

PIENI VAIKUTTAJAN OPAS

Helsingin seudun pyöräilijät ry (Hepo) tukee ja kannustaa ihmisiä toimimaan itsenäisesti pyöräliikenteen kehittämiseksi esimerkiksi kirjoittamalla kannanottoja, antamalla palautetta ja ottamalla yhteyttä päättäjiin. Tämä opas on tarkoitettu apuvälineeksi pyöräliikennettä koskevien suunnitelmien ja kaavojen kommentointiin sekä tueksi vaikuttamistyöhön pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseksi pääkaupunkiseudulla. Toivomme, että ohje innostaa lukijaa itsenäiseen vaikuttamiseen ja antaa vinkkejä erilaisista vaikuttamisen tavoista.

HEPON VIRALLISET KANNAT

Hepon viralliset kannat allekirjoittaa aina Hepon puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja. Muutoin kanta ei ole Hepon virallinen kanta. Hepon viralliset kannat valmistellaan Hepon Vaikuttamisryhmässä järjestön [liikennepoliittisen ohjelman](#) linjassa.

VAIKUTTAMISEN TASOT

Pyöräilyn olosuhteisiin, kuten turvallisuuteen, sujuvuuteen ja houkuttelevuuteen, vaikuttavat monet suunnittelun eri tasoilla tehtävät ratkaisut. Siinä missä maakuntakaava ja yleiskaava ohjaavat yhdyskuntarakenteen kehittämistä (tiivis ja pyöräiltävä vai maaseutumainen ja pitkät välimatkat), on asemakaava puolestaan yksityiskohtaisempi ja määrittelee esimerkiksi sen, kuinka leveä pyöräväylä kadulle mahtuu. Yksityiskohtaisimpia suunnitelmia ovat liikenne-, katu- ja puistosuunnitelmat, joissa päätetään mm. pyöräväylän leveys ja päällyste, valaistus ym. yksityiskohdat.

Pääkaupunkiseudun kaupungit laativat tai tilaavat yksityisiltä konsulttitoimistoilta pyöräliikennettä koskevia suunnitelmia yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne-, katu- ja puistosuunnittelun sekä kunnossapidon suunnittelun yhteydessä. Pyöräliikennettä koskevia suunnitelmia tehdään usein myös raideliikennettä ja katualueiden korjauksia suunniteltaessa. Lisäksi tie- tai katualueella tehtävän työn yhteydessä tulee työmaan urakoitsijan aina laatia työmaan ohittavalle liikenteelle tilapäinen liikenteenohjaussuunnitelma.

Lisätietoa maankäytön suunnittelun tasoista:

Liikenteen ja maankäytön ohjaus ja suunnittelu toteutuu kolmella tasolla. 1) valtakunnallisella, 2) maakunnan, ja 3) kaupungin tasolla.

Sekä valtakunnallisella että paikallisella tasolla on sekä ohjaavia että toteuttavan tason tehtäviä.

Valtakunnallinen taso

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun ohjaus lähtee valtakunnallisella tasolla [hallitusohjelmasta](#). Hallitusohjelma kertoo, mihin suuntaan maata halutaan hallituskauden

aikana viedä. Tavoitteet ilmenevät lopulta lain tasolla, esimerkiksi [maankäyttö- ja rakennuslaissa](#), joka määrittelee alueiden suunnittelun valtakunnalliset toimintatavat. Laissa [liikennejärjestelmästä ja maanteistä](#) luodaan edellytykset sovittaa yhteen valtakunnallisen ja alueellisen tason liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet ja luodaan edellytykset kokonaisuuden toimivuudelle ja edelleen kehittämiselle. [Tieliikennelaissa](#) puolestaan säädetään liikennesäännöistä ja [kunnossapitolaissa](#) kaupungin ja muiden tienpitäjien velvollisuudesta huolehtia katujen kunnossapidosta. Myös [kuntalaki](#) on hyvä tuntee, sillä se luo edellytykset kaupungin asukkaiden itsehallinnon sekä osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien toteutumiselle kaupungin toiminnassa.

Ministeriöt toimivat valtakunnallisella tasolla. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) julkaisi vuonna 2018 [kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman](#). LVM:n alainen Väylävirasto julkaisi tämän jälkeen valtakunnallisesti sovellettavan [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen](#) (Väyläviraston ohjeita 18/2020). Ohje soveltuu parhaiten maanteiden suunnitteluun, mutta on käytettävissä myös kaupunkiseutujen pyöräliikennejärjestelyjen suunnittelussa ja niiden kommentoinnissa. Ohjeesta löytyy myös yhtenäinen laatumormisto pyöräväylille ja niiden suunnittelulle, jota voi hyödyntää myös omassa vaikuttamistyössä (ohjeen s. 231). Jos haluat vaikuttaa valtakunnallisella tasolla, liity esimerkiksi Pyöräliitto keskustelu -ryhmään Facebookissa <https://www.facebook.com/groups/618057351581840> tai [ole yhteydessä Pyöräliittoon](#).

Maakuntataso

Jos haluat vaikuttaa maakuntatasolla, seuraa MAL-sopimuksia sekä pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyötä Uudenmaan Liitossa sekä Uudenmaan ELY-keskuksen kunnossapitoa.

Maakuntatasolla on, kuten valtakunnallisellakin tasolla, sekä strategisia että operatiivisia suunnitelmia ja ohjeita. Uudellamaalla [Uudenmaan maakuntastrategia](#) asettaa pyöräilyä ja liikennesuunnittelua koskevat yleiset tavoitteet. Uudenmaan maakuntakaavasta ("Uusimaa-kaava 2050", [kartta](#), [merkinnät ja määräykset](#)) käy ilmi alueiden käytön suunnittelun suuntaviivat. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ([Länsi-Uusimaan](#) / [Itä-Uusimaan](#)) ovat maakunnan tasolla yksityiskohtaisia suunnitelmia liikenteen järjestämisestä, mukaan lukien jalankulun ja pyöräliikenteen. Uudenmaan Liitto jakaa myös hankerahoitusta (<https://uudenmaanliitto.fi/kehittaminen-ja-rahoitus/hankerahoitus/>) EU:n rahoitusohjelmien kautta.

Erityisesti pääkaupunkiseudulla esimerkiksi liikennepolitiikkaan ja liikkumisen mahdollistavaan katujen kunnossapitoon sekä talvikunnossapitoon liittyy myös valtiollista maakunnan tason toteuttavaa toimintaa. Esimerkiksi ELY-keskukset vastaavat valtion omistamilla tiealueilla kunnossapidosta ja talvikunnossapidosta. ELY-keskus tilaa maanteiden ja niihin liittyvien alueiden ja varusteiden hoidon urakoitsijoilta, jotka valitaan kilpailuttamalla. Urakat ovat yleensä viisi- tai seitsenvuotisia, laajoja palvelusopimuksia tietyllä maantieteellisellä alueella. Alueurakkaan sisältyy mm. teiden talvihoito, sorateiden, levähdys- ja P-alueiden, pysäkkien ja viheralueiden hoito, päällysteiden paikkaus, liikennemerkkien pystytys ja huolto, pientareiden niitto ja vesakonraivaus. Tähän paikalliseen toimintaan ei voi vaikuttaa kaupungin kautta, vaan vaikuttamalla ELY-keskuksen hankintaan ja urakoitsijan toimintaan ELY-keskuksen tilaajavastuun kautta. ELY-keskusten toiminta saattaa myös ylittää maakuntarajat (<https://www.ely-keskus.fi/ely-keskukset>).

ELY-keskusten vastuulla olevat tieosuudet sijoittuvat usein kaupunkien välisille raja-alueille tai suurten tieinfrastruktuurien kuten moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden välittömään läheisyyteen. Vastuutahon selvittäminen kannattaa aloittaa tarkastamalla sen kaupungin omasta karttapalvelusta, jonka alueelle tieosuus sijoittuu, onko kyseiselle tielle tai kadulle määritetty hoitoluokka tässä karttapalvelussa. Jos hoitoluokkaa ei ole määritetty, on todennäköistä, että kyseinen kohta ei ole kaupungin hoitovastuulla vaan ELY-keskus on vastuutaho. ELY-keskusten hoitoluokat voi tarkistaa Väyläviraston verkkosivulta (<https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/talvihoito>). Nykytilanteessa on kuitenkin yleistä, että kaupunkien ja ELY-keskusten hoitovastuissa on epäselvyyksiä, joka johtaa tienkäyttäjille epämieluisiin katkoksiin esimerkiksi talvikunnossapidossa.

ELY-keskusten hoitovastuulla olevien väylien talvikunnossapidosta ja kunnossapidosta palaute annetaan Palauteväylä-palvelun (<https://palautevayla.fi/aspa>) kautta.

Kaupungit

Pääkaupunkiseudun kaupungeissa suunnitelmien ja ohjeiden tarkkuuden taso vaihtelee, mutta jokaisessa kaupungissa valmistellaan ainakin seuraavat liikenteen ja maankäytön suunnittelun työkalut:

- Kaupungin strategia
- Yleiskaava ja mahdolliset osayleiskaavat
- Asemakaavat
- Liikennesuunnitelmia
- Katu-, tie-, puistosuunnitelmia

Lisäksi kaupungilla voi olla erillisiä liikenteen- tai pyöräliikenteen kehittämisohjelmia ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeita. Näistä löydät lisätietoa kaupunkien omista osioista.

MIHIN VOI JA KANNATTAA VAIKUTTA?

Tavoite on tehdä pääkaupunkiseudusta viihtyisämpi paikka elää ja mahdollistaa ympärivuotinen pyöräily mahdollisimman monille. Haluamme, että yhä useampi meistä lähtisi liikkumaan pyörällä ja ottaisi kaupunkitilan haltuun.

Yksittäisten kaavojen ja suunnitelmien seuraaminen on tärkeää! Vaikka yksittäinen suunnitelma tai kaava ei antaisi aihetta kommentin kirjoittamiseen, kannattaa suunnitelmia tutkia siitä näkökulmasta, noudattavatko ne suunnitteluohjeita ja sovittuja periaatteita. Myös suunnitelmien toteuttamisen seuranta on tärkeää, jotta tiedetään, toteutetaanko hanke suunnitelma mukaisesti. Valitettavasti ei ole epätavallista, että rakennusurakoissa pääkaupunkiseudulla urakoiden viimeistelytyöt venyvät tai jäävät kokonaan tekemättä sekä yksityisissä rakennusurakoissa että kuntien itse urakoimissa hankkeissa.

Vaikuta ajoissa

Katusuunnitelma on valitettavan myöhäinen vaihe pyrkiä vaikuttamaan. Vaikuttaminen kannattaa ajoittaa jo asemakaavavaiheeseen. Myös vaikuttamisen järjestys vaikuttaa.

Suunnitelmiin kannattaa yrittää vaikuttaa etukäteen. Kunnat pyrkivät, kukin omalla tavallaan, osallistamaan kuntalaisiaan, alueen yrityksiä ja kunnallisia päätöksentekijöitä heti suunnittelun alusta lähtien *asettamalla* suunnitelmia *vireille*. Kaikki suunnitelmat eivät silti tule vireille lainkaan. Osa vireille tulevista suunnitelmista päätetään *viranhaltijapäätöksinä* eli päätöksen tekee yksittäinen henkilö. Lisäksi laaditaan myös sellaisia suunnitelmia, jotka eivät tule vireille ennen päätöksentekoa viranhaltijapäätöksenä.

Vireille tulevaan suunnitelmaan voi vaikuttaa ennen suunnitelmasta päättämistä. Suunnitelmiin, jotka eivät tule vireille, kannattaa yrittää vaikuttaa sidosryhmien kautta ja nimen omaan vaikuttamalla tällaisten suunnitelmien *suunnitteluperiaatteisiin*, joista kunnat vaihtelevasti tuottavat *suunnitteluohjeita*. Tällainen suunnitteluohje on esimerkiksi Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohje (<https://pyoraliikenne.fi/>). Suunnitteluohjeen soveltaminen useisiin erillisiin suunnitelmiin vaikuttaa laajemmin kuin yksittäiseen suunnitelmaan vaikuttaminen.

Jos kunnalla ei ole omaa suunnitteluohjetta, kannattaa yrittää vaikuttaa siihen, että kunta ryhtyisi käyttämään Vöyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjetta. (https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf).

Kunta voi tuoda myös suunnitteluperiaatteet julkiseen vuorovaikutukseen. Esimerkiksi Helsingissä on tapahtunut niin, että alueen asemakaavan suunnitteluperiaatteet on avattu samanlaiselle *osallistumis- ja arviointimenettelylle* kuin varsinaiset asemakaavat. Toinen esimerkki suunnitteluperiaatteiden julkiseen arviointiin asettamisesta on arkkitehtuurikilpailut, joissa pyöräilyn ja pyörällä saavutettavuuden periaatteita kommentoimalla saattaa voida vaikuttaa lopullisen toteutuksen pyöräiltävyyteen ja pyörällä saavutettavuuteen.

Rahankäyttöön vaikuttaminen

Kunnan rahankäyttöön kannattaa yrittää vaikuttaa. Traficom *Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma* on vuosittainen valtionavustusohjelma, joka antaa kunnille kunnan omasta *hakemuksesta* rahaa pyöräilyn edistämiseen. Tämä on siis kunnan kannalta *lisärahoitusta* veroina kerätyn rahoituksen lisäksi. Traficom *rahoituksen ehtona* on Traficom *asettamien mallien ja laatutavoitteiden toteuttaminen* (esimerkiksi Traficom *Laadukas infra ja termistö - Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman 2020 hakijoiden tukimateriaali -ohje* <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Laadukas%20infra%20ja%20termist%C3%B6%20-ohje.pdf>) siinä kohteessa, johon kunta saa rahoitusta. Kannattaa siis kannustaa kuntaa hakemaan tätä valtionavustusta, koska avustuksella saadaan aikaan laadukasta pyöräily-ympäristöä.

Toinen kunnan omaan rahankäyttöön liittyvä tärkeä osa-alue on talvikunnossapito. Talvikunnossapidon määrärahojen määrä kunnan vuosittaisessa budjetissa ratkaisee, kuinka helppoa pyöräily Helsingissä, Espoossa, Vantaalla tai Kauniaisissa talvella on. Jos rahaa ei ole tarpeeksi, edes hyvin suunnitellun ja oikein hankitun talvikunnossapidon toteuttaminen ei käytännössä onnistu.

Rahankäyttöön vaikuttamiseksi pitää usein ensin löytää tietoa kunnan hankinnoille asetetuista ehdoista. Silloin, kun kunta hankkii esimerkiksi alueurakassa kunnossapitoa tietyille alueelle kunnassa, se voi sisältää monenlaista kunnossapitoa viheraluidenhoidosta ja rikkoutuneiden liikennemerkkien vaihtamisesta asfaltointiin ja talvikunnossapitoon. Koska kyse on julkisesta hankinnasta, siihen liittyy aina hankinta-asiakirjoja. Asiakirjat selventävät hankinnan kohteen tiedot sekä kysymyksiä hinnoittelusta ja muista tarjousehdoista, joita kunta käyttää vertailuperusteena monen eri yrityksen tai toimijan jättäessä hankintaan oman tarjouksensa. Kunta julkaisee hankintojen asiakirjat ja hankintailmoitukset julkisissa hankintakanavissa, koska julkiset hankinnat perustuvat Suomessa hankintalakiin (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2016/20161397>). Lisää hankintalain soveltamisesta Suomi.fi - portaalissa (<https://www.suomi.fi/yritykselle/liiketoiminnan-kehittaminen/markkinointi-ja-myynti/opas/myynti/julkiset-hankinnat>).

Hankinta-asiakirjoista mielenkiintoisia tiedonhankinnan kannalta ovat esimerkiksi varsinaisen hankinta ilmoituksen tai jälki-ilmoituksen liitteet kuten alueurakan tehtäväkortti tai jonkin kunnossapidon lajin tuotekortti, esimerkiksi talvikunnossapidon tuotekortti. Ne kertovat kuntien verkkosivuilla yleisesti julkaistuista laatuavoitekriteereistä poiketen paljon tarkemmin, mitä tehtäviä tulee tehdä ja miten tai millaisia materiaaleja käyttää tai kuinka paksu esimerkiksi väylän jääpolanne saa olla. Yritykset tarvitsevat tarkemmat tiedot voidakseen laskea kustannuksensa ja tehdä kunnalle tarjouksen. Kunnan laatuavoiteisiin vaikuttamista tehokkaampaa on vaikuttaa virkahenkilöiden hankintoja varten laatimiin tarkkoihin hankinnan kohteiden kuvauksiin, koska vain ne lopulta kertovat, millainen kuntalaisen kokemus tulee olemaan kaupunkitilan käyttäjänä.

Hankintaosaamisen puute tai hankinnan toimintatapojen virheet kunnassa näkyvät välittömästi huonoina hankintoina ja kaupunkitilan puutteiden hitaana korjaantumisena. Hankintatapa myös kertoo, onko kunnalla kyky parantaa toimintaansa: jos esimerkiksi talvikunnossapidon virheiden korjaaminen tulevalle talvikaudelle olisi edellyttänyt kilpailutuksen aloittamista jo edellisellä talvikaudella, tilanne ei tule korjautumaan tulevalla talvikaudella, vaan vasta sitä seuraavalla talvikaudella. Lisäksi kunnat ovat pilkkoneet kaikki hankintansa pieniksi palasiksi esimerkiksi alueellistamalla tai kohdentamalla hankinnan johonkin selkeärajaiseen toimintaan. Kilpailutukset ja hankinnat tapahtuvat pienissä palasissa ja toistensa suhteen riippumattomassa järjestyksessä sekä aikataulussa eikä tietyn ongelman korjaaminen tule onnistumaan siksi joka puolella samaan aikaan, koska hankinnan ehtoja ja sopimusta ei voida muuttaa lennosta sopimuskauden aikana.

Kunta voi kuitenkin myös hankinnalla ohjata omaa toimintaansa parempaan suuntaan valitsemalla sellaisia sopimuskriteerejä, jotka johtavat parempaan toimintaan tai asettamalla hankintahinnoittelun, sanktiot, laatuavoiteet ja muut ehdot sellaisiksi, että kunnan ulkoistamien tehtävien hoitajien joukkoon valikoituu myös sellaisia palveluntarjoajia, joilla on motivaatiota ja näkemystä tehdä työ paremmin. Tästä esimerkkinä Oulun kaupunki, joka muutti *pyöräilyn superhoitoluokan* väylien kunnossapidon alueurakasta reittiurakaksi, velvoitti urakoitsijan ja urakoitsijan henkilöstön ajamaan polkupyörällä itse kunnossa pitämillään väylillä, järjestämään yleisötapahtumia ja keräämään palautteen suoraan väylien käyttäjiltä ja vielä sitoutumalla maksamaan *laatuavoitteiden saavuttamisesta* palkkiota urakoitsijalle. Mikään näistä valinnoista ei edellyttänyt muutosta hankintalakiin.

Hankintaportaaleihin voi kuka tahansa luoda tilin saadakseen asiakirjat ja voidakseen esittää tarkentavia kysymyksiä kunnalle, koska hankintalain mukaan kunnan on vastattava kysymyksiin ja kaikkien kiinnostuneiden kysymysten vastaukset on annettava kaikille hankinta-asiakirjat hankkineille yritysten yhdenvertaisuuden toteuttamiseksi. Asiakirjojen lataaminen portaalista ei velvoita osallistumaan mihinkään. Hankintaportaaleja on Suomessa useita, esimerkiksi Hilma (<https://www.hankintailmoitukset.fi/>) ja Cloudia Tarjouspalvelu (<https://tarjouspalvelu.fi/Default/Index>). Hankintojen seuraamisen voi jopa automatisoida hankintapalvelussa. Kunnan hankintaosaamiseen vaikuttaminen on siis tärkeää.

Työmaiden ja tapahtumien liikennejärjestelyihin vaikuttaminen

Kunnan viranomaiset määrittelevät lupien ja lupiin liittyvien suunnitelmien avulla yleisötapahtumien ja katutyömaiden vaikutuksia jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuteen. Siksi yleisötapahtumien järjestäjän ja katutyömaan urakoitsijan työmaalle määräämän valvojan lisäksi myös kunnan tarkastajat ovat hyviä sidosryhmiä tapahtumiin ja katutyömaihin vaikuttamiseen. Tapahtumille ja katutyömaille saattaa kunnan koosta riippuen olla eri tarkastajat. Tarkastajalla saattaa myös olla tietty maantieteellinen alue, jolla tarkastaja toimii.

Kaikissa pääkaupunkiseudun kunnissa työmaat ja tapahtumat suunnitellaan aina yksittäin erillisinä kaikista muista alueen toiminnoista, tapahtumista ja työmaista. Siksi ei ole epätavallista, että erilaisten yleisötapahtumien tai katutyömaiden yhtäaikaisuus johtaa pyöräilyn kannalta huonoon lopputulokseen. Tällöin ongelman ratkaisemisessa kannattaa vaikuttaa kunnan tarkastajiin, koska tarkastajat voivat yrittää muuttaa usean tapahtuman tai työmaan käytäntöjä kokonaisuuden kannalta parempaan suuntaan. Hepo on menestyksekkäästi tehnyt työmaakatselmuksia yhdessä urakoitsijoiden ja kunnan tarkastajien kanssa ja auttanut pyöräilyn kiertoreittien suunnittelussa työmaakatselmusten yhteydessä ottamalla yhteyttä tarkastajaan ja työmaista vastaavaan ongelmien ratkaisemiseksi.

Yleisötapahtumien osalta voi vaikuttaa toisaalta lupaviranomaisen osaamisen ja tietämyksen lisäämisen kautta mutta tavallisempaa on, että sen lisäksi pitää vaikuttaa myös kasvattamalla tapahtumajärjestäjän osaamista ja tietämystä olemalla suoraan yhteydessä järjestäjään.

Yleisötapahtumat vaikuttavat usein alueen tavanomaiseen jalankulkuun tai pyöräliikenteeseen. Tapahtumajärjestäjien liikenteenohjauksen ammattitaidon määrä vaihtelee. Tapahtumajärjestäjä tekee suunnitelman tilapäisestä liikenteenohjauksesta, jonka pohjalta osaava kaupungin tarkastaja edellyttää ohjeiden mukaisen kiertotien ja sen opastuksen rakentamisen. Myös tapahtuman verkkosivut ja muu tapahtumaviestintä voi antaa tietoa tapahtuman vaikutuksista liikenteelle.

Tapahtuman järjestäjän vastuulla on huolehtia tilapäisten liikenteenohjausjärjestelyjen toteuttamisesta kuten kiertoreiteistä ja liikenteenohjauksesta. Kunta ei siis varmista, että yleisötapahtuma on arvioinut oikein vaikutukset tapahtuma-alueen normaalien reittien käyttöön tai, että kiertoreitit ja liikennejärjestelyt on tehty laadukkaasti, turvallisesti, ennustettavasti ja pyörällä liikkumista sujuvoittavasti. Olisi tärkeää myös, että yleisötapahtumiin voisi saapua pyörällä ja, että tapahtuma olisi järjestänyt tätä varten myös

tarvittavan pyöräpysäköinnin. Tapahtumien tilapäisistä rakennelmista ja aidoista ja kiertoteiden rakentamisen velvollisuudesta säädetään myös kunkin kunnan omassa rakennusjärjestyksessä ja rakennusjärjestyksessä määrätään myös siitä, millaisiin rakennelmiin tapahtumajärjestäjän tulee hakea lupa ja esittää suunnitelma kaupungille. Rakennusjärjestyksessä voi olla helpotuksia luvanvaraisuuteen esimerkiksi tapahtumien järjestämisen helpottamiseksi.

Yleiskaavat ja MAL-sopimukset

Yleiskaavoja sekä Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksia kannattaa seurata, koska niissä otetaan toisinaan kantaa ylikunnallisiin pyöräliikenteen tavoiteverkkoihin ja baanaverkkoihin sekä raideliikennehankkeisiin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa (<https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>).

Vaikka tilavaraukseen otetaan kantaa tavallisemmin vasta asemakaavavaiheessa, MAL-sopimukset ja yleiskaavat antavat tietoa tulevista vaikuttamisen mahdollisuuksista. Ylikunnallisia raideliikennehankkeita käytetään myös pyöräliikenteen tavoiteverkkojen ja erityisesti baanaverkon kehittämiseen. Lisäksi niiden yhteydessä on mahdollisuus vaikuttaa kustannustehokkaasti pyöräilyn reittien ja laatukäytävien saamaan tilaan esimerkiksi siten, että radan alittavalle alikulkutunnelille on varattu riittävän leveä tila laadukkaan kävely- ja pyöräliikenteen rakentamiseksi ja että se on suunniteltu talvikunnossapidon kaluston vaatimuksen huomioon ottaen. Pääkaupunkiseutua koskee Helsingin seudun sopimus (<https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>). MAL -sopimuksen piiriin liittyy myös kaupunkien aikeet rakentaa tai täydennysrakentaa kaupungin alueella olevia asutuskeskittymiä, joissa ihmiset elävät ja liikkuvat tulevaisuudessa. MAL -sopimuksia ei tuoda julkiseen vuorovaikutukseen ja vaikuttaminen niihin onnistuu niiden kaupungin poliitikkojen kautta, jotka pääsevät osallistumaan MAL-sopimuksen neuvotteluihin ja ohjaavat kaupungin virkahenkilöitä.

Yleiskaavassa on kaavan yleismääräykset -osassa mahdollisuus määrätä pyöräilyreitistön laadusta. Tähän kannattaa vaikuttaa, koska laadulla tarkoitetaan pyöräväylän leveyttä sekä muita laatukäytävälle asetettuja vaatimuksia, joita on määritelty esimerkiksi Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa. Yleiskaava ohjaa asemakaavaa ja yleiskaavan yleismääräysten avulla voidaan asemakaavaan varata laadukkaan pyöräilyväylän edellyttämä tila.

Lakimuutosten käytännön vaikutusten seuranta

Kaupungit toteuttavat liikennesuunnittelussa kansallisen tason lainsäädäntöä, kuten Tieliikennelakia (<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikennelaki2020>). Kaupungin reagointi lainsäädännön muutoksiin ja muutosten toteuttamisen seuranta on tärkeää vaikuttamista, koska liikenneympäristön ennakoimattomuus ja epäselvyys ja huono kunto aiheuttaa vaaratilanteita pyörällä liikkuville.

Kun lainsäädäntö muuttuu, kaupungit saattavat tehdä kokeiluja, joilla testataan lainsäädännön mahdollistamia keinoja paremman liikenteen tai paremman kaupungin luomiseksi tai olemassa olevien käytännön ongelmien ratkaisemiseksi. Kokeilu on kaupungin

tapa tehdä muutosta. Jos kokeilu onnistuu, on paremmat mahdollisuudet saada kokeillusta käytännöstä tai ratkaisusta pysyvä suunnitteluperiaate, toimintatapa tai -ohje kaupungille. Esimerkiksi uuden tieliikennelain voimaantulon myötä vuonna 2022 Tampereen kaupunki kokeili pyöräilyn sallimista yksisuuntaisilla kaduilla kaupungin keskustan alueella valituilla teillä. Kokeilun tulokset olivat mitattavia, ratkaisivat käytännön ongelman ja antoivat tietoa päätöksenteon perustaksi. Siksi kokeilu saattaa olla keino saada suurempi muutos aikaan vähemmällä muutosvastarinnalla. Kokeilut eivät ole normaalin osallistamisen piirissä, mutta kaupungit ovat toisinaan kiinnostuneita käyttäjäkokemuksen keräämisestä kokeilun eri vaiheissa. Siksi kokeiluja kannattaa kommentoida ja palautetta antaa.

YLEISTÄ SUUNNITELMIEN KOMMENTOINNISTA

Kirjoita vain oleellinen. Älä jaarittele. Kokoa usein toistuvat korjaukset yhteen. Ihan kaikista pikkujutuista ei kannata huomauttaa, varsinkaan luonnosvaiheessa. Lopputulokseen tuskin vaikuttaa, jos pyörätie on suunnitelmaluonnoksessa väärällä värillä. Pysy tärkeimmissä asioissa.

Ajattelee lukijaa. Ole ymmärrettävä. Tarkista, että olet selvästi määritellyt, mistä suunnitelman kohdasta ja ajosuunnasta puhut. Kuvat helpottavat viestin ymmärtämistä huomattavasti. Suunnitelma-pdf:stä saa tehtyä kuvan helposti ottamalla tietokoneen ruudulta kuvankaappauksen. Nuolia voi piirrellä esimerkiksi [Inkscape](#)lla tai Macin Preview'llä.

Viittaa mahdollisuuksien mukaan kaupungin omiin strategioihin ja suunnitteluohjeisiin, tutkimuksiin yms. Tarkempia kaupunkikohtaisia ohjeita niiden löytämiseksi on kappaleessa "Mistä löytää vaikuttamisen kohteet ja tietoa?".

Ole rohkea, mutta realistinen. Joskus suunnittelija joutuu valitsemaan huonoista vaihtoehdoista vähiten huonoimman. Esitä kritiikin yhteydessä aina ratkaisuehdotus. Esimerkiksi, mistä voisi ottaa tilan pyörätien leventämiseksi.

Suunnittelijatkin ovat ihmisiä. Anna aina positiivista palautetta silloin, kun siihen on aihetta.

ASEMAKAAVOJEN KOMMENTOINTI

Käy läpi kaavoituskatsaukset

- Etsi asemakaavat, jotka sijoittuvat ratikan, metron tai junaradan vaikutusalueelle ja jotka koskevat kaupunkikeskustan uudelleensuunnittelua tai täydentämistä tai muuttamista asukasmäärän ja neliötehokkuuden kasvattamiseksi.
- Etsi asemakaavat, jotka sijoittuvat pyöräilyn baanaverkon tai paikallisesti merkittävän uuden tai täydennettävän asuinalueen läpiajoalueen ympärille.
- Etsi asemakaavat, joiden muutokset liittyvät kansallisen raideverkon rakentamiseen
- Etsi asemakaavat, jotka liittyvät suurten tapahtumien järjestämiseen tarkoitettujen tapahtumakeskusten rakentamiseen
- Etsi kunkin asemakaava-alueen reunaan suoraan liittyvät voimassa olevat katusuunnitelmat.

- Etsi pyöräilyn baanaverkon suunnitelmat, jotka syöttävät pyöräilyä asemakaava-alueelle

Kultakin asemakaava-alueelta, etsi

- tarkat paikat, joissa huoltoliikenne ja pyöräily kohtaavat.
- tarkat paikat, joilla yleisötapahtumat ja alueen kautta kulkeva pyöräily kohtaavat
- tarkat paikat, joissa bussi- tai ratikkapysäkki ja pyöräilyn väylä kohtaavat
- tarkat paikat liikkumisen pullonkauloille - pullonkaula on paikka, jossa esimerkiksi hissin rikkoutuminen tarkoittaa liikuntarajoitteiselle tai lapselle yli 400 m lisämatkaa esteen kiertämiseksi
- kauppa-asioinnin ja julkisten asiointipisteiden - muiden kuin matkakeskusten - pyöräpysäköinnin tarkka paikka
- matkakeskusten pyöräpysäköinnin tarkka paikka
- pyöräpysäköinnin sisäänajon tarkka sijainti
- tarkat paikat, joissa pyöräliikenteen paikalliset reitit ja pyöräpysäköinnin sisäänajon sijainnit kohtaavat
- tarkat ruuhkautumisen pullonkaulapaikat, joissa jalankulun ja / tai pyöräilyn sujuvuuteen vaikuttaa kyseisten kulkumuotojen ruuhkautuminen
- tarkat paikat, joissa tulee ja voi noudattaa kunnan omaa suunnitteluohjeistoa ja että suunnitteluohjeiston oikeaan osaan viitataan viitesuunnitelmassa tai suunnitteluvarauksen perusteissa
- tarkat paikat alueen asukkaiden luontaisille liikkumisreiteille
- tarkat paikat, joissa olemassa olevat katusuunnitelmat on huomioitu viitesuunnitelmassa
- tarkat paikat, joissa Baanaverkolta liitytään pyörällä suunnittelualueen palveluihin ja analysoi, että toimiiko liittyminen pyöräilijän kannalta turvallisesti tai loogisesti tai helpokäyttöisesti
- Mittaa, että Baana-tasoiselle pyöräväylälle on jätetty asemakaavassa laatukäytävän kriteerit täyttävä tila maastoon, tunneleihin ja silloille
- Mittaa että yksisuuntaiselle pyörätielle on jätetty kadun molemmin puolin riittävä tila
- Tarkista koulujen osalta, että koulujen yhteyteen on asemakaavaan merkitty riittävästi koulun suunniteltuun oppilasmäärään nähden pyöräpysäköintipaikkoja ja että koulun pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat koulun välittömässä läheisyydessä
- Tarkista, onko koulun välitön ympäristö rauhoitettu yksityisautoilusta ja pyri vaikuttamaan siihen, että saattoliikenne ohjataan jäämään etäämmälle koululta. Julkinen liikenne kuten raitiotie ja bussiliikenne koulun läheisyydessä on ok.
- Tarkista, onko koulun välittömässä läheisyydessä tai koulun sijoituspaikkaan suoraan liittyen viherkäytäviä tai puistoalueita asemakaava-alueen viereisille vanhoille tai uusille asuinalueille. Pyri vaikuttamaan siihen, että yksityisautoilulle varattu väylä ei leikkaa koulun ja viherkäytävän/puiston yhteyttä. Julkinen liikenne kuten raitiotie ja bussiliikenne koulun läheisyydessä on ok. Viherkäytävät ja puistot ovat helpoilta ja turvallisilta tuntuja ympäristöjä, joissa lapset ja aikuiset kokevat pyöräilyn luontevaksi ja se kannustaa pyöräilemään kouluun.

Kirkasta tavoite

Muodosta hissipuheen ydin eli kirkasta tavoite sillä kaikki yksittäiset suunnitteluongelmat eivät muodosta kirkasta tavoitetta. Tyyliin "EI 200 metrin kauppakassimaratonille" ja "EI esteitä toimivaksi todetulle totutulle reitille!". "KYLLÄ Pohjois-Baanalta Ogeliin kauppaan!". *Jos tavoitteita on kovin monia, kampanja saattaa hajota, koska osatavoitteita pyritään sovitteluun. Yksittäisiä korjaustoimia voi sitten tuoda esiin käytännön toimenpiteinä.*

Löydä tukea, varmista osallisuus ja vaikuta joka tilaisuudessa

- **Pyri pääsemään Osalliseksi** kaavoitusprosessiin. Etsi perusteet, joilla pääsee Osallisten joukkoon ja sovitaan tästä aluearkkitehdin kanssa. *Peruste: Baanaverkko ja pyöräpysäköinti sekä Hepon tavoitteet ja toiminta pääkaupunkiseudulla.*
- **Jos ollaan kaavoituksen Aloitus -vaiheessa**, tehdään muistutus osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja viitesuunnitelmasta.
- **Jos kunta järjestää asukastilaisuuden tai Kerro kantasi - tilaisuuden**, pyritään aktiivisesti saamaan puheenvuoro ja keskustelemaan suoraan osoittamalla tietyt avainpuutteet ja niiden yhteys alueen käyttäjien tarpeisiin (*hissipuhe*)
- **Jos kunta järjestää kaavoituskävelyn tai asukastilaisuuden**, pyritään aktiivisesti tapaamaan suunnittelua tehnyt yksityinen *arkkitehtitoimisto* tilaisuudessa ja keskustelemaan suoraan *osoittamalla* tietyt *avainpuutteet* ja niiden yhteys alueen käyttäjien tarpeisiin (*hissipuhe*)
- **Jos kaupunkisuunnittelu/kaupunkiympäristölautakunta on tekemässä päätöstä suunnitteluvarauksesta**, pitää saada korjattua suunnitteluvarauksen ehdot vaikuttamalla suoraan lautakunnan jäseniin ja keskustelemalla suoraan osoittamalla tietyt avainpuutteet ja niiden yhteys alueen käyttäjien tarpeisiin (*hissipuhe, hissipuhe Twitterissä, hissipuhe Instagramissa, hissipuhe Mastodonissa, Hissipuhe alueen Facebook - ryhmässä*)
- **Jos kaupunkisuunnittelu/kaupunkiympäristölautakunta päättää kaavasta suoraan**, tehdään kaavaehdotuksesta muistutus ennen kaavasta päättämistä. Lisäksi ennen lautakunnan kokousta pyritään vaikuttamaan suoraan lautakunnan jäseniin tuomalla esiin avainpuutteet ja niiden yhteys alueen käyttäjien tarpeisiin (*hissipuhe, hissipuhe Twitterissä*)
- **Jos kaupunkisuunnittelu/kaupunkiympäristölautakunta valmistelee asemakaavan sen viemiseksi valtuustoon**, tehdään kaavaehdotuksesta muistutus ennen kaavasta päättämistä. Valtuuston kokouksen alla pyritään keskustelemaan suoraan valittujen valtuutettujen kanssa osoittamalla tietyt avainpuutteet ja niiden yhteys alueen käyttäjien tarpeisiin (*hissipuhe, hissipuhe Twitterissä*)
- **Jos asemakaavasta tehty valitus on voittanut hallinto-oikeudessa**, käydään hallinto-oikeuden perusteet läpi ja poimitaan perusteista ne, jotka tulee kääntää uudessa asemakaavassa pyöräilyn edistämisen puolelle noudattamalla hallinto-oikeuden näkemystä.
- Etsi kunkin kaava-alueen muut kansalaisjärjestöt ja kannusta heitä mukaan vaikuttamaan.

LIIKENNESUUNNITELMIEN JA KATUSUUNNITELMIEN KOMMENTOINTI

Yleistä

Lue suunnitelmakarttojen liitteenä oleva selostus. Suunnitelmasta ei välttämättä saa kokonaiskuvaa alueesta, joten avaa karttasovellus ja zoomaa kauemmas.

Ota huomioon alueen muut tulevat muutokset. Paikallistuntemus on tärkeää. Jos et tunne aluetta, ota kaveriksi joku, joka tuntee. Liikennesuunnitelmasta eivät käy ilmi esimerkiksi mäet ja näkemät. Aluetta tuntevat tietävät, mistä mihin pyöräilijät yleensä kulkevat, sekä mitkä ovat nykyisen järjestelyn ongelmat ja mitä niille pitäisi tehdä.

Katso ensin isoja linjoja. Jos koko suunnitelman lähtöasetelma on pielessä, on turha näperrellä yksityiskohtien kanssa. Älä purematta niele annettuja lähtöoletuksia. Ajokaistoja ei välttämättä tarvita kolmea per suunta, pysäköintipaikkoja ei välttämättä tarvita joka paikkaan, autoliikenteen läpiajoa ei välttämättä tarvita joka kadulle. Uskalla kyseenalaistaa ja visioida.

Tarkista, mitkä ovat pyöräilyn pääsuunnat, ja ovatko ne sujuvat. Jos suunnitelmassa kulkee pyöräliikenteen pääreitti, mieti, onko se oikeassa paikassa. Tarkista, että pyörällä pääsee kaikista olennaisista suunnista kaikkiin oleellisiin suuntiin. Jokaiselta tonttikadulta ei tarvitse päästä pääverkkoon lyhintä mahdollista reittiä.

PYÖRÄLIIKENTEEN JA AUTOLIIKENTEEN EROTTELU

Mieti, onko valittu pyöräväyläratkaisu sopiva tähän kyseiseen kohtaan: kaksisuuntainen pyörätie, yksisuuntaiset pyörätiet, pyöräkaistat, pyöräkatu vai sekaliikenne. Yleensä kaupunkimaiselle alueelle sopii yksisuuntainen ratkaisu. Kaksisuuntainen pyörätie voi sopia esimerkiksi puistoon tai radanvarteen.

Jos kommentoit Helsingin katusuunnitelmaa, katso pyöräliikenteen suunnitteluohjeen kohta [pyöräliikennejärjestelyn valitseminen](https://pyoraliikenne.fi/verkkotason-suunnitteluperiaatteet/#pyoraliikennejarjestelyn-valitseminen) (<https://pyoraliikenne.fi/verkkotason-suunnitteluperiaatteet/#pyoraliikennejarjestelyn-valitseminen>). Vantaalla, Espoolla ja Kauniaisilla ei ole omaa pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. Jos kommentoit katusuunnitelmaa näille kaupungeille, käytä joko Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjetta tai Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu (https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf)

Pyöräilyä ei aina tarvitse sopeuttaa autoiluun tekemällä erillisiä pyöräteitä, vaan myös autoilu voidaan sopeuttaa pyöräilyyn esimerkiksi madaltamalla nopeusrajoitusta tai väylää kaventamalla.

Pääsääntöisesti:

- Hiljainen katu: sekaliikenne tai pyöräkatu

- Hiljainen yksisuuntainen katu: Yksisuuntainen liikenne autoille, kaksisuuntainen pyörille
- Kohtalaisesti autoliikennettä mutta alhaiset nopeudet: pyöräkaistat
- Paljon autoliikennettä ja/tai korkeat nopeudet: yksisuuntaiset pyörätiet
- Puisto, radanvarsi tms: kaksisuuntainen pyörätie

PYÖRÄLIIKENTEEEN JA JALANKULUN EROTTELU

Pyöräliikenne ja jalankulku ovat hyvin erilaiset kulkumuodot ja niillä on erilaiset tarpeet. Ota selvää, onko väylä tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkuun, pyöräliikenteeseen vai ulkoiluun. Ulkoilu ja liikenne eivät sovellu samalle väylälle. Liikenteelle tarkoitettu pyörätie ei saisi olla yhdistetty väylä.

Pyöräliikenne ja jalankulku on yleensä syytä erotella toisistaan, jos jompaakumpaa liikennemuotoa on kohtuullisesti. Jos jalankulkua on hyvin vähän, eikä erillinen jalkakäytävä ole siten tarkoituksenmukainen, perinteinen suomalainen ratkaisu on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Oikea ratkaisu olisi kuitenkin pelkkä pyörätie. Pyörätiellä saa myös kävellä, mutta se tapahtuu pyöräilyn ehdoilla. Tämä on yleinen ratkaisu Hollannissa. Yhdistetyllä väylällä pyöräily tapahtuu jalankulun ehdoilla. Jalankulun ja pyöräilyn yhdistäminen samalle väylälle vähentää pyöräilyn energiatehokkuutta, sujuvuutta ja mukavuutta, ja yhdistetty väylä soveltuu siksi huonosti liikenneväyläksi. Yhdistettyjä väyliä ei kannata rakentaa, jos on tavoitteena lisätä pyöräilyn määrää.

Baanan tai laatukäytävän ei pitäisi koskaan olla yhdistetty väylä, koska baanoilla pyöräily tulee priorisoida tärkeimmäksi.

Erotelluissa väylissä kiinnitä huomio tilanjakoon ja liikennemääriin. Kaksisuuntainen pyöräliikenne vie enemmän tilaa kuin jalankulku. Jos pyöräilijöitä on paljon ja jalankulkijoita vähän, ei ole järkeä vetää erotteluviivaa väylän keskelle.

- Ulkoiluväylät: yhdistetty
- Liikenneväylät: erottelu / vain pyörätie
 - Baanat: aina erottelu / vain pyörätie
 - Pyöräilijöitä ja jalankulkijoita on hyvin vähän: yhdistetty

PYÖRÄVÄYLIEN YKSITYISKOHDAT

Suunnitelman tarkkuustasosta riippuen tarkista pyöräväylien yksityiskohdat:

- Ajolinjojen loogisuus ja sujuvuus
- Kaarresäteet (huomioi mäkisyys, väylän leveys ja tavarapyörät)
- Leveydet (pyörän maksimileveys 1,25m)
- Vapaa tila pyörätien ympärillä (huomioi pyörän huojunta ja kallistus etenkin mutkissa)
- Erottelu jalankulusta ja pysäkeistä
 - Kaiteet vilkkaasti liikennöityjen pysäkkien ympärillä
 - Tasoerottelu (kolmitaso) pääreiteillä
- Reunakivet
- Pintamateriaali

- Oltava tasainen, saumaton, kova ja luistamaton (asfaltti)
 - Kivituhka, luonnonkivi, betonikivi yms. ei sovellu pyöräilyn liikenneväylälle
- Näkemät
- Ratikkakiskojen ylitykset
- Baanakriteerit

AJORATA

- Tukevatko kaistojen leveydet, määrät ja ajolinjat turvallisuutta ja nopeusrajoitusta
- Kuka väistää
 - Tukeeko järjestely väistämisvelvollisuutta
 - Tarvitaanko korotettu pyörätien jatke
 - Joutuuko kääntyvä autoilija todella kääntymään
- Pysäköidyt autot
 - Riittävä ovenavaustila
 - Näkemät risteyksissä

JALANKULKU

Selvitä, onko jalankulkuliikenne vilkasta vai vähäistä. Mieti mistä kulkevat jalankulkijoiden pääsuunnat sekä luontevimmat reitit risteyksissä ja pysäkiltä toiselle siirryttäessä.

- Onko jalankulkijoille riittävästi tilaa
- Onko jalankulkijoille tehty luonteva reitti risteuksen yli vai ohjataanko heidät kävelemään pyörätiellä
- Ylijatkettu jalkakäytävä
 - Jalkakäytävän ja vähäliikenteisen tonttikadun risteyksessä jatkettu jalkakäytävä voi olla perusteltu
- Suojatiet pyöriteiden yli
 - Tarvitaanko todella suojatie pyörätien yli vai voidaanko se jättää pois. Pyörätien yli pääsee helposti ilman suojatietäkin. Hollannissa ei yleensä merkitä suojateita pyöriteiden yli.

LYHYT VAIKUTTAMISSANASTO

Maakuntakaava

Maakuntakaava on maankäytön ja rakentamisen suunnittelun väline maakuntatasolla (esim. Uusimaa). Siinä osoitetaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävä maankäyttö, esimerkiksi teollisuusalueet sekä vähittäiskaupan suuryksiköt ("Prisma ja K-Citymarket").

Maakuntakaava laaditaan tyypillisesti niin ylätasolle, ettei sen kautta pääse laajasti vaikuttamaan pyöräliikenteeseen.

Yleiskaava

Yleiskaava on kaupungin tai kunnan oma suunnitelma kaupungin alueiden käytöstä. Jokaisella kunnalla tulee olla yleiskaava.

Yleiskaava ja varsinkin osayleiskaavat saatetaan laatia niin tarkoiksi, että niihin on mielekästä pyrkiä vaikuttamaan pyöräilyn suurten linjojen edistämiseksi kaupungissa.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa

(<https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>) liikenteen ja asumisen kehittämisestä sekä valtion ja kaupunkien rahanjaosta. MAL-sopimukset ovat valtion tehokkain tapa tehdä kaupunkikehitystä ja kaupunkipolitiikkaa suurten liikennratkaisujen kautta. Suuret ratkaisut vaikuttavat tavallisesti myös siihen, mihin asunnot rakennetaan eli missä ihmiset liikkuvat tulevaisuudessa kävellen ja pyörällä.

Asemakaava

Asemakaava on yleiskaavaa tarkempi suunnitelma. Kun yleiskaava kattaa koko kaupungin, asemakaava kattaa vain jonkin osan kaupungista (esim. Tapiolan kulttuurialueen asemakaava). Asemakaava ei ole olemassa vain rakennusten sijoittamisen suunnittelua varten vaan siinä otetaan kantaa myös liikkumiseen, pysäköintiin ja saavutettavuuteen sekä yleiseen loogiseen toimivuuteen.

Asemakaava on tarkkuutensa vuoksi tarpeellinen suunnittelun vaihe pyöräilyn edellytysten edistämiseksi. Suunnitelmien kommentoijan kannattaa kiinnittää huomiota alueen sisäisen pyöräliikenteen ja pyöräpysäköinnin järjestelyihin tai niiden puuttumiseen.

Nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellytä kaikkien liikennemuotojen huomioivan liikenneverkkosuunnitelman tekemistä ja asemakaavassa edellytetään määrittelemään tontille ajo vain autoliikenteelle. Vaikka jokin laki ei nimenomaisesti edellytä asian sisällyttämistä suunnittelutyöhön, olisi erittäin tarpeellista, että kaikkien liikennemuotojen, mukaan lukien pyöräliikenteen tontille ajo, suunniteltaisiin osaksi asemakaavaa. Jos kunnalla on kulkumuotojen priorisointia ohjaavia sääntöjä tai päätöksiä, pitäisi niiden ohjata huomioimaan nämä kulkumuodot ja niiden pysäköintijärjestelyt juuri asemakaavassa.

Koska asemakaavassa ei edellytetä kaikkien liikennemuotojen väylien huomioimista on vaarana, että pyöräliikenteen sisältävä liikenneverkkosuunnittelu ja asemakaavatyö eriytyvät sisällöllisesti toisistaan.

Liikennesuunnitelma

Liikennesuunnittelua tehdään lähes kaikilla suunnittelun tasoilla. Pyöräliikenteeseen liittyvää liikennesuunnittelua tehdään erityisesti asemakaavoituksen yhteydessä.

Liikennesuunnitelmassa esitetään katusuunnitelmaa yleisemmällä tasolla liikennratkaisuiden periaatteet, kuten montako kaistaa kadulla on, tehdäänkö pyöräliikenteelle yksi- vai kaksisuuntaiset järjestelyt, onko risteyksessä liikennevalot, liikenneympyrä vai eritasoratkaisu.

Katusuunnitelma, puistosuunnitelma

Katusuunnitelmassa esitetään katualueen käyttö eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan. Katusuunnitelmasta käy myös ilmi mm. kadun liikennejärjestelyperiaatteet, kuivatus ja sadevesien johtaminen, kadun korkeusasema ja päällystemateriaali sekä tarvittaessa istutukset ja pysyväisluonteiset rakennelmat ja laitteet.

Puistosuunnitelma on vastaavanlainen ja -tarkkuuksinen suunnitelma kuin katusuunnitelma, mutta puistoalueella.

Katusuunnitelmassa voi pyrkiä vaikuttamaan mm. valittuihin pintamateriaaleihin sekä pyöräväylän leveyteen. Pääsääntöisesti kannattaa kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan yleisemmällä tasolla kuin katu- tai puistosuunnitelmassa.

Kadun rakennussuunnitelma

Kadun rakennussuunnitelma on katusuunnitelmaa yksityiskohtaisempi suunnitelma kadun rakentamisesta. Tämä suunnitelma on tarkoitettu lähinnä kadun rakentajien käyttöön, eikä siihen liity vuorovaikuttamismahdollisuutta. Kadun rakennussuunnitelma hyväksytään viranhaltijapäätöksenä. Kadun rakennussuunnitelmaan kuuluu asemapiirustus, pituusleikkaus, tyyppipoikkileikkaus, rakennepoikkileikkaus, tasauspiirustus/ mittapiirustus, paalukohtaiset poikkileikkaukset, johtosiirto- / purkupiirustus (purettavat, siirrettävät ja suojattavat rakenteet), katu ympäristöpiirustus, Helsingin Seudun Ympäristön (HSY) työkirjapiirustus sekä muut rakenne- ja detaljipiirustukset. Asemapiirustus, pituusleikkaus, tyyppipoikkileikkaus, rakennepoikkileikkaus ja paalukohtaiset poikkileikkaukset laaditaan yleensä jokaisen kadun yhteydessä. Esimerkkinä tässä Vantaan kaupungin ohje Katusuunnitelman ja kadun rakentamissuunnitelman sisältö (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/katusuunnitelman_ja_kadun_rakentamissuunnitelmien_sisalto.pdf).

Tiesuunnitelma

Tiesuunnitelma on suunnitelma maantien rakentamisesta tai kunnossapitotyöstä. Maanteiden suunnittelusta ja rakentamisesta vastaa valtio (Väylävirasto ja ELY-keskukset) erotukseksi kaduista ja kunnan teistä, joiden rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaa kunta. Pääkaupunkiseudulla esimerkiksi Itäväylä, Kehä I ja moottoritiet kuten Länsiväylä ovat maanteitä. Maanteiden varsilla olevista jalankulku- ja pyöräväylistä tehdään tiesuunnitelma.

Kuulutukset Uudellamaalla laadittavista tiesuunnitelmista löydät [täältä](#). Käytännössä tiesuunnitelmien kautta vaikuttaminen pyöräilyn edellytyksiin pääkaupunkiseudulla tulee kuitenkin kyseeseen vain harvoin.

Liikenteen ohjaussuunnitelma

Liikenteen ohjaussuunnitelma osoittaa, miten liikenne järjestetään, eli käytännössä mitä liikennemerkkejä käytetään ja mihin ne sijoitetaan ([esimerkki](#)). Liikenteenohjaussuunnitelma tehdään kaikkialle, missä on liikennettä. Tilapäinen liikenteenohjaussuunnitelma tehdään osoittamaan liikennejärjestelyt tie- tai katutöiden aikana. Suunnitelma on tehtävä aina, kun tietöitä tehdään, riippumatta siitä, onko kyse kaupungin kaduista vai valtion maanteistä.

Ainakin Helsingissä liikenteenohjaussuunnitelmat tehdään viranhaltijapäätöksellä, jolloin niihin ei voi ennakolta vaikuttaa kunnan osallistamistoiminnan kautta ja jolloin niihin voi jäädä puutteita (ks. esimerkiksi [Hepon kommentti Hämeentien liikenteenohjaussuunnitelmasta](#)).

Viranhaltijapäätös

Viranhaltijapäätös tarkoittaa päätöstä, jonka tekee yksittäinen virkahenkilö, ja johon ei voi, ainakaan tyypillisesti, ennakolta vaikuttaa. Viranhaltijapäätökseen voi kuitenkin hakea muutosta siltä toimielimeltä, jonka alaisuudessa virkahenkilö toimii, eli esimerkiksi Helsingissä kaupunkiympäristölautakunnalta.

Allianssimalli suuressa rakennushankkeessa

Allianssimalli on rakennushankkeen eri osapuolten tiiviiseen yhteistyöhön perustuva toteutusmuoto, jossa rakentamisen keskeiset osapuolet eli tilaaja, rakennuttajakonsultti, suunnittelijat ja urakoitsija muodostavat yhteisen organisaation ja vastaavat yhdessä projektin suunnittelusta ja toteutuksesta. Allianssin osapuolina voivat olla urakoitsijat, arkkitehdit, rakennesuunnittelijat, talotekniset suunnittelijat, rakennuttajakonsultit ja tilaajat, kuten kunnat ja kaupungit. Tässä esimerkiksi Raide-Jokerin allianssimalli (<https://raidejokeri.info/allianssimalli/>).

Suunnitteluvaraus

Suunnitteluvarauksella kaupunki antaa jollekin toimijalle, tyypillisesti yksityiselle yritykselle, luvan suunnitella kaupungin maalle esimerkiksi asemakaavoituksen yhteydessä. Suunnitteluvaraus on aina voimassa määrätyn ajan. Suunnitteluvarauksen jälkeen tehdään myöhemmin erillinen päätös varsinaisesta tontinvarauksesta. Vaikka suunnitteluvarausta saattaa edeltää kaupungin johtama asemakaavan viitesuunnitelman tekeminen ja kaupungin vastuullinen lautakunta päättää suunnitteluvarauksen antamisen ehdoista, käytännössä suunnitteluvarauksen saanut taho määrittelee tekemässään suunnittelussa sen, miten tontille tai kokonaisella alueella tullaan rakentamaan. Tämä vaikuttaa suoraan myös alueelle ja alueella liikkumiseen sekä pysäköintiin. Tässä esimerkiksi [Hepon kommentti Oulunkylän keskustan asemakaavan suunnitteluvarauksesta](#).

ELY -keskus, Uudenmaan ELY-keskus

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus jakaantuu alueellisiin ELY-keskuksiin, joista Uudenmaan ELY-keskuksen alue noudattaa maakuntarajoja. Uudenmaan ELY-keskus on kolmen vastuun ELY-keskus eli se hoitaa tehtäväalueita elinkeinot, työvoima ja osaaminen, liikenne ja infrastruktuuri sekä ympäristö ja luonnonvarat (<https://www.ely-keskus.fi/ely-uusimaa-tehtavat-ja-toiminta>). Tienpidon lisäksi Uudenmaan ELY-keskus hoitaa ja ohjaa esimerkiksi elinkeinoelämän edistämistä, maahanmuuttoa, maahanmuuttajien kotouttamista sekä työllistymiseen liittyviä tehtäviä ja edistää ympäristönsuojelua sekä ilmastonmuutoksen ehkäisemistä. Vaikka ELY-keskus pääsääntöisesti kanavoi tukirahoitusta jatkuvaluonteiselle toiminnalle maaseutuelinkeinoissa omalla toiminta-alueellaan, niiden kautta kanavoituu myös hankerahoitusta EU:n rahoitusohjelmista. Tämä rahoitus on kuitenkin projektirahoitusta, jolla ei voi toteuttaa säännöllistä toimintaa. Toisinaan hankkeen edellytetään tuottavan tai kehittävän jotain uutta. Ajankohtaiset tiedot rahoituksista ovat täällä (<https://www.ely-keskus.fi/rahoitukset-avustukset-ja-korvaukset>).

MISTÄ LÖYTÄÄ VAIKUTTAMISEN KOHTEET JA TIETOA?

Helsinki

Helsingin päätöksentekoa ohjaa [Helsingin kaupunkistrategia 2021-2025](#), josta löytyy yleisen tason linjaukset myös jalankulusta, pyöräilystä ja niihin rinnastettavista liikennemuodoista. Helsingillä on lisäksi useita liikenteeseen ja pyöräilyyn liittyviä ohjeita ja ohjelmia. Näihin materiaaleihin tutustuminen on tärkeää. Konkreettisia suunnitelmia, kuten asemakaavoja ja katusuunnitelmia kommentoidessa voi verrata, toteutuvatko ohjeiden periaatteet käytännön suunnitelmissa. Tällaisia ohjeita ja ohjelmia ovat:

- [Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma](#)
- [Pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025](#)
- [Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)
- [Pyöräliikenteen suunnitteluohje: Työmaat ja tapahtumat](#)

Lisäksi Helsingin kaupungin [Pyöräily-sivustolta](#) löytyy kootusti pyöräilyyn liittyvää tietoa.

Käytännössä kaikesta konkreettisesta liikenne- ja kaupunkisuunnittelusta vastaa Helsingissä [kaupunkiympäristön toimiala](#) (yleis- ja asemakaavat sekä liikenne-, katu- ja puistosuunnitelmat). Helsingin nykyinen yleiskaava on [yleiskaava 2016](#) ja toisin kuin kaupunkistrategia, se on konkreettinen maankäytön suunnittelun väline. Yleiskaava uudistetaan noin 10 vuoden välein. Yleiskaavaa täydennetään osayleiskaavoilla, joita on Helsingissä parhaillaan tekeillä neljä: Länsiväylän ympäristö, Östersundom, Vartiosaari sekä Viikinranta-Lahdenväylä. [Osayleiskaavojen hankesivuilla](#) voi seurata osayleiskaavojen etenemistä. Sivuilta löytyy myös ohjeet siihen, miten kuhunkin hankevaiheeseen voi ottaa kantaa. Yleiskaava ja osayleiskaavat ohjaavat seuraavan tason tarkempaa suunnittelua, eli asemakaavojen laatimista. Asemakaavat, joihin kulloinkin voi ottaa kantaa löytyvät [täältä](#). Helsinki julkaisee asemakaavoituksen yhteydessä paitsi itse asemakaavojen suunnitelman myös tietyn alueen asemakaavojen suunnitteluperiaatteet. Yleis- ja asemakaavat laatii kaupunkiympäristön toimiala ja hyväksyy kaupunginvaltuusto. Koska kyseessä on valtuuston päätös, siihen voi hakea muutosta tekemällä kunnallisvalituksen Helsingin hallinto-oikeuteen.

Asemakaavoja tarkemman tason suunnitelmia ovat katu- ja puistosuunnitelmat. Näihin on vielä mahdollista ennakkollisesti vaikuttaa, toisin kuin viranhaltijapäätöksiin, joihin voi ainoastaan hakea muutosta (ks. alla). Suunnittelusta vastaa kaupunkiympäristön toimiala ja suunnitelmat hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta. Nähtävillä ja kommentoitavina olevat suunnitelmat löytyvät [täältä](#). Jos kommentoit Helsingin katusuunnitelmaa, katso pyöräliikenteen suunnitteluohjeen kohta [pyöräliikennejärjestelyn valitseminen](#). Katu- ja puistosuunnitelmissa tehtyihin päätöksiin voi olla mahdollista hakea muutosta tekemällä valitus Helsingin hallinto-oikeuteen.

Helsingissä viranhaltijapäätöksinä tehdään ainakin liikenteenohjaussuunnitelmat ([liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö](#)), esinevahinkopäätökset ja liukkaudentorjuntaan liittyviä hankintoja koskevat päätökset. Viranhaltijapäätöksenä on tehty myös päätöksiä puistossa kulkevista pyöräteistä, vaikka tyypillisesti tällainen asia voi tulla esiin myös puistosuunnitelmassa ja olla

siten ennakollisen vaikuttamisen piirissä. Puistojen osalta kannattaa kuitenkin siis seurata sekä viranhaltijapäätöksiä että katu- ja puistosuunnitelmia. Helsingin viranhaltijapäätökset julkaistaan [täällä](#) ("Kaupunkiympäristön toimiala"). Viranhaltijat päättävät omaan toimialaansa kuuluvista asioista. Viranhaltijapäätöksiin voi hakea muutosta tekemällä oikaisuvaatimuksen kaupunkiympäristölautakunnalle (tai sille muulle toimielimelle, jonka alaisuudessa viranhaltija toimii).

Kaupunginhallitus tekee pyöräilyyn ja liikenteeseen liittyviä päätöksiä vain harvoin. Yksi tyypillinen tilanne on rakennushanke, joka muuttaa olemassa olevan pyöräväylän sijaintia. Tällöin päätös on tehty Helsingin kaupunginhallituksessa. Tältä osin on hyvä huomata, että kaupunginhallituksen päätöksiin ei voi tyypillisesti vaikuttaa ennakolta. Niihin on kuitenkin mahdollista hakea muutosta. Kaupunginhallitus päättää esimerkiksi Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksestä (<https://www.hel.fi/static/rakvv/Rakennusjarjestys.pdf>) kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä. Tapahtumien ja työmaiden sekä rakentamisen reunaehdoista määrätään rakennusjärjestyksessä. Rakennusjärjestyksessä määrätään esimerkiksi tapahtumiin liittyvien rakennusten ja aitojen rakentamisesta sekä kiertoteiden järjestämisestä jalankulkijoille ja pyöräilijöille työmaiden ohi ja ympäri. Rakennusjärjestys on velvoittava ja määrää esimerkiksi millaiseen rakentamiseen tulee hakea lupaa. Silloin kun lupaa ei tarvitse hakea, ei myöskään synny tietoa tapahtuman järjestelyistä kaupungille. Kaupunginhallituksen päätöksiä voi siis olla kannattavaa pitää silmällä [täällä](#).

[Helsingin katutarkastajat](#) tarkastavat katutyömaita Helsingin alueilla. Katutarkastajille voi ilmoittaa katutyömaissa havaittavista puutteista. Puutteita voi verrata esimerkiksi [työmaista ja tapahtumista annettuun pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen](#), jota tulisi noudattaa kaikissa työmaiden ja tapahtumien yhteydessä tehtävissä liikennejärjestelyissä. Talvikunnossapito työmaan kiertotiellä on työmaan vastuulla. Huomaathan, että silloin kun työmaa on toteutettu Allianssi -mallilla, työmaatarkastajat ovat Allianssin tarkastajia, eivätkä kaupungin tarkastajia. Allianssi -tyyppisen yritysryppään pyörittämän työmaan haasteissa lähestytään tällöin allianssin tarkastajia eikä kaupungin tarkastajia. Silloin kun työmaan kiertoreitti on kaupungin yleisellä alueella, kaupunki ja työmaa sopivat erikseen tapauskohtaisesti, onko talvikunnossapidon vastuu kaupungilla vai työmaalla. Talvikunnossapidossa noudatetaan myös työmaa-olosuhteissa normaalia Helsingin kaupungin talvikunnossapidon laatuksiteristöä [aurauksen](#) ja [liukkaudentorjunnan](#) osalta. Myös sepelin poisto ja kadun kevätpesu kuuluvat tähän kokonaisuuteen.

Samoin kuin katutarkastajat katutyömaiden osalta, [Helsingin tapahtumien tarkastajat](#) tarkastavat tapahtumia ja niiden järjestelyjä.

Tiedotteet liikenteen poikkeusjärjestelyistä Helsingissä löydät [täältä](#).

Helsingin kaupunginvaltuusto kokoontuu joka toinen keskiviikko ja kokouksia voi seurata verkkolähetyksinä (sekä myöhemmin tallenteina) [Helsinki-kanavalla](#). Seuraavan kokouksen ajankohdan näet [valtuuston sivuilta](#). Esityslistat ja pöytäkirjat löydät [täältä](#).

[Kaupunkiympäristölautakunta](#) kokoontuu lähtökohtaisesti viikoittain. Tiedon lautakunnan seuraavista kokouksista löydät [täältä](#) ja esityslistat ja pöytäkirjat [täältä](#).

Helsinki osallistaa asukkaitaan [Kerrokantasi](#)-verkkopalvelussa. Helsingin viranhaltijoiden yhteystietoja voi yrittää etsiä [Numerot](#)-palvelusta henkilön tai palvelun nimen, tehtävän tai ammatin tai yksikön nimen mukaan.

Helsingin pysäköinninvalvonta ja Kaupunkiympäristön asiakaspalvelu
09 310 22111. [Kaupunkiympäristön palautekanava](#).

Avoinna ma-to 08:15-16
Avoinna pe 12-15

Pysäköinninvalvonnan ilta- ja viikonloppupäivystys
09 310 70014

Avoinna ma-to 16-20
Avoinna pe 15-20
Avoinna pe 08:15-12 [OBJ:OBJ]
Avoinna la 10-15:30 [OBJ:OBJ]
Avoinna su 11-17

Katupäivystys: 09 3103 9310.

Espoo

Espoossa suunnittelua ja päätöksentekoa ohjaa strategia, jota kutsutaan Espoo-tarinaksi. Espoo-tarina ja siihen liittyvät poikkihallinnolliset kehitysohjelmat ja valtuustokauden tavoitteet päivitetään aina valtuustokauden vaihtuessa. Espoo-tarina löytyy täältä: <https://www.espoo.fi/fi/espoon-kaupunki/espoo-tarina>

Espoossa on parhaillaan käynnissä uuden yleiskaavan laadinta, joka tähtää vuoteen 2060. Kaavan taustoista, valmistelusta ja osallistumisesta löytyy lisätietoa täältä: <https://www.espoo.fi/fi/asuminen-ja-rakentaminen/kaupunkisuunnittelu/espoon-yleiskaava-tutustu-ja-osallistu>

Voimassa ja valmisteilla olevat yleiskaavat kuten myös asemakaavat ja paljon muuta hyödyllistä tietoa löytyy Espoon karttapalvelusta: <https://kartat.espoo.fi/>

Kaupunki- ja liikennesuunnittelusta vastaa Espoossa Kaupunkiympäristön toimiala, johon kuuluvat Kaupunkisuunnittelukeskus ja Kaupunkitekniikan keskus. Kaupunkisuunnittelukeskus vastaa yleis- ja asemakaavoituksesta sekä niihin liittyvästä liikennesuunnittelusta, ja Kaupunkitekniikan keskus vastaaleisten alueiden kehittämisen ohjelmoinnista, suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta.

Kaupunkisuunnittelusta, kuten kaavoista ja liikennesuunnittelusta, löytyy lisätietoa täältä: <https://www.espoo.fi/fi/asuminen-ja-rakentaminen/kaupunkisuunnittelu>

Katujen ja puistojen suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta löytyy lisätietoa täältä: <https://www.espoo.fi/fi/liikenne-ja-kadut>

Kunnan rakennusjärjestyksessä annetaan paikallisista oloista johtuvat suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen, kulttuuri- ja luontoarvojen huomioon ottamisen sekä hyvän elinympäristön toteutumisen ja säilyttämisen kannalta tarpeelliset määräykset. Espoon rakennusjärjestys löytyy täältä: <https://www.espoo.fi/fi/espoo-kaupungin-rakennusjarjestys>

Vuorovaikutuksessa olevat suunnitelmat, joihin voi vaikuttaa juuri nyt, löytyvät yllä mainittujen linkkien kautta. Kaikki nähtäville tulevat suunnitelmat löytyvät kootusti myös kuulutuksista: <https://www.espoo.fi/fi/palvelut/kuulutukset>

Espoo käyttää asukkaiden osallistamiseen Otakantaa.fi-palvelua. Palvelusta löytyy tyypillisesti luonnosvaiheessa olevia suunnitelmia, joita voi kommentoida. Palvelu löytyy täältä: <https://www.otakantaa.fi/> (valitse hakuehdoista organisaatioksi "Espoon kaupunki")

Suunnitelmia käsittelee ja hyväksyy kaupunkisuunnittelulautakunta, tekninen lautakunta, kaupunginhallitus ja valtuusto. Kaikkien päätöksentekaelinten kokousajat, kokousten esityslistat ja pöytäkirjat sekä lisätietoa päätöksenteosta löytyy täältä: <https://www.espoo.fi/fi/espoo-kaupunki/paatoksenteke>

Espoolla ei ole omaa pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. Sen sijaan käytössä on erilaisia katusuunnittelun suunnitteluohjeita ja tyyppipiirustuksia. Nämä ohjeet ja esimerkiksi katupoikkileikkausten suunnitteluohjeet löytyvät täältä: <https://www.espoo.fi/fi/liikenne-ja-kadut/suunnitteluohjeita-ja-tyyppipiirustuksia>.

Suunnitelmia kommentoidessa kannattaa yleensä viitata kaupungin omiin ohjeisiin ja toteutettuihin hyviin ratkaisuihin. Jos näistä ei löydy riittävän laadukkaita ratkaisuita kyseiseen tilanteeseen, kannattaa avuksi ottaa Väyläviraston valtakunnallinen [Pyöräliikenteen suunnittelu](#) -ohje tai Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohje [pyoraliiikenne.fi](#). Näiden ohjeiden mukaisia ratkaisuja on jo tehty muutamia, mutta koska ohjeiden noudattaminen ei ole virallista, niin suunnitelmien taso vaihtelee ja etenkin vanhoilla alueilla, joissa tilaa on vähän, ratkaisut ovat vanhanaikaisia.

Pyöräliikenteen suunnittelua ohjaavat yleisesti [Espoon pyöräilyn edistämisohjelma](#) ja [Pääpyöräilyreittien toteuttamisohjelma](#). Osa rakentamisesta tapahtuu katu-, tie- ja liikennehankkeiden yhteydessä ja osa toteutetaan pyöräliikenteen erillishankkeina. Toteuttamisohjelmassa esitellyt kohteet tulisi olla vuosittain investointisuunnitelmassa, mutta tämä ei ole useinkaan toteutunut. Toteuttamisohjelman edistymistä kannattaa seurata.

Pyöräliikenteen investoinnit löytyvät kaupunginjohtajan budjettiesityksestä, joka julkaistaan vuosittain marraskuun alussa, kohdasta investoinnit AD kevyen liikenteen väylät. Siitä näkee kuinka paljon rahaa pyöräteiden rakentamiseen ollaan laittamassa ja tekstiosassa on yleensä kerrottu pääpiirteissään, mihin ne menevät. Valtuustoryhmät neuvottelevat talousarviosta marraskuussa ja valtuusto hyväksyy budjetin joulukuun alussa.

Talousarvioneuvotteluihin voi vaikuttaa useammassa eri vaiheessa. Alkusyksystä lautakunnat käsittelevät ehdotuksensa, jotka sitten menevät kaupunginjohtajalle. Tässä kohtaa voi yrittää lautakunnan jäsenten kautta saada muutoksia esimerkiksi teknisen lautakunnan budjetissa talvikunnossapitoon (teknisen lautakunnan käyttötalous vuodelle xx) tai pyöräteiden rakentamiseen (investoinnit). Tekstimuutoksia on helpompi saada kuin

rahanlisäyksiä. Molemmat vaativat useamman puolueen, lautakunnan enemmistön, kannatuksen. Investoinneissa on käytössä investointikatto, joten jos ehdottaa jotain lisää niin periaatteessa pitäisi myös poistaa jotain. Investoinneista kannattaa katsoa paljonko AD kevyen liikenteen väylät -kohteelle on budjetoitu ja sisältääkö se pääpyöräilyreittien investointiohjelman kohteita.

Kaupunginjohtaja yleensä leikkaa budjettia omassa esityksessään, joka julkaistaan marraskuun lopulla. Tästä esityksestä valtuustoryhmät neuvottelevat joulukuun alussa. Tällöin voidaan tehdä vähän isompiakin muutoksia, jos ne saavat tukea useammalta valtuustoryhmältä. Ja päinvastoin, jos pyöräilylisäykset jäävät vain yhden ryhmän esityksiksi, ne jäävät toteutumatta. Esimerkiksi takavuosina moposuora Pohjois-Espooseen sai 400 000 € investointirahaa, kun sitä kannatti useampi puolue, mutta pyöräteihin ei tullut yhtään lisäyksiä, kun sitä ehdotti vain yksi puolue. Eli isojakin lisäyksiä voi saada yllättävillekin hankkeille, jos kannatusta on.

Ehdotusten kannattaa olla mahdollisimman konkreettisia, kuten:

- "100 000 € reunakivien poistoon pääpyöräilyreittien varrelta"
- "300 000 € Akseli Gallen-Kallelan tien muuttamiseksi pyöräkaduksi maalauksin"
- "50 000 € Leppävaaran - Mäkkylän välille parannetun talvikunnossapidon toteuttamiseksi"

50 000 € on minimi, jota pienempiä ehdotuksia ei tehdä. Hyvä keino on kirjoittaa muutosehdotus, summa ja perustelut ja ottaa yhteyttä valtuustoryhmien puheenjohtajiin, jotka neuvottelevat budjetista. Jos vielä joku oman puolueen jäsen tukee ehdotusta, voi puheenjohtajalla olla suurempi motivaatio viedä sitä eteenpäin.

Tekninen lautakunta hyväksyy tarkemman suunnitelman investointikohteista joulukuun tai tammikuun kokouksessaan. Maaliskuussa valtuusto käsittelee pieniä, kymmenientuhansien eurojen raha-asiainaloitteita, joiden kautta voi esittää rahaa pyöräilyn edistämiseen. Tätä kautta on saatu rahoitus esimerkiksi koulureittien vaaranpaikkojen kartoituksiin. Espoon talousarvio löytyy täältä: <https://www.espoo.fi/fi/espoo-kaupunki/talous/talousarvio>

Espoon palautepalvelussa voi antaa palautetta liikenneympäristön ongelmista, kuten kunnossapidosta, työmaajärjestelyistä tai turvallisuudesta. Palvelun kautta voi myös tuoda esiin kehitystarpeita tai paikkoja, joissa on tarvetta pysäköinninvalvonnalle. Palautepalvelu löytyy täältä: <https://easiointi.espoo.fi/eFeedback/>

Työmaajärjestelyjen valvonta: Huomaathan, että silloin kun työmaa on toteutettu Allianssi-mallilla, työmaatarkastajat ovat Allianssin tarkastajia eikä kaupungin tarkastajia. Allianssi-tyyppisen yritysryppään pyörittämän työmaan haasteissa lähestytään tällöin allianssin tarkastajia eikä kaupungin tarkastajia.

Vantaa

Vantaalla asemakaavoja, liikennesuunnitelmia ja katusuunnitelmia teettää Vantaan Kaupunkiympäristö. Se julkaisee nähtävillä olevat katu- ja puistosuunnitelmat (<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kadut-ja-puistot/nahtavill>)

[a-olevat-katu-ja-puistosuunnitelmat](#)) verkkoon nähtävilläoloajan mukaan. Verkkosivulta ei löydy vanhempia katusuunnitelmia, joiden nähtävilläoloaika on jo päättynyt. Katusuunnitelmasta julkaistaan katusuunnitelma eli kartta ja suunnitelmaselostus sekä toisinaan erillinen tyyppipoikkileikkaus. Katu- ja puistosuunnitelmien esittelyyn on varauduttu nähtävilläoloaikana [Tikkurilan Vantaa-infossa](#). [Kirjalliset muistutukset katusuunnitelmasta on toimitettava Vantaan kaupungin kirjaamoon nähtävilläoloajan loppuun kello 15.00 mennessä.](#)

Katusuunnitelman hyväksyy Vantaalla kaupungininsinööri viranhaltijapäätöksellä. Kaikki viranhaltijapäätöksellä tehtävät suunnitelmat eivät tule vireille, mutta kaikkiin viranhaltijapäätöksiin voi hakea muutosta. Liikenneturvallisuuteen ja pyöräilyn sujuvuuteen vahvasti liittyvistä liikenteen ohjauslaitteista esimerkiksi liikennemerkki- ja ajoratamaalaussuunnitelman eli liikenteenohjaussuunnitelman perusteella päättää Vantaalla liikennesuunnittelupäällikkö viranhaltijapäätöksellä. Maankäyttöluvan pysäköintiin antaa Vantaalla maankäyttöinsinööri viranhaltijapäätöksellä. Talvikunnossapitoon liittyvistä palveluhankinnoista (esimerkiksi Jalankulkijoille suunnatun liukkausvaroituspalvelun hankinta talvikaudeksi 2022-2023), päättää kunnossapitopäällikkö viranhaltijapäätöksellä. Talvikunnossapidon kalustohankinnoista tekee viranhaltijapäätöksiä sekä kunnossapitopäällikkö että varikon päällikkö. Vantaalla ei ole pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. Kun kommentoit katusuunnitelmaa Vantaan kaupungille, käytä joko Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjetta tai Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu (https://ava.vaylapiivi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_w eb.pdf?fbclid=IwAR3NldR7Miy4_3f75l5CLQz8Lkmy5JJtxeGqxBXJoU4646ka2aWdt_gdZ8).

Vantaan viranhaltijapäätöksiä voi etsiä viranhaltijapäätöshaulla (https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/vparhaku_tweb.htm). Jokaisessa viranhaltijapäätöksessä on aina kerrottu muutoksenhakuohjeet ja muutoksenhakutapa vaihtelee. Esimerkiksi liikennesuunnittelupäällikön tekemään päätökseen voi vaatia oikaisua kaupungininsinööriltä tekemällä oikaisuvaatimuksen. Kaupungininsinöörin tekemään päätökseen voi vaatia muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta tekemällä valituksen. Luvat ja valvonta -yksikön päällikön päätökseen haetaan oikaisua kaupunkitilalautakunnalta tekemällä oikaisuvaatimus. Kunnossapitopäällikön ja varikon päällikön viranhaltijapäätökseen haetaan oikaisua kaupunkitilalautakunnalta tekemällä oikaisuvaatimus.

Vantaalla pysäköinti ja siis myös pyöräpysäköinti on liikennettä. Vantaa tilaa vuosittain tarpeen mukaan erilaisia liikennesuunnittelun ja pysäköinnin selvityksiä (<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/liikennetieto>).

Pyöräilyn liikennesuunnittelu ja kaavoitus kohtaavat paitsi asumiseen ja palvelujen rakentamiseen liittyvässä asemakaavoituksessa myös suurempiin liikennehankkeisiin, kuten Vantaan omiin raideliikenteen hankkeisiin, esimerkiksi Vantaan Ratikkaan (<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka>) liittyvissä asemakaavoissa. Vantaa julkaisee kaavoituskatsausta (<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/kaavoitusohjelma-2022-24-ja-kaavoituskatsaus-2022>), sekä päivittää listaa ajankohtaisista kaavoista ja yleisötilaisuuksista

(<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/asukastilaisuudet-ja-ajankohtaiset-kaavat>).

Voimassa olevia kaavoja koskevat kaavakartta, kaavamääräykset ja kaavaselostus julkaistaan Vantaan karttapalvelussa (esimerkiksi Tikkurilan kaavan 001964 aineistot <https://mfiles.matti.vantaa.fi/VampattiWebApplication/kaavakartta/001964>)

Asemakaavahakemisto - karttatasolla. Vantaan karttapalvelussa on myös *Vireillä olevat kaavat* - karttatasolla kaava-alueen sijainti kartalla, kaavan numero, kaavan tila ja viimeisin käsittelypäivämäärä, muttei kaavan viitesuunnitelmaa eli kaavan suunnitteluaineistoa ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. *Vireillä olevista kaavoista* Vantaa julkaisee Kaavat -verkkosivustollaan (<https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat>) kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä viitesuunnitelman osana kaavaselvityksen ja erilaisia muita selvityksiä, suunnittelukilpailuihin ja suunnitteluvarauksiin liittyvät tavoitteet ja kaavakartan. Vantaa julkaisee myös kaavaan asukastilaisuuksien esitysmateriaalit ja asukaskyselyjen tulokset.

Vaikka Vantaalla on omaa raideliikenteen kehittämistä, myös Vantaalla Yleiskaavoja sekä Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksia kannattaa seurata, koska niissä otetaan toisinaan kantaa ylikunnallisiin pyöräliikenteen tavoiteverkkoihin ja baanaverkkoihin. Vantaa kuuluu MAL -sopimuksissa Helsingin seudun sopimukseen.

Liikenteeseen ja kunnallistekniikan rakentamiseen liittyvistä asioista päättää Vantaalla *eri lautakunta* kuin asemakaavoituksesta. Puistot, liikenne, liikenneinvestoinnit, kunnossapito ja kunnallistekniikka kuuluu kaupunkitilalautakunnalle. Kaavat kuuluvat Kaupunkiympäristölautakunnalle. Lautakunta päättää, ainakin yleensä, kaavojen nähtäville asettamisesta, sekä valmistelee vastineet ehdotuksesta annettuihin muistutuksiin. Kaupunginhallitus vielä hyväksyy vastineet, ja tämän jälkeen kaava menee kaupunginvaltuustoon lopulliseen käsittelyyn, josta se voi teoriassa palata takaisin lautakuntaan jos sitä ei hyväksytä. Suuremmat liikennehankkeet käsitellään tyypillisesti myös kaupunginhallituksessa sekä valtuustossa varsinkin kun niillä on merkittävä vaikutus kaupungin budjettiin. Kaupunginhallitus osallistuu, koska se vastaa valtuuston päätösten valmistelusta, niiden täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta. Päätösvallan voi tarkistaa Vantaan hallintosäännöstä luvusta 10 (<https://www.google.com/url?q=https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Hallintos%25C3%25A4%25C3%25A4nt%25C3%25B6%25201.8.2022.pdf&sa=D&source=docs&ust=1668008127033287&usg=AOvVaw0i5NX133ULXyA7frXoFpQw>)

Vantaan teiden kunnossapitoluokista saa tietoa täältä (https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Kunnossapitoluokat_Vantaa_2017.pdf). Vantaa kertoo aurauksen ja hiekoituksen palvelulupauksesta Vantaan kaupungin verkkosivuston Palveluhakemiston Katujen kunnossapito - sivustolla (<https://www.vantaa.fi/fi/palveluhakemisto/palvelu/katujen-kunnossapito#tab-introduction>).

Katutyömaat sekä tapahtumien järjestäminen liikennevaikutuksineen kuuluvat Vantaalla kaupungin rakennusjärjestykseen (<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen-ja-tontit/rakennusvalvonta/rakentamisen-luvat-ja-ohjeet/vantaan-kaupungin-rakennusjarjestys>). Vantaan rakennusjärjestys ohjaa katutyömaiden suunnittelua kävely- ja pyöräliikenteen haittojen osalta, mutta

tapahtumien vaatimien väliaikaisen kävely- ja pyöräliikenteen järjestelyjen suunnittelua se ei ohjaa lainkaan. Vantaa ei julkista listaa tarkastajista missään, vain geneeriset yhteystiedot sähköpostilaatikkoon luvat@vantaa.fi. Työmaista voi yrittää tiedustella Vantaan kaupunkiympäristön palvelunumerosta, mutta se ei ole osoittautunut kovin toimivaksi tavaksi edistää asioita, koska asiakaspalvelijalla ei ole muuta keinoa hakea tietoa kuin osoitteen perusteella. Käytännössä valvonnasta ilmeisesti vastaa virkamiehenä Katuvalvontapäällikkö. Vantaalla lupien hakijat ilmoittavat lupatarpeensa [lupapiste.fi](https://www.vantaa.fi/lupapiste) -palvelun kautta. Vantaan kaupungilla on kyllä myönnetty luvat kartalla, mutta lupa-aineisto ei vain ole jostain syystä Vantaan julkisessa karttapalvelussa lainkaan ja on mahdollista, että Vantaalla tapahtumien edellytetään hoitavan poikkeavista liikennejärjestelyistä tiedottaminen itse. Tilapäisissä liikennejärjestelyissä Vantaa ohjaa käyttämään Pääkaupunkiseudun yhteisiä katutyöohjeita ja tyyppikuvia. Lisää vantaan katutyölupaprosessista ja sen piirteistä voi lukea täältä (<https://www.google.com/url?q=https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/334838/Vantaan%2520katuty%C3%25B6lupaprosessin%2520kehitt%C3%25A4minen%2520osana%2520MATTI-hanketta.pdf&sa=D&source=docs&ust=1668008127061351&usq=AOvVaw0TirkFjC-S3CEKYOLO99JY>). Huomaathan, että silloin kun työmaa on toteutettu Allianssi-mallilla, työmaatarkastajat ovat Allianssin tarkastajia, eivätkä kaupungin tarkastajia. Allianssi-tyyppisen yritysryppään pyörittämän työmaan haasteissa lähestytään tällöin allianssin tarkastajia, eikä kaupungin tarkastajia.

Vantaan valtuusto kokoontuu lähes kuukausittain ja kokousta edeltävänä torstaina valtuustolle järjestetään selostustilaisuus ja kyselytunti. Valtuuston kokouksia ja selostustilaisuuksia voi seurata verkkolähetysten kautta [Vantaa-kanavalla](https://www.vantaa.fi/kanavalla). Vantaan lautakuntien, valtuuston ja kaupunginhallituksen vuosittainen kokouskalenteri (<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vuoden%202022%20kokouskalenteri%20p%C3%A4iv.%2018.8.2022.pdf>) näyttää kokousten ajankohdat. Lautakuntien, valtuuston ja kaupunginhallituksen esityslistat löytyvät esityslistahauulla (https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/epj_tek_tweb.htm) ja niiden päätökset löytyvät pöytäkirjahauulla (https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/pk_tek_tweb.htm). Pöytäkirjan tullessa julki, esityslista katoaa esityslistahausta kokonaan.

Vantaa osallistaa kansalaisia sekä Osallistuva Vantaa -verkkopalvelussa (<https://osallistuvavantaa.fi/>) että Otakantaa -verkkopalvelussa (<https://www.otakantaa.fi/fi/organisaatiot/43/>). Vantaan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä voi etsiä (<https://www.vantaa.fi/fi/henkilot>) viranhaltijuuden, suuralueen, toimielimen tai puolueen mukaan. Talvikunnossapidon osalta Vantaalla on aurauksen ja hiekoituksen pikapalaute Osallistuva Vantaa -palvelussa (<https://osallistuvavantaa.fi/q/2bk44p4j89d7>).

Kauniainen

Kauniaisissa kaavoitusta on perinteisesti edistetty asemakaavoin, eikä kaupungissa ilmeisesti edes ole yleiskaava. Asemakaavoitusasiat hoitaa Yhdyskuntatoimen toimialan Maankäyttöyksikkö ja asemakaavoitus keskittyy pääosin asemakaavan muutoksiin. Kaavan vireille tulosta ilmoitetaan vuosittaisessa kaavoituskatsauksessa [[Kaavoituskatsaukset - Kauniainen](#)].

Liikenteen suunnittelusta huolehtii [Katu- ja liikennesuunnitteluyksikkö](#). Nähtävillä olevat katusuunnitelmat julkaistaan kaupungin [Kuulutukset](#)-verkkosivulla. Katusuunnitelmat Kauniaisissa hyväksyy [Yhdyskuntavaliokunta](#), jonka kokouksia on noin kerran kuukaudessa. Valiokunta voi siirtää tätä toimivaltaansa edelleen alaiselleen viranomaiselle ja tällaisesta siirrosta ylläpidetään ajantasaista luetteloa kaupungin kirjaamossa. Kauniaisten viranhaltiapäätöksiä voi etsiä [Viranhaltijoiden päätöspöytäkirjat](#) -sivustolta. Päätöksen yhteydessä on muutoksenhakuohje. Kauniaisilla ei ole pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. Jos kommentoit katusuunnitelmaa Kauniaisten kaupungille, käytä joko Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjetta tai Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu

(https://ava.vaylapiivi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf).

Talvella jalkakäytävät ja kevyen liikenteen väylät aurataan [Katujen kunnossapitoluokitus](#) -ohjeistuksen mukaisesti. Palautetta kunnossapidosta voi antaa sähköpostitse. Tilapäisille liikennejärjestelyille haetaan [lupa](#) Yhdyskuntatoimen toimialan Kuntatekniikka tulosalueesta. Linkki tilapäisiin liikennejärjestelylupiin ei kokeiltaessa toiminut (22.10.2022). Huomaathan, että silloin kun työmaa on toteutettu Allianssi-mallilla, työmaatarkastajat ovat Allianssin tarkastajia, eivätkä kaupungin tarkastajia. Allianssi-tyyppisen yritysryppään pyörittämän työmaan haasteissa lähestytään tällöin allianssin tarkastajia, eikä kaupungin tarkastajia.

Kauniaisilla on [Pyöräilyn edistämishjelma 2016 – 2024](#). Pyöräilystä ja sen edistämisestä on kirjoitettu myös kaupungin [Liikkumishjelmaan 2020 – 2023](#). Kauniaisissa on viisi jalankulun ja pyöräliikenteen laskuria, jotka laskevat ympärivuotisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden määriä Kauniaisissa. Laskentatietoja pääsee katsomaan [EcoCounter](#)-pisteissä.