

Jyväskylän Kaupunkifillari

Pyöräilypoliittinen blogi

Miten talvipyöräilyä lisättäisiin?

Posted on 3.1.2012 by teemutenhunen

Jyväskylän seudulla ja myös yleisesti Suomessa pyöräileminen talvisin on valitettavan harvinaista. Jyseli-tutkimuksen mukaan 66 % Jyväskylän kaupungin asukkaista ei talven aikana pyöräile kertaakaan, laajemmin Jyväskylän seudulla luku on peräti 80 %. Myös koko Suomen laajuisesti näppisääntö ”80 % kansasta ei lainkaan pyöräile talvisin” lienee lähellä totuutta, vaikkei valtakunnallisesti asiaa lienekään tilastoitu. Jyväskylässä noin puolet muulloin fillaroivistakin lopettaa pyöräilyn kokonaan talvikaudeksi.

Vertailun vuoksi esimerkiksi Ruotsin Malmössä ja Tanskan Kööpenhaminassa 80 % pyöräilijöistä pyöräilee myös talvisin – ja pyöräilyn kulkutapaosuus matkoista on muutenkin Malmössä kaksinkertainen ja Kööpenhaminassa kolminkertainen Jyväskylään verrattuna. Kööpenhaminan pyöräteillä on ruuhkaa kunnon talvikeleilläkin, kuten vaikkapa [täältä](#) nähdään.



Kuva: Cycling Embassy of Denmark

Talvipyöräilyä Kööpenhaminassa.

Oulu on puolestaan sekä kesäisin että talvisin Suomen pyöräilykaupunki numero yksi: pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista matkoista on samaa luokkaa kuin Malmössä eli noin 21-22 % ja vain noin 40 % asukkaista ei lainkaan pyöräile talvisin. Jyväskylään verrattuna Oulussa on kaikissa ikäryhmissä noin kaksi kertaa enemmän ympäri vuoden aktiivisesti pyöräileviä. Oulu tavoitteleeekin jopa [maailman parhaan talvipyöräilykaupungin asemaa](#).

Talvipyöräilyn vähäisyys Jyväskylän seudulla ja yleensä Suomessa aiheuttaa sen, että pyöräilyn merkittävät hyödyt jäävät pitkälti ajalta lähes täysin saamatta. Lumi- ja pakkaskausi kestää Jyväskylän seudulla suoraan noin kolmisen kuukautta (joulukuun puolivälistä maaliskuun puoliväliin), ja tämän päälle tulee vielä noin toiset kolme kuukautta rospuuttokautta (lokakuulta joulukuulle ja maaliskuulta huhtikuulle). Kun pyöräilystä tavoitellaan vakavasti otettavaa liikennemuotoa, niin ei voi mitenkään olla niin, että pyöräillään vain puolet vuodesta. Pyöräilyn on oltava aito vaihtoehto vuoden ympäri – ja näinhän on, jos talvipyöräilyyn oikeasti panostetaan vaikkapa Oulun malliin. Talvi- ja rospuuttokauden pyöräilyä pitää ehdottomasti saada lisättyä.

Miten talvipyöräilyä sitten lisättäisiin? Mitkä tekijät vaikuttavat talvipyöräilyn suosioon? Miten päästäisiin Oulun, Ruotsin tai Tanskan talvipyöräilyn tasolle? Mitä pitäisi tehdä?

Kaupunkisuunnittelun merkitys

Kaupunkisuunnittelun merkitys pyöräilylle entisestään korostuu talvisin. Tiivis yhdyskuntarakenne, lyhyet etäisyydet palveluiden ja työpaikkojen luokse sekä toimiva pyöräväylien sijoittaminen edistävät talvipyöräilyä vielä kesäistäkin enemmän – harva viitsii vaikkapa talvisessa räntäsateessa fillaroida kovin pitkiä ylimääräisiä matkoja.

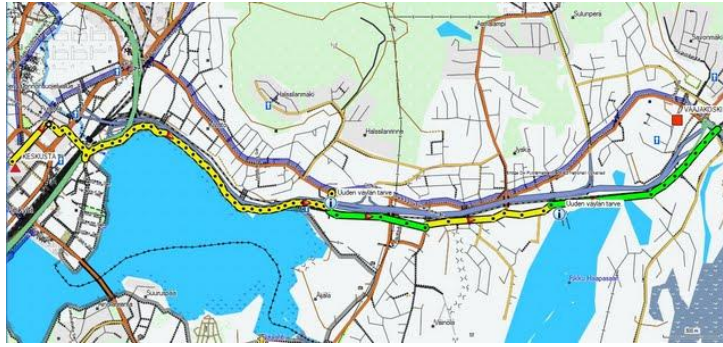
Jyväskylässä keskimääräinen pyöräilymatka on 2,8 kilometriä ja yli 5 kilometrin matkoilla pyöräilyn osuus matkoista laskee selvästi. Toisaalta esimerkiksi Tukholmassa keskimääräinen työmatkapyöräilymatka yhteen suuntaan on peräti 9 km – tämä vaatii sen, että väylät ovat oikeasti kunnossa ja mahdollistavat vauhdikkaan pyöräilyn. Talviolosuhteet kuitenkin varmasti lyhentävät pyörämatkoja sekä Tukholmassa että Jyväskylässä.

Kuntaliitoksia edeltäneen Jyväskylän alueella yhdyskuntarakenne on varsin tiivis. Ennen liitoksia maalaiskuntaan ja Korpilahteen Jyväskylän asukastiheys oli Suomen kaupunkien toiseksi suurin. Kuntaliitosten myötä Jyväskylä tippui sijalle 26, asukkaita on nyt noin 113 neliökilometrillä. Vajaat 40 % asukkaista asuu 3 kilometrin säteellä keskustasta. 10 kilometrin säteellä keskustasta sijaitsee noin 85 % asukkaista ja työpaikoista – ja tavoite on sama vuodelle 2030. Tätäkin tiiviimpi kaupunkirakenne kannattaisi ottaa tavoitteeksi. Vertailun vuoksi esimerkiksi Saksan Freiburgissa, joka on yksi kestävän ja viihtyisän asumisen mallikaupungeista maailmassa, 213 000 asukkaasta 90 % asuu 5 kilometrin säteellä keskustasta. Toisessa kaupunkisuunnittelun mallikaupungissa, Hollannin Groningenissa, 190 000 asukkaasta peräti 80 % asuu 3 kilometrin säteellä keskustasta.

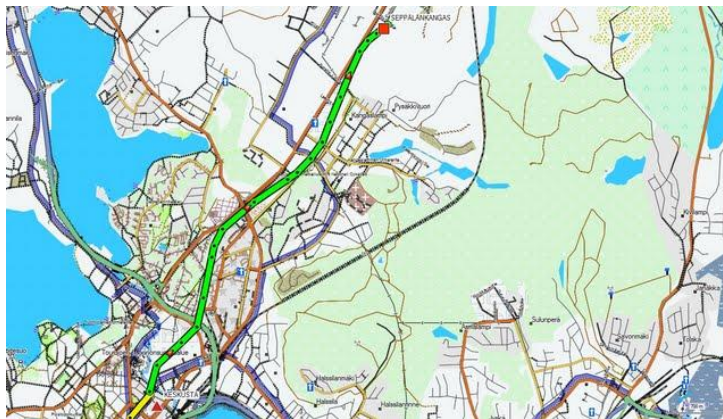
Kauppamatkat ovat yleisimmin tehtäviä matkoja, joten niiden merkitys on liikenteellisesti kaikkein suurin – Jyväskylässä matkoista yli neljännes on kauppamatkoja, kun taas esimerkiksi työmatkoja on matkoista vajaa viidennes. Kaupan palvelut ovat seudulla keskimäärin melko lyhyen välimatkan päässä, sillä yli puolet asukkaista asuu enintään 500 metrin päässä lähimmästä kaupasta. Vaikkapa Hämeenlinnan, Lahden, Mikkelin ja Heinolan kaupunkiseuduilla etäisyydet kauppaan ovat pidempiä. Jyväskylän ongelmana on erityisesti kaupan keskittyminen melko etäällä keskustasta sijaitseviin hypermarketteihin. Peräti yli 40 % ostosmatkoista suuntautuu niihin, ja hypermarket-käynneillä pyöräilyn kulkutapaosuus on surkean alhainen 6 %. Hypermarkettien luvituksessa, palveluissa ja liikennejärjestelyissä ei ole selvästi juuri lainkaan otettu pyöräilyä huomioon. Nykyisessä tilanteessa pitäisi löytää keinot lisätä pyöräilyä erityisesti näihin kauppoihin.

Oulussa laadittiin jo vuonna 1972 ensimmäinen suunnitelma koko kaupunkialueen kattavasta, muusta liikenteestä erotellusta – ja muun liikenteen kanssa tasavertaisesta – kevytväyläverkosta. Tämä suunnitelma on suuresti Oulun talvipyöräilymenestyksenkin taustalla: suuri osa pyöräväyläverkosta on nykyään autokaduista erillään kulkevia kevytväyliä – joista monet vielä ovat rauhallisia ja viihtyisiä suoria puistoväyliä. Tällaiset väylät ovat pyöräilijöille nopeita ja esteettömiä, ja tunnetusti matkanteon nopeus ja helppous ovat tärkeimmät pyöräilyn suosioon vaikuttavat seikat. Kannattaa huomata, että tällaisilla väylien sijoittamisella vältetään myös monet pyöräväylien talvikunnossapidon ongelmat (ks. tarkemmin luku alla). Autoteistä erilliset kevytväylät on nopea ja helppo auratakin, eikä autokatujen aurauksesta lennä lunta kevytväylille.

Oulun mallin kaltaista pyöräväyläverkon kokonaissuunnitelmaa ei Jyväskylässä valitettavasti ole vielä. Ei siis ole ihme, että suurin osa kevytväylistä kulkee Jyväskylässä aivan autotien vieressä ja ehdoilla – ja suuresti pätkittäin siellä täällä mutkitellen. Nopeaan työmatka- ja asiointipyöräilyyn tarkoitettuja reittejä ei käytännössä ole, eikä näitä useimmille suunnille enää voida helposti rakentaakaan. Tietyille reiteille, kuten keskustan ja Vaajakosken sekä keskustan ja Seppälänkankaan välille, olisi kuitenkin erinomaiset mahdollisuudet toteuttaa jopa erilliset nopean työmatka- ja asiointipyöräilyn väylät, jotka edistäisivät myös talvipyöräilyä merkittävästi.



Mahdollinen keskustan ja Vaajakosken välisen pikapyöräväylän reitti. Reitti olisi pääosin valmis, jos vain vihreällä merkityt puuttuvat osuudet rakennettaisiin. Kuva on muunnelma keskustan ja Vaajakosken välisen laatukäytäväreitint raportissa esittämästämme (<http://www.jyps.info/images/Asiakirjat/2011/vaajakoski.pdf>).



Mahdollinen pikapyöräväylä keskustasta Seppälänkankaalle. Tourulasta Seppälänkankaalle väylä voitaisiin helposti linjata ja rakentaa käytöstä poistetulle junaradalle.

Pyöräväylien toimivuus talvisin

Kuten todettua, jos talvisin ei ole sujuvasti, nopeasti ja turvallisesti pyöräiltäviä väyliä, niin talvipyöräilyn lisäämisestä on turha haaveilla.

Käytännössä lähes kaikki Jyväskylän seudun talvipyöräväylät ovat yhdistettyjä kevytväyliä. Eroteltuja kevytväyliä seudulla on vain muutama lyhyt patkka, ja talvisin ihmiset arkaisevat autokaduilla ajamista vielä kesäkin enemmän. Talvisin pyöräillään autojen seassa lähinnä asuntokaduilla sekä Jyväskylän keskustassa Kauppakadulla Vaasankadun ja Kilpisenkadun välillä.

Seudun kevytväylaverkko on sinällään mittava. Pyöräileminen ei jää kiinni ainakaan puuttuvista väyläkilometreistä – käytännössä kaikissa Euroopan kaupungeissa, joissa pyöräilyn kulkutapaosuus on selvästi Jyväskylää korkeampi, on pyöräilyyn tarkoitettuja väyliä huomattavasti vähemmän. Täällä ongelmakohtat ovatkin eniten väylien toteutustavoissa ja laadussa. Seudun väylät ovat pyöräilyn kannalta lähinnä melko heikosti toteutettua bulkkitavaraa. Yhtään oikein esimerkillisesti toteutettua väylää ei seudulla ole. Talviolosuhteet yhtäältä vähentävät ja toisaalta lisäävät näitä ongelmia.

Pyöräväylien kannalta talvessa on yleensä parasta se, että reunakiveykset ja muut suhteellisen matalat pyöräilyn esteet peittyvät piiloon lumen alle. Samoin monet tarpeettoman jyrkät mutkat ja muut oudot linjaukset lievenyvät talvisin jo siitäkin syystä, etteivät aura-autot pysty näitä linjoja noudattamaan. Risteyksissäkin ajolinjoista tulee usein huomattavasti suurempia ja mielekkäämpiä kuin suunnittelijat ovat tarkoittaneet. Näin monesta väylästä tulee itse asiassa talvisin kesäolosuhteita parempi.



Voionmaankadun ja Kesikadun risteys kesällä ja talvella. Kesällä risteys on pyöräilyn kannalta yksi Jyväskylän surkeimpia, mutta talvella lumi mahdollistaa (laittoman) oikolinjan. Jäljistä nähdään, että monet käyttävät oikoreittiä. Risteykset pitäisi muotoilla tämän oikoreitin kaltaisesti.

Toisaalta talviolosuhteet korostavat monia väylien rakenteellisia ongelmia. Yhdistetyillä kevytväylillä on usein hankalampaa liikkua kuin sulan maan aikaan, koska väylät kapenevat lumien vuoksi ja sekä kävelijät että jalankulkijat pyrkivät valitsemaan pidon ja tasaisuuden kannalta parhaat, usein hyvinkin mutkitttelevat ja kapeat, kulkulinjat (vaikkapa aura-auton rengaslinjan). Erityisesti keskusta-alueilla pyöräreittien epäjatkuvuudet puolestaan korostuvat esimerkiksi oikoreittejä peittävien lumikasojen vuoksi. Risteyksissä painonappivalot ovat usein toivottoman kaukana lumikasojen takana, joten talvisin pyöräilijä voi joutua ajamaan päin punaisia kesää useammin (Tanskassa ja Hollannissahan pyöräilijöiden odotusaikoja liikennevaloissa saatetaan lyhentää sateella ja kylmällä säällä).

Hyvällä ja huolellisella – nykyistä paremmalla – väylien suunnittelulla talvipyöräilyäkin voidaan merkittävästi helpottaa. Leppeällä kesäkelillä sitä vielä jaksaa kolautella pyörää reunakiveyksiin, ihmetellä väylien epäjatkuvuuskohtia, etsiä oikeaa reittiä, jarrutella vaarallisissa tunneleissa ja hiplata painonappivaloja, mutta vaikkapa sateisen koleana ja pimeänä syysiltana sitä ajaisi mieluiten vauhdikkaasti ja sujuvasti eteenpäin. Jos nopea ja sujuva ajaminen ei ole mahdollista, niin pyörällä ajetaan vain silloin tällöin hyvällä säällä.

Väylien talvikunnossapito

Kevytväylien talvikunnossapito seudulla on kohtuullista. Pyörällä pääsee kevytväyliä pitkin periaatteessa talvisinkin lähes joka paikkaan, koska melkein kaikki väylät ovat talvihoidon piirissä ja väylät aurataan sataneesta lumesta pääsääntöisesti nopeasti. Jyväskylän kaupungin kevytväylille lunta saa sataa päivässä vain 2 senttiä ennen kuin lumet pitää aurata pois. Oulussa tehtyjen tutkimusten mukaan kova lumisade vähentää pyöräilyä jopa 60 %, joten oikea-aikainen auraaminen on olennaisen tärkeää.

Ongelmia kuitenkin on talvikunnossapidossakin. Jos lunta sataa esimerkiksi sentin useana päivänä, niin näitä väyliä ei saateta aurata pitkäänkään aikaan. Viisisenttinenkään lumikerros ei sinällään estä pyöräilyä juuri mitenkään, mutta yhdistettyjen kevytväylien vuoksi lumi tamppaantuu jalankulkijoiden alla epätasaisiksi töyssyiksi – tällaisilla väylillä ei ole enää mitenkään miellyttävä pyöräillä. Esimerkiksi Pekka Tahkolan diplomityöstä voidaan huomata, että vähäisetkin epätasaisuudet väylillä haittaavat ja vähentävät pyöräilyä. Jopa vain nyökkivät aura-auton terät aiheuttavat talvisille väylille pyöräilyä haittaavia töyssyjä.

Myös jäätyvän loskan poistamisessa kevytväyliltä on huomattavasti parantamisen varaa. Sulanut lumiloska on ongelma jo itsessään mutta erityisesti silloin, kun loska jäätyy pakkasyönä uudelleen vaarallisen jäiseksi ja röykkyiseksi. Monilla kevytväyläosuuksilla loska saattaa jatkuvasti sulaa ja jäätyä uudelleen jopa viikkoja ilman, että sitä poistetaan mihinkään.

Yksi merkittävä ongelma on sekin, että autotieltä aurataan usein lumia viereisille, jopa juuri auratuille, kevytväylille. Tähän ongelmaan ei luonnollisesti ole helppoa ratkaisua – kun erillistä väyläverkkoa ei ole. Kevytväylien auraus pitäisikin Oulun malliin priorisoida autoteiden edelle, mutta tällöin tosiaan autotien auraus tuo uudet lumet viereiselle kevytväylälle. Tilanteen mukaan kevytväylät täytyisi aurata kahteen kertaan, ennen ja jälkeen viereisen autotien aurauksen.



Autotieltä kevytväylälle aurattua lunta Puistokadulla. Kuva Ari Häyrinen.

Lumen ja jään aiheuttamaa liukkautta en henkilökohtaisesti pidä talvipyöräilyn esteenä. Pyöriin on nykyisin saatavilla niin pitäviä nastarenkaita, että liukkaudesta pyöräillessä kärsiminen on lähinnä oma valinta. Eihän kukaan aja autollakaan talvisin kesärenkailla. Esimerkiksi Suomi Tyresin [WXC300](#) tai saksalaisen Schwalben Ice Spiker ovat sellaisia renkaita, että niillä kiipeää tarvittaessa vaikka puuhun (renkaat on alun perin tarkoitettu maastoajoon, mutta ne toimivat mainiosti myös aktiivisessa kaupunkiajossa). Tavalliset pyöränrenkaatkin pitävät keskimäärin kengänpohjia paremmin, ja kunnollisilla nastarenkailla pitoa on lähes kuin kesäkelillä. Oulun tutkimusten mukaan oikein liukas keli vähentää pyöräilijöitä noin 20 %. Moni pelkää talven liukkaita kelejä, mutta Oulun tilastojen mukaan talvipyöräily on kesällä fillaroimista turvallisempaa.

Jään aiheuttamaa liukkautta pahempi kunnossapito-ongelma pyöräilyn kannalta on usein kevytväylien hiekoittaminen ja soraaminen. Sora aiheuttaa varsinkin paljaan asfaltin ja osin myös jään päällä pyöräilijälle vaarallista renkaiden lipsumista. Kuulalaakerisoralla nastarenkaistakaan ei ole mitään hyötyä. Märällä kelillä sorasta irtoava rapa kuraa pyöriä ikävästi, ja sora myös puhkoo renkaita. Ongelma on pahin rospuuttoaikaan, kun väylät saattavat olla kuivia ja myös jäättömiä kuukausikaupalla – tällöin kevytväylät usein muistuttavat enemmän sorateitä kuin oikeita liikenneväyliä. Väylien erotteleminen jalkakäytäviin ja pyöräteihin auttaisi tässä(kin) merkittävästi: pyöräteitä ei tarvitsisi hiekoittaa kuin liukkaimmista ja vaarallisimmista kohdista.

Oulun kaupunki selvittää joka toinen vuosi talvipyöräilijöiden tyytyväisyyttä väylien kunnossapitoon – samanlaisia kyselyitä kannattaisi toteuttaa muuallakin!

Pyöräparkkien suunnittelu ja ylläpito

Pyöräväylillä voi nykyisin pääsääntöisesti vielä pyöräillä talvisin, mutta pyöräparkit sen sijaan ovat keskimäärin käyttökeltottomia. Lumesta puhdistettu pyöräteline on todellinen harvinaisuus, ja säältä suojattuja katettuja parkkeja on toistaiseksi kovin vähän. Osa pyörätelineistä jopa poistetaan talveksi kokonaan. Kun tavoitellaan talvipyöräilyn lisäämistä, niin pitäisihän pyörät kuitenkin johonkin parkkeerata?



Talvinen "pyöräparkki" Jyväskylän yliopiston kirjaston edustalla.

Lähtökohtaisesti pyöräparkkien merkittävimmät ongelmat ovat suunnittelussa ja toteutuksessa. Suomen olosuhteissa – jälleen kun tavoitellaan ympärivuotista ja säästä riippumatonta pyöräilyä – kunnollisen, muutamaa kymmentä minuuttia pidempään paikoitukseen tarkoitetun pyöräparkin pitäisi aina olla katettu. Katot ja seinät pyöräparkin ympärille lisäämällä telineet ovat käytettävissä vuoden ympäri, parkin lumenluontitarve vähenee olennaisesti – ja ennen kaikkea kuivalla ja puhtaalla pyörällä on miellyttävää lähteä pyöräilemään!

Jos pyöräparkki ei ole katettu, niin pyörätelineet ja niiden ympäristö *pitäisi* puhdistaa aina lumisateen jälkeen. Kun lumenluontikustannukset lasketaan, niin todennäköisesti katetut parkit kuitenkin maksavat eli maksaisivat pitkässä juoksussa hintansa takaisin – vaikkei edes pyöräilyn lisääntymistä otettaisi laskelmassa huomioon.



Katoksellinen pyöräparkki jväskyläläisen taloyhtiön pihassa. Kuten kuvasta näkyy, niin katos on turhan pieni. Katoksessa kannattaisi olla myös seinät ainakin kolmella sivulla.

Pitkäaikaiseen, yön tai päivän, pysäköintiin taloyhtiöissä ja työpaikoilla pitäisi olla tarjolla myös lämmitettyjä helppokäyttöisiä pyöräparkkitiloja. Lämpimällä kuivalla pyörällä on kaikkein miellyttävintä lähteä pyöräilemään, ja näin estetään myös esimerkiksi voimansiirron jähmettyminen. Lämpimien pysäköintilojen yhteydessä on myös helppo tarjota pyöräilijälle suuren maailman malliin ekstraherkkuja kuten ilmapumppuja tai huoltovälineitä. Ihanteellisesti pyöräilijän varusteille on lukittavia säilytystiloja.

Pyöräilijän välineet ja varusteet

Kun välillä voi ajaa ja pyöränsä voi johonkin pysäköidäkin, niin yksilön omat valinnat nousevat ratkaisevaan asemaan. Mitkä ovat tärkeimmät väline- ja varustevalinnat, joita voi tehdä talvipyöräilynsä helpottamiseksi?

Ensiksi kannattaa tietysti hankkia kunnollinen laadukas ja talvipyöräilyyn soveltuva pyörä, jos sellaista ei jo ole. Pyörä kannattaa myös huoltaa tai huollattaa siten, että esimerkiksi navat ja vaihteet toimivat moitteetta kylmälläkin kelillä. Kuten jo aiemmin todettiin, niin fillariin kannattaa ehdottomasti vaihtaa nastarenkaat – halvimpia eli raskaimpia ja tuntumaltaan kovimpia renkaita kannattaa samalla välttää.

Valojen ja heijastimien käyttämisessä on pyöräilijoilla paljon puutteita ja parantamisen varaa. Eteen kannattaa hankkia huomiovaloksi jo lainkin mukaan pakollinen valkoinen (ledi)valo, taakse voi hankkia vastaavan punaisen ledivalon (takana vain heijastin on sinällään pakollinen). Valot lisäävät omaa ja muiden kulkijoiden turvallisuutta – ja tekevät samalla ylipäätään pyöräilyä näkyväksi. Kannattaa myös varmistaa, että pyörässä, vaatteissa ja varusteissa on riittävä valikoima heijastimia.

Alle 10 kilometrin matkat fillaroi mainiosti vielä vaikkapa 20 asteen pakkasessa, kunhan vain pukeutuu fiksusti kerroksittain. Hengittävät alus- ja välivaatteet vähentävät vaatteiden kostumista – ja samalla kylmän tunnetta – kun taas tuulen- ja mahdollisesti vedenpitäväkin kuorivaatekerros pitää viiman ja sateetkin tehokkaasti loitolla. Oulussa 35 %:lla pyöräilijöistä ei ole lainkaan pakkasrajaa. Noin 50 %:lla on pakkasraja, joka on yleensä -20-25 C. Oulun tutkimusten mukaan 16 asteen pakkasella pyöräilijöitä on vain 10 % vähemmän kuin parin asteen pakkasella.

Lisävinkkejä talvella pyöräilemiseen saa esimerkiksi [JYPS:in talvipyöräily sivulta](#).

Ja sitten lisää potkua talvipyöräilyyn!

Viimeinen askel talvipyöräilyn edistämisessä on tietysti saada ihmiset varsinaisesti hyppäämään satulaan. Miten tämä tapahtuu?

Väylien ja niiden talvihoidon sekä pysäköintimahdollisuuksien saaminen kuntoon on tietysti olennaista. Kyllä ihmiset yleensä huomaavat – tai jos eivät itse huomaa, niin kuulevat kaverilta – että olosuhteet ovat kunnossa. Kaikkien tutkimusten mukaan hyvät ja toimivat rakenteet ovat olennaisia sekä kesä- että talvipyöräilyn suosiolle.

Talvipyöräilyn avuksi tarvitaan myös kampanjoita ja tietoisuuksia työpaikoilla ja julkisuudessa. Esimerkiksi työpaikoilla voidaan toteuttaa pyöräilykampanjoita, joissa selvitetään pyöräparkkien ja sosiaalitulojen kunto, tarkistetaan ja huolletaan pyörät sekä annetaan vinkkejä talvipyöräilyyn.



Köpenhamina 2010 (Kuva: Kalle Vaismaa)

Lähteitä ja lisätietoja:

- Jorma Heikkisen esitys Pyöräkaupunki-seminaarissa 6.4.2011: [Pyörällä talvella, miksei](#)



Suomi Tyresin WXC 300 -nastarengas.

- [Jyväskylän kaupungin kevytväylien talvihoidon laatukuvaus](#)
- [Jyväskylän seudun liikennejärjestelmä 2025 -tutkimukset ja raportit](#)
- Kanninen, Kontio, Mäntysalo, Ristimäki (toim.): [Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot](#)
- Pekka Tahkola: [Pyöräliikenteen kasvattamisen keinot ja esteet Oulun seudulla](#)
- Vaismaa, Mäntynen, Metsäpuro, Luukkonen, Rantala ja Karhula: [Parhaat eurooppalaiset käytännöt kävelyn ja pyöräilyn edistämässä](#)

[Share](#) |

This entry was posted in [Kevytväylät, pyöräkaistat ja muut pyöräväylät](#), [Pyöräparkit](#), [Pyörät, välineet ja varusteet](#), [Turvallisuus](#) and tagged [Jyväskylä](#), [oulu](#), [talvipyöräily](#). Bookmark the [permalink](#).

5 Responses to *Miten talvipyöräilyä lisättäisiin?*



Joni Kettunen says:

4.1.2012 at 13:52

Heti ensimmäisenä kiitän Jyväskylän kaupunkia hyvästä aurauksesta. Lähes poikkeuksetta pyörällä lähtiessä pääsen pyöräilemään töihin aurattua tietä pitkin. Saavutus on hatun noston arvoinen, koska lähen matkaan seitsemän aikaan aamulla.

Talvisään haasteista suurin lienee jäinen pyörä. Opiskeluaikaan kaipasin ennen kaikkea lämmintä pyöräparkkia – jossain! Loskasäällä jäätyneet jääkyhmyt haittaavat ajamista milloin missäkin osassa pyörää. Jääkylmä satula kertoi omaa tarinaansa.

Keskustassa kaipasin ja kaipaan edelleen mukavaa paikkaa lastata pyörä. Ilman perävaunua pyörän voi lastata ja pysäköidä lähes minne vain, mutta perävaunu tuo omat haasteensa. Keskustaamme ei ole tarkoitettu perävaunuille, koska niille löytyy vain muutama paikka mihin sellaisen saa rungosta lukittua telineeseen. (Lumi)sade on oma lukunsa. Pyöräilykatosten puute koskee myös kauppakeskuksia.

Artikkelin kuvissa näkyviä kolmipyöräisiä tai lastipyöräiä ajatellen Jyväskylän kaupungin risteykset ja väylät näyttävät vielä karmeammilta. Mainitut kapeaksi auratut väylät ja heikko näkyvyys useissa risteyksissä kääntää ajatukset takaisin tavalliseen pyörään.

Mielestäni kaupasta voisi hyvin käydä ostamassa muovikassillisen ruokaa tai vaikka neljä. Tavallisella pyörällä tällaisen tavaramäärän liikuttaminen on hankalaa. Lastipyörällä ostaminen onnistuisi, mutta kerrostaloasujalle ei yleensä löydy tilaa lastipyörälle – vaikka auton saa jopa talliin.



jari says:

8.1.2012 at 08:54

Hyvä kirjoitus, mistä kaupunki (ja sen virkamiehet ja poliitikot) innovaation nimeen ja sen ihmeellisyyten vedoten voisi nyt hyötyä.

Kulikutapaosuudesta: Onko erimaiden kulikutapaprosentit vertailukelpoisia? Ainakin Helsingissä nykyinen yhdeksän on mitattu vain kesäkuukausilta, jos todellista koko vuoden prosenttia kaupunki uskaltaisi mitata, niin luku olisi ehkä kaksi.

Lähes aina, ajoi sitten kesällä tai talvella, ihmettelen Tukholman suurta pyöräilymäärää. Mutta kulikutapaosuus on sielläkin vain 15%. Onko siellä kantakaupungin ulkopuolinen autoliikenteen määrä järjettömän suuri, siis se mitä en näe – vai mitataanko siellä prosentti koko vuoden pyöräilymäärästä?

Arto says:

8.1.2012 at 21:23



Kattava artikkeli, kiitos siitä.

Kesällä pyöräilevien määrään lisäännyttyä lisääntyy myös talvipyöräily. Talvipyöräily vaatii taitoa jolla pyörää pystyy hallitsemaan yllättävissäkin tilanteissa. Tämä taito on tiedostettava/oltava harjoiteltua. Riittävä taito lisää rohkeutta lähteä pyörällä talvikelillä.-Monesti kuultu kommentti kesäpyöräilijöiltä " ei uskalla" .

Talvipyöräilyssä korostuvat laadukkaat pyöräreitit. Jkl alueen mäkisyyss reittisuunnittelun suurin haaste kaikkien muiden haasteiden lisäksi, vrt Oulun ympäristö.

Olen havainnut että monissa paikoissa pyöräteillä keväällä, kun väylät ovat sulat, asfaltilla niin lumisilta rinteiltä valuu sulamisvedet pyörätielle, jotka yöllä jäätyvät luistinradaksi pyörätielle. Tätä helposti jatkuu parikin viikkoa (keväästä riippuen). Näiden kohtien korjaamisella noputetaan kesäpyöräkauden alkamista ja lyhennetään rospuuttokautta. Tähän törmää ainakin aamuisin mm työmatkapyöräilijät.



Esa Rantakangas says:

9.1.2012 at 22:32

Muutama tarkennus tilastoihin.

Pyöräilymääriä mitataan pääasiassa aina kesäaikaan, mieluiten vielä kunnon kesäkeleillä. Talvipyöräilijöitä ei yleensä perinteisesti ole tilastoitu kun joissain maailman vilkkaimmissa talvipyöräilykaupungeista (Kööpenhamina, Oulu...).

Tilastoihin liittyi varsinkin takavuosina käsilaskennan aikaan suuriakin vihreitä. Jos laskennan aikana sattui pari sadepäivää, tulokset olivat heppoisia. Nykyisillä automaattilaskureilla tutkimusaika on paljon pidempi ja tulokset siksi luotettavampia.

Vertailtaessa eri maiden ja kaupunkien lukemia, kuten tilastotieteessä yleensä, olisi ensiarvoisen tärkeää tietää mitä tarkasti ottaen on mitattu ja tutkittu. Valitettavasti nämä taustatiedot selviävät monista taulukoista aika heikosti. Yksi surimmista eroista, joihin olen näissä tutkimuksissa törmännyt, on se mihin autoilijamääriin pyöräilijämääriä verrataan kulkutapaosuus laskettaessa. Verrataanko siis esim. Jyväskylän pyöräilijämääriä kaikkeen Jyväseudulla kulkevaan autoliikenteeseen (valtatiet mukaanlukien), vai Jyväskylän kaupungin sisäiseen autoliikenteeseen. Nykyisin pyritään vertaamaan näitä sisäisiä liikennemuotoja keskenään, mutta ei välttämättä kaikissa maissa ja kaupungeissa. Aina niitä ei ole edes kovin helppoa erotella toisistaan autoliikenteessä. Lisäksi tietysti pari suurta teollisuuslaitosta kaupungin ulkolaidalla voi vääristää helposti tilastoja. Siis näihin pyöräilytilastoihinkin kannattaa suhtautua viitteellisesti, ellei sitten tee erityisen tarkkaa selvitystä asiasta.

Monessa mielessä ja erityisesti turvallisuustilastoja laadittaessa olisi erittäin hyödyllistä saada tietoa myös pyöräilijöiden kilometrimääristä, mutta tällaisia tilastoja on hyvin heikosti saatavissa varsinkaan koko EUn laajuisesti. Pyöräilykilometrit/henkilö/vuosi kertoo myös varsin paljon kaupungin pyöräilyoloista, ei ainoastaan pyöräilijöiden kappalemäärä muutamalla pyöräilyn päareitillä.



Teemu Tenhunen says:

11.1.2012 at 18:29

Kiitos kaikista kommentteista! Niitä saa myös mieluummin laittaa lisää!

Esa selvittikin kulkutapaosuusasiaa. Jonkinlaisena yhteenvetona voi todeta, että kulkutapaosuudet ovat eniten suuntaa-antavia. Tutkimusmenetelmissä on eroja kaupunkien välillä, ja aivan ehdottoman tarkan prosentin antaminen vaatisi luonnollisesti jokaikisen matkan, auton, pyörän, kävelijän jne. laskemista. Vaikkapa joissain Suomen kaupungeissa pyöräilyn kulkutapaosuus perustuu lähinnä vain liikenneasioista vastaavan insinöörin mutu-arvioon.

Suuntaa-antavia kulkutapaosuuksia Euroopan kaupungeissa voi vertailla esimerkiksi tällaisessa palvelussa: <http://www.epomm.eu/tems/>. Osa pyöräilyn prosenteista (esim. Tukholma) on kyllä selvästi virheellisiä.