

Turun polkupyöräilijät ry:n lausunto Turun pyöräilyn kehittämissuunnitelman luonnoksesta

15.1.2018



Tiivistelmä

Pyöräiliikenteen edistäminen on kaikkien turkulaisten etu, ja tämän ohjelman mukaiselle kehitykselle on Turussa suuri tarve. Kiitämme mahdollisuudesta kommentoida luonnosta, ja toivomme sille pikaista hyväksyntää.

Haluamme korostaa etenkin seuraavaa viittä asiaa:

1. Turussa pitäisi ottaa käyttöön Helsingin kaupungin pyöräiliikenteen suunnitteluohje liikenneviraston ohjeen sijaan;
2. Ohjelman rahoitustaso on liian maltillinen - sen pitäisi olla lähempänä tasoa 30€/asukas/vuosi;
3. Täysipäiväisen pyöräilykoordinaattorin palkkaamiseen pitäisi osoittaa rahoitus ensimmäisestä toimenpidevuodesta lähtien;
4. Autoilun rauhoittaminen pitäisi ottaa selkeäksi tavoitteeksi; sekä
5. Pyöräilyn brändääminen sekä positiivinen viestintä pyöräilystä pitäisi ottaa omaksi tavoitteekseen, ja sille pitäisi asettaa oma budjettinsa.

Tämän lisäksi:

- Toivomme ohjelmalta sekä käytetyiltä mittareilta enemmän selkeyttä;
- Haluaisimme korostaa, että myös ajoradat voivat olla laadukkaita pyöräliikenneyhteyksiä, kunhan ne rakennetaan oikein;
- Toivomme pyöräpysäköinnin laatuun kiinnitettävän enemmän huomiota;
- Laatuikäytävien pitäisi mahdollistaa nopea pyöräliikenne, eikä nykyisessä luonnoksessa niille määritelty laatu taso ole riittävä;
- Markkinoiden ja työmaiden aikaiset erikoisjärjestelyt vaatisivat mielestämme enemmän huomiota;
- Joen rannat eivät sovellu pyöräiliikenteen laatuikätäviksi, sillä pyöräliikenne niillä tulee järjestää jalankulun ehdoilla, mikä ei mahdollista laatuikätävältä vaadittavaa laatu tasoa; ja
- Ehdotamme priorisoitua pyöräliikenneyhteyden rakentamista Kuvuorenkentän ja Inspektorinkadun välille.

Yleistä

Pyöräilyn edistäminen on kaikkien turkulaisten etu. Kun yhä suurempi osuus matkoista tehdään pyörällä tai kävellen, kaupunki saa potentiaalisesti useiden kymmenien miljoonien eurojen edun vähentyneiden sairaanhoitokulujen, sairauspoissaolojen ja kuolleisuuden myötä. Vähentyvä autoliikenne vähentää liikennemelua ja katupölyn määrää, sekä vapauttaa katutilaa muuhun käyttöön. Ne turkulaiset jotka eivät voi tai halua matkustaa muuten kuin autolla pääsevät nauttimaan ruuhkien vähentymisestä ja rauhallisemmasta liikenneympäristöstä.

Pyöräiliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo, vaan se on väline jolla saavutetaan haluttu lopputulos: terveellisempi, rauhallisempi, turvallisempi, kauniimpi ja rikkaampi kaupunki. On korkea aika ottaa pyöräiliikenteen edistäminen Turussa tosissaan, ja mielestämme on mainiota, että Turku saa viimein pyöräilyn kehittämissuunnitelman. Kiitämme mahdollisuudesta kommentoida tätä luonnosta, ja toivomme sille pikaista hyväksyntäprosessia.

Turun polkupyöräilijät ry haluaa nostaa esiin erityisesti seuraavat viisi asiaa:

1. Turussa pitäisi ottaa käyttöön Helsingin kaupungin pyöräiliikenteen suunnitteluohje liikenneviraston ohjeen sijaan

Mikäli pyörällä liikkumisen määrää halutaan todella saada Turussa kasvatettua, on tätä liikennemuotoa varten tehtävien väylien täytettävä laadukkaan pyöräilyväylän vaatimukset. Pyöräiliikenteen on tällöin oltava:

- Sujuvaa
- Johdonmukaista
- Mukavaa
- Stressitöntä
- Turvallista

Ikävä kyllä Turkuun on ihan viime aikoinakin suunniteltu väyliä, jotka eivät täytä näistä vaatimuksista ainuttakaan. Pyöräilyn kehittämissuunnitelma on oikea paikka saada tähän muutos. Tästä syystä ohjelmassa pitäisi ehdottomasti sitoutua siihen, että kaikki Turkuun tulevaisuudessa rakennettavat pyöräiliikenneyhteydet ovat riittävän laadukkaita tulevaisuuden tavoiteltuihin pyöräiliikennemääriin nähden. **Kapeita, kaksisuuntaisia ja jalankulusta pelkällä maaliviivalla eroteltuja pyöräteitä ei pitäisi rakentaa keskustan alueelle enää ainuttakaan.** Erityisesti laatuikäytävien laatuun pitäisi kiinnittää huomiota; kaikilla laatuikäytävillä pyöräiliikenteen tulee aina olla rakenteellisesti eroteltu jalankulusta, eikä ohjelman luonnoksessa selkeästi sitouduta tällaiseen.

