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

MUISTUTUS
25.5.2020

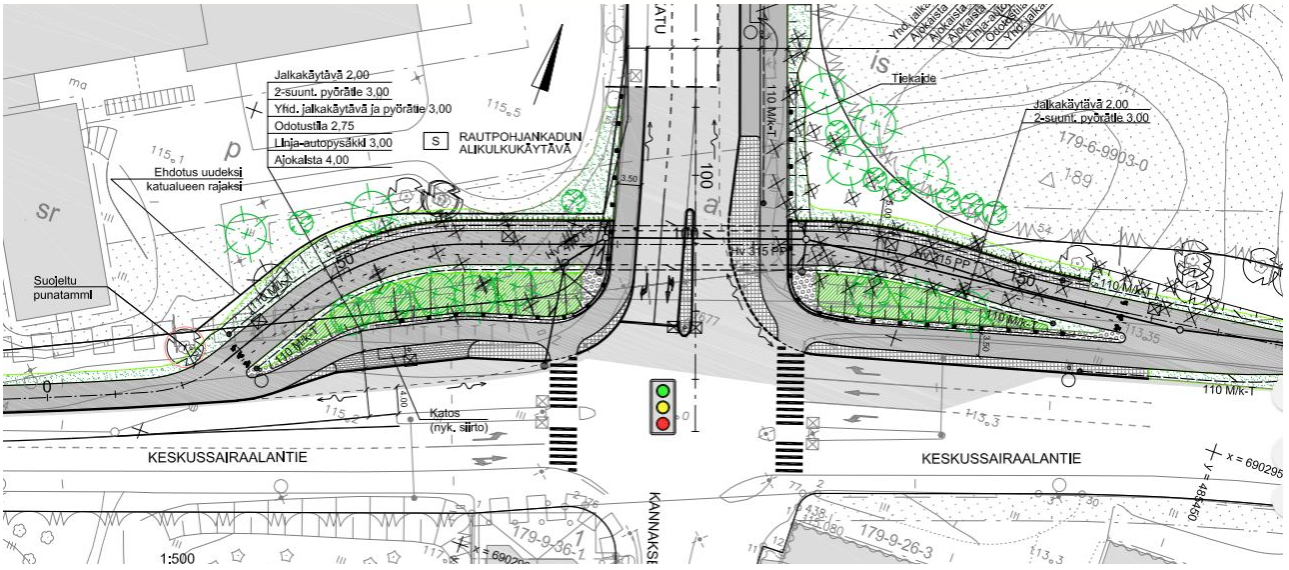
Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta

RAUTPOHJANKADUN JA KESKUSSAIRAALANTIEN KATUSUUNNITELMAN MUUTOS

Jyväskylän kaupunki aikoo toteuttaa Keskussairaalantien jalkakäytävälle ja pyörätielle Rautpohjankadun alittavan tunnelin.

https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/liikenne-ja-katusuunnittelu/nahtavilla/rautpohjankadun-ja-keskussairaalantien

Suunnitelmassa esitetty alikulku ei ole onneksi tyypillinen suomalainen näkemäongelmaristeysmonttu, mutta kävellen ja pyörällä kulkemisen edistäminen toteutuisi kuitenkin parhaiten tasoratkaisussa. Vähintään suunnitelmaa pitää vielä selvästi kehittää, jotta suunnitelma ei merkittävästi heikennä kävellen ja pyörällä kulkemisen olosuhteita.



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

Alikulkujen vaikutus turvallisuuteen ja pyörällä kulkemisen suosioon

Suomessa on toteutettu tuhansia alikulkuja jalkakäytäville ja pyöräteille. Lähes kaikissa Euroopan maissa pyöräilemisen perusteella alikulkuja on Suomessa todennäköisesti enemmän kuin missään muussa Euroopan maassa. Esimerkiksi Jyväskylässä alikulkuja on todella paljon, enemmän kuin monessa muussa Suomen kaupungissa.

Mitä vaikutuksia alikuluilla on? Alikulkuja voidaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta arvioida yhtäältä kävellen ja pyörällä kulkemisen turvallisuuden sekä toisaalta suosion pohjalta.

