



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



Muistutus
15.3.2016

Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta

SEPÄNKADUN-RAJAKADUN RISTEYSALUE SEKÄ YRJÖNKATU

Jyväskylän kaupunki suunnittelee Sepänkadun–Rajakadun risteysalueen sekä Yrjönkadun kärjen remontoimista.

<http://jyvaskyla.fi/kadut/nahtavilla/sepankaturajakatuyrjonkatu>

Alue on pyöräliikenteen kannalta erittäin tärkeä ja vilkas kaikkiin suuntiin. Jyväskylän paraikaa hyväksyntää odottavassa pyöräilynedistämishjelmassa yksi pääpyöräväylä eli Poikittaisbaana sijoittuu Kilpisenkadulle, Harjukadulle ja Sepänkadulle, toinen pääväylä eli Tietobaana taas Nisulankadulle ja Rajakadulle. Yleiskaavassa Harjukatu ja Sepänkatu ovat aluereittejä, Rajakatu ja Nisulankatu pääreittejä.

Erityisesti alueen tärkeyden huomioiden suunnitelma voisi olla pyöräilyn kannalta parempi. Esitämme näkemyksiämme suunnitelmasta tässä muistutuksessa.

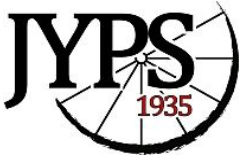
Yleisiä positiivisia seikkoja

Suunnitelman positiivisia seikkoja ovat mm. moniin aiempiin suunnitelmiin verrattuna tarkempi pyöräilyratkaisujen miettiminen, pyöräkaistojen merkitseminen läpivärjättyllä punaisella asfaltilla sekä kävelyn ja pyöräilyn erottelu Sepänkadulla Jyväskylän ammattipiston edustalla.

“Jyväskylän aikuisopiston puolella on erittäin vilkkaasti liikennöity kapea jalkakäytävä, joka on muutettu 4,3 metrin levyiseksi jalkakäytäväksi. Leveämmästä kulkutilasta voidaan erotella esimerkiksi ajokaistamaalauksilla omat kaistat jalankululle sekä pyöräilylle.”

Kaistamaalauksien sijasta kannattaa toki pyrkiä paremmin toimivaan rakenteelliseen erotteluun.





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



Yksisuuntaiset pyöräväyläratkaisut sekä vaihtoehtoinen suunnitelma Sepänkadun ja Rajakadun risteyksestä

Suunnitelman mukaisesti toteutettuna alueen pyöräväyläjärjestelyt ovat melkoinen sillisalaatti ja alueella on haasteellista pyöräillä sujuvasti ja loogisesti. Alueelle on sijoitettu yksisuuntaisia pyöräkaistoja ajoratojen yhteydessä, kaksisuuntaista pyörätietä sekä perinteisiä yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Sekä yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet että kaksisuuntaiset pyörätiet yhdistyvät heikosti yksisuuntaisiin väyläratkaisuihin. Kapeat alikulkutunnelit taas pakottavat kävelyn ja pyöräilyn samoihin linjauksiin. Alikulut vähentävät onnettomuuksia autoilijoiden ja jalan tai pyörällä liikkuvien välillä mutta lisäävät kävelijöiden ja pyöräilijöiden törmäysriskiä. Alikulut myös lisäävät näkemäongelmia ja mäkisyttöä.

On varmaa, ettei esimerkiksi Ruotsissa, Tanskassa tai Hollannissa alueelle laadittaisi tällaista suunnitelmaa vaan kävely ja pyöräily sekä autoliikenne olisivat samassa tasossa. Alikulkuihin päädytään vain silloin, kun niistä on oikeasti hyötyä kävelylle ja pyöräilylle ja nämä alikulut voidaan toteuttaa turvallisina ilman näkemäongelmia, teräviä mutkia ja tarpeettomia nousuja. Esimerkiksi koko Hollannissa ei liene yhtään niin huonoa alikulkua kuin nykyinen Rajakadun alittava tunneli on. Hollantilaiset täyttäsivät Rajakadun alikulun tai jättäsivät sen vain kävelylle.

