

Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma

PYÖRÄILY JA JALANKULKU

LUONNOS 21.09.2010

SISÄLTÖ

SISÄLTÖ	1
1 JOHDANTO	2
2 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA	2
2.1 Kevyen liikenteen verkon laatutaso ja ongelmakohdat	2
2.2 Pyöräpysäköinti	6
2.3 Kevyen liikenteen verkon kunnossapito ja talvihoitoluokitus	7
3 KEHITTÄMISTAVOITTEET	8
3.1 Liikennejärjestelmän tavoitteet	8
3.2 Kevyen liikenteen verkon luokittelu	8
4 TOIMENPITEET JA VAIKUTTAVUUS	11
4.1 Liikkumistarpeeseen ja kulkutapoihin vaikuttaminen	11
4.2 Pyöräily-ystävällinen imago tiedottamisella ja markkinoinnilla	11
4.3 Pyöräpysäköinti	13
4.4 Kevyen liikenteen verkon täydentäminen	16
4.5 Kunnossapito ja talvihoito	17
4.6 Esteettömyys	18
4.7 Kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen uusille alueille	18
4.8 Toimenpidetaulukko	19

1 JOHDANTO

Tämä pyöräilyn ja jalankulun osaraportti on osa Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja siihen kuuluvaa raporttisarjaa. Vastaava osaraportti on tehty joukkoliikenteestä. Kaikki suunnitelman osa-alueet on koottu tekniseen raporttiin, joka on varsinainen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Tässä osaraportissa on kuvattu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja taustoja tarkemmin kuin varsinaisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Koko suunnitelmaa koskevat lähtökohdat ja tavoitteet sekä kuvaus koko liikennejärjestelmästä on esitetty vain teknisessä koontiraportissa.

Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2005. Työn tavoitteena oli laatia suunnitelma tiiviisti yhdessä Hyvinkään keskustaajama-alueen osayleiskaavan kanssa. Työ keskeytyi keskustaajaman osayleiskaavan valmistelun ajaksi vuonna 2006. Liikennejärjestelmätöitä on jatkettu osayleiskaavan tarkentamiseen ja viimeistelyyn liittyen vuosina 2007–2010.

Liikennejärjestelmätöiden ohjausryhmän lisäksi työn aikana kokoontui erillinen kevyen liikenteen ryhmä johon kuuluivat Hyvinkään kaupungilta Kimmo Kiuru, Marjukka Välimaa ja Tapio Tukiainen. Kevyen liikenteen osuuden suunnittelusta vastasi WSP Finland Oy. Työn projektipäällikkönä oli Timo Kärkinen ja kevyen liikenteen osuudesta vastasi Riikka Kallio.

2 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA

Hyvinkään tiivis kaupunkirakenne ja suhteellisen tasainen maasto luovat hyvät edellytykset pyöräilylle ja kävelylle. Hyvinkään koko keskustaajama Hyvinkäänkylää lukuun ottamatta on alle kolmen kilometrin etäisyydellä keskustasta. Kevyen liikenteen verkko kattaa koko kaupungin, joten pyörällä pääsee helposti paikasta toiseen. Pyöräily onkin Hyvinkäällä merkittävä kulkumuoto.

Pyöräilyn osuutta on arvioitu viimeksi KEHYLIn (Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma) yhteydessä vuonna 1999. Tuolloin pyöräilyn osuudeksi Hyvinkäällä arvioitiin 19 % kaikista matkoista. Osuus on huomattava, sillä koko maan keskiarvo oli vuoden 1999 henkilöliikennetutkimuksen mukaan 11 % ja 20 000-50 000 asukkaan kunnissa 13 %.

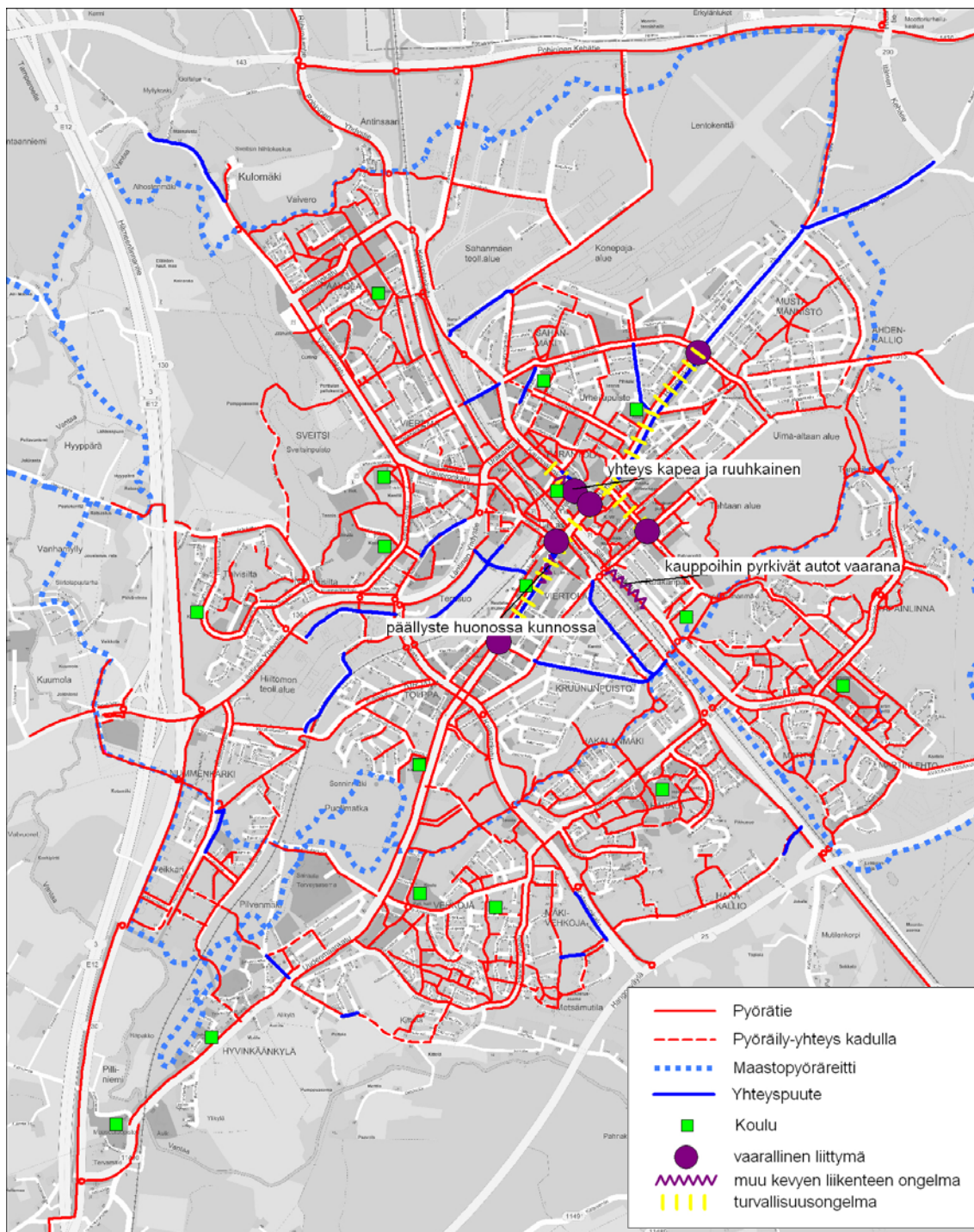
2.1 Kevyen liikenteen verkon laatutaso ja ongelmakohdat

Hyvinkään pyöräilyolosuhteet ovat hyvät: joka puolelle kaupunkia pääsee helposti ja nopeasti pyörällä. Kevyen liikenteen verkko on melko yhtenäinen. Puutteita on aivan keskustassa. Lisäksi joitakin asuinalueilta osa yhteydestä keskustaan ja kouluille puuttuu.

