



Järvenpään pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma

I 
JÄKE

Sisältö



Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman tarve	4-5	Katutilan jakaminen – mitä on tehtävissä?	15
Pyöräilyn nykytila Järvenpäässä	6	Pyöräpysäköinti	16
Miksi edistää pyöräliikennettä?	7	Kunnossapito kuntoon	18
Olosuhteiden kehittämisperiaatteet	8	Seurannan kehittäminen	19
Pyöräliikenteen edistämisen lyhyt oppimäärä	9	Ensiolkaisut kohti pyöräilykaupunkia	20
Oikea järjestely oikeaan paikkaan	10	Investoinnit ovat välttämättömiä	21
Yksisuuntaisen järjestelyn hyödyt	11	Edistämistoimien ohjelmointi ja vastuut	24
Pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila	14	Hankkeen vuorovaikutus ja osalliset	25

Miksi pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma?



“I thought of that while riding my bicycle.”

— Albert Einstein —



Pyöräliikenne on strategisessa nosteessa:

- Järvenpään kehittäminen aidoksi pyöräilykaupungiksi on nostettu keskeiseksi teemaksi kaupunkistrategian ja kestävän kehityksen tavoitteiden uudistuksissa.
- Yleiskaavan 2040 liikennevision mukaan pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen tukee kaupungin nousua kestävän liikkumisen mallikaupungiksi.
- Tämä suunnitelma esittelee **Järvenpäästä todellinen pyöräilykaupunki** -valtuustoaloitteen mukaiset ensipolkaisut, joilla pyöräliikenne asemoituu niin kaupungin liikennepolitiikassa kuin suunnittelujärjestelmissä strategisina tavoitteita vastaavaksi.
- Työn keskeinen tavoite on selvittää Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden soveltuminen järvenpääläisiin olosuhteisiin, ja esittää mitä aidon pyöräilykaupungin statuksen saavuttaminen vaatii.



KESÄLLÄ PÄIVITTÄIN TAI
LÄHES PÄIVITTÄIN PYÖRÄILEVISTÄ



20 %
JATKAA PYÖRÄILYÄ TALVELLA*

* Järvenpään pyöräilykysely 2013

PYÖRÄILY JÄRVENPÄÄSSÄ VUONNA 2018



145 km

PYÖRÄITEITÄ

joista 100 % on yhdistettyjä väyliä jalankulun kanssa.

86 %

järvenpäälaisistä asuu alle 3 km päässä keskustasta

3.1

tyytyväisyys** pyöräilyn olosuhteisiin (asteikko 1...5)

37 %

järvenpäälaisten tekemistä työ- ja opiskelumatkoista on alle 3 km mittaisia***

4.1

lähipalveluiden saavutettavuus pyöräillen



14 %

MATKOISTA PYÖRÄILLÄÄN Järvenpäässä.
Pyörämatkojen keskipituus on 1,3 km***

** Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma 2013

*** Helsingin seudun liikkumistutkimus 2012

TIESITKÖ, ETTÄ JÄRVENPÄÄSSÄ

- Kävely ja pyöräily ovat yleisimmät tavat liikkua alle kilometrin mittaisilla matkoilla.
- Joka neljäs 1-2 kilometrin matkoista taitetaan pyörällä.
- Noin kaksi kolmesta 2-3 kilometrin matkasta tehdään autolla.

Pyöräliikenteen edistäminen on todellista resurssiviisautta!

1 € →  → €€€€€€...

PYÖRÄILYYN SIJOITETTU EURO TULEE YHTEISKUNNALLE MONINKERTAISENA TAKAISIN. HELSINKI ON ARVIOINUT, ETTÄ KERROIN ON KAHDEKSAN.

1,0 M€/vuosi

TERVEYSHYÖDYT JÄRVENPÄÄSSÄ, JOS PYÖRÄILYN SUOSIO LISÄÄNTYISI 30 % NYKYISESTÄ (WHO Health Economic Assessment Tool)

EDULLINEN

Pyöräily on edullinen kulkumuoto niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle.

EKOLOGINEN

Pyöräily säästää ympäristöä. Saasteettomana ja meluttomana kulkumuotona se ei kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.

TERVEELLINEN

Pyöräily on helppo tapa lisätä arkiliikuntaa. Se synnyttää positiivisia vaikutuksia niin julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.

TURVALLINEN

Pyöräily yleistymisen parantaa pyöräilyn liikenneturvallisuutta. Myös autoliikenteen sujuvuus paranee, kun pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.


VIIHTYISÄ KAUPUNKI

Laadukkaat ja toimivat pyöräilyolosuhteet ovat menestyvän ja houkuttelevan kaupungin perusaineksia. Autojen valtaaman katutilan vapauttaminen kävelyille ja pyöräliikenteelle tehostaa kaupunkitilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupunkikulttuurin.

Olosuhteiden kehittämistarpeet

- Nykyinen pyörätieverkko on pääreitit mukaan lukien väylätyypiltään lähes poikkeuksetta noin kolme metriä leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.
- Pääreiteillä ajosuunnat on usein erotettu katkoviivalla. Muutamissa paikoissa pääreittiyhteys perustuu pyöräilyyn ajoradalla (sekaliikenne).
- Järvenpäässä on toistaiseksi voimassa v. 1984 liikennelautakunnan, teknisen lautakunnan ja kaupunginhallituksen päätös, jonka mukaan raitit ovat liian kapeita erotteluun. Tämä pitää edelleen paikkansa.

- Pyöräliikenteen järjestelyjen **selkeydessä, tasalaatuisuudessa ja jatkuvuudessa on runsaasti parannettavaa.**
- Suurimpana pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämisestä juontuvana ongelmana on **pyöräily jalkakäytävätasoisilla kapeilla väylillä.** Tämä aiheuttaa eri nopeuksilla kulkevien ja tilatarpeeltaan erilaisten kävelijöiden ja pyöräilijöiden välisiä konfliktitilanteita. Etenkin jalankulkijoiden kokemana turvattomuus lisääntyy. Samalla pyöräilyn sujavuus kärsii.
- Kaupungin tekemä pyöräverkkokartoitus (2016) suosittaa, että **pääreiteillä pyöräliikenne erotellaan muista kulkumuodoista.**



”Pyöräliikenteestä tulee suosittua vain, jos sitä suositaan päätöksenteossa ja suunnitelmissa.”

Pyöräliikenteen edistämisen lyhyt oppimäärä



Kuva: Kari Hillo

Polkupyörä on ajoneuvo

joka rinnastuu muihin ajoneuvoihin suunnittelupöydällä ja liikennejärjestelyissä. Pyöräliikenteen ja jalankulun käsittely yhteisen kevyt liikenne -termin alla on historiallinen taakka, josta tulee määrätietoisesti irtaantua.



Kuva: Niko Palo

Kolme tärkeintä pyöräliikenteen edistämiskeinoa

ovat **infrastruktuuri**, **infrastruktuuri** ja **infrastruktuuri**. Todistusaineistoa väitteelle tarjoavat mm. Kööpenhamina ja Tukholma.



Kuva: Niko Palo

Pyöräliikenteen kaksinkertaistaminen

edellyttää pyöräliikenteen yksinkertaistamista. Risteyksissä pyritään intuitiivisiin ja selkeisiin järjestelyihin, joita yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt ja väistämissäännöt tukevat.

Oikea järjestely oikeaan paikkaan

Pyöräliikenteen järjestelyjen tarve muodostuu lähes yksinomaan autoliikenteen määrän ja nopeuksien mukaan. Perusasetelma on, että polkupyörä on ajoneuvo, joka käyttää ensisijaisesti ajorataa ja toissijaisesti pyörätietä. Jos pyöräliikenteen yhdistämistä autoliikenteen kanssa ei voida vilkkauksen vuoksi pitää turvallisena, tulee kulkumuodot erotella.

Liikennekatujen

tehtävä on välittää liikennettä. Lähtökohtaisesti näillä kaduilla eri liikennemuodoille varataan oma tila erottelemalla ne fyysisesti toisistaan.

Rauhallisen liikkumisen alueilla

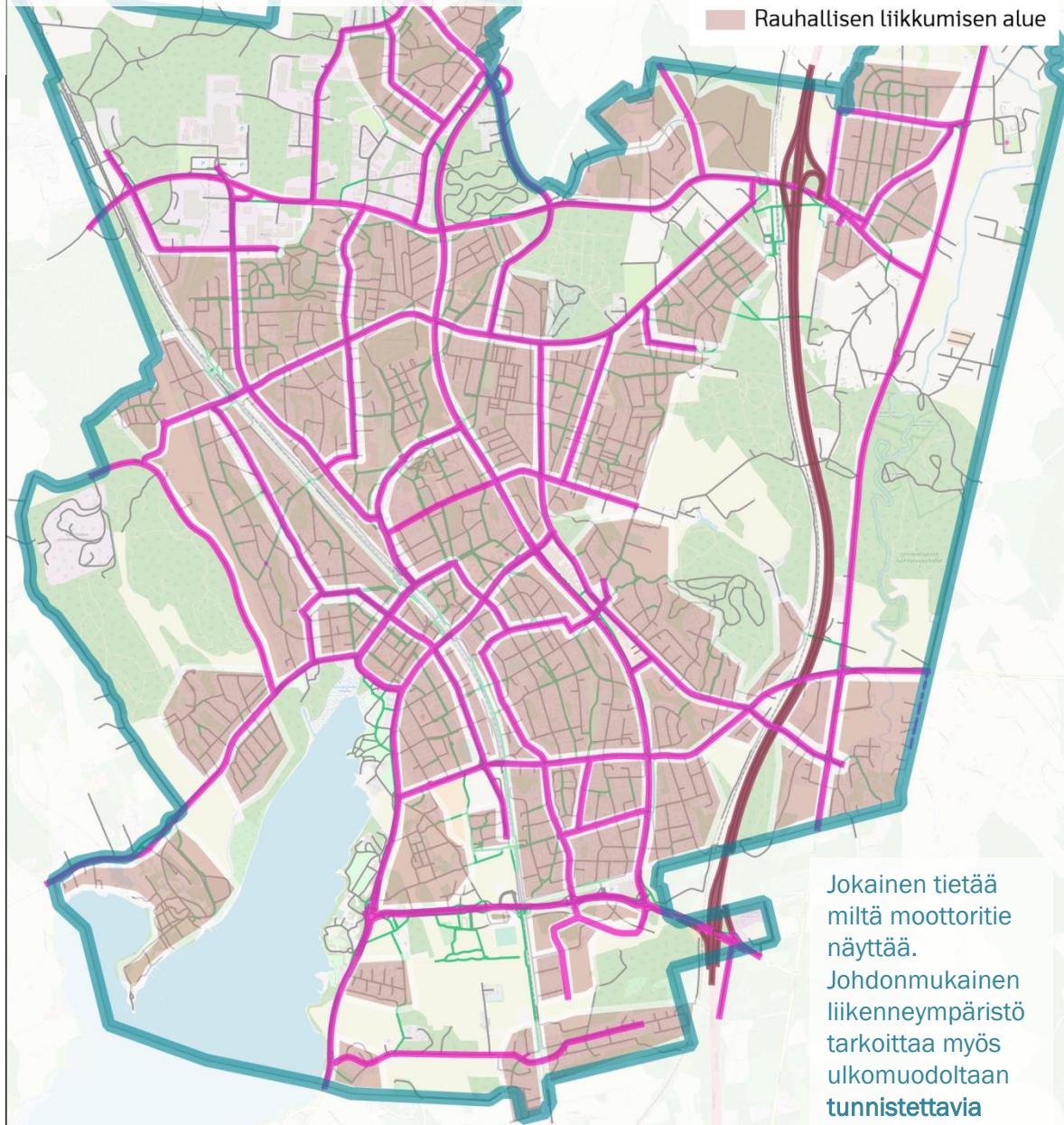
liikenteen rytmi on hiljainen ja ajonopeudet maltillisia (alle 30 km/h). Polkupyörä käyttää muun ajoneuvoliikenteen tapaan ajorataa (sekaliikenne).

Liikenneverkon hierarkia

määrittää pyöräliikenteen järjestelyn ja erottelutarpeet muiden liikennemuotojen välillä.

Merkinnät:

- Moottoritie
- Liikennekatu
- Rauhallisen liikkumisen alue



Jokainen tietää miltä moottoritie näyttää. Johdonmukainen liikenneympäristö tarkoittaa myös ulkomuodoltaan tunnistettavia katuluokkia.

Liikennekatu



Rauhallisen liikkumisen katu



Kuvat: Google Maps

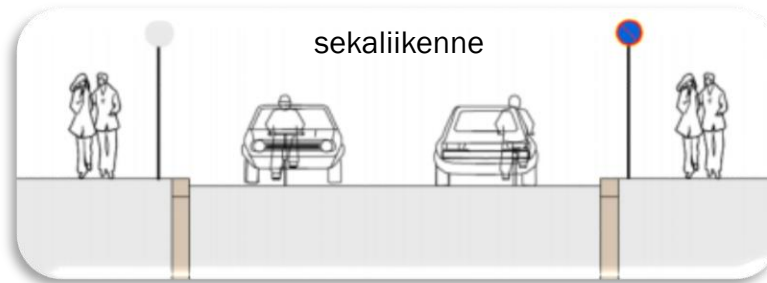


yksisuuntaisen järjestelyn hyödyt

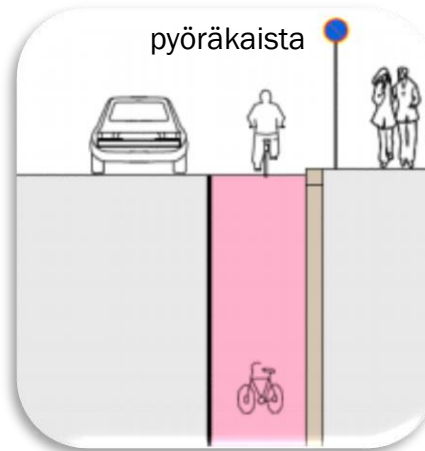
Yksi- vai kaksisuuntainen pyöräliikenteen

järjestely?

- Kaupunkimaisessa tiheässä katuverkossa ei pääsääntönä tule käyttää kaksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä. Katutila ei useimmissa tapauksissa riitä toimivan kaksisuuntaisen järjestelyn toteutukseen.
- Yksisuuntainen järjestely on kiistatta ylivertainen mm. risteysten ja bussipysäkkikohtien tilankäytön ja väistämissäntöjen kannalta.
- Rakennetun kaupunkialueen ulkopuolella maantieympäristössä kaksisuuntaisella järjestelyllä voidaan saavuttaa kustannustehokkaasti riittävä pyöräliikenteen toimivuus.
- Kaksisuuntaisen pyörätien yhdistäminen yksisuuntaiseen pyöräliikenteen verkkoon (sekaliikenne, pyöräkaistat ja yksisuuntaiset pyörätiet) on varsin usein ongelmallista.
- Yksi- ja kaksisuuntaisten järjestelyiden saumakohtiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkuvuuden ja selkeyden kannalta.



Sekaliikennejärjestely on pyöräliikenteen perusratkaisu. Sekaliikenne tarkoittaa katua, jossa pyöräilijälle ei ole varattu kadun poikkileikkauksesta erillistä osaa. Hyvin jäsentyneessä katuverkossa sekaliikennekatujen osuus on suurin. Sekaliikennejärjestely on yksisuuntainen, jolloin se toimii erityisen hyvin muiden yksisuuntaisten pyöräliikenteen järjestelyiden kanssa.



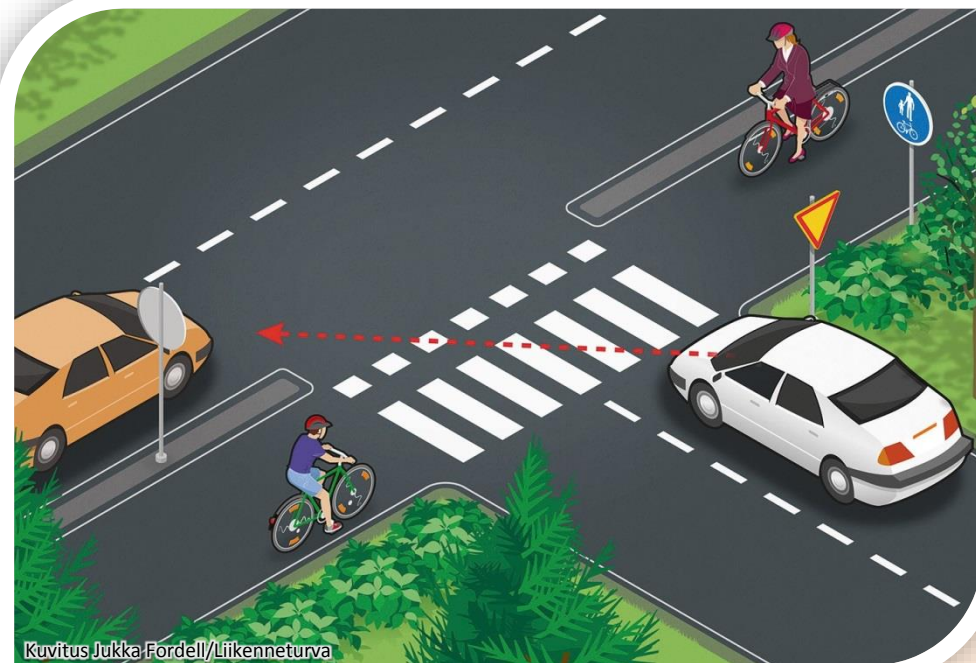
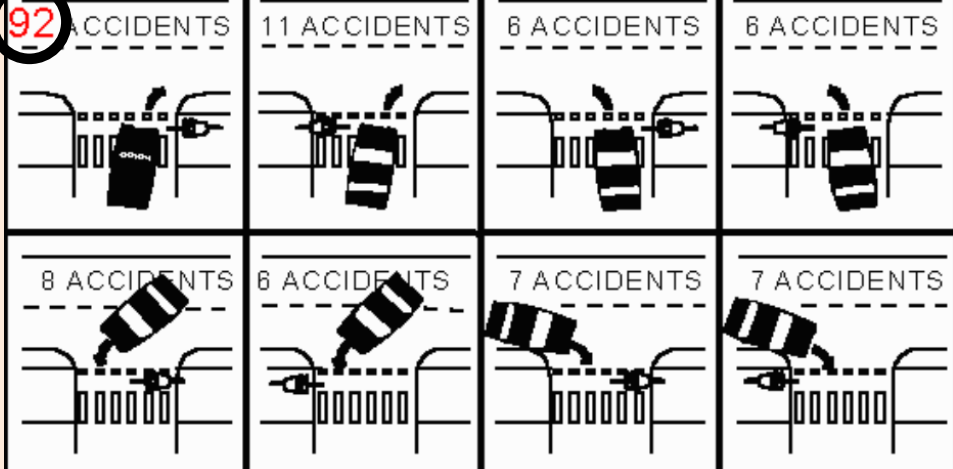
Pyöräkaista on aina yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely. Tiemerkinnoin osoitettu pyöräkaista on samassa tasossa ajoradan kanssa. Ratkaisu erottelee pyöräilyn hyvin tehokkaasti jalankulusta. Pyöräkaistan leveys voi Järvenpään olosuhteissa olla käytön mukaan 1,3...1,8 metriä.



Kadunvarren yksisuuntaisen pyörätien perusleveys on 2,0 metriä. Kaksisuuntaisena tilaa tarvitaan 2,5...3,0 metriä. Ns. kolmitaso on laadukkaita yksisuuntaisten pyörätiejärjestely, joka on sekä turvallinen että turvallisen tuntuinen.

Kaksisuuntaisen pyöräliikenteen ongelmia

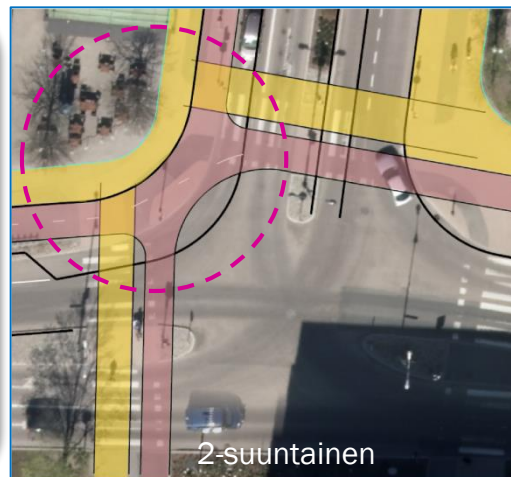
92



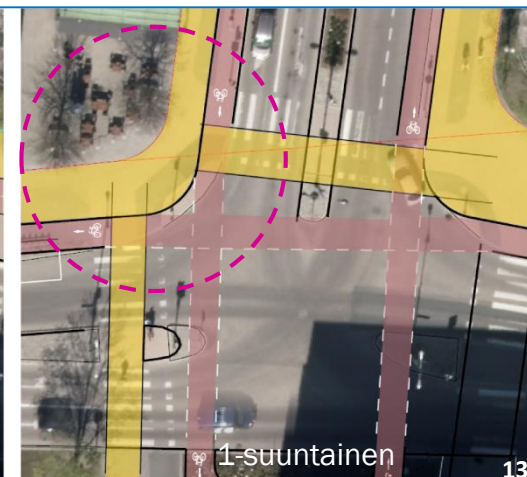
Kuvitus Jukka Fordell/Liikenneturva

Ylivoimaisesti useimmin pyöräilijä joutuu onnettomuuteen tilanteessa, jossa sivusuunnalta oikealle kääntyvä ajoneuvo ei noteeraa väistämisvelvollisuudesta huolimatta oikealta saapuvaa pyöräilijää. Kaksisuuntaisessa järjestelmässä pyöräilijä saapuu odottamattomasta suunnasta, kun autoilijan huomio kiinnittyy vasemmalta tulevaan liikenteeseen. Vain häviävän pieni osa pyöräilijöille sattuneista liikenneonnettomuuksista tilastoidaan.

- Yksisuuntainen pyöräliikenne säästää tilaa kaksisuuntaiseen ratkaisuun verrattuna. Kääntymissuunnat saadaan loogisiksi ja monipuolisiksi, eikä pakotettuja puolenvaihtoja ole.
- Merkittävänä etuna on, että yksisuuntaisuus parantaa jalankulkijoiden olosuhteita, kun pyöräilijöiden ja kävelijöiden välisiä kohtaamisia ja konflikteja tulee vähemmän.
- Autoliikenteen kannalta pyöräliikenteen yksisuuntaisuus on selkeä. Pyöräilijä saapuu aina samasta suunnasta kuin muukin ajoneuvoliikenne.



2-suuntainen

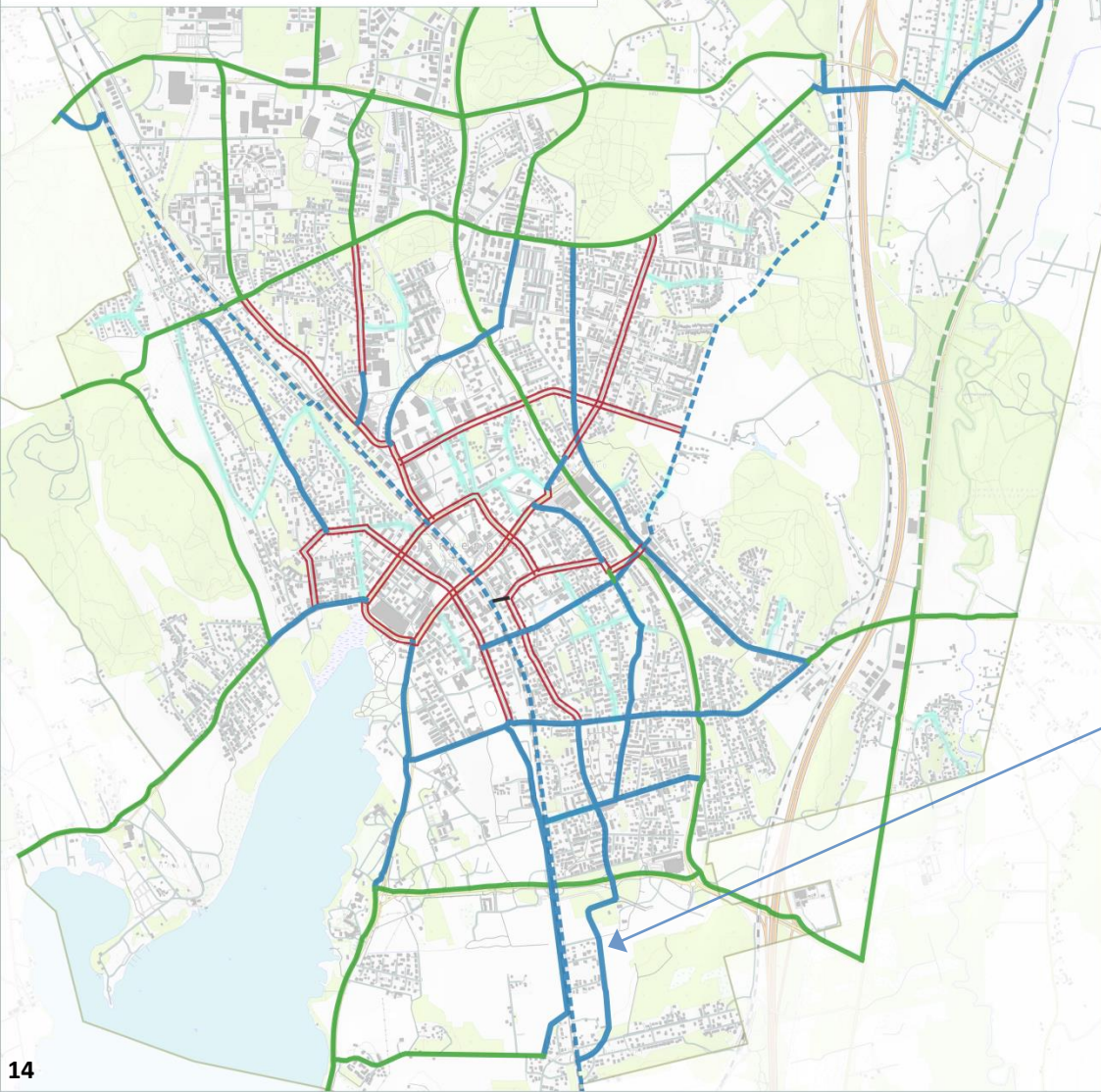


1-suuntainen

Pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila

- Yksisuuntainen järjestely (pyörätie tai -kaista)
- Yksisuuntainen järjestely (sekaliikenne)
- Kaksisuuntainen järjestely (erottelu jalankulusta)
- Kaksisuuntainen järjestely (ei erottelua jalankulusta)
- - - - - Kehitettävä pääreitti (erottelu jalankulusta)
- - - - - Maankäytön kehityksen mukaan mahdollinen yhteystarve
- Liikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne)

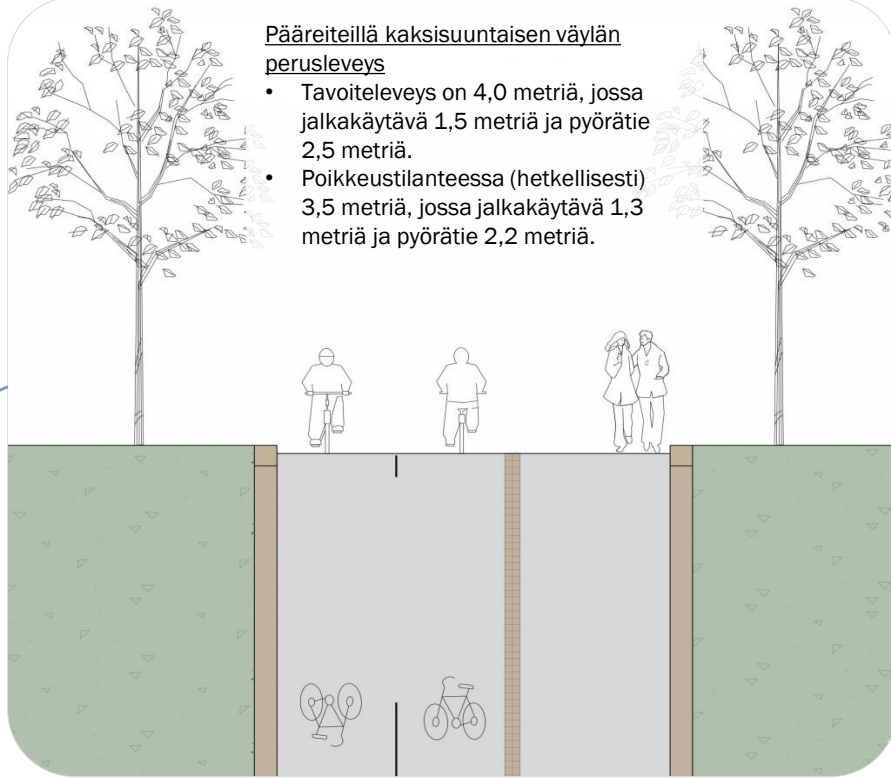
Tavoiteverkkoa tulee päivittää ja tarkentaa tulevaisuudessa maankäytön ja liikenneverkon kehittyessä.



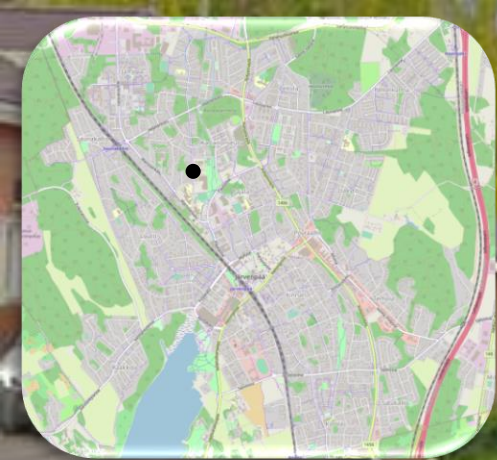
Yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely on turvallisuuden ja tilankäytön kannalta tehokas. Kuva:Niko Palo

Pääreiteillä kaksisuuntaisen väylän perusleveys

- Tavoiteleveys on 4,0 metriä, jossa jalkakäytävä 1,5 metriä ja pyörätie 2,5 metriä.
- Poikkeustilanteessa (hetkellisesti) 3,5 metriä, jossa jalkakäytävä 1,3 metriä ja pyörätie 2,2 metriä.



Mitä on tehtävissä?



Esimerkiksi Pietolankadulle voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti laadukas yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely pyöräkaistoin. Kadun nykyinen reunakiviliinja voidaan säilyttää. Tarvittavan kadunvarsipysäköinnin määrää tulee tarkastella aluetasolla. Kaksimetristen jalkakäytävien osalta jatkossa tulee ottaa huomioon, että nykyinen kunnossapitokalusto ei sovellu alle 2,5 metrin jalkakäytävien auraamiseen.



Pyöräpysäköinti



Turvallinen



Riittävästi

Kuva: Esa Rantakangas

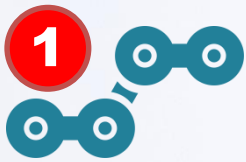


Suojaisa



Lähellä

2018



Valitse

oikea paikka

- Löydetäänkö pysäköintipaikka?
- Tarpeksi lähellä?
- Miten saavutettavissa eri suunnista?
- Kannattaako keskittää vai hajauttaa eri suunnille?



Löydä

sopiva konsepti

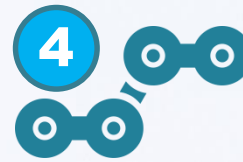
- Onko tarve lyhyt- vai pitkäaikainen?
- Vastaako monen kohteen tarpeisiin?
- Kuinka paljon tilaa on käytettävissä?



Varmista

määrä ja laatu

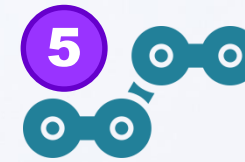
- Onko paikkoja tarpeeksi?
- Onhan paikkoja mahdollista lisätä myöhemmin?



Kuvittele

Itsesi satulaan

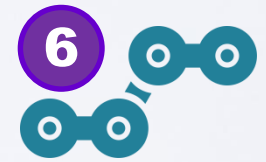
- ”Lähelle, helposti, nopeasti, sujuvasti, turvallisesti”
- Erilaiset pyörätyypit?
- Tarvitaanko opastusta?
- Huomioi matkaketjut



Esitä

oikeat ratkaisut

- Runkolukittavuus!
- Tarvitaanko erilaisia telineityyppejä?
- Varmista, että tila mahdollistaa suojaamisen säältä
- Vältä monimutkaisia telineitä
- Ylläpidettävissä talvella?



Seuraa

käyttöä

- Onko toteutusprosessissa kaikki selvää?
- Seuraa paikkamäärän kehitystä!
- Turvaa väljyys (20 %)
- Lisää paikkoja tarvittaessa

Suunnittelijan muistilista

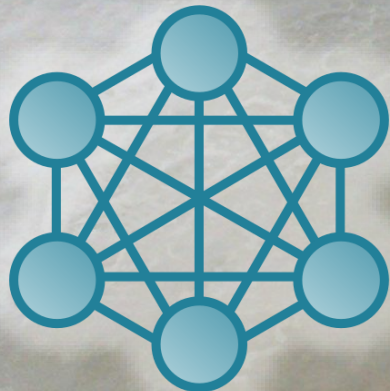
”Valitsisitko itse pyörän vai auton pysäköintimahdollisuuksien perusteella?”



Kunnossapidon kehittäminen

**Pyöräliikenteen
talvihoitoon on
suunnitteilla
merkittäviä
parannuksia!**

**A-luokan
verkon
laajentaminen**



**Talvihoito-
toimien
tehostaminen**



**Ajantasaiset
auraustiedot
asukkaille**



SEURANNAN KEHITTÄMINEN

Seurannan kehittäminen on olennainen osa pyöräliikenteen edistämistyötä. Pyöräliikenteen seuranta on nykytilanteessa autoliikenteeseen nähden lapsipuolen asemassa.

Seurantaa tarvitaan tavoitteiden asettamiseksi, vaikutusten todentamiseksi ja pyöräliikenteelle myönnetyn rahoitustason perustelemiseen. Seurannan kautta voidaan myös varmistua, että pyöräliikenteelle myönnetyt varat käytetään viisaasti. Seurannan kokonaisuuteen liittyy avainmittareiden määrittäminen. Näitä voivat olla esimerkiksi:

- Pyöräliikenteen kulkutapaosuus
- Pyöräilymäärät
- Pyöräliikenteen onnettomuudet
- Asiakastytyväisyys
- Resurssit ja rahoitus
- Pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutuminen

Ensi vaiheessa on tärkeää perustaa ympärivuotiset laskentapisteet ja seurata olosuhteiden koettua laatua. Kaupungin pyöräliikenteen edistämistyön vaikuttavuutta parantaa se, että seurannan tuloksista ja havainnoista viestitään avoimesti, säännöllisesti ja ymmärrettävästi niin suunnittelijoiden, luottamushenkilöiden kuin asukkaiden suuntaan.



Ensipolkaisut kohti pyöräilykaupunkia



Selkeys, turvallisuus ja toimivuus korostuvat Kööpenhaminan risteysjärjestelyissä.

Kuva: Kalle Vaismaa



Ajolinjat



Asiajärjestys

Mihin vaikutetaan?

Miten se tehdään?

1. Päätös



Järvenpään kaupunki muodostaa tahtotilan pyöräliikenteen kehittämiseksi. Yhteinen ja korkeimmalla tasolla muodostettu päätös tukee luottamus- ja virkahenkilöitä työssään myös ristiriitatilanteissa.

Sisäistetään, että pyöräily on arkista ja ympärivuotista hyötyliikennettä ja vapaa-ajan liikkumista eri kohteiden välillä, ei vain kesäistä liikuntaa. Kaupunkiorganisaation eri osapuolet suhtautuvat pyöräliikenteeseen täysmittaisena kulkumuotona muiden liikennemuotojen ohella. Rahoitus ja resursointi tukevat pyöräliikenteen tavoiteltua uudelleenasetointia kaupunkisuunnittelussa. Kehittämisen rahoitustaso nostetaan vaiheittain >25 €/as/vuosi. Nykyisellä rahoitustasolla ei saada tavoiteltavia vaikutuksia ja hyötyjä aikaiseksi.

2. Ajattelutapa



Pyöräliikenteen ja jalankulun käsittely yhteisen kevyt liikenne -termin alla on historiallinen painolasti, josta irtaannutaan määrätietoisesti.

Kumotaan v. 1984 liikennelautakunnan päätös "Kevyen liikenteen väylien ajoratamerkinnyt", joka on linjannut pyöräliikenteen perusratkaisuksi Järvenpäässä yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien. Keskeisellä kaupunkialueella perinteisistä yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä on syytä luopua.

Polkupyörä on ajoneuvo, joka tiiviillä kaupunkialueella rinnastuu muihin ajoneuvoihin

Pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan poikkeuksetta tämän periaatteen mukaisesti. Risteysjärjestelyissä pyritään yksinkertaisiin ja intuitiivisiin väistämissäntöihin, mitä mm. yksisuuntaiset järjestelyt tukevat.

Irtannutaan yksittäisiin väyläosuuksiin keskittyvästä "postimerkkisuunnittelusta", joka johtaa usein epähomogeenisiin järjestelyihin ja käyttäjänäkökuilmasta epäselviin pyöräliikenteen ratkaisuihin.

Keskitytään tarkastelamaan kokonaisuutta. Otetaan liikenneverkon jäsentely käyttöön mm. erilaisten suunnitelmien lähtökohtana ja suunnitteluperusteena. Näin tarkemmissa suunnitelmissa ei tarvitse murehtia, mikä on kadun tehtävä ja sitä kautta tavoiteltava poikkileikkaus.

3. Keinot



Ylivoimaisesti tärkein pyöräliikenteen edistämiskeino on infrastruktuuri

Pyörällä liikkumisen tulee olla vaivatonta ja selkeää, mikä johtaa sujuvaan ja turvalliseen arkiliikkumiseen. Pyöräliikenteen suunnitteluratkaisuissa sovelletaan vain parhaita tai hyviä käytäntöjä, ja myös yksityiskohdat suunnitellaan ja toteutetaan huolella.

Pyöräliikenteen järjestelyt saatetaan noudattamaan johdonmukaisesti liikenneverkon hierarkiaa

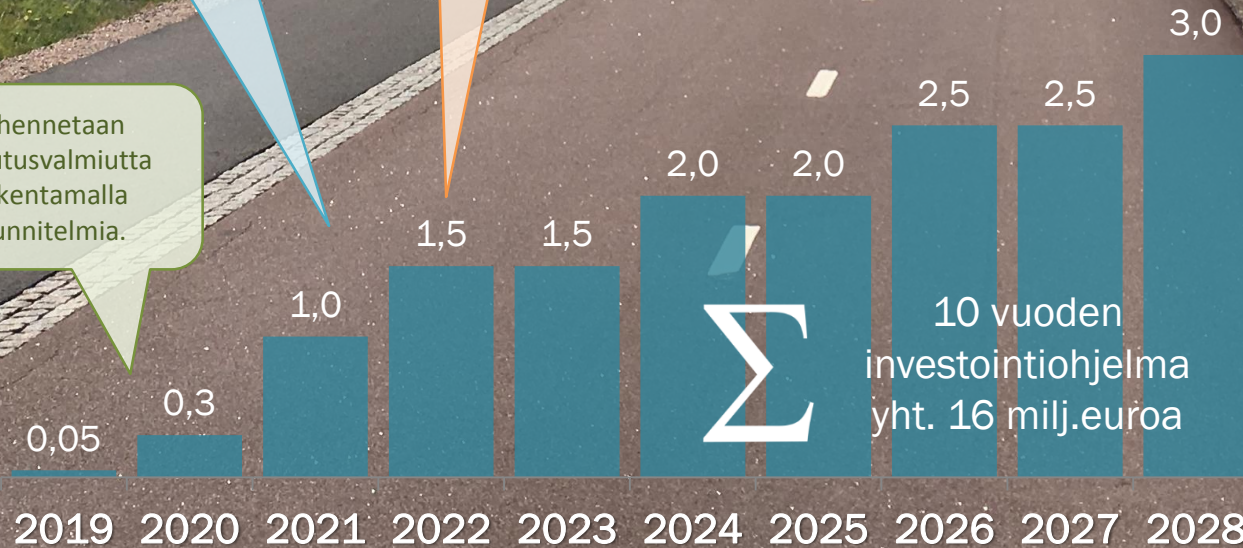
Nykytilanteessa katuverkon toiminnallisuus, väylän käyttö ja sen muoto eivät ole tasapainossa liikenteen ja liikkumisen strategisten tavoitteiden kannalta. Pyöräliikenteen järjestelyjä rakennetaan sen mukaan, millainen haitta sille aiheutuu moottoriajoneuvoliikenteestä.

Pyöräliikenteen tavoitteellinen investointitaso M€/v

Nostetaan pyöräliikenteen rahoitus vastaamaan Helsingin investointitasoa (25 €/as).

Toteutus aloitetaan keskustasta ottaen huomioon mahdollisista katusaneerauksista tulevat luonteavat laajenemissuunnat.

Kohennetaan toteutusvalmiutta tarkentamalla suunnitelmia.



- Todellisen pyöräilykaupungin rakentaminen vaatii investointeja.
- Nykyisellä rahoitustasolla ei saada tavoiteltavia vaikutuksia ja hyötyjä aikaiseksi.
- Pelkästään katusaneerausten voimin ei ole mahdollista saavuttaa järjestelmätason muutosta.



Hätäensiapupaketti

Pyöräliikenteen olosuhteita voidaan aluksi kohentaa pienilläkin toimenpiteillä. Pyöräliikenteen tilannetta parantavia matalan kynnyksen infrastruktuurin parannustoimia voivat olla esimerkiksi:

- Taserojen poisto risteyksistä pääpyöräreiteiltä
- Pääreittien liikennevaloista poistetaan ”beg buttons” eli painonapit, joita pitää painaa päästäkseen kadun yli
- Pyöräliikenteen pääreittien päällysteiden parantaminen
- Näkemien raivaaminen
- Pääreittien opastuksen ja viitoituksen toteuttaminen uuden tieliikennelain opasteiden mukaisesti



TEEMA	NRO	TOIMENPIDE	PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEN "VENTTI"	VASTUUTAHO	TOIMENPITEEN ALUSTAVA AJOITUS							
					2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2028	
POLIITTINEN TAHTO JA RESURSSIT	1	Järvenpää sitoutuu pyöräliikenteen edistämistavoitteisiin hyväksymällä tämän suunnitelman ja linkittämällä se nykyisiin ohjelmiin.		Kaupunginhallitus								
	2	Kumotaan v. 1984 liikennelautakunnan päätös "Kevyen liikenteen väylien ajoratamerkinnyt"		Kaupunginvaltuusto								
	3	Pyöräliikenne nostetaan resurssiviisauden suunnan näyttäjäksi. Pyöräliikenteen tavoitteet kytketään resurssiviisauden seurantamittareihin		Kaupunginhallitus								
	4	Pyöräilyn edistämiseen osoitetaan henkilöresurssit. Kaupunginjohtaja nimeää pyöräliikenteen edistämisyhtymän, jolle tehdään toimintasuunnitelma vuosille 2019-2022		Kaupunginjohtaja								
	5	Tarkistetaan pyöräliikenteen budjettimomentti		Kaupunkikehitys								
LIIKENNE-JÄRJESTELMÄ JA KAAVOITUS	6	Pyöräliikenteen pääreitit merkitään yleiskaavaan		Kaupunkikehitys / kaavoitus ja liikenne								
	7	Kaavoitushankkeissa tehdään systemaattisesti pyöräliikenteen vaikutustarkastelut, miten eri ratkaisut vaikuttavat pyöräliikenteen olosuhteisiin ja määrään. Toimintamalliohje.		Kaupunkikehitys / kaavoitus ja liikenne								
	8	Katusuunnittelun suunnitteluprosesseissa ja katusaneerauksissa huomioidaan verkon toiminnallinen luokitus		Kaupunkikehitys / kaupunkitekniikka								
	9	Määritetään pyöräpysäköinnin mitoitusohjeet ja normit ja otetaan ne käyttöön		Kaupunkikehitys / kaavoitus ja liikenne								
VERKKO JA OLOSUHTEET	10	Suunnittelutarpeiden kartoitus ja ohjelmointi (pyöräliikenteen pääreittien epäjatkuvuus, keskustan liikenneverkko, pyöräpysäköinti)		Kaupunkikehitys								
	11	Inventoidaan pääreittien nykyinen laatutaso ja laaditaan ohjelma pienistä kustannustehokkaista toimituksista		Kaupunkikehitys								
	12	Keskustan liikenneverkon yleissuunnitelma/liikenne- ja pysäköintisuunnitelman valmistelu ja käynnistäminen. Sen yhteydessä suunnitellaan pyöräliikenteen yksisuuntainen järjestelmä ja varmistetaan sen toteutettavuus.		Kaupunkikehitys								
	13	Keskustan liikenneverkko- ja pysäköintisuunnitelman hyväksyminen.										
	14	Suunnitellaan ja toteutetaan pyöräliikenteen pääreittejä ml. pienet kustannustehokkaat toimet		Kaupunkikehitys / kaupunkitekniikka								
	15	Pääreittien opastus- ja viitoitussuunnitelma		Kaupunkikehitys								
	16	Tehostetaan talvihoitoa ja tarjotaan ajantasainen auraluoto asukkaille		Kaupunkikehitys / kaupunkitekniikka								
SEURANTA	17	Määritetään pyöräliikenteen seurannan avainmittarit		Kaupunkikehitys								
	18	Perustetaan jatkuva ympärivuotinen laskentapisteverkko.		Kaupunkikehitys								
	19	Tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin -kyselytutkimus		Kaupunkikehitys								
MARKKINOINTI JA BRÄNDÄYS	20	Tuetaan ja ollaan mukana luomassa järvenpäälaista pyöräilykulttuuria. Hyödynnetään brändäyksessä seudullista pyöräliikenteen ilmettä (HSL)		Palvelualueet								
	21	Julkaistaan osana kaupungin vuositiedotetta pyöräilykatsaus, joka esittelee ajankohtaisia pyöräliikenteen asioita Järvenpäässä		Viestintä / Kaupunkikehitys								

Hankkeen vuorovaikutus ja osallistaminen



Vuorovaikutus hankkeen aikana

Suunnitelman laadinnassa on pyritty saattamaan kaupunkilaiset, muut sidosryhmät, virkamiehet ja päätöksentekijät keskustelemaan yhdessä ja puntaroimaan liikenneympäristön kehittämistä kokonaisuutena. Suunnitelman sisältöä on keskeisesti ohjannut Järvenpäästä todellinen pyöräilykaupunki -valtuustoaloite (22.1.2018, 40 allekirjoittanutta kaupunginvaltuutettua).

Hankkeen alussa (22.5.2018) järjestettiin pyöräliikenteen suunnittelun perehdytyspaketti ja motivointityöpaja kaupungin virkamiehille ja päättäjille. Työpajassa esiteltiin suunnittelun lähtökohtia sekä avattiin hyvien käytäntöjen ja konkreettisten esimerkkien kautta seikkoja, mistä hyvässä pyöräilykaupungissa on kyse. Toukokuussa (24.5.) järjestettiin tapaaminen pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteista Järvenpään Fillarikerho ry:n kanssa.

Syyspuolella (19.9.) pidettiin suunnitteluratkaisutyöpaja, johon kutsuttiin päätöksentekijöitä, aktiiveja kaupunkilaisia ja kaupungin työntekijöitä. Työpajassa koeponnistettiin konkreettisia suunnitteluratkaisuja, joilla voidaan parantaa pyöräliikenteen olosuhteita keskustassa. Hankkeen aikana on lisäksi pidetty kaksi neuvottelua ylläpidon rakennuttajapäällikön kanssa keskeisten pyöräliikenteen näkökulmien huomioon ottamisesta ylläpidossa ja hoidossa.

Suunnittelun ohjaus

Työtä on koordinoinut ja ohjannut poikkihallinnollinen ohjausryhmä, jonka työskentelyyn ovat osallistuneet:

Martina Jerima	puheenjohtaja, projektipäällikkö
Tia Salminen	kunnallistekniikan suunnittelupäällikkö
Sampo Perttula	kaavoitusjohtaja
Sari Piela	liikenneinsinööri
Timi Veikkolainen	liikennesuunnittelija
Ari Kuisma	liikuntapaikkamestari
Tero Seitsonen	erikoissuunnittelija, lapset ja nuoret
Hannele Selin	yleiskaava-asiantuntija
Eira Linko	erikoissuunnittelija / kestävä kehitys
Antti Nikkanen	hankekehityspäällikkö
Herkko Jokela	Uudenmaan ELY-keskus

Työn käytännön valmistelusta on vastannut Kaupunkikehityksen liikenneyksikkö. Työn aikana hanketta on esitelty kaupungin johtoryhmässä, kaupunkikehityslautakunnan ja kaupunginhallituksen iltakouluissa ja rehtorien kokouksessa. Suunnitelmaa on lisäksi käsitelty kahdessa liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksessa.

Työn konsulttina on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Kari Hillo, Niko Palo ja Tapio Kinnunen.

Hanke on saanut Liikennevirastolta liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2018.