Mainituissa maissa tällaisen alueen kaikki pyöräväylät olisivat 1-suuntaisia, ehkäpä Rajakadun suuntaista väylää lukuun ottamatta. Sepänkadun ja Rajakadun risteykseen hollantilaiset voisivat toteuttaa esimerkiksi valo-ohjatun kiertoliittymän, jossa olisi reunoilla 1-suuntaiset pyörätiet. Kuten tästä muistutuksesta käy ilmi, niin muut kuin 1-suuntaiset väyläratkaisut tuottavat alueella lukuisia epäselviä väylien yhtymäkohtia ja ajolinjoja. Valo-ohjatulla kiertoliittymällä voitaisiin puolestaan hallita Sepänkadun ja Rajakadun risteuksen liikennevirtoja normaalia kiertoliittymää paremmin.

Kaupunki on suunnittelun yhteydessä selvittänyt Rajakadun ja Sepänkadun risteykseen tavanomaisen kiertoliittymän toteuttamista, mutta sen todettiin toimivan liian hyvin (!) ja ruuhkauttavan autoliikenteen lisääntyessä muita alueen risteyskohtia. Tämä on myös vielä kuvaavaa suomalaiselle liikennesuunnittelulle: autoliikenteen odotetaan lisääntyvän ja ratkaisuja perustellaan tällä autoliikennemäärien kasvamisella. Esimerkiksi tanskalaisten mukaan taas liikennesuunnittelun tehtävä on ohjata ihmisten kulkutapa- ja valintoja. Jos halutaan saada ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään, niin toteutetaan erinomaista kävely- ja pyöräilyinfraa. Vastaavasti sujuvat autoväyläratkaisut saavat ihmiset kulkemaan autolla. Jyväskylän pyöräilynedistämishjelmassa esitetään pyöräilyn kulkutapaosuuden kaksinkertaistamista vuoteen 2025 mennessä – tällainen tavoite ei toteudu ilman muutoksia nykyisessä liikenneinfraassa.



Oppimisen ja uusien ratkaisujen kannalta olisi hienoa, jos joihinkin tällaisiin suomalaisittain haastaviin kohteisiin haettaisiin suunnitteluapua esimerkiksi Tanskasta tai Hollannista. Esimerkiksi Cycling Embassy of Denmark tai Dutch Cycling Embassy voisivat mahdollisesti antaa vinkkejä tällaisten kohteiden suunnitteluun tai ainakin sopivan konsulttiavun löytämiseen.

<https://www.dutchcycling.nl/>

<http://www.cycling-embassy.dk/>



Tyypillisesti monissa maissa alikulkuja toteutetaan pyöräväylille vain, jos ne voidaan toteuttaa tämäntasoisina. Eroteltu 2-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä Ljubljanassa Sloveniassa.

Sepänkadun ja Yrjönkadun risteys

Risteyksen alueella kannattaa tehdä sujuvuustarkastelut kaikkien keskeisten suuntien välillä. Pidemmällä muistutuksessa on kuvakaappaus suunnitelmakartasta.

Sepänkadun pyöräkaistaa keskustan suunnasta

Sepänkatua keskustan suunnasta tullessa pyöräkaista jatkuu melko jouhevasti Yrjönkadun risteykseen.