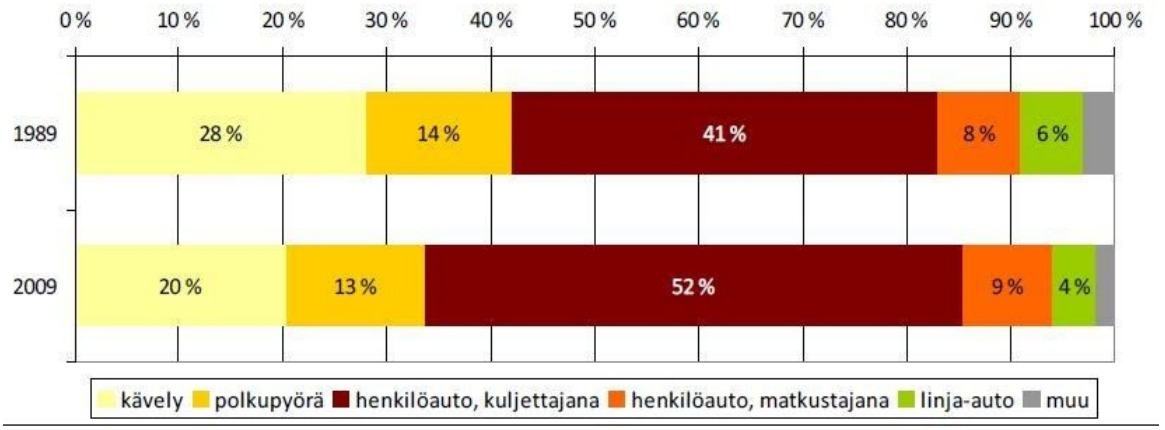
Suomessa alikulkuja perustellaan yleensä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuudella. Onkin selvää, että leveiden vilkasliikenteisten ja kovavauhtisten autokatujen tai -teiden selkeisiin risteämisiin kunnolla toteutettu alikulku on hyvä ja turvallisuutta lisäävä ratkaisu. Kuitenkin esimerkiksi Tanskassa ja Hollannissa pyörällä kulkeminen on Suomea selvästi turvallisempaa, vaikka alikulkuja on rakennettu paljon vähemmän – ja kaikkea liikennettä on enemmän. Maiden liikennejärjestelmätkään eivät ole kaatuneet, vaikka alikulkuja on vähän. Varsinkin Hollannissa alikulkuja rakennetaan ainoastaan, jos sillä varmuudella voidaan parantaa pyörällä kulkemisen sujuvuutta ja alikulku voidaan toteuttaa riittävän hyvätasoisena. Alikulkujen tavoitellut turvallisuusvaikutukset voidaan Hollannin – liikenneturvallisuudessa maailman kärkimaan – esimerkkien ja tilastojen perusteella saavuttaa vähintään yhtä tehokkaasti moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksia laskemalla, ajoratoja kaventamalla, linjaamalla pääauto- ja pääpyöräväyliä eri kaduille sekä ylipäätään toteuttamalla hyvää ja selkeää liikenneinfraa.

Suomeen on muutamana viime vuosikymmenenä toteutettu tuhansia jalkakäytävien ja pyöräteiden alikulkuja. Jos alikulut lisäisivät kävellen ja pyörällä kulkemisen suosiota, niin näin suurella määrällä uusia alikulkuja pitäisi olla kävelyä ja pyöräilyä lisäävä vaikutus. Tilastoista tällaista vaikutusta ei voi kuitenkaan lainkaan havaita. Sekä kävelyn että pyöräilyn kulkutapaosuus on pienentynyt murto-osaan viime vuosikymmeninä, ja viime vuosina osuuden supistuminen on lähinnä pysähtynyt. Esimerkiksi vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksessa todetaan seuraavaa:

> *"Väestön keskittyessä suurille kaupunkiseuduille ja erityisesti kaupunkikeskustojen ytimeen odotuksena on, että liikkumismuotojen työnjako kääntyisi asteittain pois henkilöautoilusta kohti kestäviä liikkumismuotoja. Toistaiseksi tätä suuntausta ei ole nähtävissä tarkasteltaessa ilmiötä koko maan tasolla. Jalankulun ja pyöräilyn osuudet ovat aiempiin tutkimuksiin verrattuna jotakuinkin säilyneet, joukkoliikenne vähentynyt ja henkilöautoilu kasvanut."*