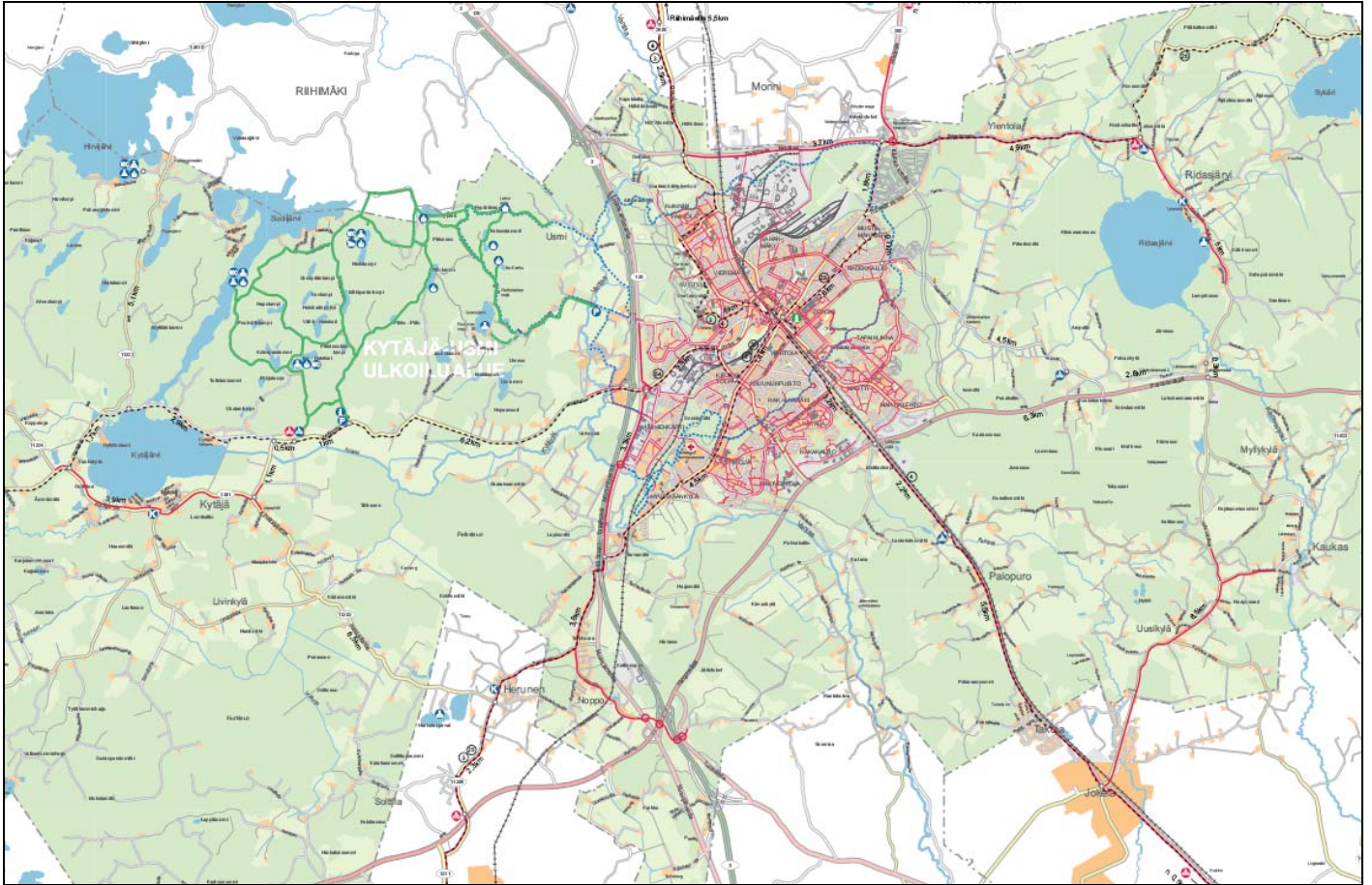
Pääosa Hyvinkään pyöräteistä on 2,5-3,5 metriä leveitä yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä. Keskustaa lähestyttäessä väylät ovat paikoin leveämpiä ja pyöräily ja jalankulku on eroteltu toisistaan pinnoitteilla. Pääreittien tärkeimmät ajorajojen ylityskohdat on toteutettu korotettuina suojateinä.

Useimmilla asuinalueiden kokoojakaduilla on jalkakäytävät tai pyörätiet. Kokoojakatujen poikkileikkaukset ovat pääosin hyvin leveitä, mutta jalkakäytävän osuus kadusta on kapea. Vaikka alle 12-vuotiaat lapset saavat ajaa pyörällä jalkakäytävällä, eivät useimmat kokoojakatujen jalkakäytävät sovellu siihen kapeutensa takia. Myös lastenvaunujen ja kävelijän kohtaaminen tuottaa vaikeuksia. Tämän takia on tärkeää, että kaikilta asuinalueilta on jalankulku- ja pyörätieyhteys keskustaan ja lähipalveluihin.

Tonttikaduilla ei useimmiten ole jalkakäytäviä. Tonttikaduilla liikkuminen on kuitenkin suhteellisen helppoa ja turvallista, sillä liikennemäärät ovat pienet ja nopeudet alhaiset.



Kuva 1. Hyvinkään keskustaajaman kevyen liikenteen väylät, yhteyspuutteet ja ongelmakohdat



Kuva 2. Hyvinkään kevyen liikenteen yhteydet keskustaajaman ulkopuolella.

Kaikkiin kaupungin kouluihin lukuun ottamatta Urheilupuiston alueen koulua johtaa kevyen liikenteen väylä. Urheilupuiston kouluun yhteydet ovat huonot, sillä sekä Musta-Männistön alueelta että Urheilupuiston alueelta puuttuvat koululle johtavat pyörätiet.

Keskustassa ongelmana on Uudenmaankadun puuttuva pyörätie sekä kevyen liikenteen väylän kapeus ja kapasiteettiongelmat Kauppalankadun Hämeenkadun puoleisessa päässä ja Torikadulla. Lisäksi Hämeenkadulla lähellä siltaa on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ja toisiinsa nähden risteäviä liikkumissuuntia, mikä aiheuttaa sekavuutta ja vaaratilanteita. Keskustakorttelin sisällä kevyen liikenteen väylät johtavat hyvin kaikkiin kauppoihin, mutta väylät ovat jyrkkiä ja sokkeloisia, kaarteet jyrkkiä ja näkemät huonoja. Hyvinkään keskustan esteettömyyshankkeessa on esitetty kaide- ja penkkiprojektia, jossa asennettaisiin käsijohteita ja penkkejä mm. keskustakorttelin kevyen liikenteen väylille.

Hyvinkäällä on vuosina 2000-2004 sattunut 117 loukkaantumiseen johtanutta kevyen liikenteen onnettomuutta ja 2 kuolemaan johtanutta kevyen liikenteen onnettomuutta. Onnettomuudet ovat selvästi keskittyneet Uudenmaankadun, Hämeenkadun, Kauppalankadun ja Torikadun alueille. Viikkaimmalla keskusta-alueella eri suuntiin ja eri nopeuksilla meneviä liikkujia on paljon ja väylät ovat joiltakin kohdilta ahtaita. Näillä alueilla myös onnettomuuksia on eniten.

