

JYVÄSKYLÄN SUUNNITELTUIEN KEVYEN LIIKENTEEN
LAATUKÄYTVIEN REITTILINJAUKSET,
ONGELMAKARTOITUS JA PARANNUSEHDOTUKSIA

REITTI 2:

**JYVÄSKYLÄN KESKUSTA –
MUSTALAMPI**



22.07.2010 (päivitetty 14.1.2011)

Teemu Tenhunen ja Esa Rantakangas

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

www.jyps.info

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	3
1. Keskustan ja Mustalammen välisen reitin linjaus	4
1.1 Ehdotetun reitin perustiedot	6
2. Keskustan ja Mustalammen välisen reitin ongelmakohtien kuvaus ja parannusehdotuksia	7
2.1 Kauppakatu välillä Asemakatu–Kilpisenkatu	7
2.2 Kauppakatu välillä Kilpisenkatu–Vaasankatu	10
2.3 Seminaarinkatu välillä Vaasankatu–Keskussairaalantie	21
2.4 Keskussairaalantie välillä Seminaarinkatu–Rautpohjankatu	26
2.5 Keskussairaalantie välillä Rautpohjankatu–Länsiväylä	32
2.6 Länsiväylä välillä Keskussairaalantie–Jussinparta	42
2.7 Jussinparta välillä Länsiväylä–Keltinmäentie	49
2.8 Keltinmäentie välillä Jussinparta–Kotasenpolku	53
2.9 Kotasenpolku välillä Keltinmäentie–Valmuskantie	57
2.10 Valmuskantie ja Vahverontie välillä Kotasenpolku–Mäyrämäentie	60
2.11 Vaihtoehtoinen reitti Keltinmäentie / Mäyrämäentie välillä Jussinparta–Vahverontie	62
2.12 Mäyrämäentie välillä Vahverontie–Mäyrämenraitti	67
2.13 Mustalammentie välillä Mäyrämenraitti–Rajalammentie	70
3. Kyllönmäen ja Köhniön välisen haarareitin yksityiskohtainen kuvaus, ongelmakohdat ja parannusehdotuksia	74
3.1 Keskussairaalantie välillä Savelankatu / Länsiväylä–Kypärätie	74
3.2 Erämiehenkatu välillä Kypärätie–Köhniönkatu	78
4. Länsiväylän ja Myllyjärven välisen haarareitin yksityiskohtainen kuvaus, ongelmakohdat ja parannusehdotuksia	85
4.1 Ronsuntaipaleentie välillä Länsiväylä–Myllyjärventie	85
5. Keskustan ja Mustalammen välisen reitin sekä haarareittien yleinen tilanne ja keskeiset ongelmat	89
5.1 Keskustan ja Mustalammen välisen reitin sekä haarareittien käytettävyys	104
6. Loppuhuomiot	107

JOHDANTO

Tässä raportissa käsitellään erityisesti pyöräilyn näkökulmasta Jyväskylän keskustan sekä Keltinmäen, Mäyrämäen ja Mustalammen alueen välille suunnitellun kevyen liikenteen laatukäytävän reittilinjausta, väylän nykyisiä ongelmakohtia sekä reitille ehdotettuja parannuksia. Selvitystyön tavoitteena on se, että reitistä voidaan lähivuosina muodostaa yksi Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävä.

Selvitystyön taustalla on vuonna 2004 päättynyt hanke *Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävät ja sen palvelutason määrittäminen*. Hankkeessa pyrittiin nimeämään kaupungin tärkeimmät keskustan ja asuinalueiden väliset kevyen liikenteen väylät sekä niiden laatukriteerit. Ajatuksena oli se, että keskeisimmät reitit nimetään laatukäytäviksi ja toteutetaan muita reittejä korkeatasoisempina. Näin edistettäisiin erityisesti pyöräilyä, mutta myös yleensä kevyttä liikennettä. Yhtään laatukäytävää ei kuitenkaan vielä ole toteutettu. Syksyllä 2009 laatukäytäviä päätettiin edistää Jyväskylän Pyöräilyseura ry:n suorittamalla suunniteltujen laatukäytäväreittien linjausselvityksillä, ongelmakohteiden peruskartoituksella ja alustavilla kunnostusehdotuksilla. Pilottiprojektina laadittiin selvitys Jyväskylän keskustan ja Palokan väliseltä, Palokkajärven itäpuoliselta reitiltä. Selvitys valmistui joulukuun lopussa 2009. Keskustan ja Mustalammen välinen väylä on järjestyksessään toinen selvitettävä laatukäytäväreitti.

Keskustan ja Mustalammen välinen ehdotettu laatukäytävä valittiin selvitettäväksi useista syistä. Reitillä pyöräillään ja kävellään paljon, lähes kaikkia reitin väyliä hallinnoi Jyväskylän kaupunki ja reitin kunto tiedettiin jo ennakolta huonoksi. Valintaan vaikutti lisäksi se, että vuosien 2003–2004 laatukäytävähankkeessa nimenomaan tälle välille laadittiin tarkka pilottisuunnitelma ensimmäisen laatukäytävän toteuttamisesta – pohjamateriaalia oli siis käytössä runsaasti.

Raportissa pyritään esittämään erityisesti pyöräilyn kannalta ydinkeskustan ja Mustalammen välisen reitin toimivin linjaus, keskeiset, pääasiassa sulan maan aikaiset ongelmakohdat sekä väylän kuntoon ja rakenteeseen liittyviä parannusehdotuksia. Havainnot ja parannusehdotukset perustuvat pääosin useisiin pyöräillen, kävellen ja rullaluistellen reitillä 26.11.2009–19.7.2010 välisenä aikana suoritettuihin kenttätarkasteluihin sekä laatukäytäväselvitysten yleisessä liiteraportissa esitettyihin laatukriteereihin ja -tavoitteisiin. Vuosien 2003–2004 laatukäytävähankkeen loppuraporttia on hyödynnetty taustamateriaalina. Näkemyksiä reitin ongelmakohdista on kerätty myös JYPS:in kautta. Parannusehdotusten yksityiskohtaiseen tekniseen toteutukseen tai kustannuksiin ei tässä raportissa oteta kantaa, vaikkakaan toteutustavoiltaan tai kustannuksiltaan mahdottomiksi arvioituja kunnostustoimia ei esitetä.

Vuosien 2003–2004 laatukäytävähanketta, laatukäytävien reittiverkkoa sekä laatukäytäväselvitysten laatukriteereitä ja -tavoitteita esitellään laatimassamme yleisessä liiteraportissa *Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävät ja niiden periaatteet sekä laatukäytäväselvityksissä käytetyt tavoitteet ja kriteerit*. Raportti liittyy kaikkiin JYPS:in laatukäytäväselvityksiin, joten yksittäisiä selvityksiä kannattaa lukea liiteraporttiin (<http://www.jyps.info/images/Asiakirjat/liiteraportti.pdf>) tutustumisen jälkeen – raportissa esitellään ne periaatteet ja näkemykset, joiden pohjalta yksittäiset selvitykset on laadittu.

Tämän selvityksen ovat laatineet Jyväskylän Pyöräilyseuran puheenjohtaja Teemu Tenhunen ja sihteeri Esa Rantakangas. Molemmilla on runsaasti kokemusta pyöräilyn edistämisestä ja molemmat ovat myös perehtyneet pyöräilyn ja jalankulun olosuhteisiin sekä Suomessa että ulkomailla.

1. KESKUSTAN JA MUSTALAMMEN VÄLISEN REITIN LINJAUS

Vuosien 2003–2004 laatukäytävähankkeessa yksi laatukäytävä esitettiin toteutettavaksi Jyväskylän keskustan ja Keltinmäen välille. Reitin suunniteltiin alkavan aivan ydinkeskustasta Asemakadun ja Kauppakadun risteyksestä, kulkevan Kauppakatua ja Seminaarinkatua Keskussairaalantielle, kääntyvän Kyllön sairaalakeskittymän jälkeen Länsiväylälle, nousevan Jussinpartaa Keltinmäelle ja päättyvän Keltinmäentielle Keltinmäen koulun edustalle. Alkuosuudelle suunniteltiin myös täydentävä vaihtoehtoinen reitti Asemakatua, Yliopistonkatua, Voionmaankatua ja Pitkäkatua pitkin Keskussairaalantielle, vaikka tätä osuutta ei olekaan merkitty yleiseen laatukäytäväverkostokarttaan (ks. liiteraportti, <http://www.jyps.info/images/Asiakirjat/liiteraportti.pdf>). Yksityiskohtainen ongelmakartoitus ja parannusehdotuslista laadittiin vuosien 2003–2004 hankkeessa kuitenkin molempia edellä mainittuja reittejä pitkin. Yleisessä verkostokartassa Keskussairaalantien varrelta on linjattu haarareitti Erämiehenkadulle Kypärämäen koulun lähelle, mutta vastaavasti yksityiskohtaista selvitystä ei laadittu tältä reitiltä.

Edellä mainittu reittikokonaisuus muutamilla tarkennuksilla valittiin myös tässä hankkeessa selvityksen kohteeksi.

Vanha ydinreitin linjaus keskustan ja Keltinmäen välillä todettiin toimivaksi, joten sitä ei loppujen lopuksi muutettu mitenkään. Reittiä päätettiin kuitenkin jatkaa Keltinmäen koulun edustalta Mäyrämäkeen ja edelleen Mustalammentielle, koska molemmilla alueilla asutus on voimakkaasti lisääntynyt viime vuosina. Keltinmäestä reitti jatkuu luontevasti Kotasenpolkua, Valmuskantietä, Mäyrämäentietä ja Mustalammentietä päätepisteeseen Rajalammentien liikenneympyrään.

Aiemmin mainittu täydentävä yhteys Yliopistonkadun, Voionmaankadun ja Pitkäkadun kautta – ennemmin Vaasankadun kuin Asemakadun kautta ajettuna – olisi miellyttävä ja tasaisempi reitti kuin Seminaarinkadun kautta, mutta tämä yhteys jätettiin kuitenkin pois selvityksestä, koska osuus on tarkoitus ottaa myöhemmin tarkasteluun keskustan ja Myllyjärven sekä keskustan ja Kortepohjan välisten reittien selvitysten yhteydessä.

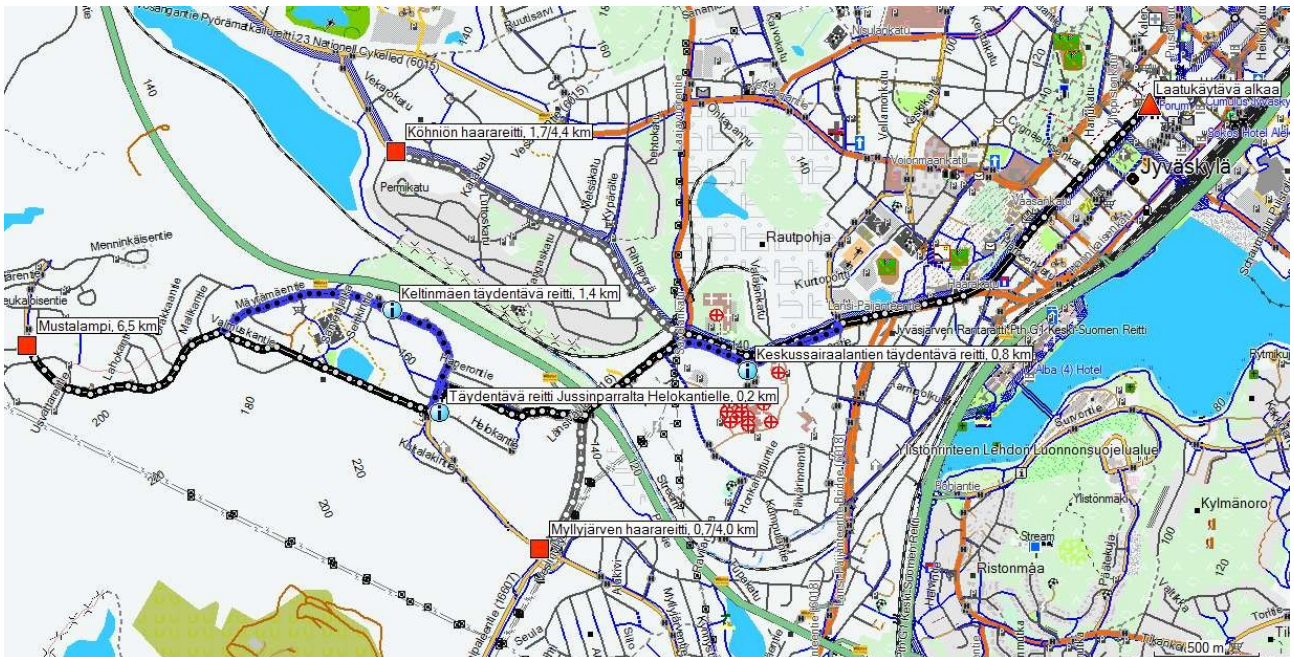
Keskussairaalantiellä Rautpohjankadun ja Länsiväylän väliselle osuudelle esitetään täydentävä reitti yhteys kadun toista puolta – tämä reitti parantaisi erityisesti keskussairaalan alueen liikenneyhteyksiä.

Jussinparran ja Mäyrämäentien välillä pääreitille esitetään täydentävä reitti Keltinmäentietä ja Mäyrämäentietä pitkin. Reitti parantaa yhteyksiä Keltinmäen asuinalueelle ja myös Köhniön suuntaan. Täydentävä reitti voi toimia myös vaihtoehtona varsinaiselle reittilinjaukselle – suorimman ja miellyttävimmän linjauksen mahdollisena ongelmana on sen kulkeminen vähän matkaa omakotitaloalueen kadun ajorataa pitkin.

Pääreitille Keltinmäentielle Jussinparran ja Helokantien välille esitetään myös lyhyt täydentävä reittilinjaus – tätä linjausta ajamalla välttää yhden kadunylityksen.

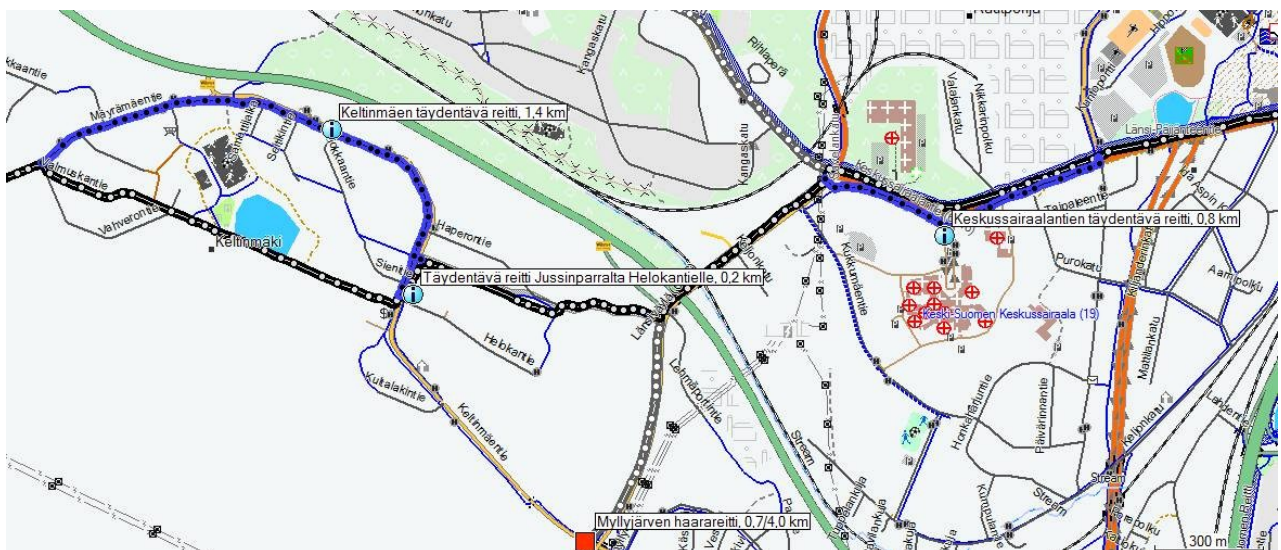
Selvitykseen otettiin mukaan kaksi täydentävää haarareittiä. Köhniön uimarannan luo ulottuvan, Keskussairaalantietä ja Erämiehenkatua kulkevan yhteyden lisäksi päätettiin selvittää reitti Länsiväylää Keltinmäentien ja Myllyjärventien risteykseen asti. Jälkimmäisen haaran todettiin parantavan Ylämyllyjärven ja Myllyjärven sekä osin myös Keltinmäen liikenneyhteyksiä.

Ehdotettu keskustan ja Mustalammen välinen laatukäytävä näkyy alla kartalla. Reitti on merkitty myös liiteraportin yleiseen laatukäytäväverkostokarttaan. Reitin ja sen linjauksen yksityiskohtainen kuvaus – esimerkiksi se, kummalla puolen katua laatukäytäväreitti kulloinkin kulkee – esitetään luvuissa 2, 3 ja 4.



Laatukäytävän kaikki reitit. Pääreitti on merkitty mustalla, haarareitit tummanharmaalla ja täydentävät reitit sinisellä.

Raportin kartat on laadittu VeloMap.org-pyöräilykartan (www.velomap.org) pohjalle. Velomap puolestaan pohjautuu avoimeen OpenStreetMap-aineistoon (www.osm.org). Kartta-aineistoa saa käyttää ei-kaupallisiin tarkoituksiin. Kartta-aineistojen lisenssi löytyy osoitteesta <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>.



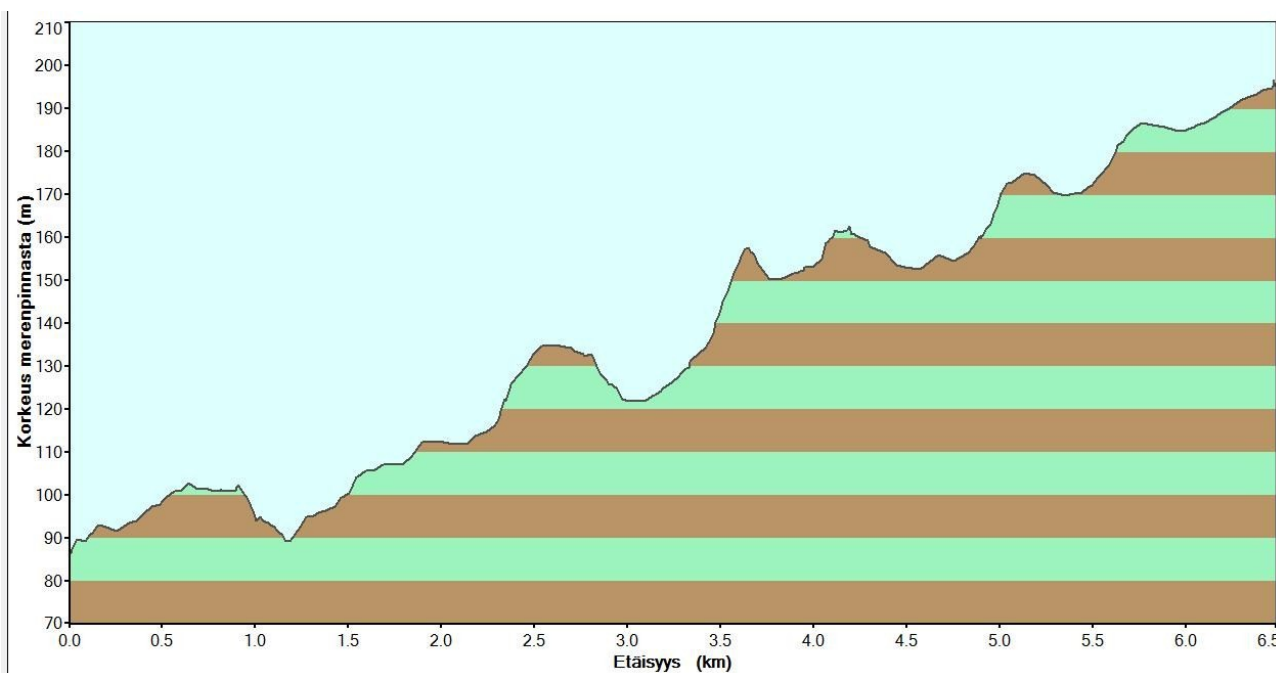
Laatukäytävän täydentävät reitit.

1.1 EHDOTETUN REITIN PERUSTIEDOT

Ehdotetun keskustan ja Mustalammen välisen perusreitin pituus on noin 6,7 km. Köhniön haarareitin pituus on 1,7 km ja Myllyjärven suunnan reitin noin 650 metriä. Keltinmäentielle linjatun vaihtoehtoisen reitin pituus on 1,4 km. Keltinmäen täydentävän reittilinjauksen pituus on 150 metriä ja Keskussairaalantien täydentävän reitin noin 0,8 km. Näin ollen yksityiskohtainen ongelmakartoitus ja parannusehdotusselvitys laadittiin yhteensä noin 11,4 kilometrin matkalta.

Jyväskylän kaupungin hallinnassa on laatukäytävän kokonaispituudesta noin 10,7 kilometriä ja Keski-Suomen ELY-keskuksen noin 0,7 kilometriä.

Erityisesti ydinreitti keskustasta Kauppakadun, Seminaarinkadun, Keskussairaalantien, Länsiväylän, Jussinparran, Keltinmäentien, Kotasenpolun, Valmuskantien, Mäyrämäentien ja Mustalammentien kautta on erittäin mäkinen. Valistunut veikkaus on se, että reitti on Jyväskylän kevyen liikenteen pääreiteistä kaikkein mäkisin. Alla näkyy ydinreitin melko tarkka, GPS:llä mitattu korkeusprofiili.



Keskustan ja Mustalammen välinen reitti on erittäin mäkinen. Korkeusprofiilissa erottuvat mäkinä Seminaarinmäki, Kukkumäki/Kypärämäki, Keltinmäki, Mäyrämäki ja Valkeamäki. Reitti päättyy noin 200 metrin korkeuteen.

2. KESKUSTAN JA MUSTALAMMEN VÄLISEN REITIN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS, ONGELMAKOHDAT JA PARANNUSEHDOTUKSIA

Alla esitellään keskustan ja Mustalammen välinen reitti sekä sen ongelmakohdat ja parannusehdotuksia yksityiskohtaisesti katuosuuksittain. Esitetyt näkemykset perustuvat pääosin lukuisiin pyöräillen, kävellen ja rullaluistellen reitillä 26.11.2009–19.7.2010 suoritettuihin kenttätarkasteluihin. Käytettyjä laatutavoitteita ja -kriteerejä esitellään laatukäytäväselvitysten liiteraportissa *Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävät ja niiden periaatteet sekä laatukäytäväselvityksissä käytetyt tavoitteet ja kriteerit*.

2.1 KAUPPAKATU VÄLILLÄ ASEMAKATU–KILPISENKATU

Linjaus ja perustiedot

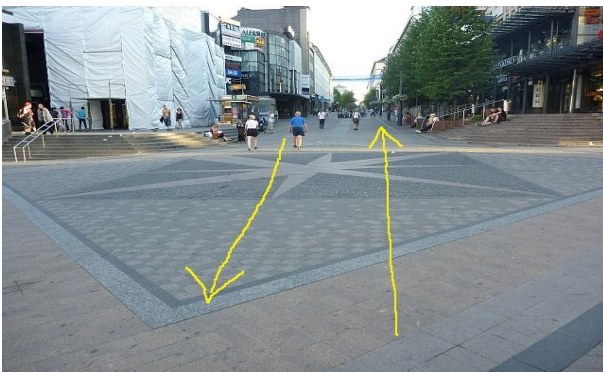
Linjaus: Koko matka Kauppakadun kävelykatua.

Pituus: Noin 0,2 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Reitin luonteva alkupiste on aivan ydinkeskustassa Kauppakadun kävelykatuosuuden Kompassin luona. Suurin osa keskustaan pyöräilevistä haluaa parkkeeraata pyöränsä Kompassin ympäristöön eli nopeasti ja kätevästi lähelle ydinkeskustan palveluita, ja nykytilanteessa tämä pitää myös pyrkiä mahdollistamaan – tämä on yksi merkittävä pyöräilyn kilpailukykyä edistävä tekijä. Pyörät pitää pystyä parkkeeraamaan lähelle kohteita helposti, nopeasti, turvallisesti ja pyöriä vahingoittamatta. Kompassin ympäristöä lukuun ottamatta ydinkeskustassa ei tällä hetkellä edes ole sopivaa sijaintia suurien pyörämäärien sijoittamiselle. Parkkihalleihin tosin pitäisi sinällään sijoittaa ehdottomasti nykyistä enemmän valvottuja ja suojaisia pyöräparkkeja. Esimerkiksi Hollannissa on Jyväskylänkin kokoisissa kaupungeissa valvottuja pyörien parkkihalleja.



Reittikuva 1. Laatukäytäväreitin lähtöpiste eli kävelykadun Kompassin alue rauhalliseen ilt-aikaan. Suositeltavat pyöräilylinjat reitillä näkyvät keltaisella. Kenttätarkasteluiden aikana laatukäytäväreitiltä otettiin yhteensä noin 850 kuvaa.



Reittikuva 2. Kuva Forum ja Jyväskeskuksen väliseltä alueelta. Pyöräparkki, valaisintolpat ja auto hankaloittavat liikkumista. Suositeltavat pyöräilylinjat on merkitty keltaisella – nämä voitaisiin myös maalata katuun.

Kompassin ympärillä on pyöräparkkeja kolmessa suunnassa, kaakkois-, lounais- ja luoteispuolilla. Käytetyt telinemallit tukevat melko hyvin pyörien etukiekkoja (tämä vähentää etukiekkojen vääntymisiä), mutta telineiden pyöräpaikat on sijoitettu ehdottomasti liian tiiviisti: kun pyöräpaikat ovat täynnä, pyörien tangot sekä vaihde- ja jarruvivut kolhiintuvat toisiaan vasten. Tilanne on samanlainen kuin jos autojen parkkipaikat sijoitettaisiin niin lähekkäin, että autojen kyljet ottaisivat väistämättä toisiinsa kiinni. Erityisesti kesäisin parkit ovat aivan kapasiteettinsa äärirajoilla, joten pyöriä ahdetaan parkkeihin vielä niin tiiviisti, että erilaiset pyörävauriot, esimerkiksi naarmut, kolhut ja vanteiden vääntymiset, ovat yleisiä.



Reittikuva 3. Yksi Kompassin ympäristön pyörätelineistä rauhalliseen ilta-aikaan. Punaiset ympyrät osoittavat kohtia, joissa pyörien tangot ovat haitallisesti lomittain. Käytännössä näistä telineistä vain joka toisen pyöräpaikan pitäisi olla yhtä aikaa käytössä.

Kävelykadulla pyörille ei ole selkeää ajolinjaa. Erityisesti Forumin ja Jyväskeskuksen välisen korokkeen ja pyörätelineen kohdalla tilaa on kadulla vähän, ja Jyväskeskuksen puolella ajamista vaikeuttavat vielä katuvalotolpat. Pyöräileminen kävelykadulla onkin usein lähinnä mutkittelua esteiden ja jalankulkijoiden ohitse. Shared space -ajattelu toimii parhaiten oleskelualueilla kuten puistossa ja aukioilla – ja kävelykaduilla – mutta nykyisellään Kauppakadun kävelykatu on myös merkittävin pyöräliikenneväylä keskustaan ja keskustasta pois sekä keskustan lävitse. Muiden reittien liikennevalojen, sekavien risteysten ja katuesteiden kuten reunakiveysten vuoksi Kauppakatu on kokonaisuudessaan edelleen ehdottomasti selkein ja nopein reitti keskustan poikki lounais–koillinen-suunnassa – näin kävelykatua on ajateltava myös läpikulkuun soveltuvana liikenneväylänä, vaikka sen tietysti pitääkin olla varattu pääasiassa rauhallisesti liikkuville ja oleskeleville kävelijöille.

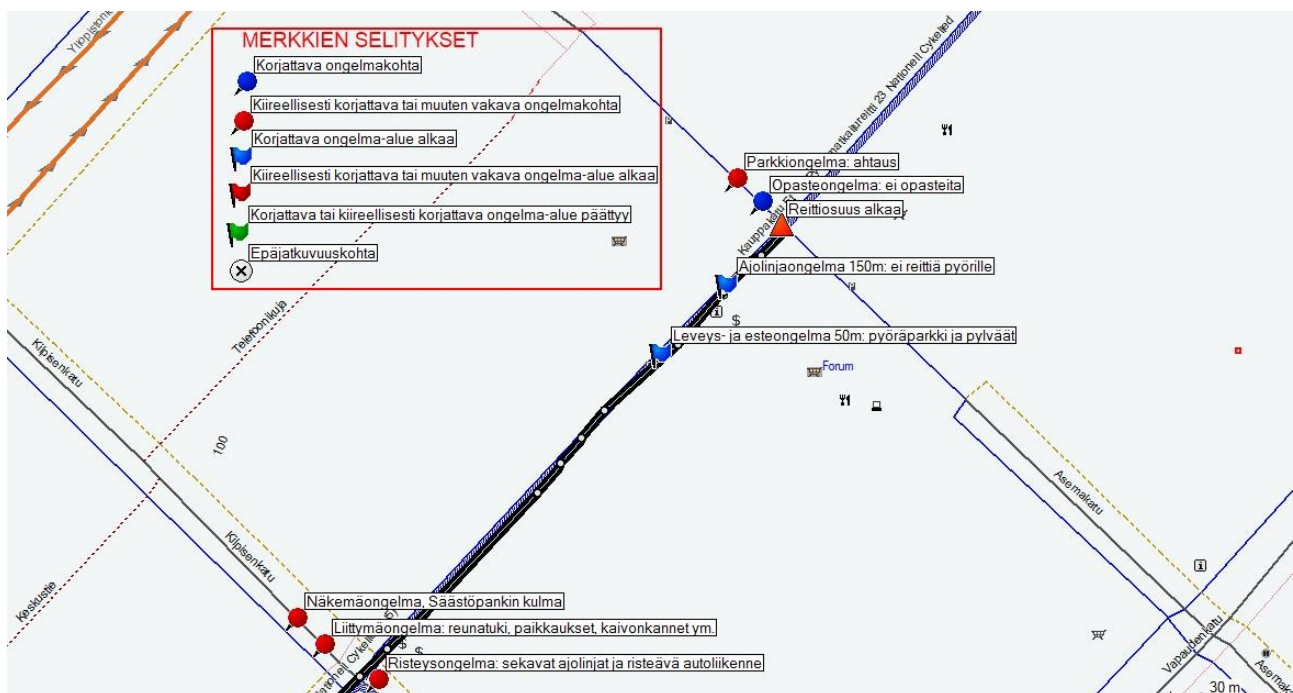
Kävelykadun laattapinta on pyöräilyynkin varsin miellyttävä. Talvisin kävelemisen ja pyöräilemisen miellyttävyyttä lisää kadun sulana pitävä lämmitys.

Kilpisenkadulla, muutama kymmenen metriä kävelykadulta, on pyöräparkki jalkakäytävän varrella – tämä aiheuttaa jonkun verran Kilpisenkadun jalkakäytävällä pyöräilemistä.

Kävelykadulla ei ole opastusta.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Kompassin ympäristö.	Pyöräparkkien ahtaus sekä ahtaudesta aiheutuva pyörien vaurioituminen.	Hankitaan sellaisia pyörätelineitä, joissa pyöräpaikat eivät ole sijoitettuna liian lähekkäin. Telineiden olisi mahdollistettava myös runkolukitseminen.	Kaupunki, investoinnit.
Kompassi, reitin lähtöpiste.	Ei opastusta. Mihin suuntaan pitää lähteä, jos on menossa vaikkapa Keltinmäkeen?	Kannattaisi tutkia voitaisiinko Kompassin luo sijoittaa opasteviitat kaikkiin keskeisiin suuntiin, vaikkapa nimenomaisesti laatuikäytäväreiteille. Tällainen opastus varmasti lisäisi kävelyä ja pyöräilyä.	Kaupunki, investoinnit.
Forum ja Jyväskeskuksen väli, 50 m.	Ahtaus erityisesti pyöräparkin ja korokkeen kohdalla.	Ahtaudelle ei sinänsä ole tehtävissä juuri mitään, mutta seuraavassa kohdassa mainitut yksisuuntaiset pyöräkaistat selkeyttäisivät ja tehostaisivat liikennettä.	-
Koko osuus.	Pyöräilylinjan puuttuminen sekä pyörällä mutkitteleminen esteiden ja jalankulkijoiden seassa.	Kannattaa harkita pyöräilijöille varatun kapean väylän maalaamista mahdollisimman keskelle katua. Väylä kannattaisi jakaa kahteen yksisuuntaiseen kaistaan, näin väylän tehokkuus maksimoitaisiin. Kannattaa myös kehittää Yliopistonkadun ja Vapaudenkadun väyliä, jotka nykyisellään soveltuvat selvästi Kauppakatua huonommin pyöräilyyn.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikartta 1. Laatuikäytävän ensimmäinen osuus Kauppakadulla Asemakadulta Kilpisenkadulle.

2.2 KAUPPAKATU VÄLILLÄ KILPISENKATU–VAASANKATU

Linjaus ja perustiedot

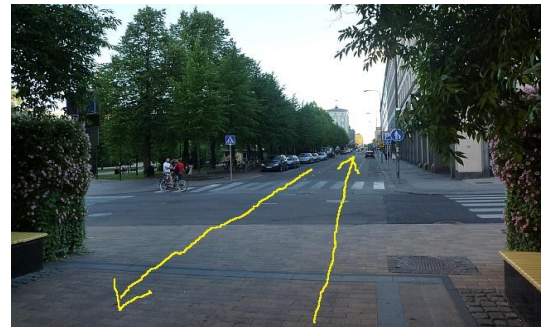
Linjaus: Pyöräilyn osalta Kauppakadun ajorataa, kävelyn osalta Harjun puoleista jalkakäytävää.

Pituus: Noin 0,5 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Viivasuora reilut 500 metriä pitkä osuus alkaa Kilpisenkadun risteyksestä, jossa Kauppakadun kävelykatuosuus muuttuu autoliikennepainotteiseksi kaduksi. Kadulla on koko matkalla jalkakäytävät, mutta pyöräteitä ei ole – näin osuudella on pyöräiltävä autojen seassa ajoradalla. Osuudella on lukuisia jalkakäytäväliittymiä, pyöräteliittymiä on Kilpisenkadun lounaispuolella Harjun suuntaan, Cygnaeuksenkadun koillispuolella molempiin suuntiin ja Vaasankadun lounaispuolella molempiin suuntiin. Kokonaisuudessaan osuus on erittäin suosittu jalankulku- ja pyöräilyväylä yliopiston alueen ja ydinkeskustan välillä. Katu on Jyväskylässä niitä valitettavan harvoja väyliä, joilla todennäköisesti liikkuu ihmisiä enemmän kävelen ja pyöräillen kuin autolla.



Reittikuva 4. Osuuden alkupisteessä Kilpisenkadun risteyksessä Kauppakatu muuttuu autokatupainotteiseksi. Suositeltavat pyöräilylinjat laatuikäväreitillä on merkitty keltaisella.

Kirkkopuiston laidan jalkakäytävällä pyöräillään melko yleisesti – tämä onkin melko luonnollista, koska jalkakäytävän vierellä sijaitsee lähes koko korttelin pituinen pyöräparkkialue, eikä parkkiin pääse autokadun puolelta kovin helposti reunakivien ja pysäköityjen autojen vuoksi. Jalkakäytävällä pyöräileminen ei tässä tapauksessa kuitenkaan ole kovin vakava ongelma väylän leveyden ansiosta.

Cygnaeuksenkadun ja Gummeruksenkadun välisellä, Harjun puoleisella jalkakäytävällä pyöräilemistä aiheuttaa pyöräilevien opiskelijoiden suosima Kasvisravintola Katriina, joka sijaitsee jalkakäytävän varrella.

Vähän pidemmällä Seminaarinkadun kevytväylä suorastaan johdattaa pyöräilemään Vaasankadun ja Cygnaeuksenkadun välisellä Harjun puoleisella jalkakäytävällä (seurakunnan, autokoulun ja leffavuokraamon edustalla) – kun väylä risteys toisella puolella näyttää selvästi ajettavalta, niin ihmiset myös sille pyöräilevät. Pyöräilyn kiellettyys ei monessa paikassa ole mitenkään ilmeistä ja havaittavaa. Tämä johtuu mm. siitä, ettei meillä ole liikennemerkkiä, joka kertoisi pyörätien tai pyöräilyn sallivan kevytväylän päättymisestä. Jalkakäytävällä pyöräileminen kertoo usein enemmän rakenteellisista ongelmista kuin ihmisten vääristä valinnoista.



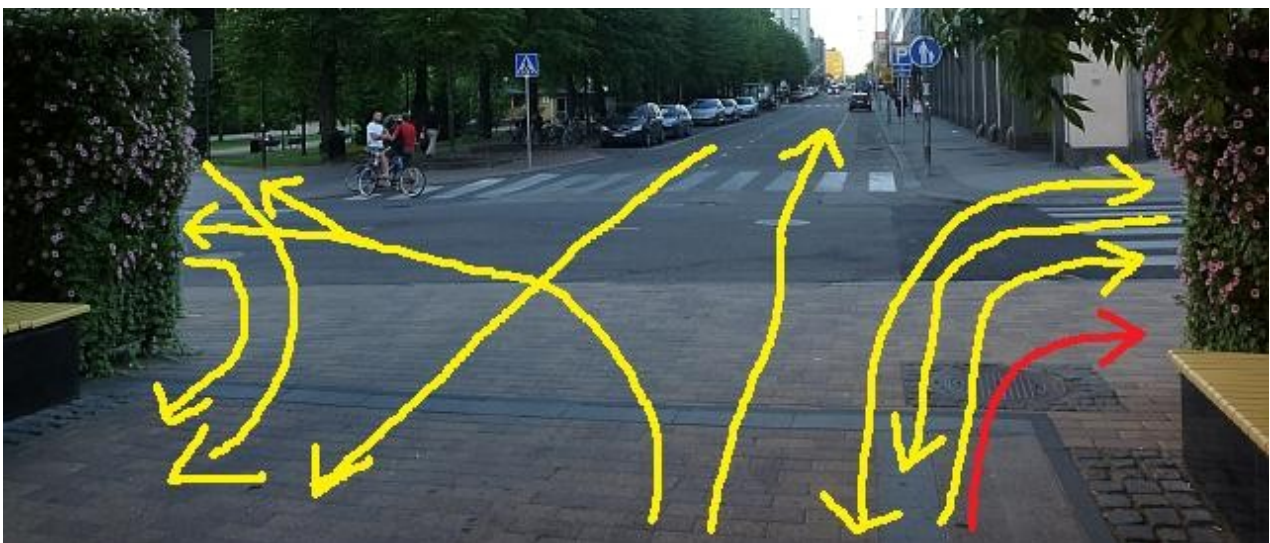
Reittikuva 5. Kuva Seminaarinkadun kevytväylältä Kauppakadun suuntaan. Jalkakäytävä näyttää selvästi pyöräiltävältä, joten moni myös pyöräilee sillä. Oikeassa reunassa Vaasankadulla on pyöräilemistä haittaava reunakiveys.

Sinällään keskustan kaduista Kauppakatu soveltuu kaikkein parhaiten ajoradalla pyöräilyyn, koska pitkittäistä autoliikennettä on varsin vähän ja sen nopeus on keskimäärin alhainen. Ajoradalla pyöräileminen on myös huomattavasti viereisiä jalkakäytäviä miellyttävämpää ja sujuvampaa, koska ajoradalla ei tarvitse väistellä jalankulkijoita, mutkitella risteyksissä eikä varoa teräviä reunakiveyksiä. Liikennevalot hidastavat matkantekoa vain Cygnaeuksenkadun risteyksessä. Parkkeerattuja autoja sekä niiden mahdollisesti aukeavia sivuovia joutuu kadulla pyöräillessä jonkun verran varomaan.

Harjun puoleinen jalkakäytävä erityisesti Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun sekä Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun välillä on liian kapea jopa kävelykäyttöön – jalkakäytävällä on usein erittäin ahdasta. Reunustavat tolpatkin kaventavat väylää osaltaan.

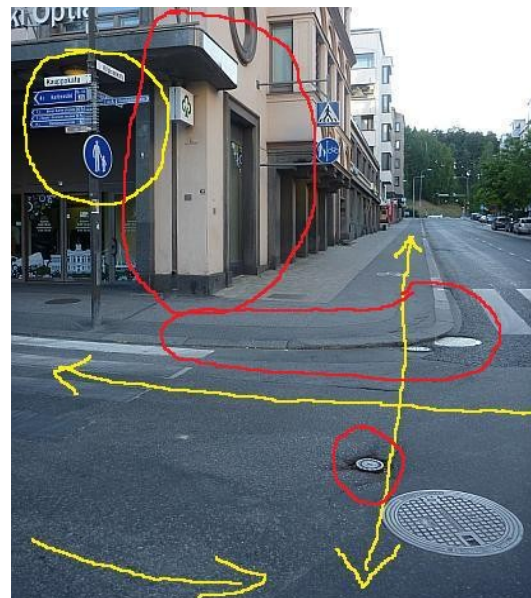
Osuudella on neljä risteystä. Näistä kaikki ovat omalla tavallaan hankalia. Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun risteyksissä on liikennevalo-ohjaus, Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun risteykset ovat valottomia.

Ensimmäinen Kilpisenkadun risteys on erityisesti pyöräilyn kannalta sekava. Kävelykadulta tultaessa vaihtoehtoina ovat kääntyminen oikealle Kilpisenkadun jalkakäytävälle (mitä moni tekee – vähän matkan päässä on vielä pyöräparkki jalkakäytävän reunassa), kääntyminen Kilpisenkadun ajoradalle Harjun suuntaan, siirtyminen Kilpisenkadun toiselle puolelle erotellulle pyörätielle Harjun suuntaan, jatkaminen suoraan Kauppakadun ajoradalle, vino kääntyminen vasemmalle Kirkkopuiston hiekkapintaiselle puistoväylälle ja kääntyminen vasemmalle Kilpisenkadun ajoradalle Jyväskylän suuntaan. Pyöräilijät saattavat kävelykadulla vielä ryhmittäytyä lähes mihin vain. Toiseen suuntaan eli kävelykadulle pyöräilemisessä reittivaihtoehtoja on ainoastaan yksi vähemmän. Risteyksen vilkkauksen vuoksi jalankulkijoita joutuu reittivaihtoehtojen puntaroimisen ohessa väistelemään yleisesti. Ongelmaa korostaa sekin, että autoilijat usein ajavat Kilpisenkadulla melkoisella vauhdilla, eivätkä he tyypillisesti juurikaan varo kävelykadun liittymäkohtaa. Monesti autoilijat myös pysähtyvät kävelykadun päähän jättämään tai ottamaan kyytiläisiä – tällöin autoja kierretään vaihtelevasti milloin mistäkin puolelta.



Reittikuva 6. Mahdolliset pyöräilylinjat Kilpisenkadun risteyksessä. Esimerkiksi Hollannissa tällaisissa risteyksissä käytetään usein pyöräkaistoja selkiyttämään liikennettä.

Samaan Kilpisenkadun risteyskseen pulmavyyyhtiin liittyy vielä se, että Kilpisenkadun eroteltua pyörätietä Harjun suunnasta on lähes mahdoton ajaa tähän risteykseen. Näkemä Säästöpankin kulman kohdalla on olematon, pyörätien ja ajoradan yhtymäkohdassa suoralla pyöräilylinjalla on epämääräinen sekoitus terävää reunakiveystä, kaivon- ja viemärinkansia sekä muita epätasaisuuksia, ja sekä auto- että jalankulkuliikennettä tulee kulman takaa Kauppakadulta Kilpisenkadulle runsaasti. Esimerkiksi toinen tämän raportin kirjoittajista pyöräilee päivittäin Kilpisenkatua jopa useita kertoja ja käyttää pääsääntöisesti Harjun suunnasta alaspäin ajamiseen Kilpisenkadun ajorataa – tämä on tasaisempi reitti ja tuo Kauppakadun risteyksessä näkemän parantuessa merkittävästi lisää reagointiaikaa sekä itselle että jalankulkijoille ja autoilijoille. Pyörätie ei muutenkaan jatku risteyskseen jälkeen, joten viimeistään risteyksessä joka tapauksessa joutuu siirtymään ajoradalle – turvallisimmin siirtyminen tapahtuu siis jo selvästi ennen risteystä.



Reittikuva 7. Kauppakadun ja Kilpisenkadun risteys, kuva Harjun suuntaan. Pyöräilylinjoja on merkitty keltaisilla viivoilla ja risteyskseen ongelmakohtia punaisilla ympyröillä. Nippu opasteita on ympyröity keltaisella.

Gummeruksenkadun risteyksessä vaaratilanteita aiheuttaa riittämätön näkemä Kauppakadun ja Gummeruksenkadun Harjun puoleisen osuuden välillä. Autoilijat myös usein ajavat turhan vauhdikkaasti alas Gummeruksenkatua tähän näkemiltään heikokseen risteykseen. Pyöräilijöiden käytös risteyksessä on sekin varsin ennustamatonta: Kauppakatua yliopiston suunnasta pyöräiltäessä voidaan ajaa suoraan eteenpäin, vinosti oikealle Kirkkopuiston laidan jalkakäytävälle ja pyöräparkkiin, vinosti oikealle Kirkkopuiston hiekkapintaiselle puistoväylälle, jyrkästi oikealle alas Gummeruksenkatua sekä käytännössä myös vasemmalle kohti Harjua Gummeruksenkadun jommalle kummalle jalkakäytävälle tai väärään suuntaan yksisuuntaiselle ajoradalle. Erityisesti vasemmalle Gummeruksenkadulle kääntyminen tulee autoilijoille usein yllätyksenä, koska liikennesääntöjen perusteella sinne ei saisi pyöräillä.

Cygnaeuksenkadun risteyksessä ongelmia aiheuttavat liikennevalot sekä sekavat pyöräilytavat ja -linjat. Kauppakadun ajoradan liikennevalot, joita pyöräilijöidenkin pitäisi noudattaa, vaihtuvat selvästi jalkakäytävien valoja hitaammin, joten suurin osa ajoradallakin pyöräilevistä lähtee liikkeelle jo jalkakäytävien valojen vaihtuessa. Osa pyöräilijöistä taas kuvittelee, että jalkakäytävien suojateille – ja tässä tapauksessa samalla jalankulkijoiden vihreille liikennevaloille – siirtyminen tilapäisesti risteyskseen ylittämisen ajaksi on ainakin sallittua, joten he tosiaan koukkaavat risteyksessä hetkeksi jalkakäytävän suojatielle. Samaan aikaan Kauppakatua ylittävillä jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä on kuitenkin vielä vihreät valot, joten risteyksessä liikkuminen on usein jatkuvaa mutkittelua ja varomista. Risteyskseen ongelmallisuutta lisää vielä se, etteivät monet pyöräilijät ylipäätään tiedä, miten risteyksissä sekä ajoradalta pyörätielle tai toisinpäin siirryttäessä ryhmitytään – näin risteyksessä pyöräillään monenlaisilla ajolinjoilla.



Reittikuva 8. Cygnaeuksenkadun risteys nähtynä keskustan suuntaan. Kaksi pyöräilijää on lähtenyt liikkeelle jalankulkijoiden vihreillä valoilla, kaksi taas on jäänyt oikea-oppisesti odottamaan ajoradan vihreiden valojen vaihtumista. Pyöräkaistat ja -taskut selkiyttäisivät liikennettä tässä risteyksessä. Oikeassa reunassa melko toimiva pyöräparkki.

Cygnaeuksenkadun kevytväylällä on molemmin puolin Kauppakadua turhan terävät faasireunakivet. Kiveysten kohdalla pitää keventää ja kiinnittää katse loivimman ajolinjan etsintään, joten kiveykset vähentävät liikenneturvallisuutta. Reitti ei myöskään ole ajolinjaltaan kumpaankaan suuntaan aivan suora.

Ei ole täysin selvää, onko Cygnaeuksenkadun kevytväylä Kauppakadulta kirjaston suuntaan eroteltu vai ei: liikennemerkkin perusteella väylä on yhdistetty mutta katumerkintöjen perusteella väylä näyttää erotellulta. Väylän kannattaisi joka tapauksessa olla eroteltu.



Reittikuva 9. Cygnaeuksenkadun ja Kauppakadun risteys. Kulmauksessa erottuu useita pyöräilyolosuhteiden haasteita: terävä reunatuki, näkemäeste ja mutkitteleva ajolinja.



Reittikuva 10. Cygnaeuksenkadun kevytväylä näyttää erotellulta, ja katumerkintäkin tukee tätä, mutta liikennemerkkin mukaan väylä on yhdistetty.

Osuuden päättävä Vaasankadun risteys on ongelmallinen kumpaankin suuntaan pyöräiltäessä. Kauppakadun suunnasta tultaessa risteyksessä voidaan ryhmittä ajoradalle, ajoradan ja viereisen jalkakäytävän väliselle parkkipaikalle tai jalkakäytävälle. Jalkakäytävälle saatetaan ajaa vielä joko aiemmista autoluiskista tai vasta risteuksen suojatien kohdalta. Liikennevaloista lähdetään liikkeelle joko jalkakäytävän aikaisemmilla vihreillä tai ajoradan hieman myöhäisemmillä vihreillä. Risteuksen jälkeen ajolinjat pääsääntöisesti yhtyvät Seminaarinkadun kevytväylällä.

Seminaarinkadun suunnasta tultaessa käytännöt Vaasankadun risteyksessä ovat vielä kirjavampia. Noin puolet Kauppakadulle jatkavista siirtyy ennen risteystä Seminaarinkadun ajoradalle – Jyväskylän ainoan pyöräkaistan ohjaamina – ja noin puolet ylittää Vaasankadun suojatietä Kauppakadun Harjun puoleiselle jalkakäytävälle, koska kyseinen väylä aiemmin todetun mukaisesti näyttää selvästi pyöräiltävältä. Pyöräkaistalle ei myöskään ole kunnan opasteita. Osa ylittää Vaasankadun vielä Jyväskylän puoleista jalkakäytäväsuojatietä pitkin.



Reittikuva 11. Jyväskylän ainut pyöräkaista. Opasteita pyöräkaistalle voisi kehittää.



Reittikuva 12. Vaasankadun risteys nähtynä Seminaarinkadun pyöräkaistalta. Sallitut pyöräilylinjat Kauppakadulle on merkitty keltaisella, yleisesti pyöräilty punaisella. Oikealla muutama pyörä parkissa kapealla jalkakäytävällä.

Pyörien parkkeeraaminen osuudella on monin paikoin haastavaa, eikä pyöräillen asioiminen kadun monissa pikkuliikkeissä ole kovin helppoa: jalkakäytävät ovat kapeita eikä pyöräparkkeja ole riittävästi. Kirkkopuiston laidan jalkakäytävällä on aiemminkin mainittu kapea ja pitkä pyöräparkki – sen keskeinen ongelma ovat heikkokuntoiset ja vaikeasti käytettävät pyörätelineet. Esimerkiksi Kasvisravintola Katriinan edessä ei ole puolestaan lainkaan pyörätelineitä, eikä oikeastaan riittävästi tilaakaan lukuisille parkkeeratuille pyörille. Kadun toisella puolella ruokakauppa Kymppin ja Pizzeria Marian edessä pysäköintiongelmat puolestaan ovat merkittävästi helpottaneet uusien rakennettujen pyöräparkkien ansiosta. Näissäkin pyörätelineissä pyöräpaikat on tosin sijoitettu liian tiheään: jos kaikki paikat ovat käytössä, pyörät kolhiintuvat toisiaan vasten.

Kauppakadun pinnoitus on kohtuullisessa kunnossa, mutta montulla olevat kaivonkannet, muutamat terävät kuopat ja epätasaiset asfaltin kohdat vaikeuttavat paikoittain pyöräilyä. Talvisin kaivonkannet jäätyvät ikävästi.

Osuudella on opasteita Kilpisenkadun risteyksessä, mutta opasteita tarvittaisiin muuallakin. Erityisesti Vaasankadun risteysalueen opastusta pitäisi kehittää, sillä risteys on molempiin suuntiin kuljettaessa yksi laatukäytäväreitin merkittävimmistä epäjatkuvuuskohdista (ks. tarkemmin sivu 74).



Reittikuva 13. Kauppakatu on suora ja tasainen sekä risteyskiä lukuun ottamatta erittäin selkeä ajettava, joten se on keskusta-alueen paras pyöräreitti. Vähintään pyöräkaistat ja -taskut olisivat vielä tarpeen pyöräilyn selkiyttämiseksi. Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun välinen ympäristö ei myöskään ole kaikkein viihtyisin.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Kilpisen-kadun risteys.	Sekavat järjestelyt ja pyöräilylinjat sekä turhan vauhdikkaasti liikkuva risteävä autoliikenne.	Lasketaan Kilpisenkadun nopeusrajoitusta 30 km/h:een. Kannattaa myös harkita hidastetöyssyjen ja/tai kävelykadusta varoittavien kylttien sijoittamista Kilpisenkadulle Kauppakadun molemmin puolin. Edellisen osuuden yhteydessä ehdotetut kävelykadulle maalatut yksisuuntaiset pyöräkaistat selkeyttäisivät ryhmittäytymistä kävelykadun päässä. Ks. myös taulukon toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Säästö-pankin edusta Kilpisen-kadun risteyksessä.	Terävä reunakiveys, paikkauksia ja montulla olevia kaivonkansia pyörätien sekä jalkakäytävän ja ajoradan yhtymäkohdassa.	Reunakiveys on kulmauksessa korjattava nollatasoon ja erityisesti montulla oleva sadeviemärinkansi tasoitettava. Koko kulmaus on asfaltoitava uudelleen. Kannattaa myös harkita pyöräkaistojen toteuttamista Kilpisenkadulle, tämä selkiyttäisi liikennettä ja tekisi kadun pyöräreiteistä jatkuvampia.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Säästö-pankin kulma Kilpisen-kadun risteyksessä.	Näkemäongelma Kilpisenkadun pyörätien sekä Kauppakadun jalkakäytävän ja autotien välillä.	Näkemäongelma on hankala ratkaista ilman radikaaleja rakenteellisia ratkaisuja (Kilpisenkadun ajoradan kaventaminen ja pyörätien siirtäminen kesemmäksi, ja/tai Kauppakadun muuttaminen kokonaan kävelypainotteiseksi kaduksi – jolloin autoliikennettä ei tulisi kulman takaa ja kävelyliikenne siirtyisi kesemmälle katua). Vaihtoehtona voisi harkita pyöräkaistoja Kilpisenkadulle (ks. edellinen kohta).	Kaupunki, investoinnit.
Kilpisen-kadun ja Gummeruksenkadun välinen Harjun puoleinen jalkakäytävä, noin 200 m.	Jalkakäytävä on liian kapea. Valo- ja liikennemerkkitolpat kaventavat väylää osaltaan. Erityisesti tolppien luona joutuu usein väistelemään vastaantulevia kävelijöitä.	Kavennetaan autoille tarkoitettua ajorataa ja levennetään jalkakäytävää.	Kaupunki, investoinnit.
Kirkko-puiston laita.	Pyöräparkin telineet ovat hankalasti käytettäviä, tilaa hukkaavia ja huonokuntoisia.	Hankitaan kunnollisia pyörätelineitä, jotka tukevat pyörää ja sen etukiekkoa, ja jotka mahdollistavat runkolukituksen.	Kaupunki, investoinnit.
Gummeruksenkadun risteys.	Näkemäongelma Kauppakadun ja Gummeruksenkadun välillä.	Lasketaan Gummeruksenkadun nopeusrajoitus 30 km/h:een. Ks. myös taulukon toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Gummeruk-senka-dun risteys.	Sekavat pyöräilijöiden ajolinjat.	Hyödynnetään toivottavasti tulevaa uutta lainsäädäntöä ja mahdollistetaan selkeillä merkinnöillä Gummeruksenka-dun yksisuuntaisella ajoradalla pyöräileminen myös vastakkaiseen suuntaan – näin pyöräilijöiden mahdolliset ajolinjat vähenevät kahdella, kun jalkakäytävälle ei enää tarvitse ajaa. Ratkaisu myös sujuvoittaisi pyöräilyä keskustassa.	Kaupunki, investoinnit.
Ravintola Katriinan edusta.	Ei pyöräparkkia eikä myöskään riittävästi tilaa pyörille.	Poistetaan Katriinan edustalta autoparkkipaikka ja korvataan se pyöräparkilla.	Kaupunki, investoinnit, ja Katriinan yrittäjä.
Cygnaeuk-senka-dun risteys.	Liikennevaloissa rytmitysongelma ja ajoradalla pyöräillään päin punaisia.	Vähennetään eroa jalkakäytävien ja ajoradan vihreiden valojen vaihtumisessa. Jatketaan ja lisätään liikennesääntötiedotusta varsinkin yliopisto-opiskelijoille.	Kaupunki, ylläpito, tiedotuksen osalta myös muut toimijat.
Cygnaeuk-senka-dun risteys.	Sekavat pyöräilylinjat ja -tavat. Siirrytään Cygnaeuksenka-dun pyörätien ja Kauppaka-dun ajoradan välillä suojateitä, ajorataa tai jalkakäytäviä pitkin.	Ks. taulukon seuraava ja toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Cygnaeuk-senka-dun risteys.	Pyöräilijät ryhmittyvät keskustasta tultaessa suoraan ajettaessa aivan oikeaan reunaan, vaikka autoilijat tyypillisesti ryhmittyvät kahteen jonoon: suoraan ajavat vasemmalle ja kääntyvät oikealle. Autoilijat ovat usein lähellä kääntyä oikeaan laitaan ryhmittyvien mutta suoraan ajavien pyöräilijöiden päälle.	Toteutetaan risteysen molemmin puolin uuden lainsäädännön mahdollistama ns. pyörätasku. Näin pyöräilijät ryhmittyvät risteyksessä turvallisesti kokonaan autojen eteen ja omalle risteysen jälkeen jatkuvalle ajolinjalleen. Pyörätasku myös osoittaa pyöräilijöiden paikan risteyksessä.	Kaupunki, investoinnit.
Cygnaeuk-senka-dun risteys.	Terävähköt faasireunakivet Cygnaeuksenka-dun kevytväylällä.	Poistetaan reunakiveykset tai asennetaan ne nollassoon.	Kaupunki, ylläpito.
Cygnaeuk-senka-dun kevytväylä Kauppa-ka-dun risteyksestä kaakkoon.	Ei ole oikein selvää, onko väylä eroteltu vai ei. Joka tapauksessa kävellään ja pyöräillään koko väylän leveydeltä.	Merkitään väylä kunnolla erotelluksi: vaihdetaan liikennemerkkikyltti ja maalataan jalankulkijan kuvia säännöllisin välimatkoin väylän laattapuolelle.	Kaupunki, investoinnit.

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Cygnaeuk-senkadun ja Vaasan-kadun välinen Harjun puoleinen jalkakäytävä, noin 100 m.	Jalkakäytävä on liian kapea. Valo- ja liikennemerkkitolpat kaventavat väylää osaltaan. Erityisesti tolppien luona joutuu usein väistelemään vastaantulevia kävelijöitä.	Kavennetaan autoille tarkoitettua ajorataa ja levennetään jalkakäytävää.	Kaupunki, investoinnit.
Vaasan-kadun risteys.	Sekavat ajolinjat. Keskustan suunnasta tultaessa monet pyöräilijät ryhmittyvät viereiselle jalkakäytävälle. Yliopistolta päin tultaessa oikean reunan pyöräkaistalle ryhmittyneet pyöräilijät ovat vaarassa jäädä oikealle kääntyvien autojen alle.	Toteutetaan risteuksen molemmin puolin uuden lainsäädännön mahdollistama ns. pyörätasku. Näin pyöräilijät ryhmittyvät risteyksessä turvallisesti kokonaan autojen eteen ja omalle risteuksen jälkeen jatkuvalle ajolinjalleen. Pyörätasku myös osoittaa pyöräilijöiden paikan risteyksessä.	Kaupunki, investoinnit.
Vaasan-kadun risteys.	Moni pyöräilee Seminaarinkadun kevytväylältä Kauppakadun Harjun puoleiselle jalkakäytävälle.	Lisätään Seminaarinkadun kevytväylälle, ennen reittiä pyöräkaistalle, kyltti "Jos pyöräilet Kauppakadulle, siirry ajoradalle →." Ks. myös edellinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Vaasan-kadun risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ja ajolinjat eivät erityisen selvät.	Parannetaan opastusta. Voidaan merkitä laatuikäväreitti katuun laatoituksella tms. Ks. myös taulukon muut kohdat.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Koko osuus, erityisesti kaikki risteykset.	Ei pyörätietä eikä muutakaan pyöräilijöille jäsennettyä tilaa. Kaikissa risteyksissä ajolinja- ja ryhmitysongelmia.	Maalataan koko matkalle punaiset pyöräkaistat. Kaistat voi kestävämmiin toteuttaa myös punaisesta asfaltista. Kaistojen avulla pyöräilijät tietävät oman paikkansa ja sallitut ajolinjansa, ja autoilijat myös osaavat paremmin varoa pyöräilijöitä.	Kaupunki, investoinnit.
Koko osuus, noin kymmenen yksittäistä kohtaa.	Useita montulla olevia kaivonkansia, muutamia teräviä monttuja ja kaksi epätasaisen murtuneen asfaltin aluetta.	Tasoitetaan kaivonkannet ja montut sekä asfaltoidaan epätasaiset kohdat uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Kävelijöitä ja pyöräilijöitä on autoja enemmän, mutta autoille on varattu suurin osa katutilasta.	Muutetaan koko Kauppakatu kävely- ja pyöräilykaduksi, jolla välttämätön huoltoautoliikenne on sallittu. Ks. myös seuraava sivu.	Kaupunki, investoinnit.

Kauppakatu kokonaan kävely- ja pyöräilykaduksi?

Suurin osa edellä mainituista Kauppakadun ongelmista ratkeaisi parhaiten ja yhdellä kerralla siten, että Kauppakadusta tehtäisiin kokonaan kävely- ja pyöräilykatu. Ratkaisu kohentaisi Kauppakadun ilmettä, lisäisi merkittävästi viihtyvyyttä sekä mahdollistaisi paremmin monipuoliset kävelyä ja pyöräilyä lisäävät toimet keskustassa. Yhdessä toivottavasti tulevaisuudessa toteutuvan autottoman yliopistokampuksen kanssa koko Kauppakadun mittainen kävely- ja pyöräilykatu muodostaisi Suomen oloissa ainutlaatuisen laajan ja esimerkillisen kävely- ja pyöräilyalueen.



Elävä kävelykatu Pohjois-Saksassa.

Kävelykaturatkaisussa pyöräilijöille voitaisiin maalata katuun omat kaistansa, muu tila olisi pääasiassa kävelijöiden käytössä. Pyöräparkkien määrää tällaisessa ratkaisussa olisi myös helppo lisätä.

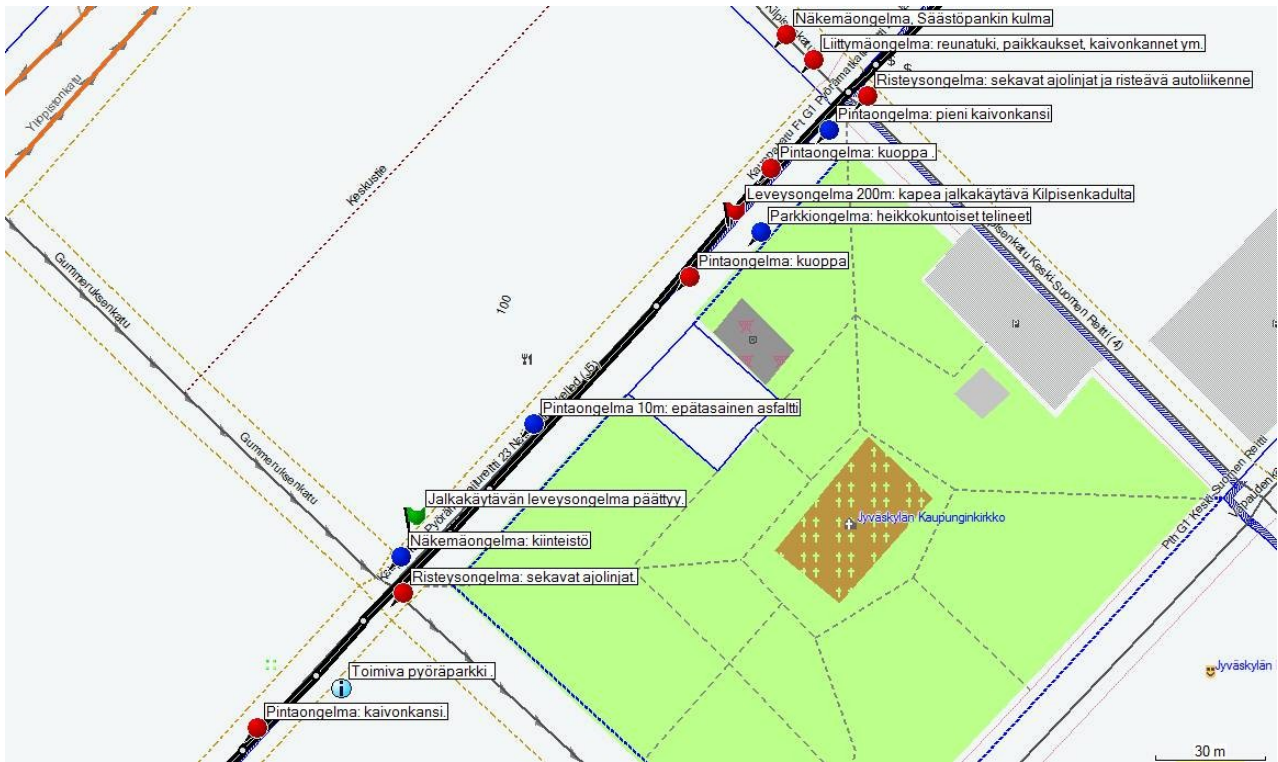
Autojen välttämätön pysäköinti voitaisiin hoitaa risteävillä keskustan poikkikaduilla ja keskusta-alueen parkkihalleissa. Poikittainen bussi- ja muu liikenne voisi puolestaan kulkea nykyiseen tapaan Kauppakadun ylitse, ja muutamien kiinteistöjen välttämätön huoltoliikenne voitaisiin sallia kävely- ja pyöräilypainotteista katua pitkin.



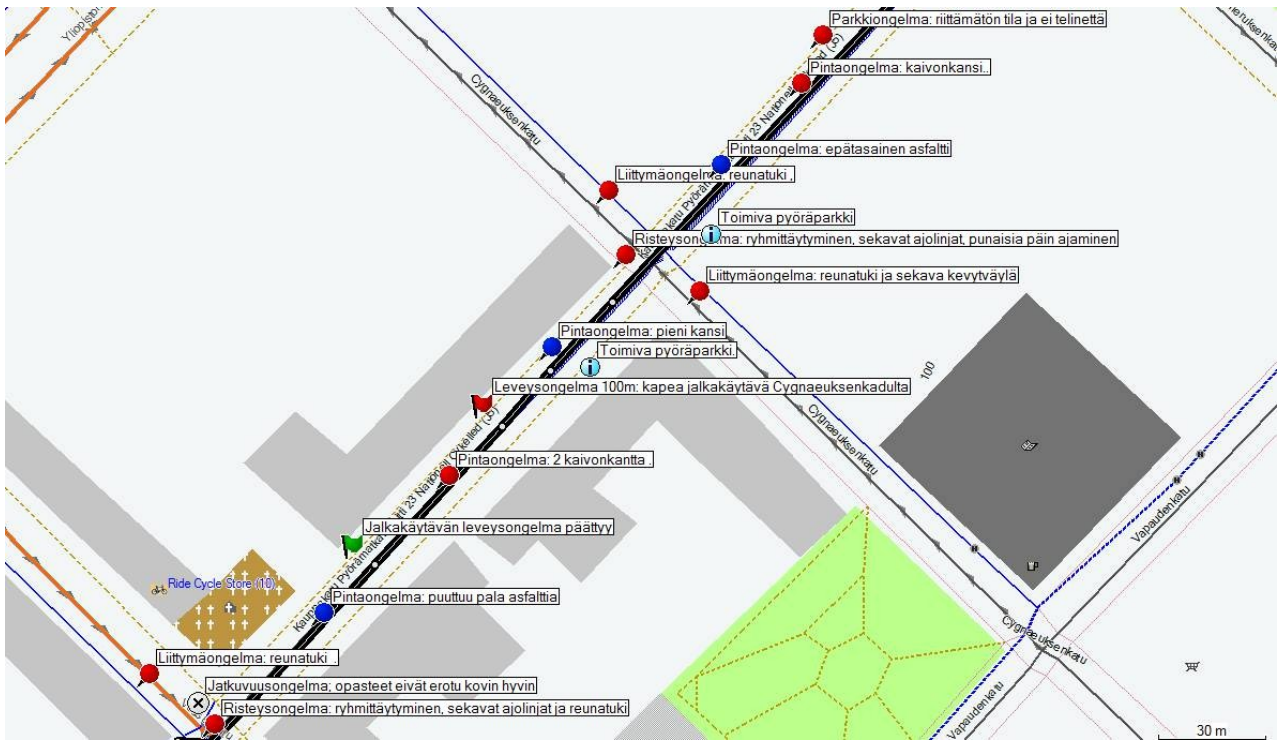
Kävely- ja pyöräilykatu noin 20 000 asukkaan Winchotenissa Hollannissa.



Kävely- ja pyöräilykatu noin 115 000 asukkaan Zwollessa Hollannissa. Pyöräkaista keskellä.



Reittikartta 2. Laatukäytävän toisen osuuden ensimmäinen puolisko Kilpisenkadulta Gummeruksenkadulle.



Reittikartta 3. Laatukäytävän toisen osuuden toinen puolisko Gummeruksenkadulta Vaasankadulle.

2.3 SEMINAARINKATU VÄLILLÄ VAASANKATU–KESKUSSAIRAALANTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Seminaarinkadun Seminaarinmäen puoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 0,4 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Vaasankadun valo-ohjatusta risteyksestä ravintola Sohwin edestä. Osuudella on Seminaarinmäen puolella yhdistetty kevytväylä ja toisella puolella jalkakäytävä, laatukäytävä on luonnollisesti linjattu kevytväylälle. Yliopiston kirjaston edustan aukiolta alkaen laatukäytäväreitin vieressä kulkee vajaan sadan metrin matkan myös yliopistolle vievä kevytväylä useine risteyksineen. Aukion luota on liittymät ravintola Ruthin kiinteistölle ja yliopiston kirjaston autoparkkipaikalle. Yliopiston rakennuksille vievän kadun liittymä hieman pidemmällä on osuuden ainut autokatuliittymä. Suojatieliittymät laatukäytäväreitiltä on Minna Canthin, Hämeen- ja Alvar Aallon kaduille. Minna Canthin kadulla on vain jalkakäytävät, Hämeen- ja Alvar Aallon kaduilla on myös kevytväylä. Keskustasta päin tullessa osuus on aivan alkua lukuun ottamatta jyrkähköä alamäkeä, joten vauhtia on osuuden lopussa polkemattakin luokkaa 40 km/h.

Aivan osuuden alussa Vaasankadun kevytväylällä on turhan terävät reunatuet molemmin puolin Seminaarinkatua.

Kevytväylä on osuuden alusta liian kapea noin 150 metrin matkalta – Vaasankadun ja yliopiston välillä on erittäin runsaasti kävely- ja pyöräliikennettä. Ravintola Ruthin edustalla ja yliopiston kirjaston aukiolla asfaltissa on vajaan sadan metrin matkalla hieman halkeamia ja paikkauksia. Kirjaston edustalle oli myös keväällä muodostunut routatöyssyjä. Asfaltti on muuten osuudella kohtuullisen hyvässä kunnossa.



Reittikuva 14. Osuuden alku yliopiston suuntaan. Kevytväylä on tästä eteenpäin liian kapea noin 150 metrin matkalta. Mahdolliset pyöräilylinjat reitillä on merkitty keltaisella. Vasemmassa alalaidassa on terävähkö reunakiveys. Opasteviittaa ei välttämättä hevin huomaa.

Ravintola Sohwin edustalla on aina parkissa useita tai jopa useita kymmeniä pyöriä, joille ei ole mitään kunnollista paikkaa. Pyörät tukkivat usein koko kapean jalkakäytävän.

Sohwin edustan ajoradalla on kaupungin ainut pyöräkaistanpätkä. Pyöräkaista toimii muuten kohtuullisesti, mutta opasteet kaistalle voisivat Seminaarinkadun kevytväylällä olla selkeämmät. Risteykseen kannattaisi myös toteuttaa pyörätasku – ks. tarkemmin edeltävä luku.

Yliopiston kirjaston edustan aukio on liikenteellisestikin jäsentymätön ja sekava vilkkaan jalankulku- ja pyöräliikenteen, useiden kevytväyläristeysten sekä Ruthin kiinteistön ja autoparkkipaikan liittymien vuoksi. Varsinkin luentojen päättymisaikaan aukion luona risteilee usein autoja, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä melko lailla sokin. Vaaratilanteita syntyy erityisesti silloin, kun autot puskevat kadulta tai parkkipaikalta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekaan kevytväylälle. Alueella on suunniteltu remonttia, mutta sen sisällöstä tai toteutumisesta ei ole tässä vaiheessa varmaa tietoa.



Reittikuva 15. Yliopiston kirjaston edusta on liikenteellisesti melko jäsentymätön.

Paikoittain laatukäytäväreitille tunkee kasvustoa yliopiston alueelta. Muutamat oksat osuisivat kevytväylän reunaa kuljettaessa suoraan kasvoihin.

Hämeenkadun liittymän kohdalla keskellä kevytväylää on vaarallinen montussa oleva kaivonkansi. Aivan vierekkäin on yhteensä peräti neljä kaivonkantta, mutta muut eivät ole niin huonossa kunnossa.

Hämeenkadun liittymän kevytväylällä kadun toisella puolella on melko jyrkkä reunakiveys. Liittymä on muutenkin huonossa kunnossa.

Juuri ennen osuuden päättymistä laatukäytävältä haarautuu kevytväylä Seminaarinkadun ylitse kohti Alvar Aallon katua ja Mattilanniemeä. Paikka on hankala, jos joutuu pysähtymään ja odottamaan autoja, koska kevytväylän kapeuden vuoksi ryhmittäytymis- ja odotustilaa ei juuri ole – molemmista suunnista laatukäytävää voi vielä pyöräillä tähän notkelmakohtaan todella vauhdikkaasti. Alaspäin Seminaarinkatua pyöräillessä juuri kukaan ei muutenkaan noudata suojatien linjausta ja kahta jyrkkää 90 asteen mutkaa, vaan tyypillisesti suojatien kohta ylitetään vauhdin säilyttämiseksi vinoittain. Harva myöskään ajaa kokonaan Seminaarinkadun ylitse Alvar Aallon kadun kevytväylälle, vaan usein Mattilanniemen suuntaan pyöräillään Alvar Aallon kadun yksisuuntaista ajorataa, joka on sekä leikkauksiltaan että näkemiltään viereistä kapeaa kevytväylää selkeämpi ja turvallisempi.

Osuudella on koko matkalla kohtuullinen viitoitus, mutta jostain syystä yhteyttä Alvar Aallon kadun museoille ja Mattilanniemeen ei ole lainkaan viitoitettu.

Osuuden valaistus on riittävä.



Reittikuva 16. Seminaarinkadun kevytväylällä puiden oksia pitäisi leikata.

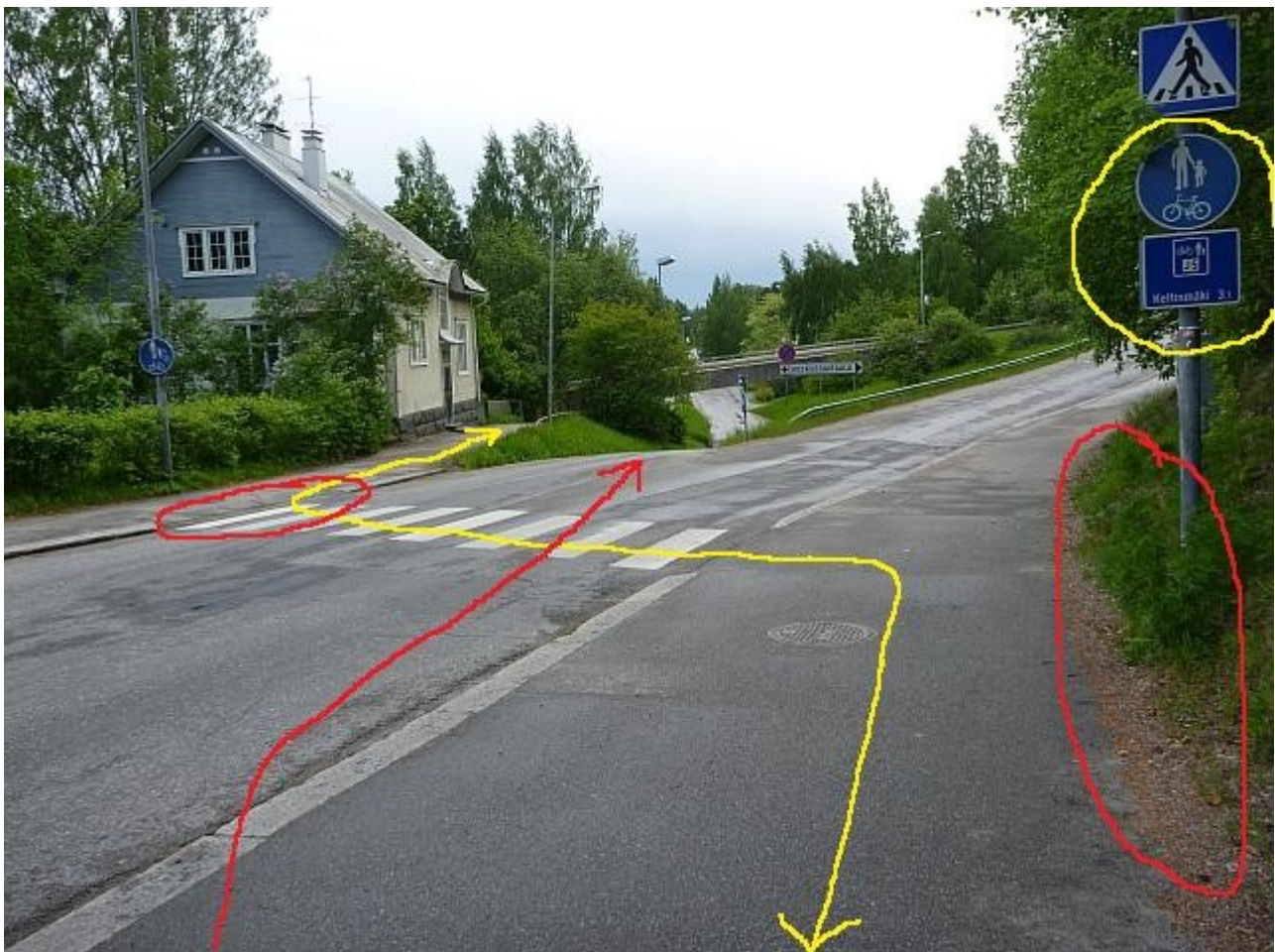


Reittikuva 17. Seminaarinkadun kevytväylällä on yksi vaarallinen montussa oleva kaivonkansi.

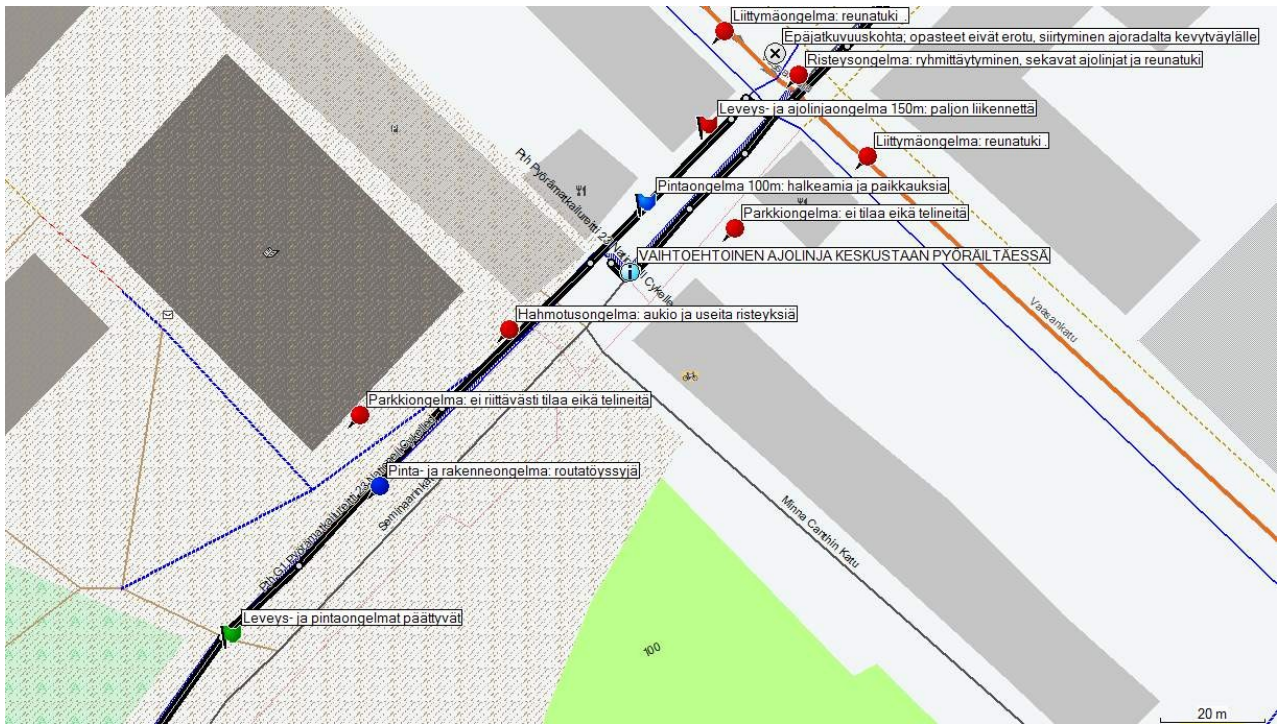
Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Vaasan- kadun risteys.	Vaasankadun kevytväylällä turhan terävät reunakiveykset.	Poistetaan kiveykset tai asennetaan ne nollatasoon.	Kaupunki, ylläpito.
Osuuden alusta noin 150 m.	Väylä on liian kapea. Vaasankadun ja yliopiston välillä on erittäin runsaasti kävely- ja pyöräliikennettä.	Levennetään väylää ja toteutetaan se samalla eroteltuna yliopiston edustan aukion remontin yhteydessä. Ks. myös taulukon viimeinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Ravintola Sohwin edusta.	Jopa kymmeniä pyöriä parkissa kapealla jalkakäytävällä.	Tutkitaan sijoituspaikkavaihtoehtot pyöräparkille ja rakennetaan toimiva parkki.	Kaupunki, investoinnit, ja Sohwin yrittäjä.
Yliopiston kirjaston edusta.	Asfaltissa pieniä halkeamia ja paikkauksia sekä keväisin nousevia routatöyssyjä.	Asfaltoidaan uudelleen seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito, ja Suomen Yliopistokiinteistöt.
Yliopiston kirjaston edustan aukio.	Alue on jäsentymätön ja turvaton vilkkaan jalankulku- ja pyöräliikenteen, ravintola Ruthin kiinteistön ja kirjaston autoparkkipaikan liittymien sekä useiden kevytväyläristeysten vuoksi.	Maalataan laatukäytäväreitti asfalttiin tai merkitään se muuten Vaasankadun risteyksestä Villa Rana -rakennukselle asti. Selkiytetään järjestelyjä rakenteellisesti alueen tulevan remontin yhteydessä. Ks. myös taulukon viimeinen kohta.	Kaupunki, investoinnit, ja Suomen Yliopistokiinteistöt.
Hämeen- kadun liittymän edusta.	Vaarallinen montussa oleva kaivonkansi.	Kaivonkansi ja sen ympäristö on tasoitettava välittömästi.	Kaupunki, ylläpito.
Hämeen- kadun liittymä.	Jyrkkä reunakiveys laatukäytävään liittyvällä kevytväylällä.	Reunakiveys on poistettava. Poistaminen onnistunee vain risteyksen tienoota laajemmin remontoimalla.	Kaupunki, ylläpito / investoinnit.
Yliopiston kirjaston ja Villa Ranan edustat sekä Hämeen- kadun liittymän luona.	Puiden ja pensaiden oksia kevytväylällä.	Oksat on leikattava välittömästi.	Kaupunki, ylläpito.
Alvar Aallon kadun liittymän luona.	Ei odotus- ja ryhmitystilaa.	Levennetään Seminaarinkadun kevytväylää liittymän kohdalta vähintään puoli metriä.	Kaupunki, investoinnit.
Alvar Aallon kadun kevytväylän liittymä.	Ei viitoitusta Alvar Aallon kadun museoille ja Mattilanniemeen.	Lisätään opasteita.	Kaupunki, investoinnit.

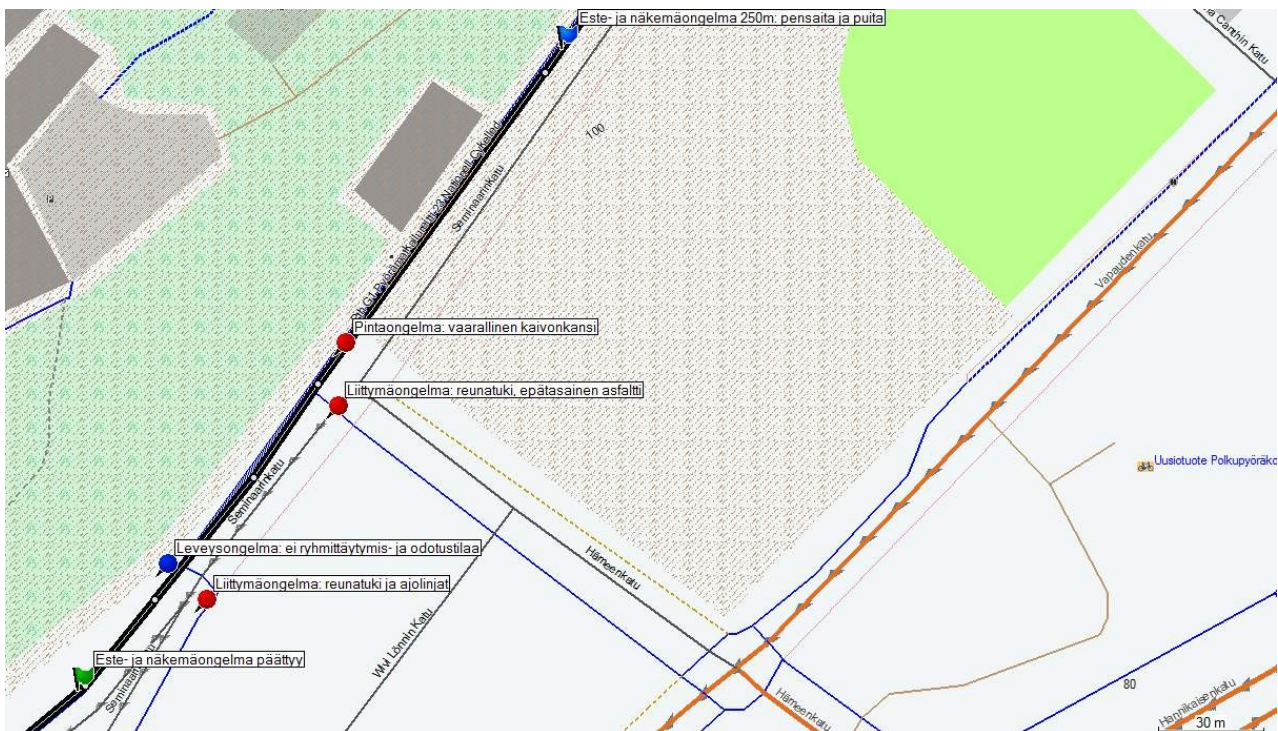
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Alvar Aallon kadun kevytväylän liittymä.	Terävähköt töyssyt liittymän molemmin puolin, toisella puolella myös reunakiveystä. Juuri kukaan ei muutenkaan noudata liittymän muotoiluja, vaan Seminaarinkadulta ajetaan yleisesti Alvar Aallon kadun ajoradalle kevytväylän suojatieliittymä vinosti ylittäen. Alvar Aallon kadun kevytväylää käytetään lähinnä Mattilanniemen suunnasta noustaessa.	Liittymän reunakiveys on poistettava ja töyssyt tasoitettava. Toteutetaan lisäksi Alvar Aallon kadun ajoradalle yksisuuntainen värillinen pyöräkaista Seminaarinkadulta Alvar Aalto -museolle asti – tämä selkiyttäisi liikennettä ja kertoisi myös autoilijoille pyöräilijöiden ajolinjat.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Koko osuus.	Erittäin vilkas ja varsin sekava liikenne erityisesti osuuden alkupuolella.	Kannattaa vakavasti harkita koko osuuden toteuttamista eroteltuna. Ks. myös taulukon toiseksi ensimmäinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikuva 18. Alvar Aallon kadun liittymä Seminaarinkadulla on ongelmallinen. Oikeaan reunaan tarvittaisiin hieman lisää odotustilaa. Erityisesti kadun toisella puolella kevytväylällä on turhan terävä ja jyrkkä luiska. Keskeisin haaste on kuitenkin ajolinjoissa. Suuri osa ajaa Mattilanniemen suuntaan mieluiten punaisella merkittyä suorempaa, profiililtaan tasaisempaa, nopeampaa ja näkemiltään turvallisempaa reittiä, vaikka liikennesääntöjen mukaan pitäisi pyöräillä keltaisella merkittyä reittiä. Punaisella merkittyä reittiä pitkin ajaminen pitäisi ehdottomasti mahdollistaa pyöräkaistoilla.



Reittikartta 4. Laatukäytävän kolmannen osuuden ensimmäinen puolisko Vaasankadulta eteenpäin.



Reittikartta 5. Laatukäytävän kolmannen osuuden toinen puolisko Seminaarinkadun, Alvar Aallon kadun ja Keskussairaalantien risteyskseen.

2.4 KESKUSSAIRAALANTIE VÄLILLÄ SEMINAARINKATU–RAUTPOHJANKATU

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Keskussairaalantien Seminaarinmäen puoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 0,8 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Seminaarinkadun, Alvar Aallon kadun ja Keskussairaalantien risteyskohdasta. Risteyksen alue on melkoisessa notkelmassa sekä Seminaarinkadun että Keskussairaalantien suunnasta katsottuna. Osuudella on koko matkalla melko leveä yhdistetty kevytväylä, tien toisella puolella Kramsunkadulta alkaen on myös jalkakäytävä. Kramsunkadun ja yliopiston piha-alueen välillä on juuri uusittu valo-ohjattu risteys. Risteyksen kohdalla ja muutenkin koko osuudella liikkuu paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Osuudelta on Keskussairaalantien ylitse suojatiet Mattilankadun ja Länsi-Päijänteentien kevytväylille sekä Kannaksenkadun jalkakäytävälle. Kevytväyläliittymiä laatukäytäväreitille tulee yliopistolta, Pitkädun päästä ja Köyhälammen puistoalueelta. Yliopiston liikuntatieteiden laitoksen pienehkölle autoparkkipaikalle ajetaan laatukäytäväreitit ylitse. Osuudella on Köyhälammen vieressä Keski-Suomen ainut pyörämäärälaskuri. Osuus päättyy Rautpohjankadun vilkkaaseen nelisuuntaiseen risteykseen.

Osuuden alusta asfaltti on railoista ja epätasaista noin 100 metrin matkalla. Ylioppilaskunnan Opinkivi-rakennuksen vierestä asfaltti on uusittu. Pinta- ja rakenneongelmat kuitenkin jatkuvat Kramsunkadun risteyksen kohdalla noin 300 metriä Köyhälammen vierelle asti. Matkalla on melkoisen runsaasti montulla tai koholla olevia kaivonkansia, epätasaisuuksia ja jopa vaarallisia railoja. Esimerkiksi Kiljanderinkadun ja Pitkädun kärkeä luota kevytväylä pitäisi välittömästi asfaltoida uudelleen. Köyhälammen vieressä kevytväylän reuna on revennyt, ja reunustava aita on kallellaan Köyhälampeen päin – kesällä ongelma ei ole niin paha kuin routa-aikaan. Länsi-Päijänteentien liittymän kohdalla alkaen asfaltti on jälleen uudempaa ja parempikuntoisempaa.

Kevytväylälle tulee erityisesti rullaluistelua mutta myös pyöräilyä haittaavasti hiekkaa yliopiston parkkipaikalta, erityispedagogiikan laitokselle johtavalta polulta ja aivan osuuden lopussa metsäpolulta.



Reittikuva 19. Osuuden alusta asfaltti on railoista ja epätasaista 100 metrin matkalta. Väli pitäisi asfaltoida uudelleen mahdollisimman pian.



Reittikuva 20. Kuva Liikunnan rakennuksen edustalta. Asfaltti on epätasaista ja parkkipaikan liittymästä tulee väylälle hiekkaa. Taustalla erottuu myös yksi montulla oleva kaivonkansi.

Kramsunkadun risteuksen remonttia ei ole toteutettu pyöräilyn kannalta parhaalla mahdollisella tavalla, vaikka Kramsunkatu on yksi Jyväskylän vilkkaimmista pyöräreiteistä. Risteys ei ole suoralla pyöräilylinjalla, ja erityisesti Kramsunkadun puoleinen reunakiveys on jäänyt liian korkeaksi ja teräväksi. Risteyksessä on painonappiliikennevalot, kun automaattisesti vaihtuvat valot olisivat ehdottomasti suositeltavammat – jotta painonappeihin yltää, on pyöräiltävä puoliksi ajoradan puolelle, ja muutenkin nappien painamisessa on oma vaivansa (kuten todettua, painonapit kannustavat punaisia päin liikkumiseen). Risteuksen ongelmat aiheuttavat sen, että jos Keskussairaalantiellä ei ole autoliikennettä, monet ylittävät risteuksen suojatien vierestä suoraan Kramsunkadulta yliopiston pihaan tai toisinpäin. Talvella monet kävelijät ja pyöräijät myös oikovat Kramsunkadun puolella piennarsaarekkeen ylitse. Jatko Mattilanniemen suuntaan on sekin hankala sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille, koska reitti kulkee mutkitellen Kramsunkadun autoparkkipaikan poikki. Keski-Suomen museon parkkipaikkaliittymäkin on reitillä, joten autoja joutuu usein väistelemään.

Kiljanderinkadun liittymä on muotoilultaan toimiva: suojatien jälkeen pyöräreitti jatkuu harvinaisen selkeästi ja suorasti Kiljanderinkadun ajoradalle – mitään ylimääräisiä kiemuroita ei tarvitse ajaa. Risteuksen miinuspuolina ovat pienet epätasaisuudet ja painonapilliset liikennevalot (painonappi vasemmassa reunassa, joten Hippoksen suunnasta tullessa katkaisinta on erittäin hankala painaa).

Kevytväyläliittymä Pitkädun suuntaan on sekin muotoiltu erittäin toimivasti kaarevaksi – tällaisia ratkaisuja soisi käytettävän paljon enemmän! Koko risteysalue on tosin asfaltoitava pikaisesti uudelleen vaarallisten railojen ja asfaltin paikoittaisen puuttumisen vuoksi.

Länsi-Päijänteentien liittymä on kelvollinen. Keskussairaalantien toisella puolella asfaltti on kuitenkin heikkokuntoista, ja suojatien ja kevytväylän yhtymäkohdassa on töyssy.



Reittikuva 21. Kramsunkatu on yksi Jyväskylän vilkkaimpia pyöräväyliä, mutta Keskussairaalantien liittymä ei tue pyöräilyä parhaalla mahdollisella tavalla. Liittymässä on turhan jyrkät reunatuet ja painonappivalot, eikä ajolinja ole suora. Moni kävelijä ja pyöräilijä kulkee erityisesti lumiseen aikaan punaisella merkittyä oikoreittiä pitkin. Moni myös ylittää risteuksen suoraan suojatien vierestä.



Reittikuva 22. Kiljanderinkadun liittymä on harvinaisen suora ja selkeä. Vain pienet epätasaisuudet ja painonappivalot haittaavat.



Reittikuva 23. Pitkädun kärjen ja Keskussairaalantien kevytväyläliittymä on muotoiltu kerrassaan oivallisesti. Asfaltti tosin pitäisi uusia välittömästi.

Käyräkadun päässä kohdalla laatuikäytäväreitillä on aivan turha, pyöräilijän räsitystä lisäävä mäennypylä – autotien puolella tällaista ei ole.

Rautpohjankadun risteyksessä kevytväylä Hippoksen suuntaan on liian kapea ja mutkaltaan jyrkkä. Yksi liikennevaloissa odottava pyörä tukkii helposti koko liikenteen Rautpohjankadun suuntaan, koska valoihin ryhmittymiselle ei ole lainkaan tilaa. Ongelmaa korostaa se, että vieressä maapenkki ja kasvillisuus peittää näkymää Rautpohjankadun ja Keskussairaalantien välillä, ja mutkaan vielä tulee edellä mainitusti hiekkaa metsäpolulta. Risteys onkin Jyväskylässä niitä harvoja, joissa jalankulku- ja pyöräliikennekin ruuhkautuu. Kaupunki on uusimassa risteuksen lähivuosina.

Rautpohjankatu keskustan suuntaan ylitettäessä väylän oikeassa reunassa pyöräilylinjalla on pystysuora, vaarallinen reunakiveyksen pätkä.

Osuudella on koko matkalla kohtuullinen viitoitus. Myös valaistus on melko toimiva – valaistus on heikoimmillaan edellä mainitun Käyräkadun päässä kohdan nypylän luona, koska ajoradan valaistus ei kunnolla ylety nypylän päälle.



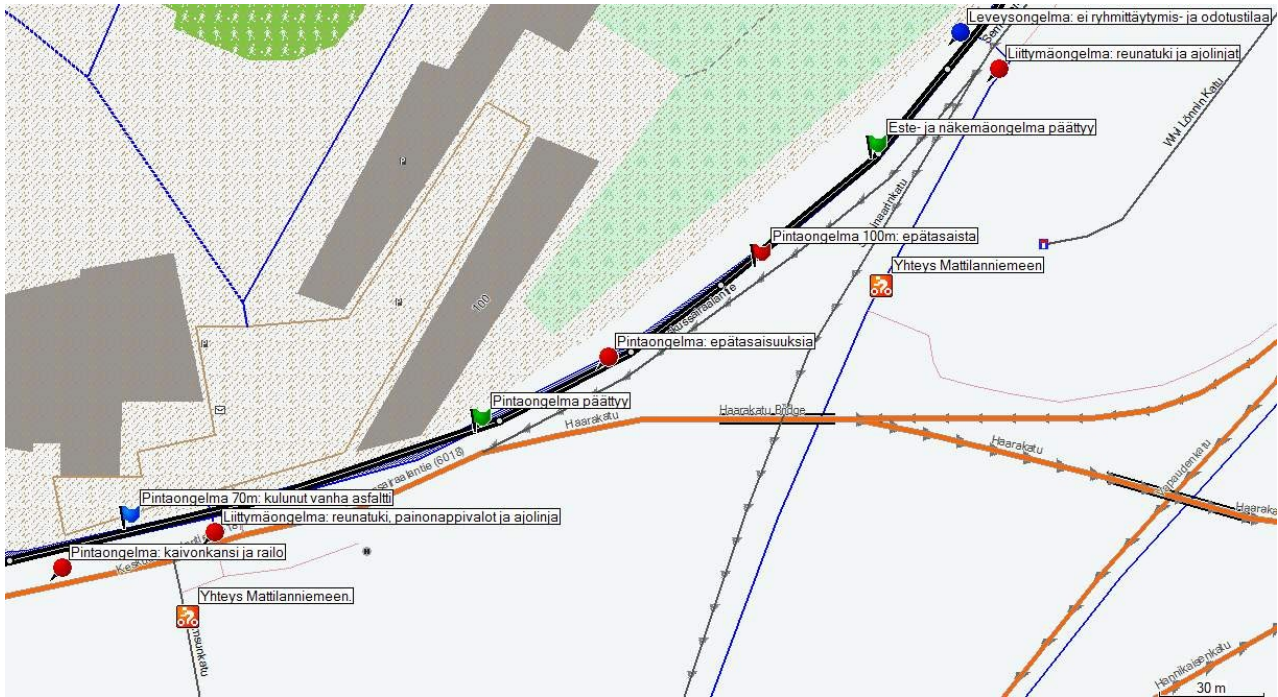
Reittikuva 24. Rautpohjankadun risteyksessä ajolinjalla on vaarallinen pystysuoran reunakiveyksen pätkä. Taustalla erottuu myös kevytväylän mäennypylä – viereinen autotie on profiililtaan selvästi tasaisempi.



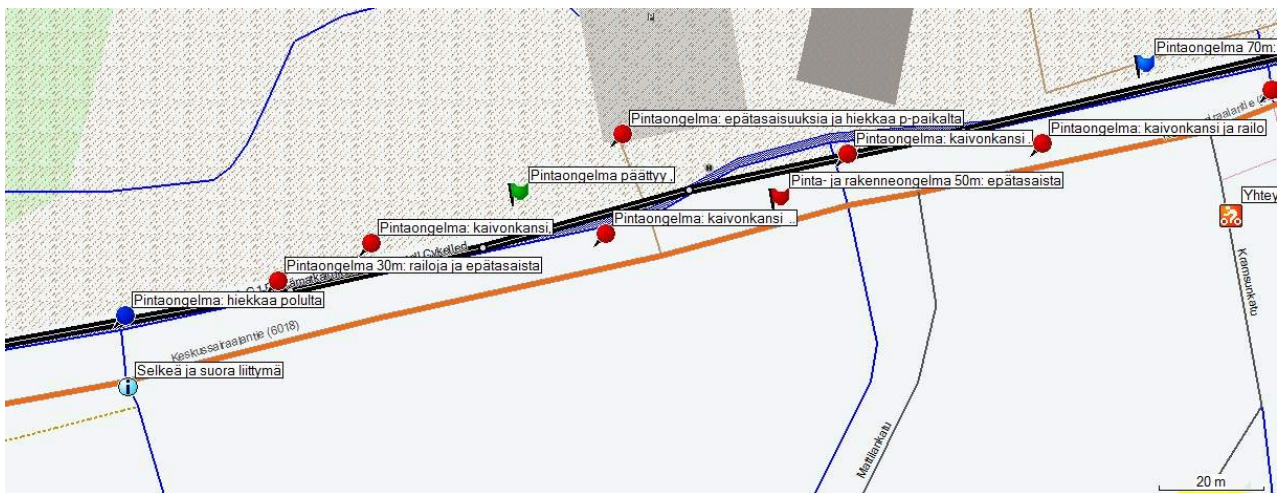
Reittikuva 25. Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun risteys. Ajolinja laatuikäytäväreittiä pitkin on merkitty keltaisella – risteuksen jälkeen pitää tehdä melko jyrkkä käänös. Vaarallinen reunakiveys, hiekkainen alue ja näkemäongelma on ympyröity punaisella.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

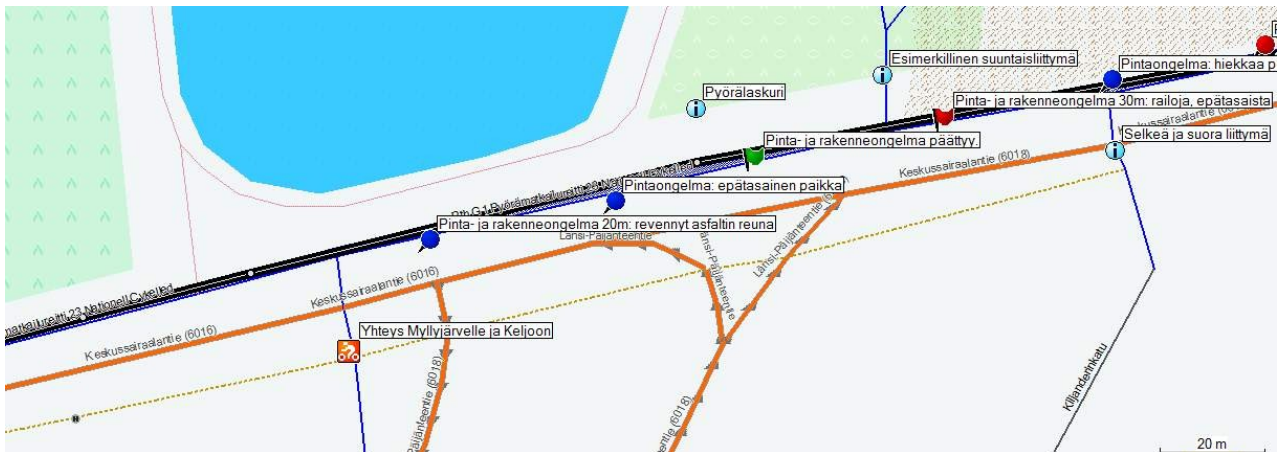
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Seminaarin- kadulta Opinkivi- rakennuk- sen luokse, noin 100 m.	Karheaa raitioista ja epätasaista asfalttia.	Asfaltoitava pikaisesti uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Kramsun- kadun liittymä.	Suojatiliittymässä terävä luonnonkivinen reunatuki.	Reunakiveys on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Kramsun- kadun liittymä.	Painonappiliikenne- valot.	Muutetaan seuraavassa remontissa liikennevalot automaattisiksi.	Kaupunki, investoinnit.
Kramsun- kadun liittymä.	Mutkitteleva ja jyrkkä ajolinja suojatien ja Kramsunkadun välillä. Autoparkkipaikka ja piennarsaareke suoralla ajoreitillä.	Tutkittava voitaisiinko autoparkkipaikat siirtää pois suoralta ajoreitiltä esimerkiksi viereiselle parkkialueelle tai toiselle puolelle Kramsunkatua.	Kaupunki, investoinnit.
Kramsun- kadun kohdalta Länsi- Päijänteen- tien kohdalle, noin 300 m.	Useita raitioisen ja epätasaisen töyssyisen asfaltin pätkiä, välillä tasaisempia kohtia. Useita vaarallisia raitioja ja montussa tai koholla olevia kaivonkansia. Parkkipaikalta ja hiekkapolulta kulkeutuu hiekkaa kevytväylälle.	Tasoitettava ja asfaltoiva vähintään ongelmakohdat pikaisesti. Koko noin 300 metrin matka kannattaisi ehdottomasti asfaltoida uudelleen, jottei laatuikäytävän asfaltointi muistuta tilkkutäkkiä. Kannattaa harkita myös osuuden pohjarakenteen uusimista, jotta väylän ongelmat saadaan korjattua pysyvästi.	Kaupunki, ylläpito.
Köyhä- lammen vieressä.	Kaiteen mukana revennyt asfaltin reuna.	Kaide oikaistava ja alue asfaltoitava uudelleen edellisessä taulukon kohdassa mainitun remontin yhtedessä.	Kaupunki, ylläpito.
Käyräkadun kärjen kohdalla.	Kevytväylällä tarpeeton mäennyppylä.	Mäki on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Rautpohjan- kadun risteys.	Rautpohjankadun kevytväylä turhan kapea Hippoksen suuntaan sekä näkemäongelma Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun kevytväylien välillä. Kevytväylän kulmaukseen valuu hiekkaa metsäpolulta.	Levennetään kevytväylää erityisesti risteyksen kohdalta ja madalletaan samassa yhteydessä kulmauksen maavallia. Kaupunki onkin laatimassa risteyksen alueesta erillistä toimenpidesuunnitelmaa.	Kaupunki, investoinnit.
Rautpohjan- kadun risteys.	Pystysuora reunakiveyksen pätkä Kannaksenkadun puolella.	Reunakiveys on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Vilkas liikenne koko osuudella. Sekavaa liikennettä erityisesti yliopiston alueen edustalla.	Kannattaa vakavasti harkita osuuden toteuttamista eroteltuna.	Kaupunki, investoinnit.



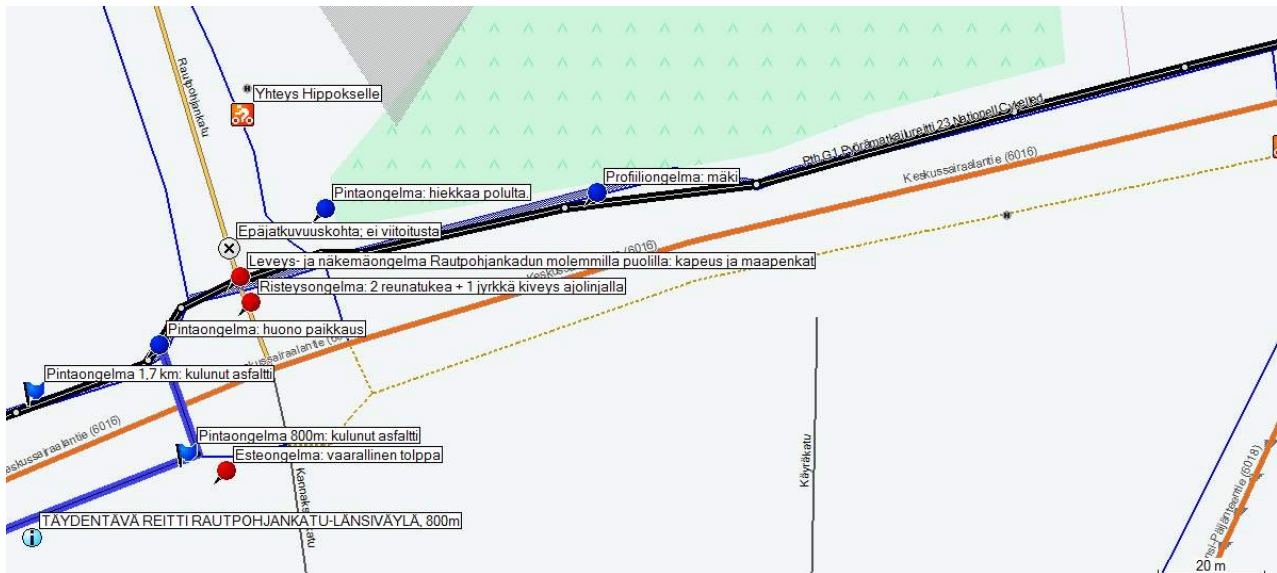
Reittikartta 6. Laatukäytävän neljännen osuuden alku Seminaarinkadulta Kramsunkadulle.



Reittikartta 7. Laatukäytävän neljättä osuutta Kramsunkadulta Kiljanderinkadulle.



Reittikartta 8. Laatukäytävän neljättä osuutta Kiljanderinkadulta Länsi-Päijänteentielle.



Reittikartta 9. Laatukäytävän neljäs osuus päättyy Rautpohjankadun risteykseen.

2.5 KESKUSSAIRAALANTIE VÄLILLÄ RAUTPOHJANKATU–SAVELANKATU

Linjaus ja perustiedot

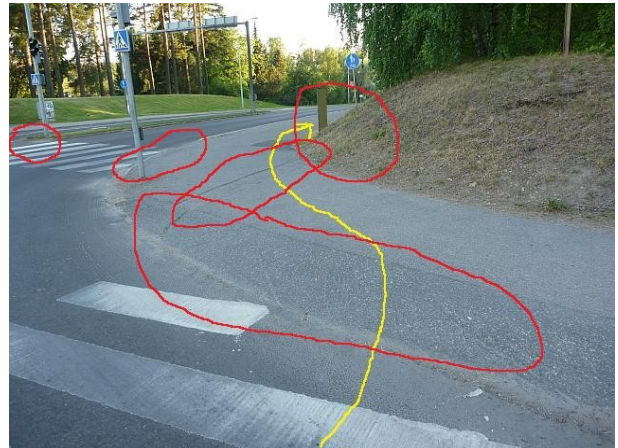
Linjaus: Koko matka Keskussairaalantien pohjoispuoleista kevytväylää. Täydentävänä reittinä myös Keskussairaalantien eteläpuoleinen kevytväylä.

Pituus: Noin 0,8 km. Täydentävä reitti noin 0,9 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Rautpohjankadun valo-ohjatusta risteyksestä. Pääreitti (täydentävä reitti esitellään myöhemmin) seuraa koko matkan Keskussairaalantien pohjoispuoleista kevytväylää ja päättyy Savelankadun, Keskussairaalantien ja Länsiväylän isoon risteykseen. Reitillä on Valajankadun ja Kyllön terveyskeskusalueen risteykset. Osuudelta on neljä suojatietä Keskussairaalantien toisen puolen kevytväylälle ja edelleen mm. keskussairaala-alueelle. Osuudella on lisäksi yksi pihaliittymä ja yksi kevytväylän liittymä. Osuuden lopussa on jyrkkä ja pitkäkin nousu Kyllönmäelle. Osuudella liikkuu vilkkaasti jalankulkijoita ja pyöräilijöitä mm. keskustaan, yliopistolle, Hippoksen liikunta-alueelle, Metson tehtaalle ja Kyllön sairaaloihin.



Reittikuva 26. Rautpohjankadun risteysalueen ongelmia: jyrkähkö reunaluiska, epätasainen asfaltin paikkaus, näkemä- ja esteongelmaa, mutkitteleva ajolinja sekä Keskussairaalantien ylityksen reunakiveykset.

Osuuden alussa Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun kulmauksessa on samanlainen ongelma kuin Rautpohjankadun toisellakin puolella: kevytväylä on liian kapea ja risteysmutkassa maavalli peittää näkemää. Terävimmän mutkan kohdalla sisäkaarteessa on myös sähkökaappi aivan kiinni kevytväylässä. Samassa kohdassa on melko huonosti tehty asfaltin paikkaus.



Reittikuva 27. Asfaltti Rautpohjankadun risteyksestä eteenpäin on pääosin karheaa ja kulunutta. Kuvan puolivälissä erottuu noin 10-metrinen epätasaisen paikkauksen alue.

Osuuden alusta lähtien asfaltti on melko vanhaa ja karheaa aina Keltinmäelle asti, eli parin seuraavankin osuuden verran. Jossain vaiheessa koko tämä väli pitää asfaltoida uudelleen, jotta kevytväylä oikeasti muistuttaa laatukäytävää.

Metson teollisuusalueen vieressä on muutamia selvästi epätasaisia asfalttikohtia, esimerkiksi noin 10 metriä pitkä koko väylän levyinen huonosti tehty paikkaus. Kyllönmäen päällä asfaltin laatu heikkenee uudelleen – mäen päällä asfaltti on kulunutta, railoista ja paikkailtua. Kyllön terveysaseman risteysalueella ei taida olla yhtään ehjää ja tasaista kohtaa. Risteysalueen jälkeen on pari laajaa, vaarallistakin railoa. Aivan osuuden lopussa Länsiväylän risteysalueen valokatkaisimen edustalta asfalttia puuttuu kokonaan parin neliön palanen – tuohon monttuun keräytyy säännöllisesti vettä ja loskaa.

Metson teollisuusalueen reunassa on näkemä- ja esteongelmaa puiden oksien vuoksi.

Valajankadun risteys on tuoreesti uusittu, mutta remonttia ei voi pitää täydellisen onnistuneena. Kevytväylällä on ensinnäkin harmilliset ja renkaiden kannalta vahingolliset terävät reunakiveykset. Kevytväylää on liittymän kohdalla myös viety jonkun matkaa Valajankadun suuntaan, joten pyöräilijöille tulee risteyksessä kaksi melko jyrkkää mutkaa. Hippoksen puolella mutkan sisäkaarteessa on vielä liikennemerkki vaarallisesti lähes kevytväylän reunassa kiinni, joten väylä ei ole pyöräiltävissä koko leveydeltään. Talvisin huomaa, miten monet oikaisevat risteyksessä kokonaan väylän entistä linjaa nykyisen suojatien ja Keskussairaalantien ajoradan välistä – suoraan pyöräileminen tuntuu turvallisemmalta kuin kahden kaaroksen tekeminen, erityisesti jos ajetaan vauhdilla alas Kyllönmäeltä. Kun pyöräilyä aiotaan edistää, pyöräteiden mutkia ja pyöräilijöiden nopeuden rajoittamista pitää kaikin keinoin pyrkiä välttämään.

Myöskään autoliikenteen kannalta Valajankadun risteys ei toimi ongelmattomasti. Risteyksessä olisi tarkoitus, että autoilijat pysähtyisivät ennen suojatietä STOP-merkin luona, tarkkailisivat siinä hetken pyöräliikennettä, ja jatkaisivat sitten matkaansa korotetun suojatien ylitse odotustaskuun Keskussairaalantien varteen. Muutamalla havaintokerralla moni ei kuitenkaan noudattanut STOP-merkkiä, ilmeisestikin siitä syystä, että tällöin viereisen Metson teollisuusalueen maavallin reuna peittää näkemän lähes täydellisesti vasemmalle Keskussairaalantielle – monia autoilijoita ei kiinnosta pyöräliikenteen tarkkaileminen, vaan risteävä autoliikenne halutaan nähdä heti. Toisekseen moni ajaa odottamaan odotustaskuun siten, että auton perä jää keskelle suojatietä. Erityisesti pyöräilijöiden kannalta tämä on vaarallista, sillä Keskussairaalantien kevytväylä laskee Kyllönmäen suunnasta melkoisen jyrkästi ja vauhtia kertyy risteuksen kohdalle varmasti riittävästi. Onneksi risteyksessä sentään ovat nuo STOP-merkki ja korotettu suojatie, joten autojen nopeudet pysyvät melko alhaisina.



Reittikuva 28. Valajankadun risteys Kyllönmäen suunnasta katsottuna. Auto on pysähtynyt risteykseen juuri siten, miten ei pitäisi, eli puoliksi suojatien päälle. Terävä reunakiveys ja liikennemerkkitolppa ajolinjalla on ympyröity. Mutkittelevan ajolinjan vuoksi monet pyöräilevät talvisin punaisella merkittyä suoraa reittiä pitkin. Maavalli ja puut aiheuttavat risteyksessä näkemäongelmaa.

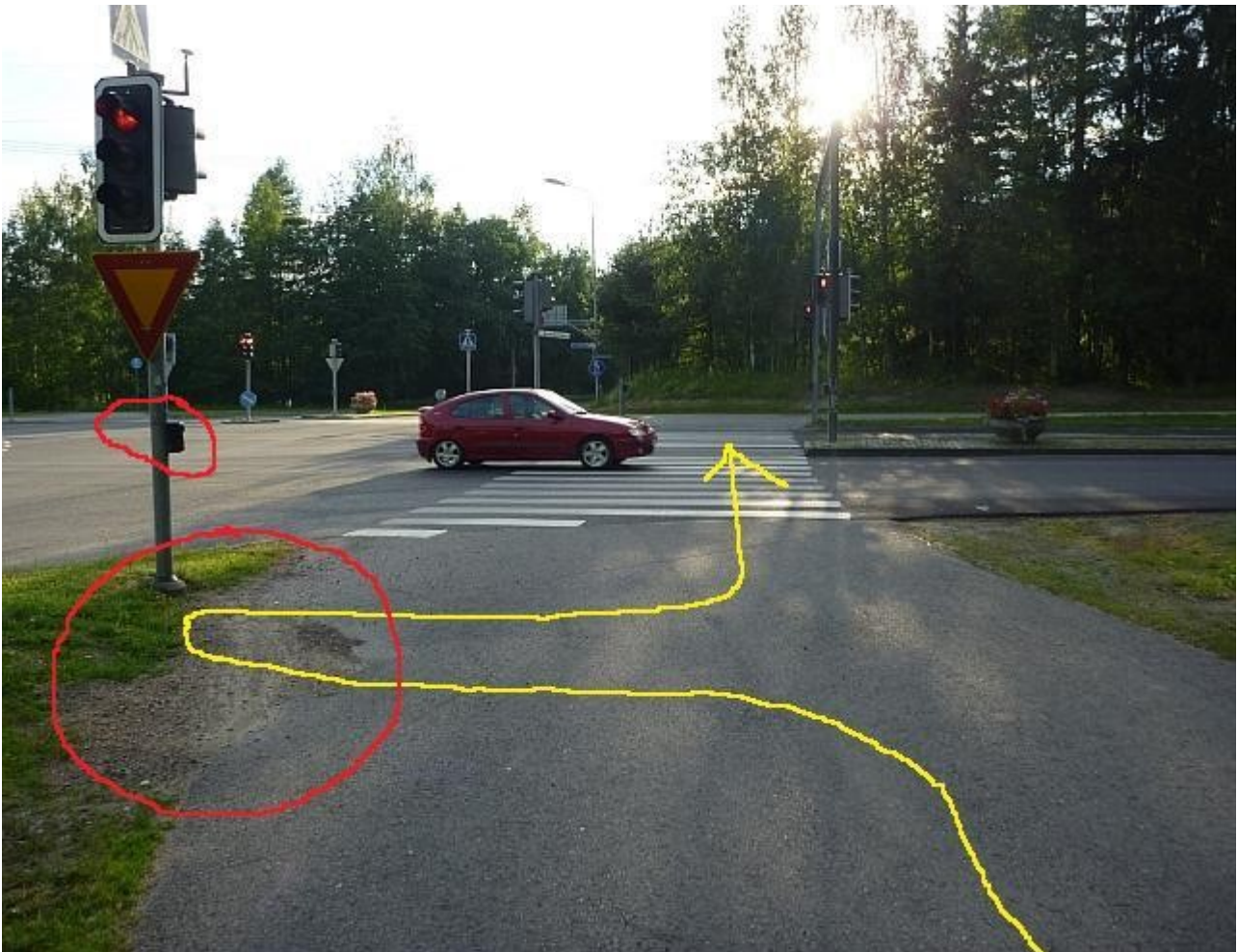
Valajankadun risteyksen jälkeen on suojatieliittymä Keskussairaalantien toiselle puolelle ja edelleen Sädesairaalan suuntaan. Suojatiellä on ikävät reunakiveykset, samoin seuraavassa keskussairaalalle vievässä suojatieliittymässä. Jälkimmäisen suojatien erittäin leveällä keskisaarekkeella asfaltissa on myös pahoja päällystevaurioita.

Kyllön terveysasemalle vie ennen varsinaista liittymää hiekkapintainen kevytväylä. Väylällä on heti alussa tarpeeton, kulkijoiden rasitusta lisäävä mäennypylä.

Savelankadun risteyksessä on ikävät painonappivalot. Päivälläkään risteystä ei pääse ylittämään ilman nappien painamista. Kyllönmäen puolella painonappi on vielä vain väylän vasemmalla puolella. Sateella tai rospuuttoaikaan painonapin edustan asfalttimonttuun kertyy vettä tai loskaa.

Osuudella on koko matkalla kohtuullinen viitoitus. Sinällään Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun risteyksen alue on yksi laatukäytäväreitin epäjatkuvuuskohdista, joten risteyksen järjestelyjen muuttaminen ja opastuksen parantaminen on tarpeellista (ks. tarkemmin sivu 74).

Valaistus on osuudella riittävä.



Reittikuva 29. Keskussairaalantien ja Savelankadun risteyksen suurin ongelma ovat liikennevalot, jotka vaihtuvat vain nappia painamalla. Pyöräilijän ajolinja napin luo on merkitty keltaisella. Katkaisintolpan edustalta puuttuu vielä pala asfalttia. Ei tarvitse ihmetellä, miksi moni kulkee risteyksessä päin punaisia. Vähintään kaikilla pääpyöräilyreiteillä liikennevalojen pitäisi olla automaattiset.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Rautpohjan- kadun risteys.	Kevytväylä kapea Hippoksen suuntaan sekä näkemäongelma Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun kevytväylien välillä.	Levennetään kevytväylää erityisesti risteyksen kohdalta ja madalletaan samassa yhteydessä kulmauksen maavallia. Siirretään sähkökaappia kauemmaksi kevytväylästä.	Kaupunki, investoinnit, ja Suomen Yliopistokiinteistöt.
Rautpohjan- kadun risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Lisätään opastusta. Voidaan myös merkitä laatukäytäväreitti katuun laatoituksella tms. Ks. lisäksi taulukon edellinen kohta ja edellinen luku.	Kaupunki, investoinnit.
Metson teollisuus- alueen vieressä.	Pari selvästi epätasaisen asfaltin kohtaa, mm. noin 10- metrinen montulla oleva, huonosti tehty paikkaus.	Asfaltoitava uudelleen. Paikkauksen kohta pitäisi uusia pikaisesti. Ks. myös taulukon toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Valajan- kadun risteys.	Terävä reunatuki ja liikennemerkki sisämutkassa aivan kevytväylän reunassa.	Reunatuki on tasoitettava ja liikennemerkkiä siirrettävä puoli metriä Keskussairaalantien ajoradan suuntaan.	Kaupunki, ylläpito.
Valajan- kadun risteys.	Pyöräilylinja on mutkitteleva.	Oikaistaan kevytväylän reittiä metrin tai kaksi Metson teollisuusalueen reunasta. Samalla teollisuusalueen kulmauksen näkemäongelmat helpottavat. Ks. myös edellinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Valajan- kadun risteys.	Autoilijat eivät kunnolla noudata STOP-merkkiä ja ajavat Keskussairaalantien varren odotustaskuun siten, että auton perä jää suojatien puolelle. Autoilijoilla on näkemäongelmaa keskustan suuntaan.	Maalataan autoille hahmottamista parantava odotusviiva Keskussairaalantien ajoradan varteen. Ks. myös edellinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Säde- sairaalan suojatie- liittymä.	Kaksi reunatukea, joista toinen todella jyrkkä.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Keskus- sairaalan suojatie- liittymä.	Kaksi reunatukea. Suojatiesaarekkeella on pahoja päälystevaurioita.	Reunatuet on poistettava ja koko saareke asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Kyllön terveys- asemalle vievä hiekka- kevytväylä.	Heti alussa turha mäennypylä. Väylältä valuu laatukäytäväreitille hiekkaa.	Mäennypylää on madallettava alueen seuraavan remontin yhteydessä. Ainakin hiekkapintaisen kevytväylän alku kannattaa samalla asfaltoida.	Kaupunki, ylläpito.
Kyllön terveys- aseman liittymästä, noin 80 m.	Risteyksessä epätasaisuuksia. Risteyksen jälkeen epätasaisuuksia ja vaarallinen raitio.	Ongelmapätkä pitää asfaltoida pikaisesti uudelleen. Tulevien ongelmien välttämiseksi kannattaa harkita myös pohjarakenteen uusimista. Ks. myös taulukon toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Savelan-kadun risteys.	Painonapilliset liikennevalot.	Muutetaan valot seuraavan remontin yhteydessä automaattisiksi.	Kaupunki, investoinnit.
Koko osuus.	Asfaltti vanhaa, karkeaa ja kulunutta.	Kannattaa suunnitella koko osuuden asfaltoimista uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Vilkasta jalankulku- ja pyöräliikennettä. Sekavaa liikennettä Rautpohjassa ja Kyllönmäellä.	Kannattaa vakavasti harkita koko osuuden toteuttamista eroteltuna.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikuva 30. Valajankadun risteysen terävä reunatuki. Reunatuki jysäyttää ikävästi renkaaseen ja vanteeseen sekä käsille. Oikeassa reunassa liikennemerkkitolppa kaventaa käytettävissä olevaa kulkuväylää.



Reittikuva 31. Kyllön terveysaseman liittymässä asfaltti on epätasaista. Liittymän jälkeen asfaltissa on muutama vaarallinen railo.

Täydentävän reitin kuvaus ja nykytila

Edellä esitellylle Rautpohjankadun ja Savelankadun/Länsiväylän väliselle pääreitille on myös sängen toimiva täydentävä reitti Keskussairaalantien toisella puolella. Tämän reitin etuna on erityisesti se, että sitä kautta kulkemalla voi välttää Keskussairaalantien, Savelankadun ja Länsiväylän risteyksessä yhden liikennevalo-ohjatun kadunylityksen. Reitti kannattaa kunnostaa laatukäytävätasoon myös siksi, koska reitti on olennainen keskussairaalan alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kannalta. Edelleen suomalaistakin pyöräliikennettä kannattaa jatkossa viedä mahdollisuuksien mukaan yksisuuntaiseksi autoliikenteen tavoin – tällöin täydentävää reittiä ajettaisiin Keltinmäeltä keskustaan päin ja aiemmin esiteltyä perusreittiä keskustasta Keltinmäen suuntaan.

Täydentävä reitti alkaa samasta risteyksestä kuin aiemmin esitelty pääreitinkin. Reitti ylittää Keskussairaalantien suojatietä pitkin ja kääntyy oikealle Keskussairaalantien toisella puolella kulkevalle kevytväylälle. Kyllönmäen jyrkähköllä rinteellä reitti ylittää sädesairaalalle ja keskussairaalalle johtavat kadut. Molemmissa risteyksissä on suojatiet Keskussairaalantien toiselle puolelle. Keskussairaalan ja Kyllön terveysaseman välissä on myös suojatie, ja suojatien kohdalta lähtee kevytväylä keskussairaalalle. Reitti yhtyy pääreittiin Länsiväylän liikennevalo-ohjatun suojatieylityksen jälkeen.

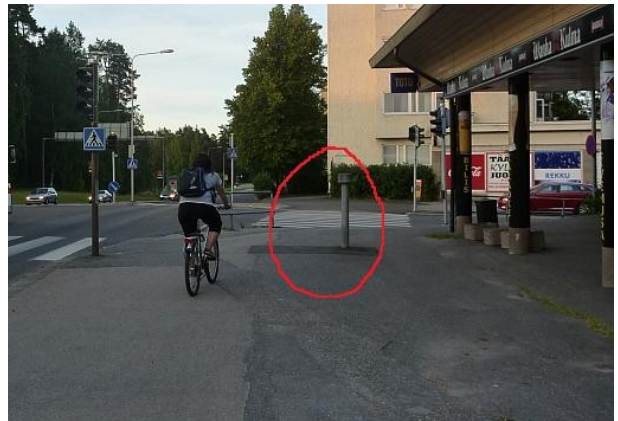
Heti osuuden alussa Keskussairaalantien ylittävällä suojatiellä on turhan terävät ja jyrkät reunakiveykset. Risteyksen vieressä, lähes keskellä kevytväylää on myös todella vaarallinen, maisemaan lähes täydellisesti peittyvä harmaa tolppa.

Asfaltti on täydentävällä reitillä samanlaista kuin pääreitilläkin – asfaltti on toisin sanoen pääosin vanhaa ja kulunutta.

Metson teollisuusaluetta vastapäätä väylän pinta on karhea ja epätasainen reilun 100 metrin matkalta. Pätkällä on myös yksi vaarallinen koholla oleva kaivonkansi. Reunustava kaide on kallellaan noin 25 metrin matkalta, ja asfaltti kaiteen vierestä on repeillyt.

Sädesairaalalle vievän kadun risteys on varsin toimiva ja selkeä, risteyksessä ei esimerkiksi ole lainkaan reunatukia. Risteyksen suojatiemerkinnot tosin ovat harvinaisen töyssyiset. Sädesairaalan suunnasta autoileville on risteyksessä STOP-merkin yhteydessä kyltti "Varo polkupyöräilijöitä".

Sädesairaalan risteyksen jälkeen asfalttia puuttuu väylän reunasta vaarallisesti noin 15 metrin matkalta.



Reittikuva 32. Täydentävän osuuden alussa on harmaa tolppa vaarallisesti ajolinjolla. Jos tolppaa ei voi poistaa, se kannattaa pikaisesti merkitä kirkasvärillä huomioteipillä.



Reittikuva 33. Sädesairaalan ja Hoitajantien välillä kevytväylän reunasta puuttuu asfalttia noin 15 metrin matkalta.

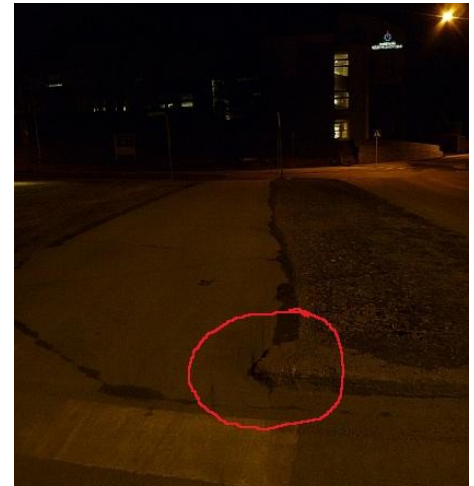
Keskussairaalan risteys on kaksiosainen eli ajoratojen ja suojateiden välissä on erittäin leveä keskisaareke. Kummassakaan autotien ylityksessä ei ole reunakiveyksiä, mutta liitoskohdissa on jonkun verran asfalttitojyysy. Keskustan puoleista suojatietä reunustavan kiveyksen kärki ulottuu myös vaarallisesti kevytväylän puolelle pyöräilijöiden ajolinjalle.

Kyllönmäelle hitaalla vauhdilla noustaessa molemmat suojatieylitykset ovat näkemiltään selkeitä ja hallittavia. Kyllönmäen puoleisen suojatien kulmauksessa on kuitenkin suojatieliikennemerkki kiinni kevytväylässä, joten melkoinen osa suojatiestä on pyöräiltäessä pois käytöstä. Erityisesti Kyllönmäeltä alas Hippoksen suuntaan pyöräiltäessä merkkitolppa on ongelmallinen myös siksi, että se ja suojatien linjaus aiheuttavat kevytväylälle terävän, lähes 90 asteen mutkan. Kyllönmäen suunnasta katsottuna risteys on lisäksi näkemiltään heikko viereisen sairaalarakennuksen ja sen pengerryksen vuoksi.

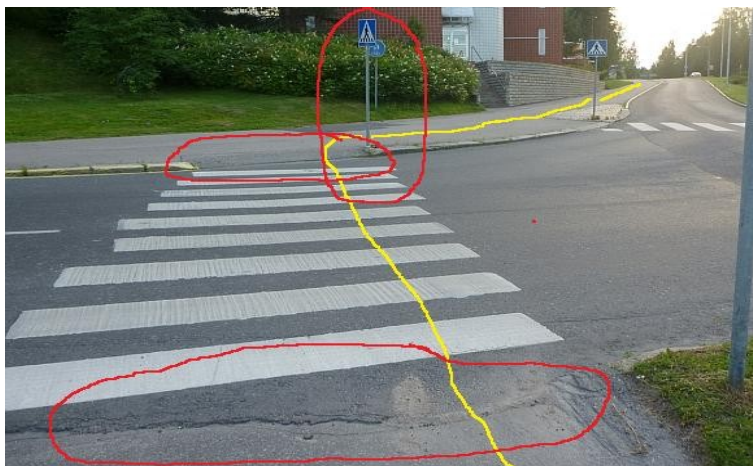
Keskussairaalan ja Kyllön terveysaseman välisen suojatieliittymän luona asfaltti on epätasaista noin 20 metrin matkalla. Asfalttia voisi myös olla leveämmältikin.

Länsiväylän valo-ohjatussa risteyksessä painonappi on vain risteyksen vasemmalla puolella, eikä risteyksestä pääse ylitse ilman sen painamista. Länsiväylän ylittävän suojatien maalaukset ovat epätasaisen röykkyiset.

Täydentävältä reitiltä puuttuu viitoitus.



Reittikuva 34. Hoitajantien risteyksessä korkea reunakiveys ulottuu vaarallisesti kevytväylän oikeaan reunaan. Valaistus riittää juuri ja juuri.



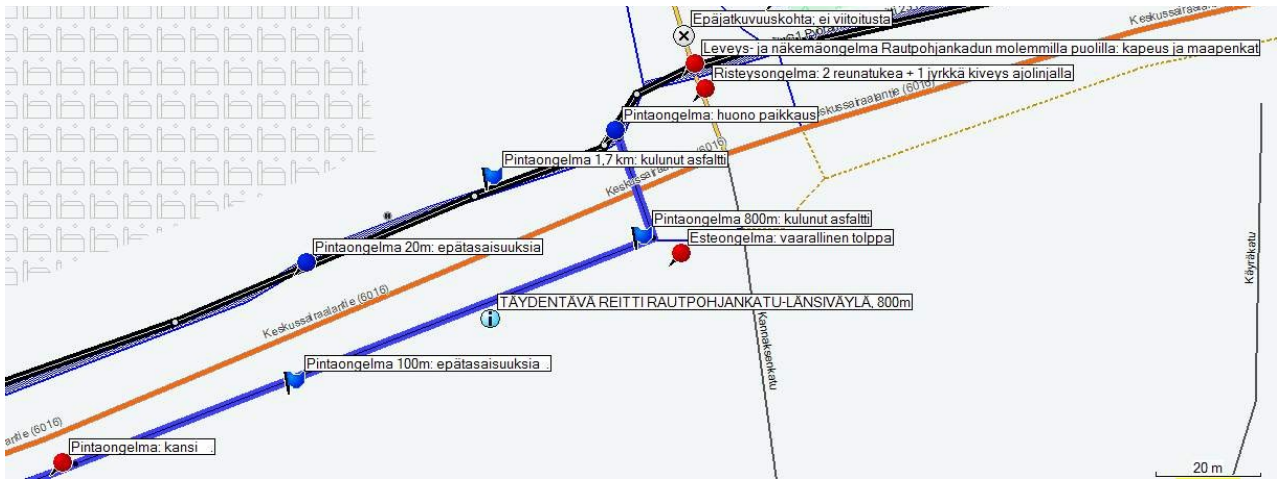
Reittikuva 35. Hoitajantien risteyksen ongelmia: epätasainen asfaltin reuna, jyrkkä reunaluiska, liikennemerkkitolppa osin ajolinjalla ja mutkitteleva reitti.



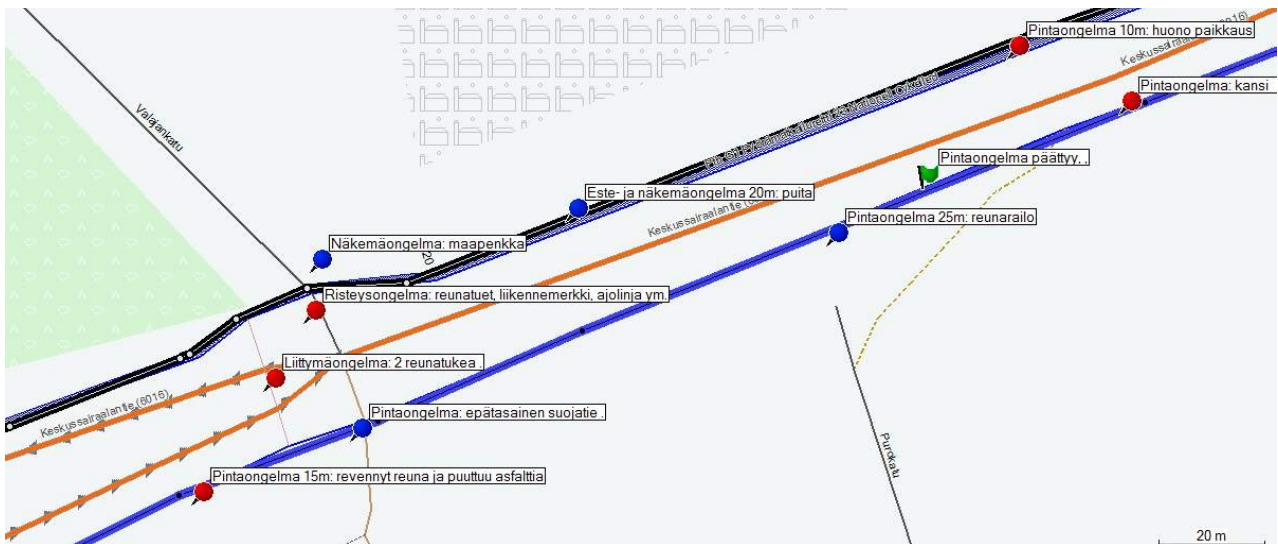
Reittikuva 36. Asfaltti keskussairaalan ja Kyllön terveysaseman välillä on epätasaista ja paikkailtua.

Täydentävän reitin ongelmakohdat ja parannusehdotukset

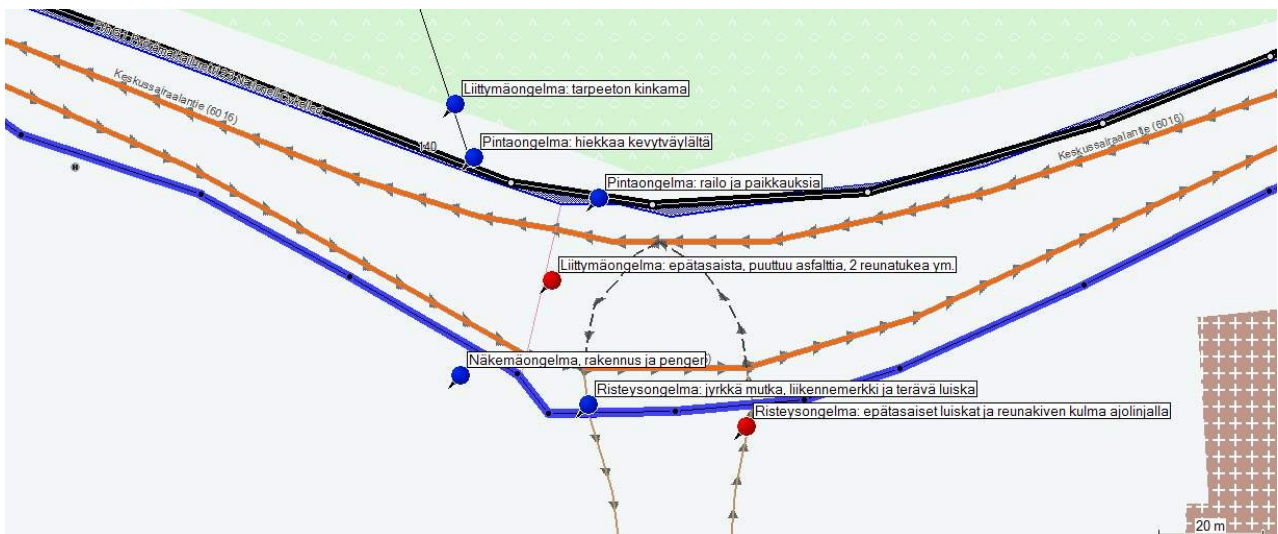
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keskus-sairaalan tien ylitys.	Jyrkät reunatuet.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Kannaksen-kadun risteys.	Vaarallinen harmaa tolppa kevytväylällä.	Tolppa on poistettava tai se on merkittävä kirkasvärisellä huomioteipillä.	Kaupunki, ylläpito.
Metson teollisuus- aluetta vastapäätä, reilut 100 m.	Selviä epätasaisuuksia. Vaarallisesti koholla oleva kaivonkansi. Revennyt kaiteen reuna ja kallellaan oleva kaide.	Kaivonkannen kohta on pikaisesti tasoitettava. Epätasainen pätkä on asfaltoitava uudelleen. Kaide on oikaistava seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito.
Säde-sairaalan risteys.	Töyssyiset suojatiemaalaukset.	Seuraavan remontin yhteydessä risteykseen kannattaa maalata pyöräilijöille erillinen pyörätien jatke.	Kaupunki, ylläpito.
Säde-sairaalan risteuksen jälkeen, 15m.	Revennyt asfaltin reuna ja puuttuu vaarallisesti asfalttia.	Ongelmakohta on pikaisesti asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Keskus-sairaallalle johtavan Hoitajantien risteys.	Ajorataa reunustava kiveys tulee keskustan puoleisella suojatiellä vaarallisesti kevytväylän puolelle. Epätasaiset luiskat molemmilla suojateilla.	Kiveys on poistettava ja luiskat loivennettava.	Kaupunki, ylläpito.
Hoitajantien risteys.	Näkemäongelma sairaalakiinteistön ja kevytväylän mutkan vuoksi.	Seuraavan remontin yhteydessä kannattaa pohtia, pystytäänkö kevytväylää ja suojatietä siirtämään metrin tai kaksi keskemmälle. Tämä auttaisi myös risteuksen ajolinjaongelmaan. Ks. myös taulukon seuraava kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Hoitajantien risteys.	Terävä mutka kevytväylän ja suojatien yhtymäkohdassa. Liikennemerkki sisäkaarteessa ajolinjalla.	Siirretään liikennemerkkiä metrin verran. Ks. myös taulukon edellinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Kyllön terveys-aseman liittymä, 20 m.	Epätasaista asfalttia. Reunassa asfalttia voisi olla laajemmaltikin.	Asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Länsiväylän risteys.	Painonapilliset liikennevalot, nappi vasemmassa reunassa.	Muutetaan valot seuraavan remontin yhteydessä automaattisiksi.	Kaupunki, investoinnit.
Koko osuus.	Asfaltti vanhaa, karkeaa ja kulunutta.	Kannattaa suunnitella koko osuuden asfaltoimista uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu täydentävältä reitiltä kokonaan.	Lisätään opasteet.	Kaupunki, investoinnit.



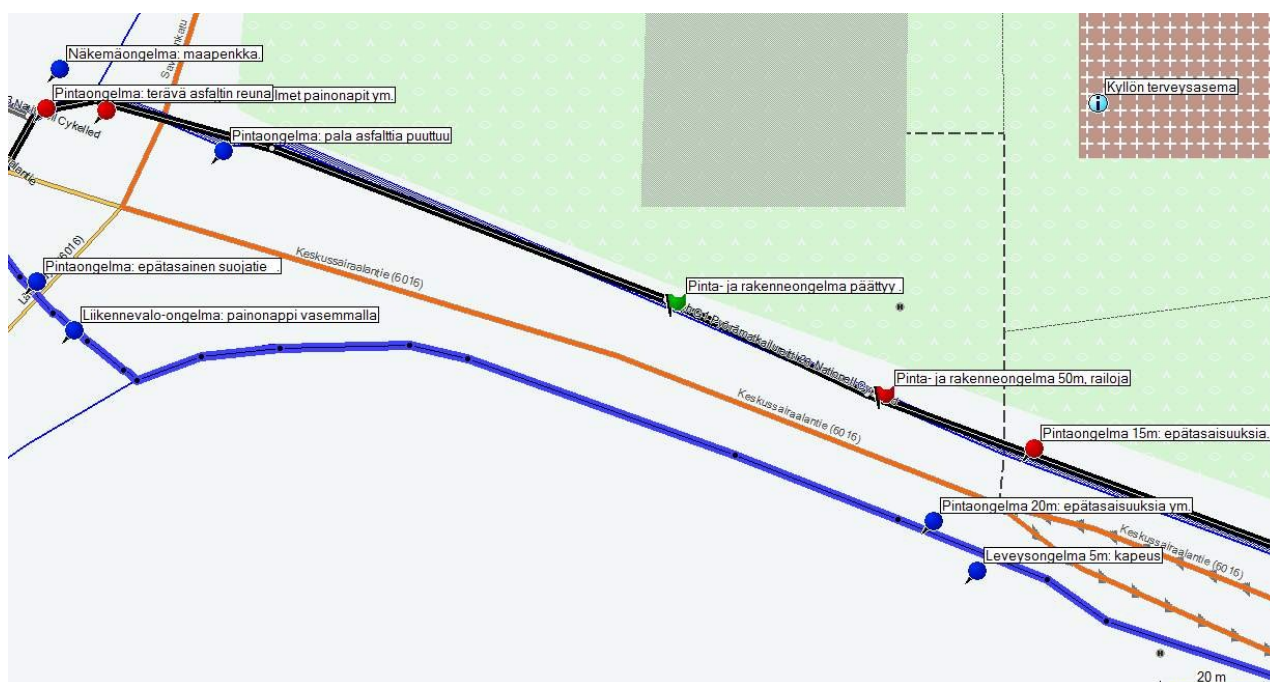
Reittikartta 10. Laatuikäytävän pääreitit viidennen osuuden ja Keskussairaalan tien täydentävän reitin alku Rautpohjankadun risteyksestä eteenpäin.



Reittikartta 11. Pääreitit viidettä osuutta ja Keskussairaalan tien täydentävää reittiä Valajankadun molemmilla puolilla.



Reittikartta 12. Pääreitit viidettä osuutta ja Keskussairaalan tien täydentävää reittiä Valajankadulta eteenpäin.



2.6 LÄNSIVÄYLÄ VÄLILLÄ KESKUSSAIRAALANTIE–JUSSINPARTA

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Länsiväylän luoteispuoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 0,6 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki. Valtatie 23:n liittymärampin osalta ELY-keskus.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Savelankadun, Keskussairaalantien ja Länsiväylän vilkkaasta risteyksestä. Keskussairaalantie ylitetään painonappiliikennevalollista suojatietä pitkin. Täydentävä reitti Rautpohjankadun risteyksestä liittyy pääreittiin vasemmalta heti Keskussairaalantien ylityksen jälkeen. Kevytväylällä on samassa kohdin myös kaksi vaihtoehtoista reittiä suurjännitemaston ohitse. Ensimmäiset 300–400 metriä osuudesta on melko jyrkkää alamäkeä. Notkelman pohjalta kevytväylä alkaa nousta kohti Keltinmäkeä. Osuudella on Pajatien ja Lehmäportintien risteykset sekä yksi teollisuusalueen tonttiliittymä. Osuudelta on suojatieliittymä Kukkumäentien kevytväylälle ja Pajatien edustan jalkakäytävälle. Junarata ja 23-tie ylitetään siltoja pitkin. Osuus päättyy Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran kevyen liikenteen väylien risteykseen.

Osuuden alun risteyksessä viitoitusta ja opastusta pitäisi kehittää. Risteys on laaja, ja Myllyjärven, Isolahden, Keltinmäen, Mäyrämäen sekä Mustalammen suuntiin pitää kääntyä jyrkästi 90 astetta vasemmalle, joten opasteiden pitäisi olla nykyistä selkeämmät ja isommat. Myös Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran risteys on yksi reitin epäjatkuvuuskohdista (ks. tarkemmin sivu 74), joten senkin opastusta voisi kehittää risteyksen muun uudistamisen ohessa.

Osuuden alussa suurjännitemasto aiheuttaa näkemä- ja mutkaongelmaa, koska kevytväylä kiertää molemmin puolin maston levytetyn alaosan ympäri. Suurin osa liikkujista kiertää maston Länsiväylän ajoradan puoleista kevytväylää, ja käytännössä moni myös oikaisee maston ympärillä olevan nurmikon kautta.

Päällyste on tälläkin osuudelta vanhaa, kulunutta ja paikkailtua. Siellä täällä on halkeamia, pieniä railoja, epätasaisuuksia ja aura-auton jälkiä. Keltinmäentien suunnasta Keskussairaalantie ylitettäessä suojatiellä on terävä, pyöräilyä selvästi haittaava reunus. Alun teollisuusalueeliittymä on asfaltoitu liian kapeasti, joten autot ajavat säännöllisesti asfaltin ulkopuolella siirtäen hiekkaa ja soraa laatuikäytäväreille. Rautatiesillan saumakohdissa on töyssyt. Lähellä Lehmäportintietä väylän keskeltä puuttuu pala asfalttia.



Reittikuva 37. Keskussairaalantien ylityksessä suojatien laidassa on terävä reunus.



Reittikuva 38. Osuuden alussa suurjännitemasto aiheuttaa näkemä- ja linjausongelmaa.



Reittikuva 39. Teollisuusalueen liittymän kulmauksesta puuttuu asfalttia. Ympäristö ei muutenkaan ole kaikkein viehättävin.

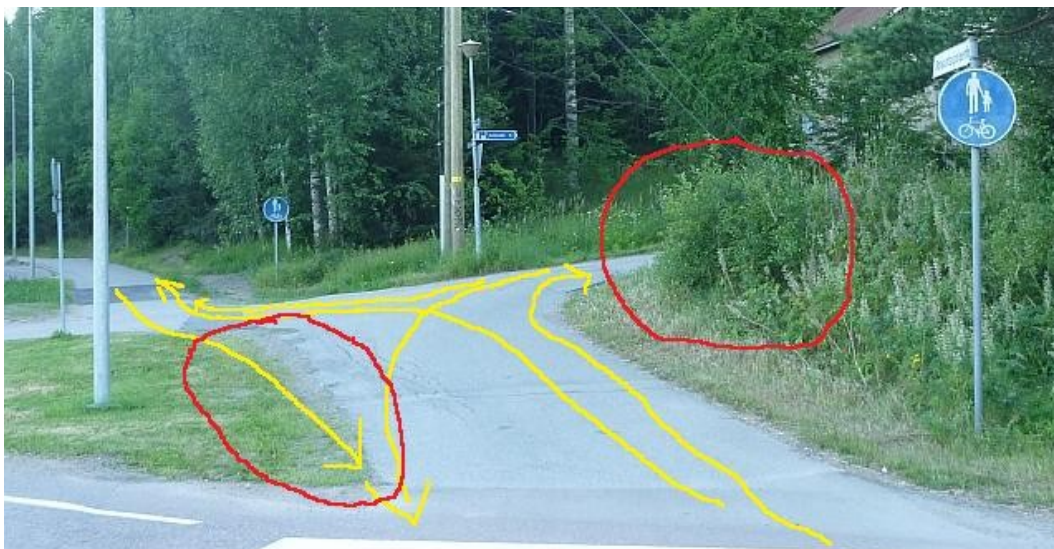
Kukkumäentien erotellulle kevytväylälle johdettava suojatie on selkeä, mutta risteyksessä on turhan korkeat betoniset reunatuet. Pajatien risteyksen korotetulla suojatiellä betoniset reunatuet on myös asennettu väärin liian korkealle, haittaamaan pyöräilyä.

Lehmäportintien risteys on selkeä ja tasainen. 18-tien suunnasta autoilevat ja erityisesti Jussinparran suunnasta vauhdikkaasti pyöräilevät eivät kuitenkaan näy toisilleen erityisen hyvin – Lehmäportintien ja Jussinparran välillä on runsaasti näkyvyyttä peittävää pusikkoa.



Reittikuva 40. Näkymä valtatie 23:n liittymärampilta laatukäytävälle. Autoilijoilla on oikeaoppisesti kolmio ja varoitusmerkki pyöräilijöistä. Näkemä oikealle Ronsuntaipaleentien suuntaan ei ole riittävä.

Seuraava ja osuuden päättävä Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien kevytväylien risteys on ongelmallinen ja vaarallinen – ja samalla erittäin haasteellinen korjata ratkaisevasti paremmaksi. Yksi Jyväskylän kevytväylien jyrkimmistä osuuksista eli Jussinparran kevytväylä laskee Länsiväylän ja Ronsuntaipaleentien kevytväylien yhtymäkohtaan useampi kymmenen metriä 200 metrin matkalla. Jussinparralta siis pyöräillään risteykseen pääsääntöisesti erittäin lujaa, eikä monien pyörien jarruilla edes pystyttäisi kunnolla pysäyttämään alamäen antamaa vauhtia. Vastaavasti risteys ei rakenteensakaan puolesta sovellu käsittelemään vauhdikasta pyöräliikennettä. Risteys on kulmikas ja huonosti muotoiltu: asfaltoitu alue on liian pieni, risteyksessä ei ole minkäänlaisia mielekkäitä kallistuksia, ja Jussinparralta sekä Länsiväylän että Ronsuntaipaleentien suuntaan ajettaessa joutuu tekemään jyrkät käännökset. Ronsuntaipaleentielle käännytessä sisäkaarteessa on vielä valaisintolppa ja pylvä. Risteyksessä ei myöskään ole kaistamerkintöjä liikennettä selkiyttämässä. Kaiken kukkuraksi Jussinparran varressa sijaitsevalle omakotitalolle autoillaan risteyksen kautta.



Reittikuva 41. Yleiskuva Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien risteyksestä. Ajolinjat on merkitty keltaisella, näkemäongelma ja asfaltin puuttuminen punaisella. Risteys on ongelmallinen erityisesti Jussinparran suunnasta tultaessa.

Rakenteellisesti ja olosuhteellisesti vaikean risteysalueen ongelmia on lisännyt hoidon laiminlyöminen. Asfaltti on epätasaista, railoista ja paikkailtua. Jussinparran kevytväylän reunoja ei ole siistitty, joten valumavesien mukana risteykseen valuu hiekkaa ja soraa, ja epätasaisen asfaltin vuoksi näitä aineksia, kuten myös keväisiä hiekoitushiekkoja, on vaikea kerätä talteen. Risteyksen haastavuutta lisäävät vielä pusikot, jotka peittävät näkemiä sekä Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien että erityisesti Jussinparran sekä Länsiväylän ja Lehmäportintien välillä.

Kun ajatellaan käytännön liikkumista risteyksessä, niin Ronsuntaipaleentietä tultaessa suurin osa kävelee ja pyöräilee risteuksen kapeuden vuoksi viereisellä nurmikolla – jolla ei tosin ole juurikaan nurmikkoa jäljellä. Myös Jussinparran suunnasta laskevia pyöräilijöitä joutuu varomaan. Jussinparran suunnasta pyöräiltäessä risteys on kaikkein hankalin ja vaarallisin. Risteykseen ajaessaan joutuu pelkäämään kaatumista epätasaisen asfaltin ja irtosoran vuoksi, törmäämistä muiden kulkijoiden kanssa ja sitä, että ajautuu risteuksen yli ajoradalle tai päin ajorataa reunustavia valaisinpylväitä. Lehmäportintien risteyskin on vain muutaman kymmenen metrin päässä, joten Keltinmäen suunnasta pyöräiltäessä vauhtia on senkin kohdalla helposti liikaa. Vain Länsiväylän suunnasta tultaessa risteys on melko ongelmaton jyrkän ylämäen ja alhaisten vauhtien ansiosta.

Myös vuosien 2003–2004 laatukäytävähankkeessa Jussinparran risteuksen vaarallisuus tiedostettiin. Tällöin Jussinparran kevytväylälle suunniteltiin vaihtoehtoista linjausta, mutta ajatus hylättiin maaston hankaluuden vuoksi.



Reittikuva 42. Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien risteys rospuuttoaikaan: risteyksessä on hiekkaa ja lehtiä. Vasemmasta reunasta puuttuu asfalttia. Keskeisimmät pyöräilylinjat on merkitty keltaisella.

Osuutta ei ympäröivien teollisuusalueiden vuoksi voi pitää erityisen viehättävänä, joten osuudelle kannattaisi suunnitella esimerkiksi istutuksia ajoradan ja kevytväylän väliselle leveähkölle nurmikaistalle. Sinällään lähes koko osuudella reunustavat puut ja pensaat rehottavat myös kevytväylän puolella.

Kevytväylällä on koko osuudella oma valaistus. Huhtikuun myöhäisillaisella pimeäkartoitusretkellä näistä lampuista vain yksi oli toiminnassa, joten kaikki valaistus tuli viereisten ajoradan ja teollisuustonttien puolelta.



Reittikuva 43. Puut ja pensaat muodostavat näkemä- ja esteongelmaa lähes koko osuudella. Asfaltti on railoista.

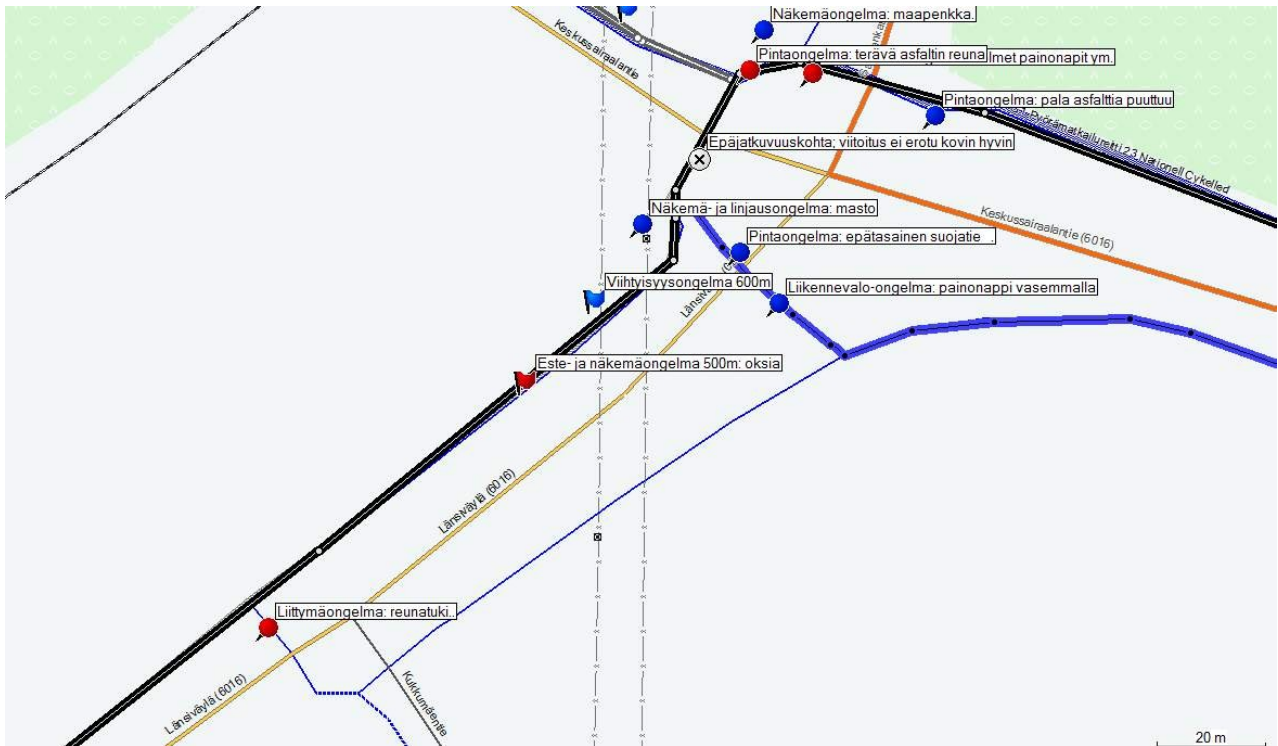


Reittikuva 44. Pyöräilijän ja kävelijän näkökulma Jussinparralta kohti Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien risteystä. Pyöräilijällä on tässä jarruttaenkin vauhtia helposti yli 30 km/h. Tärkein kääntymissuunta on merkitty keltaisella.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keskus-sairaalan-tien ylitys.	Painonapilliset liikennevalot.	Muutetaan valot seuraavan remontin yhteydessä automaattisiksi.	Kaupunki, investoinnit.
Keskus-sairaalan-tien ylitys.	Terävä reunus suoja tiellä.	Reunus on tasoitettava.	Kaupunki, ylläpito.
Keskus-sairaalan-tien risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Lisätään opastusta. Voidaan myös merkitä laatuikäväreitti katuun laatoituksella tms.	Kaupunki, investoinnit.
Keskus-sairaalan-tien risteyksen jälkeen.	Näkemä- ja linjausongelma suurjännitemaston vuoksi.	Maalataan pyöräilijöille kaistat kohdan selkeäksi ohittamiseksi.	Kaupunki, ylläpito.
Osuuden alkupuolelta noin 500 m.	Kasvillisuus tunkee esteeksi kevytväylän puolelle.	Raivataan kasvusto kevytväylän yläpuolelta välittömästi.	Kaupunki, ylläpito.
Kukkumäen-tien liittymä.	Terävätkö betoninen reunatuki.	Reunatuki on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Teollisuus-alueen liittymä.	Asfalttia liian kapealla, autot siirtävät hiekkaa ja soraa kevytväylälle.	Liittymä on asfaltoitava laajemmalla alueella.	Kaupunki, ylläpito.
Pajatien risteys.	Terävätkö betoniset reunatuet korotetulla suoja tiellä.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Lehmä-portintien risteystä ennen.	Asfalttia puuttuu keskeltä kevytväylää noin neliön palanen.	Kohta on paikattava välittömästi.	Kaupunki, ylläpito.
Lehmä-portintien ja Jussin-parran risteykset.	Näkemäongelma Lehmäportintien ja Jussin-parran välillä.	Raivataan teiden välinen pusikko välittömästi. Ks. myös taulukon kaksi seuraavaa kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Jussin-parran risteys.	Asfaltti on railoista, epätasaista ja paikkailtua, asfalttia myös puuttuu. Risteykseen valuu hiekkaa ja soraa.	Pikaisena ensiapuna risteys voidaan asfaltoida kokonaan uudelleen ja Jussinparran kevytväylän reunat voidaan siistiä. Ks. myös taulukon seuraava kohta.	Kaupunki, ylläpito.

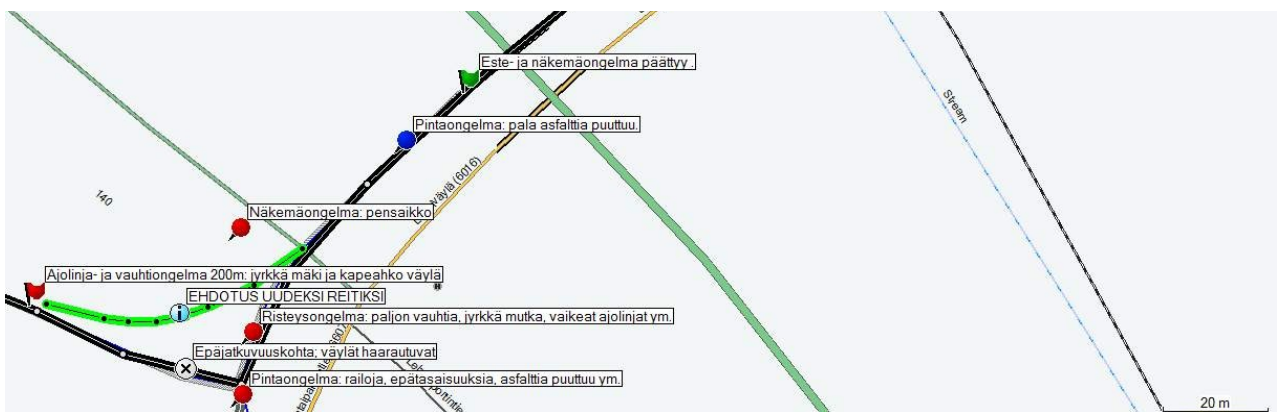
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Jussin-parran risteys.	Risteykseen tullaan Jyssinparran kevytväylän alamäkeä erittäin kovaa vauhtia. Risteys on tarkoitukseensa soveltumaton eli kulmikas ja huonosti muotoiltu: asfaltoitu alue on liian ahdas, risteyksessä ei ole tarpeellisia kallistuksia ja Jussinparralta sekä Länsiväylän että Ronsuntaipaleentien suuntaan ajettaessa joutuu tekemään erittäin jyrkät käännökset. Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien sisäkaarteessa valaisintolppa ja puhelinpylväs.	Turvallisin ja pyöräilyn kannalta paras ratkaisu olisi rakentaa kevytsilta Jussinparralta risteys ja Lehmäportintien yli Länsiväylälle. Ratkaisu lienee liian kallis, joten risteys voitaisiin linjata uudelleen myös siten, että Jussinparran mutkasta ennen risteystä puhkaistaisiin hieman kallistettu reitti suoraan Lehmäportintien risteykseen. Entinen liittymä voisi jäädä palvemaan liikennettä Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien välillä. Uusi linjaus parantaisi näkyvyyttä valtatie 23:n liittämärampin ja Jussinparran välillä, loiventaisi Jussinpartaa alas pyöräilevien jyrkkää käännoästä ja selkeyttäisi järjestelyjä muutenkin, kun jo reitinvalinnasta näkisi, mihin kukin on menossa. Tässä ratkaisussa Jussinparran varrelle pitäisi tietysti sijoittaa varoituskyltit, jotta pyöräilijät ymmärtäisivät varoa liittämärampin ylitystä. Osaltaan liittämärampin risteys turvallisuuäta lisäää se, että ylittävä suojatie toteutettaisiin korotettuna – näin autoilijat osaisivat paremmin varoa pyöräilijöitä.	Kaupunki, investoinnit, ja Keski-Suomen ELY-keskus.
Jussin-parran risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Parannetaan opastusta. Voidaan myös merkitä laätukäytäväreitti katuun laatoituksella tms. Ks. lisäksi taulukon edelliset kohdat.	Kaupunki, investoinnit.
Koko osuus, noin 600 m.	Asfaltti kulunutta, karheaa, paikkailtua ja railoista.	Asfaltoidaan koko osuus uudelleen seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus, noin 600 m.	Väylän ympäristö ei erityisen miellyttävä.	Toteutetaan istutuksia laätukäytäväreitien ja ajoradan väliin.	Kaupunki, ylläpito.



Reittikartta 14. Kuudennen osuuden alku Keskussairaalantieltä Kukkumäentielle.



Reittikartta 15. Laatuikäytävän kuudetta osuutta Kukkumäentieltä Keuruuntielle.



Reittikartta 16. Laatuikäytävän kuudes osuus päättyy Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran risteukseen.

2.7 JUSSINPARTA VÄLILLÄ LÄNSIVÄYLÄ–KELTINMÄENTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Jussinparran kevytväylää.

Pituus: Noin 0,7 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran risteyksestä. Jussinparta on kokonaisuudessaan yhdistettyä kevytväylää, eikä autoliikenne Jussinparralla ole sallittua, joskin Haperontien kärjen kohdalla kevytväylä menee vähän matkaa autokadun vieressä. Haperontien kärjestä Jussinparran ylittää liittymä kerrostalokiinteistölle, vierestä haarautuu myös kevytväylä Helokantielle. Vähän myöhemmin Jussinparran ylittää liittymä toiselle kerrostalokiinteistölle. Osuus päättyy Keltinmäentien alkukulutunnelin luokse. Tunnelin kautta on mahdollista alittaa Keltinmäentie.

Lähes Haperontielle asti osuudella on todella jyrkkää, noin 10–15-prosentista ylämäkeä – eli sellaista, mitä useimmat eivät ainakaan talvella pyöräile kokonaan. Toiseen suuntaan taas lasketellaan todella vauhdikkaasti, kuten edellisessä luvussa todettiin. Ennen Haperontien kärkeä on lyhyt jyrkähkö lasku. Haperontien kärjen kohdalta osuus on loppuunsa asti melko tasainen.

Osuuden alussa asfaltti on karkeaa, mutta muuten kohtuullisen hyväkuntoista. Ennen Haperontietä lyhyessä alamäessä asfaltti on pahasti rapautunutta. Tämän jälkeen on noin 200 metrin pätkä uutta ja tasaista asfalttia. Loppuosa on taas vanhaa ja myös monin paikoin pahasti epätasaista ja railoontunutta asfalttia, asfalttia myös puuttuu paikoin. Vajaat 200 metriä ennen Keltinmäentietä on muutamia todella pahoja monttuja ja kevytväylän pohjarakennekin vaikuttaa nopeasti tarvitsevan kunnostusta.

Jussinparran mäki Länsiväylältä on varsin pimeä ja synkkä tiheän kuusimetsän vuoksi. Lumi ja jää viipyy kevytväylällä rinteiden suojissa ympäröiviä kevytväyliä kauemmin. Kevytväylälle myös valuu reunoiltaan hiekkaa ja soraa. Haperontien kärjen kohdalla hiekkaa valuu laatukäytäväreitille kevytväylän oikaisulta.



Reittikuva 45. Jussinparran jyrkkää nousua. Asfaltti on erittäin karkeaa, ilmeisesti pidon lisäämiseksi? Puut varjostavat kevytväylää.



Reittikuva 46. Jussinparran huonokuntoisimmalla osuudella asfaltissa on todella pahoja monttuja ja muita epätasaisuuksia. Tämä pätkä tarvitsee kiireellistä kunnostusta.

Juuri ennen Haperontietä Jussinparralla on tarpeeton, liikkujien rasitusta lisäävä mäennyppylä.

Osuuden alun jyrkässä mäessä valaistus on juuri ja juuri riittävää. Metsikön pieni raivaaminen ympäriltä auttaisi osaltaan myös valaistuksen toimivuutta. Osuuden loppupuolella ennen Keltinmäentietä valaistus oli kartoitusretkellä täydellisen riittämätöntä, koska suurin osa lampuista oli palanut – kyseiselle pätkälle ei edes tule valaistusta mistään muualta, joten kevytväylän oman valaistuksen on oltava kunnossa.

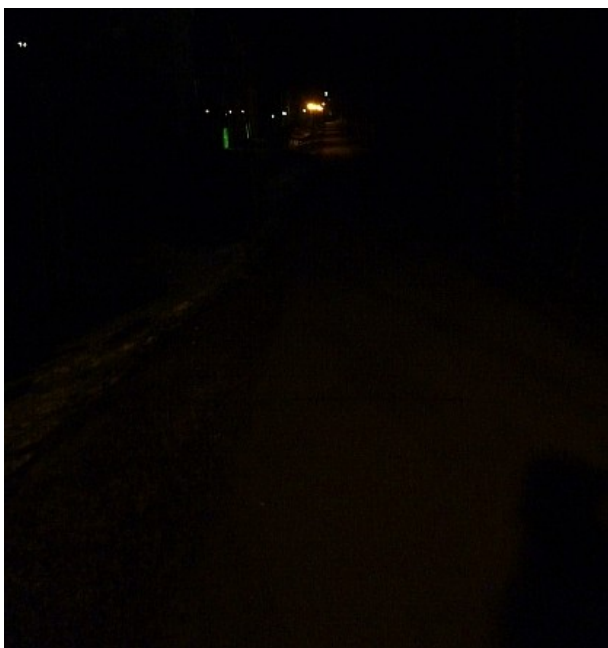
Koko osuudella on kohtuullinen viitoitus, mutta Haperontien kärjen kohdalle tarvittaisiin vähintään yksi opasteviitta lisää – Haperontien kärki on yksi reitin epäjatkuvuuskohdista (ks. tarkemmin sivu 74).



Reittikuva 47. Jussinparran päällä kuvan oikean laidan kolmion luo tarvittaisiin yksi opasteviitta lisää. Keltainen ympyrä osoittaa nykyisellään ainoan viitan sijainnin.



Reittikuva 48. Osuus päättyy Keltinmäentien alittavan tunnelin luo. Tunnelin edustalla asfaltti on epätasaista.



Reittikuva 49. Huhtikuun pimeäkartoitusretkellä Jussinparralla oli pilkkopimeää, kun jostain syystä valaisimet olivat kokonaan pois käytöstä.



Reittikuva 50. Jussinparran epätasaisuuksia.

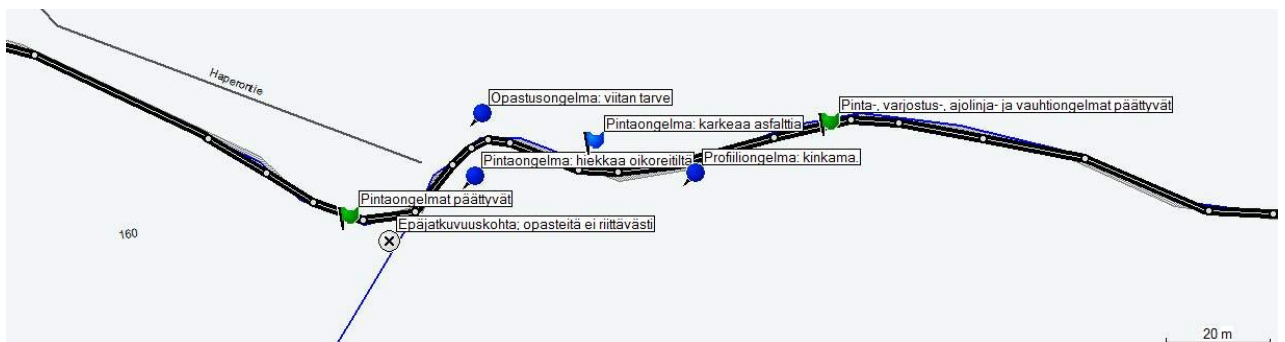
Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Alusta Jussin-parran korkeimmalle kohdalle, reilut 200 m.	Kovat vauhdit ja koko kevytväylän levyiset ajolinjat Keltinmäen suunnasta laskettaessa.	Kaistoitetaan kevytväylä maalaamalla keskiviiva ja kaistasymbolit. Ks. myös edellisen luvun taulukon kolmanneksi viimeinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Alusta Jussin-parran korkeimmalle kohdalle, reilut 200 m.	Hiekkaa ja soraa valuu kevytväylälle valumavesien mukana. Tämä on jyrkässä mäessä erityinen turvallisuusriski.	Siistitään kevytväylän reunat. Myös mäen asfaltoiminen uudelleen auttaisi tilannetta.	Kaupunki, ylläpito.
Alusta Jussin-parran korkeimmalle kohdalle, reilut 200 m.	Tiheä synkkä kuusikko kevytväylän molemmiin puolin, varjostaa ja kylmentää kevytväylää. Vähentää myös valaistuksen tehoa.	Avarretaan metsiköitä väylän ympärillä.	Kaupunki, ylläpito ja metsäosasto.
Jussin-parran korkein kohta.	Kevytväylällä tarpeeton mäennyppylä.	Madalletaan mäkeä pari metriä seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, investoinnit.
Jussin-parran korkeimmalta kohdalta Haperotien kärjen luo, noin 50 m.	Karkeaa asfalttia.	Pätkä on asfaltoitava uudelleen seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito.
Haperotien kärki.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää. Ei opasteviittaa, kulkija meinaa eksyä suoraan Haperotielle.	Lisätään opasteviitta. Voidaan myös merkitä laatuikäytäväreitti katuun laatoituksella tms.	Kaupunki, investoinnit.
Haperotien kärki.	Oikoreitiltä valuu hiekkaa.	Siistitään kevytväylän reunat.	Kaupunki, ylläpito.
Haperotien sivustalta osuuden loppuun, noin 200 m.	Huhtikuussa 2010 suurin osa valaisimista ei toiminut. Valoa ei tule muista valaisimista.	Varmistetaan valaistuksen toimivuus.	Kaupunki, ylläpito.
Haperotien sivustalta osuuden loppuun, noin 300 m.	Vanhaa kulunutta ja karkeaa asfalttia.	Asfaltti kannattaa uusia koko matkalta. Ks. myös taulukon seuraava kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Haperotien sivustalla, vähintään noin 100 m.	Vaarallisen epätasaista ja monttuista, asfalttia puuttuu paikoin. Routa lisää epätasaisuuksia ja pidentää ongelma- aluetta.	Perustukset ja asfaltointi on pikaisesti uusittava. Kannattaa samalla harkita rakenteen uusimista myös edellisessä kohdassa mainitulta, routimisherkältä matkalta – näin vähennetään ongelmia jatkossa.	Kaupunki, ylläpito.

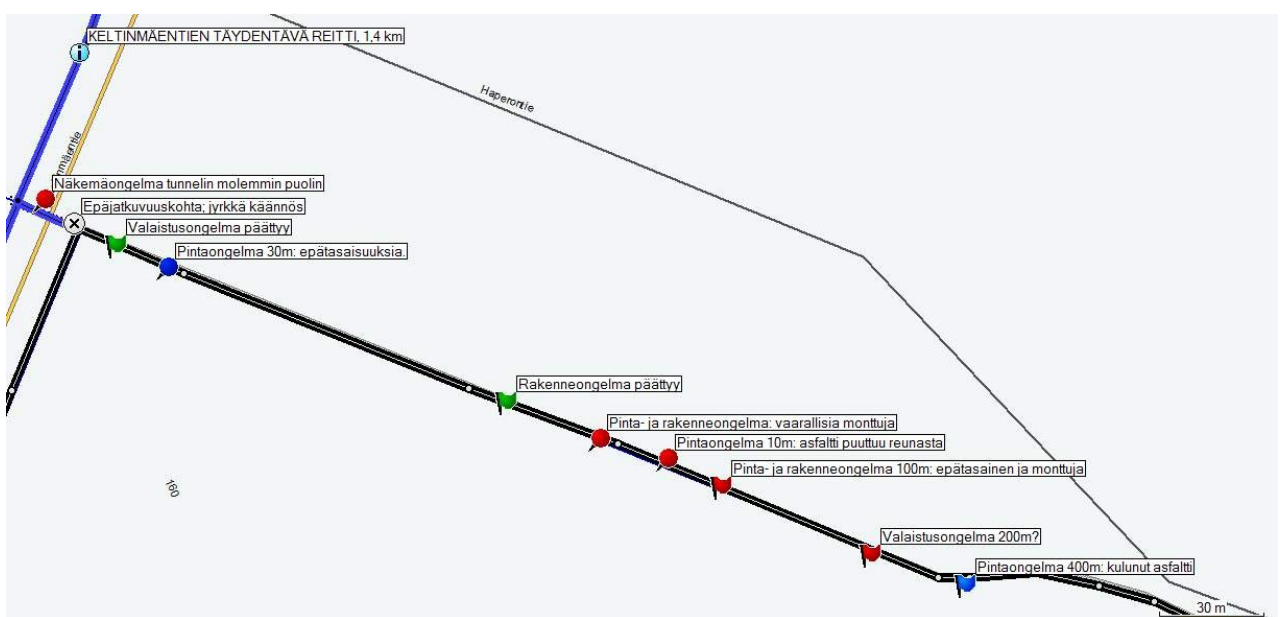
Haperotien sivusta.	Joitain todella vaarallisia monttuja ja raitioja.	Tasoitettava pikimmiten. Ks. myös kaksi taulukon edellistä kohtaa.	Kaupunki, ylläpito.
Keltinmäentien tunnelin edusta, noin 30 m.	Epätasaisuuksia, halkeamia ja raitioja asfaltissa.	Asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikartta 17. Laatuikäytävän seitsemännen osuuden alku Länsiväylän ja Ronsuntaipaleentien risteyksestä eteenpäin.



Reittikartta 18. Seitsemättä osuutta Haperontien kärjen molemmin puolin.



Reittikartta 19. Seitsemännen osuuden loppu Haperotien kärjen luota Keltinmäentielle.

2.8 KELTIMMÄENTIE VÄLILLÄ JUSSINPARTA–KOTASENPOLKU

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Keltinmäentien itäpuolista kevytväylää. Täydentävä reitti Keltinmäentien länsipuoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 0,15 km. Täydentävä reitti lisäksi noin 0,15 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Jussinparran kevytväylältä Keltinmäentien alittavan ankean tunnelin edestä. Keltinmäentien ajoradan tasolle nousta luiskaa pitkin. Pian luiskan jälkeen käännetään oikealle ja ylitetään Keltinmäentie suojatietä pitkin. Keltinmäentietä jatketaan vähän matkaa vasemmalle Kotasenspolun risteykseen. Koko matkalla on kevytväylä.

Jussinparran alikulun luona osuuden alussa on paha näkemäongelma. Alikulku on aivan risteuksen vieressä ja tunnelin suuaukkoa peittää tiheäkö pensaikko. Tunneli on näitä, joiden luona uskaltaa liikkua vain periaatteella "no, toivotaan ettei sieltä kukaan tule".

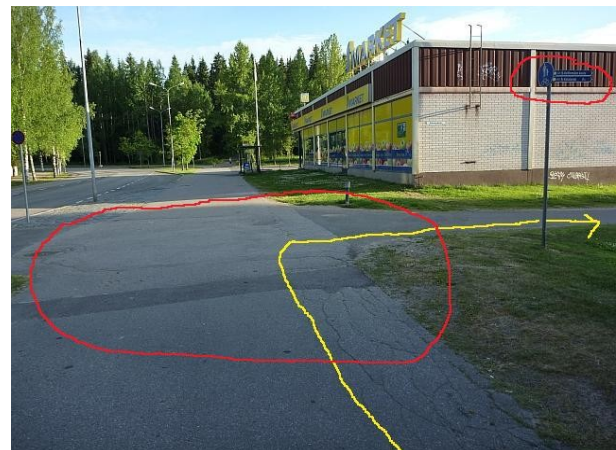
Asfaltti on osuudella paremmassa kunnossa kuin edellisen osuuden lopussa, mutta erityisen sileää asfaltti ei kuitenkaan ole. Routa tuottaa osuuden alkuun noin 70 metrin matkalle epätasaisuuksia ja töyssyjä. Keltinmäentien ja Kotasenspolun risteysalue on epätasainen ja uudelleen-asfaltoinnin tarpeessa.

Keltinmäentien ylitys on selkeä, suora ja reunakiveyksetön, mutta liitoskohdissa on kuitenkin jonkun verran töyssyjä. Autotiellä on matalat hidastetyyny. Vuosien 2003–2004 laatukäytävähankkeessa esitettiin risteuksen toteuttamista korotettuna, näin autoilijat osaisivat paremmin varoa pyöräilijöitä ja laatukäytävä, jalankulun ja pyöräilyn pääreitti, olisi ylipäättään helpommin havaittavissa.

Jussinparralta joudutaan kääntymään Keltinmäentielle jyrkästi 90 astetta, joten kyseessä on yksi reitin epäjatkuvuuskohdista (ks. tarkemmin sivu 74). Myös Keltinmäentien ja Kotasenspolun risteysalue on epäjatkuvuusaluetta: lyhyellä matkalla pitää kääntyä kolmesti 90 astetta.



Reittikuva 51. Ajolinja Keltinmäen tien ylitse Kotasenspolun alkuun.



Reittikuva 52. Keltinmäentien ja Kotasenspolun risteysalue. Asfaltti kaipaisi kunnostamista ja opasviitta ei erotu kunnolla liikennemerkkin takaa.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keltinmäen-tien alittavan tunnelin itäpuoli.	Paha näkemäongelma kasvillisuuden vuoksi ja siksi, koska risteys on sijoitettu aivan tunnelin suuaukon viereen.	Raivataan kasvillisuus tunnelin suuaukon ympäriltä. Kannattaa harkita myös peilin sijoittamista tunnelin luo. Näkemäongelman täydellinen korjaaminen on hankalaa: tunneli pitäisi rakentaa uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Keltinmäen-tien alittavan tunnelin itäpuoli.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää. Käännyttävä Jussinparralta 90 astetta Keltinmäentielle.	Lisätään opastusta. Voidaan myös merkitä laatukäytäväreitti katuun laatoituksella tms.	Kaupunki, investoinnit.
Keltinmäen-tien sivusta, noin 70 m.	Töyssyjä erityisesti routa-aikaan.	Rakenne ja asfaltointi uusittava seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, investoinnit.
Keltinmäen-tien risteys.	Epätasaisuuksia kevytvyölän ja ajoradan yhtymäkohdassa.	Epätasaisuudet on tasoitettava seuraavan remontin yhteydessä. Ks. myös seuraava taulukon kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Keltinmäen-tien risteys.	Autojen vauhdit suojatien kohdalla ja laatukäytävän puutteellinen osoittaminen autoilijoille.	Suojatie kannattaa toteuttaa korotettuna ja värillisenä. Samassa yhteydessä risteuksen pienet töyssyt voidaan tasoittaa.	Kaupunki, investoinnit.
Keltinmäen-tien ja Kotasen-polun risteysalue.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Lisätään opastusta. Voidaan myös merkitä laatukäytäväreitti katuun laatoituksella tms. Ks. myös taulukon edellinen kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Kotasen-polun risteys.	Epätasaisuuksia asfaltissa.	Risteysalue on asfaltoitava uudelleen seuraavan remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito.

Täydentävän reitin kuvaus ja nykytila

Edellä esitellyn reittilinjauksen lisäksi on mahdollista myös alittaa Keltinmäentie Jussinparran ankean tunnelin kautta ja kääntyä heti tunnelin jälkeen vasemmalle Keltinmäentien varteen nousevalle luiskalle. Ennen reittien yhtymistä ylitetään Sienitien esimerkillisen suora, tasainen ja selkeä risteys kevytväylän suojatietä pitkin – suojatiemerkinnot risteyksestä tosin puuttuvat.

Reittivaihtoehdon etuna on se, että näin vältetään Keltinmäentien ylittäminen suojatietä pitkin. Reittivaihtoehdo ei kuitenkaan ainakaan toistaiseksi ole ensisijainen, koska Keltinmäentien alittavassa tunnelissa on paha näkemäongelma. Keltinmäentien varteen Jussinparran tunnelilta nouseva kevytväyläluiska on myös todella huonossa kunnossa.



Reittikuva 53. Keltinmäentien alittavaa tunnelia ei voi parhaalla tahdollakaan pitää erityisen viehättävänä.



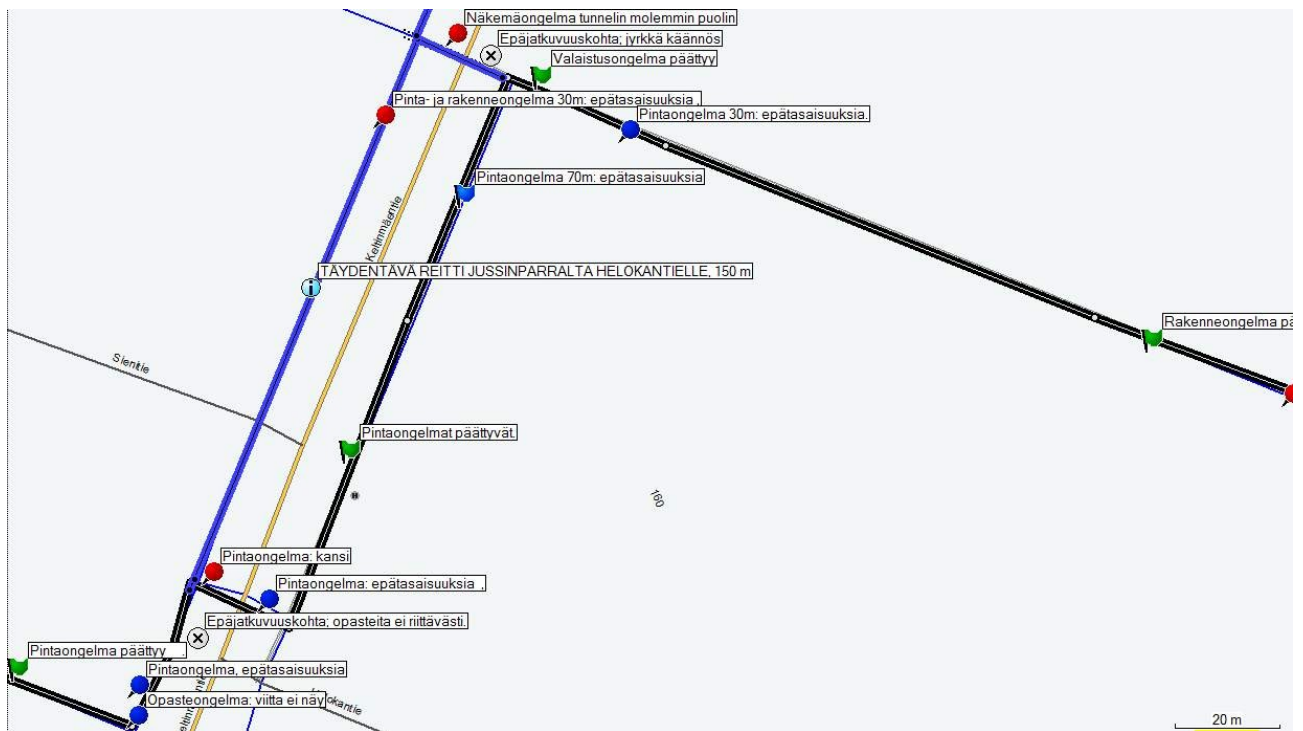
Reittikuva 54. Tunnelin luona on näkemäongelma myös syksystä kevääseen. Kesällä kasvusto pahentaa ongelmaa. Ajolinjat Kotasenpolun suuntaan on merkitty keltaisella.



Reittikuva 55. Keltinmäentielle nousevan luiskan asfaltti on todella huonossa kunnossa.

Täydentävän reitin ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keltinmäen-tien alittava tunneli.	Tunneli on harvinaisen ankea, harmaa ja pimeä.	Maalataan tunneli ja lisätään sen valaistusta.	Kaupunki, investoinnit.
Keltinmäen-tien alittavan tunnelin länsipuoli.	Paha näkemäongelma kasvillisuuden vuoksi ja siksi, koska risteys on sijoitettu aivan tunnelin suuaukon viereen.	Raivataan kasvillisuus tunnelin suuaukon ympäriltä. Kannattaa myös harkita peilin sijoittamista tunnelin luo. Näkemäongelman täydellinen korjaaminen on erittäin haastavaa	Kaupunki, ylläpito.
Jussin-parran ja Keltinmäen-tien välinen luiska, noin 30 m.	Todella huonokuntoista epätasaista asfalttia.	Rakenne ja asfaltti on uusittava koko matkalta.	Kaupunki, investoinnit.
Sienitien risteys.	Suojatiemerkinnot puuttuvat.	Maalataan merkinnot.	Kaupunki, ylläpito.



Reittikuva 20. Pääreitien kahdeksas osuus sekä Jussinparran ja Helokantien välinen täydentävä reitti.

2.9 KOTASENPOLKU VÄLILLÄ KELTINMÄENTIE–VALMUSKANTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Kotasenpolun kevytväylää.

Pituus: Noin 0,8 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Keltinmäentien risteyksestä ja jatkuu noin 800 metriä viivasuorana Valmuskantien kärkeen asti. Keltinmäen koulu on vasemmalla satakunta metriä osuuden alkamisen jälkeen – koululle on todella leveä liittymä. Ulkoilureitti ylittää Kotasenpolun Kotalammen jälkeen. Kotasenpolun ja Kotalammen välissä on myös hiekkapintainen kävelyväylä. Vahverontie ylitetään suojatietä pitkin. Osuuden alku on loivaa alamäkeä ja loppu loivaa nousua. Aivan lopussa Vahverontien ja Valmuskantien välillä on jyrkkä nousu.

Asfaltti on lähes koko osuudella uudehkoa ja hyvässä kunnossa. Loppuosuudella on muutamia paikkauksia, kaivonkansia ja myös yksi pätkä vanhempaa karkeampaa asfalttia.

Keltinmäen koulua vastapäätä on alkavaa näkemä- ja esteongelmaa oksien vuoksi. Vahverontien risteyksessä on molemmilla puolilla vaikea näkemäongelma reunustavien pensaiden ja puiden vuoksi. Keskustan suunnasta ongelma ei ole niin paha ylämäen alhaisten vauhtien vuoksi, mutta toiseen suuntaan ongelma on Kotasenpolulla ansiokkaasti huomioitukin peräti kahdella varoituskolmiolla ja "Varo risteävää liikennettä" -kyltillä – jotka tosin eivät nykyään lainkaan näy puiden takaa.

Vahverontien ylittävällä suojatiellä on aivan liian korkea betoninen reunatuki. Osuuden lopussa Valmuskantien ajoradan liitoskohdassa on myöskin korkea betoninen reunatuki, joka haittaa selvästi keskustan suuntaan ajettaessa. Ennen Valmuskantietä on kolme kaivonkantta, joiden ympärillä asfaltti on todella epätasaista.

Keskustan ja Keltinmäen välisen reitin viitoitus päättyy osuuden alussa. Osuuden alun opasteviitta ei myöskään näy kunnolla, kun se on sijoitettu liikennemerkkitolppaan kevytväylä-taulun taakse.

Kokonaisuutena osuus on ehdottomasti paras Keltinmäen ja Mustalammen väliseltä ehdotetulta laatukäytäväreitiltä: osuus on suora, selkeä, pinnoitteeltaan tasainen ja ympäristöltään miellyttävä.



Reittikuva 56. Osuuden lopussa on kaikkiaan kolme tällaista kaivonkannen ympärystä. Kannet on nykyisellään pakko kiertää.



Reittikuva 57. Kotasenpolun kevytväylä on juuri sellainen kuin laatukäytäväreitti voi lähes parhaimmillaan olla: reitti on suora ja selkeä, asfaltti on sileää, tasaista ja ehjää, ympäristö on miellyttävä, ja väylä on käytännössä myös eroteltu viereisen kävelyreitin ansiosta.



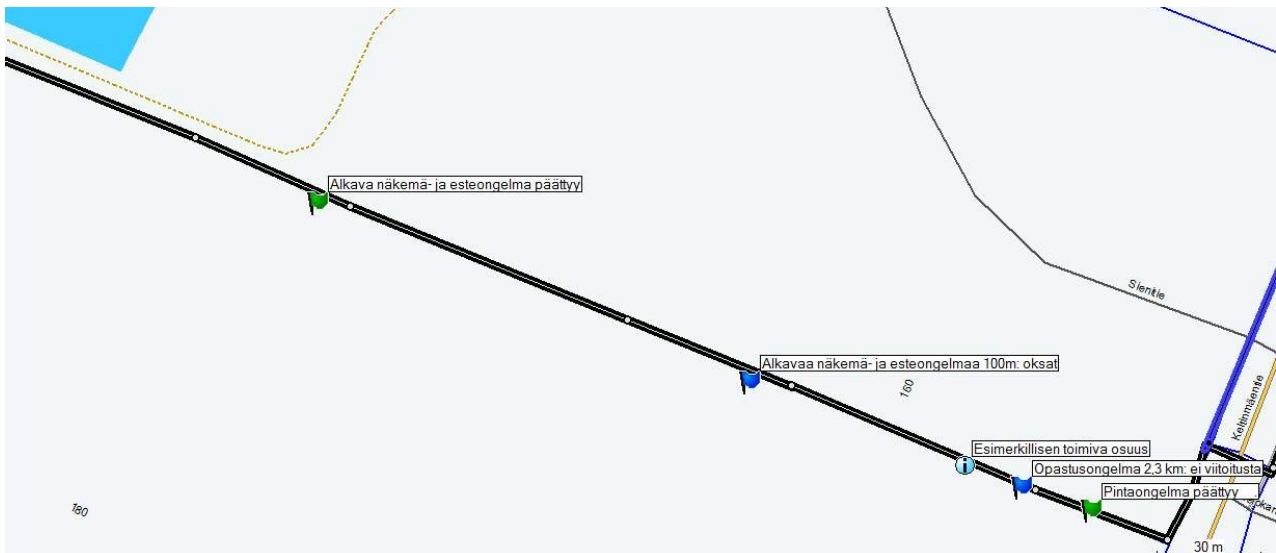
Reittikuva 58. Kotasenpolku jatkuu Vahverontien yli. Risteyksessä on jyrkkä betoninen reunatuki, joka haittaa pyöräilyä. Risteyksestä varoittavat kolmiot näkyvät kesäaikaan vain väärään suuntaan.



Reittikuva 59. Kotasenpolun ja Vahverontien risteys vastakkaisesta suunnasta. Varoituskolmiot eivät näy lainkaan. Reunustava puusto myös pimentää väylää selvästi.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

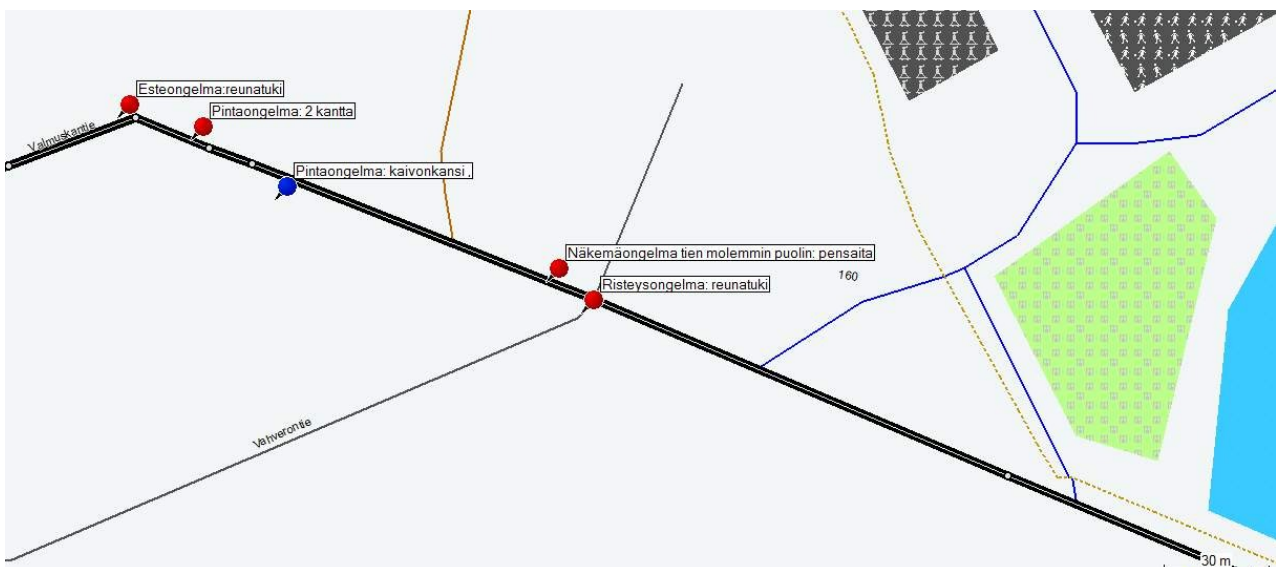
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keltinmäen koulua vastapäätä, noin 100 m.	Alkavaa este- ja näkemäongelmaa puiden ja pensaiden vuoksi.	Raivataan väylän ympäristä.	Kaupunki, ylläpito.
Vahverontien risteys.	Terävähäkö betoninen reunatuki Mustalammen puolella.	Reunatuki on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Vahverontien risteys.	Näkemäongelma kadun molemmilla puolilla.	Raivataan kasvillisuutta mahdollisuuksien mukaan. Varmistetaan vähintään se, että varoituskolmiot ja -liikennemerkkit näkyvät vuoden ympäri.	Kaupunki, ylläpito.
Ennen Valmuskantietä.	Kolme kaivonkantta, joiden ympärillä asfaltti on epätasainen.	Kaivonkansien ympärykset on tasoitettava pikaisesti.	Kaupunki, ylläpito.
Valmuskantien liitoskohta.	Korkea betoninen reunatuki.	Reunatuki on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus alkua lukuun ottamatta.	Viitoitus puuttuu. Alussa opasteviitta ei näy kevytväylä-kytlin takaa.	Viitoitetaan tärkeimmät kohteet ja merkitään myös etäisyydet tärkeimpiin kohteisiin. Lasketaan samassa yhteydessä alun opasteviittaa tolpassa hieman alemmas.	Kaupunki, investoinnit ja ylläpito.



Reittikuva 21. Yhdeksän osuuden alku Keltinmäentieltä Kotalammelle.



Reittikuva 22. Yhdeksän osuuden keskiosa Kotalammelta Vahverontielle.



Reittikuva 23. Yhdeksäs osuus päättyy kohtaan, jossa Kotasenpolun kevytvyäly muuttuu Valmuskantien ajoradaksi.

2.10 VALMUSKANTIE JA VAHVERONTIE VÄLILLÄ KOTASENPOLKU-MÄYRÄMÄENTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Valmuskantien ajoradan reunaa sekä kävelen että pyöräillen, Vahverontien jalkakäytävää kävelen ja pyöräillen ajorataa.

Pituus: Noin 0,3 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

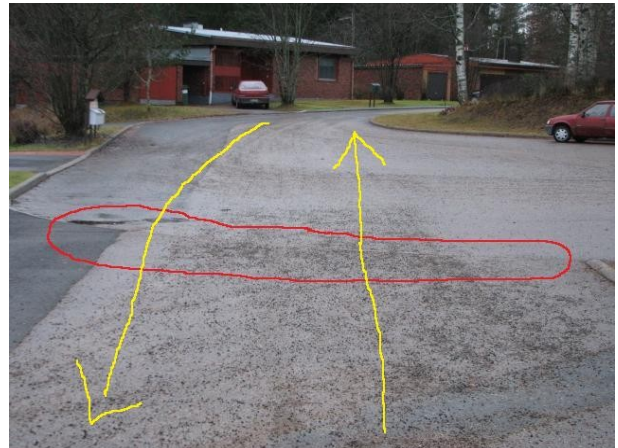
Osuus sijoittuu lähes kokonaisuudessaan rauhallisen omakotitaloaluekadun ajoradalle, pyöräillen oikeaan ja kävelen vasempaan reunaan. Lopussa Vahverontiellä on jalkakäytävää noin 50 metrin pätkä. Reitin haaste on laatukäytävän sijoittaminen omakotitaloalueen kadulle. Reitille onkin merkittynä vaihtoehtoinen linjaus Keltinmäen- ja Mäyrämäenteitä pitkin, mutta vaihtoehtoreitti on selvästi pidempi ja huonokuntoisempi sekä epämiellyttävämpi kuljettava.

Valmuskantiellä asfaltti on koko matkan hyvälaatuista ja tasaista tyyppillisen autotien tavoin. Osuuden päätepisteessä

Mäyrämäentien risteyksessä pinnoite sen sijaan on melko epätasaista.

Vahverontiellä jalankulkijat voivat liikkua jalkakäytävällä. Moni tosin oikaisee Vahverontien ja reunustavan puistometsikön ylitse suoraan Mäyrämäentielle. Pyöräilijöiden on seurattava Vahverontien ajorataa. Välttämättä kääntyminen Vahverontieltä Mäyrämäentien kevytväylälle ei ole kaikille aivan yksiselitteistä.

Valmuskantien asuntokatu, Valmuskantien ja Vahverontien risteys sekä Mäyrämäentien risteys ovat laatukäytäväreitien epäjatkuvuuskohtia: reitin jatkuminen ei välttämättä ole selvää (ks. tarkemmin sivu 74).



Reittikuva 60. Valmuskantien alussa on jyrkkä betoninen reunatuki, joka tosin erottuu kuvassa huonosti.



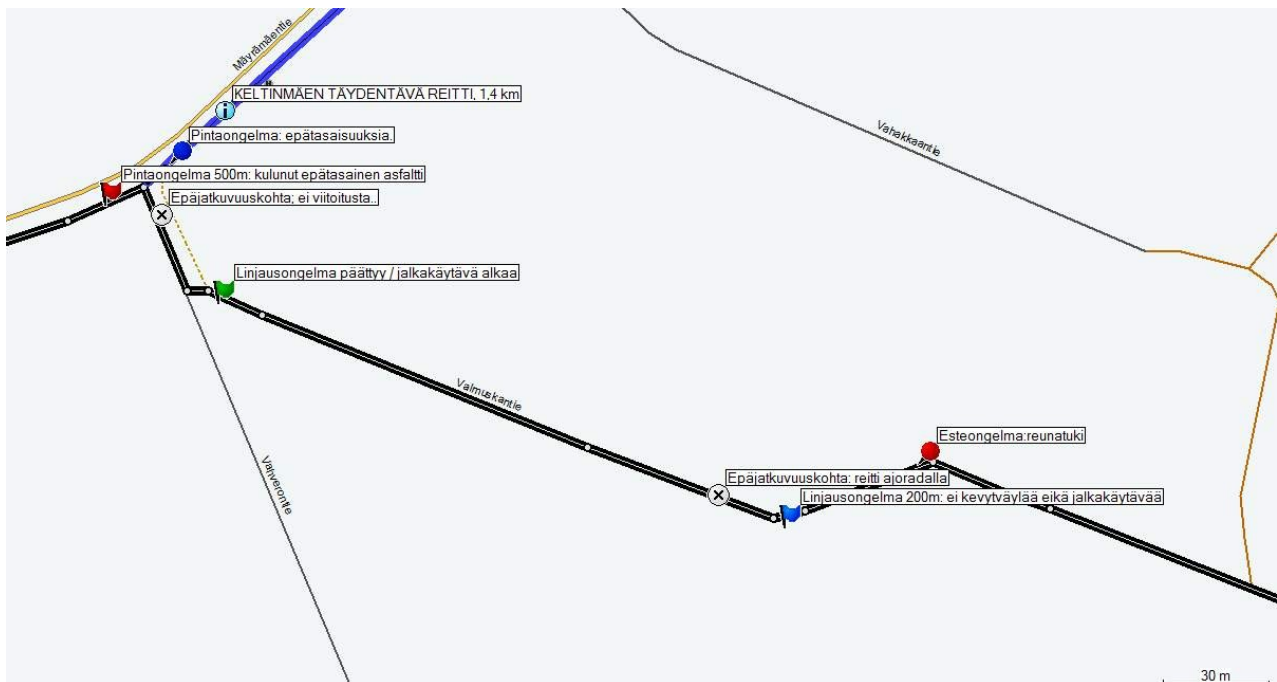
Reittikuva 61. Valmuskantiellä ei ole kevytväylää eikä jalkakäytävää. Pyöräkaistat kadulle mahtuisivat.



Reittikuva 62. Valmuskantien, Vahverontien ja Mäyrämäentien risteys. Keltaisella osoitetuille ajolinjoille voitaisiin maalata pyöräkaistat.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Valmuskan- tie.	Ei kevytväylää eikä jalkakäytävää.	Kadulle ei mahdu kevytväylää eikä jalkakäytävää. Pyöräilijöille voitaisiin kuitenkin merkitä yksisuuntaiset pyöräkaistat kadun molemmille puolille.	Kaupunki, investoinnit.
Valmuskan- tie, Valmuskan- tien ja Vahveron- tien risteys sekä Mäyrämäen- tien risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Opastetaan kunnolla. Voidaan myös merkitä laatukäytäväreitti katuun laatoituksella tms. Ks. myös taulukon edellinen ja seuraava kohta.	Kaupunki, investoinnit.
Vahverontie ja Mäyrämäen- tien risteys.	Vahverontielle jalkakäytävä, muttei kevytväylää. Pyöräilijöille melko ongelmallinen kääntyminen Vahverontien ja Mäyrämäentien välillä.	Vahverontielle voitaisiin hyvin sijoittaa Valmuskantien tapaan yksisuuntaiset värilliset pyöräkaistat sekä Mäyrämäentien risteykseen pyörätasku. Kaistat ja tasku näyttäisivät pyöräilijöiden paikan myös risteyksessä. Rauhallisilla asutokaduilla pyöräkaistoja ei välttämättä sinänsä tarvita, mutta laatukäytäväreitti olisi hyvä osoittaa.	Kaupunki, investoinnit.
Mäyrä- mäentien risteys.	Epätasainen asfaltti.	Risteys on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu.	Viitoitetaan tärkeimmät kohteet ja merkitään etäisyydet tärkeimpiin kohteisiin.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikuva 24. Kymmenes osuus Kotasenpolulta Mäyrämäentielle.

2.11 VAIHTOEHTOINEN REITTI KELTINMÄENTIE / MÄYRÄMÄENTIE VÄLILLÄ JUSSINPARTA–VAHVERONTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Kotalammen puoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 1,4 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Kotasenpolun, Valmuskantien ja Vahverontien kautta kulkevalle reitille vaihtoehtoinen linjaus alkaa Jussinparran kevytväylältä Keltinmäentien alittavan tunnelin luota. Keltinmäentien varteen reitti nousee luiskaa pitkin. Osuudella on viisi autokaturisteystä ja lukuisia kiinteistöliittymiä. Haperontielle ja Rouskuntielle on suojatieliittymät. Osuudelta on myös kevytväyläyhteys Keltinmäentien ja 18-tien alitse Köhniöön ja Kypärämäkeen. Osuudella on koko matkalla kevytväylä.

Kevytväylä on osuudella pinnaltaan melko karhea ja kulunut, mutta ei vaadi aivan välitöntä remonttia Keltinmäentielle nousevaa alun luiskaa lukuun ottamatta. Luiskan rakenne ja asfaltointi pitäisi uusua pikaisesti. Haperontien kärjen kohdalla on pari tasoitettavaa kaivonkantta. Silokkaantien lähellä kerrostalon tonttiliittymän luona on noin 15-metrinen railo ja pihalta myös valuu hiekkaa kevytväylälle. Seitikintieltä Samettijalan risteykseen asfaltti on epätasaista, ja sen uusiminen on pian ajankohtaista.

Keltinmäentien ja 18-tien alittavan tunnelin luona on useita montulla tai koholla olevia kaivonkansia – ne pitäisi tasoittaa pikimmiten. Tunnelin luota alkaa myös noin 50-metrinen epätasaisen asfaltin alue. Nääpikäntieltä Vahakkaantielle väylä on turhan kapea ja pinnaltaan kulunut.

Osuuden risteykset ovat pääosin selkeitä, suoria ja reunakiveyksettömiä. Nääpikäntien risteyksestä reunakiveykset on poistettu viime vuonna. Nääpikäntieltä osuuden loppuun on peräti 10 näkemäongelmaista tonttiliittymää. Myös Vahakkaantien risteyksessä on näkemäongelmaa.



Reittikuva 63. Osuus alkaa Jussinparran kärjestä Keltinmäentien alittavan tunnelin luota. Tunneli peittyy täydellisesti kasvuston taakse.



Reittikuva 64. Nääpikäntieltä osuuden loppuun on peräti kymmenen tällaista näkemäongelmaista tonttiliittymää.

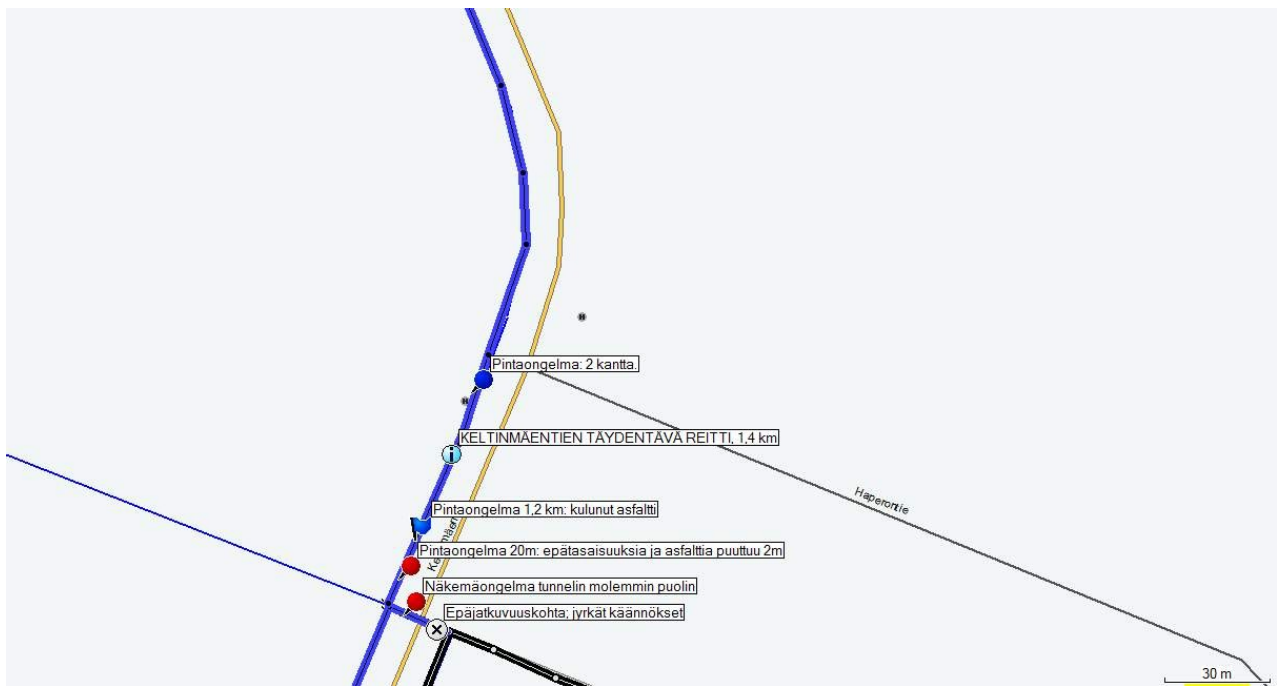
Keltinmäentien ja 18-tien alittavassa kevyen liikenteen tunnelissa on paha näkemäongelma. Tunneli sijoittuu perinteiseen suomalaiseen tapaan aivan kevytväylän viereen ja tunnelin suuaukon ympärillä on kesäisin tiheä heinikko. Ongelmaa korostaa se, että Kotalammelle menevä puistoulkoilureitti liittyy Mäyrämäentien kevytväylään tunnelin edustalla. Keskustan suunnasta tultaessa puistoreittiäkään ei näe juuri lainkaan reunustavan metsikön vuoksi.



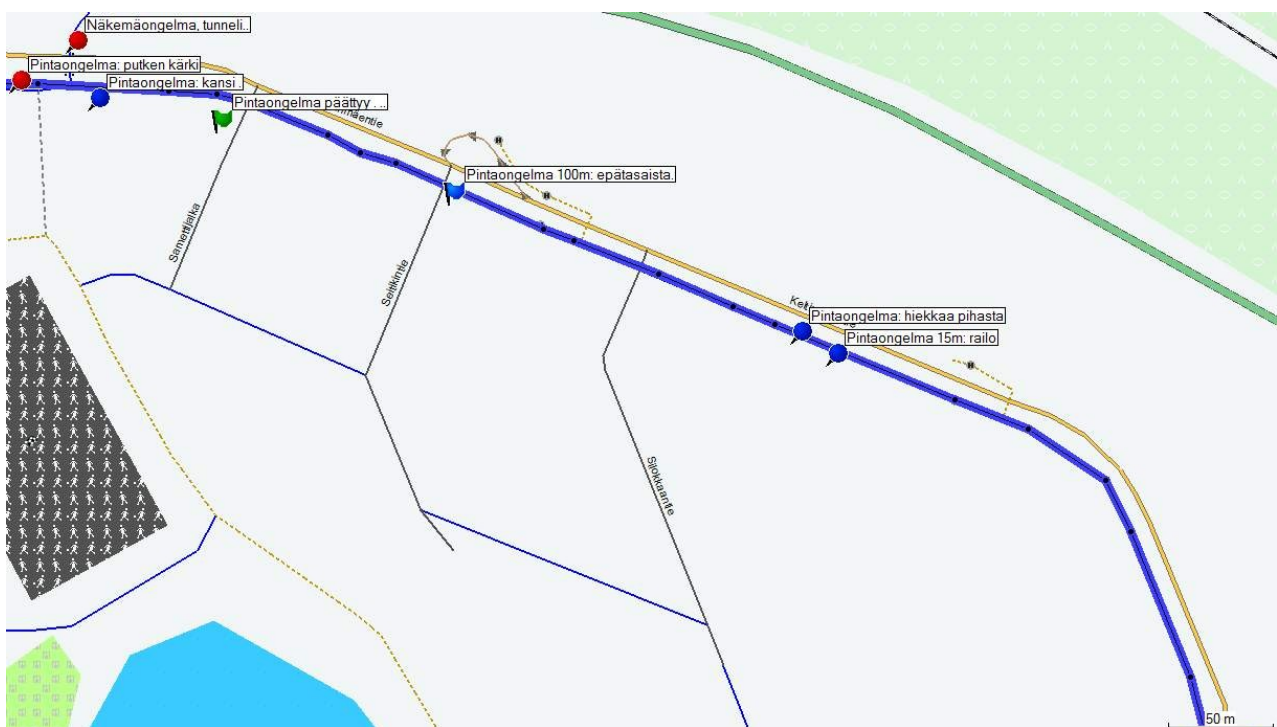
Reittikuva 65. Näkemäongelma ei juuri ole vähäisempi toisenkaan Keltinmäentien alittavan tunnelin luona. Huomaa myös, että tunnelimontun seurauksena kevytväylä on profiililtaan selvästi viereistä autotietä mäkisempi.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keltinmäen- tielle nouseva luiska, 20 m.	Todella huonokuntoista epätasaista asfalttia. Asfalttia puuttuu reunasta 2 metrin matkalta.	Rakenne ja asfaltti on pikaisesti uusittava koko matkalta.	Kaupunki, ylläpito.
Haperontien kärjen kohta.	Kaksi kaivonkantta.	Kaivonkannet on tasoitettava.	Kaupunki, ylläpito.
Kiinteistö- liittymä Silokkaan- tien lähellä, noin 15 m.	Noin 15-metrinen railo. Kerrostalon pihalta valuu myös hiekkaa kevytväylälle.	Alue on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Seitikintien risteyksen luota noin 100 m.	Epätasaista karheaa asfalttia.	Pätkä on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Keltinmäen- tien alittavan tunnelin luona.	Näkemäongelma. Kevytväylä on myös profiililtaan tunnelimontun vuoksi selvästi viereistä ajorataa mäkisempi.	Sijoitetaan peili tunnelin suuaukon luokse. Ongelmalle on vaikea tehdä mitään ilman radikaaleja rakenteellisia ratkaisuja.	Kaupunki, investoinnit.
Keltinmäen- tien alittavan tunnelin lähellä.	Useita koholla tai montulla olevia kaivonkansia.	Kannet on tasoitettava pikaisesti.	Kaupunki, ylläpito.
Keltinmäen- tien alittavalta tunnelilta noin 50 m.	Epätasaista asfalttia.	Pätkä on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Nääpikän- tieltä Vahakkaan- tielle.	Kapea ja pinnaltaan kulunut väylä.	Väylä on levennettävä ja asfaltoitava uudelleen seuraavan remontin yhteydessä. Leventäminen auttaa myös osuuden lukuisiin tonttiliittymien näkemäongelmiin.	Kaupunki, investoinnit.
Nääpikän- tieltä Vahveron- tielle.	Kaikkiaan 10 näkemäongelmaista tonttiliittymää. Näkemäongelmaa myös Vahakkaantien risteyksessä.	Ks. taulukon edellinen kohta.	-
Koko osuus, noin 1,4 km.	Karhea ja kulunut asfaltti.	Asfaltointi kannattaa uusia seuraavan remontin yhteydessä. Ks. myös taulukon aiemmat kohdat.	Kaupunki, ylläpito.



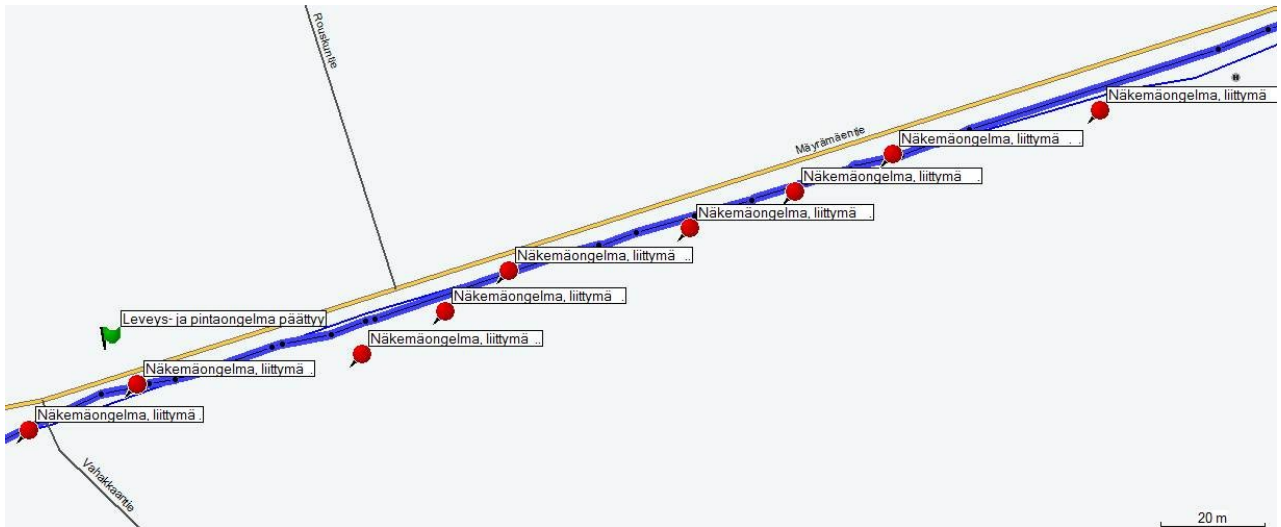
Reittikuva 25. Keltinmäentien täydentävän reitin alku Kotasenpolulta eteenpäin.



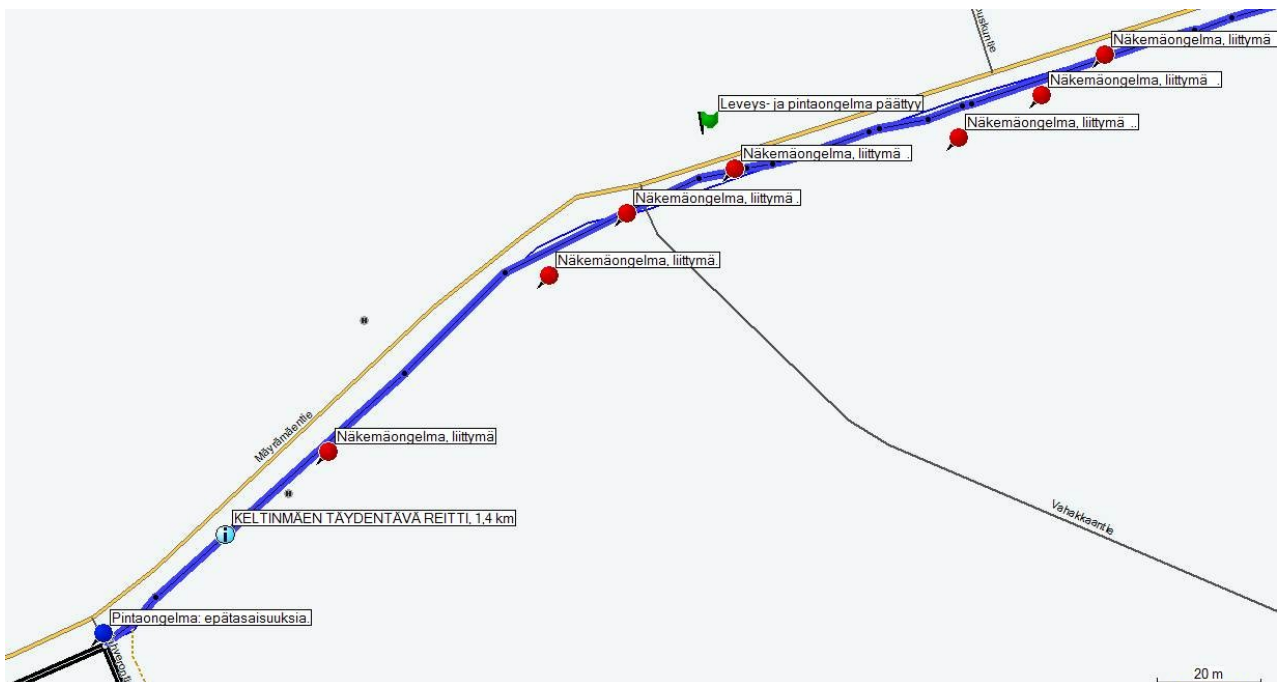
Reittikuva 26. Keltinmäen täydentävää reittiä Mäyränpolun risteyskseen.



Reittikuva 27. Keltinmäentien täydentävää reittiä Mäyränpolulta Nääpikäntielle.



Reittikuva 28. Keltinmäen täydentävä reitti Nääpikäntieltä Vahakkaantielle.



Reittikuva 29. Keltinmäentien täydentävä reitti Vahakkaantieltä Vahverontielle.

2.12 MÄYRÄMÄENTIE VÄLILLÄ VAHVERONTIE–MÄYRÄMÄENRAITTI

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Mäyrämäentien eteläpuolista yhdistettyä kevytväylää.

Pituus: Noin 0,4 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Vahverontien ja Mäyrämäentien risteyksestä. Osuudella on koko matkalla yhdistetty kevytväylä. Osuudella on joitain pihaliittymiä. Mäyrämäentien toiselle puolelle on yksi suojatieliittymä. Osuus on koko matkaltaan nousua kohti Mäyrämäkeä.

Asfaltti on koko osuudella heikkokuntoista ja pikaisen kunnostuksen tarpeessa.

Heinäkuussa viereinen ajorata asfaltoitiin, mutta kevytväylä on ainakin toistaiseksi ollut yhtä huonossa kunnossa kuin aiemminkin. Halkeamia, railoja, paikkauksia ja muita epätasaisuuksia on jatkuvasti. Alussa noin kymmenen metrin matkalta kevytväylän reuna on revennyt. Kevytväylä on myös kokonaisuudessaan melko kapea.

Orakkaantien suojatieliittymässä laatukäytäväreitän puolella on korkea reunakivi, jonka ylitse pääsee vain harrastajapyöräilijä maastopyörällä ja lukkopolkimien kanssa. Suojatien toisella puolella on myös reunatuki, samoin vähän matkan päässä Orakkaantien kulmauksessa, johon kevytväylä päättyy. Liittyvältä väylältä puuttuu kevytväylämerkki laatukäytävän puolelta, eikä myöskään pyöräilykartta (kartta.jkl.fi) näytä väylää kevytväyläksi.

Osuudella ei ole viitoitusta.



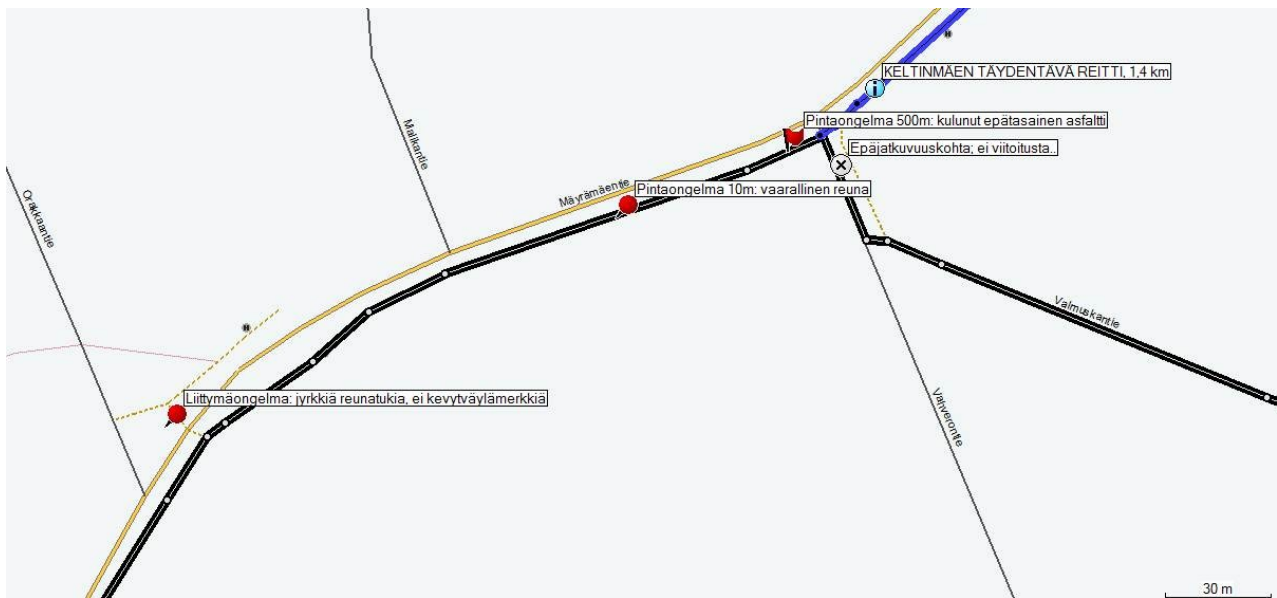
Reittikuva 66. Ajoradan uudelleenasfaltoinnin jälkeen Orakkaantien suojatieliittymän reunakivi ei enää ole yhtä korkea kuin aiemmin, mutta tässäkin tapauksessa piti jalkautua.



Reittikuva 67. Vahverontien ja Mäyrämäentien risteyksessä asfaltti on melko epätasaista. Vasemmassa reunassa kulkee oikeoreitti Vahverontien ja Mäyrämäentien välillä – ihmisillä on voimakas taipumus oikoa lyhyitäkin matkoja, jos kevytväylällä on jyrkkiä mutkia. Kyseinen oikeoreitti lyhentää matkaa ehkä kymmenen metriä. Tolpan toisella puolella kevytväylän reuna on revennyt. Kevytväylä on koko osuuden melko kapea ja huonokuntainen. Autotien asfaltointi kesällä 2010 vielä lisäsi kevytväylän ja ajoradan laatueroa.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Vahveron- tien risteyksen lähellä.	Kevytväylän reuna on revennyt noin 10 metrin matkalta.	Reuna on tasoitettava pikaisesti. Ks. myös taulukon toiseksi viimeinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Orakkaan- tien liittymä.	Kolme jyrkkää betonista reunatukea lyhyellä matkalla. Ei kevytväylämerkkiä.	Reunatuet on poistettava. Lisättävä myös kevytväylämerkki.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus, noin 400 m.	Huonokuntainen epätasainen, railoinen, paikattu ja karhea asfaltti.	Asfaltti on pikaisesti uusittava koko matkaltaan.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu.	Viitoitetaan tärkeimmät kohteet ja merkitään myös etäisyydet tärkeimpiin kohteisiin.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikartta 30. Yhdennentoista osuuden alkupuolisko Vahverontieltä Orakkaantielle.



Reittikartta 31. Yhdennentoista osuuden toinen puolisko Orakkaantieltä Mäyrämäenraitielle. Mäyrämäenraitin alueelle on suunnitteilla uusi asuinalue.

2.13 MUSTALAMMENTIE VÄLILLÄ MÄYRÄMÄENRAITTI–RAJALAMMENTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Mustalammentien eteläpuoleista kevytväylää.

Pituus: Noin 0,8 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Mäyrämäenraitin risteyksestä. Osuudella on koko matkalla yhdistetty kevytväylä. Osuudella on Aarnisammaleentien, Usvattarentien ja Rajalammentien risteykset. Suojatieliittymiä Mustalammentien ylitse on kolme. Osuus päättyy Rajalammentien liikenneympyrään. Osuus on koko matkaltaan melko tasaista.

Osuuden alussa asfaltti on vielä vähän matkaa vanhaa ja melko huonokuntoista. Alussa on mm. yksi koko väylän levyinen monttu. Haarakkaantien ja Lahokkaantien väliltä asfaltti on osuuden loppuun asti uutta ja hyväkuntoista.

Lähes kaikki alueen uudet suojatieliittymät on tehty poskelleen: reunakiveyksiä on joka paikassa, ja ne ovat vielä ikävän jyrkkiä ja teräviä. Myös kaikissa laatukäytäväreitillä varrella sijaitsevilla suojatieliittymissä on terävät reunakiveykset, tosin liittymät johtavat lähinnä jalkakäytävälle. Osuuden päätepisteessä Rajalammentien kiertoliittymässä reunakiveyksiä on yhdistetyllä kevytväylällä peräti kuusi! Näiden kevytväylien toteuttaja ei ole varmaan koskaan itse pyöräillyt. Laatukäytäväreitiltä Mustalammentieltä reunakiveykset onneksi tasoitettiin viime vuonna.

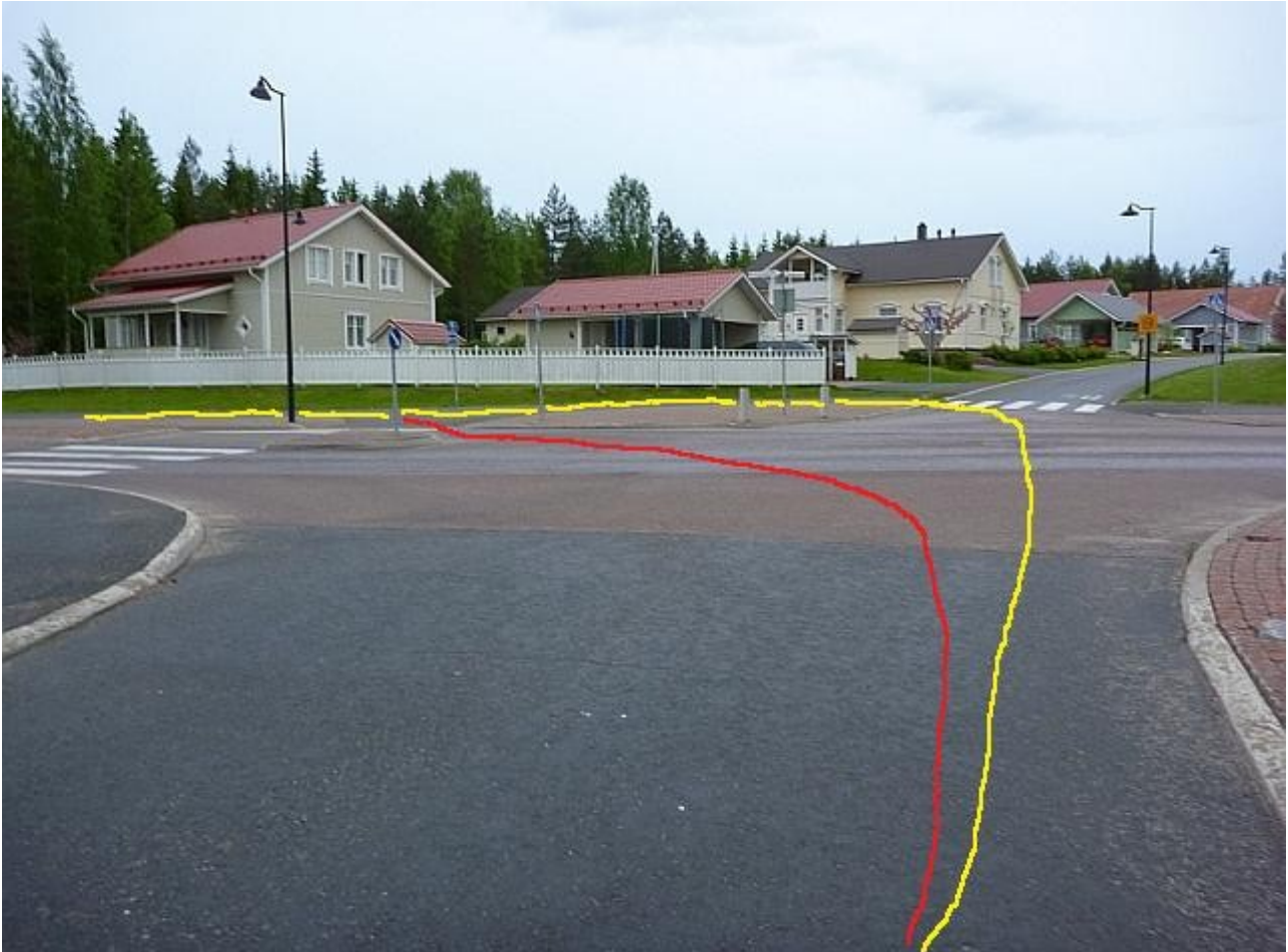
Esimerkiksi Lahokkaantien ja Velhottarentien liittymien osalta ei ole ilmeisesti muutenkaan mietitty pyöräilyä, sillä kyseisiltä kaduilta pääsee Mustalammentien kevytväylälle kovin vaikeasti. Kaduilla pyöräillään ajoradalla, eikä ajoradoilta ole merkittyä tai muutenkaan oikein mielekästä pyöräilyreittiä Mustalammentien toisella puolella sijaitsevalle kevytväylälle. Tulevaisuudessa tällaisiin kohtiin voitaisiin esimerkiksi Tanskan malliin merkitä pyöräkaistat. Myös Mustalammentien erityisesti Aarnisammaleentien kiertoliittymässä pyöräilijän ajolinjat on kovin mutkitteleva.



Reittikuva 68. Aarnisammaleentien ja Mustalammentien risteuksen kiertoliittymässä pyöräilijän ajolinjat on kovin mutkitteleva. Oikeassa reunassa puuntaimet tuottavat jo alkavaa näkemäongelmaa.

Valaistus on sinänsä lähes koko matkalla uusi ja kevytväylällä on jopa ansiokkaasti omat valaisimet. Valaistukseen on kuitenkin jäänyt yksi ongelma. Ilmeisesti kevytväylän valaisimet ovat samaa mallia kuin viereisellä ajoradalla, ja valaisimet on tarkoitettukin ajoratojen valaisuun eli sijoitettavaksi huomattavasti kevytväylän matalia tolppia korkeammalle – näin kevytväylällä valaistuskuviot ovat varsin pieniä ja kirkkaita, ja välillä on varsin pimeitä alueita.

Osuudella ei ole viitoitusta.



Reittikuva 69. Kuinka Velhottarentien ajoradalta pitäisi ajaa kevytväylälle Mustalammentien toiselle puolelle? Keltainen reitti kiertää melkoisesti, punaisella reitillä vastaan tulee jyrkkä reunakiveys. Tällaisista ratkaisuista näkee, ettei pyöräilyä ole otettu huomioon suunnittelussa.



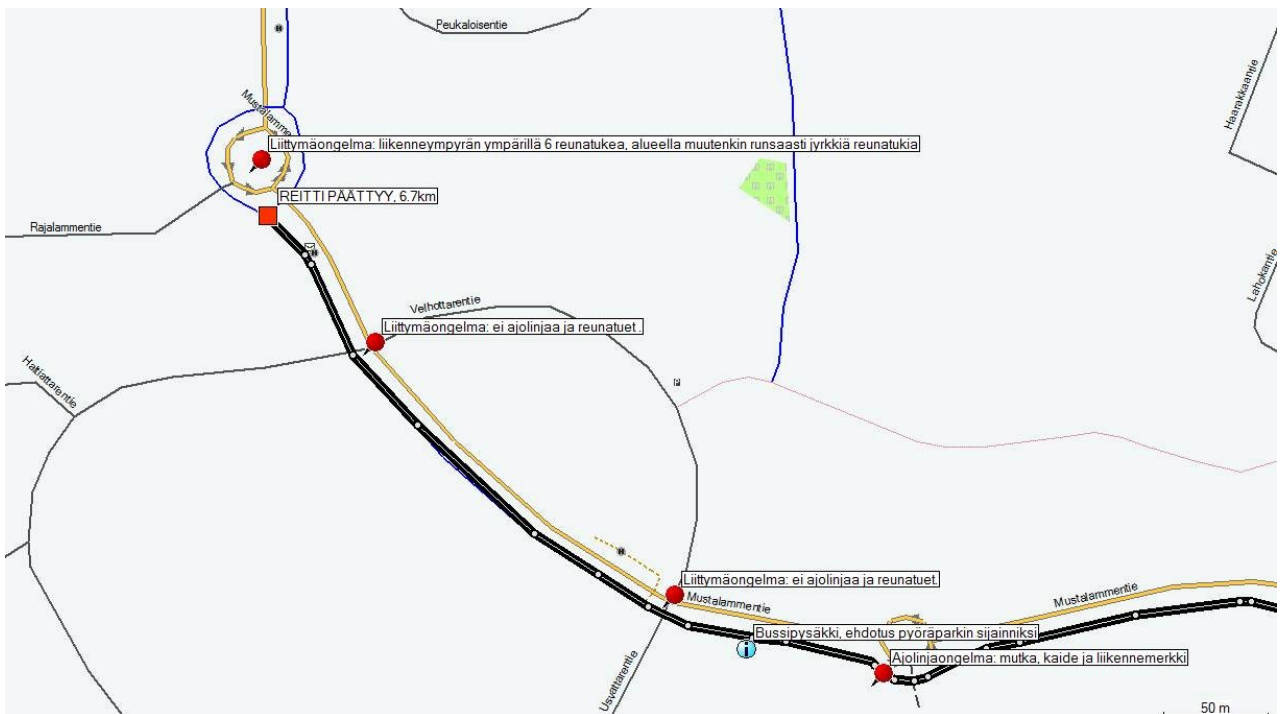
Reittikuva 70. Kevytväylällä on oma valaistus, mutta silti viereinen ajorata on tasaisemmin valaistu – ilmeisesti käytetty valaisinmalli on suunniteltu lähinnä autoteille eli asennettavaksi korkeammalle. Valaistus on kuitenkin sinänsä riittävä.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Mäyrämäen-raitilta Lahokkaan-tielle.	Huonokuntoinen asfaltti. Alussa mm. väylän levyinen monttu.	Asfaltti on uusittava edellisessä luvussa mainitun remontin yhteydessä.	Kaupunki, ylläpito.
Lahokkaan-tien liittymä sekä kaksi Velhottaren-tien liittymää.	Ei selkeää pyöräilylinjaa, ja laatukäytäväväylällä jyrkähköt reunatuet.	Reunatuet on poistettava. Kannattaa myös harkita pyöräkaistojen toteuttamista liittyville kaduille tai ainakin niiden ja Mustalammentien risteyskohtiin. Pyöräkaistat ohjaisivat pyöräilyä ja osoittaisivat myös autoilijoille pyöräilijöiden ajolinjat.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Mustalammentien ja Aarnisammalten-tien kiertoliittymä.	Kevytväylä kiertää kiertoliittymän, joten väylällä on useita jyrkähköjä mutkia. Yhdessä mutkassa on liikennemerkki sisäkaarteessa, ja toisessa alkava näkemäongelma puuntaimien vuoksi.	Siirretään liikennemerkkiä kauemmaksi kevytväylän reunasta ja estetään puiden kasvaminen kevytväylän mutkassa. Pyritään jatkossa välttämään vastaavia muotoiluja kevytväylillä.	Kaupunki, ylläpito.
Rajalammentien liikenne-ympyrä.	Jyrkkiä betonisia reunatukia jokaisessa ajoradan ja kevytväylän liittymäkohdassa.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Mustalammen alue.	Teräviä betonisia reunatukia jokaisessa ajoradan ja kevytväylän liittymäkohdassa.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu.	Viitoitetaan kohteet ja merkitään etäisyydet tärkeimpiin kohteisiin.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikartta 32. Laatukäytävän kahdennentoista osuuden ensimmäinen puolisko Mäyrämäenraitilta Aarnisammalmentien risteyksen liikenneympyrään.



Reittikartta 33. Pääreitti päättyy Mustalammentien ja Rajalammentien liikenneympyrään.

3. KYLLÖNMÄEN JA KÖHNIÖN VÄLISEN HAARAREITIN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS, ONGELMAKOHDAT JA PARANNUSEHDOTUKSIA

Alla esitellään Kyllönmäen ja Köhniön välinen haarareitti sekä sen ongelmakohdat ja parannusehdotuksia yksityiskohtaisesti katuosuuksittain. Esitetyt näkemykset perustuvat pääosin useisiin pyöräillen, kävellen ja rullaluistellen reitillä 26.11.2009–19.7.2010 suoritettuihin kenttätarkasteluihin. Käytettyjä laatutavoitteita ja -kriteerejä esitellään laatukäytäväselvitysten liiteraportissa *Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävät ja niiden periaatteet sekä laatukäytäväselvityksissä käytetyt tavoitteet ja kriteerit*.

3.1 KESKUSSAIRAALANTIE VÄLILLÄ SAVELANKATU/LÄNSIVÄYLÄ–KYPÄRÄTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Keskussairaalantien pohjoisenpuoleista yhdistettyä kevytväylää.
Pituus: Noin 0,6 km.
Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Savelankadun, Länsiväylän ja Keskussairaalantien risteyksestä. Reitti keskustasta Keltinmäkeen ja Mustalammelle kääntyy heti Savelankadun suojatien ylittämisen jälkeen vasemmalle, kun taas haarareitti kulkee suoraan Keskussairaalantien varressa tien nimen muuttumiseen asti. Matkalla on Rihlaperän tähtitornille johtavan kadun risteys, Rihlaperä-nimisen kadun liittymä ja tonttiliittymä Sotainvalidien sairaskodille. Köhniönkadun risteys on Keskussairaalantien toisella puolella, ja kadulle on nykyään suojatieliittymä. Osuus päättyy Keskussairaalantien, Erämiehenkadun ja Kypärätien risteykseen. Koko osuudella on yhdistetty kevytväylä. Osuus on profiililtaan varsin tasainen ja suora.

Osuuden alussa Savelankadun ja Keskussairaalantien risteyksessä maavalli ja sen kasvusto tuottavat näkemäongelmaa.

Osuudella asfaltti on pääsääntöisesti kohtuullisessa kunnossa, vaikkakin viereinen autotie on tälläkin osuudella pinnaltaan parempi. Kevytväylän asfaltointi on melkoista tilkkutäkkiä, kun uudet ja vanhat osuudet sekä lyhyet paikkaukset vuorottelevat jatkuvasti. Viereisen ajoradan huonoimmat osuudet asfaltoitiin kesän aikana uudelleen, joten tämä vielä korostaa autotien ja kevytväylän laatueroja. Todella laadukkaan väylän kevytväylästäkin saisi vain asfaltoimalla sen kokonaan uudelleen. Väylän runko vaikuttaisi kuitenkin olevan kunnossa. Väylä on myös riittävän leveä.



Reittikuva 71. Heti osuuden alussa maavalli ja kasvusto tuottavat näkemäongelmaa erityisesti Savelankadun suunnasta kuljettaessa.

Osuuden alussa on parisen metriä pitkä epätasainen paikkaus. Junaradan sillan ylittämisen jälkeen kaiteen vieressä on noin 10 metrin matkalla monttuja, jotka eivät kuitenkaan juuri haittaa pyöräilyä. Lastenvaunuilla tai peräkärrillä kaiteen joutuu kiertämään vähän kauempaa.

Köhniönkadun liittymään on kesän aikana rakennettu suojatie. Pyöräilyä toteutuksessa ei ole ilmeisesti ajateltu kovin paljon, sillä pyöräilylinja Keskussairaalantien kevytväylän ja Köhniönkadun ajoradan välillä ei ole kovinkaan selkeä. Muutamalla tarkastusretkellä monet pyöräilivät liittymässä liikennesääntöjen vastaisesti ja vieläpä varsin vaihtelevilla tavoilla. Esimerkiksi Hollannissa ja Tanskassa tällaisiin liittymiin laaditaan usein pyöräkaistoja.

Rihlaperän tähtitornin jyrkästä liittymästä valuu kevytväylälle hiekkaa. Liittymän kohdalta alkaa myös epätasaisemman asfaltin 50-metrinen pätkä. Myös Rihlaperä-kadun luota rinteestä valuu kevytväylälle hiekkaa. Rihlaperän risteyksessä on matalahko reunatuki. Risteyksen jälkeen on osuuden huonointa epätasaista asfalttia noin 30 metrin matkalla. Asfalttia myös puuttuu risteyksen jälkeen pieni palanen.

Osuuden päätepisteessä Kypärätien ylittävä suojatie on merkinnöiltään töyssyinen. Risteys on myös haarareitin ainut epäjatkuvuuskohta (ks. tarkemmin sivu 74) – ilman opastusta ajaa keskustan suunnasta helposti loivasti oikealle Kypärätielle. Osuudella ei ole muutenkaan vielä viitoitusta.

Valaistus on riittävä, vaikkei kevytväylällä suureksi osaksi olekaan omaa valaistusta.



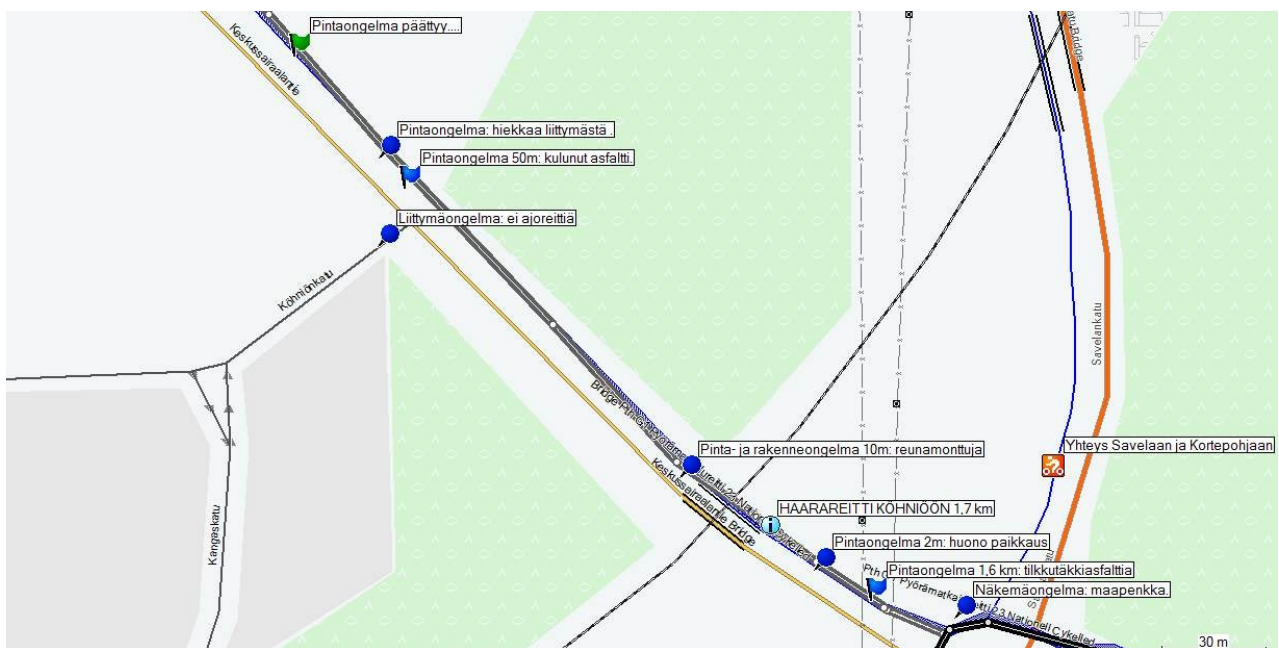
Reittikuva 72. Kuvan alalaidassa epätasainen paikkaus. Kauempana aivan kaiteen vieressä on monttuja. Väylä on kuitenkin pääosin suora ja profiiltaan tasainen.



Reittikuva 73. Uusi Köhniönkadun liittymä. Kuinka laatukäytäväreitin ja Köhniönkadun ajoradan, jonka sijaintia pyörähahmotelma osoittaa, välillä pitäisi pyöräillä? Vasemmassa laidassa näkyy lyhyt jalkakäytävän pätkä. Ajoradan tuore asfaltointi korostaa autotien ja kevytväylän laatueroa.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

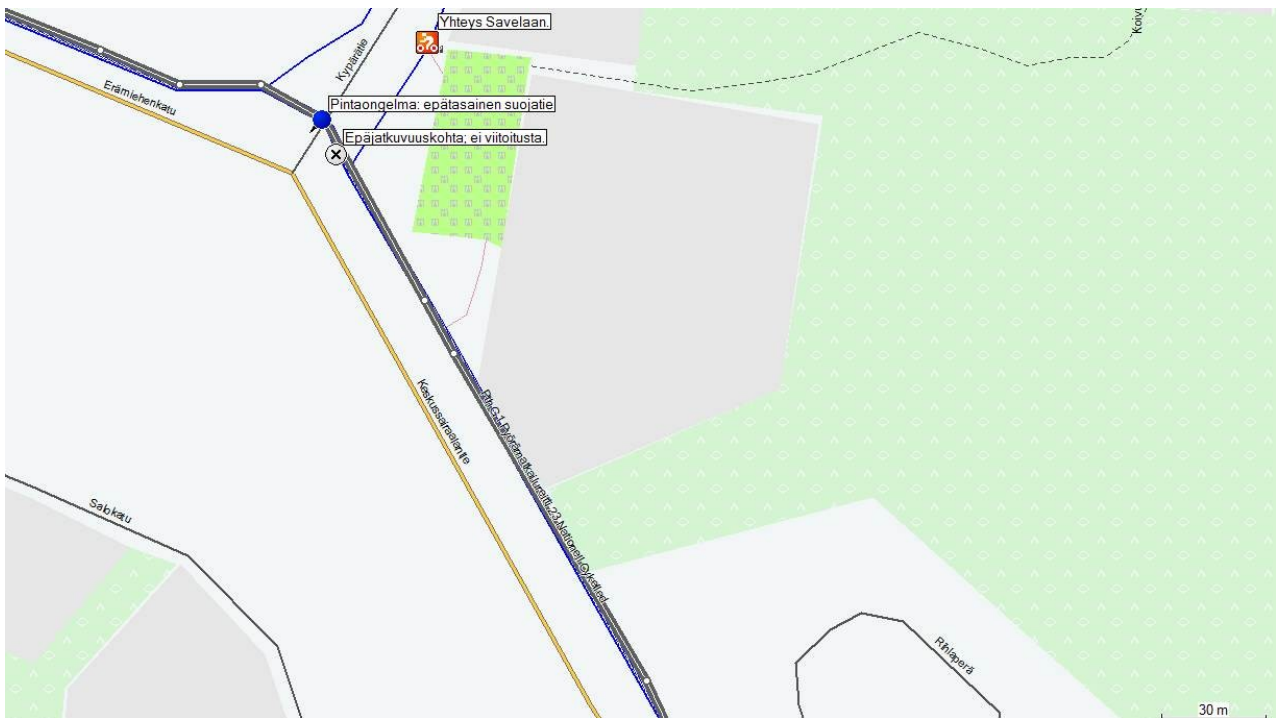
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Keskus-sairaalan-tien ja Savelan-kadun risteys.	Näkemäongelmaa maavallin ja sen kasvuston vuoksi.	Raivataan kasvusto säännöllisesti, ja madalletaan maavallia.	Kaupunki, ylläpito.
Rihlaperä-kadun luona.	Kevytväylälle valuu rinteeltä hiekkaa.	Istutetaan rinteelle maata sitovia kasveja.	Kaupunki, ylläpito.
Rihlaperän risteys.	Reunatuki kevytväylällä.	Reunatuki on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Rihlaperän risteyksen jälkeen, noin 30 m.	Epätasaista asfalttia. Pala asfalttia puuttuu.	Asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Kypärätien risteys.	Epätasaiset suojatiemerkinnot.	Maalataan jatkossa osa risteyksestä suojatieksi, osa pyörätien jatkeeksi.	Kaupunki, ylläpito.
Kypärätien risteys.	Epäjatkuvuuskohta: reitin jatkuminen ei välttämättä selvää.	Viitoitetaan risteys kunnolla.	Kaupunki, investoinnit.
Koko osuus.	Tilkkutäkkiasfalttia: uusien ja vanhojen pätkien sekä paikkausten vuorottelua. Paikoitellen kulunutta vanhaa asfalttia.	Asfaltoidaan koko osuus uudelleen seuraavan remontin yhteydessä. Tässä yhteydessä myös alun epätasainen paikkaus, junaradan ylityksen reunamontut ja Köhniönkadun lähellä sijaitseva kuluneen asfaltin osuus voidaan tasoittaa. Ks. myös taulukon neljäs kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu.	Viitoitetaan tärkeimmät kohteet ja merkitään myös etäisyydet näihin tärkeimpiin kohteisiin.	Kaupunki, investoinnit.



Reittikuva 34. Köhniön haarareitin ensimmäisen osuuden alku Savelankadulta eteenpäin.



Reittikuva 35. Köhniön haarareitin ensimmäistä osuutta Rihlaperän liittymän molemmin puolin.



Reittikuva 36. Köhniön haarareitin ensimmäinen osuus päättyy Keskussairaalantien, Kypärätien ja Erämiehenkadun risteykseen.

3.2 ERÄMIEHENKATU VÄLILLÄ KYPÄRÄTIE–KÖHNIÖNKATU

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Erämiehenkadun pohjoisenpuoleista yhdistettyä kevytväylää.

Pituus: Noin 1,1 km.

Hallinnointi: Jyväskylän kaupunki.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Keskussairaalantien, Erämiehenkadun ja Kypärätien risteyksestä. Osuudella on kuusi risteystä. Erämiehenkadun toisella puolella on neljän asuntokadun liittymät. Kypärämäen koulu sijoittuu Erämiehenkadun oikealle puolelle noin 300 metriä osuuden alusta. Osuus päättyy Erämiehenkadun ja Köhniönkadun risteykseen Köhniön uimarannan edustalle. Uimarannan edustalta pääsee kävellen ja pyöräillen Köhniönkatua Keltinmäkeen, Erämiehenkatua jatkamalla puolestaan Killerille ja Ruokkeelle.

Osuudella asfaltti on keskimäärin esimerkiksi edellistä osuutta huonokuntoisempaa. Edellisen osuuden tavoin uudet ja vanhat asfalttipätkät vuorottelevat jatkuvasti, yleisesti asfaltin laatu kuitenkin heikkenee osuuden loppua kohden. Laatueroa viereiseen ajorataan korostaa tälläkin osuudella se, että autotietä asfaltoitiin kesäkuussa 2010.

Varsinaiset pintaongelmat alkavat Kangaskadun risteyksen jälkeen. Kangaskadun jälkeen ajoradan puoleinen reuna on repeillyt noin 50 metrin matkalta. Kypärämäen koulun vieressä on myös muutamia reunoiltaan epätasaisia kaivonkansia, jotka eivät kuitenkaan ole pahimmasta päästä.

Keihäsmiehenkadun jälkeen asfaltin laatu heikkenee. Keväällä käytännössä koko matka Keihäsmiehenkadulta lähes osuuden loppuun oli routiintunut töyssyille. Kesäiseen aikaan ennen Luttoskadun kärkeä on huonosti tehty uusi paikkaus. Luttoskadun kärjen kohdalla on pari hieman epätasaisista kaivonkantta.

Kahakadun ja Varpukadun välillä asfaltti on epätasaisista noin 50 metrin matkalta. Tällä pätkällä on myös muutamia ikävästi montulla olevia kaivonkansia. Varpukadun jälkeen asfaltin ja myös väylän perustusten kunto heikkenee edelleen. Noin 70 metrin matkalla on vaarallisiakin töyssyjä ja railoja sekä muutamia hieman montulla olevia kaivonkansia. Tonttipolulta kulkeutuu sekaan hiekkaa. Muiden ongelmien loppumisen jälkeen kevytväylän reuna on vielä epätasainen.



Reittikuva 74. Kahakadun ja Varpukadun välillä asfaltti on todella huonokuntoista ja pohjarakennekin kupruilee. Kaivonkansista varsinkin oikeanpuoleinen on vaarallisesti montulla.

Saihokadun jälkeen asfaltti on pahasti epätasaista ja railoontunutta noin 200 metrin matkalta. Noin 100 metriä Saihokadun risteyksen jälkeen väylän oikeassa reunassa on vaarallinen monttu. Aivan osuuden lopussa asfaltti on uutta, joten sekä pinnoitus- että rakenneongelmat päättyvät.

Salokadun, Keihäsmiehenkadun, Kahakadun ja Saihokadun risteyksissä on ikävät betoniset, selvästi pyöräilyä haittaavat reunakiveykset.

Osuuden alussa Kypärätien jälkeen vaarallisesti lähes keskellä väylää on harmaa valopylväs. Keihäsmiehenkadun jälkeen melkein vastaavan törmäysvaaran aiheuttaa väylälle sijoitettu uusi roskakori.

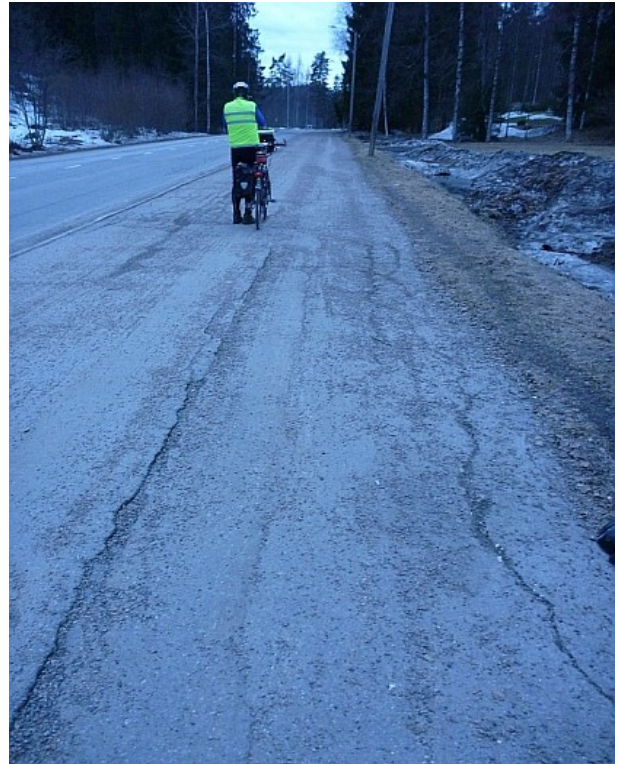
Ansapolun ja Loukkukadun ajoradoilta ei ole laatukäytäväreitille toimivaa pyöräilylinjaa. Keihäsmiehenkadun ja Loukkukadun risteysalue on sinällään toteutettu ansiokkaasti korotettuna.

Keihäsmiehenkadun risteyksen jälkeen puut aiheuttavat este- ja näkemäongelmaa noin 30 metrin matkalla. Luttoskadun kärjen kohdalla on sama ongelma noin 15 metrin matkalla. Kahakadun risteyksessä näkemäongelmaa aiheuttaa risteyksen reunan pensasaita. Kahakadun risteyksen jälkeen este- ja näkemäongelmaa on noin 50 metrin matkalla. Myös Varpukadun ja Saihokadun välillä on muutamia este- ja näkemäongelmaa aiheuttavia puita. Saihokadun risteyksessä keskustasta päin tultaessa näkemäongelmaa aiheuttaa puinen aita ja kiinteistön autokatos. Noin sata metriä ennen osuuden päättymistä oikeassa reunassa on vielä iso kuusi osin kevytväylän puolella.

Osuudella ei ole viitoitusta.

Osuuden valaistus on pääosin riittävä, vaikkei aivan paras mahdollinen.

On hieman kummallista, että osuuden päätepisteestä Soidintielle on vain jalkakäytävä – tämä väli voitaisiin hyvin muuttaa kevytväyläksi. Asfaltti on pätkällä tosin varsin railoista, eikä jalkakäytävä ole myöskään erityisen leveä – toisaalta liikennettäkään ei ole paljon, eikä liittymiä ole ainuttakaan.



Reittikuva 75. Saihokadun jälkeen asfaltti on pahasti epätasaista ja railoista noin 200 metrin matkalta. Esa Rantakangas tutkii vaurioita.



Reittikuva 76. Keihäsmiehenkadun jälkeisen bussipysäkin tolppaan kiinnitettiin kesällä 2010 roskakori – tämä pahensi tolpan esteongelmaa entisestään. Roskakori on kiinnitetty niin tiukasti, ettei sen kääntäminenkään onnistunut.



Reittikuva 77. Vaarallinen harmaa valaisintolppa osuuden alussa keskellä kevytväylää. Jos tolppaa ei voi siirtää, se on pikaisesti merkittävä kirkasvärillä huomioteipillä.



Reittikuva 78. Keihäsmiehenkadun risteyksessä on todella ikävät betoniset reunatuet.



Reittikuva 79. Näkemä- ja esteongelma Keihäsmiehenkadun risteyksen jälkeen.



Reittikuva 80. Näkemäongelma Saihokadun risteyksessä. Epätasainen suojatie ja reunakiveykset on myös ympyröity.

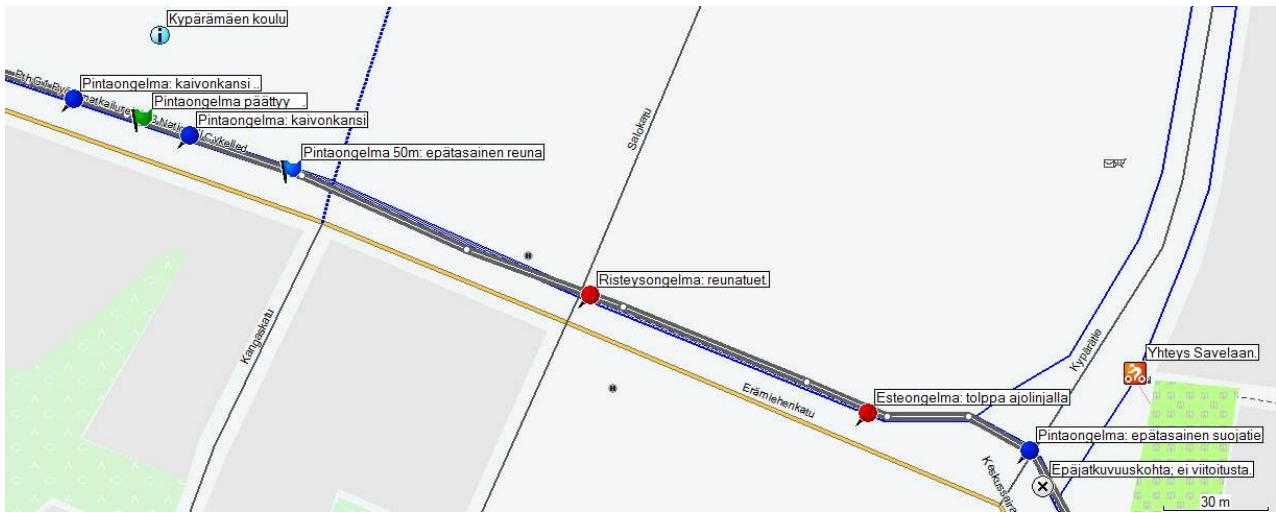


Reittikuva 81. Ongelmia osuuden lopussa: pieni ja iso monttu sekä osin kevytväylän puolella kasvava kuusi.

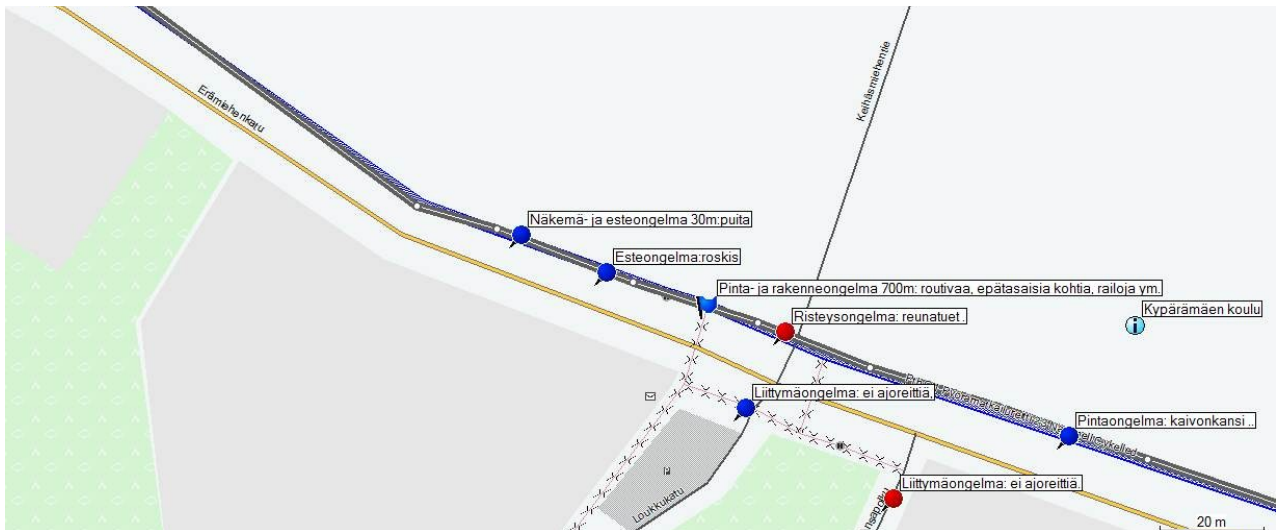
Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Osuuden alussa.	Vaarallinen harmaa pylväs lähes suoralla ajolinjalla.	Jos tolpan poistaminen ei ole mahdollista, on se pikaisesti merkittävä huomiovärisillä heijastinteipeillä.	Kaupunki, ylläpito.
Salokadun, Keihäs-miehen-kadun, Kahakadun ja Saihokadun risteykset.	Harmillisen jyrkät ja terävät betoniset reunatuet.	Reunatuet on poistettava.	Kaupunki, ylläpito.
Kangas-kadun risteyksestä, noin 50 m.	Epätasainen reuna ajoradan puolella.	Reuna on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Kangas-kadun ja Keihäs-miehen-kadun välillä sekä Luttoskadun kärki.	Reunoiltaan melko epätasaisia kaivonkansia.	Kansien kohdat on tasoitettava.	Kaupunki, ylläpito.
Ansapolun ja Loukku-kadun liittymät.	Ei selkeää pyöräilylinjaa, ja laatukäytävävyöllä reunatuet.	Reunatuet on poistettava. Kannattaa myös harkita pyöräkaistojen toteuttamista liittyville kaduille tai ainakin niiden ja Erämiehenkadun risteyskohtiin. Pyöräkaistat ohjaisivat pyöräilyä ja osoittaisivat autoilijoillekin pyöräilylinjat.	Kaupunki, ylläpito ja investoinnit.
Keihäs-miehen-kadulta lähes osuuden loppuun, 700 m.	Routiva osuus. Myös runsaasti montulla tai koholla olevia kaivonkansia, vaarallisiakin railoja ja monttuja sekä muita epätasaisuuksia.	Kannattaa harkita koko välin kunnostamista ja asfaltoimista uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Keihäs-miehen-kadun risteyksen jälkeen.	Roskis lähes suoralla ajolinjalla.	Roskis on poistettava tai siirrettävä muuhun paikkaan.	Kaupunki, ylläpito.
Keihäs-miehen-kadun risteyksen jälkeen, 30 m, sekä Luttoskadun kärki, 15 m.	Näkemä- ja esteongelmaa puiden vuoksi.	Puiden reunuksia on siistittävä.	Kaupunki, ylläpito.
Ennen Luttoskadun kärkeä.	Huono uusi paikkaus, jonka joutuu pyörällä kiertämään.	Ks. taulukon kuudes kohta.	-

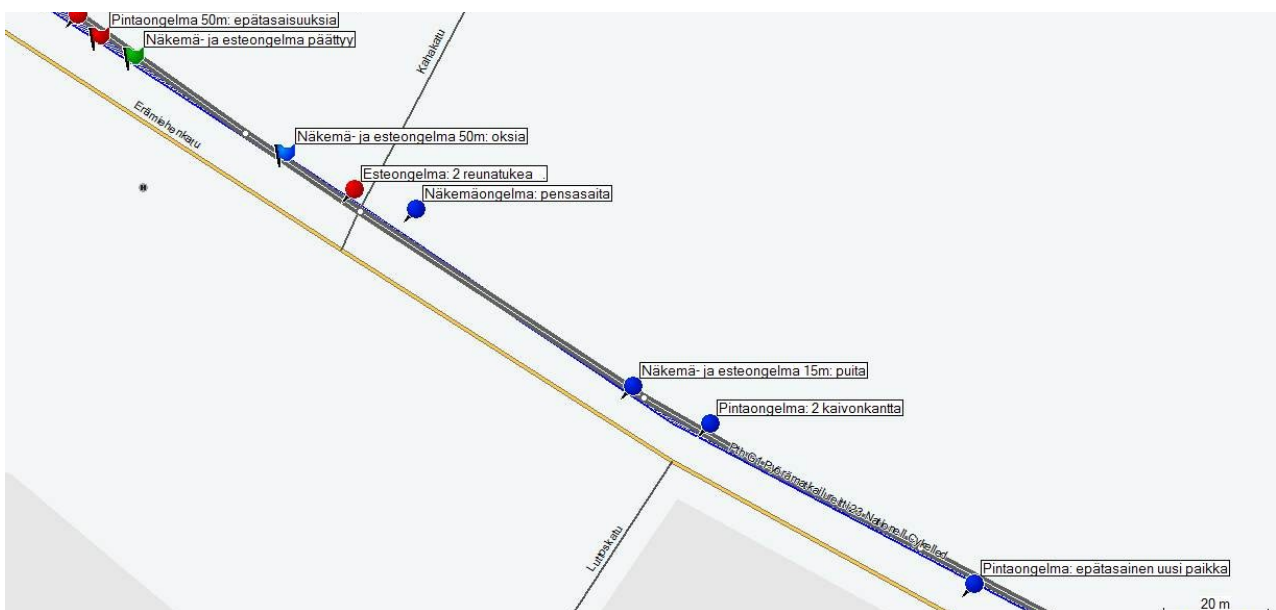
SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Kahakadun risteys.	Näkemäongelmaa pensasaidan vuoksi.	Näkemäongelmalle tuskin on tehtävissä mitään. Suojatien kohta voitaisiin kuitenkin maalata värikkäästi Hollannin tai Tanskan tavoin, näin autoilijat osaisivat paremmin varoa laatukäytäväreittiä. Toinen vaihtoehto on suojatien toteuttaminen korotettuna.	Kaupunki, investoinnit.
Kahakadun risteysjälkeen, noin 50 m, ja Varpukadun risteysjälkeen, 10 m.	Näkemä- ja esteongelmaa puiden vuoksi.	Puiden reunuksia on siistittävä.	Kaupunki, ylläpito.
Kahakadun risteysjälkeen, noin 50 m.	Epätasaista asfalttia ja kaksi hankalaa kaivonkantta.	Alue on asfaltoitava uudelleen. Samassa yhteydessä kaivonkannet voidaan tasoittaa.	Kaupunki, ylläpito.
Varpukadun risteysjälkeen, noin 70 m.	Vaarallisen epätasaista raihoontunutta asfalttia. Tonttipolulta kulkeutuu hiekkaa. Kaksi hankalaa kaivonkantta.	Asfaltti ja myös väylän perustukset on uusittava pikaisesti. Samassa yhteydessä kaivonkannet voidaan tasoittaa.	Kaupunki, investoinnit.
Ennen Saihokadun risteystä, noin 50 m.	Epätasainen väylän reuna.	Reuna on asfaltoitava uudelleen.	Kaupunki, ylläpito.
Saihokadun risteys.	Näkemäongelma aidan vuoksi.	Näkemäongelmalle tuskin on tehtävissä mitään. Suojatie voitaisiin kuitenkin maalata värikkäästi Hollannin tai Tanskan tavoin, näin autoilijat osaisivat paremmin varoa laatukäytäväreittiä. Toinen vaihtoehto on suojatien toteuttaminen korotettuna.	Kaupunki, investoinnit.
Saihokadun risteys.	Epätasainen suojatie.	Maalataan jatkossa osa risteyksestä suojatieksi, osa pyörätien jatkeeksi. Ks. myös edellinen kohta.	Kaupunki, ylläpito.
Saihokadun risteysjälkeen, noin 200 m.	Paikoin vaarallisen epätasaista raihoontunutta ja monttuista asfalttia.	Asfaltti ja myös väylän perustukset on uusittava pikaisesti.	Kaupunki, investoinnit.
Noin 100 metriä ennen osuuden päättymistä.	Tuuhea iso kuusi osin kevytväylän puolella.	Siistitään kuusen kevytväylän puoleista reunaa.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Tilkkutäkkiasfalttia: uusien ja vanhojen pätkien sekä paikkausten vuorottelua.	Asfaltoidaan osuus uudelleen seuraavan remontin yhteydessä. Ks. myös taulukon aiemmat kohdat.	Kaupunki, ylläpito.
Koko osuus.	Viitoitus puuttuu.	Viitoitetaan tärkeimmät kohteet (esim. keskusta, Killeri, Petäjävesi) ja merkitään myös etäisyydet.	Kaupunki, investoinnit.



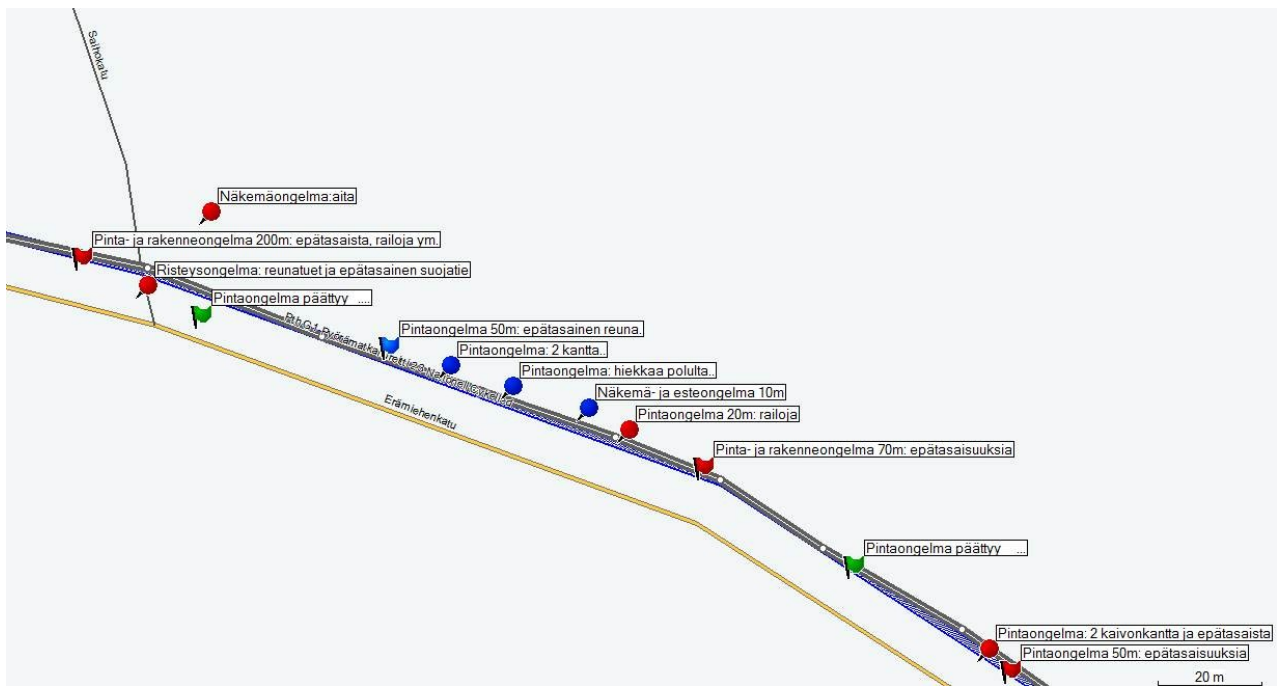
Reittikuva 37. Köhniön haarareitin toisen osuuden alku Kypärätieltä Kangaskadulle.



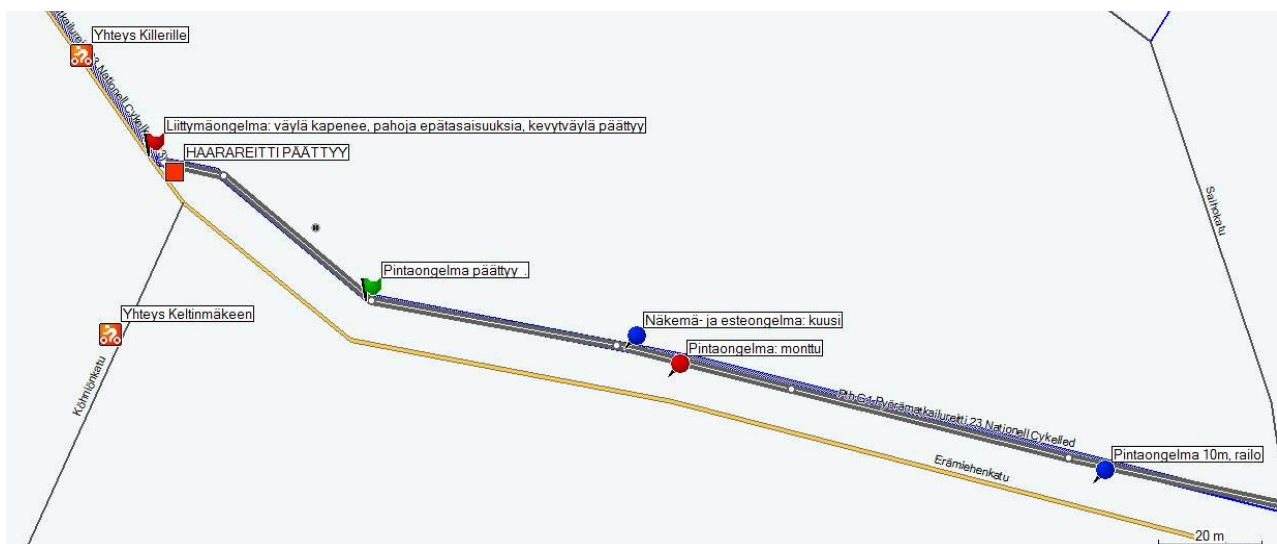
Reittikuva 38. Köhniön haarareitin toista osuutta Ansapolun liittymästä eteenpäin.



Reittikuva 39. Köhniön haarareitin toista osuutta Luttoskadulta Kahakadulle.



Reittikuva 40. Köhniön haarareitin toista osuutta Kahakadulta Saihokadulle.



Reittikuva 41. Köhniön haarareitti päättyy Erämiehenkadun ja Köhniönkadun risteykseen.

4. LÄNSIVÄYLÄN JA MYLLYJÄRVEN VÄLISEN HAARAREITIN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS, ONGELMAKOHDAT JA PARANNUSEHDOTUKSIA

Alla esitellään Länsiväylän ja Myllyjärven välinen haarareitti sekä sen ongelmakohdat ja parannusehdotuksia yksityiskohtaisesti katuosuuksittain. Esitetyt näkemykset perustuvat pääosin useisiin pyöräillen, kävellen ja rullaluistellen reitillä 26.11.2009–19.7.2010 suoritettuihin kenttätarkasteluihin. Käytettyjä laatutavoitteita ja -kriteerejä esitellään laatukäytäväselvitysten liiteraportissa *Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävät ja niiden periaatteet sekä laatukäytäväselvityksissä käytetyt tavoitteet ja kriteerit*.

4.1 RONSUNTAIPALEENTIE VÄLILLÄ LÄNSIVÄYLÄ–MYLLYJÄRVENTIE

Linjaus ja perustiedot

Linjaus: Koko matka Ronsuntaipaleentien länsipuoleista yhdistettyä kevytväylää.

Pituus: Noin 0,7 km.

Hallinnointi: Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue.

Osuuden kuvaus ja nykytila

Osuus alkaa Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien risteyksestä. Kun reitti keskustasta Keltinmäkeen ja Mustalammelle kääntyy oikealle Jussinparralle, haarareitti seuraa suoraan Ronsuntaipaleentien länsipuolista yhdistettyä kevytväylää. Osuuden alussa on suojieliittymä Lehmäportintien kevytväylälle. Lähellä osuuden loppua reitiltä on suojieliittymä Ronsuntaipaleentien ylitse ja kohti Myllyjärventietä. Juuri ennen osuuden loppua reitiltä haarautuu kevytväyläramppi Ronsuntaipaleentien yli sillalla kulkevalle Keltinmäentielle. Osuus päättyy tähän Ronsuntaipaleentien, Keltinmäentien ja Myllyjärventien risteykseen. Ronsuntaipaleentietä jatkamalla pääsee Ylä-Myllyjärvelle ja Muuramen Isolahteen, Keltinmäentietä Keltinmäkeen sekä Myllyjärventietä Myllyjärvelle ja Keljoon. Koko osuus on loivaa ylämäkeä.

Asfaltti on osuudella melko vanhaa ja jonkin verran kulunutta mutta pääosin ehjää. Noin 100 metriä osuuden alusta reunasta puuttuu asfalttia noin parin metrin matkalta. Osuuden puolivälissä on halkaisijaltaan noin 30-senttinen reikä asfaltissa. Keltinmäentielle nousevan rampin oikeassa reunassa on paljon halkeamia.

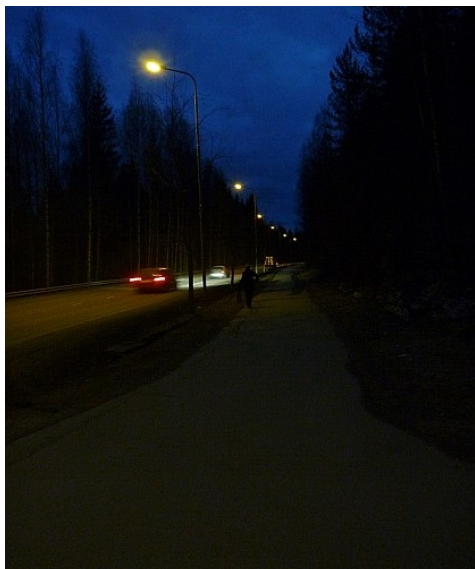
Metsänreuna on osuudella varsin lähellä, mikä tuottaa laatukäytäväreitille jonkun verran oksia, risuja ja lehtiä. Puolivälissä noin 100 metrin matkalla oksat aiheuttavat jo näkemä- ja esteongelmaa.



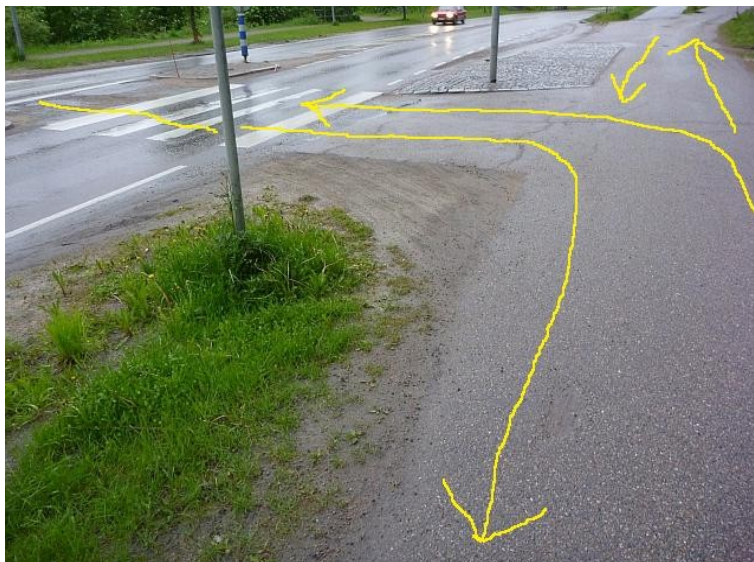
Reittikuva 82. Osuuden puolivälissä on noin 30-senttinen reikä asfaltissa. Vieressä on myös kaivonkansi, mutta se on asetettu harvinaisen tasaisesti. Väylän metsänpuoleista reunaa voisi hieman siistiä.

Ronsuntaipaleentien yli kohti Myllyjärventietä johdattava suojatie on tasainen ja selkeä. Suojatien täydellisen suorasti toteutettu liitos laatukäytäväreittiin on kuitenkin oiva esimerkki kevytväylien suorakulmaisesta linjaamisesta, jota kukaan ei noudata – kävelijät ja pyöräilijät oikaisevat suojatien ja laatukäytäväreitin välillä viereistä nurmikkoa pitkin.

Osuuden lopussa on Keltinmäkeen ja Myllyjärvelle johdattava opasviitta – viitta on vain jostain syystä vasta kevytväylien risteyksen jälkeen. Muuten osuuden opastus on riittävä. Myös valaistus on juuri ja juuri riittävä, vaikkei kevytväylällä olekaan omaa valaistusta.



Reittikuva 83. Kevytväylällä ei ole omaa valaistusta, mutta autotien valot riittävät juuri ja juuri.



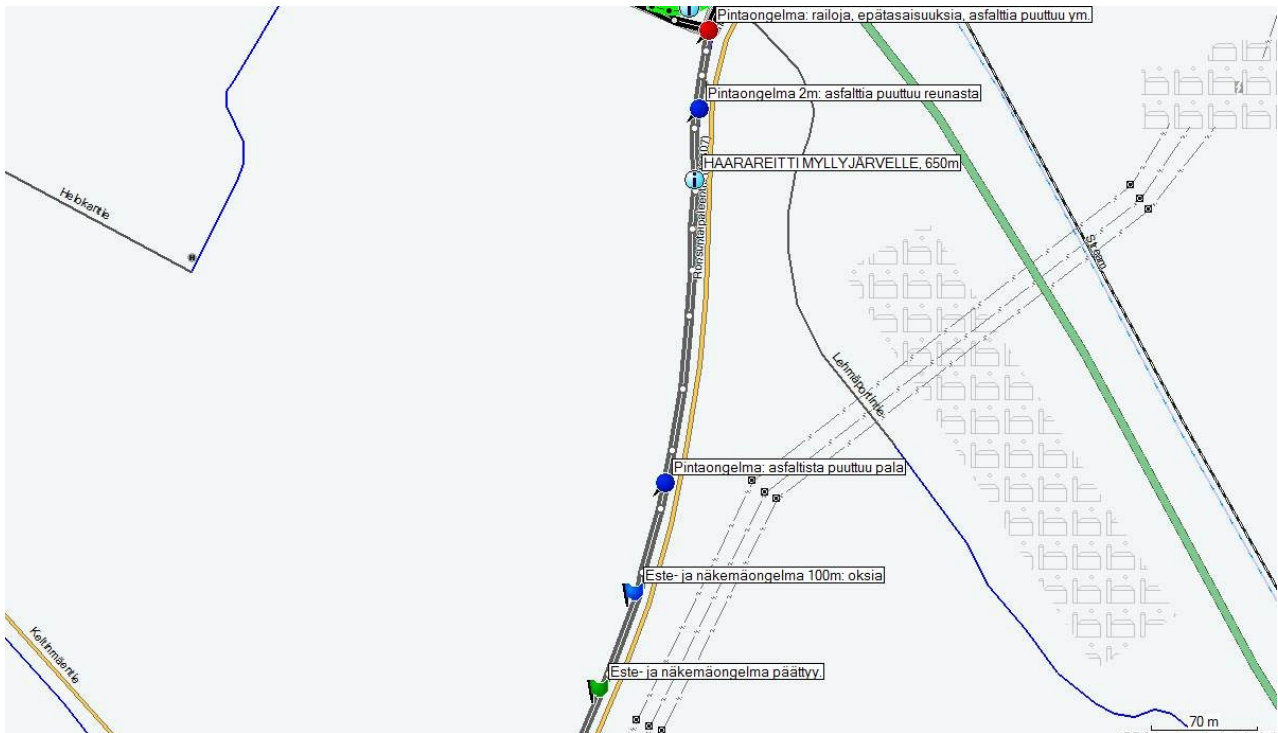
Reittikuva 84. Ronsuntaipaleentien yli kulkeva suojatie toimii esimerkkinä suorakulmaisesta liittymästä, jonka muotoilu harva noudattaa.



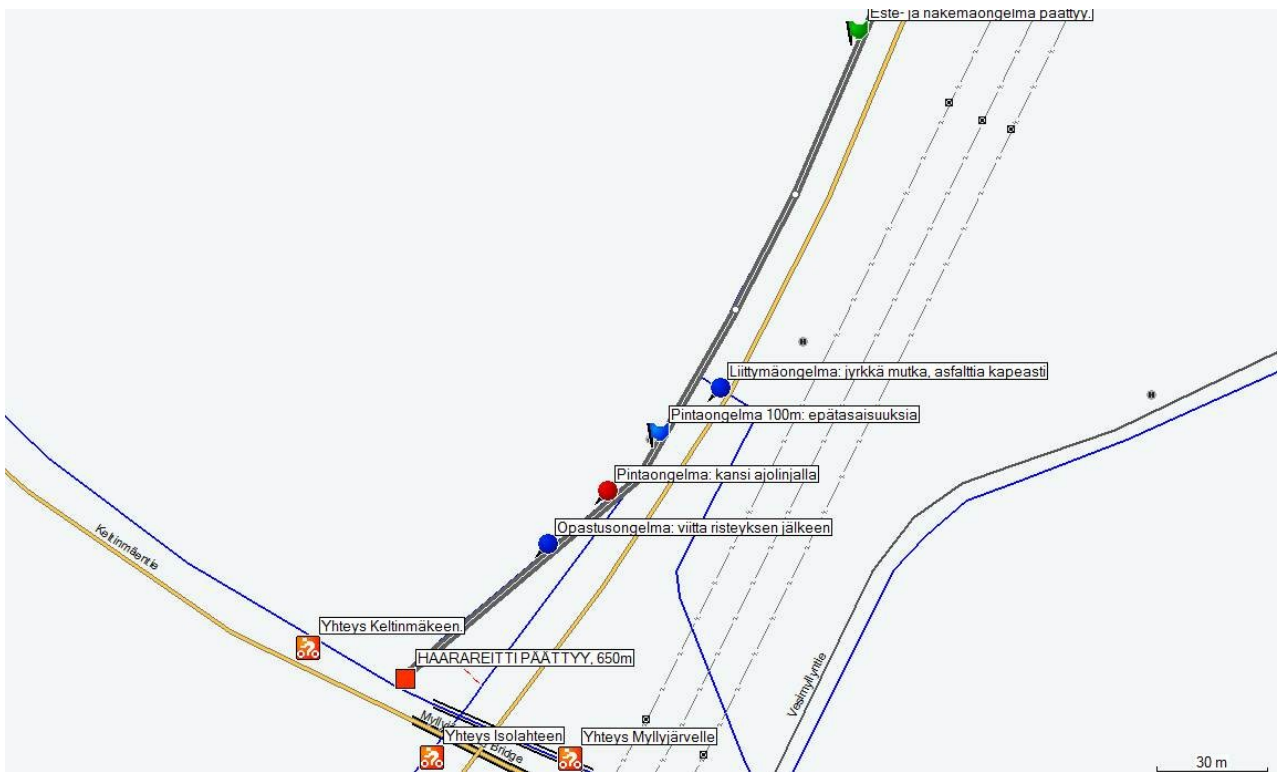
Reittikuva 85. Osuus päättyy Keltinmäentielle nousevaan luiskaan. Kuvan keskellä on montulla oleva kaivonkansi. Viitta on melko kaukana risteyksen jälkeen, joten ennen risteystä opaste ei erotu kunnolla.

Ongelmakohdat ja parannusehdotukset

SIJAINTI	ONGELMA	PARANNUSEHDOTUS	KUNNOSTUSVASTUU
Noin 100 m osuuden alusta.	Asfalttia puuttuu noin 2 metrin palanen.	Asfaltoitava uudelleen.	ELY-keskus
Osuuden puoliväli.	Noin 30-senttinen monttu asfaltissa.	Monttu on tasoitettava.	ELY-keskus
Osuuden puolivälissä noin 100 m.	Este- ja näkemäongelmaa reunustavien puiden vuoksi.	Puiden reunukset on siistittävä.	ELY-keskus
Myllyjärven-tielle johtava suojatie.	Juuri kukaan ei noudata suojatien ja laatukäytäväreitin liitoskohtan jyrkkää 90-asteista linjausta.	Asfaltoidaan liittymäaluetta laajemmalti. Voisi myös harkita kääntymiskaistojen toteuttamista.	ELY-keskus
Keltinmäen-tielle nousevan rampin alku.	Epätasainen kaivonkansi Keltinmäentien suunnasta tultaessa suoralla ajolinjalla.	Kaivonkansi on tasoitettava.	ELY-keskus
Keltinmäen-tielle nouseva ramppi.	Opasviitta on vasta risteyksen jälkeen.	Siirretään opasviitta ja sijoitetaan se ennen risteystä.	ELY-keskus
Koko osuus.	Metsänreuna on lähellä, väylälle tippuu oksia ja risuja.	Metsänreunan kasvillisuutta voisi hieman harventaa.	ELY-keskus
Koko osuus.	Asfaltti on melko vanhaa ja karkeaa.	Osuus on asfaltoitava uudelleen seuraavan remontin yhteydessä.	ELY-keskus



Reittikuva 42. Myllyjärven haarareitin alku Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsuntaipaleentien risteyksestä eteenpäin.



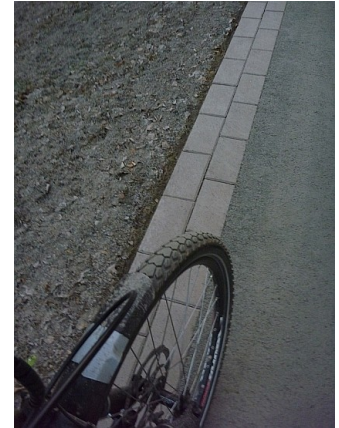
Reittikuva 43. Myllyjärven haarareitti päättyy Ronsuntaipaleentien, Keltinmäentien ja Myllyjärventien risteykseen.

5. KESKUSTAN JA MUSTALAMMEN VÄLISEN REITIN SEKÄ HAARAREITTIIEN YLEINEN TILANNE JA KESKEISET ONGELMAT

Alla on arvioitu keskustan ja Mustalammen välistä reittiä sekä sen haarareittejä yleisellä tasolla laatukäytävselvitysten liiteraportissa mainittujen laatukriteerien kannalta.

Reitin jatkuvuus ja yhtenäisyys

Keskustan ja Mustalammen välinen laatukäytäväreitti ei ole nykyisellään mitenkään erityisen yhtenäinen ja jatkuva, vaikka osuudelle onkin tietysti pyritty linjaamaan jatkuvin ja yhtenäisin mahdollinen väylä. Reitillä pyöräillään välillä ajorataa ja välillä yhdistettyä kevytväylää, osuuksien taso vaihtelee melkoisesti, reitillä on kymmeniä risteyksiä ja reitillä on myös useita risteyksiä, joissa pitää laatukäytävälläkin kääntyä jopa 90 astetta. Nämä tekijät aiheuttavat sen, ettei reittiä entuudestaan tuntematon varmastikaan osaa äkkiseltään kulkea tätä suorinta reittiä keskustan sekä Keltinmäen, Mäyrämäen ja Mustalammen alueen välillä. Kävelijä tai pyöräilijä ei myöskään varmasti tiedä kulkevasa suunnitellulla laatukäytäväreitillä – reitti ei nykyisellään juurikaan eroa laadullisesti muista ympäröivistä väylistä. Vain Keskussairaalantiellä ja Jussinparralla asfalttia reunustaa vähän matkaa laatoitus, joka antaa väylälle arvokkaampaa tuntua.



Keskussairaalantiellä ja Jussinparralla väylän reunassa on käytetty punaista laattaa.

Jos ei tunne voimassa olevia liikennesääntöjä seikkaperäisesti, erityisesti Kauppakadulla ja laatukäytäväreitien varren liittymissä sääntöjen mukaan pyöräileminen on vaikeaa – liikenneympäristö ei erityisen hyvin kannusta tai johdata oikeaoppiseen ajamiseen. Pyöräilijän paikkaa ja ajolinjaa ei pääsääntöisesti ole osoitettu erityisen selvästi. Toisaalta on todettava, ettei reitillä juuri ole niitä käsittämättömiä epäjatkuvuuskohtia. Reitillä ei esimerkiksi tarvitse välttämättä taluttaa pyörää missään (jos ei halua maksimoida turvallisuutta taluttamalla suojateilla – niillähän pyöräilijän oikeusturva on varsin heikko), eikä siirtyä välillä pyöräilemään autotien toiselle puolelle. Liikennesääntöjen mukainen pyöräileminen on sinällään mahdollista, jos säännöt tuntee tarkasti.

Jotta laatukäytäväreitistä saadaan selvästi havaittavasti jatkuva ja yhtenäinen, on reitin merkitsemiseen ja viitoittamiseen kiinnitettävä erityistä huomiota. Myös laadullisesti pitää pyrkiä reitin yhtenäistämiseen eli erityisesti kapeimpien kohtien levenyttämiseen ja huonokuntoisimpien asfaltointien kunnostamiseen – näin väylällä liikkuminen olisi mahdollisimman sujuvaa ja luontevaa.



Risteysten ongelmia lukuun ottamatta Kauppakatu on suora, selkeä ja tasainen pyöräreitti.

Keskussairaala-alueen tavoitettavuutta – eli reitin jatkuvuutta tuolla alueella – lisäisi laatukäytävän toteuttaminen Keskussairaalantien molemmin puolin. Myös esitetyt haarareitit lisäävät merkittävästi kulkijoiden jatkuvuuden ja yhtenäisyyden kokemusta sekä seudun tärkeimpien asuinalueiden saavutettavuutta.

Laatukäytäväreitien merkittävimpiä epäjatkuvuuskohtia sekä niiden syitä ja mahdollisia ratkaisuja esitellään seuraavalla sivulla.

SIJAINTI	TILANNE JA EPÄJATKUVUUDEN SYYT	MAHDOLLISET RATKAISUT
Kauppakatu.	Pyöräily ajoradalla ja kävely jalkakäytävällä. Useita risteyksiä, joissa pyöräillään liikennesääntöjen vastaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn jatkuvuuteen ja olosuhteisiin ei ole kiinnitetty erityistä huomiota.	Pyöräkaistojen ja -taskujen toteuttaminen, Kauppakadun muuttaminen kokonaan kävely- ja pyöräilypainotteiseksi kaduksi ym. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 10–19.
Kauppakadun ja Seminaarinkadun yhtymäkohta, Vaasankadun risteys.	Kauppakadulla pyöräillään ajoradalla ja kävellään jalkakäytävällä, Seminaarinkadulla taas liikutaan yhdistetetyllä kevytväylällä. Siirtyminen katujen välillä epäselvää. Reitin jatkuminen risteysalueen jälkeen ei välttämättä selvää.	Parempi opastus, pyöräkaistojen ja -taskujen toteuttaminen risteysalueeseen. Laatuikäytäväreitit voidaan myös merkitä katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 10–19.
Rautapohjankadun risteys.	Kevytväylät risteysalueessa kapeita, näköesteet molemmin puolin, reitti näyttää lähes päättyvän.	Levennetään kevytväyliä ja parannetaan opastusta. Laatuikäytäväreitit voidaan myös merkitä katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 24–32.
Keskus- sairaalantien, Länsiväylän ja Savelankadun risteys.	Nelisuuntainen laaja-alainen risteys. Keltinmäen, Mäyrämäen ja Mustalammen suuntaan pitää kääntyä 90 astetta, Köhniön haarareitti jatkuu suoraan, merkittävä reitti kääntyy myös Savelan suuntaan.	Lisätään ja selkiytetään opasteita. Opastekyltit ovat nykyisellään liian pienet tällaiseen risteysalueeseen. Voidaan myös merkitä laatuikäytäväreitit suoraan katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 36–41.
Länsiväylän, Jussinparran ja Ronsun- taipaleentien risteys.	Reitti Keltinmäkeen, Mäyrämäkeen ja Mustalammele kääntyy jyrkkään ylämäkeen ja kapenee, haarareitti Myllyjärvelle ja edelleen Isolahdelle jatkuu suoraan.	Parempi opastus ja risteysalueen muiden järjestelyjen muuttaminen. Laatuikäytäväreitit voidaan myös merkitä katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 36–41.
Haperontien kärki.	Reitin jatkuvuus hieman epäselvää: reitti ylittää kerrostaloalueen liittymän, Haperontie vieressä ja toinen kevytväylä jatkuu kohti Helokantien kärkeä.	Lisätään ainakin yksi opasteviitta. Laatuikäytäväreitit voidaan myös merkitä katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 42–45.
Keltinmäentien alittavan tunnelin edusta.	Pitäää kääntyä 90 astetta Jussinparralta Keltinmäentielle.	Parannetaan opastusta. Voidaan myös merkitä laatuikäytäväreitit katuun laatoituksella tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 46–47.
Keltinmäentien ja Kotasenpolun risteysalue.	Varsinaisella reitillä kolme jyrkkää 90 asteen käännoästä lyhyellä matkalla, ilman opastusta ei tiedä, mihin pitäisi jatkaa.	Parannetaan opastusta. Voidaan myös merkitä laatuikäytäväreitit katuun laatoituksella, värillisellä asfaltilla tms. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 46–47.
Valmuskantie, Valmuskantien ja Vahverontien risteys sekä Mäyrämäentien risteys.	Valmuskantiella kävely ja pyöräily ajoradan reunassa omakotitalokadulla, Vahverontiella kävely jalkakäytävällä ja pyöräily ajoradalla. Erityisesti Vahverontien ja Mäyrämäentien risteysalueessa jyrkkä käännoä.	Kiinnitetään erityistä huomiota opastukseen. Toteutetaan Valmuskantielle ja Vahverontielle pyöräkaistat ja pyörätasku. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 52–53.
Kypärätien risteys.	Ei opastusta, keskustan suunnasta ajaa helposti loivasti oikealle Kypäräntielle.	Viitoitetaan risteys kunnolla. Ratkaisuja esitellään tarkemmin sivuilla 62–64.

Reitin tasaisuus ja kallistukset

Keskustan ja Mustalammen välinen reitti on erittäin mäkinen. Kuten aiemmin on todettu, niin kyseessä lieenee Jyväskylän mäkinen kevytväyläreitti (korkeuskäyrä sivulla 6). Reitillä on myös jonkin verran enemmän mäkiä kuin vierellä kulkevilla autoteillä. Turhia mäkiä on esimerkiksi Keskussairaalantiellä, Jussinparralla ja Keltinmäentiellä. Erityisesti Jussinparralla kaivattaisiin mäen jyrkkyyden vuoksi myös kallistuksia oikeaan suuntaan.

On olennaista, että jatkossa suunnitellaan ja toteutetaan laatukäytäväreitti keskustasta Vaasankadun, Voionmaankadun ja Pitkätien kautta Hippokselle – tämän reittivaihtoehdon käyttäminen vähentää mäkisyyttä keskustan ja Hippoksen alueen välillä.

18-tien varteen suunniteltu kevytväylä Keljon ja Keltinmäen välille toisi selvästi tasaisemman reitin erityisesti Keljon mutta myös keskustan suunnasta Keltinmäkeen, Mäyrämäkeen ja Mustalammelle.

Haarareitit Köhniöön ja Myllyjärvelle ovat likimain niin tasaisia kuin ne luonnonolosuhteiden puolesta voivat olla – pieniä tarpeettomia kinkkamia on lähinnä muutamilla Köhniön reitin risteysalueilla.



Keskussairaalantiellä ennen Rautpohjankadun risteystä kevytväylällä on mäki, kun taas autotie on profiililtaan selvästi tasaisempi. Mittakaavaa antava pyörä on ympyröity keltaisella.



Keltinmäentien vaihtoehtoisella reitillä kevytväylä laskeutuu tunnelinotkelmaan, kun taas autotie on profiililtaan selvästi tasaisempi.

Reitin leveys

Suunniteltu laatukäytäväreitti haaroineen ja vaihtoehtoisine reitteineen on pääosin riittävän leveä jo nykyisellään. Turhan kapeita kohtia on kuitenkin esimerkiksi Seminaarinkadun alussa, Alvar Aallon kadun liittymän luona ja Rautpohjankadun risteyksessä sekä Keltinmäentien vaihtoehtoisella reitillä. Myös Jussinparran kevytväylä voisi olla leveämpikin mäen jyrkkyyden ja vaeltavien pyöräilylinjojen takia. Lisäksi Kauppakadun jalkakäytäviä voisi levenyttää erityisesti Kilpisenkadun ja Gummeruksenkadun sekä Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun välillä.

Pinnoitteen tasaisuus ja sileys sekä eheys

Kevytväylien rungot ovat selvitettyillä reiteillä pääosin hyvässä kunnossa – paremmassa kuin vaikkapa aiemmin kartoitetulla keskustan ja Palokan välisellä, Palokkajärven itäpuolisella reitillä. Väylien perustukset tarvitsevat kunnostusta lähinnä paikoin Keskussairaalantiellä sekä Jussinparralla ja Erämiehenkadulla.

Reittien asfaltoinnit ovat pääosin melko vanhoja. Erityisesti pieniä pintavaurioita kuten halkeamia, alkavia railoja, karheuksia ja aura-autojen jälkiä on runsaasti. Paikoin, erityisesti Keskussairaalantiellä, Jussinparralla ja Erämiehenkadulla, on myös vaarallisia ja välittömän korjauksen tarpeessa olevia railoja, monttuja ja muita epätasaisuuksia.

Jos halutaan laadukasta tasaista ja sileää asfalttia, ainakin Keskussairaalantie (uusia pätkiä lukuun ottamatta), Länsiväylä, Jussinparta (uutta pätkää lukuun ottamatta) sekä Mäyrämäentie ja Erämiehenkatu pitää asfaltoida kauttaaltaan uudelleen.

Jos kaikki ehdotetut asfaltin laadun korjaukset ja parannukset toteutettaisiin, olisi pinnoitteen laatu aika lähellä viereisten autoteiden kuntoa. Tällä hetkellä viereisillä ajoradoilla on pääsääntöisesti aina miellyttävämpää ja tasaisempaa pyöräillä.

Selvitetyiltä reiteiltä on listattu yhteensä 87 pinnaltaan ongelmallista kohtaa tai osuutta.



Melko tyypillinen tilanne Keskussairaalantiellä: autotien pinnoite ja kunto muutenkin on selvästi viereistä kevytväylää parempi.



Pinta- ja rakennevaurioita Keskussairaalantien ja Pitkädun kevytväylän risteyksessä.



Pinta- ja rakenneaurioita Erämiehenkadulla Varpukadun ja Saihokadun välillä.



Pinta- ja rakenneaurioita Jussinparralla Haperontien sivustalla.



Vaarallinen railo Keskussairaalantiellä Köyhälammen vieressä.



Railoista ja epätasaista asfalttia Keskussairaalantiellä Kyllön terveysaseman vieressä.

Ajolinjojen suoruus ja luontevuus

Selvitetyt reitit ovat pääosin yllättävänkin suoria ja luontevia pyöräillä. Vaikeita mutkia tai kaarroksia on varsin vähän. Esimerkiksi keskustassa Kauppakatu onkin nykyisellään kaikkein suoria ja luontevia pyöräilyreittiä. Myös lähes kaikki reittien risteykset ovat sellaisia, joissa suurempaa pyöräilylinjaa olisi vaikea toteuttaa. Pyöräilyn kannalta hankalia kaarroksia tai käännoiksi – sellaisia jotka voisi selvästi toteuttaa toisin – pitää tehdä lähinnä Vaasankadun, Rautpohjankadun, Valajankadun, Hoitajantien, Keskussairaalantien/Savelankadun/Länsiväylän, Länsiväylän/Ronsuntaipaleentien/Jussinparran ja Jussinparran/Keltinmäentien risteyksissä. Mustalammenttiellä on muutamia risteyskärsiä, joissa pyöräilijän pitää tehdä jyrkkiäkin mutkia.

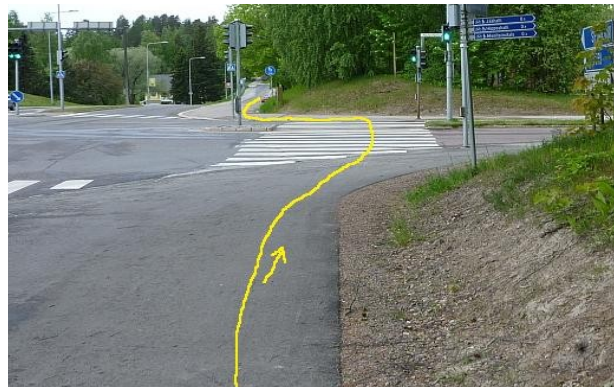
Hankalia ajolinjoja on myös Kilpisenkadun, Cygnaeuksenkadun, Alvar Aallon kadun, Kramsunkadun, Orakkaantien, Lahokkaantien, Velhottarentien, Ansapolun, Loukkukadun ja Ronsuntaipaleentien liittymissä. Myöskään reitinvarren tunneleiden luona ei voi käyttää luontevia ajolinjoja.

Haarareittien linjaukset ovat lähes esimerkillisen suoria ja luontevia. Sekä Köhniön että Myllyjärven suunnan haarareitit ovat peruslähtökohdiltaan paria pientä risteysmutkaa lukuun ottamatta sellaisia kuin laatukäytäväreitien pitäisikin olla.

Pitkätien kevytväyläliittymässä ajolinjat ovat esimerkilliset, suorastaan hollantilaisen mallin mukaiset – vastaavia muotoiluja soisi toteutettavan paljon lisää.



Pitkätien kärjen kevytväyläliittymä on haaroitettu oivallisesti.



Rautpohjankadun risteyksessä pyöräilylinjaa ei voi pitää luontevana.

Liittymien ja risteysten selkeys ja turvallisuus

Reitillä on yhteensä 35 vähintään jollain tapaa ongelmallista liittymää tai risteystä. Tyypillisiä ongelmia ovat esimerkiksi terävät ja/tai jyrkät reunatuet, pyöräilyn kannalta haitalliset mutkaiset ja/tai näkemiltään vaaralliset linjaukset, epäselvät järjestelyt ja pyöräilylinjat sekä painonapilliset liikennevalot. Ongelmallisimpia ovat pääreitillä Kilpisenkadun, Gummeruksenkadun, Cygnaeuksenkadun, Vaasankadun, Rautpohjankadun, Valajankadun, Keskussairaalantien/Savelankadun/Länsiväylän, Länsiväylän/Ronsuntaipaleentien/Jussinparran, Vahverontien, Vahverontien/Mäyrämäentien sekä Rajalammentien risteykset. Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran risteys lienee nykyisellään reitin vaarallisin ja välittömän remontin tarpeessa.

Köhnön haarareitillä Rihlaperän, Keihäsmiehenkadun, Kahakadun ja Saihokadun risteykset ovat ongelmallisimmat. Keskussairaalantien täydentävällä reitillä Hoitajantien tuplaristeys on ongelmallisin.

Liittymistä ongelmallisimpia ovat Hämeenkatu, Alvar Aallon katu, Kramsunkatu ja Orakkaantie sekä Mustalammentien liittymät. Reunatukiongelmia on suuressa osassa laatukäytäväreitin liittymiä. Pitkädun ja Kiljanderinkadun liittymät puolestaan ovat muotoilultaan esimerkillisiä, vaikka liittymissä onkin muita ongelmia.

Moniin muihin väyliin verrattuna reitin risteykset ja liittymät ovat linjauksiltaan pyöräilyn kannalta pääosin parempia eli suorempia ja selkeämpiä. Tämä johtunee siitä, että pääosin reitin risteykset edustavat vanhaa, pyöräilyn kannalta parempaa suunnittelua. Liiteraportissa mainittuja mutkaisia, esimerkiksi Voionmaankadulla ja Yliopistonkadulla käytetyn tyyppisiä, risteyskiviä edustaa lähinnä ainoastaan Valajankadun ylitys, eikä sekään ole mitenkään erityisen huono.



Keihäsmiehenkadun risteyksessä on terävät reunatuet. Risteuksen kohdalla pitää myös tehdä pieni mutka.



Hämeenkadun liittymä on mukulapintainen. Liittymässä on myös reunatuet ja muita epätasaisuuksia.



Cygnaeuksenkadun kevytväyläliittymän ongelmia: terävä faasireunakiveys, näkemä- ja esteongelmaa sekä mutkitteleva ajolinja.

Reunatuet liittymissä ja risteyksissä

Reitillä ja reitin varrella on runsaasti haitallisia ja jopa vaarallisia teräviä ja/tai jyrkkiä luonnonkivisiä tai betonisia reunatukia. Pyöräilyä haittaavia reunatukia on varsinaisella laatukäytäväreitillä melko vähän, mutta niitä on kuitenkin esimerkiksi Valajankadun, Pajatien, Vahverontien ja Valmuskantien risteyksissä. Köhniön haarareitillä ikäviä reunatukia on lähes jokaisessa risteyksessä. Noin 20:ssä reitin varren risteyksessä tai liittymässä on pyöräilyä selvästi haittaavia reunatukia.



Melko matala mutta reunaltaan todella terävä reunakivi Valajankadun risteyksessä. Tällaisen nähdessään pyöräilijän katse keskittyy matalimman ja loivimman ajolinjan etsintään.



Todella korkea pystysuora reunatuki Orakkaantien liittymässä. Kiveys onneksi madaltui kesän aikana, kun ajorata asfaltoitiin uudelleen.



Matala mutta reunaltaan terävä reunatuki Pajatien risteyksessä.



Jyrkkä ja terävä reunatuki Vahverontien risteyksessä.

Reitin yleinen esteettömyys

Reitin esteitä ovat jyrkkien ja/tai terävien reunatukien lisäksi esimerkiksi montussa olevat kaivonkannet, reunustavien puiden ja pensaiden oksat sekä ajolinjalla sijaitsevat liikennemerkit ja sähkökaapit. Näitäkin ongelmia on reitillä melko paljon. Erityisesti hankalia, jopa vaarallisia montussa tai koholla olevia kaivonkansia reitillä tuntui olevan poikkeuksellisen paljon eli noin 20 kohdassa. Muita esteongelmia reitillä on 18 kohdassa. Jopa hengenvaarallisia huonosti erottuvia ja keskellä väylää sijaitsevia tolppia on reitillä Keskussairaalantien ja Rautpohjankadun risteyksessä (täydentävällä reitillä), Erämiehenkadun alussa ja Keihäsmiehenkadun risteyksen luona. Pensaiden tai puiden oksia reitillä on erityisesti Seminaarinkadulla, Länsiväylällä ja Erämiehenkadulla.



Vaarallinen harmaa tolppa Erämiehenkadulla.



Liikennemerkki ajolinjalla aivan kevytväylän reunassa. Leveän tangon kanssa ajettaessa suuri osa Hoitajantien suojatiestä ja sen reunaluiskasta on poissa käytöstä.



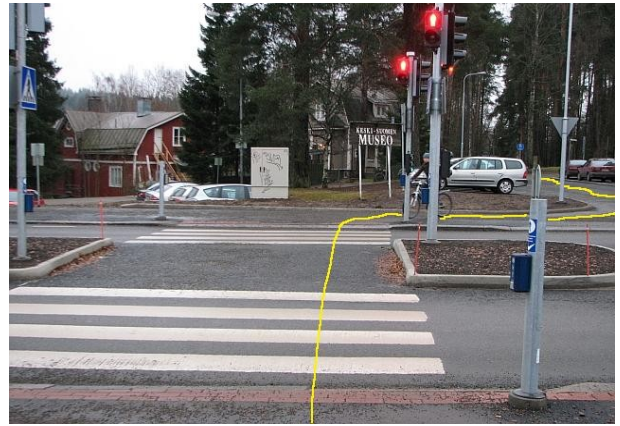
Oksia kevytväylän puolella Länsiväylällä.



Este voi myös olla liikkuva. Kuorma-auto parkissa Seminaarinkadun kevytväylällä.

Liikennevalot ja liikennevalopainikkeet

Tarpeettomasti liikennevaloilla ohjattuja risteys- tai liittymiä ei reitillä taida olla lainkaan, mutta muutamilla suojateilla kuitenkin on painonapilliset, pyöräilyä ja kävelyä haittaavat, liikennevalot. Painonappivaloja on Keskussairaalantien, Länsiväylän ja Savelankadun risteyksessä sekä Kramsunkadun liittymässä. Cygnaeuksenkadun ja Vaasankadun risteyksissä valojen ajoitus on ongelmallinen, eivätkä ihmiset usein toimi liikennesääntöjen vaatimalla tavalla.



Kramsunkadun liittymässä on painonappivalot, vaikka Kramsunkatu on Jyväskylän vilkkaimpia pyöräreittejä. Tässä kuljetaankin monesti punaisia päin tai kierretään koko liittymä.

Näkemät

Riittämättömiä näkemiä selvitettyillä reiteillä on melko runsaasti pensaiden, puiden, aitojen ja tunnelien sekä väärin linjattujen risteysten ja liittymien vuoksi. Näkemäongelmakohtia on yhteensä peräti 33. Näkemiltään ongelmallisimpia ovat Kilpisenkadun, Gummeruksenkadun, Rautpohjankadun, Valajankadun, Länsiväylän/Ronsuntaipaleentien/Jussinparran, Kotasenpolun/Vahverontien, Kahakadun ja Saihokadun risteykset sekä Keltinmäentien alittavat tunnelit. Keltinmäentien vaihtoehtoisen reitin varrella on lukuisia näkemiltään vaarallisia tonttiliittymiä.

Monia näkemäongelmia voidaan yksinkertaisesti ja edullisesti helpottaa raivaamalla pensaita ja puiden oksia mutkista, tunneleiden suilta ja risteyksistä. Muutamien risteysten linjaaminen uudelleen tai suojatien toteuttaminen korotettuna ja värillisenä lieventäisivät myös näkemäongelmia. Tunneleiden näkemien korjaaminen on haastavaa, mutta peilien lisääminen, suuaukkojen avartaminen ja tunneleiden kaistoittaminen auttaisi.



Näkemäongelma Kahakadun risteyksessä.

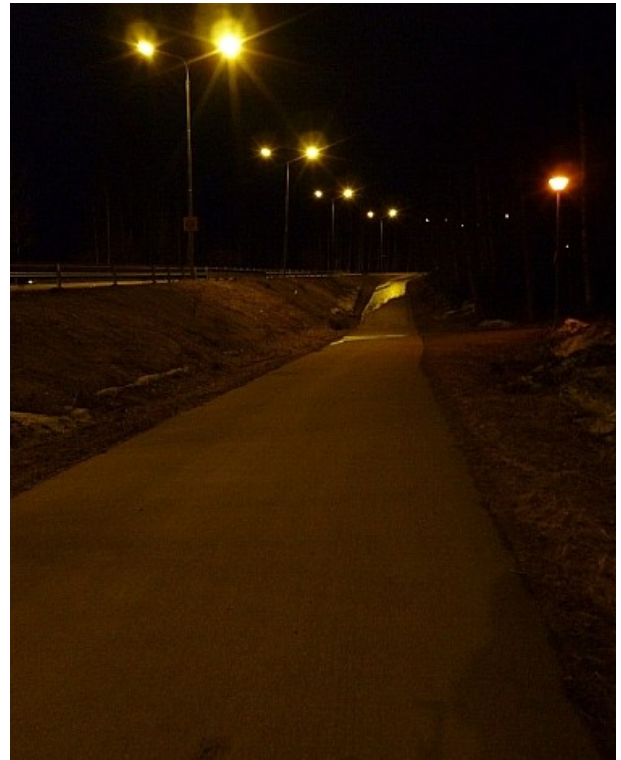
Tunnelit ja alikulut

Selvitetyillä reiteillä on ainoastaan kaksi tunnelia, Keltinmäentien alittava ja 18-tien alittava. Näistä molemmat ovatkin erittäin ongelmallisia, sillä kummassakaan näkemät eivät ole lainkaan riittävät. Molempien luona pyörä pitää myös lähes pysäyttää. Molempien tunnelien luona on kevytväyläristeys välittömästi tunnelin vieressä, mikä on yleensä se kaikkein huonoin ratkaisu sekä pyöräilyvauhtien että näkemien kannalta.

Jatkossa uusien tunneleiden toteuttamisessa kannattaa kiinnittää huomiota riittäviin näkemiin ja siihen, että tunnelien luona voi pyöräillä vauhdikkaasti.



Tehtävä: etsi kuvasta tunneli.



Tämänkään kuvan tunnelia ei hevin havaitsisi, jos ei osaisi lukea väylän korkeusprofiilia.

Erottelu

Erottelu ei ole varsinaisella reitillä eikä haarareiteillä millään väleillä. Reitti kuitenkin sivuaa Kilpisenkadun eroteltua väylää (ks. viereinen kuva). Myös Kotasenpolku toimii suuresti erotellun väylän tavoin, koska asfaltoidun kevytväylän vieressä kulkee hiekkapintainen kävelyreitti. Cygnaeuksenkadun kevytväylä Kauppakadulta kirjaston suuntaan näyttää sekä yhdistetyltä että erotellulta väylältä: katumerkinnyt viittaisivat erotellun suuntaan, kun taas virallinen liikennemerkki osoittaa väylän olevan yhdistetty.

Erottelu kaivattaisiin erityisesti Seminaarinkadulle ja Keskussairaalantielle, jotka ovat kaikkein vilkkaimpia kävely- ja pyöräilyosuuksia. Pitäisi pyrkiä siihen, että tulevaisuudessa mahdollisimman suuri osa laatukäytäväreiteistä on eroteltuja.



Kilpisenkadun kevytväylä on eroteltu. Moni ei kuitenkaan osaa noudattaa erottelua, koska eroteltuja väyliä on vielä niin vähän.

Opastus ja viitoitus

Kävelyn ja pyöräilyn pääreiteistä Jyväskylässä keskustan ja Keltinmäen välillä on toiseksi paras opasviitoitus, koska osuus on toiminut viitoittamisen pilottireittinä. Keskustan ja Vaajakosken välillä opastus on parempi, koska Vaajakosken suunnalla on useita selkeitä ja havainnollisia matka- ja reittitauluja – jostain syystä nämä pääosin puuttuvat Keltinmäen suunnalta.

Paikoitellen viitoituksessa on puutteita, mm. jotkut kohteet on unohdettu viitoittaa. Jyrkissä 90-asteisissa pääristeyksissä ja ylipäättään isoissa vilkasliikenteisissä risteyksissä opasviitat myös ovat selvästi liian pienet – niitä ei ole usein kovinkaan helppo havaita.

Viitoitus puuttuu Keltinmäen ja Mustalammen väliltä, täydentäviltä reiteiltä sekä Köhniön haarareitiltä.



Toimiva opasteviitta yliopiston kirjaston edustalla Seminaarinkadulla.



Melko heikosti näkyvä, liikennemerkin taakse ja liian korkealla sijoitettu opasteviitta Kotasenpolun alussa.

Ajoratamerkinnät

Ajoratamerkintöjä ei reitillä ole suojateitä lukuun ottamatta juurikaan. Monin paikoin merkintöjä voitaisiin kuitenkin käyttää kertomaan erottelusta, risteyksistä, kaistoista ja väylän reunoista.

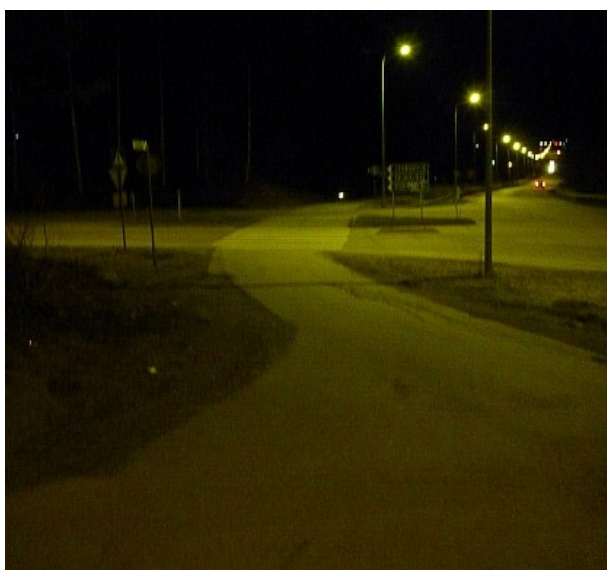


Erinomaisia ajoratamerkintöjä Hollannissa.

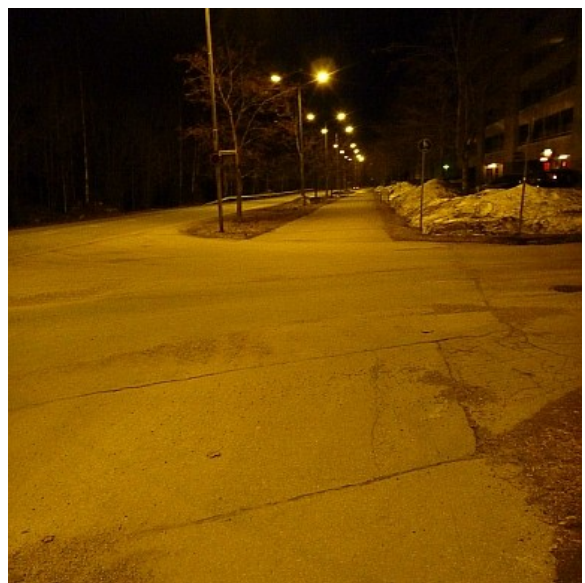
Valaistus

Valaistus reitillä tuntuu olevan keskimääräistä kattavampi ja parempi. Pimeään aikaan suoritetuilla tarkastuspyöräilyillä valaistus oli riittämättömin lähinnä Jussinparran kevytväylällä, jolla lukuisia valoja oli poissa käytöstä. Myös Länsiväylällä kevytväylän valaistus ei jostain syystä toiminut lainkaan.

Monin paikoin ongelmana on se, että valaistus on suunnattu vain autotielle, ja kevytväylä saa ajoradan valaistuksesta vain sen verran valoa kuin sattuu tulemaan.



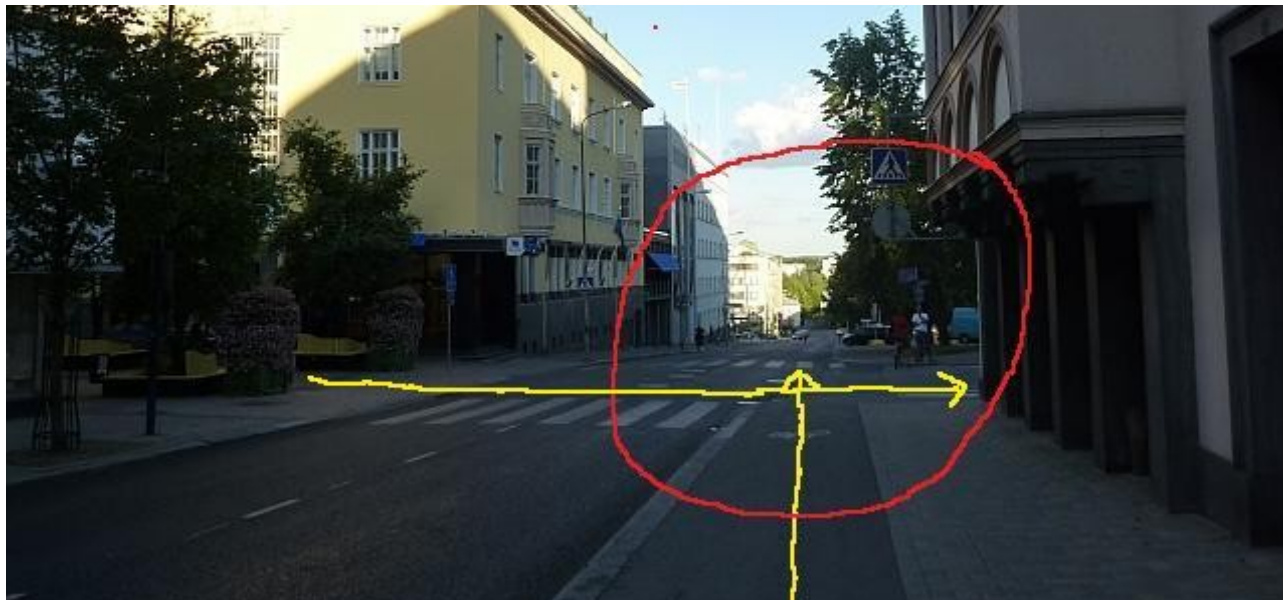
Näkymä Jussinparran kärjestä Länsiväylälle. Jostain syystä kevytväylän valaistus oli huhtikuun pimeälenkillä kokonaan pois käytöstä.



Toimivaa kevytväylän valaistusta Keltinmäentiellä.

Liityntäliikenne

Reitin varren liityntäliikenne on melko sujuvaa, joskin puutteitakin on monin paikoin. Monet läheiset kohteet voitaisiin opastaa paremmin, ajolinjat ovat usein mutkittelevia, ja erittäin monissa reitin varren liittymissä on terävät ja/tai jyrkät, pyöräilyä haittaavat, reunatuet.



Kuva Kilpisenkadun erotellulta väylältä Kauppakadun risteykseen. Säästöpankin kulma aiheuttaa näkemäongelmaa, kevytväylän ja ajoradan yhtymäkohta on töyssyinen, eikä ajolinja erityisesti kävelykadulle ole erityisen selkeä.



Todellisuutta Alvar Aallon kadun liittymässä: pyöräilijä oikaisee Seminaarinkadun kevytväylältä suoraan Alvar Aallon kadun ajoradalle. Keltaisella merkitty liikennesääntöjen mukainen reitti on mutkitteleva, epätasainen ja näkemiltään heikompi.

Pysäköintimahdollisuudet

Reitin varrella suurimmat pysäköinnin haasteet ovat kävelykadun Kompassin luona, Kirkkopuiston laidalla, Kauppakadulla erityisesti ravintola Katriinan edessä, Seminaarinkadun alussa ravintola Sohwin luona ja yliopiston pääkirjaston edustalla. Ruutukaava-alueella ei ole juurikaan ylimääräistä tilaa pysäköinnin järjestämiseksi, joten monin paikoin ainut vaihtoehto on siirtää autopysäköintipaikkoja tai autokatutilaa pyöräpysäköintiin.



Kauppakadulla R-Kioskin ja Pizzeria Marian edustalla on melko toimiva pyöräparkki.



Kirkkopuiston laidan huonokuntoisia pyörätelineitä monikaan ei osaa käyttää.

Ympäristön miellyttävyys ja viihtyisyys

Ympäristö on reitillä miellyttävin Kauppakadun kävelykadulla, Seminaarinmäen alueella, Jussinparralla, Kotasenpolulla, Mäyrämäentiellä ja Mustalammenttiellä. Myös Köhniön suunnan haarareitti Keskussairaalan tietä ja Erämiehenkatua on varsin miellyttävä. Näillä osuuksilla meluista ja stressaavaa autoliikennettä on varsin vähän tai ei ollenkaan, ympäristö on siisti, ja reitin varrella on runsaasti istutuksia tai muuta kasvillisuutta.



Länsiväylän ympäristö kaipaisi kohentamista.

Epämiellyttävimpiä osuuksia ovat osin Keskussairaalan tie ja varsinkin Länsiväylä. Erityisesti Länsiväylän varrelle kaivattaisiin istutuksia pehmentämään teollisuusalueen ympäristöä. Keltinmäentien ja Keltinmäentien/18-tien alittavat tunnelit ovat myös harvinaisen ankeita ja hämäriä. Kauppakatuakin voitaisiin muuttaa esteettisemmäksi istutuksilla sekä autojen määrää ja niille tarkoitettua katutilaa vähentämällä.



Kotasenpolkua kulkiessa mieli lepää: asfaltti on tasainen ja sileä, ja ympärillä on metsää ja lampi.

Yleisimmät ongelmat

Keskustan ja Mustalammen sekä haarareittien yleisimmät ongelmat ovat asfaltin karheet ja epätasaisuudet, jyrkät ja/tai terävät reunatuet, näkemäesteet, erilaiset muut esteet, erityisesti kaivonkanat, sekä monenlaiset liittymä- ja risteysongelmat.

5.1 KESKUSTAN JA MUSTALAMMEN VÄLISEN REITIN SEKÄ HAARAREITTIIEN KÄYTETTÄVYYS

Kuinka helppo kyseisiä reittejä ja väyliä on oikeasti käyttää? Pystyykö väylällä ajamaan sujuvasti, turvallisesti, miellyttävästi, lihasenergiaa säästävästi ja vauhdikkaasti? Pystyykö väylällä pyörimään noin 25 km/h turvallisesti ja pyörää rikkomatta? Pystyykö väylällä ajamaan raskaassa lastissa esimerkiksi pyörälaukkujen, peräkärrin tai lastenistuimen kanssa?

Reittiä voidaan pyrkiä ajamaan vauhdikkaasti raskaassa lastissa keskustasta alkaen. Tällöin alun kävelykatuosuudella ajaminen on varsin mutkittelevaa ja hidasta, kun valotolppia ja kävelijöitä joutuu varomaan. Kilpisenkadun risteyksessä ajolinjat ovat myöskin varsin epäselvät, ja Kilpisenkatua ajavia autoja joutuu selvästi varomaan. Risteysten epäselvyyksistä huolimatta Kauppakatu on sujuvin, selkein, suoriin ja tasaisin pyöräväylä keskustan poikki.

Siirtyminen Kauppakadun ajoradalta Seminaarinkadun yhdistetylle kevytväylälle on usein varsin epäselvä ja hankala. Monesti joutuu ajamaan joitain kymmeniä metrejä eteenpäin Seminaarinkatua jo sen vuoksi, koska Vaasankadun risteyksessä on ruuhkaa ja kävelijät sekä pyöräilijät jonottavat Vaasankadun kevytväylän valoissa suoralla ajolinjalla. Vaasankadun kulmauksessa on vielä turhan jyrkät reunatuet.

Myös yliopiston kirjaston edustalla on usein ruuhkaa ja sekavaa liikennettä, eikä jatkoreittikään ole välttämättä aivan selkeä. Seminaarinkadun vauhdikkaassa laskussa puolestaan joutuu varomaan muiden liikkujien lisäksi muutamia vaarallisia kaivonkansia ja reunustavia oksia. Toiseen suuntaan kuljettaessa tämä Seminaarinmäen nousu on varsin pitkä ja raskas. Mattilanniemen suuntaan käännyttyäessä ainut vaihtoehto on ajaa suoraan Alvar Aallon kadun ajoradalle.

Keskussairaalantiellä asfaltin laatu heikkenee, ja väylällä on useita epätasaisuuksia, railoja ja montussa tai koholla olevia kaivonkansia. Liikennettä on myös usein runsaasti erityisesti yliopiston edustalla, joten vauhti hiljenee senkin vuoksi. Kramsunkatua pitkin Mattilanniemeen olisi vaikea pyöräillä mutkien ja kiveysten vuoksi. Raskaassa lastissa Rautpohjankadun läheinen tarpeeton kevytväylän mäennyppylä hidastaa osaltaan ja myös ärsyttää kulkijaa. Rautpohjankadun risteyksessä vauhti pitää yleensä pysäyttää lähes täysin vihreiden valojen palaessakin, koska näkemät ovat riittämättömät ja kevytväylä on turhan kapea. Valajankadun risteyksessä autot ovat usein tiellä, pyöräilijälle tulee mutka, ja myös terävä reunakiveys häiritsee varsinkin keskustan suuntaan pyöräiltäessä. Keskussairaala on varsin vaikeasti tavoitettavissa raskaan lastin kanssa pyöräiltäessä, koska lähes kaikki Keskussairaalantien ylittävät liittymät ovat huonossa kunnossa ja niissä kaikissa on teräviä reunatukia. Savelankadun risteyksessä on vaikea pyöräillä painonapin luokse kevytväylän vasemmalle puolelle ja aivan ajoradan reunaan.

Keskussairaalantien, Savelankadun ja Länsiväylän risteyksessä ajosuunta ei avaudu kovin nopeasti: avarassa ja vilkkaassa risteyksessä opasteet ovat turhan pieniä. Länsiväylällä ei voi ajaa aivan väylän oikeassa reunassa, koska pensaiden ja puiden oksat ovat osin väylän puolella. Pajatien risteyksessä vauhti pitää pysäyttää lähes kokonaan terävien reunatukien vuoksi. Lehmäportintien ylitys on kaupungista päin tultaessa melko ongelmaton ja turvallinen, toisin kuin toiseen suuntaan kuljettaessa. Kääntyminen Jussinparralle ja Keltinmäen suuntaan ei ole kovin juoheva. Myllyjärvelle ja Isolahteen pääsisi Ronsuntaipaleentietä sitä vastoin melko ongelmattomasti ja tasaisesti.

Jussinparran kevytväylän alku on useimmille mahdoton pyöräiltävä raskaassa lastissa. Ylöspäin mäki on liian jyrkkä. Alaspäin tultaessa useimpien pyörien jarrut eivät myöskään riittäisi raskaan lastin kanssa tai vauhti nousisi aivan liian suureksi. Väylällä on usein vielä soraa tai kariketta. Mäen päällä on tarpeeton mäennyyppylä, joka imee pyöräilijän viimeisiä voimia. Haperontien kärjen kohdalla joutuu puolestaan miettimään, mihin reitti jatkuukaan – opasviitta on varsin kaukana. Seuraavaksi pääsee nauttimaan hetken aikaa sileästä ja tasaisesta asfaltista, mutta heti perään on vaarallisia ja vaikeasti kierrettäviä monttuja, joiden kohdalla joutuu lähes pysäyttämään. Asfaltissa on Jussinparralla myös railoja, joita ei voi raskaassa lastissa ylittää kovinkaan vauhdikkaasti. Keltinmäentien ylityksissä joutuu hidastamaan epätasaisen luiskien vuoksi, vaikei risteyksissä reunatukia olekaan. Keltinmäentien alittaminen vakavasti näkemäongelmaisen tunnelin kautta ja toiselle puolella olevan luiskan käyttäminen on tällä hetkellä raskaassa lastissa mahdotonta, koska asfaltti on niin huonossa kunnossa.

Kotasenpolun alussa viitoitus on hieman hakusessa: viittoja ei näe kunnolla, koska ne sijaitsevat pituussuuntaan Kotasenpolun varrella ja kevytväylä-liikennemerkkin takana. Kotasenpolku on muuten oikein miellyttävä ja mukava pyöräiltävä Vahverontielle asti. Vahverontien ylityksessä joutuu käytännössä pysäyttämään terävän reunatuen vuoksi, samoin Kotasenpolun ja Valmuskantien yhtymäkohdassa.

Mäyrämäentiellä ei voi pitää vauhtia kumpaan suuntaan. Mustalammelle mentäessä ylämäki hidastaa, alaspäin tultaessa asfaltin epätasaisuudet täryttävät niin, että repussa tai laukuissa tavarat ovat vaarassa hajota. Mäyrämäellä ja Mustalammella kotikadulle olisi vaikea ajaa: kaikissa liittymissä on teräviä ja/tai jyrkkiä reunatukia. Pyöräilijöille ei ole monessa kohdin myöskään mitään selkeää ajolinjaa – monilla asuntokaduilla tai niiden alussa on vain jalkakäytävät, ja laatuikäytäväreitille pääsee vain jalkakäytävien suojatieliittymiä pitkin.

Mustalammentiellä pyöräilijän pitää mutkitella jokaisen risteyksen kohdalla, koska ajoratojen risteykset on muotoiltu kaareviksi. Viimeistään Rajalammentien risteyksessä pitää muutenkin siirtyä pyöräilemään ajoradalle, koska teräviä ja jyrkkiä reunatukia on alueella jokaisessa risteyksessä.

Köhniön haarareitti on varsin tasainen ja suora sekä profiililtaan ja linjaukseltaan. Raskaassa lastissa pyöräileminen ei kuitenkaan ole miellyttävää tai välttämättä edes mahdollista Salokadun, Kangaskadun, Keihäsmiehenkadun, Kahakadun ja Saihokadun reunatukien vuoksi. Lopussa on myös pitkä patkka railoista asfalttia, ja osuudella joutuu mutkittelemaan parhaan ajolinjan perässä sinne tänne. Reunatukien ja asfaltin ongelmien vuoksi paras vaihtoehto on vain ajaa viereisellä ajoradalla, joka onkin paljon paremmassa kunnossa.



Lapsi ajaa autotiellä viereisestä kevytväylästä huolimatta. Tämä kertoo kevytväylän käytettävyysongelmista. Mäyrämäentien kevytväylä onkin niin huonossa kunnossa, että raskaassa lastissa tai vauhdikkaasti alaspäin ajettaessa ajorata on ainoa mielekäs vaihtoehto.

Keskeiset parannukset käytettävyyden ja turvallisuuden lisäämiseksi

Keskustan ja Mustalammen välisen suunnitellun laatukäytäväreititin sekä haarareittien käytettävyyden lisäämiseksi tehokkaimmat toimenpiteet on melko helppo listata. Nopeinta ensiapua ovat reunatukien poistaminen sekä reunustavien pensaiden ja oksien poistaminen. Samoin pahimmat montut ja railot sekä epätasaiset kaivonkannet pitääkin tasoittaa mahdollisimman pian. Myös liikennevalot lienevät melko helposti muutettavissa automaattisiksi.

Kun väylien käytettävyyttä halutaan vielä lisätä, niin seuraavat toimenpiteet ovat huonokuntoisimpien asfaltointien uusiminen mahdollisimman kattavasti sekä viitoituksen kehittäminen. Myös pyöräkaistat, pyörätaskut ja muut ajoratamerkinnot ovat monille väleille toteutettavissa sangen yksinkertaisesti ja jopa edullisesti.

Turhien mäkien tasaamisen ja riittävän leveiden väylien pitäisi niidenkin olla varsin yksinkertaisesti toteutettavissa, joskin tällaiset toimet vaativat yleensä mittavampia remontteja.

Selkeä erottelu, ajolinjojen juohevoittaminen, uusien reittilinjausten toteuttaminen, risteysjärjestelyjen optimoiminen, alikulkujen parantaminen ja kunnollisten pyöräparkkien rakentaminen vaativat jo taitavaa suunnittelua, mutta hiljalleen myös meillä Suomessa pitäisi päästä toteuttamaan näitäkin edistyksellisiä ratkaisuja.

Kaikki edellä mainitut yleiset parannustoimet lisäävät tietysti myös turvallisuutta, mutta muutamia selkeästi turvallisuutta lisääviä yksittäisratkaisuita voidaan myös mainita. Vaaralliset harmaat liikennemerkkitolpat pitäisi ensinnäkin nopeasti merkitä kirkasvärisillä huomioteipeillä tai poistaa väyliltä kokonaan. Toisekseen Länsiväylän, Ronsuntaipaleentien ja Jussinparran risteys pitäisi pikaisesti suunnitella ja rakentaa uudelleen.



Maantiepyöräilijä polkee ajoradalla viereisestä kevytväylästä huolimatta. Ajorata on sileämpi, suorempi, reunakiveyketön ja näkemiltään turvallisempi. Kevytväylien käytettävyyden kehittämisessä on vielä tehtävää.

6. LOPPUHUOMIOT

Edellä on esitelty Jyväskylän keskustan ja Mustalammen välille suunnitellun kevyen liikenteen laatukäytäväreitit sekä haarareittien linjausta, nykytilannetta sekä merkittävimpiä väylien rakenteeseen ja kuntoon liittyviä ongelmakohtia ja parannusehdotuksia.

Laatukäytäväreitillä on vielä aika paljon tehtävää, mutta luonnollisesti kyseessä on erittäin potentiaalinen ja jo nykyisellään merkittävä kävely- ja pyöräilyreitti Jyväskylässä. Reitti ei ole mahdollittoman pitkä, ja matkan varrella on useita keskeisiä kohteita (yliopisto, Metso, Kyllön sairaala-alue, Kypärämäen ja Keltinmäen koulut), joihin pyöräillään yleisesti. Hollannissa noin 7,5 kilometriin asti pyöräillään vielä noin neljäsosa kaikista matkoista, tätä pidemmillä matkoilla pyöräilyn suhteellinen kulkutapaosuus vähenee selvästi – vastaavan mittaisten matkojen pyöräilemistä pitäisi meilläkin pitää ehdottomasti tavoitteena. Suomessa pyörät ovat vielä keskimäärin paremmin pitkille matkoille soveltuvia kuin vaikkapa juuri Hollannissa.

Mäkisyys on yksi keskeisin reitin haaste. Reitti on erittäin mäkinen, joten tällöin väylän muiden olosuhteiden, esimerkiksi asfaltin laadun, ajolinjojen, risteysjärjestelyjen ja opasteiden, pitää olla poikkeuksellisen hyvässä kunnossa – näin ihmiset saadaan pyöräilemään myös raskaampaa reittiä.



Pyörämäärä-laskuri Keskussairaalantiellä. Laatukäytäväreittiä kunnostamalla laskuriinkin voidaan saada uutta vipinää.