

Traficomin analyysiverkosto

Kommenttipuheenvuoro

Kävelyn ja pyöräliikenteen tilannekuva liikennejärjestelmässä

Martti Tulenheimo, 20.3.2024

ERITTÄIN ISO KIITOS!

- Kävely ja pyöräily on Traficomin tuoreessa tilannekuvassa ”Kävely ja pyöräliikenne osana liikennejärjestelmää” (6.2.2024) huomioitu osana liikennejärjestelmää tässä muodossaan kuten pitääkin.
- Liikennejärjestelmän suunnittelu, päätöksenteko, resurssit, ajattelu ja arvostus yleisesti eivät ole aiemmin vastanneet ihmisten todellista käyttäytymistä.
- Nyt Traficom on osaltaan alkanut korjaamaan tilannetta kiitettävästi.
- Työtä riittää jopa vuosikymmeniksi, mutta jostain on aloitettava ja startti on tapahtunut.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON AIEMMAT HAVAINNOT:

(Pyöräilykuntien verkoston lausunto, 6.10.2023, Liikennejärjestelmäanalyysin palaute- ja kehittämiskysely)

1. Liikkuminen tiiviisti rakennetuissa ympäristöissä.
2. Risteysalueiden turvallisuuspuutteet aktiivisten kulkumuotojen käyttäjien näkökulmasta (liikenneturvallisuuden alateemana).
3. Aktiivinen liikkuminen osana kestäväää liikennejärjestelmää.
4. Liikenteen terveysvaikutukset osana kestäväää liikennejärjestelmää.
5. ”Pyöräliikennevyöhykkeet” mukaan liikennejärjestelmäanalyysiin.



SÄHKÖPYÖRÄT: ISOIN YKSITTÄINEN KYSYMYSMERKKI

- Missä ovat sähköpyörät?
- Sähköpyörät mainittu vain kerran.
- **Nyt jo 29% kaikista uusista pyöristä on sähköavusteisia pyöriä.**
- Osuus kasvaa koko ajan.
- Erityisesti työsuhdepyörien osalta tietoa saatavilla jo valtavasti.



YHDYSKUNTARAKENNE

- Julkaisun huomiot otsikon alla ovat erinomaisia.
- Samalla kuitenkin on niin, että erittäin tiiviisti rakennetuilla alueilla myös kiistat maankäytöstä ovat kaikkein kiihkeimpiä.
- Nämä intohimot ovat usein esteitä sille, että pyöräliikenteen oloja parannettaisiin.
- Usein juuri erittäin tiiviillä alueilla pyöräilyn yhteydet ovat kaikkein puutteellisimpia, mikä alentaa niin kävelyn kuin pyöräilynkin houkuttelevuutta arjen matkoilla.
- Dynaaminen tilanne: skuutit osaltaan vaikuttavat tähän.
- Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys, 2023: 93% Suomen pyöräväylistä on yhdistettyjä väyliä.
- **Eräänä johtopäätöksen tulisi olla:**
Kaikkialla, missä skuutteja näkyy ylipäätään käytettävän, tulisi kiinnittää huomiota siihen, että yhdistettyjen väylien sijaan pyöräliikenteelle rakennetaan niin jalankulkijoista kuin henkilöautoista fyysisesti erotettuja väyliä.
- Tarve erotetuille väylille muualla ei ehkä ole yhtä akuutti, mutta juuri erittäin tiiviillä alueilla näin on.



HISTORIAALLINEN KONTEKSTI TUOTU HIENOSTI ESILLE

- Aiemmin kävelystä ja pyöräilystä puhuttiin usein ”kevyenä liikenteenä” (ja saa puhua toki edelleenkin, jos haluaa).
- Nykyään kuitenkin laajalti sisäistetty, että kyseessä on kaksi toisistaan erillistä kulkumuotoa omine tarpeineen ja ominaispiirteineen.
- Puhuttaessa näistä kahdesta erillisestä kulkutavasta useammin käytetyt termit ovat ”kevyen liikenteen” sijaan nykyään kävely ja pyöräily, aktiivinen liikkuminen ja kestävä liikkuminen.
- Koetun turvallisuuden voisi tuoda tekstissä vahvemmin esille.
- Esimerkiksi: Jonannes Mesimäki: "Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väliset onnettomuudet ja vaaratilanteet" (Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 3/2020).