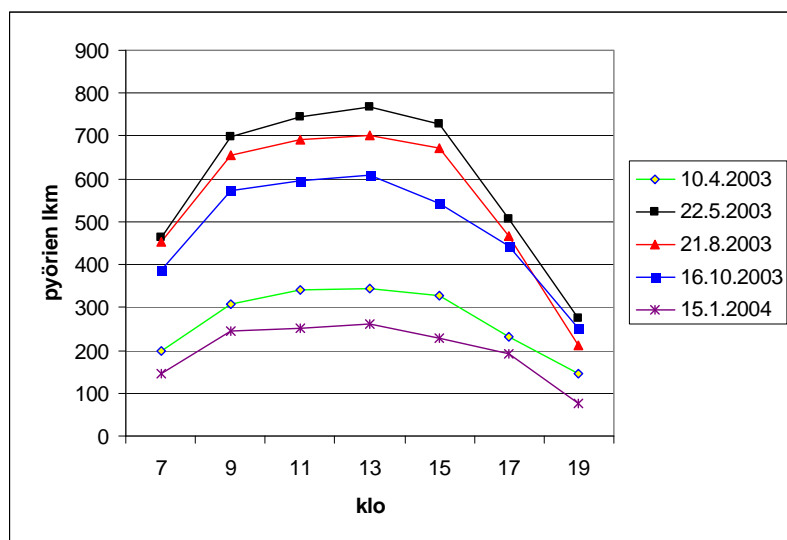
Eriyisen onnettomuusalttiina kohtana korostuu Uudenmaankadun keskusaukion kohta. Keskusaukion ja Uudenmaankadun sillan onnettomuustilanne on kui-

tenkin parantunut vuoden 2003 jälkeen, jolloin sillan kevyen liikenteen väyliä levennettiin ja keskusaukion kohtaa parannettiin. Muissa kohteissa tarkastelujakson aikana rakennetut uudet kevyen liikenteen väylät eivät suoraan näy onnettomuustilastoissa, mikä on ainakin osittain selitettävissä tarkastelujakson lyhydellä.

Hyvinkään pyöriteitä koskeva opastus on melko puutteellinen. Normaalit pyöräilyä koskevat liikennemerkkit löytyvät, mutta viitoitusta Hyvinkäällä ei ole.

2.2 Pyöräpysäköinti

Kevyen liikenteen laskentojen mukaan pyöräilyn merkitys liityntäliikennemuotona on huomattava. Hyvinkään rautatieasemalle pysäköidään touko–lokakuussa arkipäivinä lähes 800 polkupyörää. Talvella pyöräily on vähäisempää, mutta silloinkin pysäköityjä pyöriä on noin 250 eli kolmannes kesän määrästä.

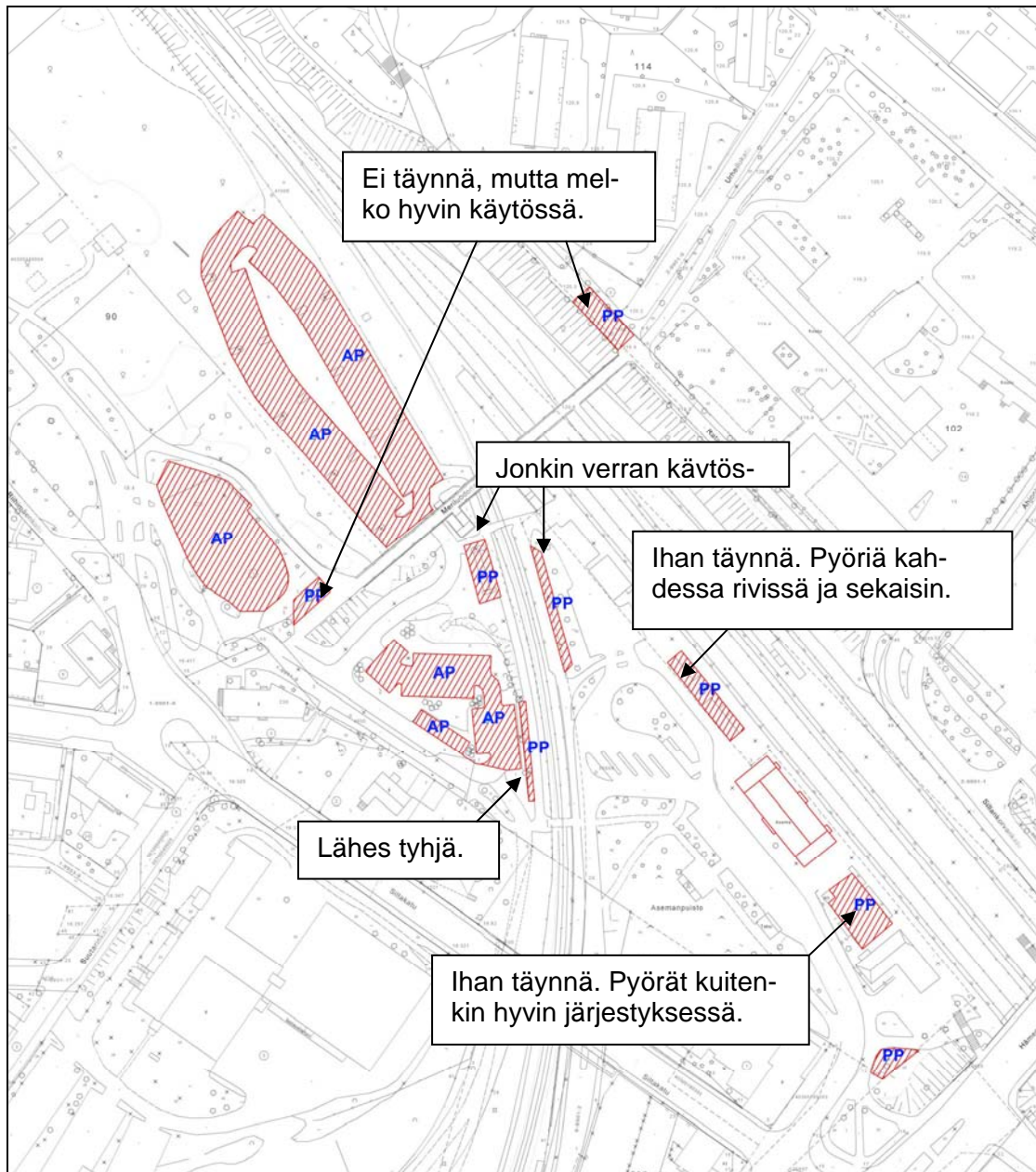


Kuva 3. Pysäköityjen pyörien lukumääriä rautatieaseman liityntäpysäköintipaikoilla.

Aseman pyöräpysäköinnin paikkojen kokonaismäärä vastaa asemalle kesällä pysäköityjen pyörien määrää, mutta telineiden sijoittelu ei vastaa käyttäjien tarpeita. Tämän takia aseman lähinnä olevat paikat ovat täynnä ja kauempana olevat paikat käyttämättöminä. Tämä aiheuttaa aseman edustalle sekavuutta ja ahtautta, kun pyöriä on pysäköity kahteen riviin jalkakäytävälle. Jalkakäytävälle pysäköidyt pyörät ovat myös esteettömyysongelma. Katettuja paikkoja on vain vähän.

Vuonna 2007 tehdyssä pyöräpysäköintiselvityksessä¹ laskettiin asemaympäristön pyörätelineiden käyttöastetta. Seuraavassa kuvassa on esitetty tuloksia.

¹ Hyvinkään pyöräpysäköintiselvitys 2007



Kuva 4. Rautatieaseman liityntäpysäköintipaikkojen sijainti ja käyttöasteita vuonna 2007.

Linja-autoasemalla pyöräpysäköintipaikkoja on vähän. Samoin kauppojen edustoilla telineitä on usein liian vähän.

2.3 Kevyen liikenteen verkon kunnossapito ja talvihoitoluokitus

Kevyen liikenteen väylät kunnossapidetään vierellä olevan kadun kunnossapitoluokan mukaan, joita on kolme. Niille ei siis ole omaa väylän tärkeyteen liittyvää luokitusta. Kunnossapitoluokkien lisäksi kunnossapito-ohjeissa ei ole määräyksiä erityisistä korkeamman kunnossapitolaadun kohteista. Käytännön työssä kuitenkin painotetaan keskusta-aluetta, tärkeimpiä työmatkareittejä ja koulujen ja vanhainkotien läheisyyttä.

Ajoneuvoliikenteen verkon luokitukseen perustuva kevyen liikenteen verkon kunnossapitoluokitus on pääpiirteissään toimiva. Kevyen liikenteen kunnossapidon ongelmakohtana on kuitenkin keskustaan johtava Hämeenkadun ja Uudenmaankadun suuntainen liikenne, jossa ajoneuvojen pääkselillä Hämeenkadulla ja Uudenmaankadulla kevyen liikenteen väylä ei ole yhtenäinen. Tämän takia paljon kevyen liikenteen käyttämät Uudenmaankadun rinnakkaisväylät Hyvinkäänkadulla ja Seitemänmiehenkadulla ja Hämeenkadun rinnakkaisväylät Kutomokadulla ja Suokadulla pitäisi olla korkeimmassa kunnossapitoluokassa. Lisäksi keskustan jalankulku- ja pyöräilyalueiden kunnossapidon tason tulisi olla erityisen laadukasta.

Yleinen huolto, kuten lumenauraus toimii suurimmassa osassa kaupunkia hyvin, mutta alueellisia erojakin löytyy. Lisäksi joidenkin kevyen liikenteen väylien hoito on väylän varrella sijaitsevan kiinteistön omistajan vastuulla, eivätkä kaikki kiinteistön omistajat aina huolehdi velvollisuuksistaan. Kevyen liikenteen väylien talvihoidon laatu saadaan tasaisemmaksi, sillä marraskuun 2005 alusta voimaan tulleet kunnossa- ja puhtaanapitolain muutokset velvoittavat kunnan kunnossapitämään kaikki yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet. Vain jalkakäytävien talvihoito jää tontinomistajien vastuulle.

3 KEHITTÄMISTAVOITTEET

3.1 Liikennejärjestelmän tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman teknisessä raportissa on kuvattu koko suunnitelman tavoitteet. Kävelyn ja pyöräilyn osalta keskeisin ja muut tavoitteet kattava tavoite on **kulkumuoto-osuuden kasvattaminen**.

Kulkumuoto-osuuden kasvattaminen vaatii useita toimenpiteitä ja alatavoitteita. Näitä ovat:

- Liikkumistarpeen vähentäminen tiivistämällä maankäyttöä ja sijoittamalla toimintoja myös aluekeskuksiin.
- Luodaan kävelylle ja pyöräilylle hyvät edellytykset
 - korjaamalla verkon yhteyspuutteet
 - parantamalla pyöräpysäköintiä
 - turvaamalla verkon käytettävyys kaikkina vuodenaikoina
- Mahdollistetaan kevyen liikenteen käyttö osana matkaketjuja: hyvät yhteydet asemalle ja muihin tärkeisiin joukkoliikenteen solmukohtiin, liittytäväsäköinti
- Rakennetaan uusille alueille kattava ja turvallinen kevyen liikenteen verkko sekä hyvät yhteydet keskustaan ja suurimmille työpaikka-alueille
- Parannetaan liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä
- Parannetaan keskustan jalankulkuolosuhteita
- Luodaan positiivinen ja kannustava ilmapiiri kävelylle ja pyöräilylle

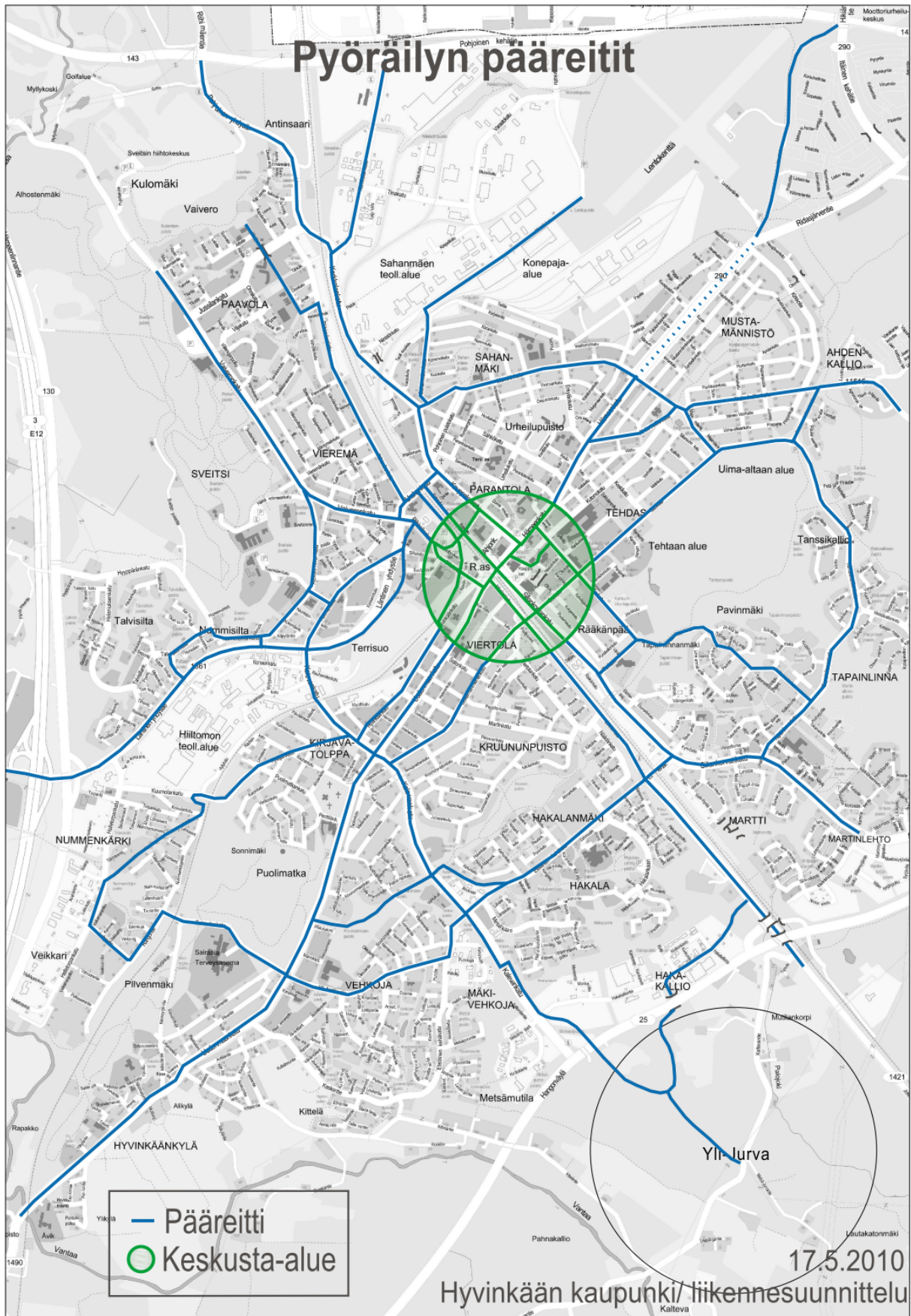
3.2 Kevyen liikenteen verkon luokittelu

Kevyen liikenteen verkon investointi- ja kunnossapitotoimenpiteiden priorisoimiseksi ja laadukkaan yhteyden turvaamiseksi jokaiselle asuinalueelle, Hyvinkään kevyen liikenteen verkko luokiteltiin pääreitteihin ja paikallisreitteihin. Tavoitteena on, että jokaiselta asuinalueelta keskustaan ja suurimmille työpaikka-alueille johtaa pääreittitasoinen kevyen liikenteen väylä.