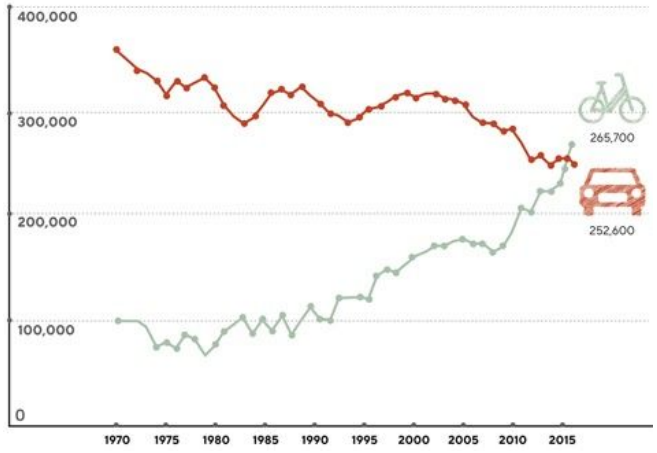
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry
Yliopistonkatu 18 D 67
40100 Jyväskylä
041 544 2195
pj@jyps.fi
www.jyps.fi

"Tutkimustulokset viittaavat kuitenkin lasten, nuorten ja nuorten aikuisten jalankulun ja pyöräilyn vähenemiseen. Sen sijaan iäkkäämpien henkilöiden jalankulku ja pyöräily ovat hieman lisääntyneet. Eläkeiän saavuttaneiden naisten pyöräily on kasvanut. Kun jalankulkua ja pyöräilyä tarkastellaan koko väestön tasolla, on jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu matkasuorite lähes ennallaan viiden vuoden takaiseen tilanteeseen nähden."



Liikennemuotojen kulkutapaosuudet Jyväskylässä 1989 ja 2009.

Suomessa siis kävellen ja pyörällä kulkemisen osuus matkoista on pienentynyt ja viime vuosina pysynyt lähes ennallaan. Samaan aikaan sekä Tanskassa että Hollannissa varsinkin pyörällä kulkemisen suosio on lisääntynyt. Esimerkiksi Tanskan Kööpenhaminassa pyöräliikenteen suosio ylitti autoliikenteen suosion vuonna 2018. Tämä suosio on tehty hyvillä väylillä sekä toteuttamalla pyöräliikenteelle autoliikennettä suorempia väyliä – alikulkuja on rakennettu hyvin vähän. Alikuluilla ei selvästi olekaan merkittävää positiivista vaikutusta kävellen ja pyörällä kulkemisen suosioon. Jos haluamme lisätä kävellen ja pyörällä kulkemisen suosiota, niin meidän kannattaa entistä enemmän hyödyntää todistetusti toimivia ratkaisuja esimerkiksi Tanskasta ja Hollannista.



Pyörä- ja autoliikenteen suosio Kööpenhaminassa.

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

Alikulkuja rakennetaan erityisesti moottoriajoneuvoliikenteen vuoksi

Tilannetta analysoimalla päästään käsiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden alikulkujen rakentamisen kenties tärkeimpään syyhyn. Alikulkuja rakennetaan Suomessa erityisesti moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden ja nopeuden parantamiseksi. Hollannin, Tanskan ja vaikka Oulun mallin mukaisesti lähes kaikki keskustojen pyöräteiden ja ajoratojen risteykset voidaan kyllä toteuttaa turvallisesti tasoratkaisuina – kävely- ja pyöräliikenne saadaan kulkemaan hyvin sujuvasti esimerkiksi ajoratojen rakennetta muuttamalla, nopeusrajoituksilla, tunnistimellisilla liikennevaloilla ja vihreillä aalloilla. Tällöin vain moottoriajoneuvoliikenne ei ole aina yhtä sujuvaa kuin eritasoratkaisuissa. Kun jalkakäytävälle ja pyörätielle toteutetaan alikulku, niin moottoriajoneuvojen kuljettajien ei tarvitse varoa kävellen ja pyörällä liikkuvia, ja ajoradoilla voi ajaa kovaa taajamissakin. Tällöin moottoriajoneuvojen kuljettajat eivät myöskään totu kävellen ja pyörällä liikkuviin, ja niissä tasoristeyksissä tämä tuottaa ongelmia. Tilastojen valossa sekä kävellen että pyörällä kulkeminen on sitä turvallisempaa mitä enemmän kuljetaan kävellen ja pyörällä – autojen kuljettajat tottuvat vaikka pyörällä liikkuviin ja osaavat ottaa heidät huomioon.

Rautpohjankadun alikulkusuunnitelmassa puhutaan “liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamisesta”. On selvää, että tällöin sujuvuudella tarkoitetaan erityisesti moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta. Kävellen ja pyörällä kulkemisen kannalta sinällään alikulkua ei kyseiseen kohtaan tarvittaisi, ja muilla ratkaisuilla voitaisiin paremmin edistää kävellen ja pyörällä liikkumista. Entä onko risteyksessä sattunut kuinka paljon vakavia kolareita tai yliajoja? Millaisia turvallisuusongelmia alikululla on tarkoitus ratkaista? Tätä ei suunnitelmassa käsitellä.

Alikulkuja voidaan toki rakentaa poliittisen keskustelun kautta millä tahansa perusteilla ja mitä tahansa liikennemuotoja hyödyttäen. Rehellistä olisi kuitenkin myöntää ja kirjoittaa auki millä perusteilla alikulkuja suunnitellaan ja toteutetaan.

Kuten jo todettua, niin alikulkujen rakentamista ei kannata pääsääntöisesti sekoittaa pyöräilyn edistämiseen tai perustella sillä. Esimerkiksi tuoreet karsean huonosti toteutetut alikulut keskussairaalan luona varmasti lähinnä vähentävät sekä kävellen että pyörällä kulkemista, eikä niitä voi mitenkään pitää pyörällä kulkemisen edistämisenä. Jos juhlapuheissa tavoitellaan kävellen ja pyörällä kulkemisen lisäämistä, niin myös käytännön toimien pitäisi tätä vastata.

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

Alikulkujen kustannukset

Yksi merkittävä haittatekijä alikuluissa on kustannukset. Jokainen alikulku maksaa vähintään joitain satoja tuhansia euroja. Alikulkuja perustellaan usein kävellen ja pyörällä kulkemisen sujuvuudella, mutta alikulkuihin käytetty raha edistäisi muissa toimissa kävellen ja pyörällä kulkemista paljon enemmän. Jos Jyväskylän lukuisat huonosti toteutetut alikulut olisi jätetty rakentamatta, niin samalla rahalla olisi voitu tehdä vaikka kymmeniä kilometrejä laadukasta baanaverkostoa – sekä turvallisia ja sujuvia tasoylityksiä.

Rautpohjankadun alikulku maksaa kaikkinensa massiiviset 1,5 miljoonaa euroa. Sama raha Seppälän suunnan baanassa, Kilpisenkadun ylittävässä sillassa, keskustan pyöräparkkien kehittämisessä tai vaikka Tourujoen ylittävässä sillassa edistäisi kävellen ja pyörällä kulkemista oikeasti. Kustannus–hyöty-laskelmaa ei Rautpohjankadun alikulusta ole taidettu tehdä.

Alikulut sitovat katujärjestelyt jopa vuosikymmeniksi

Alikulut ovat kalliita ja ne toteutetaan tietyille paikoille sekä tietyillä katujärjestelyillä. Vaikka alikulun alueen jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjä haluttaisiin myöhemmin muuttaa, niin tämä voi olla lähes mahdotonta tai on ainakin erittäin kallista. Alikulku esimerkiksi kadun tietyllä puolella estää 1-suuntaisten järjestelyjen toteuttamisen. Suurimpaan osaan Jyväskylän alikuluista ei mahdu eroteltua jalkakäytävää ja 2-suuntaista pyörätietä. Monet aiemmat Jyväskylän alikulut pakottavat käyttämään yhdistettyjä väyliä. Näin alikulut sitovat katujärjestelyt pitkäksi aikaa.

Millainen on hyvä alikulku?

