



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

Joukkoliikennejaosto

26.11.2015

PYÖRÄN KULJETTAMINEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ

Mahdollisimman sujuvaa pyörän kuljettamista tulee suosia, koska se kannustaa sekä yhteiskunnan että yksilön kannalta kestäviin ja edullisiin matkaketjuihin. Eri kulkumuotojen yhdistämisen tulee olla mahdollisimman saumatonta, jolloin myös joukkoliikenteestä tulee houkuttelevampaa. Joukkoliikennematkat tulee nähdä osana matkaketjuja, ei erillisinä, yksittäisinä matkoina. Joko-tai -ajattelun sijaan tulee siirtyä sekä-että -ajatteluun.

Esityslistan selvityksen mukaan lokakuun 2015 loppuun mennessä polkupyörästä perittiin maksuja 984 kertaa ja niistä saatiin tuloja 1476 euroa. Pyörän kuljettamisesta saadut tulot ovat minimaaliset. Potentiaalisesti käytäntö vähentää myös joukkoliikenteen asiakasmääriä. Asiakas saattaa esimerkiksi laskea, ettei hänen kannata käyttää linja-autoa yhteen suuntaan ja polkea takaisin pyörämaksun vuoksi. Pyörämaksun vuoksi menetetään siis myös kokonaistuloja. Lisäksi kaikki matkaketjujen hankaloittamiset vähentävät matkustusmukavuutta ja siten matkustajamääriä.

Pyörän kuljettaminen ei toki ole ongelmattonta: polkupyörä vie tilaa linja-autossa ja sen nostaminen linja-autoon vie aikaa. Ongelmallista on kuitenkin myös maksun ottaminen polkupyörästä, jonka laskuttamiseen menee aikaa asiakkaalta, kuljettajalta ja matka-ajan pitenemisen vuoksi etenkin muilta matkustajilta. Myös tiukasti aikataulutettujen linjojen reittikierron aikatalun pitävyys saattaa vaarantua, jolloin viivästys kertautuu.

Polkupyörästä ei peritä erillistä maksua Oulussa, Tampereella ja Lahdessa. Laadukkaan arvioinnin pohjaksi olisi selvitettävä kokemuksia kyseisistä kaupungeista ja tutkittava erilaisia hinnoitteluvaihtoehtoja. Em. kaupungeissa kuljettaja voi kieltäytyä edelleen ottamasta pyörää kyytiin, jos linja-auto on täynnä. Jyväskylässä voitaisiin pilotoida samanlaista käytäntöä esimerkiksi vuoden ajan, jonka jälkeen näemme käytännössä oikeat vaikutukset. Tiedottaminen pitää hoitaa hyvin, jotta asia ei tule ikävänä yllätyksenä.

Toinen vaihtoehto on pitää pyörän kuljettaminen maksuttomana ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin vältymme tilanteilta joissa linja-auton keskisaareke on liian usein täynnä. Jälkimmäinen käytäntö ei ole keneltäkään pois vaan potentiaalisesti lisää joukkoliikenteen käyttöä, kannustaa kestäviin liikkumismuotoihin sekä tekee matkaketjusta sujuvan. Käytäntö perustuu myös tasa-arvoisuuteen asiakkaiden välillä.

Lisäksi mikäli arvioihin otettaisiin mukaan muun muassa pyöräilyn mukanaan tuomat terveyshyödyt ja aikasäästöt, on pyöräilyyn kannustaminen kannattavaa. Euron panostuksella pyöräväyliin saadaan tutkimusten mukaan 8 euron hyödyt. Jyväskylän tulee olla liikunnan ja hyvinvoinnin kaupunkina viemässä eteenpäin uusia käytänteitä etujoukoissa.





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

Näiden perusteluiden saattamana ehdotamme polkupyörän kuljettamiseen jompaa kumpaa vaihtoehtoa:

1. Pyörän maksuton kuljettaminen joukkoliikenteessä. Kuljettaja saa kieltäytyä pyörän kuljettamisesta, mikäli linja-auto on liian täynnä. Taittopyörän kuljettaminen aina maksutonta, koska se vie tilaa vain matkalaukun verran.

TAI

2. Pyörän kuljettaminen maksullista vain ruuhka-aikana eli klo 14–18, muuten maksutonta. Ruuhka-aikana pieni kiinteä maksu, esim. 1-vyöhykkeen mukaan lapsen kertalipun 1–1,5 €. Maksun on oltava maksettavissa Waltti-kortilla, sekä kausi- että arvolipulla. Taittopyörän kuljettaminen aina maksutonta.

Muita huomioita jatkosuunnitteluun:

- Kulkumuoto-osuuksien vaikutus terveyteen tulee ottaa mukaan laskelmiin ja selvittää kattavammin pyörän kuljettamisesta syntyvät hyödyt ja haitat.
- Pyörä-bussi-yhdistelmän edullisten vaikutusten esilletuontia markkinoinnissa. Kärkenä matkaketjujen sujuvuus ja liikkumismuotojen yhdistäminen. Mielikuvamarkkinoinnin ohella asiasta voi tehdä tarkkoja aikalaskelmia joissakin esimerkkitapauksissa. Myös terveysvaikutuksia voi tuoda esille. Vaihtoehtona tälle on useimmiten henkilöauto eli passiivinen, terveydelle haitallinen istuminen koko matkan ajan.
- Viikkaimmin käytettyjen linja-autopysäkkien viereen tulee rakentaa pyöräparkkeja. Pyöräparkki pysäkin vieressä kannustaa pyöräilemään pysäkillä esimerkiksi yksityisautoilun sijaan.
- Kustannusten ollessa kohtuulliset ja matkustajamäärien riittävät, bussin keskisaarekkeelle tulisi hankkia leimausväline. Vrt. linja 550 HSL-alueella.
- Myös bussin sisätilajärjestelyjä, esimerkiksi seisomapaikkatilan sijoitusta, tulisi pohtia ja mielellään kokeilla käytännössä eri vaihtoehtoja. Nykysijoitus ei välttämättä ole optimaalinen, ajatellen muutakin kuin pyörän kuljetusta.

Samuli Rinne
Esa Rantakangas
Teemu Tenhunen
Kaisa Peltonen

Liikenneryhmän jäseniä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