Pääreitit ovat laadukkaita, valaistuja ja turvallisia kevyen liikenteen väyliä, joiden risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa on hoidettu mahdollisimman turvallisella tavalla. Tarkemmat kriteerit pääreiteille ovat:

- Leveys: väylän normaalileveys on 3,5 m, poikkeustapauksissa 3,0 m
- Valaistus: pääreitit ovat valaistuja
- Talvihoito: pääreitit ovat parhaassa talvihoitoluokassa
- Päällyste: pääreitit ovat päällystettyjä ja päällyste on tasainen
- Näkemäesteet: pääreiteillä ei ole näkemäesteitä etenään liittymäalueilla, alikuluissa ja mutkissa.
- Joukkoliikenteen pysäkit: Kevyen liikenteen väylä kulkee pysäkin takaa.
- Reunakivet: reunakivet ovat viistottuja. Tavoitteena on, että reunakivet on liittymissä rakennettu Suraku-ohjeiden mukaisesti. Minimivaatimus on, että pyörätien kohdan reunakivi on alas laskettu.
- Risteämiskohdat: Risteämiset autoliikenteen kanssa on hoidettu siten, että risteäminen on kevyen liikenteen kannalta riittävän turvallinen. Liittymästä riippuen varmistetaan, että paikalla on suojatie, keskisaareke, hyvä valaistus, korotettu suojatie/liittymäalue, liikennevalot tai eritasoinen järjestely.

Kuvassa 5 on tavoitekuva Hyvinkään kevyen liikenteen pääreitiverkolle.



Kuva 5. Pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko Hyvinkäällä.

4 TOIMENPITEET JA VAIKUTTAVUUS

4.1 Liikkumistarpeeseen ja kulkutapoihin vaikuttaminen

Kevyen liikenteen käyttöön vaikuttavat merkittävimmin kevyen liikenteen väylästä, yhdyskuntarakenne ja ihmisen asenteet². Yhdyskuntarakenne luo matkaetäisyyksien puolesta mahdollisuudet kevyen liikenteen käyttöön, kattava kevyen liikenteen verkosto luo siihen muut ulkoiset mahdollisuudet ja ihmisten myönteinen asennoituminen voisi siten johtaa kevyen liikenteen valintaan aina silloin kun se olisi mahdollista. Tässä työssä on pyritty vaikuttamaan niihin kaikkiin. Ihmisten asenteisiin vaikuttaminen on usein vaarassa unohtua, vaikka se on tutkimusten mukaan merkittävä tekijä pyöräilyn ja jalankulun kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa.

Kevyen liikenteen edistämistoimet tulee valita kunnan kevyen liikenteen nykytilan mukaan. Hyvinkäällä ja muissa kunnissa, joissa kevyt liikenne on jo saavuttanut huomattavan aseman, tulee keskittyä kevyen liikenteen verkoston täydentämiseen ja pyrkiä vaikuttamaan ihmisten kulkutavanvalintapäätöksiin markkinoinnin keinoin. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen yksinään ei ole riittävä toimenpide kevyen liikenteen määrän eikä kulkumuoto-osuuden lisäämiseksi, vaan sitä voidaan pikemminkin pitää muiden edistämistoimenpiteiden edellytyksenä. Kulkumuoto-osuuden muuttamiseksi tarvitaan siis laaja valikoima keinoja. Toimenpiteiden yhdistäminen on hyödyllisempää kuin niiden soveltaminen yksinään; yksi plus yksi on tässä tapauksessa siis enemmän kuin kaksi.³

Tanskalaisen tutkimuksen⁴ mukaan ihmisten kulkutavan valintaa ohjaa heidän käsityksensä olosuhteista, eivät todelliset olosuhteet. Tällöin voidaan olettaa, että suurin vaikutus liikennekäyttäytymiseen voidaan saavuttaa yhdistämällä markkinointi ja infrastruktuurin parannukset. Markkinointitoimenpiteet kannattaa ajoittaa siis etenkin uusien infrastruktuuritoimenpiteiden valmistumisen ajankohtaan.

4.2 Pyöräily-ystävällinen imago tiedottamisella ja markkinoinnilla

Tiedottamisen ja markkinoinnin on todettu olevan merkittävä osa pyöräilyn ja kävelyn edistämistyötä. Hyvinkäällä tätä työtä organisoimaan esitetään perustettavaksi pyöräilytyöryhmä. Pyöräilytyöryhmä voidaan koota jo nykyään vuosittaisen pyöräilyviikon järjestämiseksi kootusta ryhmästä. Nykyistä ryhmää täydentämällä ja ryhmän toiminta vakinaistamalla saadaan koottua pyöräilytyöryhmä, jossa ovat edustettuina kaupungin eri hallintokunnat, poliisi, pyöräilyn ja kävelyn järjestöt ja työnantajien edustaja.

Työryhmä tulisi nimittää virallisesti, jolloin sillä on enemmän painoarvoa kaupungin päätöksenteossa. Lisäksi ryhmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että ryhmän puheenjohtajana toimii henkilö, jonka virkatehtäviin pyöräilyn edistäminen osaltaan kuuluu. Työryhmälle tulee myös vuosittain varata riittävästi resursseja (henkilöresursseja/rahaa) toimenpiteiden toteuttamiseen.

Pyöräilytyöryhmän tehtäviin kuuluu:

² Liikenne- ja viestintäministeriö 1999: liikenneskenaariot 2025 –kevyt liikenne

³ Liikenne- ja viestintäministeriö 33/2004: Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteellisen vaikutukset

⁴ Jensen ym. 2000: Collection of Cycle Concepts

- Vuosittaisen pyöräilyviikon ja haastekampanjan organisointi
- Markkinointi- ja tiedotusmateriaalin ideointi ja toteutuksen organisointi
- Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittymisen seuraaminen ja niistä raportointi
- Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parannusehdotusten tekeminen ja olosuhteiden edistäminen muiden hankkeiden yhteydessä (edunvalvonta)

Vuoden 2009 pyöräilyviikolle valmistuva kevyen liikenteen reittikartta ja uudistuneet pyöräilysivut ovat hyvä alku tiedottamis- ja markkinointikampanjalle. Samoin vuosittain toistuva pyöräilyviikko ja siihen liittyvä haastekampanja tarjoaa hyvät mahdollisuudet näkyvyyteen ja uusien asioiden esille tuomiseen. Pyöräilyviikolle voidaan esimerkiksi valita vuosittain tietty teema sen mukaan, minkälaista tiedotusmateriaalia sinä vuonna on saatu luotua.

Kaupungin pyöräilyaiheisia internet-sivuja tulee edelleen kehittää lisäämällä sinne palautejärjestelmä ja kysytyimmät kysymykset ja vastaukset -palsta. Palautejärjestelmä antaa kaupunkilaisille vaikutuskanavan ja samalla tunteen siitä, että pyöräilyasioista halutaan kaupungissa pitää huolta. Palautejärjestelmä toimii samalla myös markkinointivälineenä, sillä palautteen ansioista toteutuneista parannuskohteista tiedottaminen luo osaltaan kaupungin pyöräily-ystävällistä imagoa.

Markkinoinnin tärkeimpänä ihmisten liikkumistottumuksiin vaikuttavana argumenttina ovat terveysvaikutukset. Terveysvaikutukset vaikuttavat sekä yksittäisiin ihmisiin oman henkilökohtaisen terveyden ja kunnon vaalimisen haluna, mutta myös työnantajiin vähentyneiden sairaspotilaiden ja sitä kautta vähentyneiden kustannusten kautta. Lisäksi pyöräpaikkojen rakentaminen on huomattavasti halvempaa kuin autopaikkojen rakentaminen. Nykyisessä ilmastonmuutosilmapiirissä myös ilmastoon liittyvät argumentit vaikuttavat osaan liikkujista. Lisäksi tiedon auton kylmäkäynnistyksen ja lyhyiden automatkojen haitallisista vaikutuksista ajoneuvoon ja polttoaineenkulutuksen suuruuteen on todettu vähentävän lyhyitä automatkoja ja lisäävän kävelyä ja pyöräilyä.⁵

Vakiintuneiden liikkumistottumusten muuttaminen on haastavaa, minkä takia liikkumistottumusten muuttamiskampanjoinnissa kannattaa tarttua tilanteisiin, joissa liikkumistavat vasta hakevat muotoaan. Näitä hetkiä ovat muuttaminen uuteen kaupunkiin ja työpaikan vaihtaminen. Tätä varten tulee luoda kaksi erillistä markkinointipakettia: tiedotuspaketti uusille kaupunkilaisille ja tiedotuspaketti uusille työntekijöille. Uusien kaupunkilaisten tiedotuspaketti tulee lähettää jokaiselle kaupunkiin muuttavalle välittömästi muuton jälkeen. Samaan pakettiin voi koota sekä pyöräilyn ja jalankulun että joukkoliikenteen markkinointimateriaalia.

