

MUISTUTUS
8.4.2018

Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta

MUISTUTUS YLIOPISTONKADUN KATUSUUNNITELMAN MUUTOSSUUNNITELMASTA VÄLILLÄ VAASANKATU - KILPISENKATU

<https://www.jyvaskyla.fi/kadut/nahtavilla/yliopistonkatu>

Kiitämme mahdollisuutta kommentoida suunnitelmaa, joka pääasiallisesti parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita Yliopistonkadulla. Suunnitelma on monelta kohdin hyvä ja selkeyttää Yliopistonkadulla pyöräilyä sekä sivukaduille risteämistä. Suunnitelmassa on kuitenkin lukuisia ongelmallisia yksityiskohtia ja risteyksiä, jotka ovat eivät ole turvallisia ja sujuvia pyöräilijöille sekä vaikuttavat suunnitellun puhtaasti autoilun näkökulmasta.

Suosittelimme lautakuntaa palauttamaan suunnitelman paranneltavaksi näiden lukuisten ongelmien takia. Alla olemme avanneet suunnitelman ongelmakohtia, esittäneet useita muutoksia kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi sekä pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi.

Jyväskylän kaupungin tavoitteena on kasvattaa pyöräilyn kulkutapaosuutta nykyisestä 13 prosentista 25 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Yhtenä keskeisenä kehittämistarpeena pyöräilyn edistämishjelmassa mainitaan keskustan pyöräilyolosuhteiden parantaminen. Kaikessa keskusta-alueen katusuunnittelussa tuleekin pitää tämä tavoite mielessä, eikä tehdä kompromisseja autoilun helppouden nimissä ja laadukkaan pyöräilylästön kustannuksella.



Yleistä katusuunnitelmasta

Huomauttaisimme, että suunnitelmatekstissä ja itse katusuunnitelmassa puhutaan uusista yksisuuntaisista pyöräteistä pyöräkaistoina. Katusuunnitelman mukainen toteutustapa on kuitenkin pyörätie, sillä pyöräliikenne on erillään ajoradasta jalkakäytävien yhteydessä samassa tasossa.

Uusia yksisuuntaisia pyöräteitä toteuttaessa ne tulee erottaa rakenteellisesti korkeuserolla jalkakäytävistä. Yliopistonkadun remontti on osa pidemmän aikavälin muutosta ja tavoitetta parantaa pyöräilyn olosuhteita. Tässä vaiheessa kannattaakin panostaa laadukkaaseen toteutukseen, vaikka se tarkoittaisi samaan aikaan esimerkiksi talvikunnossapitokaluston uusimista ja siihen investoimista tasoeroteltujen väylien kunnossapitämiseksi. Tulevina vuosina tämä investointi joudutaan kuitenkin tekemään väistämättä kaluston luontaisesta vanhenemista johtuvan uusimisen ja tasoeroteltujen väylien yleistyessä kaupungin alueella.

Materiaalivalinnoilla toteutettu erottelu ei ole tarpeeksi vahva signaali väylien erityyppisestä liikenteestä. Tulee muistaa, että pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden nopeusero on suuri. Pyöräilijän nopeus on lähempänä moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksia kuin jalankulkijoiden kulkunopeutta. Korkeusero pitää eri tyyppiset väylät selkeästi erillään myös talvella, jolloin kadun materiaalivalinnat eivät näy. Korkeusero lisää myös huononäköisten sekä sokeiden jalankulkijoiden turvallisuutta, pienentäen riskiä ajautua kävelemään pyörätielle.

Pyörätieellä ei tulisi olla punaista graniittikiveä, koska se ja kaistamaalaukset eivät erota aluetta riittävästi jalkakäytävästä. Punainen graniittikivi ei ole miellyttävä materiaali pyöräillä ja sen kaupunkitilallinen merkitys tulee esiin jo myös pelkästään jalkakäytävillä käytettynä. Sinällään on hyvä ajatus korostaa risteysalueita huomiovärillä, graniittikivi tulee kuitenkin korvata pyöräteillä punaisella asfaltilla. Jos graniittikiveksi suunnitellut kohdat toteutetaan suunnitellusti myös pyöräteillä, tulee kivikoon olla riittävän suuri, jotta matkanteko ei olisi töllyistä.

Kiitämme suunnitelman rohkeutta poistaa moottoriajoneuvojen pysäköinti Yliopistonkadun ja Vaasankadun varrelta. Keskustan alueella on tarpeeksi tilaa vieras- ja asiointipysäköinnille useissa pysäköintilaitoksissa.

Keskusta-alueen haastavissa olosuhteissa laadukkaasti toteutettu Yliopistonkatu luo hyvän pohjan kaupungin tavoitteiden mukaiselle pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle myös keskustan alueella. Samalla Yliopistonkadun suunnitelmalla voidaan osoittaa, kuinka laadukasta väylästä voidaan toteuttaa keskustan alueella.



Yleistä risteysalueista

Etenkin risteysalueilla ajoradan vierellä kulkevat pyörätiet tulee tehdä punaisella asfaltilla pyörätien korostamiseksi. Punainen asfaltti toimii niin autoilijoille kuin pyöräilijöille vahvana visuaalisena signaalina siitä, missä pyöräilijä voi ja kuuluu ajaa. Punaista huomioväriä on käytetty jo useammalla Jyväskylän katualueella (mm. Sepänkatu, Harjukatu sekä Väinönkatu) onnistuneesti. Punaisen asfaltin käyttäminen myös Yliopistonkadulla loisi osaltaan yhdenmukaisempaa ja siten selkeämpää pyöräväylästä keskusta-alueelle.

Kiitämme pyöräteiden tuomista ajoradan yhteyteen risteysalueilla. Pyörätiet tulisi kuitenkin mieluusti tuoda ajoradan vierelle jo aiemmin, pyöräilijöiden liikkeiden ennustamisen helpottamiseksi ja suojaamaan pyöräilijöitä oikealle kääntyviltä ajoneuvoilta. [Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa](#) todetaan, että pyörätien tulee kulkea vähintään 10 metriä ajoradan vierellä. Risteysalueiden järjestelyt tulee myöskin toteuttaa korotettuna ajoradasta, jolla estetään kääntyvien autoilijoiden ryhmittäminen pyörätielle.

Pyöräteille tulee asentaa risteyskohtiin omat liikennevalot, jotka muuttuvat vihreiksi hetki ennen ajoradan liikennevaloja. Tämä antaa pyöräilijälle pienen etumatkan risteyksessä ajamiseen ennen autoilijoita, tehden risteuksen ylittämisestä tai siitä kääntymisestä turvallisemman kun pyöräilijän liikkeet ovat helpommin havaittavissa. Pyörällä kulkevien liikennevaloilla olisi myös tärkeä pyöräilyä edistävä ja esille tuova symbolinen merkitys. Valoista on keskusteltu suunnittelun yhteydessä kaupungin sekä JYPSin yhteisessä kaavakoulussa ja niitä pidettiin yhteisesti hyvänä ajatuksena. Jostain syystä valot eivät kuitenkaan ole mukana tässä suunnitelmassa.

Risteyksiin tulee myös asentaa pyöräteiden vierelle ns. lepuutuskaiteet, joista pyöräilijät voivat ottaa tukea liikennevalojen vaihtumista odottaessa. Lepuutuskaiteet mahdollistavat pyöräilijän nopeamman lähdön risteyksestä ja helpottavat erityyppisillä pyörillä ajamista.

Kaikki edellä mainitut toimenpiteet parantavat kokonaisuudessaan huomattavasti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta risteysalueilla.

Useassa risteyksessä pyöräilijän ajoratanuolet on merkitty ainoastaan suoraan. Nuolet tulee piirtää myös niihin suuntiin, joihin pyöräilijän on mahdollista kääntyä kyseisessä risteyksessä. Muuten pyöräilijät joutuvat rikkomaan tieliikennelakia kääntyessään ajoratanuolen osoittaman suunnan vastaisesti.



Katusuunnitelmien rajat

Suunnitelma-alueen rajoilla siirtyminen yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöriteiden välillä on tehtävä mahdollisimman jouhevaksi. Kritisoimme suunnitelmaa siitä, että siinä ei tunnuta otetun huomioon suunnitelma-alueen ulkopuolisen väylästäön nykytilaa ja sen asettamia haasteita. Vaikka suunnitelma-alueiden rajojen ulkopuolinen väylästäö tullaan toivottavasti toteuttamaan yhdenmukaiseksi nykyisen suunnitelman kanssa, tulee siirtymävaiheenkin järjestelyt suunnitella sekä toteuttaa laadukkaasti.

Rakentamisajan kiertotie- ja liikenteenohjaus

Yliopistonkatu on vilkkaasti liikennöity yksi kävelyn ja pyöräilyn pääväylistä. Tämän vuoksi rakentamisajan mahdollisten kiertotiejärjestelyjen tulee olla laadukkaasti toteutettu sekä opastettu. Tarvittaessa ajoradan kaistoja tulee varata jalankulun ja pyöräilyn käyttöön, jos kiertotietä ei ole muutoin mahdollista toteuttaa tarpeeksi leveänä (vähintään 4 metriä) tai jos kiertotiestä tulisi pitkä.

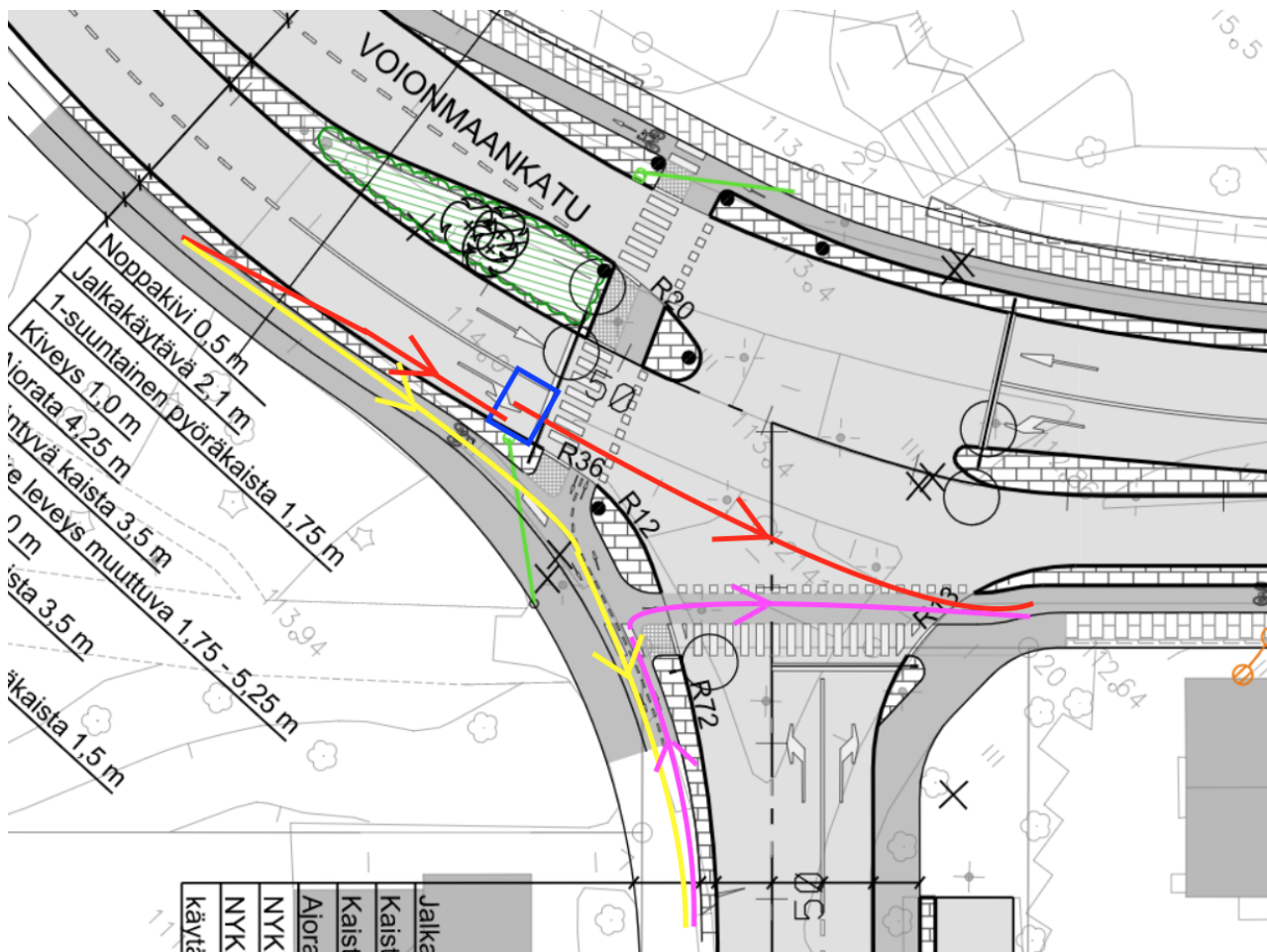
Liikenteenohjaus tulee toteuttaa selkeillä opasteilla jokaisessa risteyskohdassa. Opasteet tulee olla sijoitettu näkyville paikoille ja ensimmäisten opasteiden tulee olla hyvissä ajoin ennen risteyskohtaa, jotta väylällä tulevaan muutokseen pystyy varautumaan hyvissä ajoin. Tarvittaessa opastusta tulee toteuttaa myös tekstiviitoituksella. Pieniä kiertotiekarttoja ei tule käyttää opasteina.

Vaasankadun risteys

Pyörätie tekee tiukan mutkan Voionmaankadulta Vaasankadun yli Yliopistonkadulle. Pyöräilijällä on vaara jäädä oikealle kääntyvän auton alle, koska autoilija ei välttämättä osaa ennakoida pyöräilijän aikomusta jatkaa suoraan. Suunnitellun risteuksen linjaus ohjaa Yliopistonkadulle jatkavan pyöräilijän ajamaan siten, että pyöräilijä näyttäisi kääntyvän alaspäin Vaasankadulle.

Voionmaankadun varrella kulkeva pyörätie tulee eriyttää ajoradan yhteyteen hyvissä ajoin ennen risteystä ja liikennevaloihin tulee toteuttaa pyörätasku. Katualueen tilan suhteen tässä ei tulisi olla ongelmaa, sillä siirtymäluiska ei tarvitse merkittävästi lisätilaa ja pyörätasku voidaan toteuttaa Vaasankadulle kääntyvien kaistan eteen.





Keltaisella merkittynä Voionmaankadun suunnasta Vaasankadulle jatkavan pyöräilijän ajolinja.
Violetilla Vaasankatua ylöspäin ajavan ja Yliopistonkadulle jatkavan pyöräilijän ajolinja. Punaisella
Voionmaankatua ajan ja pyörätaskusta Yliopistonkadulle jatkavan pyöräilijän ajolinja.
Ehdottamamme pyörätasku merkitty sinisellä.

Ehdottamamme järjestelyn myötä Vaasankadulle alaspäin jatkava pyöräilijä voi ajaa nykyisen linjauksen mukaisesti, mutta Yliopistonkadun suuntaan yksisuuntaiselle pyörätielle jatkavan pyöräilijän Vaasankadun ylityksestä tulee huomattavasti turvallisempi ja selkeämpi.

Suunnitelmaan piirretty Vaasankadun ylittävä pyörätien jatke tulee kuitenkin toteuttaa edellä ehdotetun pyörätaskun lisäksi, jotta Vaasankadulta Yliopistonkadulle pyrkivän pyöräilijän ei tarvitse tehdä ylimääräistä koukkausta.



Oikokadun suojatien poisto ja risteys

Oikokadun suojatien poisto huonontaa jalankulkijoiden asemaa ja lisäksi pakottaa luomaan keinotekoisen kaksisuuntaisen pyörätien Oikokadun ja Cygnaeuksenkadun välille. Vaasankadun, Yliopistonkadun ja Cygnaeuksenkadun korttelista ei ole suojatien poiston jälkeen mahdollista kulkea Yliopistonkadun yli kuin odottamalla kaksissa liikennevaloissa.

Oikokadun ylityspaikan puuttuessa myös pyöräilijät ohjataan kulkemaan “väärään suuntaan” hetkeksi. Houkutus voi olla suuri jatkaa pyöräilemistä vasemmalla puolella vastakarvaan myös Cygnaeuksenkadun risteysen jälkeen. Etenkin siinä vaiheessa, kun Yliopistonkadun yksisuuntaiset pyörätiet loppuvat Kilpisenkadun risteykseen ja pyöräilijän on vaihdettava puolta joka tapauksessa. On selvää, ettei katumaalauksin toteutettu ohjaus kadun ylittämiseksi toimii talviolosuhteissa.

Oikokadun ylityspaikan voi toteuttaa liikennevalottomana risteysenä, sillä ajoradan kaistoja on ylitettävä kerrallaan ainoastaan yksi. Myöskin muut liikennevalot rytmittävät moottoriajoneuvoliikennettä kohtalaisen hyvin. Ylitys olisi näin turvallinen, eikä aiheuttaisi jalankulkijoille ja pyöräilijöille ylimääräistä kiertoa.

Kiitämme Normaalikoulun piha-alueen liittymän kohtaan suunniteltua erotuskaistaa, joka estää saattoliikenteen siirtymistä ajoradalta jalkakäytävälle ja pyörätielle jo hyvissä ajoin ennen piha-alueelle ajoa. Samalla erotuskaista tulee toivottavasti vähentämään tai kokonaan poistamaan saattoliikenteen pysähtymiset jalkakäytävälle ja pyörätielle. Pidämme myös Pitkädun ja Oikokadun kulmaukseen suunniteltua saattoliikenteen kääntöpaikkaa tervetulleena parannuksena.

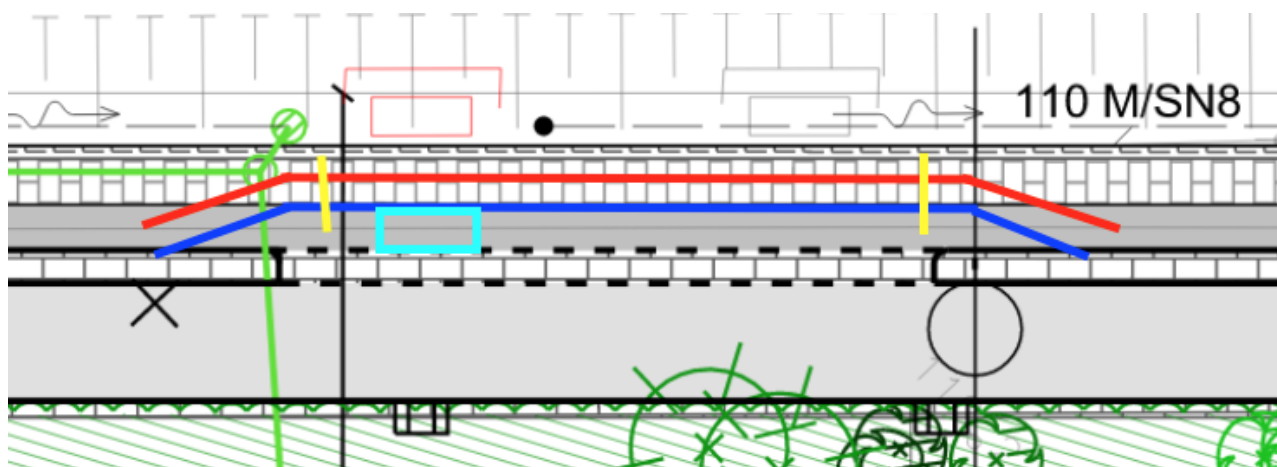
Cygnaeuksenkadun risteys

Edellä mainitut ongelmat yksisuuntaisen ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen yhdistämisessä korostuvat tässä Cygnaeuksenkadun risteyksessä. Kuten edellä todettu, Oikokadun ylityspaikan säilyttäminen tekisi risteyksestä loogisemman ja selvemmän. Lisäksi se mahdollistaisi kaikilta osin aidosti yksisuuntaisen pyöräväylän toteuttamisen.



Yliopistonkadun bussipysäkki

Yliopistonkadun varrella Harjun portaiden kohdalla oleva bussipysäkki tulee siirtää lähemmäs ajorataa omalle saarekkeelle jalkakäytävän kanssa ja pyörätie linjata kulkemaan saarekkeen takaa. Siirtymä saarekkeelle tulee toteuttaa pyörätien ylittävillä suojateilla ja saarekkeen reunoille tulee asentaa kaiteet, jotka ohjaavat jalankulkijat käyttämään suojateitä. Vastaavaa pysäkkijärjestelyä suositellaan Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa.



Yliopistonkadun Harjun puoleinen bussipysäkki. Tummansinisellä merkittynä ehdottamamme bussipysäkki- ja jalankulkusaarekkeen ulompi reuna. Punaisella merkittynä pyörätien uusi, bussipysäkin kiertävä linjaus. Suojatiet merkitty keltaisella ja bussipysäkki vaaleansinisellä.

Bussipysäkin siirtäminen saarekkeelle tekee bussiin nousemisesta ja siitä poistumisesta turvallisempaa, kun matkustaja ei joudu kulkemaan suoraan pyörätien kautta. Pyöräilijän on hankala havaita bussista mahdollisesti poistuvia matkustajia. Samalla tämä järjestely estäisi bussia odottavien henkilöiden olemisen keskellä pyörätietä, sujuvoittaen pyöräilyä ja parantaen odottajien turvallisuutta.

Mikäli saareketta ei toteuteta, tulee suunniteltu kyytiinnousu- ja poistumistila erottaa korkeuserolla ajoradasta. Näin estetään bussikuskien ajaminen kyytiinnousu- ja poistumistilaan ajoradan muun liikenteen sujuvoittamiseksi. Kyseisen tilan tarkoitus on kuitenkin parantaa matkustajien ja pyöräilijöiden turvallisuutta poistamalla edellä mainitun havaitsemisongelman, eikä toimia bussien väistötalana.



Gummeruksenkadun risteys

Kuten yleisissä huomioissa katusuunnitelmasta todettiin risteyksistä, tulee tämäkin risteys toteuttaa paremmin. Pyöräilijöille tulee asentaa omat liikennevalot, pyörätie tulee tuoda ajoradan yhteyteen aiemmin, suojatie ja pyörätien jatke tulee toteuttaa korotettuna sekä pyörätien jatke punaisella asfaltilla. Kyseiset muutokset varautuvat myös siihen, että lakimuutos yksisuuntaisella ajoradalla kahteen suuntaan pyöräilemisestä mahdollistuu. Kun kyseinen lakimuutos tulee voimaan, kannattaa Gummeruksenkadulla sallia pyöräily kumpaankin suuntaan pyöräiliikenteen sujuvoittamiseksi.

Näiden toimenpiteiden pyöräilijöiden turvallisuutta lisäävä merkitys korostuu erityisesti tässä kohtaa, sillä Yliopistonkadulta on paljon liikennettä Gummeruksenkadulle.

Kilpisenkadun risteys

Kilpisenkadun ja Harjukadun risteuksen suunnittelu näyttää jääneen kesken, eikä suunnitelmarajaan asti ole piirretty. Kilpisenkadulle on myöskin piirretty pyöräkaistat ja -tasku, joita ei ole hyväksytty suunnitelmatasolla saatikka edes toteutettu.

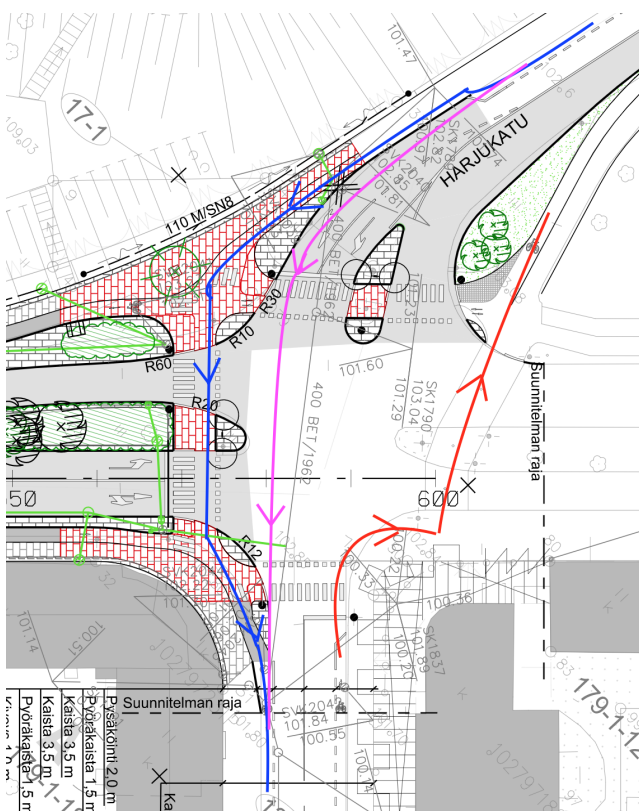
Näkemyksemme mukaan risteys tulee suunnitella uudelleen. Nykyisellään suunnitelma mukautuu liikaa olemassa olevaan väylästään eikä ota kunnolla huomioon Yliopistonkadun pyöriteiden yksisuuntaistamista. On myöskin epäselvää, miten Yliopistonkatua alas ajavaa pyöräilijää on tarkoitus ohjata vaihtamaan puolta nykyiselle kaksisuuntaiselle Harjukadun puolelle, kunnes Yliopistonkadun loppuakin on muutettu yksisuuntaiseksi pyöriteiksi.

Risteys on muutenkin epäselvä ja -sujuva niin nykyisen suunnitelman mukaisesti kuin myös luultavasti lopullisessa muodossaan Yliopistonkadun loppuosan pyöräiliikenteen yksisuuntaistamisen jälkeen.

Muissa risteyksissä pyörätie tuodaan turvallisuussyistä ajoradan vierelle, mutta jostain syystä tässä risteyksessä pyöräilijät on haluttu viedä perinteiseen tapaan kauas autoilijoista ja muodostaa yllättäviä vaaranpaikkoja pyöräilijöiden liikkeiden ennustettavuuden huonontuessa dramaattisesti.

Harjukadulta alaspäin Yliopistonkadulle tultaessa, ajoradan yhteydessä olevalta pyöräkaistalta siirtyminen pyörätielle on ilmeisesti tarkoitus säilyttää nykytilassaan. Siirtymäkohta tulee vähintään rakentaa uudestaan, sillä nykyinen siirtymä on liian jyrkkä ja menee korkean kanttikiven yli. Kyseinen siirtymä tulee toteuttaa huomattavasti loivempana ja kanttikiven ylitys korvata asfatti- tai kiveäskäällä.





Harjukatu - Kilpisenkatu -välillä suoraan ajava pyöräilijä (kuvassa punaisella) ohjataan ylöspäin mennessä pyöräkaistalta ajamaan laittomasti jalkakäytävälle ja suojielle.

Alaspäin mennessä pyöräilijä ohjataan taas erilliselle pyörätielle ja pyörätien jatkeelle (kuvassa sinisellä). Turvallisin ja sujuvin reitti pyöräilijälle olisi ajoradan kanssa samassa tasossa kulkeva pyöräkaista ja -tasku Harjukadun risteyksessä (kuvassa violetilla).

Harjukadulle tulee toteuttaa paremman siirtymän lisäksi myös pyöräkaista ja -tasku tekemään suoraan Kilpisenkadulle jatkavien pyöräilijöiden reitistä sujuvamman.

Harjukadulta tai Kilpisenkadulta vasemmalle kääntyminen on pyöräilijälle vaikeaa ja reitit muulle liikenteelle ennakoimattomia. Pyörätaskut helpottaisivat myös kääntymistä Yliopistonkadun suuntaan samoilla valoilla autoliikenteen kanssa, mikä tekee pyöräreitistä jouhevamman.

Muutoksiin liittyen Harjukadun puolella torin puoleinen olemassa oleva pyöräkaistan alku olisi ilmeisesti poistumassa ja korvattaisiin yksisuuntaisella pyörätielle. Tämä on huononnuksena nykytilanteeseen, eikä sitä tule toteuttaa. Pyöräkaistan aloittaminen heti Yliopistonkadulta tekee risteyksestä huomattavasti selkeämmän ja sujuvamman pyöräilijöille. Samalla poistuu edellä esitetty ongelma, jossa pyöräilijä ohjataan lain vastaisesti jalkakäytävälle ja suojielle.





Kuvassa: esimerkki maailmalta pyöräkaistojen käytöstä risteysalueella.

Jyväskylän kaupungin pyöräilynedistämishjelman tavoitteiden mukaisesti, Kilpisenkadun risteyskän läpiajon tulisi olla pyörällä vähintään yhtä helppoa ja sujuvaa kuin autollakin.

Kilpisenkadun risteys tulee toteuttaa siten, että pyöräily ja kääntyminen kaikkiin suuntiin on mahdollisimman sujuvaa sekä turvallista. Jos risteyksessä halutaan erotella pyöräily muusta ajoneuvoliikenteestä, kuten suunnitelmassa on nyt tehty, paras ratkaisu olisi kiertoliittymä jossa kaikki liikenne kulkee samansuuntaisesti.

Risteys olisi mahdollista toteuttaa kiertoliittymänä, mikäli väylien linjausta muutettaisiin aavistuksen verran Fredriksonin korttelin päätyyn päin. Kyseisessä päädyssä tonttirajat ovat sen verran kaukana, että kiertoliittymä mahtuisi todennäköisesti risteysalueelle.

Kiertoliittymä voidaan toteuttaa myös valo-ohjattuna, jos Kilpisenkadun risteyskän merkitys Yliopistonkadun liikenteen rytmittäjänä on merkittävä. Uuden katusuunnitelman lähtökohtana ei tule olla autoilun sujuvuuden ja nopeuden takaaminen. Lähtökohtana tulee olla pyöräilynedistämishjelman ja keskusta-alueen kehittämissuunnitelman mukaisesti turvallisen, viihtyisän ja pyöräilyn sekä kävelyn kannalta sujuvien ratkaisujen toteuttaminen. Pyöräilyn kulkutapaosuutta ei onnistuta kasvattamaan Kilpisenkadulle suunnitellun epäsujuvan ja -turvallisen risteysten avulla, vaikutus on pikemminkin päinvastainen.





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



Mikäli risteyksessä halutaan käyttää pyöräkaistoja ja tehdä siitä aidosti sujuva pyöräilijöille, suunnitelma vaatii vielä paljon lisätyötä ja muutoksia.

Johtopäätökset suunnitelmasta

Kuten muistutuksen alussa todettu, vaikka suunnitelman tavoite on hyvä ja se parantaa jalankulun sekä pyöräilyn olosuhteita merkittävästi Yliopistonkadulla, sisältää se myös useampia ongelmallisia kohtia. Suurimpana yksittäisenä ongelmakohtana on Kilpisenkadun risteys, joka on suunniteltu epäselvästi.

Suosittellemme kaupunkirakennelautakuntaa palauttamaan suunnitelman paranneltavaksi.

Annimaria Valli
Timi Wahalahti
Pyöräilynedistämisvastaavat

Miika Hämynen
Jyrki Solja
Teemu Tenhunen
Liikenneryhmän jäseniä

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

