

PYÖRÄILYPOLIITTINEN MANIFESTI

Johdanto

Pyöräily on monin tavoin ylivertainen liikennemuoto kaupungeissa, ja hyvä niiden ulkopuolellakin. Se vie vähän tilaa, on terveellistä eikä aiheuta päästöjä. On aika ottaa pyöräily vakavasti myös suomalaisessa liikennepoliitikassa.

Tämän manifestin tarkoitus on herätellä – paitsi pyöräilijöitä, myös poliitikkoja, kaupunkisuunnittelijoita, kunnossapitäjiä, rakentajia, työnantajia, kadunvarsien yrittäjiä ja – kaikkia suomalaisia. Vihreät haluavat kannustaa ihmisiä sitoutumaan hyvän pyöräilykulttuurin luomiseen.

1. Pyöräily on liikennettä

Pyöräily on jokapäiväinen liikennemuoto, joka on huomioitava kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa. Pyöräilyyn tulee suhtautua ensisijaisesti liikennemuotona, kun sitä on kauan pidetty Suomessa liikuntana. Liikennesuunnittelu ei perustu urheiluun ja harrastamiseen.

Suomalaisen liikennesuunnittelun on kyettävä uudistumaan. Pyöräilyverkosto on suunniteltava laajempuna kokonaisuutena osana liikennejärjestelmää sen sijaan, että rakennettaisiin irrallisia pyöräteitä.

Pyöräily on nykyisinkin Suomessa keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä merkittävämpi kulkumuoto. Sen kehittämisen potentiaali on myös suurilla seuduilla vähintään sama kuin joukkoliikenteen.

2. “Kevyttä liikennettä” ei ole

Muulla Euroopassa on luovuttu SCAFT-suunnitteluideologiasta, joka 1960-luvulta alkaen niputti pyöräilyn ja jalankulun yhdeksi “kevyen liikenteen” käsitteeksi. Jo Ahvenanmaalla “kevyen liikenteen” merkitys muuttuu - se tarkoittaa kevyttä autoliikennettä erotuksena raskaasta bussi- ja rekkaliikenteestä.

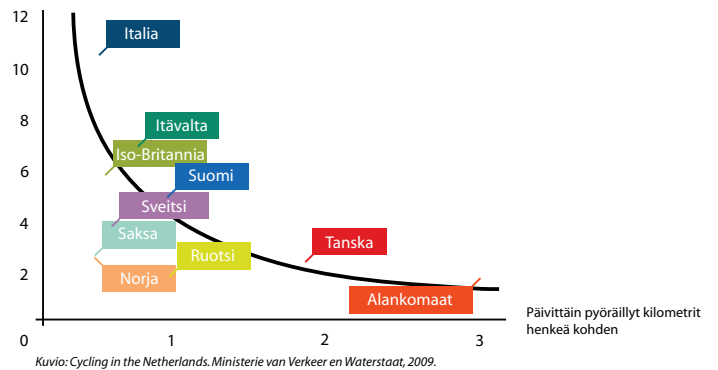
3. Pyöräilyn lisääntyminen parantaa turvallisuutta

Kun pyöräilijöiden määrä lisääntyy liikenteessä, heidät sekä huomataan että huomioidaan paremmin. Kaikkialla, missä pyöräilyn määrää on onnistuttu merkittävästi lisäämään, myös liikenneturvallisuus on parantunut. Pyöräilijöiden kokemus turvallisuuden tunne ja käyttäjälähtöisyys ovat

olosuhteiden kehittämisen kulmakiviä. Erityisesti risteysalueiden turvallisiin liikennejärjestelyihin on kiinnitettävä huomiota pyöräilijän näkökulmasta.

Pyöräilyn määrän ja onnettomuuksien suhde maittain.

Onnettomuuksissa kuolleet pyöräilijät
100 milj. km kohden



4. Pyöräilyn kokonaissuunnitelmat käyttöön paikallisesti

Kaupunkien tulee laatia pyöräilyn kokonaissuunnitelmat, joilla kytketään pyöräliikenne luonnolliseksi osaksi liikennejärjestelmää. Täten varmistetaan, että pyöräilyn kehitystarpeet huomioidaan liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelussa painottaen erityisesti pyöräreittien sujuvuutta, jatkuvuutta ja turvallisuutta sekä verkoston tiheyttä. Pyörätie joka kadunpätkällä ei ole itseisarvo, vaan väylät tulee suunnitella pyöräilijöiden tarpeista lähtien.



5. Kuntien ja valtion taattava arkipyöräilyn mahdollisuudet

Kaupunkien on näytettävä, että ne pitävät tärkeänä kattavien pyöräreitiverkostojen luomista, jotka suovat ihmisille mahdollisuuden kulkea niin työ-, kauppa- kuin vapaa-ajan matkansa polkupyörällä, ympäri vuoden. Kestävään liikkumiseen kannustamista erilaisin kysyntälähtöisin toimenpitein kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi. Liikkumisen ohjaamiseen on määrättävä kunnissa vastuuhenkilö.

Arkipyöräilyn yleistymisen edellytys on pyöräväylien kunnossapidon jatkuvuus. Kaupunkeihin on luotava pyöräväylien runkoverkosto, jonka ympärivuotinen kunnossapito priorisoidaan työmatkaliikennettä palvelevaan tärkeimpään hoitoluokkaan nopean aurauksen jne. suorittamiseksi.

6. Kävelijät ja pyöräilijät erilleen

Jalankulku ja pyöräily ovat kulkumuotoja, joita molempia tulee suosia yksityisautoilun sijaan erityisesti kaupunkialueilla. Pyöräilijät ja jalankulkijat sopivat samoille väylille vain suurten taajamien ulkopuolella ja pienissä taajamissa. Muualla pyöräilijöiden ohjaaminen jalankulkijoiden kanssa samoille väylille luo jatkuvia ongelmia.

Uusia väyliä toteutettaessa erityisesti keskustoissa on noudatettava pyöräilyn ja jalankulun erottamisperiaatetta. Kantakaupunkialueella pyöräilyverkosto on suunniteltava osana muuta ajoneuvoliikennettä sen sijaan, että rakennettaisiin yhdistettyjä "kevyen liikenteen" väyliä, kuten tähän asti on tehty. Taajamissa uusilla ja peruskorjattavilla väylillä pyöräily on erotettava kävelystä. Jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden yhteinen ja molemminpuolinen etu on, että liikennemuodot eriytetään toisistaan Suomessakin.

7. Pyöräilijän paikka määriteltävä kadun nopeuden mukaan

Tieliikennelaki on yksiselitteinen: polkupyörä on ajoneuvo. Pyöräily on viimeinkin mielletävä myös Suomessa osaksi ajoneuvoliikennettä. Pyörän paikka on kaupungissa muun liikenteen vauhdista riippuen aina joko jalankulkijoista selkeästi erotetuilla pyöräteillä, omalla kaistallaan tai hiljaisilla kaduilla ajoradalla.

Vilkkaiden pääkatujen varsilla (nopeudet yli 40 km/h) pyöräilijät tarvitsevat aina sekä autoista että jalankulkijoista selkeästi erotetut omat väylät. Kokoojakaduilla (nopeudet alle 40 km/h, mutta yli 30 km/h) pyörät on erotettava autoista pyöräkaistoille. Kaupunkien rauhallisilla asuinkaduilla (todelliset nopeudet alle 30 km/h) pyörät sopivat muiden ajoneuvojen rinnalle ajoradalle. Kaupungeissa pyöräily ja jalankulku sopivat samoille väylille leveillä hiekkapohjaisilla ulkoilureiteillä.

8. Liikennesäännöt koskevat myös pyöräilijöitä

Pyöräilijän on voitava luottaa omiin oikeuksiinsa, kuten siihen, että autoilijat noudattavat väistämissääntöjä. Lainsäädäntöä tulee kehittää siten, että pyöräilijät nähdään osana liikennevirtaa. Vastaavasti pyöräilijöiden on muutettava omia asenteitaan. Liikennesäännöt koskevat muiden tavoin myös pyöräilijöitä, esimerkiksi jalkakäytävällä pyöräily on sallittua vain alle 12-vuotiaille. Pyöräilijät voivat parantaa oikeuksiaan vain sitoutumalla velvollisuuksiinsa.

9. Pyöräilyn olosuhteet luodaan liikennesuunnittelulla

Pyöräily tulee ottaa huomioon liikenteen suunnittelussa siinä missä jalankulku, joukkoliikenne ja autoilukin. Erityisesti kaupungeissa liikenneympäristön suunnittelun johtavaksi periaatteeksi on nostettava liikenteen tekeminen mahdollisimman havaittavaksi kaikkien liikenteen käyttäjäryhmien kannalta. Pyöräilyn olosuhteita on mahdollista parantaa merkittävästi suunnittelun ja pyöräväylien materiaalivalintojen keinoin.

Hyvän suunnittelun lähtökohta on tieto. Pyöräilijöiden vahingoista ja onnettomuuksista on kerättävä tietoa nykyistä kattavammin, jotta pyöräilyn turvallisuutta voidaan kehittää. Yhtä lailla pyöräilijöiden reittivalinnoista ja arjen esteistä on syytä kerätä tietoa, jotta pyöräilyn sujuvuutta, miellyttävyyttä ja houkuttelevuutta voidaan kehittää.

