

MUISTUTUS
20.4.2020

Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta

HUHDAN JA KANGASRINTEEN KATUSUUNNITELMA

Jyväskylän kaupunki aikoo kunnostaa ja rakentaa kadut Huhta ja Kangasrinne Kangasvuoren entiselle sairaala-alueelle.

<https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/liikenne-ja-katusuunnittelu/nahtavilla/kangasrinteen-ase-makaava-alueen-katujen-huhta-ja>

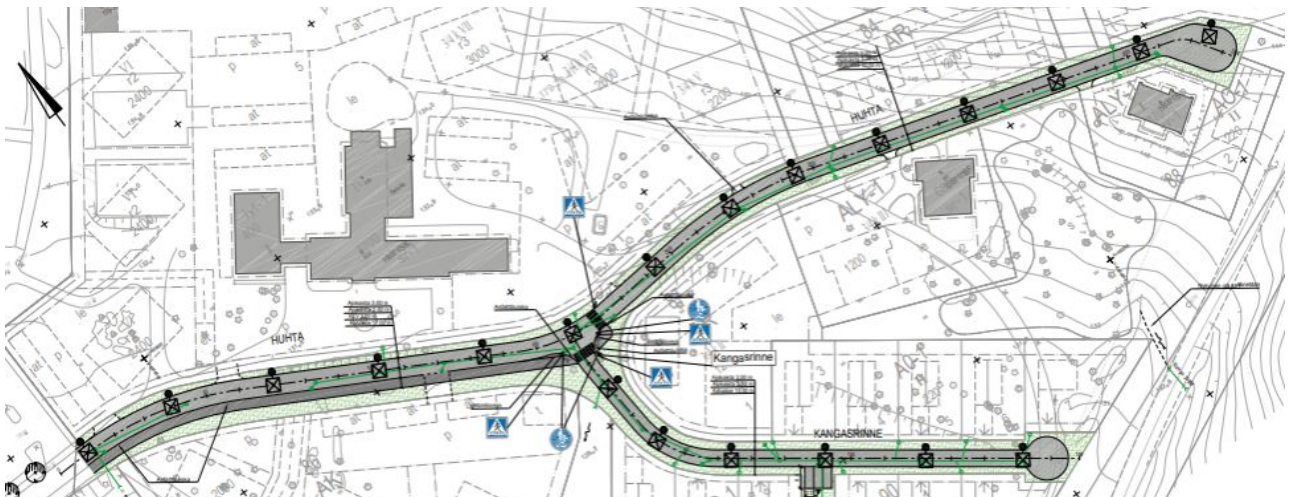


Yhdistetty väylä vs. pihakatu

Alueelle on suunniteltu Huhdan ja Kangasrinteen risteykseen asti yhdistetty 2-suuntainen jalkakäytävä ja pyörätie, tästä eteenpäin jalankulku ja pyöräily olisivat moottoriajoneuvopainotteisilla sekaliikennekaduilla.

Huhta ja Kangasrinne ovat molemmat rauhallisia ja tasaisia pistotonttikatuja. Tällaiseen ympäristöön toimisivat parhaiten pihakatu tai myös pyöräkatu, jossa jalankulku olisi muun kadun yhteydessä. Esimerkiksi kestävän ja turvallisen liikennesuunnittelun mallimaassa Hollannissa monien asuinalueiden kadut on toteutettu piha- tai pyöräkatuina.

Yhdistetty 2-suuntainen jalkakäytävä ja pyörätie osan matkaa tällaisella katuosuudella tuottaa sekä kävelen että pyörällä kulkemisen kannalta kömpelöä infraa. Liikennesääntöjen mukaiset ja sujuvat liittymiset 2-suuntaisten yhdistettyjen väylien ja ajoratojen välillä ovat haastavia toteuttaa. Erillisten jalkakäytävien ja pyöräteiden kohdalla moottoriajoneuvoliikenteen nopeudet puolestaan tyypillisesti kasvavat, vaikka tonttikaduilla pitäisi tavoitella rauhallisia ajonopeuksia. Erilliset väylät myös lisäävät rakentamiskustannuksia ja kunnossapidon tarvetta.



Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ulottuisi Kangasvuorentieltä Huhdan ja Kangasrinteen risteykseen. Esimerkiksi pihakatu olisi tällaisilla kaduilla yhdellä puolella kulkevaa yhdistettyä väylää parempi ratkaisu.

Luiskat ja nopeusrajoitus

Jos Huhdalle kuitenkin toteutetaan yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, niin pitää varmistaa että jokaisen tontti- ja kiinteistöliittymän kohdalta pääsee sujuvasti kulkemaan asfalttiluiskia pyörätielle. Jyväskylässä ei yleensä tällaisia luiskia pyörätielle valitettavasti ole.



Katujen nopeusrajoituksen kannattaa joka tapauksessa olla 20 km/t esitetyn 30 km/t -rajoituksen sijasta. Alhaisempi nopeusrajoitus parantaa kadulla suoraan sekä kävelen että pyörällä kulkemisen turvallisuutta.

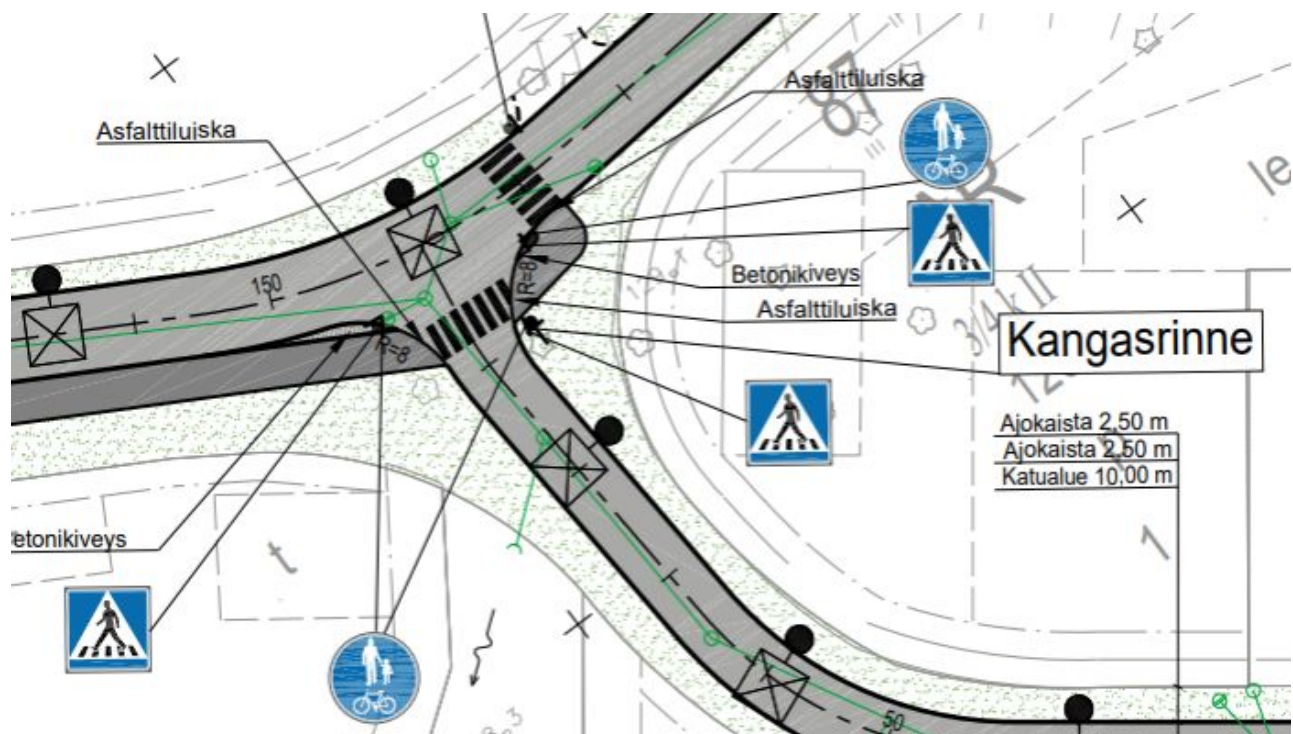
Huhdan ja Kangasrinteen risteys

Jos Huhdan alkuun toteutetaan yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, niin Huhdan ja Kangasrinteen risteyksessä pitää varmistaa riittävän sujuva liittyminen ajoradoille.

Pyörätien ja ajoradan välisten asfalttiluiskien pitää olla riittävän loivia ja pitkiä.

Kangasrinteen ylittävä suojatie voisi olla jatkuva ja korotettukin hollantilaiseen malliin sekä sitä kautta etuajo-oikeutettu pyörätien jatke. Suurin osa autolla liikkuvista joka tapauksessa väistää kaikkea yhdistetyn väylän liikennettä. On myös aina epäloogista, jos samaa väylää tulevia eri liikennemuotoja kohtaan väistämissääntö eroaa – tilanne vertautuu siihen, että ajoradalla henkilöautoilla ja raskaammilla ajoneuvoilla väistämissäännöt olisivat erilaiset.

Miten varmistetaan, että Huhdan ja Kangasrinteen kulmauksessa lyhyt yhdistetyn väylän pätkä saadaan kunnolla hoidettua talvella? Monilla lyhyillä pätkillä talvikunnossapito on haasteellista.





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



Teemu Tenhunen
puheenjohtaja

Timi Wahalahti
hallituksen jäsen, pyöräilynedistämistä vastaava

Annimaria Valli
liikenneryhmän vetäjä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

