

3.5.2017

## LIITE 5.4 (TÄYDENNYS)

### Kuopion hyötypyöräilijät FB-ryhmän muistutus 17.2.2017

**Ari Paanala**

**Kuopion hyötypyöräilijät FB-ryhmä**

**Kuopion kaupungin kaupunkirakennelautakunta**

[kaupunkiymparisto@kuopio.fi](mailto:kaupunkiymparisto@kuopio.fi)

#### **Muistutus Linja-aseman ympäristön eli ns. Kuopion matkakeskuksen asemakaavasta**

Muistutuksen sisällöstä on käyty keskustelua Kuopion hyötypyöräilijöiden Facebook-ryhmässä ja ryhmän jäsenten välillä. Lähtökohtaisesti henkilö- ja osittain tavaralogistiikan eri muotojen kohdatessa on järkevää mitoittaa rakennusmäärä mahdollisimman suureksi. Olennaista alueella on, että pohjois- ja etelä ja itä-länsi-suunnista tapahtuva pyöräily toimii sujuvasti, nopeasti ja turvallisesti rakentamisen jälkeenkkin. Kyseessä on kummassakin suunnassa tärkeä reitti pyöräliikenteelle. Alueella pyörällä liikkuminen tulee olemaan merkittävä osa toimivaa Kuopion matkakeskusta.

#### **Pyöräpysäköinti**

Haluaisimme kiinnittää huomiota erityisesti pyöräpysäköintiin. Olisi ollut hyvä samanlainen tarkastelu kuin autopysäköinnille on tehty, jossa olisi voitu laskennallisesti käydä läpi pyöräpysäköinnin määrän tarpeita kuten esimerkiksi on tehty Liikenneviraston Jalankulku- ja pyörävyölylien suunnittelu 11/2014 ohjeessa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvyolylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvyolylien_web.pdf) Siinä on lähtökohtana asemarakennuksille 30% suhteutettuna matkustajamääriin.

Jos noin 460 000 junamatkustajaa löytyy rautatietilastoista vuodelta 2014 ja siihen lasketaan pitkän matkan linja-autoliikenteen ja yleisesti joukkoliikenteen lipun hintojen laskemisen kautta tapahtunutta matkustajamäärien nousua päästään pyöräpaikoissa 400-500 määriin. Tilannetta pyöräpaikkamäärien tarpeen kannalta voisi miettiä siten, että VR:n suosituimmat junat perjantaisin lähtee klo 14.30 jolloin koko juna on täynnä. Todennäköisesti suurin osa noin 500 matkustajan junasta (IC68) ja myöhemmin illalla 17.12 täyttyy (400-500) Kuopiossa, samaan aikaan toimistotyöntekijät ovat rakennuksessa töissä ja kauppa- ja muut toiminnot ovat vilkkaimmillaan ja osa asukkaiden pyöristä on mahdollisesti ulkotiloissa. Samalla lähtee myös bussiliikennettä eri puolille maata. Tuollaisena hetkenä iso osa tuhannesta pyöräpysäköintipaikkojen kokonaismäärästä on täynnä ja erityisesti viikonlopun liityntäpysäköinti on ongelmissa. Olennaista on huomata, miten tilanne porrastuu eli ei välttämättä olla pitkiä hetkiä täydessä määrässä, mutta esimerkiksi niille yliopistolta junalle tai bussille polkeville opiskelijoille tai muuten yön yli matkustaville pyöräpaikkojen määrä viikonlopun yli suojatessa ja turvallisessa paikassa on ensisijaista. Olisiko mahdollista kaavamerkintä joka mahdollistaisi pyöräpaikkojen määrän lisäämisen myös autopaikkoja pyöräpaikoiksi muuttamalla? Jyväskylässä on 174 paikkaa liityntäpysäköinnille ja sen on normaaleina päivinäkin noin 200% liian vähän eli 350-400 paikkaa olisi siellä jo nyt perusteltua.

Tarkemmassa suunnittelussa mm. 100 cm ovet pyörävarastoihin ja yleisiin pyörätiloihin olisi tarpeellisia, mieluiten jopa enemmän, koska liikennemäärät varastotiloihin voivat olla hetkellisesti suuria. Telineistä toivotaan laadukkaita ja yksinkertaisia katettuja runkolukitustelineitä (esim. Bikekeeper) ja sitten enemmän pyöriä mahdollistavia kaksikerrostelineitä erityisesti liityntäpysäköintiin. Pysäköinnissä kannattaa ottaa huomioon erilaiset pyörät esimerkiksi tavarapyörät, fatbiket jne. Sosiaalinen valvonta, oman toimen ohella esim. hotelliin ikkunoista ja rakennuksien muodostamia luonnollisia suojia käyttäen on hyvä miettiä yhtenä mahdollisuutena. Monet mm. opiskelijat jättävät nykyään pyöränsä rautatie- ja linja-autoasemalle, mutta iso osa jättää jopa useamman sadan metrin päähän "naamioiden" pyöränsä viikonlopuksi taloyhtiöiden pihoihin tai tuttuun opiskelukavereiden "silmien alle". Nykyisten pyöräpaikkojen suurin pulma on pääsääntöisesti yöaikaan ravintolasta palaavien yökulkijoiden aiheuttama joskus hyvinkin silmitön ilkivalta, pyöriä väännetään vanteista ja rungosta mutkalle. Tähän

auttaa se, ettei pyöräpaikat satu ihan heti kulkureitille ja että jonkinlainen sosiaalinen valvonta toimisi jopa ympäri vuorokauden kameravalvonnan lisäksi. Nykyisellään esimerkiksi Iisalimesta tai Siilinjärveltä Julkulan tai KYS:n sairaaloissa työssä pyörällä käyvät ovat kertoneet, että pohjoispuolella linja-autoasemaa oleva pyöräpaikka pienellä aidalla pitää pyörät paremmassa kunnossa, kun taas eteläpään paikat hoitamattomana ja romupyörineen keräävät monenlaista kulkijaa. **Tärkeää on myös, että pyörät ovat pääsääntöisesti säältä suojassa katoksissa ja että niitä hoidetaan mm. romupyörien osalta.**

Yksi mahdollisuus parantaa pyöräilyn olosuhteita alueella olisi jonkinasteisen pyörävuokraamo- ja huoltotoiminnan selvittäminen yksityisen toimijan toteuttamana. Näistä on selvityksiä mm. Helsingistä. Liikenneviraston ohjeessa on hyvin luonnehdittu, millä etäisyydellä ja kuinka "matkan varrella" eri tyylisten pyöräpaikkojen pitää olla suhteessa eri toimintoihin. **Erityisesti pitää miettiä, että miten kulku keskustasta tapahtuu pyöräpysäköintitiloihin eli miten pyöräilijä ajaa pyöräpysäköintiin eri suunnista idästä, lännestä, keskustasta, Puijon suunnasta, Pappilanmäeltä, Linnanpellolta ja mitä tämä vaatii kevyen liikenteen verkostolta alueen vieressä ja sen sisällä.**

### **Matkakeskus monien erilaisten pyöräilijöiden kohteena**

Matkakeskuksen pyöräliikenne koostuu:

-työmatkapyöräilijöistä

-matkailijoista jotka tykkäävät lähteä kaupunki- tai vuokrapyörällä tai omalla pyörällä matkakeskuksesta eteenpäin tai tulla ja jatkaa matkaa toisella liikennemuodolla

-työmatkapedelöijät / opiskelijat jotka jatkavat matkaa töihin ja käyttävät liityntäliiketeen yhtenä välineenä mm. KYS- ja yliopiston henkilökunnassa ja opiskelijoissa paljonkin jotka ovat lyhyen pyörämatkan päässä. Olennaista on myös Joensuun kampuksella käynti.

-kaupunkipyörien käyttäjät - kaupunkipyöräjärjestelmä Kuopiossa on selkeästi liitännäinen paikallisliikenteeseen keskustan alueella ja laajemmin esim. Siilinjärven liikenteen jonka voisi kuvitella lähtevän esim. kaupunkipyörällä Sjärveltä paikallisliikenteellä tullessaan Matkakeskuksesta Kuopionlahdelle ELY:n toimipisteeseen yms. Kaupunkipyörät vaativat omat järjestelmänsä kuten mm. Helsingin kaupunkipyörissä on tehty aina telineitä myöten. Viisaan liikkumisen hankkeen kolme kaavailtua pyöräpistettä on liian vähän. Toimiakseen tarvitsee huomattavasti enemmän, todennäköisesti noin 20 kaupunkipyöräpistettä. Matkakeskuksen alueella pitää yksi piste sijaita selkeästi saavutettavalla ja näkyvällä paikalla.

-asiointipyöräilijät tulevat mm. Matkahuoltoon, käymään lähialueelta kaupassa tai saattamaan tai vastaanottamaan matkustajia

-viikonloppumatkailijat jotka ovat mm. opiskelijoita Savilahdelta (yliopisto, Savonia-amk, Sakky)

-rakennuksen asukkaat

Olisi hyvä miettiä alueella liikkumista kaikkien pyöräilijäryhmien näkökulmasta.

### **Kulkureitit rakentamisen aikana ja sen jälkeen**

Rakentamisen aikaisten kulkureitit miettiminen on tärkeää. Osan reiteistä toivoisi jatkuvan myös rakentamisen jälkeen. Puutarhakadun kummallekin puolelle on syytä avata pyöräväylä, koska pysäköintitalon ja linja-autojen jättöpihan välillä on todennäköisesti tiettyinä hetkinä ruuhkaa ja pyöräliikenteen ohjaaminen pohjoispuolta Puutarhakadun ja Puutarhakadun risteyksestä on pyöräilijöille huomattavasti nopeampi ja turvallisempi vaihtoehto. Rakennusaikana tämä ratkaisu erityisesti korostuu. Pohjoisesta Puijolta ja etelästä keskustasta päin tultaessa pitää olla selkeä ja helppo nousu itään ja länteen menevälle pyöräväylälle (Matkailijanpolku) jota todennäköisesti suurin osa liityntäpysäköintiin pysäköintitalon alakertaan tulevista pyöräilijöistä käyttää. Tämä vaatii Puijonkadun ja hautausmaan väliin selkeän ja laadukkaan pyöräreitin josta pääsee Matkailijanpolulle. Linja-autopihalle pitää päästä Matkailijanpolulta ja samalla sieltä pitää päästä vartioituun liityntäpysäköintiin.

### Pyörällä saapuminen eri suunnista



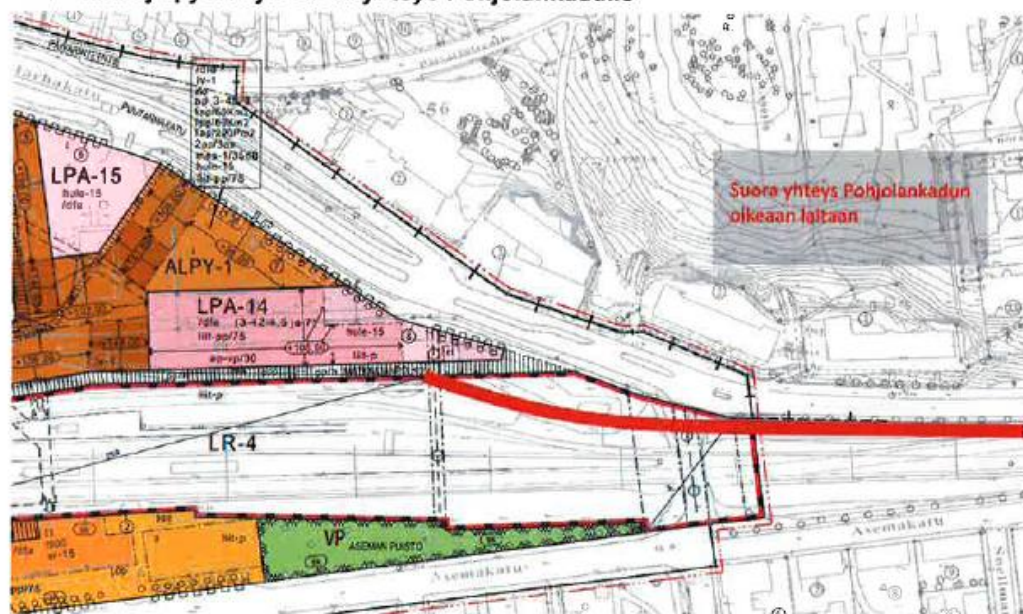
Kuvan kohdista tulisi olla mahdollisuus laskeutua ja nousta pyörällä sujuvasti. Tällöin olisi mahdollisuus kummaltakin puolelta Puijonkatua mahdollista laskeutua ja nousta katutasolta siltatasolle ja toisinpäin ja näin eri suunnista tapahtuva liikkuminen helpottuisi sekä alueen ohi että alueelle.

Asemakadun pohjoispuolen väylä on myös syytä avata pyöräilylle. Kummankin sekä alueen etelä- ja pohjoispuolen reitit korostuvat, koska Linnanpellon alueelta matkaa kohtuullisen paljon mm. koululaisia Hatsalan ja Minna Canthin kouluihin ja Savilahden alueen työntekijöitä ja heillä ei ole pyörällä oikein muuta mahdollista reittiä kuin hautamaan etelä- tai pohjoispuolelta tai Asemakadun kautta. Matkakeskuksesta on hyvä olla selkeä käynti toiseen kerrokseen myös kävellen / hissillä siten, että joukkoliikennepysäkeille menevät matkustajat pääsevät helposti Puijonkadun länsipuolella oleville pysäkeille.

### Kaavan liittyvät laajemmat suunnitteluasiat

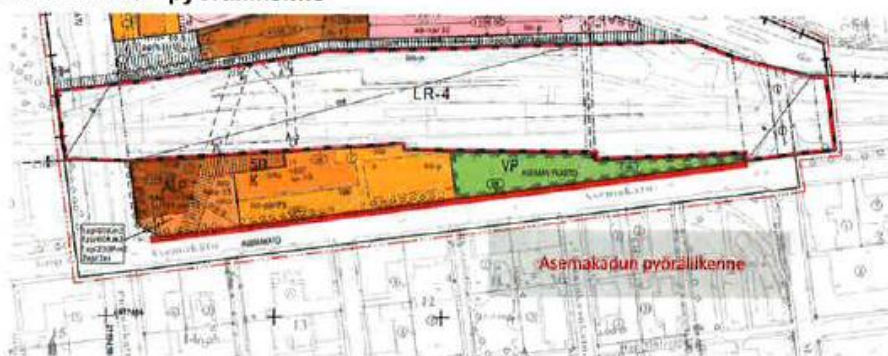
Toivoisimme, että asemakaavoitusta seuraavassa liikennesuunnittelussa Puijonkadun pyöräkaistasuunnitelma saisi jatkoa myös Asemakadun ja Puijonkadun risteyksessä joka ei ollut Puijonkadun hyväksytyssä katusuunnitelmassa kohteena. Risteys on erittäin ahdas pyöräliikenteelle, koska pyöräliikenteen ylikulku ja risteyskohta kiertää Cumulus-hotellin rakennuksen "taakse" Puijonkatua alas tultaessa. Yksi mahdollisuus olisi suunnitella erityisesti kesäajalle ja suuremmalle pyöräliikenteelle soveltuva yksisuuntainen pyöräkaista Puijonkatua pohjoiseen alamäkeen tultaessa itäpuolelle Puijonkatua ja sitten talviaikaan ja ylöspäin käytettäisiin nykyistä pyöräilyn ja jalankulun yhdistettyä ja tulevaa suunnitelmassa olevaa eroteltua väylää. Myös Käsityökadun ja Vuorikadun tulot vanhalle rautatieasemalle ja siitä uudelle siirtymiselle vaatisivat huomattavaa selkeyttämistä.

### Jalankulun ja pyöräilyn suora yhteys Pohjolankadulle



Yhtenä tulevaisuuden vaihtoehtona olisi hyvä selvittää Matkailijanpolun viemistä Maaherrankadun yli rautatiesillan vieressä ja jatkaa sitä aina Gottlundin kadun risteykseen saakka Pohjolankadun eteläpuolella jolloin Männistöön ja Itkonniemelle suuntautuva jalankulku ja pyöräily välttäisi vilkkaan Puutarhakatu-Pohjolankatu-Maaherrankatu-risteysalueen, sekä myöhemmässä vaiheessa usean tonttiliittymän ja Pohjolankadun ylittämisen. Tämä mahdollistaisi pyöräilyn pikaväylän joka palvelisi keskustasta ja Savilahdelta aina koko Kellolahdentien eteläpuolisen alueen pyöräliikennettä. Yksi mahdollisuus keskustan suunnasta tulevan pyöräliikenteen hoitamiseen on Haapaniemenkadun päädyistä rautatien yli menevä kevyenliikenteen väylä joka samalla voisi liittää Haapaniemenkadun pysäköintitalon osaksi Matkakeskuksen autopysäköintiä. Tämä auttaisi ehkä jossain määrin Cumulus-hotellin kulman ahtautta.

### Asemakadun pyöräiliikenne



Asemakadun pyöräväylä on nykyisellään erittäin hankala. Kaavassa tulisi huomioida pyöräliikenteen Asemakadun pohjoispuolen järkevä sujuminen. Nykyinen väylä on kapea ja matkan varrella on linja-auto ja taksipysäköintiä, sekä aseman edessä leveitä tonttiliittymiä. Rakentamisaikana rautatieaseman edustan jalkakäytävän tulevan pyörätien korkeat katukiveykset pitää saada loivennettua.

### Yleistä pyöräliikenteen kehityksestä

Valtioneuvosto hyväksyi syksyllä 30% kasvutavoitteen pyöräliikenteelle ilmasto- ja energiastategian

hyväksymisen yhteydessä. Kuopion kohdalta tuo tavoite tarkoittaa pyöräliikenteen kasvua noin 1,5 kertaisesti. Kuopion keskustassa tämä tarkoittaa noin 30-40% kulkumuoto-osuutta. Kansainvälistä kehitystä seuranneena voi todeta, niin huomattavasti suuremman autopopulaation omaavassa USA:ssa on autopysäköintipaikkoja muutettu pyöräpysäköinnille, koska on huomattu niiden tuovan tiettyjen kaupunkien kaupallisiin keskustoihin enemmän asiakkaita. Tästä on Suomessakin viitteitä muutamassa selvityksessä. Yhden auton paikalle on mahdollista saada 8-20 pyörää riippuen pysäköintiratkaisusta.

Kuopion keskustan elinvoiman takaamiseksi ei autoilijoista kilpaileminen ole välttämättä niin olennaista tai edes mahdollista Matkusta vastaan, vaan autolliset perheet kannattaa houkutella keskustaan noin 5-7 km päässä keskusta eli noin 20 minuutin ajomatkan päästä PYÖRÄLLÄ. Yksi osa tätä kokonaisuutta on toimiva Matkakeskuksen alue eri liikennemuotoineen. Toivomme, että rakennuttaja pystyisi käyttämään mm. pyöräpysäköinnin tarkemmassa suunnittelussa asiantuntijayhtiöitä joita Suomessa on 2-3, koska hyvät pyöräpysäköintipaikat ovat suunnittelun puolesta monesti melko pienistä asioista riippuvaisia.

Kuopion hyötypyöräilijät Facebook-ryhmän puolesta

Ari Paanala

## Vastine

Asemanseutua kehitetään keskeisenä pyöräparkkialueena.

Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu rakennettavaksi vähintään 300 polkupyöräpaikkaa palvelemaan liityntäpysäköintiä. Tämän lisäksi tulee rakentaa alueen muun asioimisen, asumisen, liike- ja toimistorakentamisen edellyttämät polkupyöräpaikat. Pysäköintilaitokseen on mahdollista toteuttaa valvottu polkupyöräpysäköintitila ja sijoittaa sen yhteyteen polkupyörähuoltoalue.

Liikenneviraston omistamalle raideliikennealueelle ei ole mahdollista osoittaa jalankulku- ja polkupyöräväylää henkilöturvallisuuskulmasta johtuen. Matkaajanpolun kevyen liikenteen väylä erotetaan raideliikennealueesta suoja-aidalla. Liikennevirasto on määrittänyt raideliikennealueen laajuuden ja tarpeen raideliikennesuunnitelmiansa perusteella.

Muistutuksessa esitetyt myöhempään toteuttamiseen liittyvät esitykset annetaan tiedoksi alueen toteuttajalle, Rakennusliike Lapti Oy:lle. Kaupunki huomioi osaltaan alueen toteutuksessa liikennealueille esitetyt ehdotukset.