Uusien työntekijöiden paketti on tarkoitettu työnantajille annettavaksi uudelle työntekijälle. Avainasemassa tässä ketjussa ovat työnantajat, minkä takia markkinointia pitää kohdistaa myös heihin. Tätä markkinointia varten tarvitaan työnantajille suunnattua markkinointimateriaalia. Työnantajiin kohdistuva markkinointi voisi tapahtua sekä pyöräilyviikon aikana että henkilökohtaisilla käynneillä suurimpien työnantajien luona. Kaikki markkinointimateriaali on hyvä olla kaikkien saatavilla kaupungin pyöräilysivuilla.

⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö 33/2004: Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteellisen vaikutukset

Tärkeitä pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen vaikuttavia sidosryhmiä ovat myös mm. koulut, urheiluseurat ja terveystoimen palvelut. Näiden mukaan saaminen kevyen liikenteen edistämistoimiin voisi olla pyöräilytyöryhmän seuraavan vaiheen haaste.

Kaupungin pyöräily-ystävällisen imagon syntymistä voidaan edistää kävely- ja pyöräilyasioiden jatkuvan esillä pitämisen lisäksi myös kaupunkikuvassa näkyvillä elementeillä. Näitä ovat perinteisten kevyen liikenteen väylien ja pyöräpysäköinnin lisäksi pyöräilijöille tarkoitetut pumppuasemat ja pyörälaskurit. Pumppuasemista ja pyörälaskureista on kerrottu enemmän seuraavissa luvuissa.

4.3 Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnin järjestelyt ovat yksi osa suurempaa kokonaisuutta, joka vaikuttaa matkapäätöksen tekoon. Jaloin tutkimuksen⁶ mukaan huonot pyöräpysäköinnin järjestelyt vähentävät ensisijaisesti juuri niiden henkilöiden pyörän käyttöä, jotka ovat potentiaalinen ryhmä lisäämään pyöräilyn määrää. Kunnan mahdollisuudet pyöräpysäköinnin olosuhteiden parantamisessa ovat merkittävät: Kunta voi toteuttaa pysäköintijärjestelyjä julkisten palveluiden yhteydessä ja katualueilla. Uusien yksityisten rakennusten pysäköintijärjestelyihin kunta voi vaikuttaa rakentamisjärjestyksen ja kaavamääräysten kautta. Lisäksi kunta voi antaa työnantajille tietoa pyöräpysäköintiolosuhteiden parantamiseksi. Tässä suunnitelmassa esitetään käytettäväksi kaikkia näitä keinoja.

Keskustan pyöräpysäköintijärjestelyt

Merkittävin pyöräpysäköinnin kehittämiskohde Hyvinkäällä on Rautatieaseman seutu, sillä pyöräily on merkittävä liityntäliikennemuoto. Rautatieaseman pyöräpysäköinnin kehittämistoimenpiteitä on esitetty Hyvinkään pyöräpysäköintiselvityksessä⁷ ja Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmassa⁸. Alueelle on esitetty 50 lisäpaikan rakentamista sekä olemassa olevien paikkojen laatutason parantamista rakentamalla lisää katettuja ja runkolukituksen mahdollistavia paikkoja. Hieman kauempana asemasta olevien alueiden laatutason parantamisen toivotaan lisäävän näiden paikkojen käyttöä ja siten parantavan olemassa olevan kapasiteetin käyttöastetta.

Toinen lähes yhtä tärkeä kohde on keskustakortteli ja sen välitön läheisyys. Keskustakorttelin pyöräpysäköinnin kehittäminen sekä parantaa keskustan saavutettavuutta pyörällä että lisää kävelijöiden määrää keskustassa, kun pyörän voi jättää säilytykseen keskustakortteliin saavuttaessa. Lisäksi parannettu pyöräpysäköinti lisää keskustan viihtyisyyttä pyörien ollessa siisteissä ja ehjissä telineissä niille kuuluvilla paikoilla. Näiden kahden kohteen on esitetty olevan pyöräpysäköinnin kärkihankkeita. Lisäksi toteutetaan muita pienempiä kohteita aiemmin tehdyn pyöräpysäköintiselvityksen mukaisesti.

Parannettujen pyöräpysäköintijärjestelyjen yhteyteen rautatieasemalle ja keskustakortteliin esitetään rakennettavaksi pyörien pumppuasema. Pumppuasema on laite, josta pyöräilijä voi helposti täyttää pyörän renkaan paineilmalla.

⁶ Liikenne- ja viestintäministeriö 2002: Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön.

⁷ Hyvinkään pyöräpysäköintiselvitys 2007.

⁸ Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma, Uudenmaan liiton julkaisu C 65 - 2009

Pumppuaseman rakentaminen tuskin suoraan lisää pyöräilijöiden määrää, mutta se on hyvää palvelua pyöräilijöille ja osoittaa kaupungin haluavan tukea pyörän käyttöä. Näin se on merkittävä imagollinen tekijä kaupungin ponnisteluissa kohti pyöräily-ystävällistä imagoa.



Kuva 6. Esimerkki pumppuasemasta, Odense

Rakennusjärjestys ja kaavamääräykset

Hyvinkäälle on suunniteltu merkittävä määrä uutta asuinrakentamista. Jotta voidaan varmistua siitä, että uusissa rakennuksissa on riittävät tilat pyörien säilyttämiseen ja sitä kautta hyvät mahdollisuudet pyörän käyttöön, tulee kunnan rakennusjärjestyksen määräykset uusia ajan tasalle. Rakennusjärjestykseen esitetään lisättäväksi määräys pyöräpysäköinnistä. Määräyksen tarkka sisältö määritetään myöhemmin. Seuraavassa on esitetty nykyiset RT-kortteihin sisältyvät määräykset sekä esimerkkejä muissa kaupungeissa käytössä olevista määräyksistä.

Koska rakennusjärjestykseen esitettävä määräys koskee vain asuinkerrostaloja, tulee kaavamääräyksiin ottaa mukaan määräykset pyöräpysäköinnin periaatteista erikoiskohteiden osalta. Näitä ovat mm. keskustat ja ostoskeskukset. Nämä määräykset määritellään tapauskohtaisesti.

Nykyisissä suunnitteluohjeissa (RT 98-10631)⁹ pyöräpaikkojen määräksi suositellaan 1 paikka/30 kem². Tämä luku sisältää sekä pidempiaikaiseen yön yli säilytykseen että talven yli tapahtuvaan säilytykseen tarkoitettut tilat, eivätkä kaikkien paikkojen tarvitse olla sisätiloissa (lukittu ulkovarasto siis riittää). Kaikille pyörille tulee olla lukittu säilytystila yön yli tapahtuvaa säilytystä varten. Lisäksi tarvitaan lyhytaikaiseen säilytykseen tarkoitettuja pihapaikkoja, jotka sisältävät vieraspaikat. Pihapaikkoja tulee olla noin puolet polkupyörien sisäkäilytyspaikkojen määrästä, kuitenkin vähintään yksi asuntoa kohti. Toisen RT-kortin mukaan (RT 98-10607)¹⁰ suositellaan asuinrakennuksen pyöräsäilytystilojen määräksi 0,8 paikkaa/asukas tai 2 paikkaa/asunto. Jos taloon tulee tavallista enemmän lapsiperheitä, suositellaan 1 paikka/asukas.

Säilytyspaikkojen sijainnin tulee olla maantasossa ja niihin tulee olla portaaton yhteys ulkoa. Myös säilytystiloihin johtavalle luiskalle ja ulko-oven kynnykselle ja levydelle on suunnitteluohjeissa annettu vähimmäisvaatimukset.

⁹ RT-kortti RT 98-10631 Polkupyörien pysäköinti ja säilytys

¹⁰ RT-kortti RT 98-10607 Kevyttiikenteen väylät

Kauppojen osalta pyöräpaikkojen määräksi suositellaan 1 paikka/40 kem², paitsi automarketeissa ja suurien kaupunkien keskustavarataloissa 1 paikka/100 kem².

Kiinteistöjen pyöräpysäköintiä tutkineessa JALOIN-hankkeessa¹¹ tultiin siihen tulokseen, että nykyinen suositus 0,8 paikkaa /asukas ei ole riittävä, vaan asuin-kerrostaloissa tulisi käyttää perustetta 1 paikka/asukas. Saman luvun voi muuttaa kerrosneliömetreiksi käyttämällä Suomen keskimääräistä asumisväljyyttä (vuosi 2007) 38 m²/asukas. Kerrosneliömetreissä tämä tarkoittaa noin 45 kem². Kerrosneliöihin sidotun pyöräpaikkojen määrän osuminen tarvetta vastaavaksi riippuu kuitenkin paljon myös asuntojen keskikoosta ja asuinalueen tyypistä.

JALOIN-hankkeessa kunnan rakennusjärjestykseen esitettiin seuraavaa muotoilua: ”Asuin-kerrostaloihin tulee varata pyörien säilytyspaikkoja uudisrakentamisessa yksi paikka / 30 kem² tai 2 paikkaa / asunto. Varaston tulee sijaita maan tasossa ja siihen tulee olla lyhyt portaaton yhteys ulkoa. Lisäksi tulee varata ulkosäilytyspaikkoja vähintään puolet sisäsäilytyspaikkojen määrästä. Puolet ulkosäilytyspaikoista tulee olla katettuja. Pyörien pidempiaikaista säilytystä varten tulee olla oma varasto tai tilaa muiden ulkova-linevarastojen yhteydessä yksi paikka / 60 kem² tai 1 paikka/asunto.” (Jaloin hankkeen12 esitys)

Jyväskylän rakennusjärjestyksessä pyöräpaikkojen määrästä sanotaan seuraavaa: ”Suunnitelmissa on esitettävä riittävästi tilaa polkupyörien säilytystä varten, kun haetaan lupaa asuin-, liike-, palvelu- ja työpaikkarakennuksille. Polkupyörien säilytyspaikkoja tulee olla vähintään kaksi paikkaa asuntoa kohden ja vähintään puolet paikoista tulee sijoittaa katettuun tilaan.”

Kangasalan rakennusjärjestys sanoo seuraavaa :

”Polkupyöräpaikkoja tulee osoittaa seuraavasti:

- 1 pyöräpaikka liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten 50 m² kerrosalaa kohti;
- 2 pyöräpaikkaa asuntoa kohti;
- 1 pyöräpaikka teollisuuslaitoksen kolmea työntekijää kohti.

Polkupyöräpaikoista vähintään puolet on rakennettava katetuiksi.”

Kuopion rakennusjärjestys: ”Maankäyttö- ja rakennuslain 21 luvun vaatimusten lisäksi on rakennuslupaa haettaessa asuin-, liike-, palvelu- ja työpaikkarakennuksia varten esitettävä asemapiirustuksessa riittävästi tilaa polkupyörien säilytystä varten. Polkupyörien säilytyspaikkoja tulee asukkaita varten olla vähintään kaksi paikkaa asuntoa kohden ja vähintään puolet paikoista tulee olla katetussa tilassa.”

Tampereen Kaukajärven valmisteilla olevan asemakaavan rakentamistapaohjeet sanovat seuraavaa: ”Polkupyörien säilytystilaa varataan kiinteistökohtaisesti yksi paikka / 30 kem². Pihapaikkoja näistä tulee olla noin puolet sisäsäilytyspaikkojen määrästä, kuitenkin vähintään yksi paikka asuntoa kohti (RT 98-10631). Vanhusten palveluasuntojen pihalta varataan riittävästi tilaa myös rullaattorien ja potkupyörien säilytykseen.”

¹¹ Liikenne- ja viestintäministeriö 2002: Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön.

¹² Liikenne- ja viestintäministeriö 2002: Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön.

Pyöräpysäköinti työpaikoilla

Yksityisiin työnantajiin päin kunnalla ei ole pakkokeinoja pyöräilyolosuhteiden parantamisen osalta. Yksityisten työnantajien rooli matkan toisen pään olosuhteiden parantamisessa on kuitenkin merkittävä, sillä yhdessä tiedotuksen ja markkinoinnin kanssa pyöräilyolosuhteiden parantamisella työpaikoilla on katsottu olevan merkittävin vaikutus pyöräilyn ja jalankulun määrän ja kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa¹³. Näin ollen kunnan tulee käyttää porkkanaa. Porkkanaa kunta voi tarjota työnantajille valmista tiedotus- ja markkinointimateriaalia pyöräilyn ja jalankulun hyödyistä. Materiaalia tulee olla erikseen suunnattuina sekä työnantajalle että työntekijöille.

4.4 Kevyen liikenteen verkon täydentäminen

Kevyen liikenteen verkko on Hyvinkäällä melko kattava ja useita verkon epäjatkuvuuskohtia on viime vuosina korjattu. Verkon täydentäminen puuttuvilla osuuksilla on kevyen liikenteen määrään paremmin vaikuttava toimenpide kuin yksittäisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Mm. tämän takia verkon epäjatkuvuuskohtia kannattaa edelleen täydentää. Tärkeimpiä ja kiireellisimpiä verkon täydennyskohteita ovat Uudenmaankatu keskusaukion ja Vanhan kirkon välillä, Kauppalankatu Hämeenkadun ja Urheilukadun välillä ja Hämeenkatu Torikadun ja Erkylänkadun välillä. Keskustaajaman ulkopuolella on tarve rakentaa kevyen liikenteen väylä keskustaajamasta Kytäjälle.

Muut pienemmät parantamiskohteet eivät sisälly liikennejärjestelmätasoiseen tarkasteluun ja ovat suoraan mukana kunnan vuosittaisissa investointi- ja kunnossapito-ohjelmissa.

Uudenmaankadulle keskusaukion lähelle on esitetty pyörälaskurin rakentamista kevyen liikenteen väylän rakentamisen yhteydessä. Pyörälaskuri laskee paikan sinä päivänä ohittaneet pyöräilijät ja vertaa lukua paikan maksimiarvoon. Pyörälaskuri on osoitus kaupungin pyöräilymyönteisestä imagosta ja tarjoaa paikan ohittaneille pyöräilijöille kiinnostavaa tietoa pyörämääristä. Tämän lisäksi kaupunki saa laskurista luotettavaa tietoa pyöräilymääristä sekä pyöräilyn vuodenaika-, viikonpäivä-, kellonaika- ja säävaihteluista. Tietoa voidaan hyödyntää kevyen liikenteen hankkeiden suunnittelussa.

¹³ Liikenne- ja viestintäministeriö 33/2004: Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteelliset vaikutukset.



Kuva 7. Esimerkki pyörälaskurista, Odense

4.5 Kunnossapito ja talvihoito

Kunnossapito ja talvihoito ovat merkittäviä pyöräilyn ja jalankulun viihtyisyyteen ja väylien laatuun vaikuttavia tekijöitä. Päälysteen tasaisuus, hiekoitushiekan poisto keväisin ja lumen auraus talvisin eivät vaikuta vain pyöräilijöiden ja jalankulkijoidenkin viihtyisyyteen, vaan ovat merkittävä tekijä myös liikkumisen turvallisuudessa. Reitin viihtyisyys, reitin päälyste ja päälysteen tasaisuus, puhtaus ja lumen auraus ovat kaikki tekijöitä, jotka sijoittuivat kymmenen kärkeen kävelyhalukkuutta lisäävien keinojen joukossa¹⁴.

Kunnossapidon ja talvihoidon osalta vaaditaan aikaisempaa tarkempisistä tarkastelua. Ensin tulee tarkastella, että pääreitit ovat parhaassa talvihoitoluokassa. Sen lisäksi tulee tarkastella jokaista alakeskusta tarkemmin: Ovatko reitit tärkeimmille bussipysäkeille kunnossa? Onko alakeskuksen keskusta kokonaisuudessaan kunnossa? Ovatko terveyskeskusten ja palvelutalojen ympäristöt parhaassa talvihoitoluokassa? Lisäksi tulee tarkastella erikseen Hyvinkään keskustan olosuhteet ja tarkistaa, että tärkeimmät kävelyreitit siellä ovat kunnossa ja parhaassa talvihoitoluokassa.

Kunnossapidon ja talvihoidon tarkempi analyysi tulee tehdä aluekohtaisesti tarkkojen karttojen ja maastokäyntien avulla yhteistyössä liikennesuunnittelun ja kunnossapidon kanssa. Kartoista tulee ilmetä tärkeimpien julkisten palvelujen ja vanhusten asumiskeskittymien sijainti. Yhteistyö on tärkeää, sillä myös kunnossapitäjän on tärkeää ymmärtää tarkempisyyden tarkastelun ja hoitoajattelun taustat ja tavoitteet.

¹⁴ Liikenne- ja viestintäministeriö ja Oulun kaupunki 2002: Kävelyosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla.

4.6 Esteettömyys

Monet edellä esitetyistä hankkeista, erityisesti kunnossapitoon ja talvihoitoon liittyvät hankkeet edistävät osaltaan esteettömien reittien ja olosuhteiden syntymistä. Erityisesti esteettömyyden edistämiseen liittyviä hankkeita on esitetty vuonna 2005 tehdyssä Hyvinkään esteetön liikkumisympäristö -hankkeessa¹⁵. Näistä suuremmat alueelliset parannuskohteet Kauppalankatu, Torikatu, Hämeenkatu ja Uudenmaankatu sisältyvät jo muihin tässä raportissa esitettyihin hankkeisiin. Sen sijaan erilliset käsijohde- ja penkkiprojektit, joissa esitetään uusia käsijohteita jyrkimpiin mäkiin ja joihinkin portaisiin sekä lisää penkkejä keskustaan ja vilkkaimmille vanhusten käyttämille reiteille, on otettu erillisinä hankkeina mukaan myös tähän työhön. Penkkien ja käsijohteiden lisääminen parantaa erityisesti vanhusten liikkumismahdollisuuksia. Muut HELY-hankkeessa esitetyt pienet parannustoimenpiteet tehdään normaalin kunnossapito toiminnan yhteydessä, eikä niitä ole siksi ohjelmoitu tähän työhön.

Uuden rakentamisen ja kaiken perusparantamisen lähtökohtana tulee olla, että kaikista kevyen liikenteen reiteistä ja alueista rakennetaan esteettömiä. Reiteille, jotka liian suurten pituuskaltevuuksien vuoksi eivät ole esteettömiä, tulee aina olla vaihtoehtoinen esteetön yhteys. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota siihen, että esteettömiksi suunnitellut reitit myös toteutetaan suunnitelmien mukaisesti.

4.7 Kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen uusille alueille

Uusilla asuinalueilla on tavoitteena, että sekä alueen sisällä että alueelta keskustaan ja tärkeimmille työpaikka-alueille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Lisäksi alueiden keskustoissa ja tärkeimpien joukkoliikennepysäkkien ympäristöissä tulee olla myös hyvät kävelyolosuhteet. Valtatien 25 eteläpuolelle rakentuvat uudet alueet ovat sen verran kaukana keskustasta, että myös joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto. Eri kulkumuotojen yhdistämisen helpottamiseksi tulee jokaisessa alakeskuksessa olla yksi ”liityntäpysäkki”, jonka yhteyteen rakennetaan myös pyöräpysäköintimahdollisuus.

Peruseriaatteena on, että uusien alueiden paikallisilla ja alueellisilla kokoojakaduilla on hyvälaatuiset kevyen liikenteen väylät. Lisäksi tonttikadut on järjestetty siten, että ajoneuvojen nopeudet eivät nouse suuriksi, jolloin pyöräily ajoradalla on turvallista. Kerrostaloalueiden tonttikaduille rakennetaan jalkakäytävät, jolloin kävely on erotettu ajoneuvoliikenteestä vilkkaimmilla tonttikaduilla. Toimenpidetaulukkaan ei ole erikseen ohjelmoitu uusien alueiden myötä rakennettavia kevyen liikenteen väyliä, koska ne rakentuvat yllä mainittujen periaatteiden mukaisesti ajoneuvoliikenteen väylien yhteydessä.

¹⁵ Hyvinkään esteetön liikkumisympäristö HELY, 2005

4.8 Toimenpidetaulukko

Seuraavaan taulukkoon on koottu pyöräilyn ja jalankulun edistämisen tavoitteisiin vastaavat toimenpiteet luokiteltuna kolmeen kategoriaan: ensisijaisesti toteutettavat toimenpiteet, toissijaisesti toteutettavat toimenpiteet ja maankäytön kehittämisen myötä toteutettavat toimenpiteet.

Toimenpide	Vastuutaho
Ensisijaisesti toteutettavat toimenpiteet	
Pyöräilytyöryhmän toiminnan käynnistäminen	Liikennesuunnittelu
Markkinointimateriaalit: - uusille asukkaille - työnantajille - työntekijöille - kampanjoihin	Pyöräilytyöryhmä koordinoi
Kunnossapidon parannustarpeiden analysointi ja toteuttaminen	Tekninen keskus, kiinteistöjen omistajat
Pyöräilynormien ottaminen mukaan rakennusjärjestykseen ja kaavamääräyksiin	Liikennesuunnittelu, kaavoitus
Palautejärjestelmän lisääminen kaupungin pyöräilyisivuille	Liikennesuunnittelu
Uudenmaankadun perusparannus keskusaukion ja vanhan kirkon välillä (sis. pyörätien rakentaminen molemmille puolille) ja pyörälaskuri	
Kauppalankadun puuttuva pyörätie Urheilukadun ja Donnerinkadun väliltä	
Hämeenkadun puuttuva pyörätie toiselta puolelta välillä Torikatu - Erkylänkatu	
Aseman pyöräpysäköinnin parantaminen ja pumpuasema	
Penkkiprojekti HELY-hankkeen mukaisesti:	Liikennesuunnittelu
Käsijohdeprojekti HELY-hankkeen mukaisesti:	Liikennesuunnittelu
Toissijaisesti toteutettavat toimenpiteet	
Viitoitussuunnitelma ja toteutus	
Uusi kevyen liikenteen väylä keskustaajamasta Kytäjälle	
Muut pyöräpysäköinnin parantamiskohteet pyöräpysäköintisuunnitelman mukaan:	
Valaistus selvitys ja toteutus pääreittien ja tärkeimpien virkistysreittien valaistuksen parantamiseksi	Tekninen keskus
Kaupunkipyörät	

Maankäytön kehittyessä toteutettavat toimenpiteet	
Kevyen liikenteen reittiopas	
Hämeenkadun alkupään perusparannus kävely-painotteiseksi (keskustakorttelin rakentamisen yhteydessä)	
Keskustakorttelin ja Hämeenkadun pyörä-pysäköinnin parantaminen ja pumppuasema (keskustakorttelin rakentamisen yhteydessä)	
Uusien alueiden kevyen liikenteen väylät	