Alikulut eivät Suomessa olisi niin merkittävä ongelma kävellen ja pyörällä kulkemisen kannalta, jos alikulut olisi toteutettu hyvin. Suomi ja myös Jyväskylä on kuitenkin täynnä suorastaan kelvottomia jalkakäytävien ja pyöräteiden alikulkuja. Alikuluissa on suunnitteluohjeiden vastaisia pituuskaltevuuksia ja ne lisäävät mäkisyyttä väylillä, alikulkujen luona on vaarallisia näkemäongelmia, alikulkujen edustoille on sijoitettu risteyksiä, alikulut keräävät usein vettä, loskaa, jäätä ja hiekkaa, alikulut ovat monesti liian kapeita ja niiden edustoja on vaikea aurata kunnolla, monet alikulut ovat pimeitä ja turvattoman tuntuisia… Valitettavan tyypillisesti alikulut on sijoitettu syvän montun pohjalle ja risteykselliseen alikulkumonttuun saa kovat alamäkivauhdit useista suunnista.

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

Kun pyöräilee vaikka Hollannissa, niin ero suomalaisiin alikulkuihin on huomattava. Koko Hollannissa ei taida olla yhtään ainutta niin huonoa alikulkua kuin keskimääräiset suomalaiset alikulut ovat. Jos alikulkua ei voi tehdä kunnolla, niin Hollannissa alikulkua ei silloin tehdä lainkaan. Kun alikulku tehdään, niin ajorataa tyypillisesti vastaavasti korotetaan, näin pyörätielle ei synny niin suurta korkeuseroa. Aivan alikulkujen eteen ei sijoiteta risteyksiä. Alikulut ovat avaria ja niissä ei ole näkemäongelmia. Suomalaisen alikulun tunnistaa siitä, että niihin saapuessaan pitää lähes aina jarruttaa – hollantilaiset pitävät hyvänä alikulkuna sellaista, johon voi huoletta polkea lisää vauhtia.

Alikulku Jyväskylässä. Montussa vasemmalla on toinen, piilossa oleva alikulku.

Alikulku Hollannissa.

Alikulku Hollannissa. Ajorataa on korotettu.

Alikulku Sloveniassa.

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

Mihin alikulkuja ei kannata rakentaa?

Hyvän alikulun tekeminen on kallista ja sellaista ei ylipäätään voi taajamissa rakentaa useimpiin paikkoihin. Tilaa ei yleensä ole riittävästi, alikulkujen luokse tulee lähes väistämättä risteyksiä ja alikulkujen profiilit ovat pääsääntöisesti liian jyrkkiä.

Nimenomaan useampisuuntaisissa risteyksissä – kuten Keskussairaalantien, Kannaksenkadun, Rautpohjankadun risteyksessä – hyvien alikulkujen toteuttaminen on todella vaikeaa ja kallista. Tämä todetaan jopa muuten vanhentuneessa diplomityössä Kevyen liikenteen alikulkujen turvallisuus ja sujuvuus: *"Ongelma on suurin liittymäalueilla, koska yksi alikulkukäytävä ei voi millään palvella kaikkia kevyen liikenteen virtoja joustavasti."*

Yleensä taajamissa ja varsinkin keskustoissa tasoratkaisu on alikulkua edullisempi ja myös parempi. Kuten Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeessa todetaan: "*Pyöräilyreiteillä pyritään tasoratkaisuihin aina kun se on mahdollista.*"

Tasoratkaisu Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun risteykseen?

Kuten todettua, niin Rautpohjankadun ali suunniteltu tunneli on todella kallis, eikä ole takeita siitä että alikulku mitenkään lisäisi kävellen ja pyörällä kulkemista – tähänastiset alikulkukokemukset Jyväskylästä ovat olleet lähinnä negatiivisia. Alikulussa on myös vielä useita käytännön ongelmia, joita käsittelemme pidemmällä tässä muistutuksessa.

Hollannissa tällaiseen kohtaan ei harkittaisi alikulkua. Rautpohjankadun ja Keskussairaalantien risteys on nelisuuntainen myös kävellen ja pyörällä kulkemisen kannalta – näin alikulku yhdellä linjalla lähinnä vaikeuttaisi muiden suuntien järjestelyitä. Korkeuserojenkaan puolesta kohtaan ei ole luontevaa toteuttaa alikulkua. Keskussairaalantien jalkakäytävä ja pyörätie, yksi Jyväskylän pääreitti, on jo valmiiksi todella mäkinen. Kannaksenkadulta tulee risteykseen nousua, ja kiinteistöt ovat lähes kiinni risteyksessä. Koko lisääntynyt korkeusero pitäisi laittaa haitaksi Keskussairaalantien suuntaiselle jalkakäytävälle ja pyörätielle.

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

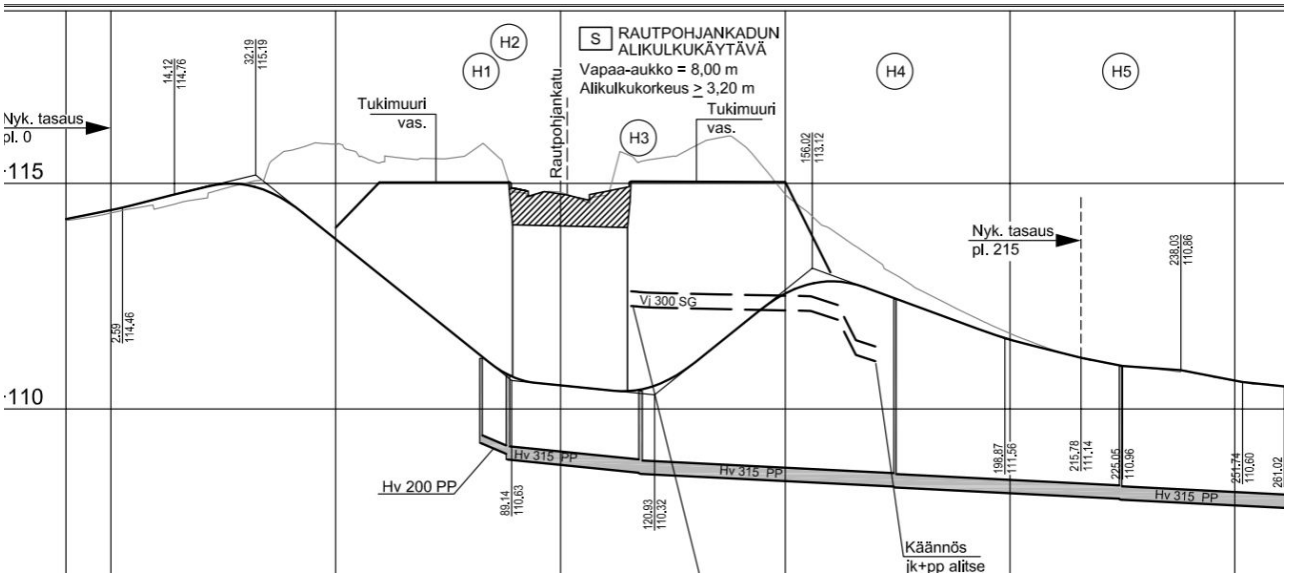
Millainen ratkaisu voisi olla parempi kuin esitetty alikulku? Hollannissa todennäköisesti Kannaksenkatu olisi esimerkiksi pyöräkatu. Rautpohjankadulle toteutettaisiin erotellut jalkakäytävät ja 1-suuntaiset pyörätiet. Keskussairaalantiellä todennäköisesti myös käytettäisiin eroteltuja jalkakäytäviä ja 1-suuntaisia pyöräteitä – nämä jo sinällään parantaisivat turvallisuutta myös Rautpohjankadun ja Keskussairaalantien risteyksessä. Keskussairaalantien, Rautpohjankadun ja Kannaksenkadun risteykseen todennäköisesti hahmoteltaisiin ensimmäisenä kiertoliittymää – 1-suuntaiset pyörätiet kadulla säästäisivät tilaa myös raskaan liikenteen ratkaisuille. Myös nykyisen kaltainen tasoratkaisu kehitettynä olisi mahdollinen.

ALIKULKUSUUNNITELMAN RATKAISUJEN ARVIOINTIA

Mäkisyyden lisääntyminen

Keskussairaalantie on yksi Jyväskylän keskeisimpiä pyöräväyliä sekä osa Jyväskylään suunniteltua baanaverkostoa. Reitti on jo nykyisellään mäkinen. Uusi alikulku lisäisi tätä mäkisyyttä, eikä näin edistäisi tavoitetta lisätä pyörällä kulkemista.

Alikulun profiili vaikuttaa muutenkin tarpeettoman jyrkältä, ja alikulun luo olisi nousua molemmista suunnista. Jos alikulku päätetään toteuttaa, niin sen ja liittyvien väylien profiilia pitää vielä loiventaa.



