

Pyörien säilytys julkisilla paikoilla – hallissa vai hangessa?

Miia Mikkonen

Ympäristö ja yhteiskunta 791302A

1.12.2009

Maantieteen laitos, Oulun yliopisto

Sisällysluettelo

Johdanto	3
Tutkimusongelman määrittely	4
Tutkimusaineisto ja -materiaali	4
Käytetyt tutkimusmenetelmät	4
Pyörien parkkeeraaminen.....	4
Pyöräparkin sijainti	4
Pysäköintipaikkojen määrä	5
Kaariteline.....	6
Katettu pysäköinti ja sisätilat	7
Pysäköinnin maksullisuus.....	7
Talvipyöräily.....	8
Oulu pyöräilykaupunkina.....	8
Kevyen liikenteen vyöhyke	10
Oulun pyöräparkkeja.....	10
Oululaisten sanomaa pyörien parkkeeraamisesta	12
Palveleva pyöräkeskus.....	13
Helsinki.....	13
Münster	14
Johtopäätöksiä	15
Lähteet	
Liitteet (2 kpl)	

Johdanto

Oulu tunnetaan pyöräilykaupunkina, mutta onko tämä totta myös käytännössä? Pyöräilyyn liittyy monia sitä edistäviä ja estäviä asioita, joista pyörien parkkeeraaminen on varsin merkittävä osa-alue. Toimiva parkkeeraaminen vaatii parkkipaikkojen oikean sijoittamisen ja sopivan telinetyypin valinnan, sillä pyöräilijät ja heidän tarpeensa ovat yksilöllisiä. Kaikkien toiveisiin on mahdotonta vastata, mutta hyvä ratkaisu tyydyttää useimpia käyttäjiä.

Tässä tutkimuksessa pyritään kokoamaan yhteen polkupyörien parkkeeraamiseen liittyviä asioita ja hahmottamaan, mitä asioita tulee ottaa huomioon parkkialueita suunniteltaessa. Keskeisiä asioita ovat pysäköintipaikkojen määrä ja se, miten sopiva määrä pystytään määrittelemään. Sijainti on toinen tärkeä asia, sillä pyöräilijöille on tärkeää päästä mahdollisimman lähelle määränpäättään ja saada kulkuvälineensä sujuvasti parkkiin. Sujuvuutta edistää puolestaan sopiva telinemalli, joita käydään läpi tutkimuksessa.

Havaintojen avulla avataan Oulun polkupyöräparkkeeraamisen arkea ja pyritään löytämään viitteitä ongelmakohtiin. Saksalaisen Münsterin kaupungin ja Helsinkiin suunniteltavan pyöräkeskuksen esimerkkien avulla on tarkoitus löytää mahdollisia uusia ratkaisuja tai ideoita Oulun pyöräpysäköintiin.

Tutkimusongelman määrittely

Keskeisenä tutkimusongelmana on polkupyörien säilyttäminen julkisilla paikoilla Oulussa. Ovatko nykyiset telineratkaisut riittäviä vai tulisiko pyörille rakentaa pyöräkeskuksia? Mikäli pyöräkeskus on tarpeellinen ja haluttu vaihtoehto, mikä olisi sen optimaalinen sijainti?

Tutkimusaineisto ja -materiaali

Tutkimusaineistona on käytetty Internet-sivuja sekä erilaisia selvityksiä ja raportteja liittyen pyöräilyyn. Materiaalina on hyödynnetty Oulun kaupungin tekemiä liikennesuunnitelmia ja ilmastostrategiaa. Aineistoa on kerätty myös Kalevan Juttutuvan keskustelupalstan avulla sekä tekemällä omia havaintoja eräistä pyörien parkkialueista Oulun keskustassa, linja-auto- ja rautatieasemilla sekä yliopistolla.

Käytetyt tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelminä on käytetty kirjallisuusanalyysia, pienimuotoista Internetissä suoritettua haastattelua sekä omia havaintoja.

Pyörien parkkeeraaminen

Pyöräparkin sijainti

Polkupyörien parkkeeraus on autoihin verrattuna tila- ja kustannustehokasta: auton vaatimaan tilaan mahtuu noin kymmenen pyörää. Pyöräilijät haluavat ja heidät kannattaa päästää mahdollisimman lähelle määränpäättään, optimaaliseksi etäisyydeksi on havaittu 30–60 metriä. Telineiden sijoittelun tulee palvella mahdollisimman hyvin

eri suunnista tulevia pyöräilijöitä. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 34–35) Tämä on tärkeää esimerkiksi Oulun yliopiston alueella, jonka alue ja sisäänkäyntien määrä on suuri. Omien kokemusteni ja havaintojeni mukaan pyörien parkkipaikat on sijoitettu ovien läheisyyteen, pienemmät hyvin usein alle 30 metrin etäisyydelle. Pääkulkureittien läheisyydessä paikkoja on enemmän ja etäisyys kauimpana sijaitseviin paikkoihin on jo suurempi, mutta ei kuitenkaan yli 60 metrin. Matka autojen parkkipaikalle on selkeästi pidempi, joten ainakin yliopistolla on selkeästi panostettu pyöräilijöihin tietoisesti tai tiedostamatta. Pyöräilijöiden suhteellisen suuri määrä alueella puhuu epäilemättä puolestaan.

Pysäköintipaikkojen määrä

Pyöräilyssä on selkeästi havaittavaa kausi- ja säävaihtelua. Kesäisin pyöräillään eniten ja talvella vain sinnikkäimmät jatkavat pyöräilykauttaan. Kausivaihtelu tulee ottaa huomioon pysäköintipaikkojen määriä suunniteltaessa. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 33) Vuosina 2001–2002 tehtiin pyöräilyn kausivaihtelututkimus kuukausittain tarkasteltuna. Sen mukaan Oulussa pyöräillään talvisin noin 25 % koko vuoden pyöräilystä, joka on huomattavasti Helsingin 10 %:a korkeampi, mutta jää hieman Rovaniemen 27 %:sta. Oulun vilkkain pyöräilykuukausi on elokuu, jolloin liikkeellä laskettiin olevan yli 7 000 pyöräilijää päivittäin. Määrä on noin kolminkertainen hiljaisimpaan pyöräilykuukauteen helmikuuhun verrattuna. Maaliskuu näyttää olevan ratkaiseva kuukausi liikennemäärän suhteen, sillä sen aikana pyöräilijöiden määrä nousi alle 3 000:sta lähes 7 000:een. Kesäloma-aika näkyy notkahduksena ennen elokuun huippua, jonka jälkeen pyöräilijöiden määrä laskee kuukausittain ja asettuu marraskuun tienoilla talvitasolle noin 3 000 pyöräilijän tienoille. (Talvipyöräily 2003: 10-11)

Pyörien pysäköintipaikkojen määrä tulee suunnitella kesäkauden huippumäärien mukaan ja siihen olisi hyvä lisätä noin 10 % ylimääräisiä paikkoja. Tämä vähentää vapaan paikan etsimiseen kuluvaan aikaa. Väärin pysäköidyt pyörät voivat viedä

useamman pyörän paikan tai aiheuttaa vaurioita pyöriin muun muassa vanteiden vääntymisinä. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 34) Kesälomakaudella Oulun tori on vilkas kohtaamispaikka, jonne tullaan ostoksille, syömään ja viettämään aikaa alueen ravintoloissa. Kesän jälkeen hiljenevältä torilta viedään valtaosa telineistä pois, joten näiltä osin parkkipaikkojen määrän kohdennus ja jousto vaikuttaa toimivan.

Pyörätelineiden kirjo

Yksinkertainen on parasta pyörätelineidenkin osalla. Monimutkaisuus voi vähentää telineiden käyttöä tai niitä käytetään väärin, jolloin yksi pyörä voi viedä useamman pyörän paikan. Pyörätelineiden tyyppin valintaan vaikuttavat kausivaihtelut, pysäköinnin kesto ja parkkipaikan sijaintitekijät. Lyhytaikaisessa säilytyksessä merkittäviä tekijöitä ovat parkkipaikan helppo saatavuus, pidempiaikaisessa pysäköinnissä kiinnitetään enemmän huomiota pyörän suojaukseen ja lukitsemismahdollisuuksiin sekä sääsuojaukseen. Lisäksi on huomioitava pyörämallien kirjo, jonka perusteella kannattaa hankkia useampia erimallisia telineitä. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 36) Alla tarkemmin erilaisista pyörätelineistä ja niiden hyvistä ja huonoista puolista.

Kaariteline

Tavallinen etupyörää tukeva kaariteline on usein riittävin. Samassa tasossa vierekkäin sijaitsevien kaarien vaatima tila pyörää kohden on 60 cm, eri tasossa olevat kaaret säästävät tilaa ja pyörää kohden tarvitaan vain 40 cm. Liian pienten kaaritelineiden vaarana on eturenkaan vääntyminen ja ongelmana on myös runkolukitsemisen hankaluus. Arvion mukaan noin kolmannes pyöräilijöistä käyttää runkolukitusta, varsinkin jos kyseessä on uusi tai kallis pyörä. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 37)

Katettu pysäköinti ja sisätilat

Katettu pysäköintipaikka soveltuu hyvin talvipysäköintiin, sillä katosten alle ei sada juurikaan lunta joka vähentää kunnossapidon tarvetta. Pysäköintiä voidaan järjestää myös sisätiloihin. Erilaisia lukittuja huoneita tai kaappeja voidaan järjestää esimerkiksi asemarakennusten tiloihin. Keski-Euroopassa on myös varsinaisia pyörille tarkoitettuja keskuksia, joissa julkinen liikenne kohtaa pyöräilijät. Pyörien säilytys niissä on maksullista ja vastineeksi pyöräilijät saavat katetun ja vartioidun tilan. Osissa keskuksia tarjotaan huolto- ja korjauspalveluita sekä myydään pyöräilytarvikkeita. Vuokraus on myös mahdollista ja paikoin pyöräkeskuksiin on yhdistetty matkailuneuvontaa. Optimaalinen sijainti pyöräkeskukselle on matkakeskusrakennuksessa tai sen välittömässä läheisyydessä. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 39, 41–43)

Pyörille voidaan järjestää tilaa myös autojen parkkitaloista. Bremenissä on tehty ydinkeskustassa sijaitsevaan parkkitaloon oma kaista polkupyörille ja pyörien parkkeeraaminen on ilmaista. (Pyöräilyn edistäminen Euroopassa 1995: 94) Ilmainen pysäköinti valvotussa ja katetussa tilassa on epäilemättä tervetullut asia pyöräilijöille ja tällainen toiminta antaa pyöräilijäystävällisiä signaaleja. Toiminta kannustaa pyöräilyn lisäämiseen erityisesti keskustan alueella, jossa usein kevyt liikenne joutuu liikkumaan enemmän tai vähemmän autojen ehdoilla.

Pysäköinnin maksullisuus

Lukittujen ja valvottujen parkkipaikkojen tuomasta lisäturvasta on oltu valmiita maksamaan noin 1 €/päivä tai noin 10 €/kk (hinnat muutettu 1999 tehdyn tutkimuksen markoista ja pyöristetty ylöspäin). Julkisia liikennevälineitä käyttävät olisivat kiinnostuneita maksun sisällyttämisestä kuukausilipun hintaan. Pyörien pysäköintiä verrattiin myös autojen pysäköintiin: autojen ilmaiset liityntäpysäköintimaksut tulisi ulottaa myös pyöriin ja toisaalta maksajan roolia oltiin halukkaita antamaan työnantajille. (Pyöräily ja matkakeskukset 1999: 40-41)

Talvipyöräily

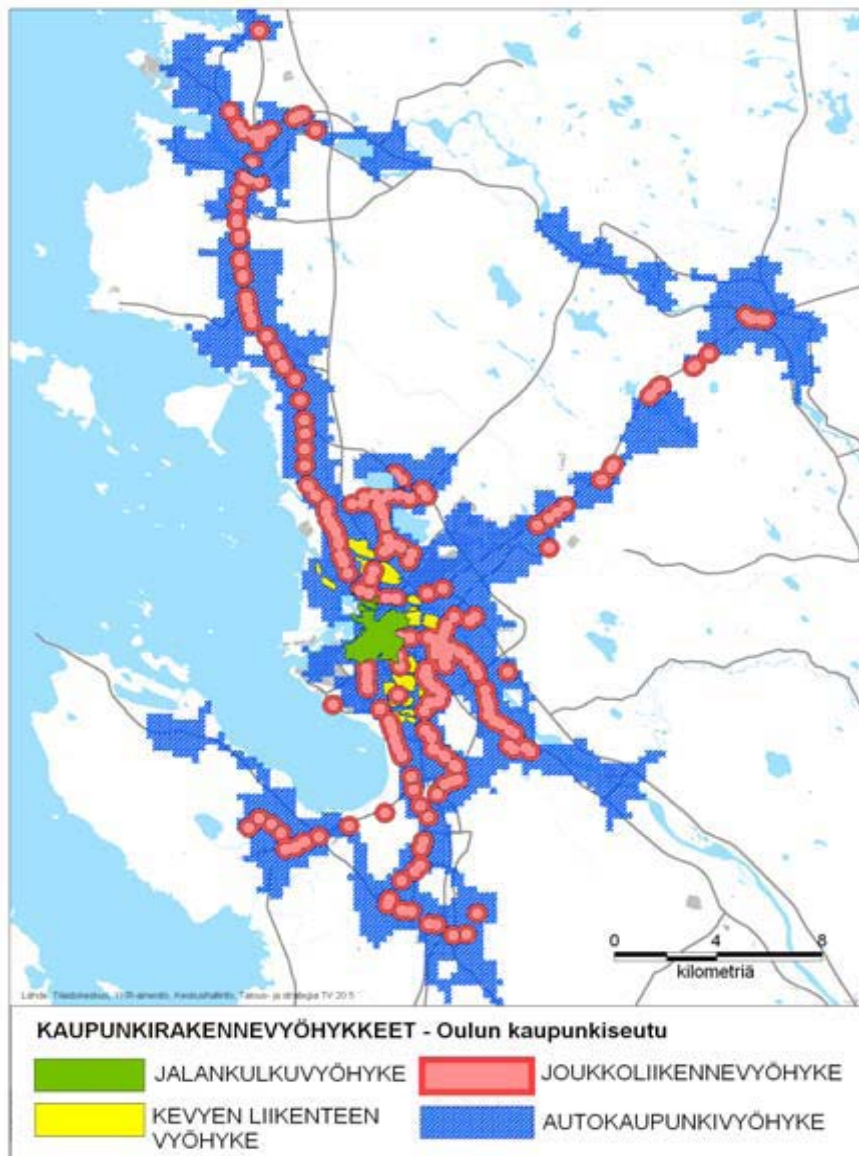
Talvipyöräily-tutkimuksessa (2003: 18-20) esille nousivat myös pyörien parkkeeraus- ja säilytyskysymykset. Niiden merkitys ei ole kovin suuri, mutta huonot parkkeerausjärjestelyt voivat olla joillekin kynnys liikkua pyöräillen myös talvisin. Suihkumahdollisuuden puute mainittiin yhtenä tekijänä, joten voisi olla syytä pohtia tarvitaanko suihkullisia pyöräkeskuksia. Huonot parkkeeraumahdollisuudet ja suihkun puute ovat kuitenkin hyvin pieniä asioita, sillä vain muutama prosentti kyselyyn vastanneista nosti ne talvipyöräilyään estäviksi asioiksi. Osa vastaajista odottaisi työnantajien parantavan näitä asioita. Säilytysmahdollisuuksien puute puolestaan on selkeästi vastaajia vaivannut asia, joten sen kannalta pyöräparkki voisi olla kannatettava asia. Tutkimus ei yksilöi tarkemmin, minkä tyyppistä säilytystä tässä yhteydessä tarkoitetaan.

Oulu pyöräilykaupunkina

Oulun seudun ilmastostrategiaan (2009: 33, 41) kuuluu yhdyskuntarakenteen eheä kehittäminen ja olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen liikkumistarpeen vähentäjänä. Tiiviiden asuinalueiden rakentaminen edistää kevyen liikenteen käyttöä ja Oulun keskustaa on tarkoitus kehittää jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla. Polkupyöräilyn liikennesuorite on korkea myös talvisin ja tätä voidaan edistää polkupyörien parkkeeraamisen kehittämällä erityisesti Oulun keskustan alueella.

Oulun kaupungin laatimassa keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma 2020:ssä eli MALI 2020:ssä (2001: 10, 33) yksi keskeisistä tavoitteista on kehittää kaupunkirakennetta vähemmän yksityisautoilusta riippuvaiseksi. Keskustan sisäisen pyöräily- ja kävelyverkoston tulisi sitoa yhteen eri paikkoja ja viheralueita, kuten Rotuaari, Kaupunginoja, ranta, tori, Hupisaaret ja Hollihaka. Käytännössä tämä tarkoittaa kevyen liikenteen väylien sujuvaa kehittämistä niin, että keskustan läpi

kulkeminen helpottuu. Tärkeimpänä kohteena pidetään matkakeskuksen ja kävelykeskustan yhdistämistä toisiinsa rakentamalla Hallituskadulle leveä jalkakäytävä ja pyörätie, jonka kävelykatumaisuus houkuttelee liikkumaan pyörällä. Lisäksi tavoitteena on rakentaa Torikadulle nopea reitti keskustan ohittamiseksi.



Kuva 1. Oulun kaupunkirakennevyöhykkeet (Kuva: Oulun kaupunki)

Kevyen liikenteen vyöhyke

Oulun kaupungin kevyen liikenteen vyöhyke ulottuu noin 1,5 – 3,5 kilometrin päähän keskustasta. Se sijoittuu jalankulkuvyöhykkeen ympärille sellaisille alueille, jotka eivät ole joukkoliikennevyöhykkeen ulottuvissa. Kevyen liikenteen vyöhykkeeseen kuuluu alueita Toppilansaaresta, Välivainiolta, Alppilasta, Koskelasta, Tuirasta, Kasarminalueelta, Värtöstä, Karjasillalta, Höyhtyältä, Nokelasta, Lintulasta ja Mäntylästä. (Kaupunkirakenteen kehityspiirteet...2008: 2) Kuvassa 1 esitetään Oulun kaupungin alueen erilaiset kaupunkirakennevyöhykkeet. Keltaisella merkitty kevyen liikenteen vyöhyke ei ulotu keskustan ulkopuolelle ja sen perusteella voi päätellä, ettei asuinalueilla kuljettaisi pyörällä joukkoliikenteen pysäkeille. Määrä voi olla sen verran vähäinen, ettei se ilmene esityksessä, vaikka esimerkiksi keskustasta Rajakylään kulkevien reittien varrella pysäkeillä on muutamia pyörätelineitä. Pyöräily ja matkakeskukset – julkaisu (1999: 17) vahvistaa pysäkiparkkeerauksen olevan vielä alkutekijöissään ja pyörätelineiden hankinnan keskittyneen asemille. Yhteiskäyttömuodosta puhutaan varsin vähän eikä sitä juuri markkinoida.

Oulun pyöräparkkeja

Tutustuin Oulun pyörätelineisiin lokakuun lopussa ja marraskuun alussa, joka ei ole enää vilkkainta pyöräilysesonkia. Osa kesäisin käytössä olevista pyöräpaikoista on poistettu talveksi lokakuun lopussa. Ajankohdasta huolimatta pyöräparkkien käytössä oli selkeästi havaittavissa niiden toimivuus tai mahdolliset ongelmat.

Havainnoin seitsemän paikkaa, joista kolme sijaitsi keskustassa, kaksi yliopistolla ja lisäksi vierailin linja-auto- ja rautatieasemilla (katso Liite 1). Olin keskustassa pääkirjaston, Stockmannin ja Rotuaarin pysäköintipaikoilla lauantaina 24.10. iltapäivällä, jonka arvelin olevan vilkkainta aikaa. Havaintojeni mukaan Stockmannin edustalle ja Rotuaarille kaivattaisiin lisää paikkoja tai paikkojen uudelleenjärjestelyä,

sillä nyt pyörätelineet olivat täynnä tai huolimattomasti täytetty ja ihmiset olivat parkkeeranneet pyöriään telineiden ulkopuolelle ja jopa kielletyille paikoille Stockmannin ovien läheisyyteen. Kaikissa paikoissa oli nähtävissä se, että pyöriä haluttiin parkkeerata mahdollisimman lähelle ovia eikä vapaana olevien telineiden määrällä ollut tässä yhteydessä merkitystä. Telineinä on käytetty kolmiomallista telinettä, johon pyörä tuetaan eturenkaastaan.

Perjantaina 30.10. aamupäivällä rautatieasemalla oli noin 135 pyörää. Telineitä on pyörien määrään nähden riittämättömästi, sillä paikkoja kaaritelineissä oli vain 85 pyörälle. Tästä johtuen aseman sivulle on parkkeerattu pyöriä sikin sokin puiden alle, joka antaa julkisivulle epäsiistin kuvan ja voi houkuttaa ilkeivallantekijöitä tai varkaita pyörien kimppuun. Linja-autoasemalla oli niin ikään pulaa parkkipaikoista, sillä siellä ei ollut yhtään pyörille tarkoitettua telinettä. Torstaina 5.11. oli 36 pyörää parkkeerattu suhteellisen siistiin riviin rakennuksen päätyyn. Asemanseuduille tarvittaisiin selkeästi lisää parkkipaikkoja.

Yliopiston S- ja T-ovien läheisyydessä sijaitsee suuri pyöräparkki, jossa on tilaa lähes 550 pyörälle. Maanantaina 2.11. päivällä paikalla oli noin 400 pyörää, joista osa oli parkkeerattu aitojen vierustalle mahdollisimman lähelle ovia kauempana sijaitsevista vapaista paikoista huolimatta. Telinemallina on ketjulukittavat telineet, joihin pyörä nostetaan roikkumaan sarvistaan ja sen saa lukittua kiinteästi telineeseen laittamalla ketjun lukon väliin. Telineet vaikuttavat onnistuneelta ratkaisulta ja pyörät ovat niissä siististi. Rakennuksen toisella puolella sijaitsevilla J- ja K-ovilla on tilaa reilulle 150 pyörälle samantyyppisissä ketjulukittavissa telineissä ja pyöriä oli lähes sama määrä. Osa paikoista on katoksessa ja osa juuri rakennetulla kattamattomalla parkkipaikalla, joka sijaitsee hyvin lähellä molempia ovia niiden keskellä. Uuden parkkialueen käyttö oli vielä varsin vähäistä, sillä siellä oli runsaasti tilaa. Katoksen alla oli täyttä ja sen sivustoilla oli paljon pyöriä telineettömillä paikoilla. Lisäksi J-oven vierustalla oli useita

pyöriä. Kyseessä ei ollut parkkipaikkojen puute, vaan luultavimmin tottumattomuus uusiin paikkoihin.

Oululaisten sanomaa pyörien parkkeeraamisesta

Toteutin 23.10. Kalevan Juttutuvassa pienen keskustelukyselyn, jonka tavoitteena oli saada näkökulmaa siihen, mitä oululaiset ajattelevat kaupunkinsa pyöräparkkeeraamisesta. Kysyin millaisia ratkaisuja parkkeerausongelmiin voisi kehittää, olisiko oululaisilla intoa katettuihin halleihin, jotka olisivat maksullisia ja mihin parkkipaikkoja tarvittaisiin. Lisäksi pyrin saamaan vastauksia siihen, tarvitaanko valvontaa varkaiden ja ilkivallan varalle (katso Liite 2). Sain 23 vastausta, joista osassa kritisoitiin oululaisten pyöräilykäyttäytymistä ja puututtiin myös muihin asioihin, mutta sain myös asiallaisia vastauksia. Sain sellaisen kuvan, että kunnan parkkipaikkoja halutaan ja että nykyinen tilanne on jossain määrin kaoottinen. Nimimerkki että korpee kiteytti tilanteen:

”Ja kun vielä opittaisiin työntämään se pyörä telineeseen eikä jätetä sitä jalakselle telineen eteen, mahtuisi paljon enemmän pyöriä parkkiin. Nyt joku tietenkin kirjoittaa että ei voi kun on erikoisvanne tai levyjarru, mutta aika monessa on ihan tavallinen ratas jonka vois huoletta laittaa telineeseen.”

Nimimerkki Sykkelsonille oli tullut sellainen mielikuva, että päättäjät eivät arvosta pyöräilyä, vaan kaupunkia halutaan rakentaa niin, että autolla pääsee mahdollisimman lähelle määränpäättään:

”Se, että Oulussa ei ole juurikaan ajateltu saati toteutettu pyörien parkkeeraamiseen käytännön järjestelyjä, kertoo mm. useimpien päättäjien arvomaailmasta. Autolla perille ja autolle paikka, se ja sama muille elämäntyyleille. Niillekin, jotka säästävät luontoa ja ovat ihmiselle itselleen terveydeksi ja hyväksi muutenkin. Asiasta pitäisi järjestää tutkimus, jossa kuultaisiin pyöräileviä kansalaisia ja pyöräilystä tietäviä asiantuntijoita.”

Nimimerkki Make ehdotti urheiluseurojen ylläpitämiä pyöräparkkeja, jotka työllistäisivät nuoria kesäisin. Pyörät olisivat vartioidussa aitauksessa ja niitä voisi olla esimerkiksi torinrannassa, rotuaarilla, Raksilan marketeilla ja aseman vieressä.

Nimimerkitön vastaaja halusi pyörät kokonaan pois keskustasta:

”Kaupungin laidoill olisi rakennettava pyöräparkkeja. Sitten asiat toimitettaisiin keskustassa JALAN, eikä pyörällä saisi ajaa keskustassa lainkaan. Se selkeyttäisi tilannetta paljon.”

Toisaalta pyöräpakki halutaan lähelle keskustaa ja palveluita, kuten nimimerkki LS:

”...Ainakaan mikään kauempana sijaitseva pyöräparkki ei ole hyvä idea, koska eräs pyörän olennaisimmista eduista on juuri se, että pääsee lähelle määränpäättä, jopa aivan oven viereen.”

Tulevaan matkakeskukseen odotetaan parkkitilaa pyörille ja sellaisia telineitä, joihin pyörä on helppo kiinnittää. Nimimerkitön vastaaja esitti selkeän toiveen tulevaisuuden pyöräparkkeeraamista varten:

”Toivottavasti asioita ohjaavat suunnittelijat ja insinöörit seuraavat tätä. Oletan, että uudessa hienossa matkajunamuttaeibussitjostainkummansyystä-keskuksessa osataan tehdä joka suunnasta mahdollisimman suora pyöräreitti suoraan junan laitureille, joissa on hyvät pysäköintimahdollisuudet niin että fillarin saa kiinni telineeseen kumartumatta.”

Lainaukset suoraan keskustelijoiden kommentteista.

Palveleva pyöräkeskus

Helsinki

Helsingin pyöräliikenteen strategiasuunnitelmaan (2000: 46-47) liittyy pyöräkeskuksen rakentaminen päärautatieaseman yhteyteen. Keskus tarjoaisi pyörien vartioitua säilytystä, vuokrausta ja huoltoa. Tavoitteena on edistää oman pyörän käyttöä

liityntäliikenteessä ja lisätä kevyttä liikennettä sekä pyöräilyn suosiota. Keskuksessa toimisi lisäksi pyöräkahvila, joka tarjoaisi matkailuinfoa, jakaisi ja myisi karttoja, opaskirjoja ja erilaisten reittien esitteitä.

Münster

Polkupyöräily on olennainen osa saksalalaista Münsterin kaupunkia. Paikka on julistanut itsensä Saksan pyöräilypääkaupungiksi varsin uskottavin luvuin: sen 280 000 asukasta, joista noin 50 000 on opiskeiljoita, omistavat puoli miljoonaa polkupyörää ja päivittäin pyörää käyttää yli 100 000 asukasta. (Cycling capital) Pyörien suuri määrä tarkoittaa luonnollisesti myös sitä, että ne tarvitsevat paljon parkkitilaa. Kunnolliset parkkitilat ovat myös olennainen osa kaupunkikuvaa ja siisteyttä sen lisäksi, että ne lisäävät pyöräilyn vetovoimaa ja helpottavat sitä. (Die Radstation im Netz)

Rautatieaseman läheisyyteen on rakennettu kaksikerroksinen pyöräkeskus, johon mahtuu peräti 3300 polkupyörää. Keskuksen pääkäyttäjiä ovat pendelöijät, joita on kaksi kolmasosaa. He saapuvat kaupunkiin aamuisin junalla ja jatkavat pyörällä työpaikoilleen, kouluun tai yliopistolle. Muita käyttäjäryhmiä ovat viikonloppu- ja vapaa-ajanmatkailijat sekä rautatieaseman ympäristössä ja keskustassa liikkuvat. Keskuksessa on tarjolla pyörien korjauspalvelua, polkupyöräkauppa, pyörien vuokrausta, matkailuinfo ja pyörien pesupaikka. Sisäänkäyntejä on kaksi, joista toinen on tarkoitettu kausikortin haltijoille. (Die Radstation im Netz)

Pyöräkeskusta suunniteltaessa on kiinnitetty huomiota sen sujuvaan käyttöön ja sijaintiin, joten reitit ovat toimivia. Videovalvonnalla halutaan vähentää ilkivaltaa ja varkauksia ja keskus suljetaan öisin. Keskuksen käyttäjistä viidesosa on hankkinut aiempaa paremman pyörän, sillä he kokevat pyöriensä olevan keskuksessa paremmassa

turvassa kuin aiemmissa parkkipaikoissa. Saatavilla olevat palvelut ja suoja säältä tuovat lisämukavuutta. Pyöräkeskuksessa on huomioitu erilaisten pyörien tarpeet asentamalla sinne telineitä muun muassa lasten- ja tandempyörille. Parkkimaksut ovat varsin edullisia: päiväkortti on 0,70 euroa ja kuukausi 7 euroa. Vuosipaikka on 70 euroa ja mikäli pyörälleen haluaa henkilökohtaisen paikan, hinta on 90 euroa. (Die Radstation im Netz)

Keskuksen tilat ovat avarat ja viihtyisät ja se on helposti saavutettavissa. Pyörien paikat on merkitty selkeästi, joten niiden löytäminen on helppoa, toisin kuin rautatieaseman toisen sisäänkäynnin läheisyydessä sijaitsevalla parkkipaikalla, jolla pyörät ovat numeroimattomissa telineissä. Pyörän löytäminen on huomattavasti hankalampaa ja yleisilme vähemmän siisti. Keskus juhlii tänä vuonna kymmenettä toimintavuottaan ja keskuksessa olevien pyörien määrästä voi päätellä sen olevan suosittu.

Johtopäätöksiä

Oulussa on nähtävissä kaupungin vahva tahtotila polkupyöräilyn edelleen kehittämiseen. Suurimpana syynä on nähtävissä ilmastostrategia ja kaupungin rakenne, mutta tässä yhteydessä huomioidaan myös ihmisten hyvinvointi ja terveysvaikutusten edistäminen. Reitistön kehittämisen ohella otetaan selkeästi huomioon pyörien parkkeeraamisen kehittämisen tarve.

Keskusta kaipaisi lisää parkkipaikkoja. Rotuaarin läheisyydessä sijaitsevat paikat ovat täynnä ja sekaisia, kun jo kirjaston luona on runsaasti tyhjää tilaa. Kävelyetäisyys pyöräparkista asiointikohteeseen ei saa olla liian pitkä, joka tuli ilmi kyselynkin perusteella.

Pyörille tarkoitettuihin telineisiin tulisi kiinnittää huomiota. Tarkoituksenmukainen teline vähentää väärin parkkeeraamista ja lisää siisteyttä. Tässä yhteydessä tulee huomioida myös vuodenaikojen vaihtelut, sillä talveksi voisi jättää paikoilleen katokselliset telineet, joiden kunnossapito on kaaritelineitä helpompaa. Toisaalta telineen ulkomuodon voisi ajatella ulottuvan käytäntöä laajemmalle ja se voisi toimia myös kaupunkikuvallisena elementtinä, joka viestisi oikeaa oululaista pyöräilykulttuuria.

Pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhteiskäyttöön kannattaisi kiinnittää enemmän huomiota. Oulun julkisen liikenteen vyöhyke on haarautuva eikä verkosto saavuta kaikkia halukkaita. Pysäkeille ja keskustaan sijoitettavien pyöräparkkien avulla voisi olla mahdollista lisätä julkisen liikenteen käyttöä, kun pysäkeille voidaan tulla kauempaa tai matkaa voidaan jatkaa joustavasti pyörällä. Muutaman kilometrin säteellä keskustasta työskenteleville julkisen liikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen olisi helppoa. Houkuttelevuutta voisi lisätä yhdistämällä pyöräparkkimaksu julkisen liikenteen kuukausikorttiin.

Tuleva matkakeskus olisi hyvä sijoituspaikka pyöräkeskukselle. Reitistöä on suunniteltu niin, että kulkeminen keskukselta keskustaan ja muualle on sujuvaa. Lisäksi rautatie- ja linja-autoaseman yhteydessä oleva pyöräkeskus olisi sijainniltaan ihanteellinen pendelöijille, jotka voisivat jättää pyöränsä vartioituihin tiloihin. Mahdollista pyöräkeskusta pohdittaessa on tarpeen tarkastella junalla kaupunkiin tulevien pendelöijien määrää sekä sitä, millä etäisyydellä rautatieasemasta heidän työpaikkansa sijaitsevat. Matkakeskus siistiyttäisi asemien ympäristöä, kun hajallaan olevat pyörät siirtyisivät pois silmistä.

Lähteet

- Cycling capital*. Stadt Münster. <http://www.muenster.de/en/cycling_capital.php> 3.11.2009.
- Die Radstation im Netz*. Stadt Münster.
<<http://www.muenster.de/stadt/radstation/index.html>> 3.11.2009.
- Kaupunkirakenteen kehityspiirteet Suomen suurilla kaupunkiseuduilla (KARA)*. Tutkimus Oulun kaupunkiseudusta. Tiivistelmä (2008). Oulun kaupunki. Keskushallinto. Talous ja strategia.
- Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma 2020. MALI 2020* (2001). Oulun kaupunkisuunnittelu. Sarja A 150. Oulun kaupungin painatuskeskus.
- Oulun seudun ilmastostrategia*. Oulu, Hailuoto, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulunsalo ja Tyrnävä (2009). Oulun konttori, Painatuskeskus.
- Pyöräily ja matkakeskukset* (1999). Liikenneministeriön julkaisuja 33/99. Oy Edita Ab. Helsinki.
- Pyöräilyn edistäminen Euroopassa*. Esimerkkejä ja kokemuksia (1995). Tielaitoksen selvityksiä 33/1995. S1 Tielaitoksen strateginen projekti. Tielaitos. Helsinki.
- Pyöräiliikenteen strategiasuunnitelma*. Pyöräilyn seutuverkko 2010 (2000). Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2000:1. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. YTV:n monistamo. Helsinki.
- Talvipyöräily*. Laajuus, sen motiivit ja esteet sekä terveysvaikutukset (2003). Liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin-hanke. Painotalo Suomenmaa. Oulu.