Liikenneviraston pyöräiliikenteen suunnitteluohje on auttamatta vanhentunut. Se kohtasi voimakasta kritiikkiä jo kirjoitusvaiheessaan, sillä ohjetta tehtäessä ei riittävästi huomioitu kansainvälistä suunnittelu- tai tutkimustietoa, eikä isompien suomalaisten kaupunkien suunnitteluperiaatteita. Se jäi lähinnä kosmeettiseksi vanhan ohjeen päivitykseksi. Ohjeessa ei esimerkiksi anneta riittäviä kriteerejä pyörätien laadun arviointiin.

Jalankulku- ja pyöräliikenteen erottelua ei ole korostettu ohjeessa riittävästi, ja sen pohjalla on ongelmallinen taustaoletus, ettei kaupunkien keskustoissa tai niiden tuntumassa voisi pyöräillä kuin kävelyvauhtia. Pääreiteistä puhuttaessa mainitaan sujuva ja nopea pyöräliikenne, mutta esimerkiksi keskustamaisten alueiden ohjeelliset pyöräilynnopeudet ovat liian alhaiset. Myös keskustoissa olevilla pyöräliikenteen pääreiteillä pitää päästä liikkumaan nopealla vauhdilla - tämä on oleellinen tekijä, kun pyöräliikenteelle luodaan suhteellista kilpailua autoiluun verrattuna. Ohjeen pohjana oleva pyöräliikenteen matkanopeustieto on vuodelta 1986.

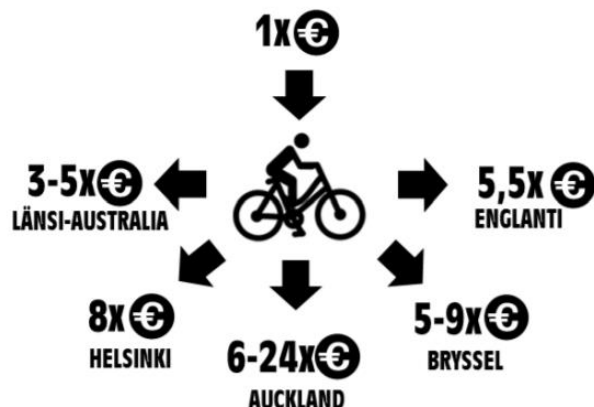
Tällä hetkellä eduskuntakäsittelyssä oleva Tieliikennelain kokonaisuudistus korostaa yksisuuntaista pyöräliikennettä, eikä LiVin suunnitteluohje huomio tätä muutosta riittävästi. Ylipäätään yksisuuntaista pyöräliikennejärjestelmää ei käsitellä ohjeessa todellisena vaihtoehtona. Uusia katutyyppejä - kuten pyöräkatua - ei huomioida ohjeessa ollenkaan.

Esitämme, että Turku ottaisi tämän ohjelman yhteydessä käyttöön LiVin ohjeen sijaan Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (www.pyoraliiikenne.fi) kokonaisuudessaan. Tämä suunnitteluohje on mielestämme ensiluokkainen, ja tehty nimenomaan sillä ajatuksella, että mikä tahansa Suomen kaupunki voi ottaa sen käyttöönsä sellaisenaan. Laadukaan ja nykyaikaisen suunnitteluohjeen valinta on yksi tärkeimmistä asioista pyöräliikenteen kehittämisen kannalta.

