



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

LAUSUNTO
20.12.2012

Kaupunkirakennepalvelut
Jyväskylän kaupunki

KANKAAN OSAYLEISKAAVAN LUONNOS

Kankaan kaupunginosan suunnitteleminen on edennyt osayleiskaavan luonnosvaiheeseen. Esitämme näkemyksemme luonnoksesta tässä lausunnossa. Keskitymme arvioinnissamme erityisesti pyöräilyyn ja muuhun liikenteeseen liittyviin järjestelyihin.

Aiemmin olemme osallistuneet Kankaan alueen suunnitteluun mm. laatimalla vision alueesta ja arvioimalla kaikkien Kankaan arkkitehtuurikilpailun töiden liikennratkaisut.

<http://www.jyps.info/keskustelu-ja-tiedotus/tiedotteet/204-kangas-visio>

<http://www.jyps.info/keskustelu-ja-tiedotus/tiedotteet/237-kangas-ideakilpailu>

Kestävän liikenteen kaupunginosa

JYPS:in Kangas-visio

Suunnittelulähtökohdat

1. Kävely
2. Pyöräily
3. Bussiliikenne
4. Henkilöautoliikenne

KYLLÄ:

- helppo, **nopea** ja turvallinen liikkuminen jalan ja pyörällä
- hyvät **pyöräparkit** kiinteistöissä
- **nopea pyöräväylä** keskustasta Seppälään Kankaan kautta
- hyvät **bussiyhteydet**

Ei:

- läpiajoliikennettä autoilla
- **katu- tai kiinteistö-pysäköintiä** invapaikkoja lukuunottamatta

JYPS 1935
www.jyps.info

Yhdisty keskustaan laadukkaalla, teema-vaistulla väylällä:
- **pyörällä 3 min.**
- **kävellen 10 min.**

Keskustaan:
- **autolla 15 min.**

Taulumäen kirkko

TYÖPAIKKA-ALUE

ASUNTO-ALUE

TYÖPAIKKA-ALUE

Tourulantie

eroteltu kävely- ja pyöräväylä

hidasliikenteinen huoltoilkennekatu, jolla auto- ja bussiliikenne sallittu

sekaliennekatuja, joilla tilapäinen huoltoilkenne ja pelastusajoneuvojen kulkeminen sallittu

vanha junarata pyöräkäyttöön

Kaikkien alueen autojen pysäköinti parkkihall(e)issa

Erotellut kävely- ja pyöräväylät. (Lloret de Mar, Espanja)

Risteyksissä pyörällä etuajo-oikeus. (Breda, Hollanti)

Hyvät pyöräparkit kiinteistöissä. (Groningen, Hollanti)

JYPS:in Kangas-vision koostekartta. Kartta on laadittu maaliskuussa vuonna 2011.



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

OSAYLEISKAVALUONNOKSEN YLEISTÄ ARVIOINTIA

Osayleiskaavaluonnoksessa on monia hyviä seikkoja ja esityksiä. Alkuperäisen osallistavan suunnittelun ohella voidaan mainita mm. tavanomaista merkittävämpi kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen, ehdotettu pikapyöräväylä keskustasta Seppälään Kankaan kautta sekä laaja kävelyalue ja shared space -ratkaisut Kankaan keskustassa. Myös esitetty pikapyöräväylän linjaus on erinomainen. Ehdotettu uusi kävely- ja pyöräilyilta Tourujoen yli keskustan ja Kankaan välille on suorastaan välttämätön kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Myös vanhan ratasillan hyödyntäminen kävely- ja pyöräväylän pohjana Kankaalta Seppälään on erinomaisen kannatettavaa – toivottavasti tästä saadaan pysyvä linja pikaväylälle. Kankaasta on tulossa liikenteen kannalta Jyväskylän muita kaupunginosia edistyksellisempi.