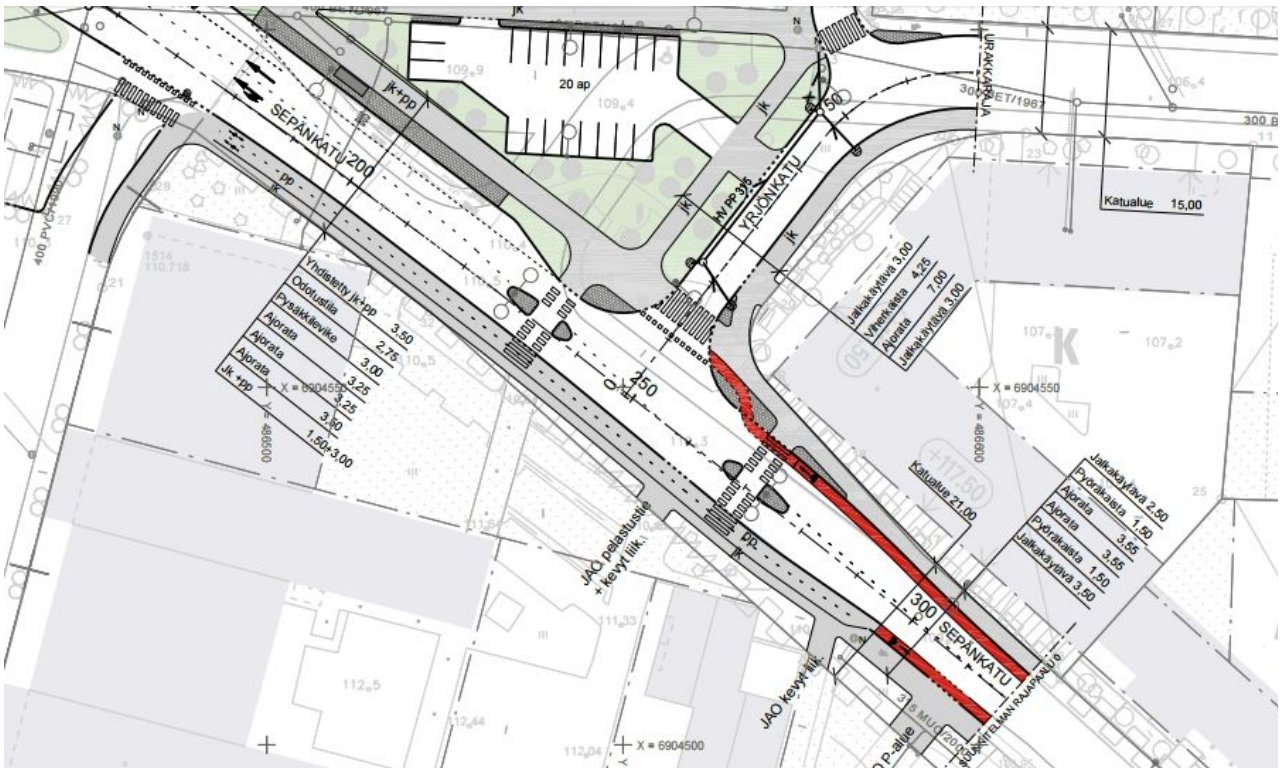
Yrjönkadun ajoradalle pääsee helposti, jos pyöräkaistan kärki on oikeaoppisesti täysin tasainen. Rajakadun varteen Taulumäen suuntaan menevälle yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle pääsee aiempaa helpommin. Pyöräkaista ohjaa kuitenkin ajamaan yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien vasempaan reunaan, mikä on liikennesääntöjen vastaista.

Todennäköisesti moni Yrjönkatua ajava autoilija jää odottamaan pyörätien jatkeen ja suojatien päälle, mikä aiheuttaa estettä jalankulku- ja pyöräliikenteelle.



Sepänkatua eteenpäin jatkaminen on hankalinta. Yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle hetkeksi puikkaaminen hidastaa etenemistä jonkin verran. Jo aiemmin kyseisessä kohdassa liikenne on usein ollut kaottista, koska liikennettä tulee eri suunnista ja ennen kaikkea useilta erilaisilta väylätyypeiltä (ajoradalta, jalkakäytävältä, yhdistetyltä jalkakäytävältä ja pyörätieltä, 2-suuntaiselta pyörätieltä sekä pyöräkaistalta). Jos käyttäjä oikeutta ajaa tilapäisesti ajoradalla Rajakadun risteykseen, niin ajolinja Yrjönkadun risteyksessä on epäselvä: mennäkö yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle 10 metrin matkaksi vai ei? Ja osaavatko autoilijat ennakoita tällaisen pyöräilylinjan? Sinällään Sepänkadun ja Rajakadun alikulut tekevät houkuttelevaksi ajaa Rajakadun yli Sepänkatua pitkin.

Hollantilaiset ja tanskalaiset todennäköisesti muuttaisivat Sepänkadun Taulumäen puoleisen yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien 1-suuntaiseksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. 1-suuntainen pyörätie haarautuisi ja jatkuisi suojellun muuntamon vierestä tasossa Rajakadun yli Viitaniemen suuntaan – tai ehkäpä pitkänä ja loivana tunnelina muuntamon ali Viitaniemeen päin. Viitaniemen puolella ajosuunnat olisi eroteltu vastaavasti. Sepänkadun toisella puolella liikenne menisi toiseen suuntaan. Tällainen ratkaisu tavalla tai toisella helpottaisi huomattavasti nykyisen alikulun ja ehdotetun Sepänkadun alittavan tunnelin tuottamia ongelmia.



Sepänkadun ja Yrjönkadun risteys. Kuvakaappaus katusuunnitelmasta.





Yrjönkadun ajorataa

Yrjönkadulta tullessa ajorataa pitkin pääsee sujuvasti kääntymään Sepänkadulle keskustan suuntaan. Tällöin lienee järkevää pyöräillä ajorataa muutamia kymmeniä metrejä Sepänkadun pyöräkaistan alkuun saakka.

Sepänkadun Taulumäen suunnan yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle pääsee myös kääntymään kohtuullisen sujuvasti.

Sepänkadun Viitaniemen suunnan 2-suuntaiselle pyörätielle on tarjolla kaksi vaihtoehtoista ryhmittymislinjaa: ajorataa pitkin pitkin Sepänkadun ylittävälle pyörätien jatkeelle sekä yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien pätkän kautta samalle pyörätien jatkeelle. Ennustettavaa on, että liikenne kulmauksessa on melko sekavaa jatkossakin.

Sepänkadun yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä

Sepänkatua Rajakadun suunnasta yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä tullessa Yrjönkadun ajoradalle pääsee sujuvasti. Ajolinja Sepänkadulta tulevan pyöräkaistan kanssa on kuitenkin täysin vastakkainen! Kuka väistää tällaisessa tilanteessa ja mihin suuntaan? Tilanne kertoo 1- ja 2-suuntaisten väylien yhdistämisen haasteista.

Sepänkadulle keskustan suuntaan ajaminen on myös edelleen nykytilanteen tavoin ongelmallista: pyöräilijän pitäisi ymmärtää vaihtaa Sepänkadun toiselle puolelle eikä jatkaa suoralla ajolinjalla olevaa pyöräkaistaa väärään suuntaan. Toivottavasti sileä ja tasainen Sepänkadun ajoradan pyörätien jatke johdattaa aiempaa paremmin fillaroimaan Sepänkadun 2-suuntaiselle pyörätielle ja sitä kautta keskustan suunnan pyöräkaistoille.

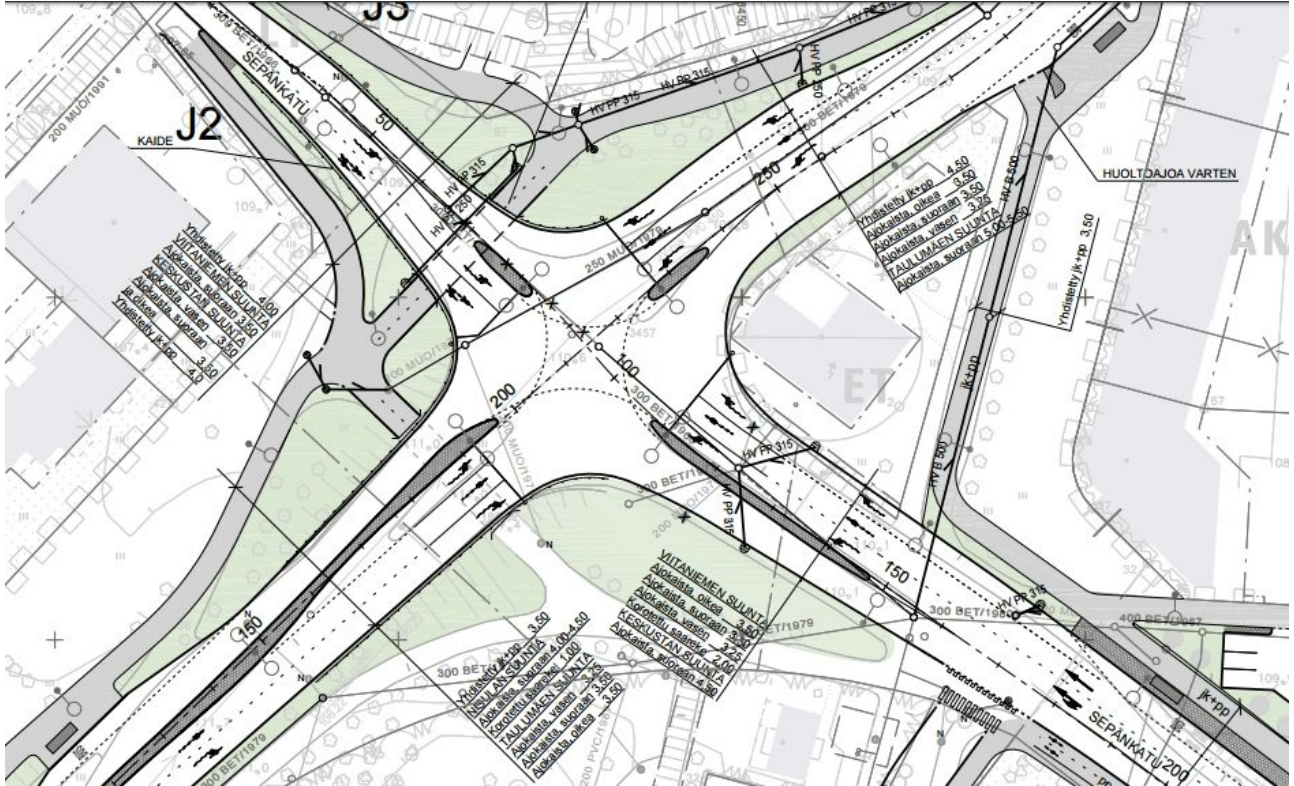
Sepänkatua 2-suuntaista pyörätietä

Viitaniemen suunnasta tullessa Sepänkadun 2-suuntaista pyörätietä pitkin keskustaan päin ajaminen on ongelmallista. Liittymä pyöräkaistaan vaikuttaa onnistuneelta.

Sen sijaan ajolinja Yrjönkadulle ei ole selkeä. Kävelyn ja pyöräilyn niputtaminen samaan Sepänkadun ylitykseen tuottaa lyhyelle matkalle kolme 90-asteista käännoästä, jotka helposti tiputtavat myös muut liikkujat kärryiltä – eli varsinkin autoilijat eivät hevin tajua, mihin suuntaan pyöräilijä on menossa. Ryhmittäytymisvaihtoehtojakin on jälleen kaksi Yrjönkadulta Sepänkadun 2-suuntaiselle pyörätielle siirtymisen tavoin. Pyöräilijä voi ajaa ajoradan tai Sepänkadun yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien pätkän kautta. Tanskalaiset ja hollantilaiset erottelisivat tässäkin kävelyn ja pyöräilyn.



Sepänkadun ja Rajakadun risteys



Sepänkadun ja Rajakadun risteys. Kuvakaappaus katusuunnitelmasta. Sepänkadun ali tulisi uusi tunneli. Pyöräväljärjestelyjä alueella ei voi pitää sujuvina ja pyöräilyyn kannustavina. Positiivista on se, että alikulkuihin maalattaisiin kaistat.

Kuten todettua, niin pyöräilyn sivistysmaissa tähän risteykseen suunniteltaisiin toisenlaisia ratkaisuita. Kävely ja pyöräily eroteltaisiin toisistaan, pyöräily olisi pääosin 1-suuntaista – ja alikulkuja toteutettaisiin vain, jos ne saataisiin toteutettua toisenlaisina kuin suunnitelman uusi alikulku tai nykyinen Rajakadun alikulku. Esimerkiksi tanskalaiset ja hollantilaiset eivät olisi näistä suunnitelman perusteista samaa mieltä:

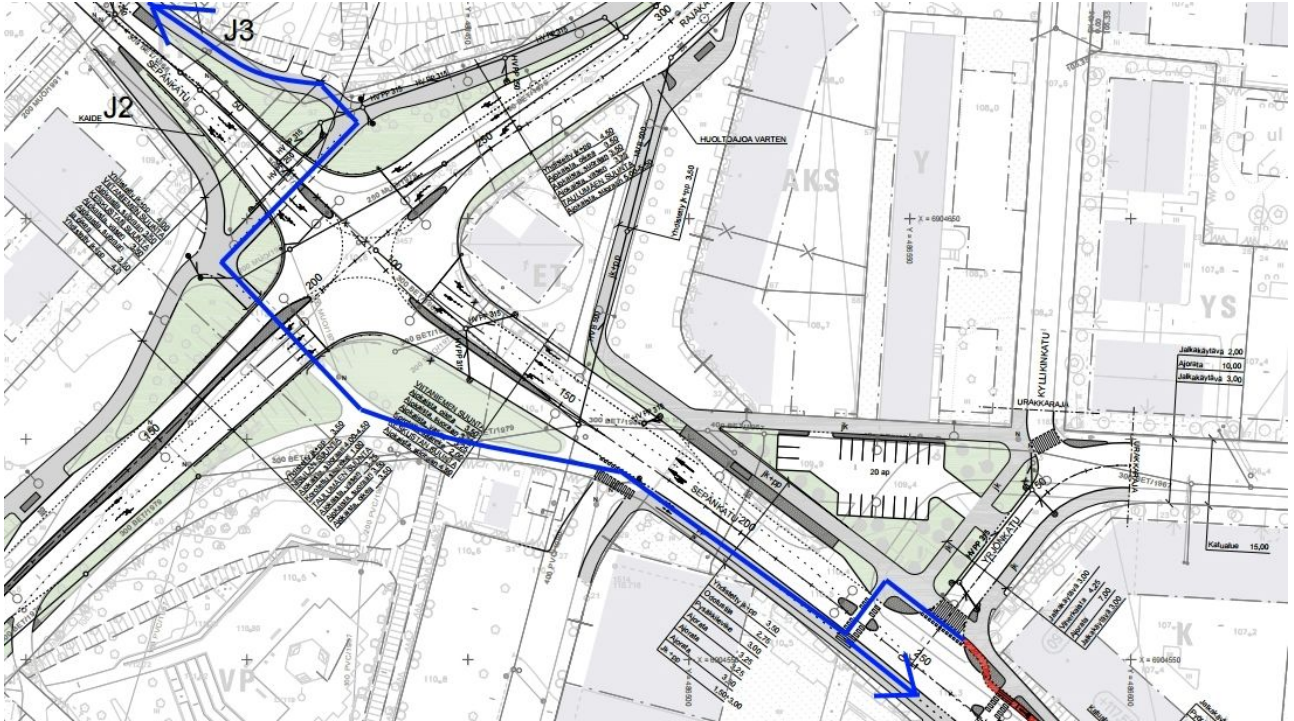
“Suurin muutos risteysalueella on uuden alikulkukäytävän rakentaminen Sepänkadun ali, jolloin voidaan poistaa nykyinen ajoradan yli tasossa johtava suojetie. Muutos parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta sekä liikenteen sujuvuutta liikennevalo-ohjatussa liittymässä.”

“Alikulkukäytävä tarjoaa turvallisen ja sujuvan kulkuyhteyden Sepänkadun ali, jolloin ajoradan päällä sijaitseva suojetie voidaan poistaa.”

Selvimmän ehdotettu uusi alikulku sujuvoittaa autoilua alueella, koska autoilijoiden ei tarvitse niin paljon varoa kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Nykyistä alikulkua Rajakadun ali ei puolestaan saa turvallisiksi ja sujuvaksi ilman, että se purettaisiin ja rakennettaisiin kokonaan uudelleen.



Useista suunnista tulevan kävely- ja pyöräliikenteen pusertaminen pariin vierekkäiseen alikulkuun tuottaa risteyksessä melkoisia hankaluuksia. Risteäviä linjoja on paljon, näkemät ovat huonot sekä reitit ja sallitut pyöräilylinjat helposti epäselvät. Erityisesti pitkittäinen Sepänkadun suuntainen pyöräily-yhteys keskustan ja Viitaniemen välillä on liian hankala – ongelmaa korostaa se, että pidemmällä Viitaniemessä esimerkiksi Kortepohjan suuntaan mennessä pitää jälleen siirtyä Sepänkadun toiselle puolelle.



Kuvakaappaukseen on piirretty suunnitelman mukainen pyöräreitti keskustan ja Viitaniemen välillä. Reittiä ei voi pitää sujuvana ja pyöräilyyn kannustavana. Viitaniemen suunnalla Sepänkadun toinen puoli on jalkakäytävä. Jos kulkee esimerkiksi Kortepohjaan, niin pidemmällä Viitaniemessä pitää jälleen siirtyä Sepänkadun toiselle puolelle.

Sepänkadulle Viitaniemen puolella kannattaisi toteuttaa 1-suuntaiset pyörätiet. Moni varmasti ajaa muuten jatkossakin Sepänkadun lounaispuoleista jalkakäytävää.

Rajakatu on merkitty Jyväskylän yleiskaavaan ja pyöräilynedistämishjelmaan pääreitiksi, jotka pitäisi toteuttaa eroteltuina ja vähintään 2-suuntaisina pyöräteinä. Miksi suunnitelmassa Rajakadun väylät ovat edelleen yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä?

Jos alikulut toteutetaan suunnitelmassa esitetysti, niin niihin johdattaviin risteyskiin rakennettava kunnolliset ja selkeät ryhmittymiskaistat.

Pyöräkaistojen ja pyöräteiden sekä ajoratojen yhtymäkohdat alueella

Muistutamme yleisesti vielä lopuksi, että kaikki pyöräkaistojen ja pyöräteiden sekä ajoratojen yhtymäkohdat alueella pitää toteuttaa sileinä ja tasaisina asfalttipintoina, siis ilman reunakiveyksiä.





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



Teemu Tenhunen
Puheenjohtaja

Miika Hämynen
Esa Rantakangas
Pyöräilynedistämistä vastaavia
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