Alikulun suunniteltu pituusleikkaus.

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

Pyöräteiden leveys

Suunnitelmassa alikulun 2-suuntaisen pyörätien leveydeksi on kaavailtu 3 metriä. Tämä leveys ei täytä Jyväskylän pyöräilynedistämisohjelman linjausta, että baanatasoisen 2-suuntaisen pyörätien vähimmäisleveys on 3,5 metriä. Suomen parhaassa suunnitteluohjeessa, Pyöräliikenne.fissä baanapyörätien tavoiteleveys on 4 metriä.

Pyöräilijän laskennallinen tilantarve on noin metri ja siihen voidaan vielä lisätä ala- ja ylämäissä tapahtuva huojunta sekä pieni seilaaminen, tällöin tilantarve on 1,5 metrin suuntaa. Esimerkiksi lastipyörillä tarve voi olla vielä hieman suurempi. 3 metrin levyisellä väylällä alikulussa ei olisi juurikaan pelivaraa.

Keskussairaalantien suuntaisesti ajoradan vieressä kulkevien yhdistettyjen jalkakäytävien ja pyöräteiden leveydeksi on esitetty suunnitelmassa 3 metriä. Liikenneviraston Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeessa väylätyypin vähimmäisleveydeksi on määritelty 3,5 metriä.

Värierottelu alikulussa

Mikäli alikulku päädytään toteuttamaan, tulee kaksisuuntainen pyörätie erottaa jalkakäytävästä kaupungin pyöräilynedistämisohjelman kriteerien mukaisesti punaisella asfaltilla tai massalla. Tämä parantaa alikulun turvallisuutta.

Rautpohjankadun pyöräväylät

1-suuntaiset pyörätiet olisivat Rautpohjankadulla luontevat – alikulku estäisi näiden toteuttamisen. Jos Rautpohjankadun alikulku toteutetaan, niin Rautpohjankadulle on jossain vaiheessa toteuttava 2-suuntaiset pyörätiet. Yhdistetyt väylät eivät kuulu näin vilkkaille väylille tai tulevan Hippoksen eteen. Tavoitteena pitää olla, että mahdollisimman moni saapuu tulevalle Hippokselle kävellen, pyörällä tai muuten omalla lihasvoimalla.

Alikulun ylittävien jalkakäytävien ja pyöräteiden leveyksissä ei ole selvästi varauduttu tuleviin Rautpohjankadun katujärjestelyjen muutoksiin.

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

Sujuvuustarkastelu eri suunnista

Keskussairaalantietä sairaalan suunnasta

Keskussairaalantien pohjoispuolista yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä pääsisi alikulun kautta kohtuullisen sujuvasti yliopiston suuntaan.

Miten sairaalan suunnasta on tarkoitus kulkea Hippokselle? Onko tarkoituksenmukaista ohjata liikenne Rautpohjankadun länsipuolelle yhdistetylle väylälle? Tämä väylä on Valmetin edustalla kapea ja varsinkin pidemmällä huonokuntoinen. Kannaksenkadun itäpuolella on nykyisellään jalkakäytävä, eikä suunnitelmassa esitetä siihen muutoksia.

Keskussairaalantieltä kuljetaan myös Rautpohjankadun itäpuolella olevalle bussipysäkille. Keskussairaalantien pohjoispuoliselta yhdistetyltä väylältä pitää kulkea pysäkille pitkästi alikulun kautta tai loikkia Rautpohjankadun yli.

Keskussairaalantietä yliopiston suunnasta

Sairaalan suuntaan pääsisi alikulun kautta.

Miten yliopiston suunnasta kuljettaisiin pyörällä Kannaksenkadulle? Keskussairaalantien ylittävä suojatie johdattaa suunnitelmassa Kannaksenkadun itäpuolen jalkakäytävälle – tai väärälle puolelle ajorataa. Tai sitten pitäisi ylittää Keskussairaalantien suojatietä vähän matkaa – ja ryhmittäytyä pyörällä Keskussairaalantien vasemmalle kääntyvää ajokaistaa Kannaksenkadulle. Esitetyillä järjestelyillä paras tapa olisi ajaa Keskussairaalantien ajorataa risteykseen ja kääntyä siitä Kannaksenkadulle – tätä harva osaa, joten esitetyt järjestelyt johdattavat ajamaan Kannaksenkadun jalkakäytävälle.

Rautpohjankadulta

Yliopiston suuntaan kuljettaessa järjestelyt johdattaisivat ajamaan Rautpohjankadun itäpuoleista väylää. Tämä on jossain määrin ongelma, kun yleisenä tavoitteena pitää olla oikeanpuoleisen liikenteen logiikan tuominen myös pyörällä ajamiseen.

Sairaalan suuntaan Rautpohjankadun länsipuoleiselta väylältä pääsee sujuvasti. Kannaksenkadulle pääsee tätä länsipuoleista väylää luontevammin kuin itäpuolista. Itäpuolisella väylällä on samat ongelmat kuin yliopiston suunnasta tullessa.

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

Kannaksenkadulta

Pyöräliikenne on Kannaksenkadulla ajoradalla. Sairaalan suuntaan pääsisi ja pääsee nykyisinkin kääntymään ajoradan liikennevaloilla, joskaan suurin osa suomalaisista ei osaa ryhmittäytyä pyörällä näin.

Miten Kannaksenkadulta on tarkoitus kulkea Rautpohjankadulle tai yliopiston suuntaan? Mikä ajolinja on tavoitteena?

Läheisen Kilpisen koulun oppilaat kulkevat säännöllisesti liikuntatunneille Hippokselle ja takaisin Kannaksenkadun kautta. Miten koululaiset kulkevat jalan ja pyörällä Keskussairaalantien yli? Odotettavaa on, että vähintään osa koululaista kulkee Kannaksenkadun länsipuolta, ylittää Keskussairaalantien suojatien kautta ja sitten ylittää Rautpohjankadun jossain kohtaa.

Suunnitelmassa ei ole selvästi otettu huomioon pyöräliikennettä Kannaksenkadulle tai Kannaksenkadulta.

Kääntymislinjat alikulkuun

Odotettavaa on, että vähintään jotkut ajaisivat pyörällä alikulkuun ns. vääristä suunnista eli Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun ajoratojen risteyksen suunnasta. Jos alikulku toteutetaan, niin alikulkuun johdattavien väylien liittymiskohdista kannattaa loiventaa viheralueiden kärkiä.

Keskussairaalantien sairaalan puoleisen suojatien linjaus

Suojatielle on linjattu selvästi liikaa sivusiirtymää sairaalan suuntaan. Pyöräilijän ajaessa Rautpohjankadun yhdistettyä väylää ajolinjasta ei voisi tulkita onko pyörällä kulkeva kääntymässä sairaalan suuntaan vai ylittämässä Keskussairaalantien suojatietä. Pyörällä ajava olisi myös hetken aikaa täysin selin Rautpohjankadulta tuleviin moottoriajoneuvoihin. Tämä on valitettavan yleinen suunnitteluratkaisu, joka lisää merkittävästi vakavien pyöräonnettomuuksien riskiä. Suojatien linjaa pitää suoristaa.

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

Köyhälammen puoleinen metsikkö

Alikulun tieltä jouduttaisiin raivaamaan kaistale metsää Köyhälammen puolelta. Katualueen rajaus hipoo asemakaavassa suojelluksi merkittyä aluetta. Metsikkö on myös virkistyskohde sekä oikoreitti monelle lähi- ja keskusta-alueen asukkaalle.

Myös Valmetin kulmalla jäisi pieni metsäalue alikulkuun johtavan väylän alle.

Lähtökohtaisesti viheralueet keskustassa ja sen tuntumassa tulee säilyttää.

LOPPUHUOMIOITA

Nähdäksemme alikulun toteuttamista ei ole suunnitelmassa perusteltu riittävästi. Osaa risteysalueen järjestelyistä ei myöskään selvästi ole mietitty kovin tarkasti. Vaikuttaa myös siltä, ettei alikulku edistäisi kävellen ja pyörällä kulkemista. Risteykseen kannattaa ensisijaisesti miettiä vaihtoehtoisia järjestelyitä tai vähintään alikulkusuunnitelmaa pitää vielä merkittävästi kehittää.

Teemu Tenhunen
puheenjohtaja

Timi Wahalahti
hallituksen jäsen, pyöräilynedistämisvastaava

Annimaria Valli
liikenneryhmän vetäjä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry