



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

MUISTUTUS
16.1.2015

Jyväskylän kaupunki

KESKUSSAIRAALAN ASEMAKAAVA

Jyväskylän kaupunki on päivittämässä Keski-Suomen keskussairaala-alueen asemakaavaa.

<http://www3.jkl.fi/kaavoitus/kaava.php/id/805>

Valitettavan monissa kaavoissa on pyöräilyn kannalta puutteita ja ongelmia, niin tässäkin.

Kevyt liikenne vs. kävely ja pyöräily

Kaavamateriaaleissa käytetään yleisesti termiä “kevyt liikenne”. Kyseistä termiä ei kuitenkaan pitäisi käyttää, koska se niputtaa nopeudeltaan ja tarpeiltaan erilaiset jalankulun ja pyöräilyn ajatuksellisesti samankaltaisiksi kulkumuodoiksi. “Kevyttä liikennettä” ei pitäisi käsitteellisesti olla olemassa eikä kyseistä termiä myöskään käytetä esimerkiksi Liikenneviraston uudessa *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeessa*. Termistä tulisi luopua kaavojen suunnittelussakin.

Jalankulun ja pyöräilyn niputtaminen keinotekoisen käsitteen alle tuottaa yleensä huonoja ratkaisuja sekä kävelyn että pyöräilyn kannalta. Vilkailla reiteillä jalankulkua ja pyöräilyä ei esimerkiksi enää nykyään pidä sijoittaa samoille väylille – tämänkin kaavan yhdistetyt väylät ovat vanhentuneen SCAFT-ideologian

(<http://publications.lib.chalmers.se/publication/4246-stads-och-trafikplaneringens-paradigm-en-studie-av-scaft-1968-dess-forebilder-och-efterfoljare>) mukaisia.

Systemaattinen virhe nykyisessä pyöräily-ympäristön suunnittelussa – myös tässä kaavassa – on pyöräilyn liian pieni mitoitusnopeus eli fillaroinnin ajattelemisen lähinnä “nopeutettuna kävelynä”. Jos pyöräily ajatellaan vakavasti otettavana liikennemuotona, kuten virallisten strategioiden (esimerkiksi *Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020*, <http://www.lvm.fi/julkaisu/-/view/1243726>) mukaan pitäisi, niin pyöräily ei enää voi olla “nopeutettua kävelyä”. Keskeisenä tavoitteena tulee olla pyöräilyn helppous ja nopeus. Ihmiset valitsevat yleensä helpoimman ja nopeimman kulkumuodon.

Jos pyöräilyn halutaan lisääntyvän suhteessa autoiluun, pyöräilyolosuhteiden suhteessa autoiluolosuhteisiin pitää parantua. Jos autoiluolosuhteita ei haluta heikentää, pyöräilyolosuhteita pitää parantaa tuntuvasti. Tämä ei onnistu kävelyn ja pyöräilyn niputtamisella.



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

Kaavan tavoitteet ja käytäntö

Kaavaselostuksen sivuilla 26 ja 27 esitellään kaavan liikenteellisiä vaikutuksia:

“Kaava mahdollistaa uusien tieyhteyksien, kevyen liikenteen väylien ja kiertoliittymien rakentamisen, sekä paikoituksen järjestämisen erityisesti uuden sairaalan vaatimien liikennejärjestelyiden osalta. Keskussairaalan rakentamissuunnitelmien yhteydessä laadittaviin liikennesuunnitelmiin sisältyy myös kevyen liikenteen reittiyhteyden saavutettavuuden ja turvallisuuden parantaminen.”

“Saavutettavuuden osalta tarkastellaan kaikkia tärkeimpiä kulkumuotoja autoa, joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä. Sairaalan suunnittelussa on kiinnitetty erityishuomiota joukkoliikenteen ja pyöräilyn edellytyksiin.”