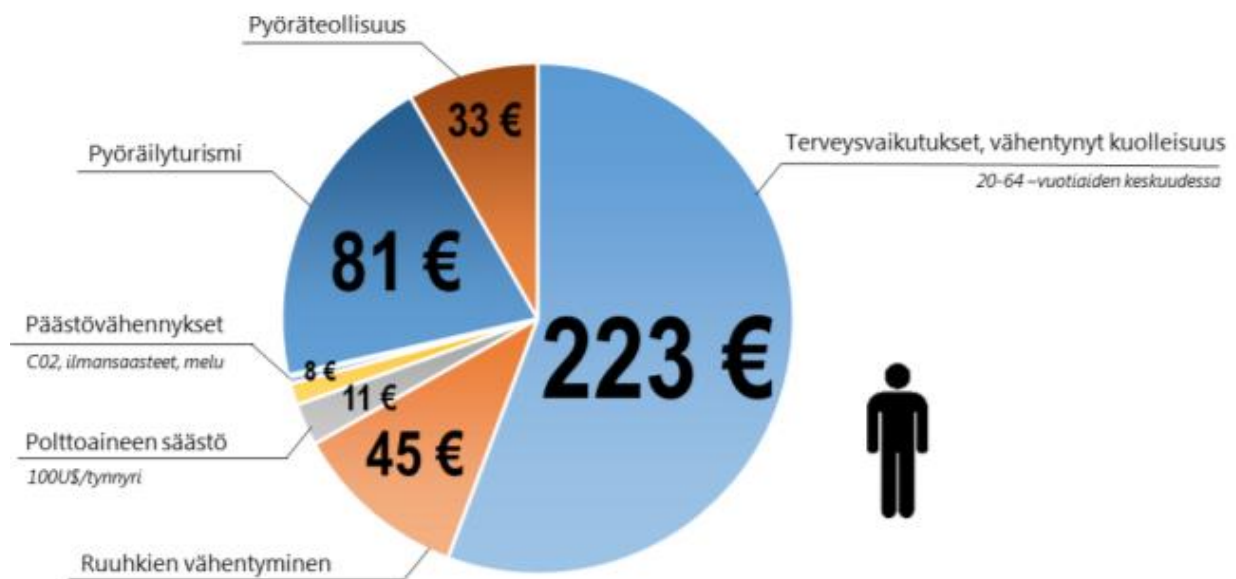
2. Ohjelman rahoitustaso on liian maltillinen - sen pitäisi olla lähempänä tasoa 30€/asukas/vuosi

Pyöräilyllä on kaikista liikennemuodoista positiivisin vaikutus yksilöön, yhteiskuntaan, kansanterveyteen ja talouteen. Useissa eri tutkimuksissa eri puolilla maailmaa on saatu samansuuntaisia tuloksia: yhteiskunta saa pyöräliikenteen edistämiseen sijoitetut rahat moninkertaisena takaisin erilaisina säästöinä ja talouden virkistymisenä. Mielestämme pyöräilyn kehittämisohjelma ei ole tarpeeksi rohkea. Ehdotettu rahoituksen taso on varsin maltillinen - sen pitäisi olla lähempänä Helsingin suunnittelemaa 30€/asukas/vuosi -tasoa.

Kuten ohjelmaluonnoksessa hyvin tuodaan esiin, pyöräliikenteen edistämiseen sijoitettu euro voidaan nähdä investointina. Jokainen pyöräilty kilometri tuo kaupungille taloudellista hyötyä - suurimmat hyödyt tulevat pyöräilyn terveysvaikutuksista. Helsingin kaupungin teettämän selvityksen mukaan jokainen pyöräliikenteeseen sijoitettu euro tuottaa yhteiskunnalle kahdeksan euroa tuottoa, ja vastaavia tuloksia on saatu ympäri maailman.



Kuva: pyöräliikennehankkeiden tuottoja eri kaupungeissa 20-30 vuoden vaikutusajalla [Motiva – Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi]



Kuva: pyöräilyn taloudelliset hyödyt aktiivipyöräilijän kohdalla (5,8 km/pv, 225 pv/vuosi) ECF:n laskelman mukaan [Motiva – Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi]

Turussa on merkittäviä mahdollisuuksia vähentää kaatumistapahtumia ja niistä aiheutuvia kustannuksia nykyistä tehokkaalla talvikunnossapidolla. Tutkimusten perusteella paremmalla kunnossapidon tasolla on mahdollista saada aikaan huomattavia säästöjä lisääntyvän ympärivuotisen pyöräilyn ja kaatumistapahtumien vähentymisen kautta.

Pyöräilyinvestointien aika on Turussa nyt, kun kaupunki kasvaa keskustan lähialueilla. On tärkeää, että uudet asukkaat pääsevät keskustaan kestäväillä kulkutavoilla. Tämä tukee myös keskustan kaupallista roolia. Vähentynyt autoilu lisää ihmisten ostovoimaa ja tuo lisää tuloja Turun paikallistalouteen.

Civitas Eccentric -hankkeen yhteydessä Turussa tehtyjen kaupunkipyörä- ja harjasuolauskokeilujen rahoitus on turvattu myös sen jälkeen, kun EU-rahoitus loppuu. Molempia järjestelmiä pitäisi myös laajentaa - kaupunkipyöriä ja harjasuolattuja kilometrejä tarvitaan vähintään tuplasti kokeiluihin nähden.

3. Täysipäiväisen pyöräilykoordinaattorin palkkaamiseen pitäisi osoittaa rahoitus ensimmäisestä toimenpidevuodesta lähtien

Pyöräilykoordinaattorin tarvetta perustellaan ohjelmassa hyvin, mutta tällaisen palkkaamiselle ei silti osoiteta rahoitusta. Mielestämme tämä pitäisi korjata, ja ohjelmassa pitäisi osoittaa rahoitus täysipäiväisen pyöräilykoordinaattorin palkkaamiselle Turkuun ohjelman ensimmäisestä toimenpidevuodesta lähtien. Pyöräilyä pitäisi edistää esimerkiksi opetustoimen, joukkoliikenteen, nuorisopalveluiden ja matkailun saralla, mutta tällä hetkellä se nähdään lähes yksinomaan liikennesuunnittelullisena kysymyksenä.