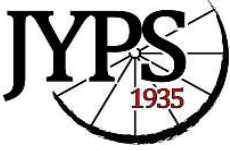
Osayleiskaavaluonnos ei kuitenkaan ole täydellinen. Mukana on huonojakin ratkaisuja sen verran, että esimerkiksi tämän lausunnon kirjoittaminen on tarpeellista. Keskeisiä liikenteellisiä ongelmia ovat esimerkiksi pyöräpysäköinnin riittämätön ottaminen huomioon, luode–kaakko-suuntaisen pikapyöräväylän täydellinen puuttuminen, useat kävelyn ja pyöräilyn suosion kannalta hieman vesitetyt autoliikennettä ohjaavat ratkaisut sekä pyöräilyä koskeva yleinen epäselvyys ja jäsentymättömyys.

KANKAAN ARKKITEHTUURIKILPAILUN TÖIDEN ARVIOINNISSA KÄYTETYT KRITTEERIT

Käytimme aiemmin Kankaan arkkitehtuurikilpailun töiden liikenneratkaisujen arvioinnissa 24 kriteeriä (<http://www.jyps.info/keskustelu-ja-tiedotus/tiedotteet/237-kangas-ideakilpailu>). Kriteerit on hyvä nostaa esille myös osayleiskaavan luonnosta arvioitaessa – luonnollisesti osayleiskaavan pitäisi täyttää samat kriteerit kuin edeltävien arkkitehtuurikilpailun töidenkin.

Arkkitehtuurikilpailun 24 arviointikriteeristä 16:lla pystyi saamaan pluspisteitä ja 8:lla miinusia. Plussia työt saivat seuraavien kriteerien täyttämistä:

1. väylien yleinen toimivuus (turvallisuus, viihtyisyys, käytön sujuvuus ja helppous) päivittäisessä kävelyssä ja pyöräilyssä
 2. pikapyörätiet tai laatukäytävät toimivasti linjattu ja reittejä muillakin linjauksilla kuin kisavaatimuksissa mainittu keskusta–Kangas–Seppälä
 3. uusien pyöräväyläratkaisujen (shared space, pihakatu, pyöräkatu, kaistat, 1-suuntaisuus, väylien erotteleminen käyttötarkoituksen mukaan jne.) esittäminen
 4. selkeä näkemys kisavaatimuksissa mainitusta pyöräkeskuksesta
 5. pyöräpysäköintiin liittyvät hyvät ideat, kuten parkkinormit
 6. jalankulku- ja pyöräväylien verkollinen kattavuus
 7. mahdollisimman vähän risteyksiä autokatujen, jalkakäytävien ja pyöräteiden kesken
 8. laaja ja toimiva kävelyalue Kankaan keskustassa
 9. pienimuotoisuus, joka luo viihtyisyyttä ja hyvää kävely-ympäristöä
 10. yleisesti perinteisen suunnittelujärjestyksen kääntäminen toisin päin (1. kävely, 2. pyöräily, 3. joukkoliikenne, 4. autoilu)
 11. eri väylien nopeusrajoitusten tai suositusnopeuksien ilmaiseminen
 12. keskitetty autopysäköintiratkaisu ja muut hyvät autopysäköinnin järjestämiseen liittyvät näkemykset
 13. yleistasolla toimivat puistot ja muut viihtyisyyttä selvästi lisäävät ratkaisut
-



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

14. toimivat bussi- ja muut joukkoliikenneratkaisut
15. muut hyvät kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät sekä näiden kulkutapaosuutta todennäköisesti nostavat ideat ja ratkaisut
16. mahdollisesti muut todella ansiokkaat ratkaisut

Seuraavat seikat toivat töille miinuspisteitä:

1. kävelyn, pyöräilyn ja "kevyen liikenteen" unohtaminen suunnittelusta
 2. kevyt liikenne -termin käyttö, jos ja kun näki ettei ole ymmärretty kävelyn ja pyöräilyn eroja
 3. mittava pelkkien kevytväylien tai muiden perinteisten huonosti toimivien ratkaisujen suunnittelemine alueelle (varsinkin perinteisen tavan mukaisesti autokatujen varteen)
 4. autojen mittava kadunvarsi- tai muu pintatason pysäköinti, mikä vähentää muiden kulkumuotojen suosiota
 5. kovin hajautettu autopysäköintijärjestelmä, mikä vähentää muiden kulkumuotojen suosiota
 6. liian suorat tai muuten liian nopeaa ja sujuvaa ajoa edistävät autoväyläratkaisut, jotka
 - a) vähentävät kävelyn, pyöräilyn ja bussiliikenteen houkuttelevuutta sekä sitä kautta näiden kulkumuotojen kulkutapaosuuksia
 - b) vähentävät turvallisuutta, viihtyisyyttä ja rauhallisuutta katualueilla autojen nopeuden kasvaessa
 7. autokatujen huoleton linjaaminen Kankaan keskustaan, esim. hajautettuihin autoparkkeihin ajamista varten, mikä
 - a) aiheuttaa hankalasti hallittavia tilanteita autokatujen sekä kävely- ja pyöräteiden risteyksissä
 - b) lisää melua ja pakokaasuja sekä yleistä liikenteellistä rauhattomuutta ja turvattomuutta
 8. liian kattava tai koko alueen käsittävä suurten umpikortteleiden käyttö, mikä
 - a) aiheuttaa hankaluuksia jalankululle ja osin pyöräilyllekin – ihmiset käyttävät luontaisesti mahdollisimman suoraa ja nopeita reittejä esim. kortteleiden poikki
 - b) aiheuttaa helposti kaikkien liikennemuotojen niputtamisen autoilun ehdoilla samoihin katukuiluihin (autoväylä pääväylä ja muut jossain siinä rinnalla) – ihanteellisessa jalankulku- ja pyöräilykaupungissa kävely- ja pyöräväylät ovat suuresti erillisiä muusta liikenteestä
-



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

Osayleiskaavaluonnos kriteerien valossa?

Miten osayleiskaavaluonnos pärjää, kun sitä tarkastellaan edellä esiteltyjen kriteerien valossa?

Ei mitenkään täydellisesti. Kriteerien kannalta osayleiskaavaluonnos on parempi kuin muilla Jyväskylän alueilla, mutta esimerkiksi monet Kankaan arkkitehtuurikilpailun työt olivat liikenteellisesti osayleiskaavaluonnosta vielä edistyneisempiä.

Plussakriteerin 1 toteutumisesta on tässä vaiheessa vaikea sanoa mitään varmaa. Monet keskeiset katuratkaisut määritellään myöhemmin asemakaavoissa, liikennesuunnitelmissa ja konkreettisesti rakentamisessa. *Hjalmarin uni* -arkkitehtuurityön pohjalta laadittu avonainen korttelirakenne kuitenkin mahdollistaa moninaiset kävely- ja pyöräreitit. Pikapyöräväylä keskustasta Kankaan kautta Seppälään on olennaisen tärkeä erityisesti pyöräliikenteen sujuvuudelle ja helppoudelle. Myös Tourujoen ylittävä uusi kävely- ja pyöräilysilta on välttämätön kävely- ja pyöräliikenteen sujuvuudelle. Osayleiskaavaluonnoksesta puuttuu luonteva luode-kaakko-suuntainen pyöräväylä. Pyöräilyn yleinen liikenteellinen asema on osayleiskaavaluonnoksessa vielä jäsentymätön ja epäselvä.

Osayleiskaavaluonnoksessa pikapyöräväylä keskusta–Kangas–Seppälä on linjattu pääosin erinomaisen hyvin ja toimivasti (plussakriteeri 2). Tästä myöhemmin lisää. Puutteena on mainittava se, ettei pikaväyliä esitetä muihin suuntiin. Erityisesti luode-kaakko-suunnassa tarvitaan välttämättä nopea pyöräilyväylä Kankaan alueen poikki. Yhteys tarvitaan suurin piirtein Kankaankadun ja Vaajakoskentien välille.

Uusia pyöräväyläratkaisuita ei osayleiskaavaluonnoksessa esitetä pikapyöräväylää ja Kankaan keskustan shared space -katuja lukuun ottamatta (plussakriteeri 3). Shared space -kadut ovat positiivinen seikka. Ainakin kaikki alueen tonttikadut voitaisiin toteuttaa valmistelussa olevan uuden lainsäädännön toivottavasti mahdollistamana pyöräkatuina. Pyöräkadut säästävät rahaa, vähentävät autoliikenteen nopeuksia, lisäävät turvallisuutta, sujuvoittavat ja nopeuttavat pyöräilyä sekä helpottavat pyöräväylien talvikunnossapitoa. Missään tapauksessa tällaiselle uudelle keskustamaiselle alueelle ei pääsääntöisesti pidä lainkaan suunnitella yhdistettyjä kevytväyliä, vaan shared space -ratkaisuita lukuun ottamatta kaikki jalankulku- ja pyöräliikenne pitää toteuttaa eroteltuna. Jatkosuunnittelussa nämä lähtökohdat on otettava huomioon.

Plussakriteerissä 4 mainittu pyöräkeskus ei liene osayleiskaavassa määriteltävä seikka. Jyväskylästä puuttuva pyöräkeskus olisi kuitenkin hienoa saada Kankaalle.



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

Osayleiskaavan selostusluonnoksessa sivulla 36 todetaan: *“Polkupyöräpysäköintipaikat asuntojen yhteydessä toteutetaan rakennusjärjestyksen mitoituksen mukaan. Liike- ja toimitilarakentamisen osalta polkupyöräpaikat määritellään asemakaavoituksen yhteydessä.”* Jyväskylän rakennusjärjestyksessä taas todetaan näin: *“Suunnitelmissa on esitettävä riittävästi tilaa polkupyöräiden säilytystä varten, kun haetaan lupaa asuin-, liike-, palvelu- ja työpaikkarakennuksille. Polkupyöräiden säilytyspaikkoja tulee olla vähintään kaksi paikkaa asuntoa kohden ja vähintään puolet paikoista tulee sijoittaa katettuun tilaan.”* Tämä kriteeristö ei ole vielä riittävä. Myös paikkojen laatutaso pitää määritellä esitettyä tarkemmin, koska tunnettua on, ettei esimerkiksi Jyväskylässä liene yhtään asuinkiinteistöä, jossa pyöräpysäköinti olisi toteutettu oikeasti hyvin ja toimivasti. “Polkupyörän säilytyspaikka” voi tarkoittaa mitä tahansa surkeaa 30 sentin levyistä seinätelinehautapaikkaa kellarin nurkassa. On myös syytä nostaa pyöräpysäköintinormi itse osayleiskaavaan autopaikkainormien yhteyteen jo pelkästään pyöräilyn periaatteellisen aseman selventämiseksi ja kohentamiseksi.

Plussakriteeri 6 on osayleiskaavassa ainakin periaatteessa kohtuullisesti hallussa esimerkiksi avoimen korttelirakenteen ansiosta. Pyöräväylien verkollisen kattavuuden riittäväksi arvioimiseksi tarvitaan kuitenkin erillinen ja selkeä kartta pyöräväylistä. Muun ajoneuvoliikenteen mahdolliset reitit käyvät selviksi esimerkiksi selostusluonnoksen sivun 36 liikennekartasta, mutta pyöräilyn osalta tällaisia päätelmiä ei juuri voi tehdä. Missä on tarkoitus pyöräillä pikaväylän ja shared space -katujen ulkopuolella? Tunnettua on, että nykyisin asuinalueilla ja liikennesuunnittelussa pyöräily otetaan liikennemuodoista kaikkein heikoiten huomioon – Kankaalla tämä ongelma pitäisi pystyä ratkaisemaan jo osayleiskaavatasolla. Jos pyöräväyläverkkoa ei esitetä osayleiskaavassa, niin pelkona on se, että pyöräväylistä tulee tyypilliseen suomalaiseen tapaan korttelikohtaisesti toteutettu tilkkutäkki, joka on kokonaisuutena sekava ja toimimaton.

Plussakriteeri 7 toteutuu ainakin pikapyöräväylällä. Risteysten estevaikutusta pyöräilylle voidaan vähentää myös shared space- ja pyöräkatu-tyyppisillä ratkaisuilla. Ajoradoilla ja autojen säännöillä pyöräileminen on usein huomattavan sujuvaa ja myös turvallista.

Kankaan keskustassa on laajahko kävelyalue, mikä on hyvä asia (plussakriteeri 8). Kannattaa kuitenkin ottaa huomioon se, että läpiajoautokadut kulkevat tämän kävelyalueen poikki tuottaen estevaikutusta ja vaarallisuuttakin kävelylle. Autokadut kannattaisi siirtää kävelyalueen reunoille ja kauemmaksi Kankaan keskustasta.

Hjalmarin unen pohjalta suunniteltu avoin korttelirakenne todennäköisesti tuottaa plussakriteerissä 9 kaivattua pienimuotoista kävely-ympäristöä.

Osayleiskaavaluonnos ei tunnu riittävästi kääntävän perinteistä suomalaisen liikenteen suunnittelujärjestystä jaloilleen, ihmisen ensimmäisenä huomioivaksi (plussakriteeri 10). Kaikissa liikennettä käsittelevissä kohdissa autoilun sujuva järjestäminen tuntuu olevan tärkeintä. Kartoissa, pysäköintiehdotuksissa jne. autoliikenteen järjestelyt esitetään ensimmäisinä ja kattavimmin eli selvästi muita tärkeämpinä. Tämä ongelma pitää jatkossa korjata.

Osayleiskaavaluonnoksessa ei mainita mitään alueen nopeusrajoituksista (plussakriteeri 11). Shared space -kaduilla, jos ne toteutetaan pihakatuina, nopeusrajoitus on 20 km/h. Kaikilla muillakin autokaduilla olisi hyvä olla tämä rajoitus. Tällöin olisi myös luontevaa toteuttaa pyöräily ajoradoille kaikilla väylillä pikapyörä- ja puistoväyliä lukuun ottamatta.



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

Plussakriteerissä 12 mainittua keskitettyä autopysäköintiratkaisua ei valitettavasti olla ehdottamassa Kankaalle. Alueelle esitetään jonkin verran myös kadunvarsipysäköintiä. Muiden liikennemuotojen suhteellisen helppouden ja nopeuden kannalta nämä ratkaisut eivät ole optimaalisia. Toivottavasti autopysäköintiratkaisua kehitetäänkin vielä. Esitetty vuoropysäköintiratkaisu on kannatettava.

Plussakriteeri 13 tuntuu toteutuvan Kankaalla.

Plussakriteerin 14 linja-autoratkaisuista ei osayleiskaavaluonnoksen yhden virkkeen perusteella voi sanoa oikeastaan mitään varmaa. Suunniteltu bussireitti on sinällään keskeinen.

Plussakriteerin 15 “muita hyviä kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä ratkaisuita ja ideoita” ei osayleiskaavaluonnoksessa esitetä. Myöskään kriteerin 16 “muita todella ansiokkaita ratkaisuita” ei esitetä.

Miinuskriteereistä nousee esille erityisesti kriteeri 2, *kevyt liikenne* -termin käyttäminen. Osayleiskaavan selostusluonnoksesta voi nopeasti päätellä, ettei kävelyn ja pyöräilyn eroja ole kunnolla tässäkin suunnitelmassa ymmärretty, vaan kävely ja pyöräily niputetaan monessa yhteydessä mitään tarkoittamattomaksi “kevyeksi liikenteeksi”. “Kevyelle liikenteelle” ei kuitenkaan voi suunnitella toimivia väyliä ja muita ratkaisuita, vaan liikennemuodot pitää ensin määritellä tarkemmin. Kävely ja pyöräily ovat toisistaan suuresti eroavia liikennemuotoja. Koko “kevyt liikenne” -termi pitäisi tällaisissa yhteyksissä hylätä.

Miinuskriteerin 3 toteutumisesta ei voi osayleiskaavaluonnoksen perusteella tehdä riittäviä päätelmiä. Yhdistetyistä kevytväylistä pitäisi sanoutua selkeästi irti, mutta vielä näin ei ole tehty.

Miinuskriteerit 4 ja 5 valitettavasti ainakin jossain määrin kuvaavat osayleiskaavaluonnosta. Tämä on todettu tässä lausunnossa jo aiemmin.

Myös miinuskriteerit 6 ja 7 kuvaavat ainakin osittain osayleiskaavaluonnosta. Autokatuja on linjattu huomattavasti enemmän ja myös lähemmäksi Kankaan keskustaa kuin lukuisissa Kankaan visiointivaiheen kansalaisnäkemyksissä ja -esityksissä. Jos kokooja- ja tonttikatujen määrä toteutuu nyt esitetyn kaltaisena, niin nämä kadut kannattaisi ainakin toteuttaa pyöräkatuina. Näin jo heti Kankaalle autolla tai muuten saapuessaan huomaisi välittömästi tulevansa erityiselle kävely- ja pyöräilypainotteiselle alueelle.

Yhteenvedonomaaisesti voi tosiaan todeta, että pyöräilyn ja muun liikenteen kannalta parhaat Kankaan arkkitehtuurikilpailun työt olivat liikenteellisesti osayleiskaavaluonnosta edistyksellisempiä. Osayleiskaavaluonnoksessa on vielä parantamisen varaa.

<http://www.jyps.info/keskustelu-ja-tiedotus/tiedotteet/237-kangas-ideakilpailu>



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

PIKAPYÖRÄVÄYLÄ KESKUSTA–KANGAS–SEPPÄLÄ

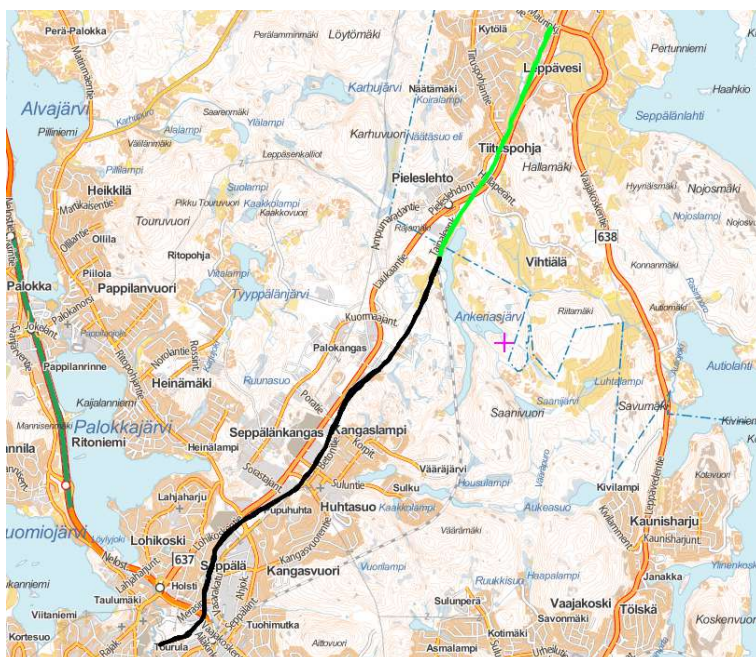
Kuten edellä on todettu, niin pikapyöräväylä keskustasta Seppälään Kankaan kautta on kannatettava tavoite. Väylän linjaus on myös osayleiskaavaluonnoksessa mainio. Toivottavasti selostusluonnoksen liikennekartassa sivulla 36 esitetty myöhempi sijainti Merasin-kadun seudulla ei koskaan toteudu – liikennekartassa esitetyt mutkittavat linjaukset heikentäisivät väylän toimivuutta merkittävästi.

Pikaväylän funktio kannattaa pitää alusta alkaen kirkaana mielessä. Ei riitä, että Kankaan poikki saadaan pikaväylä, vaan väylän on myös liityttävä saumattomasti osaksi kaupungin pyöräväyläverkkoa. Näin väylän pyöräilyä lisäävä vaikutus maksimoidaan. Väylän on jatkuttava luontevasti ja samanlaatuisena mahdollisimman lähelle keskustaa sekä edelleen Kankaalta Seppälään, Seppälänkankaalle ja kohti Laukaata. Kankaan pikapyöräväylästä on mahdollista tehdä osa koko Suomen parasta ja samalla pyöräilyä merkittävästi edistävää pyörätietä.

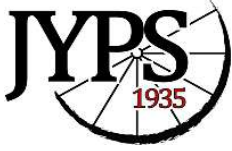
Uusi kävely- ja pyöräily silta Tourujoen yli Kankaalta keskustaan on pikaväylän sekä kävelyn ja pyöräilyn suosion kannalta välttämätön. Uusi silta lyhentää, helpottaa ja nopeuttaa kulkua keskustan ja Kankaan välillä merkittävästi. Sillan keskustan puoleiset järjestelyt kannattaa myös suunnitella erityisen tarkasti, jotta keskustan ja sillan välille ei tule merkittävää pyöräreitin katkosta. Silta pitää ehdottomasti toteuttaa eroteltuna kävely- ja pyöräväylänä, ei yhdistettynä.

Kankaalta pikaväylän pitää jatkua Seppälään, Seppälänkankaalle ja myöhemmin aina Laukaan Leppävedelle asti. Tällainen yli 10 kilometrin väyläratkaisu loisi valtakunnallisen esimerkkipyörätien sekä sujuvoittaisi työmatka- ja muuta asiointipyöräilyä laajalla alueella. Tämä tavoite kannattaa mainita myös osayleiskaavan selostusluonnoksessa.

<http://jkl.kaupunkifillari.fi/blog/2012/11/07/jyvaskylaan-suomen-paras-pyorailybaana/>



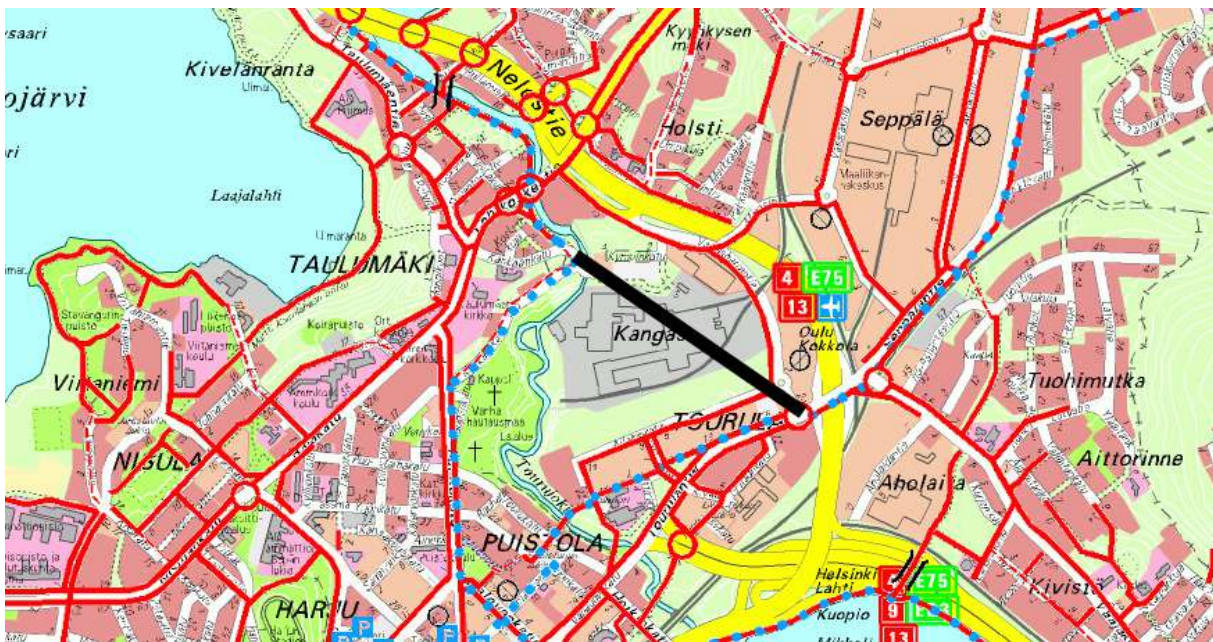
Kartta Jyväskylän keskustan ja Laukaan Leppäveden välille entiselle ratapohjalle ehdottamastamme pyörätiereitistä.



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

PIKAPYÖRÄILY-YHTEYS LUODE–KAAKKO-SUUNNASSA

Merkittävä puute osayleiskaavaunnoksessa on se, ettei pikaväyliä esitetä kuin keskustan ja Seppälän välille. Erityisesti luode–kaakko-suunnassa tarvitaan nopea pyöräilyväylä Kankaan alueen poikki. Tästä aiheesta on tullut myös useita huolestuneita yhteydenottoja pyöräilijöiltä. Yhteys tarvitaan suurin piirtein Kankaankadun ja Vaajakoskentien välille. Näin työmatka- ja muu asiointipyöräily olennaisesti helpottuisi.



Kankaan alueen poikki tarvitaan myös luode–kaakko-suuntainen nopean pyöräilyn väylä. Väylän summittainen reitti on merkitty kartalle mustalla ja seudun muut pyöräreitit punaisella. Väylän tarve on jo kartalta tutkittuna ilmeinen, kun otetaan huomioon sekin, että Nelostien viereinen Vapaaherrantien kevytväylä on tulevaisuudessa poistumassa käytöstä. Uusi väylä mahdollistaisi sujuvan työmatka- ja muun liikennepyöräilyn Taulumäen/Palokan ja Vaajakosken suuntien välillä.



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

PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Kuten aiemmin tässä lausunnossa on jo todettu, niin osayleiskaavaluonnoksessa pyöräpysäköintitavoitteet esitetään vielä riittämättömästi. Pyöräpaikkojen määrä ei varsinkaan isojen asuntojen osalta ole lainkaan riittävä, ja myös paikkojen laatukriteerit pitää määritellä mahdollisimman tarkasti jo osayleiskaavaluonnoksessa pyöräparkkien nykyisten lähinnä surkeiden toteutustapojen välttämiseksi.

Sujuvan työmatka- ja asiointipyöräilyn kannalta pyörille tarvitaan pysäköintipaikka asunnon läheisyyteen, työpaikan yhteyteen ja tietenkin myös asiointipaikkojen yhteyteen. Pyöräpaikkojen määrän voi laskea samalla tavalla kuin autoille tarvittavien pysäköintipaikkojen määrän. Asuinkiinteistöillä tarvitaan noin 1,5 sisäpyöräpaikkaa asukasta kohden. Lisäksi tarvitaan katettuja ulkopaikkoja. Toimistokiinteistöillä tarvitaan noin 1 katettu pyöräpaikkaa työntekijää kohden. Yksi pyöräpaikka vaatii tilaa järjestelyistä riippuen noin 0,5–2,25 m².

Kaikkiaan pyöräpaikkoja tarvitaan alueella niin paljon, että se pitää jo yleiskaavatasolla ottaa huomioon. Pyöräpaikat vievät kuitenkin huomattavasti vähemmän tilaa kuin autopaikat, joten pyöräilyä kannattaa suosia myös tilan- ja rahansäästön kannalta.

Riittävän avarat pysäköintipaikat, toimivat telineratkaisut sekä sujuvat kulkuyhteydet pyöräparkeille ja -varastoihin helpottavat nekin pyöräilyä, joten myös pysäköinnin laatuun pitää kiinnittää erityistä huomiota. Ympärivuotisen liikennepyöräilyn lisäämiseksi mahdollisimman suuren osan paikoista pitää olla katettuja tai lämpimissä tiloissa.

Tanskalaisten opas Bicycle Parking Manual antaa erinomaiset ohjeet toimivan pyöräpysäköinnin toteuttamiseen.

http://www.celis.dk/Bicycle_Parking_Manual_Screenversion.pdf

Teemu Tenhunen
Puheenjohtaja
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

Esa Rantakangas
Sihteeri
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

Joni Kettunen
JYPS:in liikenneryhmän jäsen

Samuli Rinne
JYPS:in liikenneryhmän jäsen