Edellä mainitut seikat ovat sinällään kiitettäviä. Mutta miten tarkalleen ottaen kaavan suunnittelussa on kiinnitetty erityishuomiota pyöräilyn edellytyksiin? Miten pyöräily helpottuu ja sujuvoituu sairaala-alueella? Ylevistä tavoitteista huolimatta emme nimittäin juuri löytäneet tällaisia ratkaisuja itse kaavasta. Suurin osa tarkasteluista koskee autoliikenteen sujuvuutta, pyöräväylät taas vaikuttaa olevan suunniteltu vanhentuneilla ja toimimattomaksi osoitetuilla tavoilla. Näin ei tietenkään tarvitse olla, vaan kannattaa pyrkiä parhaimpaan nykytietämyksen mukaiseen tasoon.

Yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet esitetysti lisääntyvät, mutta tätä ei voi suoraviivaisesti pitää pyöräilyn olosuhteiden parantumisenä. Kuten todettua, niin yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet ovat väylätyyppinä vanhentuneita ja sopivat vain sellaisiin paikkoihin, joissa liikennettä on vähän (*Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu*, s. 45,

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyoraillyvaylien_web.pdf).

Yhdistetyt väylät eivät viikkoilla reiteillä palvele kunnolla kumpakaan pääkäyttäjäryhmää. Myös turvallisuuden kannalta yhdistetyt väylät ovat kyseenalaisia. Linjaosuuksilla yhdistetty väylä on esimerkiksi ajoradalla pyöräilemistä, ajoradan nopeusrajoituksen ollessa yli 30 km/h, hieman turvallisempi ratkaisu, mutta yhdistettyjen väylien ja ajoratojen risteyksiä on lähes mahdoton suunnitella turvallisina ja sujuvina. Kannattaa myös pitää mielessä se, että monet viimeaikaiset kevytväylähankkeet ovat jopa heikentäneet tai heikentävät pyöräilyolosuhteita. Laukaantien, Tikanväylän, Laajavuorentien jne. kevytväylähankkeet ovat esimerkkejä pyöräilyn kannalta epäonnistuneista ratkaisuista.

Suomessa lienee asukaslukuun suhteutettuna maailman eniten “pyöräteitä” eli yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Näitä väyliä käytetään kuitenkin suhteessa vähän, koska niiden laatu ja käytettävyys on heikko. Esimerkiksi Tanskassa pyöräteitä (ei yhdistettyjä väyliä) on murto-osa Suomen kilometrimääristä, mutta pyöräilyn kulkutapaosuus matkoista on aivan toista luokkaa – väylät ovat käytettävyydeltään huomattavasti parempia. Yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä käytetään Tanskassa lähinnä maaseudulla pelto- ja metsäalueilla.



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

Kaavaselostuksen sivulla 28 esitetään vielä:

“Pyöräilyn edellytykset on huomioitu varmistamalla sujuva lähestyminen ympäröivältä liikenneverkolta. Käytännössä tämä tarkoittaa jatkuvien ja turvallisten raiteiden, kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen toteuttamista hankkeen yhteydessä myös ympäröivällä verkolla.”