Positiivinen viestintä pyöräilystä on tärkeä osa pyöräliikenteen edistämistä, ja pyöräilykoordinaattorin tässä tärkeässä asemassa - hän antaa Turun pyöräliikenteen edistämiseksi kasvat. Pyöräilykoordinaattori myös edustaa Turkuja ja toimii yhteistyötahona Suomessa ja kansainvälisesti sekä koostaa tietoa muiden kaupunkien toimivista ratkaisuksista.

Koordinaattorin palkkaamisen lisäksi kannattaa myös liikennesuunnitteluun palkata pyöräliikenteen suunnittelun erityisasiantuntijoita tekemään yksinomaan pyöräliikenteen suunnittelua. Ilman pyöräliikenteen edistämiseen paneutuvaa suunnittelijakuntaa tämän ohjelman tavoitteisiin ei välttämättä päästä.

4. Autoilun rauhoittaminen pitäisi ottaa selkeäksi tavoitteeksi

Autoilu ei ole rahasampo yhteiskunnalle, toisin kuin usein kuvitellaan. Kaupunkien taloudenpidon kohdalla tämä vielä korostuu, sillä kaupunki ei kerää mitään autoiluun kohdistettuja veroja, mutta kaupunki joutuu maksamaan suurimmat autoilusta syntyvät kulut. Autolla liikkuva ihminen ei saa matkaa tehdessään liikuntaa, mistä seuraavat kohonneet sairaanhoitokulut tulevat kaupungin kustannettavaksi. Rungas istuminen autossa aiheuttaa vielä lisää sairastamista ja kuluja. Samoista syistä myös kaupungin rahoituspohja heikkenee, sillä autoilun aiheuttamat terveyshaitat lisäävät työikäisten ihmisten kuolleisuutta, ja sitä kautta verotulojen pienentymistä. Autoilun aiheuttamat pöly- ja melupäästöt sekä liikenneonnettomuudet tuovat oman lisänsä lisääntyneisiin kuluihin ja vähentyneisiin verotuloihin. Autoiluun kohdistettu verotus ei kata näitä kuluja edes koko maan tasolla, ja kaupunki joutuu maksamaan ne kaikkien asukkaiden maksamista kunnallisveroista. Nämä kulut ovat Turun osalta vähintään useita kymmeniä miljoonia euroja vuodessa.

Jo 30 minuuttia lisää liikuntaa päivässä - esimerkiksi työmatkan tekeminen pyörällä - vähentäisi sairastamista ja kuolleisuutta radikaalisti. Eikä kyse ole mistään pienistä lukumääristä: **liian vähäisen liikunnan arvioidaan aiheuttavan Suomessa noin 3500 ennenaikaista kuolemaa vuosittain - paljon enemmän kuin alkoholi ja huumeaineet yhteensä.** Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen on yksi tehokkaimmista keinoista näiden kuolemien estämiseen.

Autoilun määrän vähentämiseen pitäisi siis sitoutua vahvemmin, ja se pitäisi uskaltaa asettaa selkeäksi tavoitteeksi tämänyyppisissä dokumenteissa. Mielestämme kaupungin pitäisi linjata, että liikennemuotojen prioriteetin tulee kaikessa päätöksenteossa olla seuraava:

1. Jalankululiikenne
2. Pyöräliikenne
3. Joukkoliikenne
4. Jakeluliikenne
5. Henkilöautoilu

Vaikka pyöräilyn edistämisen suurin etu lankeaa niille, jotka sen myötä siirtyvät liikkumaan auton sijaan pyörällä ja saavat sitä kautta lisää terveitä elinvuosia, on siitä merkittävää etua myös heille jotka eivät pyöräile. Pyörällä liikkuva ihminen ei tuota käytännössä ollenkaan melua tai katupölyä, jotka ovat merkittävä elinympäristön laatua laskeva tekijä kaupungeissa.

Myös autoliikenteen nopeuteen täytyy kiinnittää huomiota omana erillisenä tavoitteenaan. Turkuun rakennetaan järjestään liian leveitä ajoratoja. Kadulla, jolla ei ole bussiliikennettä ajoradan leveyden pitäisi olla 2,5 metriä. Tällöin ajonopeudet pysyvät luonnostaan matalampina, ja kaupunkilaisten elinympäristö on siten parempi.

5. Pyöräilyn brändääminen sekä positiivinen viestintä pyöräilystä pitäisi ottaa omaksi tavoitteekseen, ja sille pitäisi asettaa oma budjettinsa.

