



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



MUISTUTUS
1.4.2025

Kaupunkirakennelautakunta

MUISTUTUS SATAMAKADUN JA SILTAKADUN KATUSUUNNITELMIEN MUUTOKSISTA

Jyväskylän kaupunki suunnittelee jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnostamista ja kehittämistä Satamakadulla ja Siltakadulla Kilpisen sillan ja Survontien välillä. Katuja pitkin menee keskustan ja Kuokkalan alueen välinen vilkas pääpyöräreitti.

<https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/nahtavilla/satamakadun-ja-siltakadun-katusuunnitelmien-muutokset>

Vaihtoehdot 0 ja 1

Katusuunnitelmaksi on laadittu kaksi vaihtoehtoa, 0 ja 1.

Vaihtoehdossa 0 säilytettäisiin katujen nykyiset yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät kevyillä parannuksilla. Siltakadun puolella Lehtorannantien ja Ainolanrannan suunnasta tuleva yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä linjattaisiin kauemmas nykyisistä istutuksista näkemän parantamiseksi.

Vaihtoehdossa 1 Satamakadulle ja Siltakadulle on suunniteltu erotellut jalkakäytävät ja yksisuuntaiset pyörätiet. Kilpisen sillan edustalle ja Schaumanin puistotien risteysalueelle tulisi pieniä rakenteellisia muutoksia. Pyörätien ja jalankulun erottelua korostettaisiin punaisilla maalauksilla ja Lutakonaukion kohdalla punaisella asfalttimassalla. Siltakadun yli Lehtorannantien kohdalle toteutettaisiin uusi korotettu, saarekkeellinen suojatie.

Vaihtoehto 1 on ilman muuta sekä kävellen että pyörällä kulkemisen kannalta huomattavasti parempi. Näin on myös kaikkien pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden perusteella. Vaihtoehto 0 ei lainkaan sovellu pääpyöräreitille, eikä vaihtoehto juuri paranna nykyisiä olosuhteita. Kuten todettua, niin yksisuuntaiset pyörätiet ovat 2-suuntaisia väyliä turvallisempia, sujuvampia ja kapasiteetiltaan suurempia. Erotellut jalkakäytävät ja 1-suuntaiset pyörätiet parantavat myös jalankulun olosuhteita. Kuten Väyläviraston [Pyöräliikenteen suunnittelu](#) -ohjeessa todetaan:

“Tieliikennelain lähtökohtana ovat yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Kaksisuuntaiset järjestelyt osoitetaan erikseen liikennemerkkeillä. Kaksisuuntaisten pyöriteiden on tutkimusten mukaan todettu aiheuttavan turvallisuusongelmia risteämississä. Syynä tähän on se, että pyöräliikenne kulkee autoliikenteeseen nähden vastakkaiseen ajosuuntaan. Pyöräilijöiden ja autoilijoiden välillä on todettu tapahtuvan yleisimmin onnettomuuksia niissä tilanteissa, joissa auto kääntyy sivutieltä oikealle ja pyöräilijä ajaa autoilijan näkökulmasta oikealta suoraan sivutien yli.”





“Yksisuuntaiset järjestelyt ovat turvallisia, koska pyöräliikenne saapuu risteykseen, tonttiliittymään, pysäkkien kohdalle, suojatielle jne. samasta suunnasta autoliikenteen kanssa. Yksisuuntaiset pyörätiet soveltuvat hyvin rakennettuun ympäristöön. Yksisuuntaisella pyörätiellä saavutetaan suuri välityskyky suhteessa käytettyyn tilaan, minkä vuoksi se soveltuu erittäin hyvin tiiviiseen liikenneympäristöön.”

“Pyöräiliikenteen ja jalankulun erottelun hyviä puolia ovat:

- *Jalankulkijan turvallisuus ja turvallisuuden tunne lisääntyvät.*
- *Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väliset konfliktit vähenevät.*
- *Jalankulkijoille muodostuu pyöräliikenteestä vapaa tila, jolloin rinnakkain kävely on helpompaa.*
- *Jalankulkijan ei tarvitse kulkea vain väylän reunaa pitkin.*
- *Jalankulkuun liittyvät muut toiminnot, kuten oleskelu, seurustelu ja lemmikkieläinten ulkoiluttaminen, helpottuvat.*
- *Risteysjärjestelyt, siirtymäluiskat ym. voidaan toteuttaa molempien kulkumuotojen tarpeiden mukaisesti ilman kompromisseja.*
- *Pyöräiliikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat.*
- *Liikennejärjestelyjen selkeys paranee.*
- *Pyöräiliikenteen väylän välityskyky lisääntyy.*
- *Pyöräiliikenteen väylien ja liikenneympäristön palvelutaso paranee.*
- *Yksisuuntaisen pyörätien merkitseminen selkeytyy.*

Tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä ja nopean pyöräiliikenteen verkolla (pyöräiliikenteen baanat ja yleensä pääverkon pääreitit) pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan.”

Vastaavasti yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet soveltuvat suunnitteluohjeidenkin mukaan lähinnä väljille ja rakentamattomille alueille. Tiiviillä rakennetuilla alueilla yhdistettyjä väyliä ei lähtökohtaisesti pidä käyttää. [Pyöräiliikenteen suunnittelu](#) -ohje:

“Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle. Ratkaisua voidaan käyttää myös väljästi rakennetussa liikenneympäristössä. Yhdistetty väylä rakennetaan ajoradan rinnakkaisena väylänä, mikä tarkoittaa yleensä leveää erotusaluetta ajoradan ja yhdistetyn väylän välissä.

Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä. Pyöräiliikenteen paikka on kulkusuunnassa väylän oikeassa reunassa, eikä eteneminen tiiviissä katutilassa ole aina turvallista rakennuksen seinustan vieressä tai muutoin näkemäongelmaisissa tilanteissa.”

Vaihtoehto 1 hyvin toteuttamalla voidaan sujuvoittaa ja nopeuttaa sekä sitä kautta lisätä keskustan ja Kuokkalan välistä pyöräliikennettä ja jalankulkuakin edelleen. Keskusta ja Kuokkala ovat lähellä toisiaan, joten näiden väliseen liikenteeseen kannattaa tavoitella mahdollisimman suuren osan liikkumista terveellisesti ja kestävästi lihasvoimalla eli jalan tai pyörällä. Nopeus ja helppous ovat keskeisiä valintakriteerejä kulkumuodon valinnassa.

Vaihtoehto 1 parantaa myös kaupungin muiden yksisuuntaisten pyöräteiden toimivuutta. Mitä enemmän jotain väylätyyppiä on, niin sitä paremmin ihmiset oppivat sitä käyttämään.

Otamme muistutuksessa kantaa vain vaihtoehdon 1 järjestelyihin, koska huonomman vaihtoehdon kommentointiin ei kannata käyttää aikaa.





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



Lutakonaukio

Pyöräiliikenteen ohjauksen ja selkeyden kannalta on tärkeää, että Lutakonaukion pyörätie sekä kaistamaalaukset toteutetaan suunnitelmassa esitetysti. Punainen pyörätie osoittaa pyöräilijöille oikean ajopaikan sekä mahdollistaa muille alueen käyttäjille pyöräilijöiden liikkeen paremman ennakkoinnin. Kaistamaalaukset ohjaavat Kilpisen sillalta tullessa oikealle puolelle Satamakatua yksisuuntaista liikennettä varten.

Sataman alueen pyöräpysäköinnin kapasiteetin kasvattaminen lisäämällä Kilpisen sillan kupeeseen laadukkaita runkolukituksen mahdollistavia telineitä on erittäin tervetullutta.

Satamakadun ja Schaumanin puistotien risteys

Risteyksen järjestelyjen toteuttaminen sujuviksi on olennaista, jotta Satamakadun ja Siltakadun 1-suuntaiset pyörätiet toimivat parhaalla mahdollisella tavalla.

Jos risteykseen toteutetaan liikennevalot, niin ne voisivat tunnistimien avulla erityisesti pääsuunnassa antaa sujuvan kulun ilman odottamista ja pysähtymistä kävellessä ja pyörällä liikkuville. Tämä tuottaisi kävellessä ja erityisesti pyörällä kulkeville nopeusetua. Esimerkiksi Hollannissa merkittävä osa pääpyöräteiden liikennevaloista on toteutettu näin – tämä on yksi syy pyörällä kulkemisen suosioon Hollannissa.

Valoetuutta kannattaa suunnitella myös Schaumanin puistotietä risteykseen pyörällä saapuville. Nykyään tyypillisesti kuljetaan pyörällä Schaumanin puistotieltä Kuokkalan suuntaan risteuksen itälaitaa eli liikennevalot kokonaan ohittaen. Uudessa järjestelyssä olisi taas ylitettäväksi kahdet liikennevalot. Tämän haasteen välttäisi kiertoliittymällä, mutta lieneekö alueella riittävästi tilaa siihen?

Schaumanin puistotien puolella Satamakadun suuntaista pyörätietä kannattaa pyrkiä vielä hitusen suoristamaan, jotta pyörällä kulkevat eivät ole risteykseen saapuessaan hetkeäkään selin viereiseen ajorataan ja mahdollisesti kääntyviin moottoriajoneuvoihin nähden. Ajoradan kaarresäiteitä voisi vastaavasti tiukentaa turvallisempiin nopeuksiin johdattamiseksi.

Kuokkalan silta

Viivasuoralla Kuokkalan sillalla ajetaan nykyisin moottoriajoneuvoilla välillä turhan kovaa. Vastaavasti vauhdikkaan moottoriajoneuvoliikenteen vuoksi moni välttää kävelemästä ja pyöräilemästä yhdistettyjen väylien ajoradan puoleista reunaa. Ajorataa voisi kaventaa hieman moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamiseksi. Vuosien saatossa moni on myös pohtinut kaiteiden tai vastaavien toteuttamista Kuokkalan sillalle, jotta ajorata näyttäisi kapeammalta sekä tuntuisi kävellessä ja pyörällä liikkuvista nykyistä turvallisemmalta.





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



Lehtorannantien ja Survontien välinen osuus

Siltakadun ylittävä korotettu suojatie voisi olla myös pyörätien jatke, näin väistämissäntö olisi samanlainen samasta suunnasta tulevalle liikenteellä – ja väistämissäntö olisi johdonmukainen ajoradan hidastetöyssyn kanssa. Ennustettavaa on, että joka tapauksessa kohdassa suurin osa moottoriajoneuvojen kuljettajista antaa tietä pyörällä ja skuutilla liikkuville.

Teemu Tenhunen
toiminnanjohtaja

Timi Wahalahti
puheenjohtaja

Enni Niittykangas
liikenneryhmän vetäjä

Atte Niittykangas
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