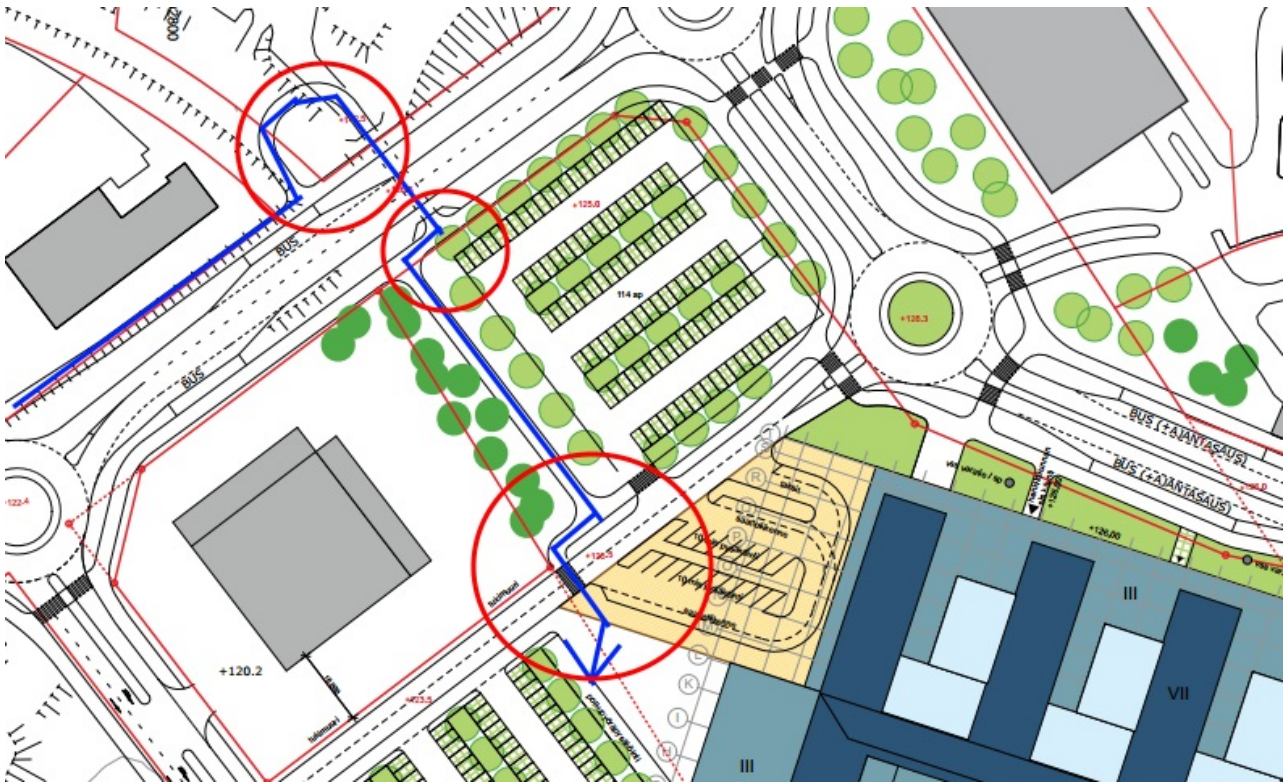
Olemme tavoitteesta samaa mieltä: ympäröivän verkon pitää olla sujuvasti pyöräiltävissä ja siltä pitää päästä helposti sairaala-alueelle. Keinoista emme kuitenkaan ole samaa mieltä. Yhdistetyillä väylillä pyöräileminen ei useinkaan ole sujuvaa eikä turvallista. Myöskään alikulkua ei voi suoraviivaisesti pitää sujuvaa ja turvallista pyöräilyä mahdollistavina, usein on päinvastoin. Toivoisimme osoitettavan esimerkiksi Jyväskylän seudulta muutamia alikulkua, jotka oikeasti helpottavat ja sujuvoittavat pyöräilyä sekä tekevät siitä turvallisempaa? Käytännössä alikulut yleensä mahdollistavat sujuvan ja helpon autoilun kävelijöistä ja pyöräilijöistä välittämättä, mutta suurin osa Jyväskylän seudun alikuluista ei helpota tai sujuvoita pyöräilyä. Maailman parhaissa pyöräilymaissa ja -kaupungeissa ei yleensä juuri rakennetakaan alikulkua tai tunneleita. Pyöräilyä sujuvoittavan alikulun rakentaminen on kyllä mahdollista, mutta silloin pitää autotietä yleensä vastaavasti korottaa ja pyörätielle tehdä todella pitkät ja loivat profiilit. Risteyksiä ei alikulkujen lähelle tietysti voi toteuttaa lainkaan. Tällaisten hyvien alikulkujen toteuttaminen on varsin kallista ja yleensä keskustaympäristössä mahdotonta suuren tilantarpeen vuoksi.

Saavutettavuus pyörällä ja liikennejärjestelyt

Kaavassa ei ole esitetty jalankulun ja pyöräilyn erottelua, tämä on ehdoton puute. Erityisesti pääreiteillä jalankulku ja pyöräily pitäisi erotella (ks. jälleen Liikenneviraston ohje, http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf). Erottelu olisi tärkeää myös näkövammaisten koulun vuoksi. Teräviä, pyöräilyä haittaavia reunakiveyksiä yhdistetyillä väylillä perustellaan usein näkövammaisten tarpeilla – tämä haaste voidaan ratkaista eroteltuja väyliä toteuttamalla. Pyörätiet pitää ja voidaan erotella väylillä toteuttaa mahdollisimman suorina ja tasaisina. Pienet korotukset jalkakäytävillä eivät haittaa niin paljon kuin pyöräteillä, vaikkakin esimerkiksi pyörätuolilla liikkuville korotukset ovat haitallisia. Esimerkiksi Hollannissa näkee pyörätuolilla liikkuvia silmiinpistävän paljon, koska siellä löytyy aina suora ja tasainen, reunakiveyksen väylä.

Alustavassa asemapiirroksessa on paljon puutteita pyöräilyn kannalta.

Länsiväylälle piirretty alikulutunneli näyttää siltä, ettei siitä voi tulla sujuvasti, helposti ja turvallisesti pyöräiltävää. Keskussairaalan puolella aivan alikulun viereen on vielä piirretty risteys – tämä vaikuttaa juuri sellaiselta ratkaisulta, jota ei missään tapauksessa pidä tehdä. Alikulun jälkeenkin väylälle on piirretty useita 90-asteisia mutkia.



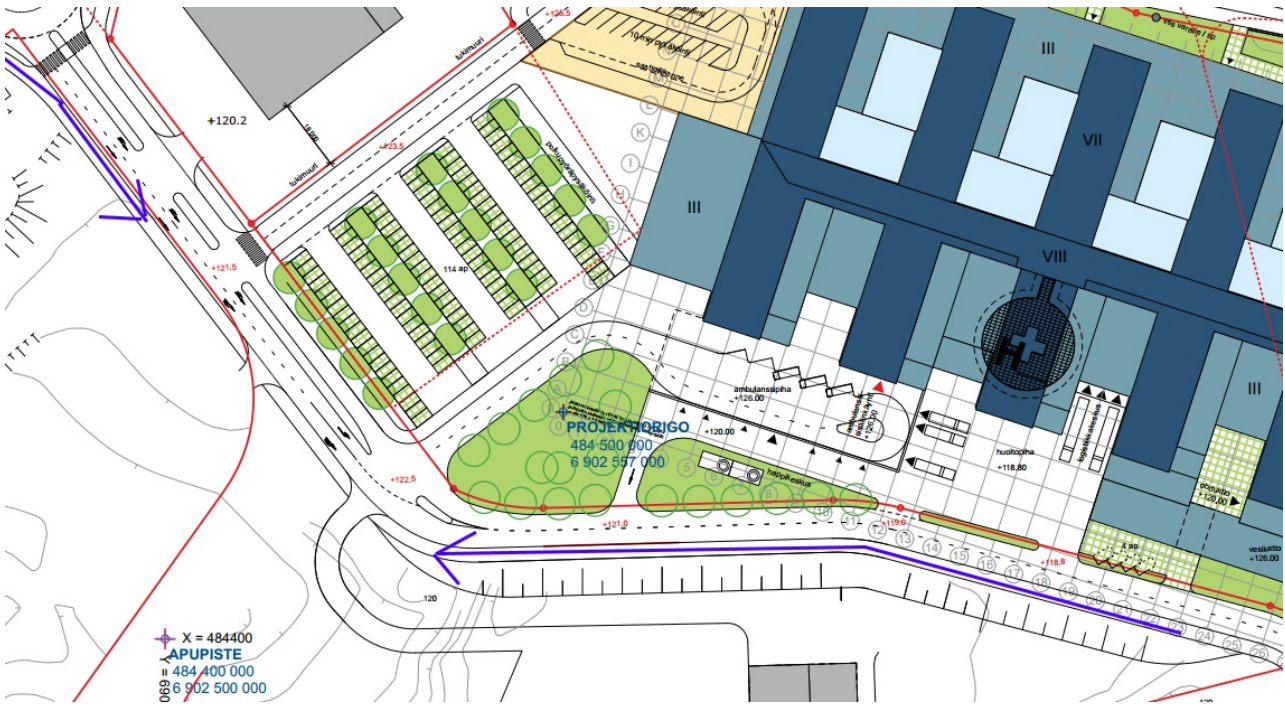
Kuvakaappaus asemapiirustuksesta. Pääreitti Keltinmäen suunnasta on merkitty sinisellä ja ongelmakohtia punaisella. Jyrkkäpiirteinen Länsiväylän alikulku näkyy vasemmassa yläkulmassa. Alikulun vieressä sairaalan puolella on T-risteys ja kaksi 90-asteista mutkaa. Alimmassa ympyrässä on jälkeen kaksi 90-asteista mutkaa. Suojatien (pitäisi olla pyörätien jatke?) vieressä on vielä tukimuuri (teksti pienellä), joka mahdollisesti aiheuttaa näkemäongelman. Pyöräpysäköinti on kaavassa sijoitettu sinisen nuolen luokse.

