyörän runkoon vaan päinvastoin.

Lähteessä TTY 2011 on hyviä suosituksia aiheesta: "Vaakasuorien perhostelineiden käyttöä ei useinkaan suositella lainkaan." "Putkikaaritelineet ovat hyvin suosittuja ja joissakin kaupungeissa ensisijaisesti käytetty pyöräteline."

Kehotamme poistamaan kaikki suositukset käyttää alhaaltapäin tukevia rengastelineitä missään. Sen sijaan tulisi lisätä kehoitus välttää niiden käyttöä. Altatukeva rengasteline on erityisen ongelmallinen levyjarruilla, jotka ovat yleistymässä voimakkaasti.

Taulukossa 5 on tyypillisen runkolukittavan kaaritelineen (ns. "Sheffield-teline") kuva kohdassa "Muut erikoistelineet" ja runkolukittavien telineiden kohdalla on epätavallisempi kapea malli. Kuvat kannattaisi päivittää.

Kommentit: 3.5 Mitoitus

"Sopiva pysäköintiväli on telinemallista riippuen 60 – 70 cm." Tämä on jokseenkin vähän. Kuvassa 27 suositellaan 90cm väliä.

Viistopysäköinti on sinällään oikein hyvä idea, mutta se on käytännössä ongelmallinen. Eri pyörämalleissa ohjaustangot ovat eri kohdissa, joten tangot eivät mene toivotulla tavalla siististi lomittain. Siispä viistopysäköinti ei mahdollista merkittävää tiheyden kasvattamista.