

KAUNIAISTEN KAUPUNGIN PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA 2016 – 2024



LUONNOS YLK 29.11.2016



SISÄLLYSLUETTELO

1. ESIPUHE.....	s. 3
2. KAUNIAINEN PÄHKINÄNKUORESSA.....	s. 4
3. KAUNIAISTEN PYÖRÄILYVISIO.....	s. 6
4. PYÖRÄILYN EDISTÄMISTOIMENPITEET.....	s. 7
4.1 REITIT JA VÄYLÄT.....	s. 7
4.2 RISTEYSJÄRJESTELYT.....	s. 9
4.3 PYÖRÄPYSÄKÖINTI.....	s.11
4.4 TURVALLISUUS.....	s.12
4.5 MARKKINOINTI JA VIESTINTÄ.....	s.13
5. SEURANTA.....	s.15

1. ESIPUHE

Pyöräilyn edistäminen on ajankohtainen ja tärkeä tavoite sekä kansainvälisellä, kansallisella että alueellisella tasolla.

Liikenne- ja viestintäministeriön ”Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020” ja sitä toteuttava Liikenneviraston ”Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020” tähtäävät kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämiseen 20%:lla vuoteen 2020 mennessä.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 keskeisiä linjauksia on mm. seudullisen pyöräilyverkoston kehittäminen.

Päivittäisen arkiliikunnan kuten kävelyn ja pyöräilyn edistämällä voidaan lisätä terveyttä ja hyvinvointia sekä saada aikaan myönteisiä ilmastovaikutuksia jos lyhyet matkat kävellään tai pyöräillään autolla ajamisen sijaan. Lisäksi keskustoihin tulee tilaa ja mahdollisuus luoda viihtyisiä ympäristöjä kun vähentyneen autoilun lisäksi varataan riittävästi katutilaa kävelyille ja pyöräilylle samalla kun liikennemelu vähenee. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo vaan keino saavuttaa liikenne- ja ilmastopoliittiset tavoitteet. Se on tärkeä poliittinen valinta pyrittäessä kestäväen kehityksen mukaisiin yhdyskuntarakenteisiin.

Kauniaislaiset pitävät omaa ja läheistensä hyvinvointia tärkeänä ja arkiliikunnan merkitys tiedostetaan. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarpeet nousivat esille kuntalaisille suunnatun kyselytutkimuksen vastauksissa 2014. Valtaosa vastaajista piti sekä olosuhteita että väylien kunnossapitoa hyvinä tai tyydyttävinä mutta puutteitakin nähtiin. Erityisesti toivottiin nykyistä parempaa väylien jatkuvuutta ja parempaa liikennesääntöjen tuntemusta. Autoilijoiden piittaamattomuus koettiin merkittävänä ongelmana Kauniaisissa.

Mäkinen katuverkosto asettaa omat haasteensa pyöräilylle Kauniaisissa. Sähköavusteinen pyörä mahdollistaa kuitenkin niin haluttaessa esim. työmatkapyöräilyn ilman suuria fyysisiä ponnistuksia, samalla se voi tarjota mahdollisuuden pyöräilyyn laajemmalle käyttäjäkunnalle asettaessaan vähemmän vaatimuksia fyysiselle valmiudelle.

Edistämishjelma on laadittu Kauniaisten kaupungin kuntatekniikan ja ympäristötoimen yhteistyönä.

Työryhmään ovat osallistuneet

Ympäristöpäällikkö	Anna-Lena Granlund Blomfelt
Kuntatekniikkapäällikkö	Jaakko Koivunurmi
Projekti-insinööri	Lennart Långström
Kaupunginpuutarhuri	Emmi Silvennoinen

2. KAUNIAINEN PÄHKINÄNKUORESSA

Kauniainen on osa pääkaupunkiseutua, se sijaitsee noin 15km Helsingistä länteen ja on kokonaan naapurikuntansa Espoon ympäröimä, asukkaita oli vuonna 2015 9358. Kaupungin pinta-ala on 6 km². Kaupunkirakenne on tiivis, noin 1500 asukasta/km².



Liikennejärjestelmän osalta Kauniainen on osa Helsingin metropolialuetta. Liikennemäärät ovat suurimmat reitillä: Asematie-Tunnelitie-Kauniaistentie (keskimääräinen arkuvuorokausiliikenne >10 000). Merkittävä osa liikenteestä on läpiajoliikennettä jonka määrä vaihtelee toisinaan suuresti päivästä toiseen.

Jalankulun ja pyöräilyn verkko on pääosiltaan hyvin jäsennelty ja tiivis vaikkakin verkollinen jatkuvuus vaihtelee kaupungin eri osissa. Kauniaisissa on noin 25km jalankulku- ja pyöräteitä jotka lähes kaikki ovat yhdistettyjä jk/pp-väyliä. Leveydeltään nämä eivät aina vastaa mitoituksen ohjearvoja.



Kauniaisten yhdistetyt jk/pp väylät ovat usein kapeat

Järjestely ei ole optimaalinen erityisesti risteysjärjestelyjen osalta. Nykysuositusten mukaista olisi järjestää pääreiteille erilliset pyörätiet tai –kaistat ja pääsääntöisesti siirtää pyöräliikenne ajokaistoille vähäliikenteisillä 30km/t rajoitusalueilla.

Pyörämatkojen kulkumuoto-osuus Espoo/Kauniaisissa oli 2012 (HSL) syksyn arkena 8% ja koko vuoden matkoista 7% (HLT 2010), osuus on samaa suuruusluokkaa koko pääkaupunkiseudulla.

Liikenneturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota pitkäjänteisesti ja Kauniainen on Espoon ohella Suomen turvallisimpia kuntia. Tilastojen otannat ovat kuitenkin varsin pieniä ja yksittäisten onnettomuuksien hetkellinen vaikutus liikenneturvallisuuden mittareihin on sen takia suuri.

Ongelmakohtia kuitenkin löytyy. Postitori on yliedustettu henkilövahinkoihin johtaneissa jalankulkuonnettomuuksissa ja vanhanaikaisten risteysjärjestelyjen takia pyöräilijälle epäselvä varsinkin väistämissäntöjen suhteen.

Valtaosa Kauniaisten jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista sattuu keskusta-alueella

3. KAUNIAISTEN PYÖRÄILYVISIO

Kauniaislaiset liikkuvat polkupyörällä silloin kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista, edistääkseen terveyttään, ja myönteisten ilmastovaikutusten takia. He ajavat turvallisia reittejä ja huolehtivat itsekin turvallisuudestaan, käyttävät pyöräilykypärää, pimeällä myös valoa ja talvella nastarenkaita.

Kauniaisten kaupungilla on pyöräilyn edistämisen tavoite johon kaikki hallintokunnat ovat sitoutuneet. Kaupunki sitoutuu seudullisiin pyöräilyn edistämistavoitteisiin ja asettaa omaksi tavoitteekseen kasvattaa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta 15%:iin 2024 mennessä.

Jatkossa pyöräily on yhdessä joukkoliikenteen ja kävelyn kanssa ensisijaisina liikkumismuotoina houkuttelevampia. Tämä tukee mm. vuonna 2008 hyväksytyyn pääkaupunkiseudun ilmastostrategian CO₂ päästövähennystavoitteita liikenteen osalta. Pyöräilyn edistämällä on vahva rooli myös kaupungin omassa ILME -ohjelmassa (ilmasto- ja energia-asioiden toteutusohjelma) ja em. ohjelma ja tämä pyöräilyn edistämishjelma ovat vahvasti linkitettyinä toisiinsa.

4. PYÖRÄILYN EDISTÄMISTOIMENPITEET

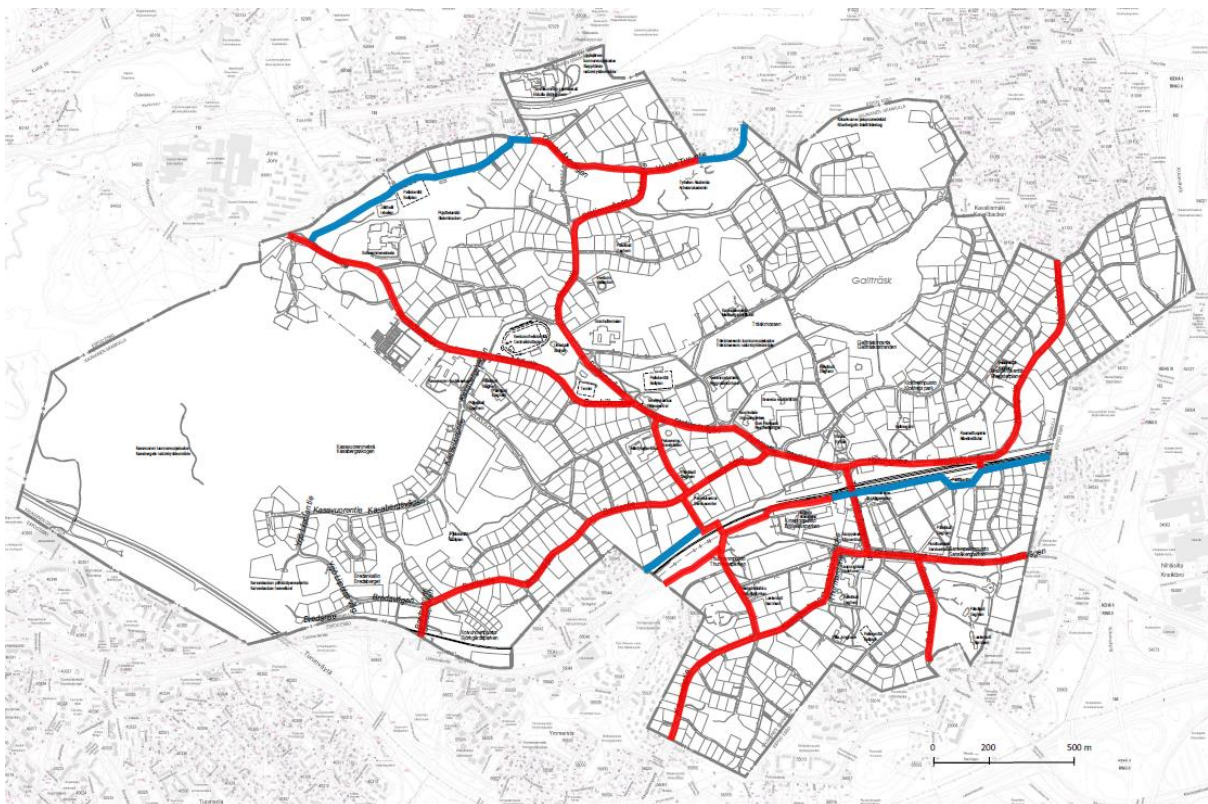
Pyöräilyn edistämisen suurin potentiaali on 3-5 km pituisissa matkoissa. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 ja useat kansainväliset menestyneet pyöräilykaupungit ovat linjanneet, että kaupunkirakenteen tulisi mahdollistaa lyhyiden ja keskipitkien matkojen pyöräily vaivattomasti, sujuvasti ja turvallisesti.

Kauniaisissa parannetaan edelleen pyöräilyn huomioon ottamista kaavoituksessa. Laadittaviin asemakaavoihin lisätään pyöräpysäköintipaikkamääräykset ja määritetään niiden laatu. Pyöräilyn kilpailukykytarkastelut tehdään osana seudullista liikenneverkkoanalysointia

Kauniainen osallistuu seudulliseen pyöräilyn edistämistyöhön ja sisällyttää pyöräilyn edistämistoimenpiteet ja uudet suunnitteluohjeistukset nykyisiin ja tuleviin suunnittelu- ja työohjelmiin.

4.1. Reitit ja väylät

Lyhyellä tähtämellä huomiota kiinnitetään erityisesti epäjatkuvuuskohtien poistamiseen ja rautatieasemien saavutettavuuteen. Tulevassa suunnittelussa seuraamme kansallista ja seudullista ohjeistusta, liittyen jalankulun ja pyöräilyn erottamiseen ja pyöräreittien viitoitukseen.



Kauniaisten nykyiset (pun) ja rakennettavat (sin) pyöräilyn pääreitit. Pyöräilyn pääreitit kuuluvat kunnossapitoluokkaan 1.

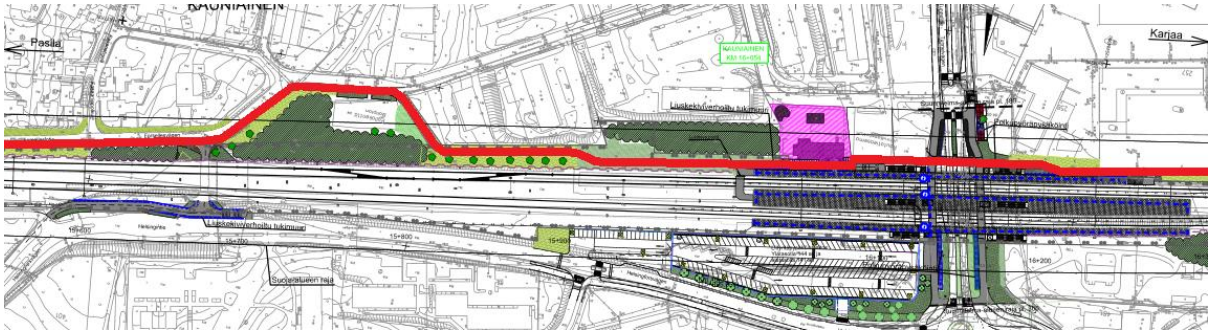
Nykyiset pääreitit ovat osittain alimittaiset ja lisäksi väylien mitoitusmuutokset muuttuvat reittien eri osissa. Tulevassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulisi tavoitteena olla minimimitoituksen täyttävät pääväylät sekä väylien poikkileikkausten yhdenmukaistaminen. Kehittämiskohteita on lähes kaikilla Kauniaisten pyöräilyn pääreiteillä.

Pääreitti	Kehittämistarve	Toteutus
Bembölentie –Jäähalli-Petaksentie-Vanha Turuntie	Vain osittain rakennettu	Ei aikataulutettu. Osittain yhteishanke/Espoo
Bembölentie	Kunnossa, paikallisia tarkistuksia	Uusi katusuunnitelma 2018-2019
Asematie	Kunnossa, päällysteen kunto tarkistettava. Kylpyläntien risteyksen korjaus	2017 Runkovesijohdon korjauksen yhteydessä/HSY
Palokunnantie - Thurmaninpuisto	Mäntymäen koulun saattoliikenne	Ei aikataulutettu
Bredantie	Itäosaa kehitettävä	2018-2020
Helsingintie	Kunnossa	
Rautatiesilta	Idänpuoleinen pyörätie	Kaupunkiradan yhteydessä
Postitori	Uusi kiertoliittymä	2018
Rantaradan baana	Vain osittain rakennettu, yhteishanke/LiVi	Kaupunkiradan yhteydessä
Kauppalantie	Mitoitus vaihtelee	Ei aikataulutettu
Kauniaistentie	Mitoitus vaihtelee	Ei aikataulutettu
Gresantie	Kunnossa	

Kehitettävää on myös alue- ja paikallisreiteillä. Parannukset pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan tulevien kadunsaneerushankkeiden yhteydessä, hyväksytyjen työohjelmien puitteissa. Pyöräilyolosuhteiden parantaminen osana katuhanketta ei yleensä merkittävästi nostata hankkeen kokonaiskustannuksia. Vuotuisista liikenneinvestointien määrärahoista varataan 5-10% pyöräilyväylien saneeraukseen. Yksittäisille suuremmille hankkeille ja hankkeille joissa on mukana ulkopuolinen taho, laaditaan erillinen, erikseen hyväksyttävä budjetti.

Merkittävin suunniteltu tuleva hanke on ns. Rantaradan baana, joka on rautatien viereen Kaupunkiradan yhteydessä toteutettavaksi suunniteltu pyöräilyn laatukäytävä Leppävaaran ja Espoon keskuksen välille. Rantaradan baana sujuvoittaisi itä-länsi-suuntaista pyöräilyä poistamalla epäjatkuvuuskohtia ja luomalla suorempia reittejä välille Espoo – Kauniainen – Leppävaara.

Tärkein epäjatkuvuuden poistaminen Kauniaisissa on Tunnelitien ylitys, joka hoidettaisiin uuden Kaupunkiradan yhteydessä rakennettavalla rautatiesillalla.



Rantaradan baana on suunniteltu laadukkaaksi pyöräilyreitiksi Espoon keskuksen ja Leppävaaran välille

Uusi silta kävely- ja pyörätielle



Rantaradan baana ylittäisi Tunnelitien siltaa pitkin

Mikäli Espoon kaupunkiradan toteutus lykkääntyy olennaisesti tulisi selvittää mahdollisuudet toteuttaa uusi rautatiesilta oheisjärjestelyineen erillishankkeena yhdessä Liikenneviraston kanssa.

Kaupunkiratahankkeen uusi rautatiesilta poistaisi Tunnelitien pyörätien epäjatkuvuuskohdan ja mahdollistaisi pyöräilyn Tunnelitien molemmilla puolilla. Tunnelitie on Kauniaisten keskuskatu, jossa kulkee paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

4.2. Risteysjärjestelyt

Turvallisuuden kannalta risteysjärjestelyt ovat keskeisessä asemassa ja tulevassa suunnittelussa tulisikin pyrkiä selvittämään mahdollisuudet ottaa käyttöön entistä enemmän erillisiä pyöräteitä tai – kaistoja sekä muutenkin ratkaisuja jotka selkeyttävät risteysjärjestelyjä. Vähäliikenteisillä 30km/t rajoitusalueilla olisi risteysjärjestelyjen kannalta usein turvallisinta siirtää pyöräily ajoradalle. Tavoitteena on, että pyöräilijä risteyksissä voi turvallisesti ja ymmärrettävästi jatkaa kaikkiin sallittuihin suuntiin.

Reunakivijärjestelyt pyöräteiden ja ajoratojen risteämäkohdissa toteutetaan nykysuosituksen mukaisesti viistettyinä, tavoitteena mahdollistaa mahdollisimman esteetön kulku pyöräilijöille ja pyörätuolien käyttäjille, heikentämättä silti näkövammaisten orientoitumista.

Suojateiden maalaukset pyöräteiden ajoratojen ylityskohdissa tulee merkitä pyörätien jatkeiksi vuoteen 2017 loppuun mennessä.

Postitori on Kauniaisten risteyksistä ongelmallisin, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta. Nykyinen järjestely on vanhanaikainen ja sisältää useita kohtia joissa väistämisvelvollisuus auton ja pyörän välillä on epäselvä.



Postitori edustaa vanhan-aikaista risteysuunnittelua



Postitorilla on useita risteämiä joilla väistämissäännöt ovat epäselvät

Monissa muissakin pääreittien risteyksissä on korjattavia epäjatkuvuuskohtia ja väärin pysäköidyt autot vaikeuttavat usein pyöräilyä ja jalankulkua varsinkin alue- ja paikallisreiteillä.

Opinnäytetyössä ”Kauniaisten kaupungin jalankulku- ja pyöräteiden kartoitus ja kehittäminen” (Jaakko Järvinen HAMK 2014) listatut puutteet pyritään korjaamaan tulevassa rakentamisessa, mahdollisia uusia kansallisia ja alueellisia ohjeistuksia noudattaen.

4.3 Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköintiä kehitetään edelleen vastaamaan kasvavaa tarvetta. Huomion kohteena on rautatieasemien liityntäpysäköinnin lisäksi koko keskusta-alue, kirjaston ja ostoskeskuksen ympäristö sekä kaupungin kiinteistöjen piha-alueet.



Liityntäpysäköintialueen pyöräkatos

4.4 Turvallisuus

Pyöräilijä on onnettomuuden sattuessa altis loukkaantumiselle. Pyöräilyonnettomuudet ovat useimmiten törmäyksiä moottoriajoneuvojen kanssa etenkin suojateillä. Pyöräilyn vaarallisuudesta suhteessa muihin liikennemuotoihin on keskusteltu pitkään ja asiasta on Suomessa ja ulkomailla paljon eriäviä mielipiteitä. Jos onnettomuuksia suhteutetaan kuljettuihin kilometreihin, pyöräily näyttäytyy yleensä joukkoliikennettä tai henkilöautoa vaarallisempaan (Pasanen&Räsänen 1999). Kysymys onkin siitä, onko kilometripohjainen vertailu perusteltu. Suuri osa joukkoliikenne- ja henkilöautokilometreistä tulevat matkapituuksilta joita ei ole mahdollista pyöräillä, usein moottoritietasoisilla väylillä, joilla ajatut kilometrit ovat keskimääräistä turvallisempia. Jos pyöräilyonnettomuudet suhteutetaan tehtyjen matkojen määrään näyttäisi pyöräily kulkutapana, hollantilaisen tutkimuksen (Welleman 1999) perusteella, olevan keskimääräistä turvallisempi. On myös syytä muistaa, että pyöräilijä yhteentörmäyksissä harvoin aiheuttaa toiselle osapuolelle vakavia vammoja. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteentörmäyksiä kuitenkin sattuu ja liikennejärjestelyjen selkeyttäminen erottamalla jalankulku ja pyöräily toisistaan, missä se on tarkoituksenmukaista, on tärkeä valtakunnallinen tavoite.

Liikenteessä harvinaiset tapahtumat ovat usein keskimääräistä vaarallisempia. Pyöräilyn lisääntyessä onnettomuuksien määrä todennäköisesti kasvaa suhteessa hitaammin (Smeedin laki 1949).

Pyöräilyn tärkeimpiin edistämistoimenpiteisiin kuuluvat silti turvallisuuden parantaminen niin infrarakentamisen kuin parempaan liikennekäyttämiseen tähtäävän tiedotustoiminnan keinoin.

Tilastotietojen perusteella ikääntyneiden on todettu olevan pyöräilyn suurin riskiryhmä. Kauniaisissa on syytä pyrkiä järjestämään tulevien pyöräilytapahtumien yhteydessä tai erikseen tiedotustilaisuuksia, mahdollisesti yhteistyössä Liikenneturvan kanssa, tavoitteena jakaa tietoa turvallisesta pyöräilystä. Tilaisuudet markkinoidaan paikallislehdessä ja kaupungin verkkosivuilla, tavoitteena tavoittaa kaiken ikäisiä pyöräilijöitä Kauniaisissa.

Yhteistyössä koulujen kanssa järjestetään tilaisuuksia varsinaisen pyöräilykauden alkaessa keväällä ja koulujen alkaessa alkusyksystä.

Tehokkaimpia keinoja parantaa liikenteen turvallisuutta on saada ajonopeudet alas. Kauniaisissa onkin siirrytty 30km/t aluenopeusrajoituksiin kaikilla muilla kaduilla paitsi pääkaduilla joilla on voimassa 40km/t nopeusrajoitus. Keskusta-alueella on kuitenkin vielä, toisin kuin monessa aluekeskuksessa muualla pääkaupunkiseudulla, voimassa 40km/t. Nopeusrajoituksen alentaminen keskusta-alueella ei lisää ruuhkia mutta vähentäisi jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien todennäköisyyttä ja niiden seurausten vakavuutta.

4.5. Markkinointi ja viestintä

Pyöräilyn edistämiseen kuuluvat suunnitelmallinen viestintä sekä pyöräilytapahtumat. Markkinoinnilla ja viestinnällä lisätään ihmisten tietoisuutta tarjolla olevista palveluista sekä luodaan positiivisia mielikuvia. Kampanjoiden ja tapahtumien avulla pyritään houkuttelemaan ihmisiä kokeilemaan pyöräilyä sekä lisäämään tietoisuutta pyöräilyn olosuhteista.



HSY:n Ilmastoinfon kanssa järjestettävät pyöräilyaamiaiset ovat suosittuja tapahtumia





Menopelikisa 26.8.2016

Pyöräilyn edistämistoimenpiteet, vastuu

	Vastuu	Muut mukana olevat tahot	Kustannukset
Tahtotila	YLK, KH, KV	Kaikki hallintokunnat	Tehdään virkatyönä
Edistämishjelma	Yhdyskuntatoimi	Seudullisen yhteistyön foorumit	Tehdään virkatyönä
Maankäyttö	Maankäyttö	MAL-neuvottelukunta	Tehdään virkatyönä
Normit ja ohjeet	Kuntatekniikka	LiVi, Naapurikunnat	Tehdään virkatyönä
Infran parannustoimenpiteet	Kuntatekniikka	LiVi, HSY	5-10% vuotuisesti liikenneväyläinvestointien budjetista
Viestintä	Kuntatekniikka, Ympäristötoimi	HSY, HSL	Tehdään virkatyönä + konsulttityö 4000€/v
Vastuullinen liikennekulttuuri	Kuntatekniikka YLK	Liikenneturva, poliisi, koulut	Sisältyy edelliseen kohteeseen
Seuranta	Kuntatekniikka, Ympäristötoimi	Naapurikunnat	Laitehankinnat 4000€/5v

5. SEURANTA

Pyöräilyn edistämishjelman päätavoitteen saavuttamiseksi, kulkumuodon nostaminen 15%:iin, tarvitaan säännöllistä tutkimustietoa niin olosuhteiden kehittymisestä, pyöräilijämäärästä, onnettomuustilastoista kuin päättäjien ja kuntalaisten arvoalinnoista. Kaupunki ottaa pyörälaskentalaitteet käyttöön ja seuraa pyöräilijämäärien kehittymistä. Kulkumuoto-osuuden kehitystä mitataan vuosittain. Laskentatiedot tallennetaan julkisesti nähtävillä olevaan sivustoon yhteistyössä Espoon ja Helsingin kanssa. Kaupunkilaisille suunnattujen kyselyjen avulla seurataan suhtautumista pyöräilyyn liikkumismuotona samalla kun pyritään kartoittamaan mahdollisia epäkohtia verkostossa. Edellä mainittu kysely vuonna 2014 ei tavoittanut nuoria pyöräilijöitä. Tulevissa pyöräilyä koskevissa mielipidemittauksissa tulisi pyrkiä yhteistyössä koulujen kanssa kartoittamaan myös lasten ja nuorten näkemykset ja tarpeet.

Kaupunki seuraa seudullisia, kansallisia ja kansainvälisiä pyöräilyyn liittyviä tutkimuksia, trendejä sekä suunnitteluohjeistuksia tavoitteena kartoittaa myös edistyksen vaikutusta kansanterveyteen, kansantalouteen, ympäristövaikutuksiin sekä pyöräilyturvallisuuteen. Pyöräilyn aseman priorisointi kestävän kehityksen mukaisena liikkumismuotona edellyttää toimenpiteiden vaikutusten todentamista, niin poliittiseen päätöksentekoon kuin yksittäisiin suunnitteluratkaisuihin.



Kaupunginjohtaja Christoffer Masar Kulkupelikilpailussa 26.08.2016