Länsiväylän alikulun sijaan kannattaa pyrkiä edullisempaan sekä sujuvamman ja helpomman pyöräilyn mahdollistavaan tasoratkaisuun. Tämä vähentää samalla tarpeettomia, jyrkkiä ja vaarallisia mäkiä, mutkia ja näkemäongelmia alikulun luota. Myös pyöräparkin läheisen tasoyhteyden luona pyöräilylinjaa kannattaa oikaista. Kannattaa pitää mielessä se, että pyöräväylien pitää olla mahdollisimman suorina, tasaisina ja profiililtaan loivia – pyöräily edistyy vain tällaisilla väylillä. Hyvän pyöräväylän kriteereistä voi lukea lisää esimerkiksi sivulta www.jyps.fi/pyoraily/laadukkaat-pyoravaylat.

Keljonkatua jommasta kummasta suunnasta tullessa sairaalan pyöräpysäköinnille ei ole esitetty kunnollista yhteyttä. Keljonkadun ylitse näyttää pääsevän vain omaa reittiä pitkin.



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi



Kuvakaappaus asemapiirustuksesta. Pyöräilylinjat Keljonkadun yhdistettyä väylää pitkin on merkitty sinisellä. Jos ei ylitä Keljonkatua Länsiväylän kiertoliittymän luota, niin miten pyöräillään (tai kävellään) keskussairaalan pyöräpysäköinnin ja sisäänkäynnin luokse? Läntinen pääsisäänkäynti on merkitty vaaleanruskealla ylälaitaan, pyöräpysäköinti on kuvassa sen alapuolella vihreällä. Pyöräpysäköinnin alapuolella on autopysäköintiä.

Kaikkien alueelle piirrettyjen kiertoliittymien luona pyöräväylien reitit vaikuttavat ongelmallisilta ja paikoin vaarallisiltakin. Suomalaiset kiertoliittymät on yleensä toteutettu pyöräilyn kannalta oikeastaan huonoimmalla mahdollisella tavalla. Tutkimustenkin mukaan suomalaiset kiertoliittymät vähentävät kaikkia muita onnettomuuksia mutta saattavat lisätä pyöräilyonnettomuuksia.



Alueelle on piirretty useita kiertoliittymiä. Pyörävylien linjat kiertoliittymissä vaikuttavat hankalilta ja jopa vaarallisilta. Pyörävyliät mutkittelevat kaikkiin mahdollisiin suuntiin ja pyöräilylinjat olisivat autoilijoille vaikeita ennustaa – pyöräilijät kääntyvät liittyvän kadun suuntaan mutta saattavatkin kääntyä yllättäen sen ylitse pyörätienjatketta pitkin.

Pyöräilyn kannalta parempiin kiertoliittymäratkaisuihin voi tutustua esimerkiksi kirjasta *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi*

(<http://www.tut.fi/verne/parhaat-eurooppalaiset-kaytannot-pyorailyn-ja-kavelyn-edistamisessa>).

Myös Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen sivun 109 yläosassa on parempi ratkaisu

(http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailuvaylien_web.pdf).

Yleisesti alueella kannattaa pyrkiä jalankulun ja pyöräilyn erotteluun sekä myös yksisuuntaisiin pyörävyliäratkaisuihin. Keskustassa pyörävyliä muutetaan erotelluiksi ja yksisuuntaisiksi, samoja ratkaisuita kannattaa hyödyntää keskussairaalan alueella. Muutos yksisuuntaisuuteen on hankala toteuttaa pätkissä kortteli kerrallaan, joten laajalle sairaala-alueelle muutos on helpompi toteuttaa.



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

Pyöräpysäköinti

Autoille ehdotetaan kaavassa normia 1 autopaikka 100 kerrosalaneliömetriä kohden. Pyörille taas ehdotetaan normia 1 pyöräpaikka 250 kerrosalaneliömetriä kohden. Tämä tarkoittaisi noin 400 pyöräpaikkaa alueelle. Ehdotamme pyöräpaikkojen määrää lisättäväksi. Osa paikoista pitäisi määrätä katetuiksi.

Pyöräpaikkojen sijoittaminen on myös ensiarvoisen tärkeää. Pääovien lähelle tarvitaan pyöräpaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin samalla tavalla kuin autoillekin. Nykyisellään vaikuttaa asemapiirroksen perusteella siltä, että kaikki sisäänkäyntien läheinen tila on varattu autoille kaavan ylevistä tavoitteista huolimatta. Lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettujen paikkojen lisäksi hieman kauempana voi olla laadukkaita tukevan telineen, runkolukituksen ja mieluiten myös katoksen tarjoavia paikkoja.

Alustavassa asemapiirroksessa kaikki pyöräpaikat on sijoitettu läntisen sisäänkäynnin luokse, millaisia paikkoja ja minkä verran on tulossa itäisen sisäänkäynnin luokse?

Entä mihin työntekijöiden pyöräpysäköintipaikat sijoittuvat? Kaavassa henkilökunnan sisäänkäynti on merkitty sairaalan pohjoispuolelle autoparkkihallin viereen, yhtään pyöräpysäköintipaikkaa ei ole alueelle sijoitettu. Entä voitaisiinko kaavassa määrätä, että työntekijöille pitää olla pysäköintipaikkoja lämpimässä tilassa ympärivuotisen pyöräilyn helpottamiseksi? Tunnetusti keskussairaalan henkilökunnassa on paljon aktiivisia työmatkapyöräilijöitä. Hyvillä pyöräpysäköintijärjestelyillä pyöräilyä voidaan edelleen lisätä.

Myös pyöräpysäköinnin opastuksella voidaan helpottaa ja lisätä pyöräilyä. Nykyisin sairaalalla pyöräpysäköintiä on vaikea löytää, uudella sairaalalla opastusta kannattaa merkittävästi parantaa. Tyylikkäillä ja helposti huomattavilla pyöräpysäköintiopasteilla voidaan jo parantaa sairaalan imagoa terveyttä kohentavan pyöräilyn edistäjänä.

Johtopäätöksiä

Kaavassa on työn alla mittava kokonaisuus myös pyöräilyn kannalta. Liikennejärjestelmää kannattaakin vielä miettiä ja suunnitella tarkemmin. Tavoitteena tulee olla jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen kannustava ja nykyaikainen liikenneympäristö. Keskussairaalalle pyöräillään paljon ja oikeasti hyvillä ratkaisulla pyöräily voi edelleen lisääntyä. Pyöräilyn lisääntyminen taas tuottaa miljoonasäästöjä nimenomaan säästyneinä terveydenhoitomenoina (ks. esimerkiksi <http://www.turku.fi/Public/default.aspx?contentid=533793&nodeid=19130>).



Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

Teemu Tenhunen
Puheenjohtaja

Samuli Rinne
Esa Rantakangas
Johtokunnan jäseniä

Miika Hämynen
Liikenneryhmän jäsen
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry