

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

LAUSUNTO

10.4.2012

Markku Kemiläinen  
kaupungininsinööri  
Jyväskylän kaupunki

## **JYVÄSKYLÄN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA**

Jyväskylän keskustan liikennejärjestelyistä on laadittu yleissuunnitelma. Suunnitelma ohjaa tulevana vuosina yleisellä tasolla keskustan alueen liikennejärjestelyiden kehittämistä ja toteuttamista. Suunnitelma linjaa sitä, missä, miten ja käytännössä myös kuinka paljon milläkin liikennemuodolla keskustan alueella tulevaisuudessa liikutaan sekä mihin autot ja pyörät pysäköidään.

Esitämme pyydetyt näkemyksemme suunnitelmasta tässä Pyöräilyviikon järjestämiskioreiden keskeltä laaditussa lausunnossa. Tarkastelemme suunnitelmaa luonnollisesti erityisesti pyöräilyn näkökulmasta. Jonkin verran kiinnitämme huomiota myös jalankulkuun, sillä sekä kävely että pyöräily ovat olennaisia ihmisystävällisen, viihtyisän, turvallisen ja saasteettoman keskustaliikenteen toteuttamisessa. Millä tahansa liikennemuodolla liikkuvat ovat myös jalankulkijoita jossain matkaketjun vaiheessa.

### **YLEISTÄ**

Suunnitelma on tarpeellinen ja välttämätön. Keskustan liikenteessä on nykyisin monia ongelmia, jotka kaipaavat pikaista ratkaisemista: keskusta on suuresti hävinnyt kamppailun (autoilevista) kauppa-asiakkaista, autoliikenne ruuhkautuu tietyillä kaduilla ja tietyissä risteyksissä, monet kadut keskustassa ovat melko ankeita, meluisia ja autovaltaisia, pyöräily ja jalankulku ovat keskustan alueella olosuhteista johtuen usein hankalia ja turvattomia kulkutapoja, pyöräreiteillä on monia epäjatkuvuuskohtia, jotka pakottavat liikennesääntöjen

rikkomiseen, pyöräpysäköintipaikkoja ydinkeskustassa on selvästi liian vähän, joidenkin katujen rakenne ei vastaa liikennemuotojen kulkutapaosuuksia, ja niin edelleen. Näistä ongelmista kaikki lienevät yhtä mieltä. Viihtyisä, liikenteellisesti sujuva ja turvallinen sekä kaupallisestikin elinvoimainen keskusta on varmasti kaikkien tavoitteena.

Suunnitelmassa esitetään ratkaisuita useisiin edellä mainittuihin ongelmakohtiin ja se sisältää monia hyviä elementtejä. Jos keskustan liikennejärjestelyt toteutuvat esitetyn kaltaisena, niin se on pitkä askel oikeaan suuntaan. Esimerkiksi ydinkeskustan autoliikennettä pyritään vähentämään ja pyöräpysäköintiä kehittämään – nämä ovat ehdottoman kannatettavia tavoitteita.

Myös Kauppakadun muuttaminen shared space -tyyppiseksi kaduksi Kilpisenkadun ja Cygnaeuksenkadun/Vaasankadun välillä on suorastaan minimitavoite Kauppakadun tulevalle kehittämiselle ja osaltaan lisäksi keskustan viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta sekä helpottaisi kävelyä ja pyöräilyä. Kauppakatu on Jyväskylän kaduista kenties selvimmin sellainen, jossa nykyinen autoilua suosiva rakenne ei vastaa kadun suuria kävely- ja pyöräilymääriä. Pyöräilyn hankaluutta keskustassa pyritään suunnitelmassa ratkaisemaan myös muilla tavoilla.

Suunnitelma ei kuitenkaan nähdäksemme mene vielä riittävän pitkälle ja monia ongelmia jää siinä ratkaisematta. Esimerkiksi pyöräilyn sujuvoittamisessa tai saamisessa edes liikennesääntöjen edellyttämälle tasolle suunnitelma jää vajaaksi. Paikoin pyöräilyn vaatimuksia ei suunnitelmassa selvästi ymmärretä, ja jotkut esitetyt toimenpiteet vaikuttavat suorastaan siltä, että ne hankaloittavat pyöräilyä. Myöskään keskustan viihtyisyyteen tai kaupalliseen elinvoimaisuuteen liikenteen kannalta ei nähdäksemme esitetä vielä riittävän tehokkaita toimia.

Suunnitelman alkusanoissa ja tiivistelmässä kerrotaan, että "*erityisesti jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyt ovat suunnitelmassa merkittävässä roolissa.*" Käytännössä nämä väitteet eivät kuitenkaan täysin vastaa todellisuutta. Jalankulkua tai kävelyä ei kyseisten alkusanojen ja tiivistelmän jälkeen edes juuri mainita – tämä on outoa, sillä keskustaliikenteessä jalankulun pitää olla kaikkein tärkeimmässä asemassa. Pyöräliikenteelle on osoitettu oma lukunsa, mutta olisimme kaivanneet siihen vielä hieman esitettyä syvällisempää otetta. Luvussa

ei esimerkiksi mainita monia jo nyt tiedossa olevia keinoja ja toimenpiteitä, joilla pyöräilyä keskustassa ja keskustaan merkittävästi voitaisiin lisätä. Myöskään määrällisiä tai laadullisia tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ei esitetä tai mainita. Näin suunnitelma paikoitellen jää kävelyn ja pyöräilyn kannalta puutteelliseksi.

Suurin osa suunnitelmasta käsittelee autoliikenteen järjestelyitä. Kenties eniten suunnitelma pyrkii vähentämään autoliikenteen ruuhkia ja lisäämään henkilöautoilun sujuvuutta ja loogisuutta keskustaa kiertävällä kehällä. Nämäkin ovat tietysti erinomaisia tavoitteita, mutta emme usko niiden riittävän keskustan elinvoimaisuuden säilyttämiseksi, palauttamiseksi ja lisäämiseksi.

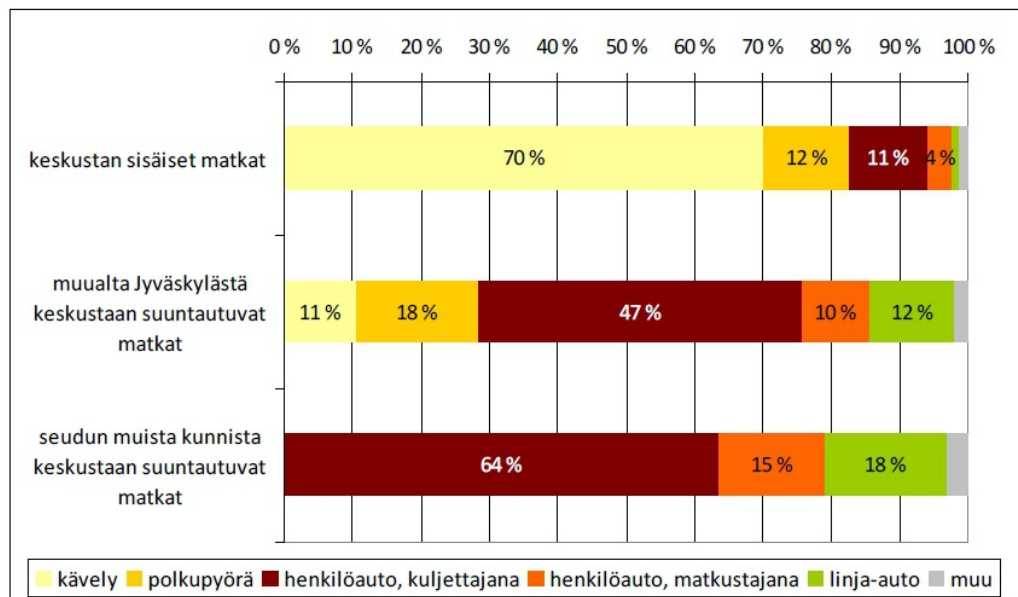
On selvää, että autoliikennettä tarvitaan, eikä toimivaa liikennettä voida järjestää ilman henkilöautoja, mutta tiiviiden kaupunkikeskustojen liikenteen pääasialliseen järjestämiseen henkilöautoilu ei ole paras tapa. Vilkas henkilöautoliikenne keskustassa tai sen tuntumassa ei ole mielekästä ympäristön, viihtyisyyden, ihmisystävällisyyden, turvallisuuden eikä liikenteen sujuvuuden kannalta. Nykyisetkin autoliikennemäärät keskustassa ovat ongelmallisia, saati se, että autoliikenteen määrä kasvaisi.

Jyväskylässäkin olisi tunnustettava, ettei keskusta koskaan voi pärjätä kaupungin laitamien market-kentille ja lähiöille autoliikenteen sujuvuudessa. Jyväskylässä ja myös muualla kaupunkikeskustojen on pärjättävä toisilla keinoilla ja muiden liikennemuotojen varassa. Erinomaisen toimivat ja helposti käytettävät kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteydet voisivat Suomessakin olla nimenomaan keskustojen vahvuuksia. Nähdäksemme erityisesti pyöräilemisellä keskustaan olisi lyhyiden etäisyyksien Jyväskylässä mahdollisuudet kasvaa jopa moninkertaiseksi nykyisestä. Pyöräilyä voitaisiin lisätä myös merkittävästi halvemmilla ratkaisuilla kuin henkilöauto- tai bussiliikennettä.

## TAVOITTEET

Yksi keskeinen puute suunnitelmassa on se, että mainitut sinänsä kauniitkin tavoitteet tuntuvat jäävän irrallisiksi. Erityisesti jos kävelyä ja pyöräilyä pyritään keskustassa edistämään ja lisäämään, niin olisimme kaivanneet selkeitä laadullisia ja määrällisiä kriteereitä ja tavoitteita. Suunnitelmassa todetaan toistaiseksi lähinnä vain, että "lähtökohtana on ollut jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantaminen". Mutta mitä tämä tarkoittaa? Miten onnistumista mitataan?

Tuoreen JYSELI-tutkimuksen mukaan muualta Jyväskylästä keskustaan tulevista 57 % liikkuu henkilöautolla, 18 % pyörällä, 12 % bussilla ja 11 % kävellen. Nähdäksemme määrätietoisilla ja rohkeilla toimenpiteillä voitaisiin päästä vaikkapa lukuihin 25–40–15–20 %. Miksei tällaista voitaisi ottaa kansainvälisten esimerkkien mukaisesti tavoitteeksi? Nyt tuntuu siltä, että suunnitelmassa yritetään tarjota kaikille jotakin ilman selkeää ja rohkeaa visiota siitä, kuinka Jyväskylän keskustan liikenne pitäisi tulevaisuudessa järjestää.



