



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



MUISTUTUS
15.3.2024

Kaupunkirakennelautakunta

MUISTUTUS RAJAKADUN KATUSUUNNITELMAN MUUTOKSESTA

Jyväskylän kaupunki suunnittelee Rajakadun remontoimista. Kadulle lisättäisiin yksi ajoratakaista Taulumäen suuntaan. Nykyinen kadun luoteispuolinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie muutettaisiin erotelluksi jalkakäytäväksi ja 2-suuntaiseksi pyörätieksi. Kadun puusto kaadettaisiin, uusi puusto olisi jatkossa lähinnä ajoradan keskellä viherkaistalla.

<https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/nahtavilla/rajakadun-katusuunnitelman>

Yleistä

Kävelen, pyörällä ja skautilla kulkemisen kannalta suunnitelmassa on hyvää esimerkiksi nykyistä leveämpi ja paremmin valaistu eroteltu jalkakäytävä ja 2-suuntainen pyörätie Rajakadun luoteispuolella. Nykyinen yhdistetty väylä on kapeahko, paikoin töyssyinen ja riittämättömästi valaistu.

Suunnitelmalla on kuitenkin myös haittavaikutuksia kävely-, pyörä- ja skauttiliikenteeseen. Katusuunnitelman pääpaino on moottoriajoneuvoliikenteen sujuvoittamisessa, joten erityisesti poistettavien suojatieylitysten vuoksi kävelen, pyörällä ja skautilla kulkeminen kadun poikittaissuunnassa hankaloituisi. Tämän voisi mainita suunnitelmaselostuksessa. Ylityksien määrää kannattaa myös pyrkiä lisäämään.

Pyörällä ja sähköskautilla liikkumisen kannalta suunnitelman merkittävin ongelma on, että Tapionkadun risteyksessä liikennesääntöjen mukainen kulkeminen tehtäisiin likimain mahdottomaksi. Suunnitelmassa ei myöskään esitetä ratkaisuja siihen, miten pyörällä ja sähköskautilla kuljettaisiin liikennesääntöjen mukaisesti Tapionkadun ja Puistokadun välisille, keskustan puoleisille kiinteistöille. Näistä syistä suunnitelma on pahasti puutteellinen ja sitä ei tällaisenaan voi hyväksyä.

Kadun järjestelyjä perustellaan suunnitelmaselostuksessa liikenne-ennusteilla. Esimerkiksi Hollannissa, Tanskassa tai Ranskassa tällainen perustelu ei vielä riittäisi. Edistyneen näkemyksen mukaan liikennesuunnittelun tehtävä ei ole sokeasti heijastella liikenne-ennusteita, vaan asettaa tavoitteet esimerkiksi kulkumuoto-osuuksille – ja toteuttaa väylät sen mukaan. Lisäkaistat tyypillisesti lisäävät liikennettä.



Kadun pyöräväyläratkaisu

Rajakatu on tiiviisti rakennettu keskusta-alueen pääkatu. Tällaisen kadun pitäisi lähtökohtaisesti olla toteutettuna 1-suuntaisilla pyöräteillä. Rajakatu vielä liittyy yksisuuntaisten pyöräteiden Puistokatuun – liitos Puistokadun ja Rajakadun välillä ei ole tätä nykyä tai suunnitelmassakaan kovin sujuva. Myös Rajakadun toisessa päässä Sepänkadulla on yksisuuntaisia järjestelyjä. 1-suuntaiset järjestelyt toimivat sitä paremmin, mitä yhtenäisempinä jatkumoina niitä on. Myös suunnitteluohjeet ([Pyöräliikenteen suunnittelu](#), [Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)) ja kansainväliset malliesimerkit tukevat vahvasti 1-suuntaisten ratkaisuiden käyttämistä keskustojen pääväylillä.

Jyväskylän keskustan pyöräliikenteen verkkosuunnitelman vaihtoehto 2 kattavampine yksisuuntaisine järjestelyineen olisi siis Rajakadullakin katusuunnitelmassa esitettyä ratkaisua parempi. Rajakatu, Puistokatu, Sepänkatu, Nisulankatu jne. toimisivat yhtenäisenä 1-suuntaisten väylien kokonaisuutena.

Rajakadun lounaiskärkeen Sepänkadun ja Nisulankadun risteysalueelle on aiemmin toteutettu alikulkumonttu yhdistettyine väylineen. Risteysalueelle [ehdottamamme 1-suuntaiset pyörätiet ja muut järjestelyt](#) olisivat mahdollistaneet myös Rajakadun muuttamisen helpommin 1-suuntaisille väylille.

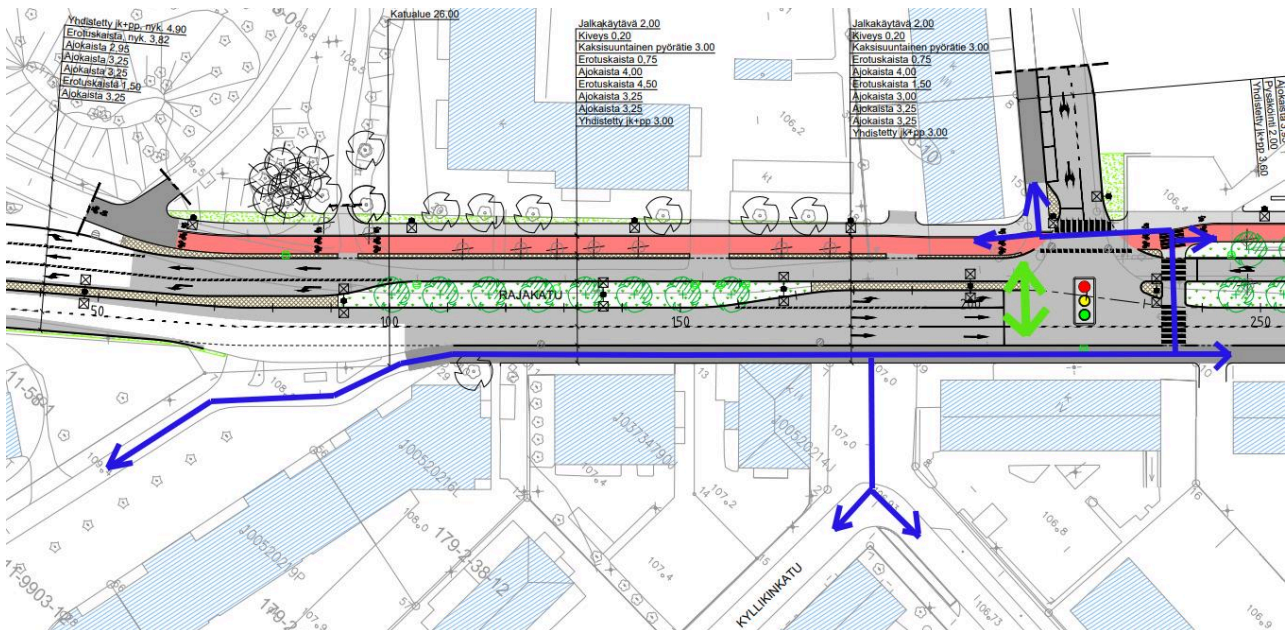
Liittyvillä nykyjärjestelyillä on sinällään perusteltua, että Rajakadun luoteispuolella on eroteltu jalkakäytävä ja 2-suuntainen pyörätie. Katusuunnitelmassa esitettyä ratkaisua voisi kuitenkin vähintään kehittää. Ainakin Tapionkadun ja Puistokadun välillä Rajakadun kaakkoispuolella olisi 1-suuntainen pyörätie tarpeen – muuten osuudella kuljetaan entistään enemmän pyörällä ja sähköskuutilla jalkakäytävällä.

Sepänkadun ja Eeronkadun välinen osuus

Nykyinen yhdistetty väylä Rajakadun sekä Sepänkadun ja Yrjönkadun risteysalueen välillä ja samalla muunlaisten ratkaisujen keskellä ei ole kovin elegantti ratkaisu. Yhdistetty väylä on osaltaan vaikuttamassa myös Sepänkadun ja Yrjönkadun risteysalueen sekavuuteen pyörällä ja sähköskuutilla kulkiessa – risteysalueella on kuutta erilaista pyöräväylätyyppiä: 1-suuntaista pyöräkaistaa, 1-suuntaista pyörätietä, sekaliikennekatua, pyöräkatua, eroteltua 2-suuntaista pyörätietä ja jalkakäytävää sekä yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä. Ilman tämän risteysalueen selkeyttämistä Rajakadulle liittyvää yhdistetyn väylän ratkaisua on vaikea muuttaa.



Rajakadun ylittävä suojatie Eeronkadun kohdalla on katusuunnitelmassa siirretty Eeronkadun toiselle puolelle, ilmeisesti suunnitellun lisäajoratakaistan vuoksi. Tämä siirto hankaloittaisi kulkemista Yrjönkadun risteyksestä saapuvan yhdistetyn väylän ja Kyllikinkadun–Puutarhakadun liitoksen sekä Eeronkadun ja Eeronkadun ja Sepänkadun välisten kiinteistöjen välillä. Havaintojen perusteella merkittävä osa Yrjönkadun ja Kyllikinkadun–Puutarhakadun suunnilta saapuvasta pyörä-, sähköskuutti- ja jalankulkuliikenteestä kulkee poikittain Rajakadun yli Eeronkadun suuntaan.



Katusuunnitelmaa Sepänkadun ja Eeronkadun välillä. Suunnitelman mukaiset pyöräily-yhteydet Yrjönkadun risteuksen ja Kyllikinkadun–Puutarhakadun sekä Eeronkadun ja Rajakadun välillä on merkitty sinisellä. Nykyisen suojatien kohta on merkitty vihreällä. Eeronkadun ja Rajakadun kaakkoispuolisen yhdistetyn väylän välillä liikkuvien matkat pitenisivät. Jos suunnitelma toteutetaan, niin osa matkoista reitittyy uudelleen Sepänkadun ja Rajakadun risteuksen kautta.

2-suuntainen pyörätie Eeronkadun ylityksessä voisi olla korotettu, näin pyörällä ja sähköskautilla ajaminen olisi miellyttävää ja työssytöntä sekä turvallisempaa.

Tapionkadun risteys

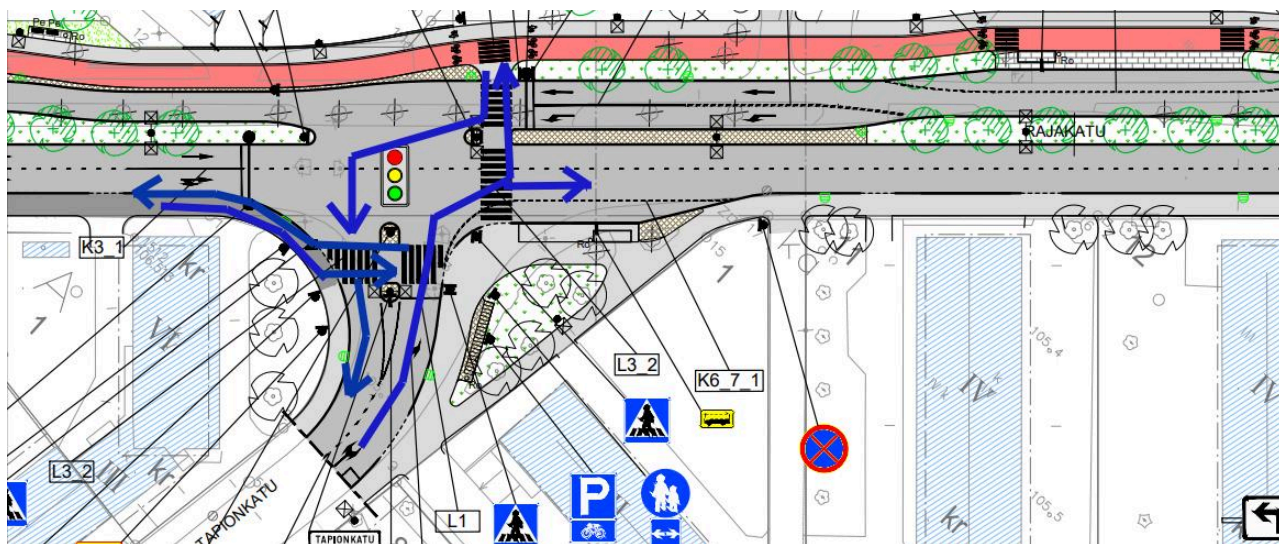
Jos suunnitelma toteutettaisiin, niin Rajakadun ja Tapionkadun risteyksessä pyörällä ja sähköskautilla kulkemisen olosuhteet heikkenisivät huomattavasti – ja liikennesääntöjen mukainen kulkeminen olisi likimain mahdotonta. Risteuksen ratkaisut eivät myöskään ole pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaisia. Miten tällaista toteutusta voidaan esittää nähtävillä olevassa suunnitelmassa? Risteuksen ongelmista on vielä keskusteltu aiemmin.



Keskeisimpänä ongelmana on se, ettei pyörä- ja sähköskuuttiliikenteelle olisi risteyksessä lainkaan toimivaa yhteyttä Rajakadun luoteispuolen pyörätien sekä kadun toisen puolen yhdistetyn väylän ja Tapionkadun ajoradan välillä. Risteyksen lounaispuolen nykyinen suojatie poistuisi – ja toisen puolen suojatie liittyisi nykyiseen tapaan jalkakäytävälle.

Olisi kiinnostavaa kuulla suunnittelijoiden näkemys siitä, miten risteyksessä kuljettaisiin pyörällä ja sähköskuutilla liikennesääntöjä noudattaen? Olemme kutsuneet tällaisia risteyksiä esimerkiksi teleporttiristeyksiksi – liikennesääntöjen mukainen tapa edetä on siirtyä teleportin kautta risteyksen toiselle puolelle.

On selvää, ettei risteyksen suunnitelmaa voi hyväksyä tällaisenaan. Esitetty risteyksen ratkaisu on niin keskeneräinen, että suositeltavaa on laatia suunnitelma uudelleen ja tuoda se sitten jälleen nähtäville.

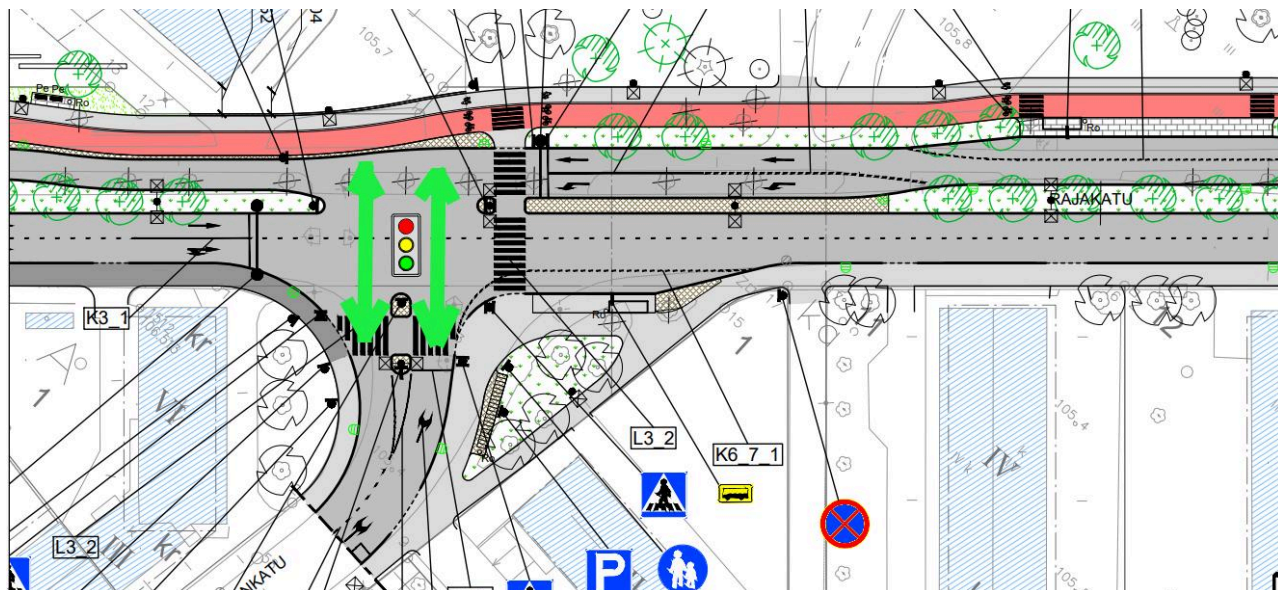


Suunniteltu Rajakadun ja Tapionkadun risteys. Suunnitelman sallimat keskeiset pyörällä ja sähköskuutilla ajavien linjat on merkitty sinisellä. Mitä liikennevaloja Rajakadun 2-suuntaisen pyörätien ja Tapionkadun ajoradan välillä kuljettaessa on tarkoitettu noudatettavan? On varmaa, että suunnitelman mukaisesti toteutettaessa juuri kukaan pyörällä ja sähköskuutilla liikkuva ei risteyksessä osaisi noudattaa liikennesääntöjä.

Risteyksen ongelmia saisi ehkä helpoiten ratkaistua toteuttamalla Tapionkadun kärjen kohdalta pyörä- ja sähköskuuttiliikenteelle täysin oman yhteyden Rajakadun toisen puolen 2-suuntaiselle pyörätielle. Tällainen ratkaisu on esimerkiksi Puistokadun ja Ainonkadun risteyksessä. Ratkaisu on myös suunnitteluohjeiden mukainen.

Toinen vaihtoehto on toteuttaa Tapionkadun molemmin puolin suojatiet Rajakadun yli. Myös tämä mahdollistaa liittymisen Tapionkadun ajoradalle molempiin suuntiin, mutta ohjaa samalla osan liikenteestä jalkakäytävälle.





Tapionkadun risteykseen voisi toteuttaa ohjaavat pyöräkaistamaalaukset Rajakadun yli vihreällä merkityillä linjoilla. 2-suuntaisen pyörätien puolelle tarvitaan tällöin pyörällä ja sähkökuutilla ajaville omat valot. Ratkaisu on huomattavasti selkeämpi kuin katusuunnitelmassa esitetty ja mahdollistaa myös liikennesääntöjen mukaisen liikkumisen. Suojatietä Tapionkadun ylitse voisi lisäksi suoristaa.

Tapionkadun ja Puistokadun välinen osuus

Suunnitelman toinen keskeinen ongelma on se, miten on ajateltu kuljettavan pyörällä ja sähkökuutilla Tapionkadun ja Puistokadun välisille, keskustan puoleisille kiinteistöille? Suunnitelmassa ei ole tähän esitetty ratkaisua. Kadun uusi keskikaista vielä torppaa Rajakadun poikittaisen ylittämisen, joten ainut liikennesääntöjen mukainen keino olisi ajaa pyörällä ja sähkökuutilla Rajakadun ajorataa. On kuitenkin selvää, ettei suurin osa uskalla tätä tehdä Rajakadulla – vaan kulkisi nykyiseen tapaan Rajakadun jalkakäytävää. Tällöin jalkakäytäväkään ei toimi ajatellussa tarkoituksessaan.

Esitämme, että Rajakadun kaakkoispuolelle Tapionkadun ja Puistokadun välillä toteutetaan 1-suuntainen pyörätie. Tämä mahdollistaa kulkemisen turvallisesti ja liikennesääntöjen mukaisesti Tapionkadun suunnasta Puistokadulle päin – ja mahtuu katutilaan 2-suuntaista ratkaisua paremmin. Vaikkapa Hollannissa on katuja, joilla toisella laidalla on 2-suuntainen pyörätie ja toisella 1-suuntainen.



Jos kunnollista rakenteellista ja liikennesääntöjen mukaisen kulkemisen mahdollistavaa ratkaisua ei haluta toteuttaa, niin minimivaatimuksena on maalata Tapionkadun risteyksestä Rajakadun ajoradalle Puistokadun suuntaan ohjaava pyöräkaistamaalaus pyöräsymboleineen. Vaikkapa Ruotsissa käytetään paljon tällaisia ohjauksia, niin pyörällä ja sähköskuutilla liikkuminen pyörätien päättyessä on paljon selkeämpää – ja jalkakäytävillä kuljetaan pyörillä ja skuuteilla vähemmän.



Vasemmalla tyypillinen suomalainen ratkaisu pyörätien päättyessä. On ymmärrettävää, että suuri osa jatkaa pyörällä ja sähköskuutilla edessä näkyvälle jalkakäytävälle, koska väylä näyttää samanlaiselta kuin pyörätiekin – monin paikoin pyörätie-liikennemerkkejä vielä puuttuu. Oikealla taas kuva Ruotsista – pyörätien päättyessä liikenne on selkeästi ohjattu ajoradalle. Kuva [Kaupunkifillari, Tukholma vs. Helsinki, osa 1](#).

Aatoksenkadun risteys

Myös Aatoksenkadun ylityksessä 2-suuntainen pyörätie voisi olla korotettu. Risteyksessä kirkon kulman pensasaita aiheuttaa näkemäongelmaa, toivottavasti tähän saataisiin vaikutettua katuremontin yhteydessä.

Sivussa todettuna Aatoksenkadun väylätilanne on mielenkiintoinen. Kadun reunaväylä on merkitty jalkakäytäväksi, mutta tältä väylältä lähtee pyörätie Tuomiojärven uimarannan parkkipaikan suuntaan – eli pyörätielle ei pääse liikennesääntöjen mukaisesti. Merkintöjä voisi selkeyttää Rajakadun remontin yhteydessä.





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



Teemu Tenhunen
toiminnanjohtaja

Atte Niittykangas
liikenneryhmän jäsen
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