PYÖRÄLIIKENTEEEN VERKKOHIERARKIA

- Lämmin kiitos tämän huomioimisesta julkaisussa!
- Samoin kiitos läpiajon ohjaamisen tarpeesta alemmalta verkolta pääväylille, tähän ei Suomessa ole tosiaan kiinnitetty tarpeeksi huomiota.
- **Liikenteen rauhoittaminen korostuu:** ei-toivotusta läpiajosta tulee tehdä hankalampaa asumisviihtyisyyden parantamiseksi.



RISTEYSALUEIDEN TURVALLISUUSPUUTTEET

- Huomioitu julkaisussa erinomaisesti, kiitos.
- Voisi korostaa vielä sitä, miten iso kontrasti moottoriajoneuvoihin nähden (vrt. LVM:n Liikenne 12 -teematyöpaja, tammikuu 2024).
- Liikenteen rauhoittamisen tarpeen voisi lisätä tähänkin yhteyteen.
- Samoin voisi lisätä:
Elias Willbergin (Helsingin yliopisto) huomioita saavutettavuudesta kävellen ja pyöräillen sisältäen ympäristön houkuttelevuuden merkityksen ("Liikkumisympäristöstä tukea kestäviin valintoihin", esitys 19.3.2024).



KUNNOSSAPITO

- Yksinkertaisesti: Kiitos, tarve huomioitu julkaisussa kuten pitääkin!



SEURANTA

- Kiitos Traficomille tämän huomioimisesta julkaisussa!
- Vastuut kuitenkin edelleen epäselviä Suomessa aggregaattitasolla.
- "Kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen investointitasoa ei kyetä kattavasti seuraamaan"??? --> **Tässä erityisesti parantamista!**
- Valtion investoinnit kuntien katuverkolla: tässä olisi selkeä tarve lisätä viestintää **päättäjien suuntaan.**



HYÖDYT

- "Liikennejärjestelmätason hyötyjä ei ole koko maan tasolla arvioitu"
--> **tässä yksi isoimpia kehittämisen tarpeita!**
- Ks. Esim. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53:
"Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet."
—> **Mainio tutkimus, mutta esitettyihin kehittämistarpeisiin olisi tarpeen kiinnittää laajemmin huomiota.**
- Liikkumattomuuden ja pyöräilyn kohtalonyhteys: voisi tuoda esille vahvemmin.
—> Ks. esim. Suomen ympäristökeskuksen (Syke, 2023) raportti liikenteen terveyshyödyistä ja haitoista Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa.
- (Vrt. Pyöräilykuntien verkoston tavoite 4. Liikenteen terveysvaikutukset osana kestäväää liikennejärjestelmää.)
- Erinomainen lähde: Vapaavuori ja Paajanen 2023, "Pysy liikkeellä".



TILATEHOKKUUS

- Tilatehokkuus mainittu, mutta voisi mennä vielä syvemmälle.
- Esimerkiksi Kööpenhamiassa 7% katutilasta varattu pyöräväylille.
- Tilantarve ei siis ole valtava, toisin kuin mielikuvissa usein.
- Tarvittava asia on **laadullinen muutos**.
- Se on mahdollista toteuttaa myös muttamatta tilanjakoa tyypillistä ns. ”1/3 + 2/3” -jakoa kokonaisuutena.



RESURSSIT

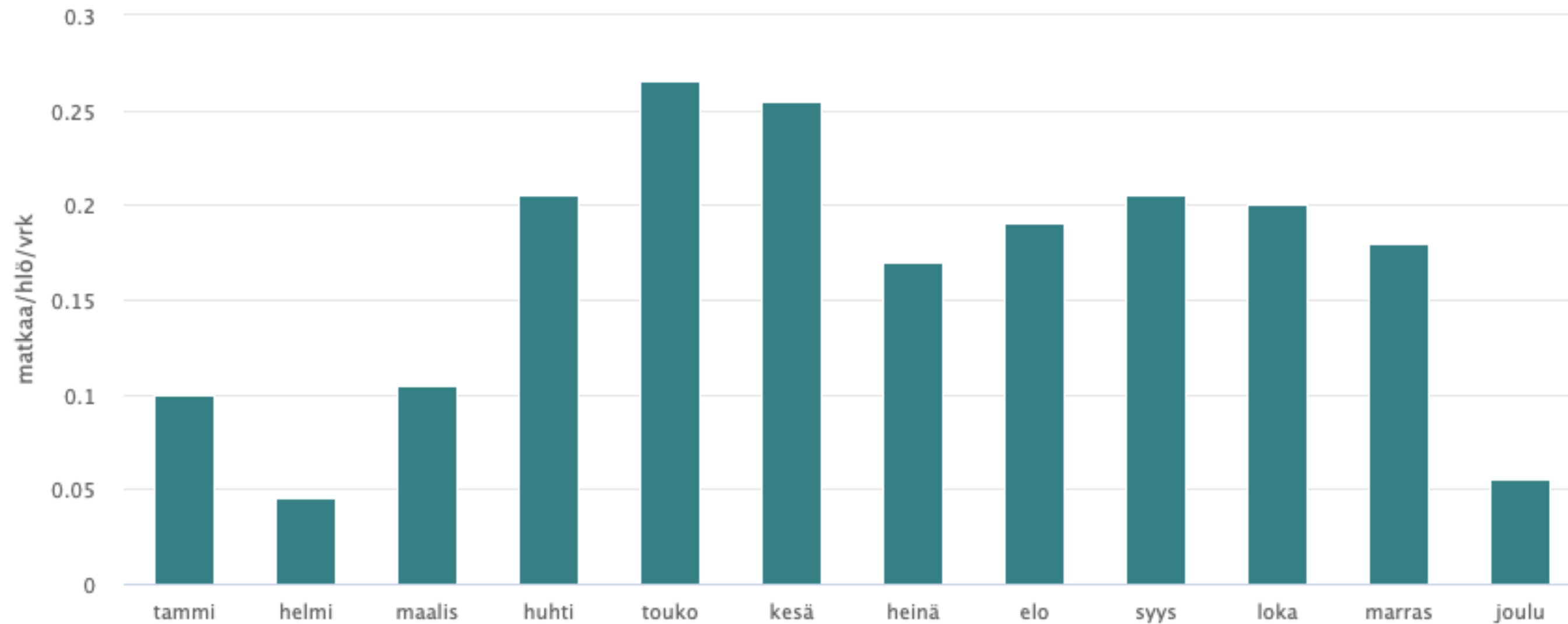
- Kiitettävästi tuotu esiin sekä nykytilanne että tarve.
- **Kehitystarve liittyy erityisesti päättäjien tietotason nostamiseen.**



PYÖRÄLIIKENTEEEN KAUSIVAIHTELU

Pyöräliikenteen kausivaihtelu

HLT 2021



- Marraskuussa pyöräillään kuvaajan mukaan enemmän kuin heinäkuussa.
- Samaten lokakuussa pylväs on korkeampi kuin elokuussa.
- Käytännössä kausivaihtelu mielikuvia huomattavasti vähäisempää.
- Mielikuva, jonka mukaan vain kesällä pyöräillään ei voisi olla juuri kauempana totuudesta.
- Kiinnostavaa myös, että jo huhtikuussa pylväs nousee näinkin korkealle.
- Huhtikuu ja syyskuu ovat identtisiä kuvaajan mukaan.



PYÖRÄLIIKENTEEEN TUNTIVAIHTELU

- Tästä olisi kiinnostavaa nähdä vielä tarkempi jaottelu; miten mahtaa vaihdella kuukausittain?



PYÖRÄMATKOJEN TARKOITUKSET

- "Pyörällä tehdyistä matkoista neljännes oli työmatkoja, mikä on selvästi enemmän kuin muiden kulkumuotojen kohdalla. Kaikilla kulkutavoilla tehdyistä matkoista vain 17 % on työmatkoja."
- Erittäin kiinnostava havainto.
- Kaikista Suomen työmatkoista tehdään pyörällä HLT:n mukaan 11%.
- Nostona pyöräliikenteen faktakortti (HLT).



"Pyöräliikenne on yleisintä keskustojen reunavyöhykkeillä ja alakeskuksissa"

- Mitä ovat nämä "alakeskukset"?
- Ovatko ne maaseudun paikalliskeskuksia? Vai jotain muuta?



"Pyöräliikenteen mahdollisuudet liikennejärjestelmässä eivät kuitenkaan rajoitu vain suurimpiin kaupunkeihin ja tiiville alueille."

- Tätä soisi alleviivata enemmänkin.
- Suhteessa muihin kulkutapoihin, sisemmillä kaupunkialueilla pyöräillään vähemmän kuin ulommilla kaupunkialueilla ja maaseudun paikalliskeskuksissa.
- HLT:ssä on ollut todellinen yllätys kuulla, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on sisemmillä kaupunkialueilla vain aavistuksen verran korkeampi kuin kaupunkien kehysalueilla – ja ydinmaaseudulla.



"Hajautuneessa rakenteessa erityisen suuressa roolissa ovat pyöräliikenteen olosuhteet sekä niiden ympärivuotinen laatu."

- Sama pätee edellä kuvatun mukaisesti yhtä lailla myös sisemmillä kaupunkialueilla.
- Suomessa paradoksaalisesti juuri sisemmillä kaupunkialueilla olisi paljon lisäpotentiaalia pyöräilylle, mutta niissä usein pyöräliikenteen olosuhteet ovat keskimäärin heikommalla tasolla kuin ulommilla kaupunkialueilla.



"Kun matkat ovat pidempiä, kohdistuu olosuhteisiin vielä suurempia vaatimuksia kuin lyhyillä matkoilla."

- Tätä ei käy kiistäminen, mutta edelleen tulisi huomioida se, että siellä, missä asutustiheys on kaikkein korkein - sisemmillä kaupunkialueilla - pyöräillään suhteessa vähemmän kuin ulommilla kaupunkialueilla – ja maaseudun paikalliskeskuksissa.
- Lisäksi tilanteeseen vaikuttaa, että usein sisemmillä kaupunkialueilla on kaikkein haastavinta parantaa pyöräilyn olosuhteita johtuen maankäytön kannalta kaikkein kiihkeimmistä intressiristiriidoista (vrt. esim. keissit Hämeentie ja Espä Helsingissä).
- Käytännössä tämä näyttäytyy erityisesti suurissa kaupungeissa siten, että pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen kohdentuu usein sisempiä kaupunkialueita aikaisemmin niiden ulkopuolelle, koska ensin kannattaa poimia matalalla roikkuvat hedelmät sieltä, missä potentiaaliset kiistat maankäytöstä eivät ole yhtä kiihkeitä tai todennäköisiä.



ERÄS JOHTOPÄÄTÖS EDELLISESTÄ ON:

- Sisemmällä kaupunkialueilla on niin sanottuja erittäin tiiviisti rakennettuja alueita, jotka liikennejärjestelmäanalyysimme tällä hetkellä sivuuttaa.
- Erittäin tiiviisti rakennettujen alueiden asukasmäärä on esimerkiksi Helsingin kantakaupungissa reilut 200 000 ihmistä, ja yhteensä koko maassa useita satoja tuhansia ihmisiä.
- Tarkasteluun tulisikin lisätä mukaan liikkuminen tiiviisti (ja erittäin tiiviisti) rakennetuissa ympäristöissä. Pyöräliikenteen kannalta kasvupotentiaalia olisi näissä aluetyypeissä.



HYVÄ KOMMENTTI KUULIJALTA:

- Tiiveimmillä alueilla ongelmia aiheuttaa huolto- ja jakeluliikenne (isot ajoneuvot, työkoneet ...) sekä pysäköintipaikka/autopaikkaliikenne.
- Seka-alueet kävelijöille ja pyöräilijöille turvattomia ja epäviihtyisiä sekä konfliktipaikkoja.



MATKAKETJUT

- Hyviä huomioita:
 - *Vuonna 2021 vain noin 3,0 % joukkoliikennematkoista oli sellaisia, joiden yhteydessä pyörää oli käytetty matkan jommassakummassa tai molemmissa päissä.*
 - *Vaikkakin pyörän hyödyntäminen joukkoliikennematkojen yhteydessä on tutkimuksen mukaan kaksinkertaistunut vuodesta 2016, voidaan pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteenkytkemistä pitää vielä huomattavan vähäisenä.*
 - *Samaan aikaan tiedämme, että yli puolet suomalaisista asuu alle viiden kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta ja kolmannes suomalaisista jopa alle 2,5 kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta.*
 - *Uudellamaalla asutus on keskittynyt huomattavasti voimakkaammin rautatieasemien ympärille, jopa 75 % Uudellamaalla asuvista asuu viiden kilometrin säteellä rautatieasemasta.*



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON TOIVE MATKAKETJUISTA: PYÖRÄ+JUNA -POTENTIAALISTA KAIKKI IRTI

- Huomioitava pyörä+juna -matkaketjujen potentiaali.
- **Kaikissa rataverkon kehittämiseen liittyvissä investoinneissa tulisikin nykyisestä poiketen huomioida painokkaasti raideliikenteen ja pyöräliikenteen keskinäinen synergia.**
- Tällä hetkellä vain 1 %:iin Suomen junamatkoista yhdistyy pyöräily.
--> Alankomaissa junamatkustajista jopa 55% yhdistää junamatkoihinsa pyörän käytön – ja vastaavasti arkisiin pyörämatkoihinsa junan.



PYÖRÄ+JUNA -MATKAKETJUT

- Pyörä+juna -matkaketjuissa korostuvat erityisesti **pyöräliikenteen yhteydet asemanseuduille**.
- Jos jossakin Suomessa kannattaisi erityisesti parantaa pyöräliikenteen olosuhteita, niin **juuri asemaseuduilla**.
- Samaten korostuu tarve parantaa asemaseutujen pyöräpysäköinnin laatutasoa.
- **Kaupunkipyörät** ja / tai yhteiskäyttöiset asemapyörät ovat kolmas elementti, johon kannattaa lisätä resursseja pyörä+juna -matkaketjujen kehittämiseksi.
- Pyörien kuljettaminen junissa ei ole skaalautuva ratkaisu, eli paukut pyöräily-yhteyksien ja pyöräpysäköinnin parantamiseen asemaseuduilla.



YHTEENVETO

- **Kävelyn ja pyöräilyn huomiointi osana liikennejärjestelmää:** Traficom on ottanut askelia kohti todellista ihmisten käyttäytymistä vastaavaa liikennejärjestelmää, jossa huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn rooli sekä suunnittelussa että päätöksenteossa.
- **Risteysturvallisuus aktiivisten kulkumuotojen käyttäjien näkökulmasta:** On tärkeää kiinnittää lisää huomiota liikenneturvallisuuden parantamiseen erityisesti kävelyn ja pyöräilyn osalta.
- **Olosuhteiden ja laadun parantamisen tarve:** asemanseuduille johtavat yhteydet kuntoon sekä lisäpanoksia erityisesti tiiviisti ja erittäin tiiviisti rakennetuilla alueilla pyöräliikenteen erottamiseen fyysisesti niin jalankulusta kuin autoista.
- **Sähköpyörät muuttavat merkittävästi pyöräliikennettä:** jo lähes 1/3 uusista pyöristä on sähköavusteisia. Tämä on jäänyt vähäiselle huomiolle.



Kiitos paljon!

Martti Tulenheimo

Erityisasiantuntija

Pyöräilykuntien verkosto ry

martti.tulenheimo@poljin.fi

041-538 9495