Turku on jo pyöräilykaupunki, mutta kaupungin tulee antaa nykyistä selvempi viesti siitä, että pyöräilijä on tervetullut liikkumaan koko kaupunkialueella eli myös keskustassa. Kaupungin tulee vahvistaa mielikuvaa Turusta urbaanina pyöräilykaupunkina, jossa on arkea, että ihmiset liikkuvat pyörällä. Positiivinen viestintä pyöräilystä tulee tämän vuoksi ottaa ohjelmakaudella omaksi tavoitteekseen. Viestinnällä tulee purkaa eri liikennemuotoihin liittyviä vastakkainasetteluja. Pyöräilybrändiä hyödynnetään myös osana matkailumarkkinointia.

Ohjelman tavoitteiden toteutuminen edellyttää, että kaupungin viranhaltijat ja luottamustehtävissä toimivat saavat tietoa pyöräiliikenteen merkityksestä sekä ohjelman tavoitteista, jotta ohjelman tavoitteisiin käytännössä sitoudutaan ja niitä ollaan valmiita edistämään. Tämä vaatii konkreettista työtä, viestintää ja tapaamisia, jotta tavoitteet tiedostetaan kaupungin eri hallinnonaloilla. Ohjelma ei saa unohtua pölyttymään, vaan se täytyy viedä käytäntöön, ja kaupungin johdon on sitouduttava tähän.

Onnistunut viestintä vaatii resursseja, ja tämänkaltainen ohjelma on oikea paikka päättää näiden osoittamisesta. Mielestämme sopiva taso voisi olla noin 20 000 €/vuosi. Positiivinen viestintä on yllättävän tehokas keino pyörällä liikkumisen lisäämiseen, joten nämäkin resurssit kaupunki saa takaisin korkojen kera.

Yksityiskohtaisia kommentteja

Edellä mainittujen tärkeimpien kommenttien lisäksi haluaisimme tehdä myös seuraavat huomautukset:

Luonnoksen kielen ja käytettävien mittareiden tulee olla selkeitä

Varsinkin ohjelman alkupuolella olisi syytä tuoda selkeästi esiin, mikä on taustatekstiä tai nykytilan kuvausta ja mitkä taas tavoitteita. Tavoitteet olisi hyvä listata kunkin alaotsikon jälkeen esimerkiksi ranskalaisin viivoin.

Puhuttaessa pyöräliikenteen määrästä pitäisi olla selkeää, mitä mitataan ja mitä mittaria käytetään. Kulkutapaosuus on ainoa järkevä mittari pyöräliikenteen määrän mittaamiseen – pyöräilyn absoluuttista määrää ei pitäisi käyttää milloinkaan, sillä väestön määrän ja rakenteen muutos vaikuttaa siihen yleensä suoraan. Esimerkiksi jos väestö kasvaa 10 %, ja sen seurauksena myös pyöräilyjen matkojen määrä kasvaa 10%, onko pyöräilyn määrä todellisuudessa lisääntynyt? Tavoite on lisätä pyöräilyjen matkojen osuutta kaikista matkoista, ja sen takia onnistumista pitäisi mitata nimenomaan tämän osuuden muutoksen kautta.

Pyöräliikenteelle osoitetun budjetin käyttökohteiden pitäisi olla selkeämpiä - mihin sitä saa käyttää ja mihin ei. Usein pyöräliikenneväyliä rakennetaan muiden liikenneväylien kanssa samaan aikaan; tällöin pitäisi olla selkeä mekanismi eri kulujen erotteluun.

Jokainen katu on pyöräliikenneväylä

Jokaista katuä täytyy käsitellä pyöräliikenneyhteytenä, ja jokaiseen osoitteeseen on päästävä kätevästi pyörällä. Tämä on hyvin huomioitu ohjelmassa verkoston yleisistä periaatteista puhuttaessa, mutta ikävä kyllä tätä ei kuitenkaan huomioida verkoston kehittämissiossa. Pyöräliikenneyhteyksiksi on karttoihin merkitty vain kadut, joilla on pyörätie tai -kaistat; tämä saattaa johdattaa verkostoajattelua väärään suuntaan. Mukava ja turvallinen pyöräily on mahdollista myös ajoradalla, kunhan nopeusero autoihin sekä autoliikenteen määrä ovat riittävän pieniä. Mikäli sopivia ajoratoja ei lasketa pyöräliikenneyhteyksiksi verkostoa kehitettäessä, saatetaan pyöräteitä rakentaa myös sellaisille kaduille, joissa kaupungin kannalta olisi parempi ohjata pyöräliikenne ajoradalle.

Ohjelmassa on kulkumuotojen erottelu -osiossa mainittu, että tarve pyörä- ja autoliikenteen erotteluun riippuu kadun liikennemäärästä ja autojen ajonopeuksista. Tämä on aihe, joka vaatisi paljon suuremman osan pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteissa, kuin yhden kappaleen. Olisi tärkeä alleviivata, että yksi vaihtoehto pyöräliikenteen aseman parantamiseen on autoliikenteen hidastaminen, ja jokaisen kadun kohdalla pitäisi erikseen arvioida mahdollisuudet tähän. Ylipäättään keskustan liikennenympäristön laajempi arviointi on tarpeen. **30 km/h nopeusrajoitus koko keskustan alueelle parantaisi kymmenien tuhansien turkulaisten elinympäristön laatua, turvallisuutta ja terveydentilaa.** Pyöräliikenneverkostoa voidaan kehittää myös laskemalla valittujen ajoratojen nopeusrajoituksia – aina ei ole pakko rakentaa pyöräteitä tai -kaistoja.

Toisin kuin yleisesti kuvitellaan, pyörätien rakentaminen ei aina ole pyörällä liikkuvien turvallisuutta lisäävä muutos. Esimerkiksi Helsingissä katujen varsilla kulkevilla pyöräteillä ja jalkakäytävillä sattuu ajokilometrejä kohden enemmän onnettomuuksia kuin ajettaessa ajoradalla autojen seassa. Pyöräily risteykseen on kaikissa olosuhteissa turvallisempaa ajoradalta kuin pyörätieltä. Erityisen vaarallisia ovat kaksisuuntaiset pyörätiet - ”väärästä” suunnasta tulevien (eli ajoradan vasemman puolen pyörätietä ajavien) pyöräilijöiden onnettomuusriski on miltei neljä kertaa suurempi verrattuna kulkusuunnassa oikean puoleista pyörätietä ajaneisiin. [Pasanen ja Räsänen: Pyöräilyn riskit Helsingissä, 1999].

Jotkut keskustan rauhallisemmista kaduista voitaisiin muuttaa pyöräkaduiksi. Tämä voisi olla toimiva ratkaisu esimerkiksi kampusalueella, jossa liikkuu huomattavasti pyöräilijöitä. Pyöräkatu voidaan toteuttaa myös esimerkiksi kadulla, jossa leveys ei mahdollista muita ratkaisuja. Pyöräkadun avulla voidaan muun muassa varata riittävä tila pyöräliikenteelle ja antaa selkeä viesti, että autoilun on tapahduttava pyöräliikenteen ehdoilla. Pyöräkadun avulla on voidaan myös lisätä tietyn alueen tai kadun viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta yhdistämällä pyöräkatuun esimerkiksi viherakentamista.

Pyöräpysäköinnin laatuun on kiinnitettävä huomiota

Pyörällä tehtävään matkaan kuuluu olennaisesti pyörän pysäköinti määränpäässä. Ohjelmassa on hyvin tuotu esiin pyöräpysäköinnin tarve, ja esitetty pysäköintikartta vaikuttaa varsin hyvältä. Ikävä kyllä esitetty ratkaisu lyhytaikaiseen pysäköintiin on mielestämme huono: perhostelineitä ei pitäisi laittaa mihinkään, vaan kaikki pysäköinti pitäisi järjestää kaaritelineillä. Perhostelineet eivät sovellu useimmille pyörämalleille, ja monet pyörällä liikkuvat eivät niitä halua käyttää, vaan pysäköivät pyöränsä mieluummin niiden eteen pyörän oman jalan varaan. Tämä rikkoo pysäköintipaikan rakenteen, kun pyörät ovat alueella sattumanvaraisissa paikoissa.

Kaaritelineet pitävät pyörät järjestyksessä, ja niihin on mahdollista kiinnittää pyörä rungostaan kiinni, mitä useat pyörällä liikkuvat haluavat myös lyhytaikaisessa pysäköinnissä. Kaaritelineet eivät myöskään vie perhostelineitä enempää tilaa, joten jälkimmäisten käytölle ei ole perusteita.

Pyöräpysäköinnin laatuun pitää kiinnittää huomiota myös yksityisillä alueilla.

Rakennuslupaviranomaisten pitäisi ohjeistaa kauppojen suunnittelijoita rakennuslupavaiheessa, että pyöräpysäköinti pitäisi ottaa huomioon, ja siinä pitäisi käyttää kaaritelineitä. Asuinrakennusten suunnittelussa pitäisi edellyttää hyviä pyöräkellareita – tätä varten pitäisi päivittää Turun kaupungin RT-kortit asiaa koskevilta osin.

Julkisilla alueilla olevilta pyöräpysäköintialueilta tulee kerätä hylätyt pyörät pois, kuten ohjelmassa on esitettykin, mutta mielestämme kerran vuodessa on liian harvoin – tyhjennys pitäisi tehdä kahdesti vuodessa.

Turkuun tarvitaan baanaverkko keskustan ja alueen suurten asutus- ja työpaikkakeskusten välille

Pyöräreitistön ylätasolla ovat ns. laatukäytävät. Luonnoksessa on hyvin ymmärretty sekä laatukäytävän luonne (hyvä palvelutaso pitkämatkaiselle nopealle pyöräliikenteelle), että niiden potentiaali (30% lisäys työmatkapyöräilyyn Kööpenhaminassa). Se mikä ikävä kyllä puuttuu, on ymmärrys tarvittavasta pyöräliikenneväylän laadusta. Ohjelmaan pitäisi kirjata, että laatukäytävä on:

- Aina vähintään 3,5 metriä leveä,
- Eroteltu jalankulusta aina tasoerotellulla (esimerkiksi kanttikivellä) ja mielellään myös huomiovärillä,
- Aina pinnanlaadultaan tasainen - laatukäytävän poikki ei koskaan vedetä reunakiviä risteyksissä,
- Kaarresäteiltään ja risteysnäkyvyydeltään sellainen, että siinä pystyy ajamaan turvallisesti noin 40 km/h nopeutta,
- Mahdollisimman suora - esimerkiksi autoilun pääväylien vieressä kulkevat pyörätiet vaihtavat usein tarpeettomasti ajoradan puolelta toiselle; tällainen ei pyöräliikenteen laatukäytäväksi sovi,
- Risteysalueilla priorisoitu risteävien väylien suhteen, sekä
- Hyvin valaistu ja viitoitettu

Helsingin kaupunki kutsuu tämänkaltaisia väyliä nimellä Baana, ja kaupungin uuteen yleiskaavaan on kirjattu kokonainen Baanaverkko. Ikävä kyllä Turussa laatukäytäväverkko on luonteeltaan hyvin erilainen, johtuen suurelta osin käytetyn suunnitteluohjeen puutteista. Esimerkiksi Uudenmaankadun reunaan ollaan kuulemma suunnittelemassa pyöräliikenteen "laatukäytävää" jota ei edes erotella jalankulusta millään tavoin. Jotta työmatkapyöräilyn määrä saataisiin Turussa samalle tasolle kuin Kööpenhaminassa, täytyy myös laatukäytävien laadun olla Kööpenhaminan tasolla.



Kuva: Tavanomainen Kööpenhaminalainen pyöräliikenteen laatukäytävä.

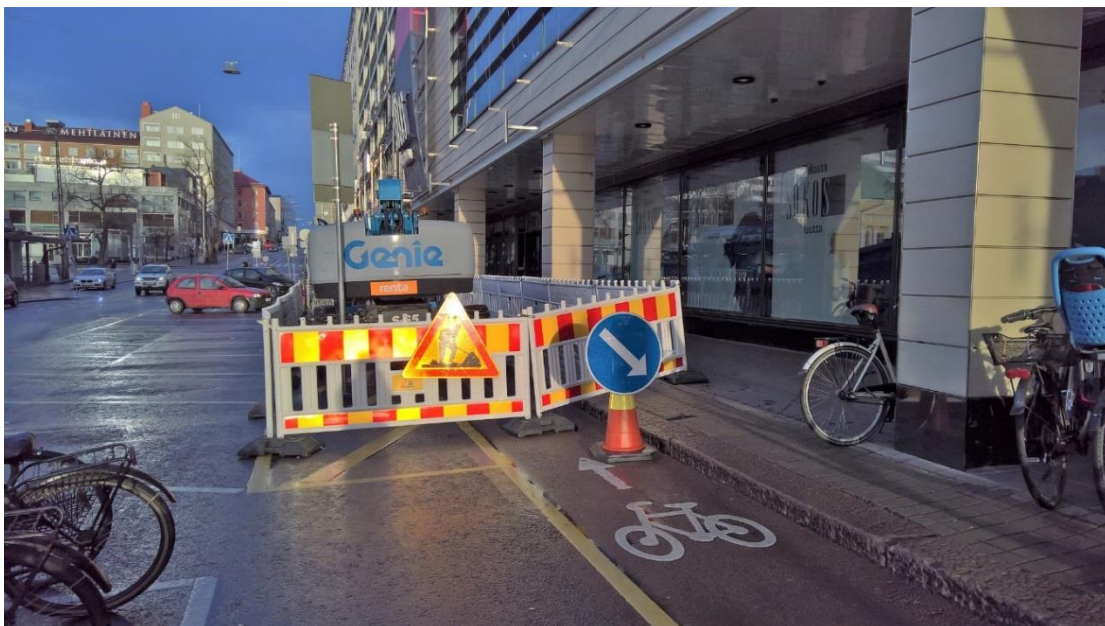
Pyöräliikenne ei saa häiriintyä erikoistilanteissakaan

Pyöräliikenteen sujuvuus ja johdonmukaisuus täytyy ottaa huomioon myös myös erikoistilanteissa, kuten markkinoiden ja työmaiden yhteydessä. Mikäli kaupunki haluaa tosissaan saada useampia asukkaitaan liikkumaan pääasiassa pyörällä, pitäisi myös huolehtia siitä, että pyöräliikennettä pääväylillä ei rajoiteta ilman hyvää syytä. Nykytilanne on surkea: esimerkiksi pääväyläksi merkitty Läntinen rantakatu suljetaan pyöräliikenteeltä joka kesä useaan otteeseen markkinoita varten. Tämä sopii sellaiseen ajatteluun, jossa pyöräliikenne on vähemmän tärkeä liikennemuoto (tai ei liikennettä ollenkaan), mutta koska pyöräliikenteen edistämisen edellytyksenä on päästä tällaisesta ajattelumallista pois, olisi tämän ohjelman yhteydessä hyvä linjata myös toimintaperiaatteet erikoistilanteissa.

Markkinat ovat hienoja tapahtumia Turun ja turkulaisten kannalta, ja niitä täytyy järjestää myös tulevaisuudessa. On myös täysin hyväksyttävää, että kaupunkilaisten liikkuminen rajoittuu niiden takia jonkin verran. Pyöräliikenteen edistäminen ei siis tarkoita, että sen takia markkinoiden järjestämistä pitäisi rajoittaa vaan, että jalankulku- ja pyöräliikenne nostettaisiin niiden suhteen siihen asemaan, jossa autoliikenne nyt Turussa on. Autoliikennettä ei markkinoita järjestettäessä nykyään rajoiteta käytännössä ollenkaan; markkinat sijoitetaan lähes poikkeuksetta jalankulku- ja pyöräliikenneväylille, mutta ajoradalle sijoitettuja markkinoita ei näe kuin hyvin harvoin. Eri tavoin liikkuvien kaupunkilaisten pitäisi olla tässä suhteessa samassa asemassa, mutta tämä ei nyt toteudu.

Yleiseksi periaatteeksi erikoistilanteissa pitäisi ottaa, että pyörätie tai -kaista ei sen takia kapene, jos se voidaan välttää. Esimerkiksi jos markkinoita järjestetään myös tulevaisuudessa rantakaduilla, niin pyöräliikenteelle järjestetään väliaikainen väylä Linnakadulle ja Itäisen rantakadun ajoradalle. Myös liikenteenohjaus täytyy järjestää - väliaikainen pyörätie on hyödytön, jos pyörällä liikkuvat ihmiset eivät sitä löydä.

Väliaikaisella pyöräliikenneväylällä ei myöskään kuulu sallia korokkeita tai muita esteitä, mikäli ne voidaan välttää. Ikävä kyllä väliaikaisjärjestelyt erityisesti työmaiden kohdalla ovat tällä hetkellä Turussa joskus suorastaan koomisia.



Kuva: Tärkeilläkin pyöräliikenneväylillä saatetaan pyöräliikenne ohjata kanttikiven yli jalkakäytävälle työmaan kohdalla.

Joenrannat kuuluvat jalankululle - joensuuntaiset pyöräliikenteen pääväylät tulee siirtää toisille kaduille

Läntinen rantakatu ei missään tapauksessa sovellu pyöräliikenteen laatukäytäväksi. Laatukäytävillä pyöräliikenteen tulee olla rakenteellisesti eroteltu jalankulusta - joko tasoerotella, kaiteella tai istutuksella. Jokirannan suuntaisesti liikkuvan pyöräliikenteen määrän huomioon ottaen, Läntinen rantakatu (sekä Martinsilta ja Myllysilta) pitäisi rakentaa käytännössä kokonaan uudestaan jotta sille saataisiin asetettua riittävän leveä (min. 4 metriä) tasoeroteltu pyörätie. Tämä puolestaan muuttaisi koko kadun luonteen, mikä olisi kaupunkilaisten kannalta huono asia. Läntinen rantakatu on tärkeä turismi- ja vapaa-ajan promenadi jalankulkijoille, jolle sopii vain rauhallinen, jalankulkijoiden ehdoilla liikkuva pyöräliikenne. Laatukäytävällä pyöräliikenteen taas täytyy saada liikkua nopeasti, tasaisella vauhdilla ja ilman liiallisia stressitekijöitä. Joen suuntainen laatukäytävä pitäisi asettaa Linnankadulle ja/tai Itäisen rantakadun ajoradan yhteyteen, koko matkalle matkustajasatamasta Vähätorille.



Kuva: Helsingin pohjoisbaana on esimerkki siitä, minkä kokoluokan pyöräliikennenyhteys Turkuun tarvitaan Aura-joen suuntaisesti. Läntistä rantakatua ei pidä muuttaa tällaiseksi.

Kuuvuorenkentän ja Inspektorinkadun välille tarvitaan pyöräliikenneyhteys

Ylioppilaskylän itäpuolella oleva, Kuuvuorenkentän ja Inspektorinkadun välillä oleva aukko pyöräliikenne-yhteydessä täytyy paikata. Alueella on viisi päiväkotia ja neljä koulua, mikä aiheuttaa runsaasti saattoliikennettä sekä autolla että pyöräillen. Lapset ja nuoret pyöräilevät tyypillisesti koulumatkansa ja Ylioppilaskylän asukkaat liikkuvat pääosin pyöräillen. Aukon paikkaaminen tulisi nostaa korkeimpaan kiireellisyysluokkaan.



Kuva: ehdotettu pyöräliikenneyhteys