*Kulkumuotojen osuudet Jyväskylän keskustaliikenteestä vuoden 2009 JYSELI-tutkimuksen mukaan.*

## KEHÄMALLI

Suunnitelmassa sovelletaan keskeisenä ideana keskustaliikenteen järjestämiseen ns. kehämallia. Autoliikenne ja myös suuresti pyöräliikenne ohjattaisiin Yliopistonkadun, Kalevankadun, Hannikaisenkadun ja Vaasankadun muodostamalle kehälle. Mallista on eri puolilta hyviä kokemuksia, mutta myös sen tuottamat mahdolliset hankaluudet ja estevaikutus kannattaa pitää mielessä – ja niiden välttämiseen tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Kävelijät ja pyöräilijät haluavat saapua nopeasti keskustaan – ja heille pitää tämä sallia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tällöin keskustan kehän ylittämisen pitää olla helppoa ja nopeaa. Esimerkiksi painonapilliset liikennevalot ja pitkät odotusajat kehän ylittämässä eivät enää ole tätä päivää varsinkaan kävelyn ja pyöräilyn pääväylillä.

Jos pyöräilyä halutaan edistää, niin pyöräilijöitä ei kannata väkisin ohjata keskustan kehälle. Pyöräilijän pitää päästä suoraan ja nopeasti kohteeseensa. Tämä on erittäin merkittävä pyöräilyn suosioon vaikuttava tekijä. Jyväskylässä pyöräilijöiden ohjaaminen ko. kehälle voi myös olla haasteellista maantieteellisistä syistä. Suuri osa keskustan kauttakulkupyöräliikenteestä liikkuu yliopiston Seminaarinmäen alueen ja Puistokadun, Ilmarisenkadun ja Vapaudenkadun välillä – tällöin Kauppakatu vain on luontevin eli suorin, tasaisin ja esteettömin reitti kohteiden välillä (toisin kuin suunnitelman sivulla 18 mainitaan). Sekä Yliopistonkadun että Hannikaisenkadun (tai Vapaudenkadun) käyttäminen tuottaa usein pyöräilijälle ylimääräisiä korkeuseroja, puhumattakaan siitä, että molemmat kadut ovat nykyään Kauppakatua hankalammin pyöräiltäviä mutkittelineen suojateineen ja risteyksineen, liikennevaloineen, näkemäongelmineen, reunakivineen sekä muine esteineen.



*Erityisesti kävelyn kannalta on huomioitava vilkkaiden autoliikenneväylien estevaikutus (kuva: Trafikverket, Ruotsi).*

## **HYVÄT EHDOTUKSET PYÖRÄILYN KANNALTA**

Suunnitelmassa on ainakin kolme hyvää ja toimivaa ehdotusta pyöräilyn kannalta.

### **Kauppakadusta kävely- ja pyöräilypainotteinen väylä**

Kauppakadun muuttamista kävely- ja pyöräilypainotteiseksi olemme odotelleet jo usean vuoden ajan. Ehdotimme kadun muuttamista kävely- ja pyöräilypainotteiseksi esimerkiksi vuonna 2010 valmistuneessa keskustan ja Mustalammen välisessä laatukäytäväselvityksessä. Nykyisin kadun rakenne ei vastaa kadun pääliikennemuotoja eli kävelyä ja pyöräilyä. Kadulle voisi harkita jopa shared space -ratkaisua voimakkaampaa vaihtoehtoa siten, että läpikulkuliikenne kadulla olisi sallittua vain kävellen ja pyöräillen – ja autolla pääsisi vain kiinteistöille. Yhdessä suunnitellun autottoman yliopistokampuksen kanssa Kauppakadun mittainen kävely- ja pyöräilykatu muodostaisi Suomen oloissa ainutlaatuisen laajan ja esimerkillisen kävely- ja pyöräilyalueen.

Missään tapauksessa Kauppakadun shared space -ratkaisua ei kannata jättää vajaaksi autoliikenneverkkovalintoihin 1 mukaisesti – koko katu Seminaarinmäelle asti pitää tavalla tai toisella uudistaa kävely- ja pyöräilypainotteiseksi.

### **Radanvarren pyöräväylä**

Nopea uusi pyöräreitti radan varteen Mattilanniemen ja Cygnaeuksenkadun tai Kilpisenkadun välille on tarpeellinen ja hyvä ehdotus. Juuri tällaisilla ratkaisuilla on monissa kaupungeissa maailmalla saatu nostettua pyöräilyn kulkutapaosuutta. Tulevaisuudessa nopea reitti kannattaa ulottaa sekä Keljon että Vaajakosken suuntiin.

### **Jalankulun ja pyöräilyn erottelu**

Jalankulun ja pyöräilyn erottelu toisistaan erillisille väylille on myönteinen kehityssuunta. Käytäntö pitäisi ulottaa kaikille keskusta-alueen reiteille. Tietääksemme missään maailmassa pyöräilykaupunkia – kaupunkia, jossa pyöräilyn kulkutapaosuus on korkea – ei ole rakennettu yhdistettyjen kevytväylien varaan. Esitämme myöhemmin tarkempia näkemyksiä aiheesta parhaan mahdollisen lopputuloksen saavuttamiseksi.

## **MITÄ PITÄÄ VIELÄ KEHITTÄÄ PYÖRÄILYN KANNALTA?**

Kuten todettua, suunnitelmassa on pyöräilyn osalta vielä puutteita.

Keskeisimmät ongelmat havainnollistuvat nopeasti suunnitelman sivulla 19 esitetystä *Pyöräilyn tavoiteverkko* -kartasta. Pyöräväylät eivät nykyisin ole Jyväskylän keskustassa mitenkään jatkuvia, loogisia, yhteneviä ja pyörän päältä selkeästi havaittavia, ja jo kartaltakin näkee, ettei suunnitelma tuo tilanteeseen riittäviä parannuksia.

### **Väylätyyppien jatkuvia vaihdoksia tulee välttää**

Liian monessa risteyksessä pyöräväylän tyyppi muuttuu täysin toiseksi. Erityisesti yhdistettyjen kevytväylien yhdistäminen mielekkäästi ja johdonmukaisesti muihin väylätyyppeihin on vaikeaa, eikä suunnitelmassa ole tunnuttu riittävästi paneutuneen näihin ongelmiin. Miten pyöräily- ja kävelylinjat esimerkiksi menevät, kun risteyksessä yhdistetty kevytväylä muuttuu erotelluksi jalkakäytäväksi ja 2-suuntaiseksi pyörätieksi? Mikään hyvä ratkaisu, erottelukaan, ei myöskään toimi, jos väylien tyypit muuttuvat jatkuvasti.

### **Yhdistetyistä kevytväylistä tulee luopua**

Kartalla herättää ihmetystä myös yhdistettyjen kevytväylien suuri määrä. Yhdessä vaihtelevien väylätyyppien kanssa yhdistetyt kevytväylät tuottavat pyöräilijöille sekavaa, hankalaa ja risteyksissä tunnetusti vaarallisen vaikeasti ennakoitavaa. Jo nykyään yhdistettyjen kevytväylien laajamittaisen käytön seurauksena jyvaskyläläiset pyöräilevät jalkakäytävillä sielläkin, missä jalkakäytävä on vain jalkakäytävä eikä yhdistetty kevytväylä. Kevytväylät aiheuttavat muutenkin konflikteja kävelijöiden ja pyöräilijöiden välille. Esimerkiksi Helsingissä yhdistetyistä kevytväylistä pyritään luopumaan kaikilla pääreiteillä. Nähdäksemme yhdistetyistä kevytväylistä pitäisi Jyväskylän keskustan alueella luopua kokonaan.



## **Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat tulee ottaa keskeisiksi väylätyypeiksi**

Yksisuuntaiset pyörätiet puuttuvat suunnitelmasta toistaiseksi täysin, eikä niitä ole edes missään vaihtoehtojen tarkastelussakaan mainittu. Tämä on yllättävää, sillä maailmalla käytännössä kaikissa oikeissa pyöräilykaupungeissa käytetään keskustoissa lähes pelkästään yksisuuntaisia pyöräteitä ja niihin luontevasti kytkeytyviä pyöräkaistoja (jotka tietysti ovat aina yksisuuntaisia). Erityisesti ydinkeskustoissa yksisuuntaiset pyörätiet ovat erittäin toimiva ratkaisu niiden vähäisen tilantarpeen ansiosta. Yksisuuntaiset pyörätiet ovat myös turvallisia, loogisia ja nopeita pyöräillä.

Myöskään pyöräkaistoja ja pyörätaskuja ei suunnitelmassa ehdoteta mihinkään, vaikka niitä käytetään yleisesti kaikissa pyöräilykaupungeissa. Pyöräkaistoihin sentään viitataan yhdessä kohdassa sivulla 20 vaihtoehtojen arvioinnissa, tosin osin virheellisesti, sillä kaistojen ainut mainittu miinus ei pidä paikkaansa. Pyöräkaistoja voisikin toteuttaa monille keskustan kaduille. Esimerkiksi ylämäkikaduille (joilla pyöräilijät ajavat väistämättä autoja hitaammin) voisi toteuttaa pyöräkaistat, mikäli yksisuuntaisia pyöräteitä tai vaikkapa shared space -katutyyppejä ei voi käyttää.

Yksisuuntaisten pyöräteiden ja pyöräkaistojen yhdistäminen toisiinsa loogiseksi ja jatkuviksi pyöräväyliksi on helppoa toisin kuin kaksisuuntaisten pyöräteiden ja muiden väylätyyppien. Linjaamalla yksisuuntainen pyörätie risteysalueella pyöräkaistaksi voidaan pyöräilijöille mahdollistaa suorat ja turvalliset ajolinjat risteysten yli.

Pyöräkaistojen yhteyteen voidaan liikennevaloristeyksiin toteuttaa muun muassa Helsingissä ja monissa muissa kaupungeissa hyväksi havaittuja pyörätaskuja, jotka mahdollistavat pyöräilijöiden turvallisen ajamisen suoraan tai kääntymisen vasemmalle ja samalla tuovat pyöräilijät näkyvästi esille katukuvassa.



*Kuva Tukholmasta näyttää, miten yksisuuntaisen pyörätien voi yhdistää jatkuvaksi väyläksi pyöräkaistan kanssa, kaksisuuntaisten pyöriteiden kanssa näin hyvät ratkaisut väylätyyppien yhdistelyssä eivät ole mahdollisia.*



*Tukholmasta otetussa kuvassa näkyy, kuinka yksisuuntainen pyörätie voidaan tarvittaessa toteuttaa tilaa säästäen. Vastaantuleviakaan ei tarvitse väistää. Kuvassa pyörätie laskeutuu risteyksen matkalta pyöräkaistaksi, johon on toteutettu vasemmalle kääntymistä helpottava pyörätasku*

## Pyöräilijöiden ajolinjat tulee suunnitella suoriksi

Vaikka suunnitelma on alustava, niin olemme kovin huolestuneita siinä esitetyistä katujen piirustuksista. Käytännössä kaikissa suunnitelman piirustuksissa pyöräväylillekin on piirretty suojatiet, vaikka pitäisi käyttää pyöräteiden jatkeita. Suojatiet myös mutkittelevat jokaisessa risteyksessä juurikin sellaisilla tavoilla, joista pitäisi päästä täysin eroon.

Jos pyöräväylät toteutetaan kartoille piirretyn kaltaisina, niin pyöräileminen lähinnä hankaloituu! Pyöräilijän ajolinjan risteyksissä täytyy olla suora, esteetön, selkeästi ennakoitavissa ja turvallinen. Jatkosuunnittelussa tähän pitää kiinnittää erityistä huomiota, ja kyllä tällaisten seikkojen pitäisi esisuunnitelmissakin olla kunnossa.



*Esimerkki Tukholmasta näyttää, miten toteutetaan suora ja tasainen pyöräilylinja risteyksen yli. Kannattaa myös huomata kaksisuuntaisen pyörätien oikeaoppiset maalaukset.*



*Pyöräkaistoilla ajolinjat risteyksissä ovat luonnostaan esimerkillisen suoria. Tämäkin ratkaisu on Tukholmasta.*

## **Pyöräväylien liitokset ja jatkuminen keskustasta muualle tulee suunnitella huolella**

Merkittävä suunnitelman puute on sekin, ettei pyöräilyn pääreittejä eli laatukäytäviä keskustasta muille alueille ole selvitetty tai ainakaan kunnolla merkitty kartoille. Keskustan ja muiden alueiden väliset pääreitit luonnollisesti vaikuttavat siihen, miten pyöräiliikenne keskustassa pitää järjestää. Myös laatukäytävien ja keskustan kehäreitin linkittäminen voi olla varsin haasteellista ja kaipaa varmasti huolellista suunnittelua. Ehdotettujen 2-suuntaisten pyöräteiden perusteella voisi päätellä, että pääreiteiksi on ajateltu Harjukadun, Puistokadun, Veturitallinkadun ja Mattilanniemen suunnat, mutta tämä ei tietenkään ole kattava listaus. Seminaarinkatu, Voionmaankatu, Ilmarisenkatu ja Kuokkalan suunta ovat muita pääreittejä, ja liikenne niille on nykyään vielä varsin ongelmallista. Esimerkiksi Kilpisenkatu–Satamakatu-reitti ei nykyään ole mitenkään laatukäytävän edellyttämässä kunnossa.

## **Muita pyöräilyn sujuvuuteen vaikuttavia seikkoja**

Edellä mainittujen haasteiden lisäksi pyöräteille ei ole asetettu tavoitenopeuksia, eikä liikennevalopainikkeiden tai ylipäättään liikennevalojen odotusaikoja ole käsitelty pyöräilyn kannalta – toisin kuin autoteiden osalta. Myöskään keskustan reunakiviongelmia pyöräilijöille ei mainita, vaikka kyseessä on nykyään yksi eniten pyöräilyä hankaloittava tekijä. Reunakivet eivät ole pyöräilijöiden kannalta ainoastaan epämukavia, vaan ne vähentävät turvallisuutta, koska ne vievät pyöräilijän huomiota muun liikenteen seuraamiselta reunakiven ylittämiseen ja hidastavat pyöräilijän poistumista risteysalueelta. Toteutetaanko uudet väylät reunakivillä vai ilman?

Kaiken kaikkiaan kaikkiaan on ilmeistä, ettei suunnitelmassa pyöräilyn helppouteen ja sujuvuuteen ole vielä kiinnitetty riittävästi huomiota.

## **Kävelyn ja pyöräilyn suosiminen**

Keskustan katuja voisi rauhoittaa autoliikenteeltä esitettyä enemmänkin kävelyn ja pyöräilyn suosimiseksi. Autolla pitää tietysti keskustassakin tarpeen vaatiessa päästä liikkumaan, mutta autoliikenteen nopeuksia ja läpiajoreittien määrää voisi edelleen vähentää. Entä jos läpikulkuliikenne esimerkiksi Kilpisenkadulla olisi sallittua vain kävelijöille ja pyöräilijöille? Tällaiset ratkaisut lisäisivät osaltaan kävelyn ja pyöräilyn suosiota sekä keskustan viihtyisyyttä.

Yksittäisiä ongelmakohtia ja parannusehdotuksia pyöräiliikenteen kannalta käsitellään vielä myöhemmin suunnitelman lukukohtaisessa arvioinnissa.

## **KAKSISUUNTAISEN PYÖRÄTIEJÄRJESTELMÄN ONGELMIA**

Suunnitelmassa ehdotetaan kaksisuuntaisia pyöriteitä Yliopistonkadulle, Harjukadulle, Puistokadulle, Kilpisenkadulle, Veturitallinkadulle ja uudelle Hannikaisenkadun varren pikapyörätielle. Kaksisuuntaiset pyörätiet olisivat pääpyöräreittien keskeinen ratkaisu.

Vaikka kaksisuuntaiset pyörätiet ovatkin yhdistettyjä kevytväyliä parempia, ei kaksisuuntainen pyörätiejärjestelmä ole ongelmaton. Erityisesti yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisiin pyöräteihin verrattuna selvästi turvallisempia, loogisempia ja ne mahdollistavat myös sujuvamman ja nopeamman liikenteen.

Hyvissä pyöräilykaupungeissa kaksisuuntaisia pyöriteitä käytetään vain erityistapauksissa, yleensä melko rauhallisilla ja vähäliikenteisillä tai selkeillä väylillä, tai jos väylä täytyy jostain oikein erityisestä syystä sijoittaa vain toiselle puolelle ajorataa. Mikään pyöräilykaupunki ei nojaa vain kaksisuuntaisiin pyöräväyliin.

### **Kaksisuuntaisten pyöriteiden kytkeminen jatkuviksi sujuviksi yhteyksiksi on haasteellista**

Ahtailla keskusta-alueilla kaksisuuntaisia pyöriteitä on haasteellista tai mahdotonta linkittää toimivasti muihin väylätyyppeihin. Pyöräilykaupunkien keskustoissa kaksisuuntaiset pyöräväylät muuttuvatkin yleensä aina pyöräkaistoiksi ja yksisuuntaisiksi pyöriteiksi.

Pyöräilijän on usein myös vaikeaa siirtyä kadun ylitse, jos ja kun kaksisuuntainen pyörätie kulkee vain kadun toisella puolella.

### **Kaksisuuntaiset pyörätiet eivät välttämättä mahdollista sujuvaa liikennettä**

Keskustoissa kaksisuuntaiset pyörätiet joudutaan yleensä aina tekemään liian kapeiksi, jotta niillä voisi käyttää keskustan ajoneuvoliikenteen normaaleja nopeuksia eli 20–30 km/h. Mutkittelevat ja kapeat kaksisuuntaiset pyörätiet vilkkailla reiteillä aiheuttavat haasteita pyöräilijöiden keskinäisille kohtaamisille – eihän autoilunkaan pääväyliä toteuteta siten, että eri suuntaan menevillä liikennevirroilla olisi vain yksi kaista.

## **Kaksisuuntaiset pyörätiet eivät aina ole turvallisia**

Vilkaassa keskustaliikenteessä kaksisuuntaiset pyörätiet eivät juuri ole yhdistettyjä kevytväyliä turvallisempia, varsinkaan jos jalkakäytävä ja pyörätie kulkevat aivan rinnakkain. Ongelmana perinteisissä kevytväylien ja autoteiden risteyksissä on, että kävely- ja pyöräliikennettä voi tulla “kaikista suunnista” – kaksisuuntaisilla pyöräväylillä tilanne on lähes sama. Suunnitelmassa on sivulla 20 mainittu, että kaksisuuntainen pyörätie on “turvallinen ratkaisu kadulla, jolla on paljon moottoriajoneuvoliikennettä”. Tämä ei siis välttämättä pidä paikkaansa.

Kannattaa myös huomata se, että melko uusi Yliopistonkadun kaksisuuntainen pyöräväylä on yksi Jyväskylän huonoimpia pyöräväyliä. Erottelu ei ole toimivaa ja jokaisessa risteyksessä väylällä on hankalat mutkat ja terävät reunakiveykset. Suunnitelmassa mainitaan, että Yliopistonkadun kaksisuuntaista pyörätietä jatketaan muuallekin – mutta me toivomme, ettei kyseistä pyörätiemallia enää käytetä missään.

## **MITÄ PITÄÄ VIELÄ KEHITTÄÄ JALANKULUN KANNALTA?**

Kävelyolosuhteista ja niiden kehittämisestä ei ole suunnitelmassa kirjoitettu mitään, vaikka jalankulun pitäisi suunnitelmassa olla merkittävässä asemassa. Suunnitelmasta tuntuu erottuvan se, ettei kävelyä oikeastaan pidetä liikenteenä. Keskustassa kävelyn pitäisi kuitenkin olla tärkein liikennemuoto.

Monet pyöräilyn yhteydessä mainitut kommentit soveltuvat myös jalankulkuun. Jos kävelyä nimenomaan liikenteenä pyritään kehittämään ja kävelemisen määrää lisäämään, niin kävelyreittienkin pitää olla toimivia, loogisia ja nopeita. Esimerkiksi liikennevalojen odotusaikojen minimoimisella voidaan lisätä kävelyn suosiota ja nostaa kävelyn symbolistakin asemaa keskustaliikenteessä. Painonapilliset liikennevalot eivät kuulu ainakaan kävelyn pääreiteille. Liikennemuodot eivät ole tasa-arvoisia niin kauan kuin painonappeja käytetään.

Toisaalta kävely on liikennemuodoista vähiten suoraviivaisin. Kiireinen pyöräilijä vielä voi fillaroida vilkkaan autokadun reunassa, mutta kävelijä mieluusti valitsee jonkun toisen reitin. Nämä jalankulkijoiden suosimat reitit ja niiden kehittämismahdollisuudet pitäisi keskustassakin selvittää. Mitkä ovat kävelyn pääreitit? Millaiset kävelyväylät ovat toimivimpia? Miten ihmiset kävelisivät nykyistä enemmän keskustaan?

## **SUUNNITELMAN LUKUKOHTAISET KOMMENTIT**

### **Luku 5, keskustan läntinen sisääntuloyhteys**

Autoliikenteen keskustan läntisen sisääntuloyhteyden ohessa käsitellään myös alueen pyöräväyläratkaisuita.

Hannikaisenkadun ja junaradan välinen pyöräreitti Mattilanniemestä Cygnaeuksenkadulle tai Kilpisenkadulle esitellään lähinnä tässä yhteydessä. Idea on aiemmin todetun mukaisesti kannatettava. Jatkosuunnittelussa pitää lähinnä varmistaa uuden reitin sujuva liittyminen nykyiseen väyläverkostoon. Haasteellisin kohta lienee liitos Rantaraitin ja Hannikaisenkadun väliseen kevytväylään Hämeenkadun kärjen lähellä – alustava kaavakuva kohdasta näyttää siltä, että risteyksestä tulisi todella vaarallinen.

Sivun 9 kartalle piirretyt pyöräväylät Seminaarinkadun ja Alvar Aallon kadun välillä sekä Vapaudenkadun jatkeella eivät ole pyöräilyn kannalta toimivia. Mutkittelevat väylät ja risteykset näyttävät lähinnä siltä, että pyöräily yritettäisiin tehdä mahdollisimman hankalaksi. Nykyiset Seminaarinkadun – Alvar Aallon kadun sekä Vapaudenkadun linjaukset olisivat pyöräväylille hyvin lähellä optimaalisia. Voisiko katujen pohjia säilyttää pyöräväyläkäytössä?

Entä voisiko Seminaarinkadun koko matkaltaan toteuttaa shared space -katuna, jolloin loppuvan kadun päästä voitaisiin puhkaista ajolinjaltaan täydellisen suora ja luonteva kävely- ja pyöräilyväylä Alvar Aallon kadulle? Kartalle piirretty risteys ja mutkitteleva kevytväylä poistaisi koko Seminaarinkadun alamäen pyöräilijälle antaman hyödyn.



## Luku 6, autoliikenneverkko

Kuten aiemmin on todettu, niin Kauppakadusta on ehdottomasti tehtävä koko matkaltaan vähintään shared space -tyyppinen katu.

Autoliikenneverkon vaihtoehdon 1 mukaisena Kauppakadun kävely- ja pyöräilypainotteisuus jäisi pahasti puutteelliseksi.

Myös Gummeruksenkadun voisi toteuttaa suunnitelmasta poiketen shared space -tyyppisenä katuna. Kadulla on vähän autoliikennettä, eikä raskasta liikennettä ole lainkaan, joten jaettu katutila olisi toimiva ratkaisu. Shared space -katuna Gummeruksenkadulla voisi myös pyöräillä molempiin suuntiin. Nykyisin katu on yksisuuntainen, joten kadulla saa pyöräilläkin vain yhteen suuntaan – mutta käytännössä monet pyöräilevät katua molempiin suuntiin erityisesti Kauppakadun ja Yliopiston välillä. Nykyisen kaltaisen yksisuuntaisen autokadun säilyttäminen ei ole pyöräilyn kannalta mitenkään toimiva ratkaisu. Vähintään kadulle pitää toteuttaa vähän tilaa vaativa yksisuuntainen pyörätie, jonka avulla pyöräily on mahdollista molempiin suuntiin.



*Yksisuuntainen katu, jolle on toteutettu yksisuuntainen pyörätie. Toiseen suuntaan pyöräillään autojen seassa ajoradalla. Tällainen ratkaisu soveltuisi Gummeruksenkadullekin, jos katua ei toteuteta shared space -tyyppisenä.*

Myös Kilpisenkadun asemaa autoliikennekatuna kannattaa vielä miettiä. Kadusta voitaisiin tehdä Jyväskylän ensimmäinen katu, joka olisi tarkoitettu pääasiassa pyöräilijöille. Kilpisenkatuhan on jo nykyisellään keskustan poikki menevän etelä–pohjois-suuntaisen pyöräliikenteen pääreittejä – katu on luontevin reitti Harjun ja sataman/Kuokkalan suunnan väliselle pyöräliikenteelle. Symbolisestikin olisi tärkeää, että kaupunkiin tehtäisiin pyöräkatu. Auto-, kävely- ja joukkoliikennekatujahan meillä jo on. Ratkaisu lisäisi varmasti pyöräilyä keskustassa.

Läpiajoautoliikenne Kilpisenkadulla voitaisiin katkaista, tai sitten kadulla saisi edetä autolla hitaasti ja pyöräilijöitä varoen. Tämän kaltainen ratkaisu vähentäisi merkittävästi myös nykyisiä ja suunnitelmaehdotuksen ongelmia Kilpisenkadulla. Kaksisuuntainen pyörätie – tai lähes mikä tahansa pyöräväylätyyppi – kadun länsipuolella Kauppakadun ja Yliopistonkadun välillä toimii heikosti, koska Kauppakadun risteys ja kiinteistöjen liittymät aiheuttavat väylälle vaikeita näkemäongelmia. Pyöräkadulle vaihtoehtoisena ratkaisuna ainoastaan pyöräkaistat pyörätaskuineen voisivat olla Kilpisenkadulle mielekäs vaihtoehto. Kaksisuuntaisiin pyöräteihin tai yhdistettyihin kevytväyliin kaistat on tietysti vaikea yhdistää, joten niistä pitäisi kadulla kokonaan luopua.

Nykyisin sujuva ja turvallinen pyöräily Yliopistonkadulta Kauppakadun suuntaan Kilpisenkadun kaksisuuntaista pyörätietä pitkin on lähes mahdotonta. Kaksi lausunnon kirjoittajista pyöräilee Kilpisenkadulla päivittäin – ja katuja alaspäin ajaessaan aina ajorataa pitkin näkemäongelmien ja sitä kautta onnettomuuksien välttämiseksi.

### **Suunnitelman luku 7, pyöräliikenneverkko**

Luvussa todetaan, että keskustan kehäreitti on Vaasankadulla, Kalevankadulla ja osin myös Hannikaisenkadulla “liian kapea kaksisuuntaiselle pyörätielle”. Entä onko selvitetty mahtuuko kaduille yksisuuntainen pyörätie? Ilman kaikkien vaihtoehtojen selvittämistä päätöstä pyöräväylätyypistä ei luonnollisestikaan voi tehdä.

Kuten aiemmin on todettu, niin esitetyllä pyöräväyläverkolla on useissa kohdin liityntäongelmia erilaisten väylätyyppien välillä. Erityisesti Väinönkatu vaikuttaa tässä katsannossa ongelmalliselta. Jos Sepänkatua tullaan Harjun suunnasta, niin Harjunkadun risteyksessä pitäisi vaihtaa kaksisuuntaiselta pyörätieltä yhdistetylle kevytväylälle, joka puolestaan muuttuu heti seuraavassa eli Yliopistonkadun risteyksessä kävelykaduksi. Vapaudenkadun risteyksessä taas pitäisi siirtyä kävelykadulta yhdistetylle kevytväylälle, joka kulkee vain tien toisella puolella. Kyllä väylätyyppien määrää näin keskeisellä reitillä pitää saada vähennettyä, muuten kukaan ei tiedä, miten reitillä pyöräillään.

#### **Suunnitelman luku 11.4, Gummeruksenkatu ja Cygnaeuksenkatu**

Cygnaeuksenkadulla pyöräily muuttuisi suunnitelman mukaan yksisuuntaiseksi eli katua pääsisi jatkossa vain autoliikennevirran mukaisesti Hannikaisenkadun suunnasta Yliopistonkadun suuntaan. Kadun nykyisen vilkkaan, molempiin suuntiin kulkevan, pyöräliikenteen huomioon ottaen ratkaisuehdotus on huono. Toteutuessaan se asettaa erityisiä haasteita pyöräliikenteen järjestelyille ja opastamiselle Yliopistonkadulta alas Vaasankatua, Gummeruksenkatua ja Kilpisenkatua.

Toiseen suuntaan pyöräilemisen voisi Cygnaeuksenkadullakin mahdollistaa esimerkiksi yksisuuntaisella pyörätiellä, joka ei vaadi paljoa tilaa.

#### **Suunnitelman luku 11.5, Vaasankatu**

Yliopistonkadun suunnasta Hannikaisenkatua kohti mentäessä on Vaasankadun kevytväylä nykyään pyöräilijöille ongelmallinen. Katua ylöspäin pyöräiltäessä vauhdit ovat riittävän alhaisia, mutta alaspäin lasketellessa useat tonttiliittymät ovat vaarallisen näkemäongelmaisia. Katua ajetaankin alaspäin usein autoliikenteen seassa, ja se onkin kevytväylää turvallisempi ja vauhdikkaampi kulkulinja.

Ehdotettua kevytväylän säilyttämistä kadun länsipuolella ei siis voi pitää parhaana ratkaisuna. Yksisuuntaiset erotellut pyöräkaistat tai pyörätiet voisivat mahtua myös Vaasankadulle.

## JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Jyväskylän keskustan liikennesuunnitelma on selvä askel eteenpäin keskustan alueen liikennejärjestelyjä mietittäessä. Monet esitetyt ratkaisut ovat hyviä ja kannatettavia. Kokonaisuutena emme kuitenkaan vielä voi hyväksyä suunnitelmaa. Suunnitelmassa on toistaiseksi liian merkittäviä puutteita erityisesti jalankulku- ja pyöräliikenteen osalta.

Pyöräilykaupungin tunnistaa yleensä siitä, että siellä osataan käyttää kullekin alueelle soveltuvia hyviä pyöräväylätyyppejä.

Pyöräilykaupungissa valitaan parhaat soveltuvat väyläratkaisut, jotka toimivat myös saumattomasti yhteen toistensa kanssa. Tavoitteena on johdonmukainen ja looginen, mahdollisimman helposti käytettävä pyöräväyläverkko.

Nähdäksemme suunnitelmassa esitetty pyöräväyläverkko ei vielä ole paras mahdollinen. Monia muualla hyviksi todettuja ratkaisuja, kuten yksisuuntaisia pyöräteitä, pyöräkaistoja ja pyörätaskuja ei ole suunnitelmassa ehdotettu. Erityisesti on todettava, että esitetyt väylätyyppit, kuten kaksisuuntaiset pyörätiet ja yhdistetyt kevytväylät, eivät toimi hyvin yhteen ja yksinomaan niitä hyödyntämällä keskusta-alueen pyöräilystä ei saada sujuvaa, turvallista ja houkuttelevaa.

Ehdotamme, että erityisesti pyöräliikenteen tavoitetilanteen osalta suunnitelma laaditaan uudelleen. Uudessa versiossa kannattaa selvittää esimerkiksi yksisuuntaisten pyöräteiden ja -kaistojen toteuttaminen. Pyöräilyn ja jalankulun osuuksille keskustaan suuntautuvasta liikenteestä tulee myös asettaa määrälliset tavoitteet. Esittämillämme keinoilla voidaan kävelyä ja pyöräilyä edelleen helpottaa ja niiden määriä lisätä. Samalla edistettäisiin merkittävästi keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta.

Teemu Tenhunen  
Puheenjohtaja

Esa Rantakangas  
Johtokunnan jäsen

Antti Poikola  
Johtokunnan jäsen  
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry