

SUUNNITELMASELOSTUS

Humalistonkadun liikennesuunnitelma pyöräily-yhteyden rakentamiseksi Yliopistonkadun ja Ratapihankadun välillä

Suunnittelun vaiheet

Humalistonkadulle on esitetty pyörätietä erilaisissa suunnitelmissa jo 1980-luvulta alkaen. Humalistonkadun pyöräyhteys on "Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa 2010" esitetty ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeena. Nyt käynnissä oleva Humalistonkadun pyöräyhteyden suunnittelu aloitettiin jo vuonna 2012, jolloin tutkittiin kahta vaihtoehtoa: kaksisuuntaiseen pyörätiehen perustuvaa vaihtoehtoa ja yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin perustuvaa vaihtoehtoa. Ympäristö- ja kaavoituslautakunta päätti 18.9.2012 § 379, että liikennesuunnittelua jatketaan pyöräkaistoihin perustuvan vaihtoehdon pohjalta. Lautakunta päätti lisäksi, että selvitetään vastaisiko ns. Käsityöläiskadun vaihtoehto samaan tarpeeseen, ja että suunnitelmasta laaditaan yritysvaikutusten arviointi.

Humalistonkadun pyöräyhteyden rakentamiseen on varauduttu Kiinteistöliikelaitoksen investointiohjelmassa vuonna 2016. Tässä suunnitelmaselostuksessa kuvataan Humalistonkadun tarkennettua liikennesuunnitelmaluonnosta. Ratapihankadun ja Lätisen Pitkätien välille on esitetty kaksi vaihtoehtoa. Liikennesuunnitelmaluonnos on ollut nähtävillä kannanottoja varten 19.9.–6.10.2014. Liikennesuunnitelmaluonnos oli Kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan vuoden vaihteessa. Johtokunta päätti 14.1.2015 palauttaa suunnitelman valmisteluun. Käsityöläiskadun pyörätie- ja pyörätievaihtoehdoista on laadittu sen jälkeen johtokunnan pyytämät suunnitelmaluonnokset.

Nykytila ja kehitysnäkymät

Humalistonkatu on osa pidempää, keskustan läpi kulkevaa pyöräily-yhteyttä, joka kulkee keskustan läpi pohjois–eteläsuunnassa. Pyöräily-yhteys tulee eteläisistä kaupunginosista Teatterisillan yli ja Humalistonkatua pitkin Yliopistonkadulle saakka. Humalistonkadulla on Eerikinkadun ja Yliopistonkadun välillä kaksisuuntainen pyörätie kadun torin puoleisella reunalla. Pohjoisen suunnasta pyöräily-yhteys tulee Kähärin ja Pohjolan läpi ja ratapihan yli rautatieasemalle saakka. Ratapihankadun ja Yliopistonkadun välisellä neljän korttelin osuudella pyöräilläään autoliikenteen kanssa samoilla kaistoilla.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa 2010 ydin-keskustaan on kaavailtu tehtäväksi uudet pyöräily-yhteydet Puutarhakadulle, Humalistonkadulle ja Yliopistonkadulle. Kauppiaskadulla on ehdotettu liikennettä rauhoitettavaksi niin, että pyöräily voi tapahtua ajoradalla. Yliopistonkadun ja Kauppiaskadun liikennetarkaisuja suunnitellaan Kauppatorin yhteydessä vuonna 2015. Ratapihan yleiskaavassa on Ratapihankadun puoleisessa päässä tilavarauksena rampin rakentamiseksi kävelysillalta alas ja Köydenpunojankadun päässä tilavarauksena sillalle, joka johtaisi kadun yli Juhannuskadulle. Kummastakaan ei ole vielä olemassa tarkempia



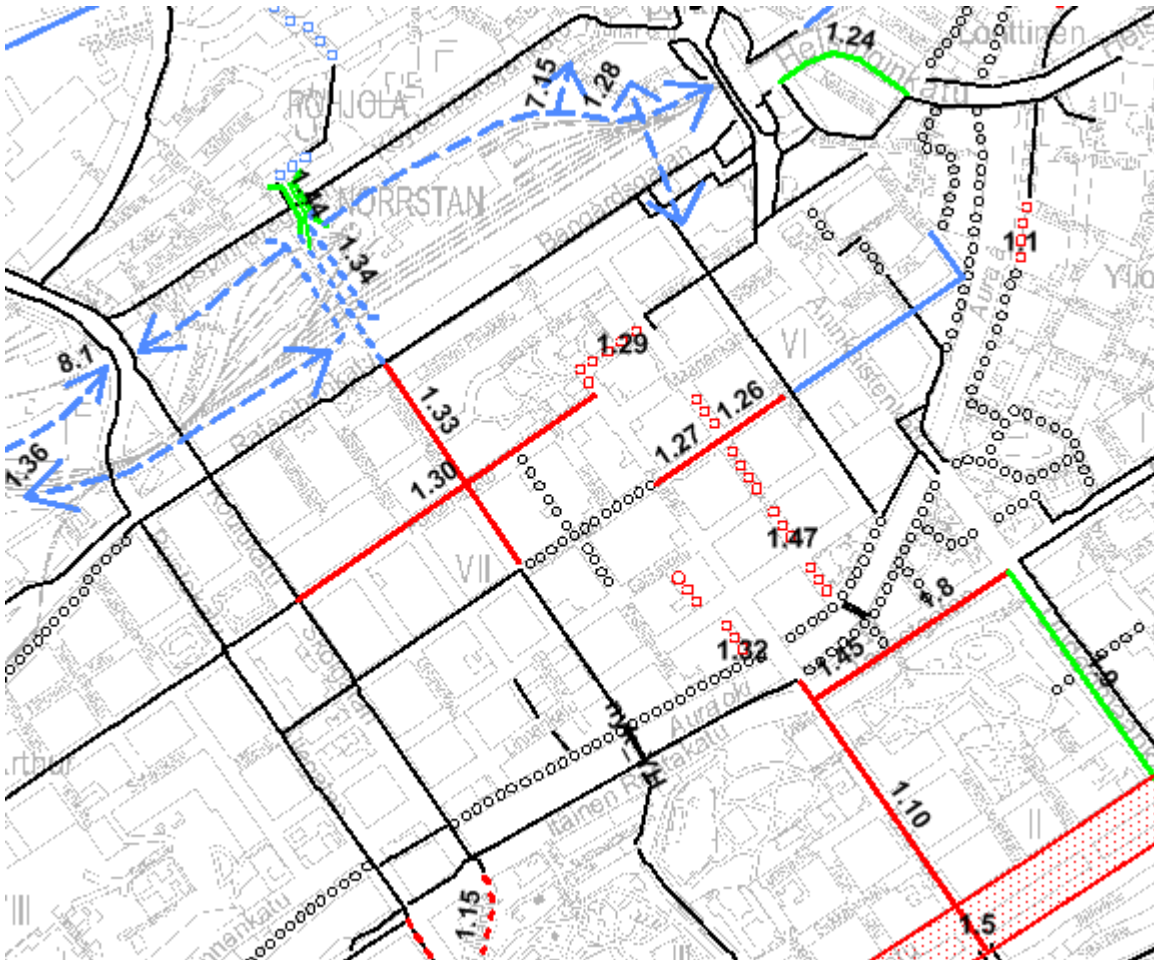
Pyöräily-yhteydet Humalistonkadulta etelään ja pohjoiseen

suunnitelmia eikä päätöksiä.

Humalistonkatu on vilkas keskustan kauppakatu, jolla kulkee ihmisiä nykyään eniten jalan, seuraavaksi eniten autolla ja kohtalaisesti myös pyörällä. Katua käyttää useampi linja-autoreitti, ja sille on esitetty myös raitiotien linjausta. Kyseinen raitiotiereitti ei ole toteutumassa raitiotien ensimmäisessä rakentamisvaiheessa, mutta sen tilavaraus on otettava suunnittelussa huomioon.

Humalistonkadulla on laskettu Puutarhakadun ja Yliopistonkadun välillä autoliikennettä syksyllä 2011 ja jalankulku- ja pyöräliikennettä keväällä 2014. Iltapäivän vilkkaimman tunnin liikennemäärät ja arvio arki-vuorokausiliikenteestä ovat seuraavat:

	klo 15:30 – 16:30	vuorokausiliikenne
kävelijöitä	820	9700
pyöräilijöitä	160	860
autoja	550	5500



Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2010 kohteet keskustassa

Suunnitelman sisältö

Nyt laaditussa liikennesuunnitelmaluonnoksessa Humalistonkadulla on kaksisuuntainen pyörätie kadun tosin puoleisella reunalla Yliopistonkadulta korttelin puoliväliin saakka. Korttelin puolivälissä olevan suojatien kohdalla pyörätie jakautuu kahdeksi yksisuuntaiseksi pyörätieksi, jotka muuttuvat pyöräkaistoiksi ennen Puutarhakadun risteystä. Puutarhakadun risteyksessä on ns. pyörätasku. Puutarhakadun ja Läntisen Pitkätien välille suunnitelmassa on merkitty pyöräkaistat molemmin puolin katua.

Läntisen Pitkätien ja Ratapihankadun välillä on kaksi vaihtoehtoa, joista molemmissa on pyöräkaista Ratapihankadulle päin ajettaessa. Rautatieaseman puolella toisessa vaihtoehdossa on yksisuuntainen pyörätie Läntiselle Pitkätielle saakka ja toisessa ensin lyhyt osuus yksisuuntaista pyörätietä, joka laskee ennen Läntistä Pitkätietä ajoradan tasoon pyöräkaistaksi. Yliopistonkadulle on lisätty lyhyt

osuus kaksisuuntaista pyörätietä, joka ohjaa pyörät ennen kävelykadun alkua Yliopistonkadun ajoradalle.

Pyöräkaistan leveys on Humalistonkadulla kapeimmissa kohdissa 1 metri, ja leveämmissä 1,2 tai 1,5 metriä. Pyöräkaistan ja pysäköintiruutujen välissä on tilaa 0,75–0,9 metriä, jotta auton oven voi avata turvallisesti.

Suunnitteluratkaisujen perusteena on se, että kaksisuuntaisen pyörätien muuttamista ajoradan molemmin puolin sijaitseviksi pyöräkaistoiksi ei ole hyvä tehdä risteysalueella. Siirtyminen pyörätieltä ajoradalle on parempi osoittaa sellaiseen paikkaan, jossa pyöräilijällä on selkeästi vain yksi, ennakoitavissa oleva ajolinja. Pyöräkaistaa ei ole myöskään turvallista viedä kohtisuoran tai vinon pysäköinnin takaa, sillä peruuttavan autoilijan olisi vaikea nähdä kaistalla ajavaa pyöräilijää.

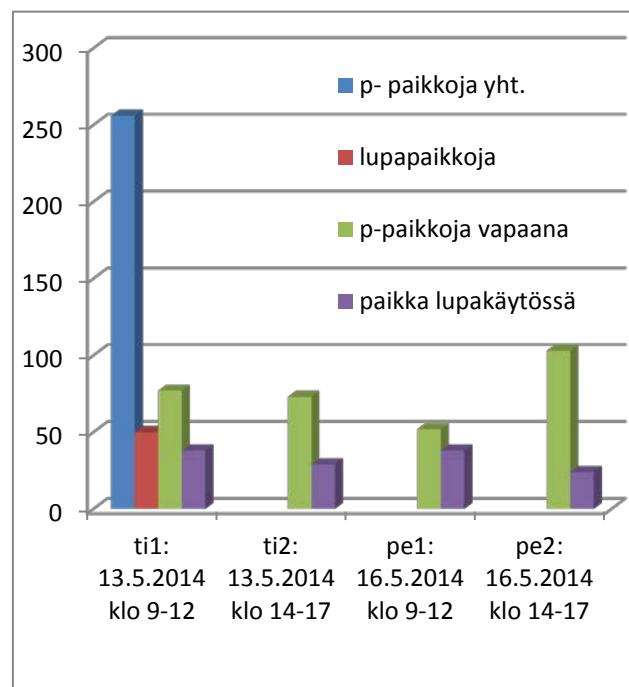
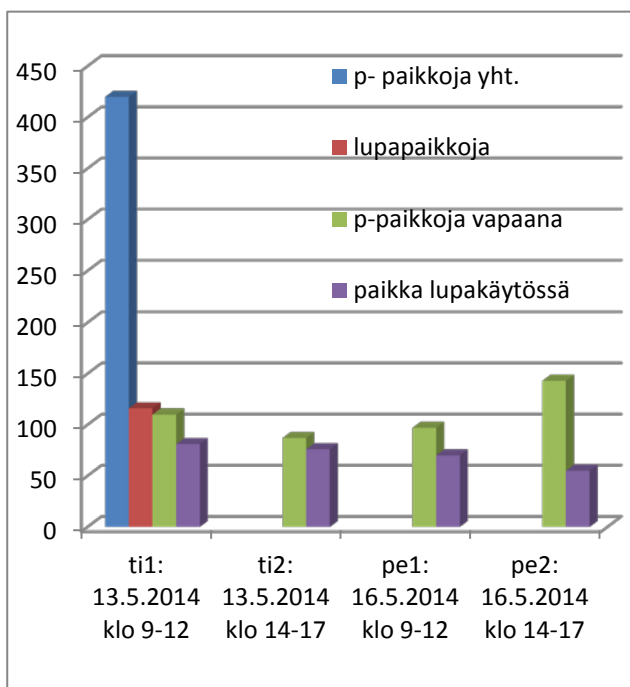
Edellä mainittujen syiden vuoksi on Yliopistonkadun ja Puutarhakadun välillä päädytty jatkamaan kaksisuuntaista pyörätietä korttelin puoliväliin saakka. Ratapihankadun ja Humalistonkadun kulmassa on runsaasti kääntyviä linja-autoja, minkä vuoksi puiston puoleisella reunalla on pyöräyhteys tuotu puiston kulmauksen kautta Humalistonkadun varteen. Pyöräkaista voi alkaa vasta kohdassa, jossa kääntyvät linja-autot eivät enää tarvitse koko ajokaistan leveyttä (vaihtoehto 1). Vaihtoehdossa 2 on tuotu yksisuuntainen pyörätie Läntisen Pitkätien risteysalueeseen saakka.

Vaikutukset muuhun liikenteeseen ja pysäköintiin

Autoliikenteen kaistojen määrä Humalistonkadulla pysyy suunnitelmassa ennallaan niin risteysten välisillä osuuksilla kuin risteyksissäkin. Kääntymiskaistat ovat kapeimmillaan 3 metriä leveitä, mikä on tavanomaista keskustassa. Puutarhakadun, Läntisen Pitkätien ja Ratapihankadun risteyksissä on kaistaleveyden mitoittavana ajoneuvona käytetty linja-autoa.

Pyöräilyn turvallisuutta parantaa se, että pyörille on osoitettu kadulta oma tila. Pyöräkaistoilla pyöräilijä ei kilpaile samasta tilasta jalankulkijoiden kanssa, mikä on jalankulkijoille parempi sekä turvallisuuden tunteen että fyysisen turvallisuuden kannalta ja mahdollistaa pyöräilijöille sujuvamman etenemisen. Kapeampi kaistatila ja lisääntyvä pyöräily alentavat autoliikenteen nopeustasoa jo itsessään jonkin verran, ja turvallisuutta on mahdollista edelleen parantaa alentamalla nopeusrajoitus 30:en kilometriin tunnissa. Talvikunnossapidolle pyöräkaistat asettavat haasteen, sillä kaistamerkintöjen tulisi olla näkyvissä myös talvella.

Pysäköintipaikkojen määrä Humalistonkadulla vähenee noin 20:llä paikalla. Käsityöläiskadun ja Rauhankadun varrelle saadaan lisättyä noin 10 paikkaa muuttamalla nykyinen vinopysäköinti kohtisuoraksi pysäköinniksi. Rauhankadulla on nyt Humalistonkadun ja Käsityöläiskadun välisellä osuudella 29 asukas-pysäköintipaikkaa. Keväällä 2014 tehdyn pysäköintilaskennan mukaan noin kaksi kolmasosaa asukas-pysäköintipaikoista oli päivällä lupapysäköijien käytössä. Humalistonkadun pysäköintipaikkojen vähentäminen voidaan kompensoida siirtämällä nämä 29 asukas-pysäköintipaikkaa etäämmälle Humalistonkadusta. Rauhankadulla Humalistonkadun ja Käsityöläiskadun välisellä osuudella olevat paikat muutetaan maksullisiksi, jolloin ne palvelevat paremmin lyhytaikaista asiointipysäköintiä.



Pysäköintilaskentojen tulokset

Pysäköinnin tehostamiseksi ehdotetut muutokset

Käsityöläiskatu vaihtoehtoisena reittinä

Pyöräily-yhteyttä on ehdotettu sijoitettavaksi Humalistonkadun sijaan Käsityöläiskadulle. Perusteeksi tähän on esitetty, että Humalistonkadulla on enemmän pieniä liikkeitä, joita pysäköintipaikkojen vähentyminen haittaa, ja että sille on suuremman autoliikenteen ja etenkin linja-autoliikenteen määrän vuoksi vaikeampi järjestää turvallista pyöräily-yhteyttä.

Pyörätien tai pyöräkaistojen rakentaminen vaatii kadun poikkileikkauksesta noin kolmen metrin tilan. Käsityöläiskadulla tämä tarkoittaa Ratapihankadun ja Eerikinkadun välillä pysäköinnin poistamista suurimmaksi osaksi toiselta puolelta katua. Humalistonkadulla tila pyöräyhteydelle voidaan ottaa osittain ajotilan mitoitus tarkistamalla. Käsityöläiskadulla tila pyöräyhteydelle jouduttaisiin ottamaan pääosin pysäköinniltä siten, että Ratapihankadun ja Eerikinkadun välillä pysäköinti jouduttaisiin poistamaan suurimmaksi osaksi kadun toiselta puolelta. Pysäköintipaikkoja vähenisi viiden korttelin matkalta pyörätievaihtoehdossa noin 64 kpl ja pyöräkaistavaihtoehdossa noin 77 kpl. Näin suurella pysäköintipaikkojen vähenemisellä olisi Käsityöläiskadun ja Humalistonkadun alueen asiointi- ja asukas pysäköintiin suurempi vaikutus kuin noin kahdenkymmenen paikan vähenemisellä, jonka pyöräily-yhteys Humalistonkadulla aiheuttaa. Lisäksi Rauhankadulle ja Käsityöläiskadulle saadaan lisätty kymmenkunta paikkaa muuttamalla vinopysäköintiä kohtisuoraksi. Pyörätien rakentaminen viiden korttelin matkalle maksaisi 500 000–900 000 euroa sen mukaan, onko tarvetta uusia koko poikkileikkaus vai vain toinen puoli katua. Pyöräkaistojen rakentamiskustannus jäisi todennäköisesti 100 000 euron suuruusluokkaan. Käsityöläiskadun pyöräkaista- ja pyörätievaihtoehtojen alustavat luonnokset on esitetty tämän suunnitelmaselostuksen lopussa liitteinä 10 ja 11.

Nykyisessä pyöräilyn verkossa Käsityöläiskatu menisi korttelin verran sivuun Teatterisillan ja Rautatiesillan yhdistävästä suorasta linjasta, ja palvelisi huonommin keskustan läpi kulkevaa pyöräliikennettä kuin Humalistonkatu. Läpiajoreittiä voi ajatella siirrettäväksi korttelin verran sivuun, jos se siirtyy sellaiseen suuntaan, johon ydinkeskustaan pyrkivä pyöräliikenne on suurelta osin menossa. Tällainen kompromissi on tehty, kun Brahenkadulle on rakennettu pyörätie Aninkaistenkadun sijaan. Käsityöläiskadun tapauksessa reitti siirtyisi kuitenkin sekä sivuun suoralta reitiltä että kauemmas keskustan vetovoimaisimmalta alueelta. Tämä tarkoittaisi, että suuri osa pyöräliikenteestä jäisi edelleen Humalistonkadulle. Etenkin kun Humalistonkatu on tasaisempi reitti.

Kun ottaa huomioon kustannukset, pysäköintipaikkojen vähenemisen ja reitin huonon yhdistävyyden, ei vaikuta järkevältä investoida pyörätien eikä edes pyöräkaistojen rakentamiseen Käsityöläiskadulle. Pyöräilyn edellytyksiä kohtuullisen vähäliikenteisellä Käsityöläiskadulla on yksinkertaisinta parantaa alentamalla kadun nopeusrajoitus 30 kilometriin tunnissa.

Yritysvaikutusten arviointi

Suunnitteluyksikkö on ollut Humalistonkadun pyöräily-yhteyden suunnitelmista yhteydessä Turun kaupungille yritysvaikutusten arviointia tekevään Turun yrittäjät ry:n sekä Turun Kauppakamariin. Molemmille esiteltiin luonnosvaiheen vaihtoehtoja, ja saatiin niistä kirjalliset mielipiteet. Mielipiteissä korostettiin kadunvarsipysäköinnin merkitystä kadun varren pikkuliikkeille. Tämä on otettu suunnittelussa huomioon siten, että joka korttelissa on säilytetty kadunvarsipaikkoja ja kadunvarsipaikkojen säilyttäminen on asetettu joissakin kohdissa pyöräilyn ja jalankulun laatutason nostamisen edelle. Lisäksi keväällä 2014 tehtiin alueella pysäköintilaskentoja, joiden perusteella on arvioitu pysäköintipaikkojen täyttöastetta ja lupa-pysäköinnin vaikutusta alueella käytettävissä oleviin asiointipysäköintipaikkoihin.

Vuorovaikutus

Liikennesuunnitelmaluonnos ja suunnitelmaselostus olivat esillä kaupungin internetsivuilla 20.9.–6.10.2014. Kannanottoja pyydettiin erikseen seuraavilta osapuolilta:

Varsinais-Suomen poliisilaitos

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennetoimisto

Turun Polkupyöräilijät ry.

Turun Yrittäjät ry.

Turun kauppakamari

Humalistonkadun varren kiinteistöt Yliopistonkadun ja Ratapihankadun välillä.

Suunnitelmista saatiin 31 kannanottoa ja kaksi viranomaislausuntoa. Kannanotot ovat suunnitelmaselostuksen liitteenä. Varsinais-Suomen poliisilaitoksella ei ollut huomauttamista suunnitelmiin, ja Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaos kannattaa Humalistonkadun pyöräily-yhteyden parantamista. Kahdessa kannanotossa ei ilmaista suoraan kantaa suunnitelmiin, vaan esitetään kannanoton antajalle tärkeitä, suunnittelussa huomioon otettavia seikkoja. Yhdessätoista kannanotossa kannatetaan suunnitelman mukaista pyöräily-yhteyttä. Kuusi kannanottajaa haluaisi Humalistonkadulle pyörätien tai muun ratkaisun. Kahdessa toista kannanotossa vastustetaan pyöräily-yhteyden rakentamista Humalistonkadulle pysäköintipaikkojen vähenemisen vuoksi.

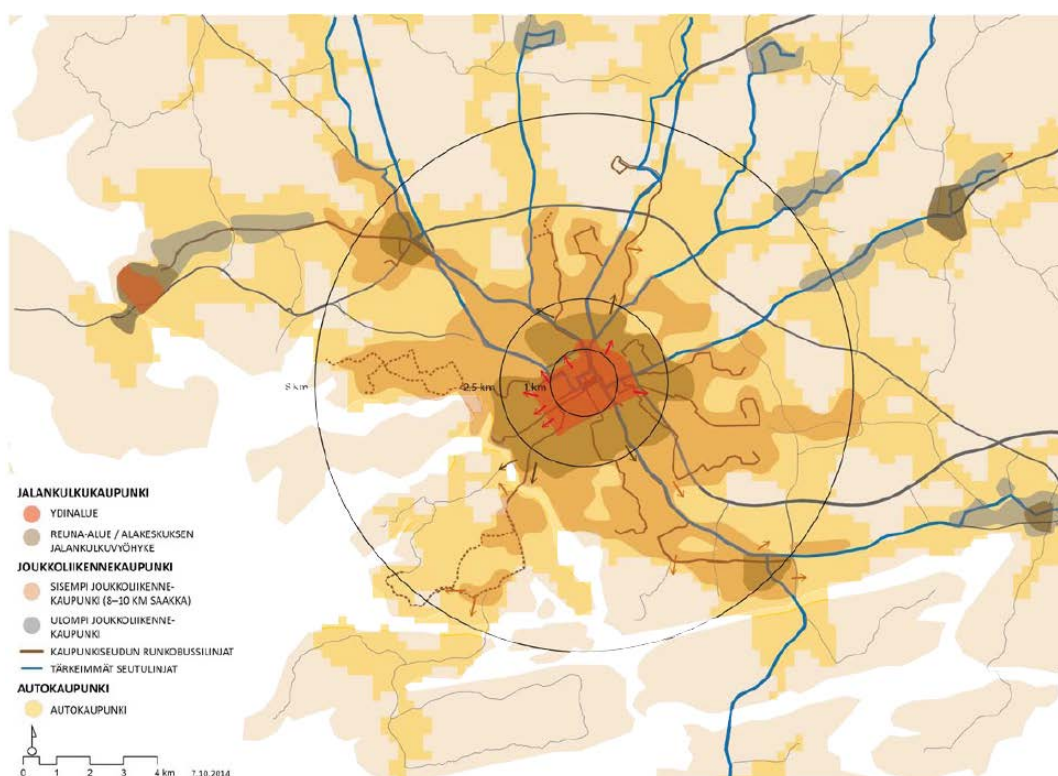
Vastaukset kannanotoissa esitettyihin näkökohtiin

Miksi pyöräilyä on tarpeen edistää – jopa talvella?

Pyöräily on 2010-luvun kaupunkisuunnittelussa vakavasti otettava tapa liikkua, jolle halutaan myös antaa tilaa. Sen etuja ovat:

- päästöttömyys
- meluttomuus
- edullinen kulkuvälineen hankintahinta ja käyttökustannukset
- vähäinen tilantarve niin liikkeessä kuin pysäköitynä
- positiiviset terveysvaikutukset (vaikka otetaan huomioon mahd. pyöräilyonnettomuuksien lisääntyminenkin)
- pyöräilyn infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon edullisuus muihin kulkutapoihin verrattuna.

Kaupunkisuunnittelussa liikennesuunnittelun tehtävänä nähdään nykyään olevan ihmisten ja tavaroiden liikkumisen mahdollistaminen tehokkaasti ja ympäristöystävällisesti. Kaupunkirakenteen vyöhyke määrittelee sen, millainen rooli kullakin kulkumuodolla kussakin paikassa on. Jalankulkuvyöhykkeellä, jota kaupungin keskusta on, on ensisijaista edistää ympäristön viihtyisyyttä ja toimivuutta niin, että yhä useampi matka halutaan tehdä kestäville kulkutavoilla. Pitkään jatkunut autoliikenteen suosiminen ei ole enää viime vuosikymmeninä lisännyt kaupunkien viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Vaikka nopean kulkuvälineen eli henkilöauton käyttö on kaiken aikaa lisääntynyt, on keskinopeus kaupungeissa laskenut ja matka-ajat ovat pidentyneet. Tämä johtuu tilanpuutteen aiheuttamista ruuhkista, ja tilanpuute taas johtuu siitä, että henkilöauto on kulkuväline, joka käyttää tilaa hyvin tehottomasti. Euroopan- ja maailmanlaajuisesti on siksi päädytty edistämään tiiviisti rakennettua kaupunkirakennetta, kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdistettynä useimmiten keskitettyihin, laadukkaisiin pysäköintiratkaisuihin. Henkilöautoa ei tässä ajattelussa siis suinkaan haluta kokonaan kieltää, mutta sille annetaan keskustoissa selvästi pienempi rooli kuin muualla kaupungissa.



Kaupunkirakenteen vyöhykkeet Turun seudulla (Varsinais-Suomen liitto)

Pyöräilyn kausivaihtelu on suurta, ja pyöräilyä pidetään usein vain "kesälajina". Suomessa vilkkain pyöräilykaupunki on kuitenkin ympäri vuoden Oulu, mikä kertoo, että talvi ei estä pyöräilyä, jos väyläverkos- to ja sen kunnossapito ovat kunnossa. Lounaisrannikolla on tyypillisenä talvena melko vähän sellaisia päiviä – yleensä todella rankan lumisateen jälkeen – jolloin pyörällä liikkuminen on mahdotonta. Potenti- aalia talvipyöräilyn lisääntymiseen on siis myös Turussa. Pyöräily-yhteyksien suunnittelussa ei ratkaise ainoastaan pyöräilyn nykyinen määrä kyseessä olevalla kadulla, sillä yhteyden puuttuminen tarkoittaa usein, että pyöräilijät etsivät muita, pidempiä reittejä. Keskustaan suuntautuvista matkoista suuri osa on alle kolmen kilometrin mittaisia, joten potentiaali kulkumuotosiirtymälle on suuri.

Pyöräily ja elinkeinoelämä

Pyöräilyn ja muiden kestävien kulkumuotojen suosiminen ei tarkoita, että kaupungin elinkeinoelämä kär- sii. Auton käytön lisääntymisellä on ollut negatiivinen vaikutus saavutettavuuteen ja kaupunkikeskustojen houkuttelevuuteen. Kansainvälisissä elämänlaatututkimuksissa parhaiten menestyvät juuri sellaiset kau- pungit, joissa on panostettu kaupungin viihtyisyyteen. On todettu, että pyöräily, kävely ja joukkoliikenne parantavat elämisen laatua keskustoissa ja houkuttelevat siksi enemmän aktiviteetteja ja ihmisiä, minkä seurauksena kuluttajat viipyvät pidempään keskustassa ja käyttävät siellä enemmän rahaa. Hyvä elä- mänlaatu ja imago näissä kaupungeissa ovat myös tuoneet niihin työpaikkoja.

Tanskalaisissa ja hollantilaisissa tutkimuksissa on havaittu, että pyöräilijöitä usein aliarvostetaan kulutta- jina ja autoilijoita yliarvostetaan. Kun on verrattu aina pyöräileviä ja aina autoilevia kuluttajia keskenään, on todettu, että pyöräilijä ostaa vähemmän kerralla, mutta käy kaupassa useammin, joten kokonaiskulu- tus on samaa luokkaa. Suomessa ei ole tehty vastaavia "millä euro kulkee" -tutkimuksia. Todellisen ku- van saamiseksi asiasta olisi tarpeen, että Suomessakin tehtäisiin riippumatonta tutkimusta kulutuksen kulkumuotojakaumasta ja sijoittumisesta kaupunkirakenteessa. Vähittäiskauppa ja varsinkin ns. kivijal- kakauppa on parhaillaan mm. lisääntyneen nettikaupan ja yleisen taloustilanteen vuoksi murrostilassa. Yksittäisen pyöräyhteyden vaikutuksesta tietyn kadun liike-elämään ei voi vetää johtopäätöksiä nyt käy- tettävissä olevan tiedon perusteella, sillä liike-elämän vilkkauteen vaikuttavat niin monet muutkin tekijät kuin liikenneyhteydet ja pysäköintimahdollisuudet.

Pyöräilyn ja muiden kestävien liikennemuotojen positiiviset vaikutukset kaupungin liikenteeseen ja ima- goon saadaan aikaan vain määrätietoisella maankäyttö- ja liikennepolitiikalla, jossa käytetään kestävien kulkutapojen edistämiseen jalankulkuvyöhykkeellä laajaa keinovalikoimaa – mm. niin väylien ja pyörä- pysäköinnin rakentamista kuin liikkumisen ohjaustakin – ja tarkastellaan hyötyjä ja haittoja kokonaisuu- den kannalta. Strategiatasolla luotuja linjauksia on noudatettava myös käytännön suunnitteluratkaisuis- sa, jos halutaan päästä niihin tavoitteisiin, joita on asetettu mm. kaupungin houkuttelevuudesta ja ilmas- toasioista.

Pyöräilyn laajemmat ratkaisut keskustassa

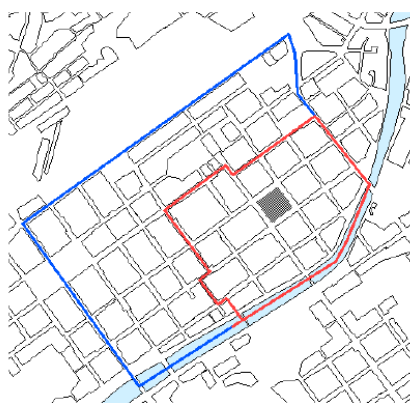
Pyöräily-yhteyksien kehittämistä Turun kaupungissa kokonaisuutena on laadittu jo joitakin vuosia sitten Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010, jonka kaupunginhallitus on hyväksynyt. Kehittämisohjelma sisältää myös ruutukaava-alueen. Humalistonkadun pyöräily-yhteys perustuu tähän kehittämisohjel- maan. Lisäksi ohjelmasta ovat jo toteutuneet Tuureporinkadun pyörätie, Kirjastosilta ja Hämeenkadun pyörätie. Näiden lisäksi ainoat merkittävät toteutumattomat pyöräily-yhteydet ydinkeskustassa ovat Hu- malistonkatu ja Puutarhakadun pyörätie, josta on jo laadittu liikennesuunnitelmaluonnos. Ote kehittämis- ohjelman kartasta löytyy tämän suunnitelmaselostuksen sivulta 2. Kokonaisuudessaan kehittämisohjel- maan voi tutustua kaupungin nettisivuilla (kts. lähteet selostuksen lopussa).

Pysäköinnin laajemmat ratkaisut keskustassa

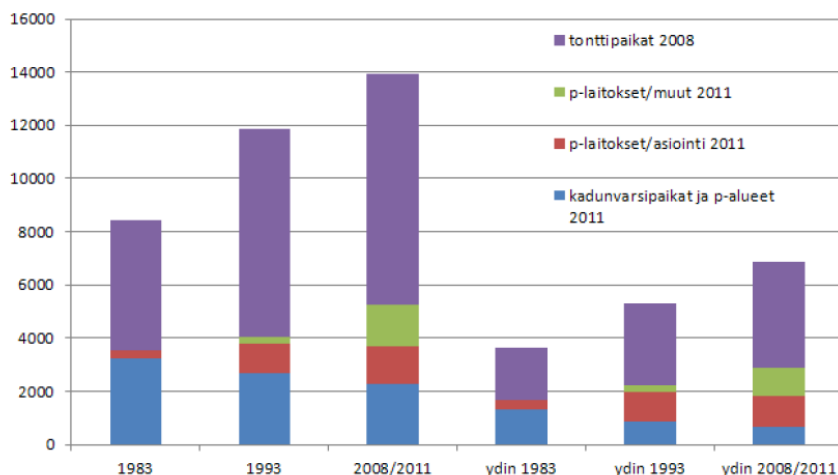
Keskustan pysäköintiä ja mahdollisia uusia pysäköintiratkaisuja on käyty läpi Kauppatorin kaavasta teh- dyssä liikenneselvityksessä. Turun keskustassa on pysäköintipaikkoja kadunvarsilla, yleisillä pysäköinti- alueilla, pysäköintilaitoksissa ja tonteilla. Näissä kaikissa on Ratapihankadun, Puistokadun, Aurajoen ja Aninkaistenkadun rajaamalla alueella (sininen raja) yhteensä noin 13 800 pysäköintipaikkaa autoille. Suppeammalla ydinalueella (punainen raja) paikkoja on yhteensä noin 6800.

Nykyisissä pysäköintilaitoksissa on keskustassa kaikkiaan liki 3000 pysäköintipaikkaa ja ydinalueella 2200 pysäköintipaikkaa. Lyhytaikaista asiointipysäköintiä palvelevat kadunvarsipaikat, ja pysäköintialu-

eilla olevat paikat sekä osa pysäköintilaitosten paikoista: ydinalueella vajaa 1200 laitospaikkaa ja koko keskustassa noin 1400 laitospaikkaa. Kaikkiaan lyhytaikaisen pysäköinnin käytössä on keskustassa noin 3700 paikkaa ja ydinalueella noin 1850 paikkaa.



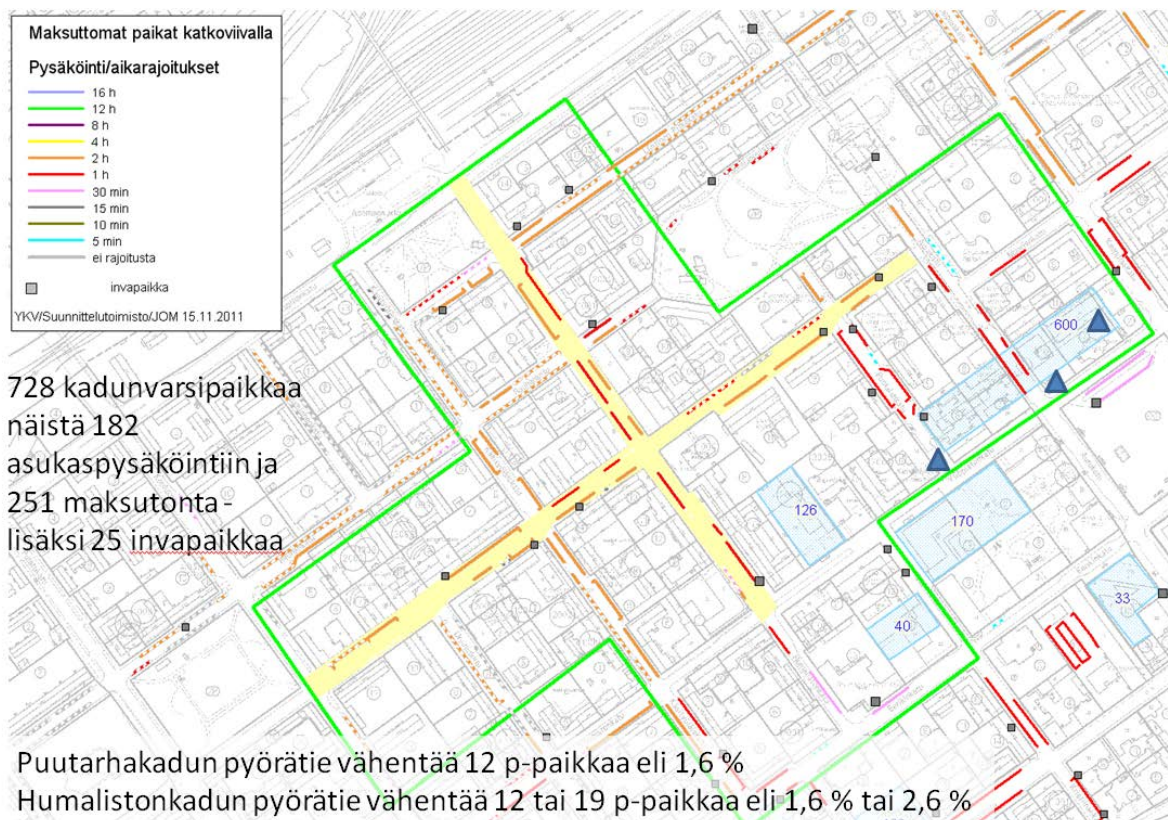
Kuva 9 Rajaukset: "koko keskusta" sinisellä ja "ydinalue" punaisella



Keskustan pysäköintipaikkatilastoa

Tällä hetkellä Humalistonkadun kannalta merkittävin pysäköintilaitos on ns. Anttila Kivikukkaron pysäköintilaitos, josta on kahdensadan metrin kävelymatka UFF:n liikkeen kohdalle saakka ja kolmensadan metrin kävelymatka Puutarhakadun risteykseen. Louhesta on UFF:lle kolmensadan metrin kävelymatka. Humalistonkadun Yliopistonkadun puoleiseen päähän voisi olla vaikutusta sillä, että Louhea laajennettaisiin tähän suuntaan. Lähin todennäköinen hissiylöstulon paikka olisi Yliopistonkatu 29c:n edessä olevalla aukiolla, joka on noin 40 metriä lähempänä Humalistonkatua kuin Kivikukkaron talon uloskäynti.

Pysäköinti Puutarhakadun ja Humalistonkadun pyöräteiden vaikutusalueella



Vuonna 2011 tehty tarkastelu Humalistonkadun ja Puutarhakadun pyöräyhteyksien vaikutuksesta pysäköintiin

Toinen uusi laitos, jolla voisi olla merkitystä Humalistonkadun rautatieaseman puoleisen pään kannalta, on Logomon pysäköintilaitos, jota kaavoitetaan Ratapihankadun varteen Ajurinkadun ja Brahenkadun väliselle osuudelle. Ajurinkadulta on tosin jo hieman yli kolmensadan metrin kävelymatka Humalistonkadun päähän, joten se tuskin palvelisi kovin hyvin lyhytaikaista asiointipysäköintiä, vaan enemmänkin

useamman tunnin kestävä pysäköintiä. Kauppatorin pysäköintilaitos tai Louhen laajennus Aninkaistenkadun suuntaan eivät vaikuta suoraan Humalistonkadun pysäköintitarpeeseen, mutta epäsuorasti kyllä sitä kautta, että uusien pysäköintilaitosten tulo keventäisi keskustan kadunvarsipaikkojen kysyntää laajemmalla alueella kuin toria reunustavissa kortteleissa.

Puutarhakadulle ja Humalistonkadulle suunniteltujen pyöräily-yhteyksien yhteisvaikutusta alueen pysäköintiin tutkittiin jo luonnosvaiheessa vuonna 2012. Pysäköintipaikkojen muutosta tutkittiin alueella, joka ulottui korttelin etäisyydelle kyseessä olevista pyöräily-yhteyksistä. Pysäköintipaikkojen vähenemä oli tällä alueella enimmillään yhteensä nelisen prosenttia alueen kadunvarsipaikoista.

Pysäköinnin väheneminen Humalistonkadun pyöräily-yhteyden vuoksi ja lieventävät toimenpiteet

Humalistonkadun pyöräily-yhteys on vähentämässä Humalistonkadulta noin 23 pysäköintipaikkaa yhteensä kolmessa korttelissa. Ratapihankadun ja Lätisen Pitkätien välisellä osuudella ei nytkään ole yhtään pysäköintipaikkaa. Humalistonkatua ajavan asiointipysäköijän kannalta parhaita paikkoja ovat juuri kadun varressa olevat paikat, mutta myös Humalistonkadun poikkikaduilla olevat pysäköintipaikat ovat varsin autoilijan havaittavissa. Tästä syystä on lieventäväksi toimenpiteeksi esitetty sitä, että Rauhankadulta siirretään Humalistonkadun ja Käsityöläiskadun väliltä 28 asukaspysäköintipaikkaa hieman kauemmas, jolloin asiointipysäköintiin vapautuu pysäköintipaikkoja sellaiselta paikalta ja etäisyydeltä, että ne palvelevat Humalistonkadulla asioivia. Asukaspysäköintipaikat siirtyvät vain korttelin päähän, mitä ei voi pitää asukkaiden kannalta kohtuuttomana. Osalle asukaspysäköintiluvan haltijoista paikat saattavat siirtyä kauemmas ja osalle lähemmäs. Asukaspysäköintialue A on niin laaja, ja sillä on niin paljon käyttäjiä, että vapaata paikkaa ei läheskään aina saa omasta korttelista.



29 asukaspysäköintipaikkaa siirretään etäämmälle Humalistonkadusta (punaiset nuolet) ja asiointipysäköintipaikkoja siirretään Rauhankadulle Käsityöläiskadun ja Humalistonkadun väliin (siniset nuolet)

Nykyisiä vinopysäköintipaikkoja Käsityöläiskadulla ja Rauhankadulla voidaan lisäksi muuttaa kohtisuoriksi pysäköintipaikoiksi, jolloin alueelle saadaan kymmenkunta pysäköintipaikkaa lisää.



Humalistonkadun ja Käsityöläiskadun varrella olevat yritykset lokakuussa 2014

Miksi pyöräkaistat eikä pyörätietä?

Pyöräkaistojen käyttöä halutaan edistää Turussa muun muassa siksi, että niiden rakentaminen on selvästi halvempaa kuin pyöräteiden. Pyöräkaistat ovat keskustassa hyvä ratkaisu myös siksi, että erottavat jalankulun ja pyöräilyn selvästi toisistaan, ja korostavat sitä, että pyöräilijä on ajoneuvon kuljettaja. Suuri osa pyöräilyonnettomuuksista tapahtuu pyöräteiden jatkeilla risteyksissä, kun pyöräilijä tulee ajoradalle suunnasta, jota autoilija ei muista varoa tai jonne on vaikea nähdä. Pyöräkaistalla risteysajon säännöt ovat selkeämmät. Pyöräkaistalla ajaminen on keskustassa myös sujuvampaa kuin runsaan jalankulun kanssa samassa tasossa olevalla pyörätiellä.

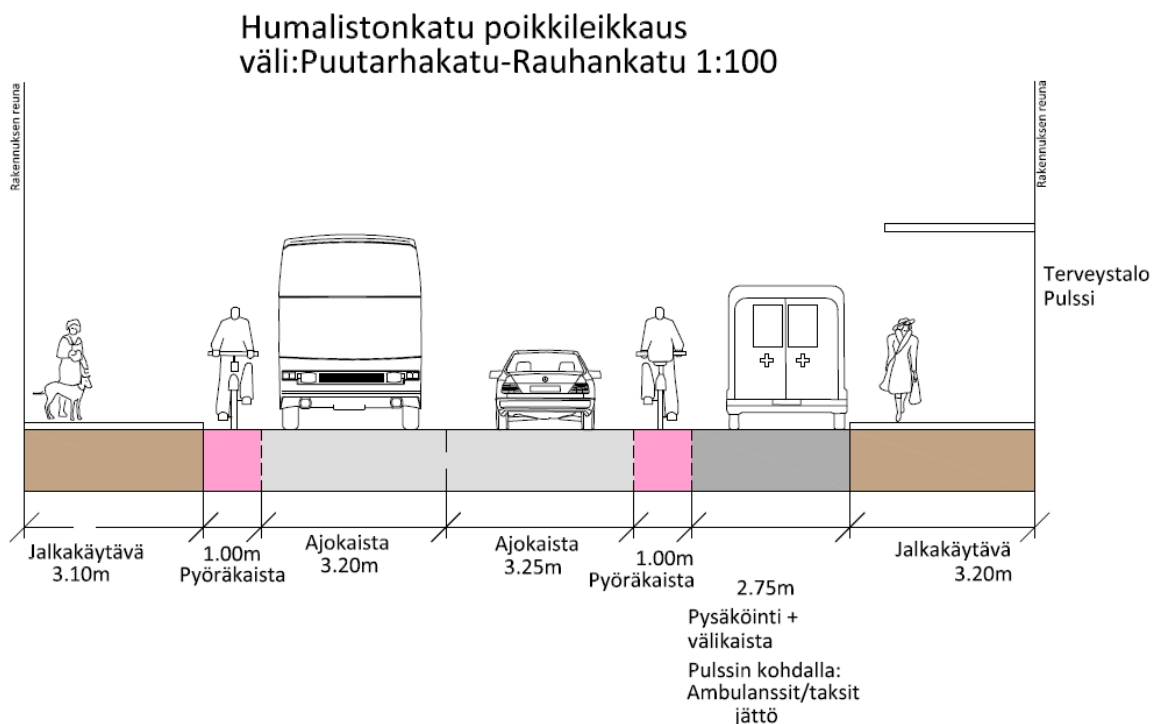
Pyöräilyn keskustassa halutaan olevan sujuvaa ja jalankulun turvallista, ja siksi keskustassa ei suositeta yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä, joita on runsaasti esikaupunkialueilla. Keskustassa ratkaisuna on joko pyöräkaistat tai jalankulku- ja pyörätie rinnakkain, jolloin jalkakäytävällä on eri pintamateriaali kuin pyörätiellä. Tieliikennelain vastaista jalkakäytävällä pyöräilyä ei missään nimessä haluta lisätä.

Humalistonkadulle ei ole suunniteltu ns. yksisuuntaisia pyöräteitä (rakenteellisesti erotettu ajoradasta) sekä suuremman hinnan vuoksi että siksi, että ne vaatisivat enemmän tilaa ja pysäköinnin poistamista.

Jalankulun asema ja Pulssin kohta

Pyöräkaistat eivät heikennä jalankulkijoiden turvallisuutta, sillä ne eivät ole jalankulkijoiden kanssa samassa tilassa, vaan ajoradalla, ja enimmäkseen vielä pysäköityjen autojen toisella puolella. Ajoradalla ajavaa pyöräilijää koskevat suojateiden väistämissäännöt aivan yhtä lailla kuin autoilijoitakin. Kestävien kulkumuotojen suosiminen keskustassa johtaa kaiken kaikkiaan rauhallisempaan ja viihtyisämpään liikumisympäristöön, jossa myös erityisryhmien on helpompi liikkua. Myös pyöräilijöihin, kuten autoilijoihin ja jalankulkijoihinkin, on toki kohdistettava liikennevalvontaa ja valitusta toisten liikkujien huomioon ottamisesta.

Puutarhakadun ja Rauhankadun välisellä osuudella on Terveystalo Pulssin kohdalla varattu ajoradan reunasta tilaa ambulanssin potilaskuljetuksille. Pyöräkaista ei sijaitse jalkakäytävän ja pysähtyneen ambulanssin välissä, vaan ajoradalla ambulanssin vasemmalla puolella, joten pyöräkaista ei häiritse potilaskuljetuksia eikä Pulssin sisäänkäynnin käyttäjiä. Useassa kannanotossa toistuu väärinkäsitys tästä asiasta, myös Pulssin kannanotossa. Suunnitteluyksikkö on ollut yhteydessä Terveystalo Pulssiin puhe- ja keskustelussa on todettu, että ambulanssin kuljettajalla on jopa paremmat olosuhteet toimia kuin nykyään, sillä etäisyyttä pysäköintiruudun reunasta lähimmän ajokaistan eli pyöräkaistan reunaan on 75 senttimetriä enemmän kuin nykyään.



Poikkileikkaus Pulssin kohdalta, kokonaisleveys 14,5 metriä (kapein kohta Humalistonkadulla)

Pyöräkaistojen, pyörätien ja jalkakäytävän leveys

Turun Polkupyöräilijät ry. on huolissaan siitä, että pyöräkaistat ovat Puutarhakadun ja Rauhankadun välisellä osuudella vain metrin levyisiä, mikä ei riitä esimerkiksi tavarankuljetuspyörille. Leveämmät pyöräkaistat olisivat edellyttäneet tällä korttelivälillä pysäköinnin poistamista myös kadun toiselta puolelta, sillä ajokaistoja ei voi linja-autoliikenteen vuoksi kaventaa enempää. Kortteliväliltä ei ole haluttu poistaa kaikkia pysäköintipaikkoja, ja siksi pyöräkaistat eivät tässä ole leveämmät. Pysäköintiruudut ovat kaksi metriä leveät, kuten nykyäänkin, ja maastossa tehdyn havainnon mukaan tällaisissa kapeissa pysäköintiruuduissa pysäköidään varsin hyvin reunakiven viereen.

Humalistonkatu 5:n edessä olevalla jalankulku- ja pyörätiellä jalankulkijoille tehdään 3,4 metriä leveä laatoitettu jalkakäytävä ja pyöräilijöille 2 metriä leveä asfaltoitu pyörätie. Pyörätien ja pysäköinnin välissä on 0,7 metriä leveä välikaista. Jalkakäytävä kapenee nykyisestä 4,9 metristä, koska pysäköintiä ei ole haluttu muuttaa kadun suuntaiseksi ja vähentää oleellisesti. Suunnilleen tämän levyinen pyörätie ja jalkakäytävä on esimerkiksi Brahenkadulla.

Siirtyminen pyöräkaistoilta kaksisuuntaiselle pyörätielle

Siirtymiskohdan kaksisuuntaiselta, vain toisella puolella katua olevalta pyörätieltä yksisuuntaisille, molemmiin puolin katua oleville pyöräkaistoille on suunnitteluohjeiden mukaan parasta tehdä risteysalueen ulkopuolelle. Jos vaihtumiskohta on risteyksessä, pyöräilijät siirtyvät puolelta toiselle vaihtelevalla tavalla, jopa vinottain risteyksen yli. Vaihtokohta on syytä suunnitella niin, että pyöräilijällä on yksi, liikennesääntöjen mukainen tapa siirtyä puolelta toiselle.

Tieliikennelain mukaan pyöräilijän tulee yleensä käyttää pyörätietä, jos sellainen kadulla on. Tätä sääntöä tulkitaan niin, että ajoradalla saa turhien kadunylitysten välttämiseksi ajaa lyhyen matkaa, jos pyörätie on eri puolella katua kuin pyöräilijän päämäärä. Ne pyöräilijät, jotka ovat siis menossa rautatieaseman suunnasta Yliopistonkadulle ja keskustasta pois päin, voivat siirtyä yksisuuntaisen pyörätien loppuessa ajoradalle ja kääntyä.

Jatkosuunnittelussa tutkittavat asiat

Liikennesuunnitelman perustella laaditaan seuraavassa vaiheessa katusuunnitelma, jossa suunnitellaan tarkemmin mm. kadun korkeusasema, kiinteät rakenteet ja pintamateriaalit. Ratapihankadun ja Läntisen Pitkäkadun välisellä osuudella suunnittelua esitetään jatkettavaksi vaihtoehtoon 1 pohjalta. Jatkossuunnittelussa tutkitaan mm. seuraavia asioita:

- pintamateriaalit ja näkövammaisten ohjaus
- pyöräpysäköinnin lisäämismahdollisuudet, esim. kesällä p-paikkoja pyörille
- Ratapihankadun ahdas nurkka ja ylitys
- pysäköintiautomaatin sijoitus
- nopeusrajoitukset
- voidaanko Pulssia vastapäätä sallia pysähtyminen

Kannanotoissa nousi esiin pyöräpysäköinnin lisääminen rautatieaseman edustalle. Kyseinen alue ei ole kaupungin omistama vaan VR:n, eikä asia ole siis kaupungin päätettävissä.

Humalistonkadun risteyksiin ei olla tässä yhteydessä suunnittelemassa liikennevaloja. Liikennevalojen tarve on arvioitava erikseen, ja sille on tarvittaessa osoitettava oma rahoituksensa.

LÄHTEITÄ

Cycling Embassy of Denmark. 2012. Collection of Cycle Concepts 2012.
<http://www.cycling-embassy.dk/2013/08/01/cycle-concepts2012/>

Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. 2013. Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä.
http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-01-29_Kslk_1_EI/20D7C1CF-C105-420E-9CFB-F39A88D58DF6/Liite.pdf

Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. 2000. The Economic Significance of Cycling. A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/The%20Economic%20significance%20of%20cycling.pdf>

Liikennevirasto. 2014. Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf

Pekka Tahkola. 2010. Pyöräiliikenteen kasvattamisen esteet ja keinot Oulun seudulla. Diplomityö. Tampereen teknillinen yliopisto.
http://pxx.fi/diplomityo_pekka_tahkola.pdf

Turun kaupunki. 2010. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010.
<http://www.turku.fi/public/download.aspx?ID=125398&GUID={2D2CCF04-8FB8-4557-A54B-DF352554F6C6}>

Varsinais-Suomen liitto. 2014. Turun seudun (rakennealueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma.
<http://www.varsinais-suomi.fi/fi/tehtavaet-ja-toiminta/suunnittelu-ja-kaavoitus/liikennejaerjestelmaesuunnittelu>

LIITTEET

- | | |
|----------|--|
| Liite 1 | Lounais-Suomen poliisilaitoksen lausunto |
| Liite 2 | Varsinais-Suomen näkövammaiset ry:n kannanotto |
| Liite 3 | Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaoston lausunto |
| Liite 4 | Turun Polkupyöräilijät ry:n kannanotto |
| Liite 5 | Viherpunainen vasemmisto ry:n kannanotto |
| Liite 6 | Turun Ydinkeskusta ry:n kannanotto |
| Liite 7 | Turun Yrittäjät ry:n kannanotto |
| Liite 8 | Turun Kauppakamarin kannanotto |
| Liite 9 | Yhteenveto muista kannanotoista (25 kpl) |
| Liite 10 | Käsityöläiskatu, luonnos pyöräkaistoista |
| Liite 11 | Käsityöläiskatu, luonnos pyörätiestä |

1.10.2014

Turun kaupunki
Ympäristötoimiala
Suunnitteluyksikkö
Puutarhakatu 5
20100 Turku

**LAUSUNTO HUMALISTONKADUN PYÖRÄYHTEYDESTÄ VÄLILLÄ YLIOPISTONKATU-
RATAPIHANKATU**

Lounais - Suomen poliisilaitos ilmoittaa kantanaan, että sillä ei ole huomautettavaa esillä olevaan liikennesuunnitelmaluonnokseen Humalistonkadun pyöräyhteydestä.

Simo Savioja
puh.0295417044
simo.savioja@poliisi.fi

ylikonstaapeli

Lähettäjä: Markku Vuorinen [<mailto:markku.vuorinen@pp7.inet.fi>]

Lähetetty: 6. lokakuuta 2014 6:58

Vastaanottaja: Ympäristötoimiala Kaupunkisuunnittelu

Kopio: Solasvuo Jaana; Merja Jämsäläinen

Aihe: Re: Humalistonkadun liikennesuunnitelma

Humalistonkatu on keskeinen liikenneväylä yhdistyksemme toimitiloissa vieraileville näkövammaisille ts sokeille ja heikkonäköisille. Siksi on ehdottoman välttämätöntä että heidän liikkumisensa turvallisessa katuymppäristössä taataan liikennesuunnitelmia tehtäessä.

Katua käyttäessään he liikkuvat usein kaksi rinnakkain tarvitessaan saattajan tai opaskoiran. Lisäksi heidän liikkumisensa saattaa olla epävarmaa joutuessaan mm tunnustelemaan valkoisella kepillä oikeaa reittiään. Eli kävelyreitit pitää olla selkeä ja selvästi erottuvaa muusta liikenteestä esim huomattavalla karhennuksella, urituksella tai muulla tavalla esim suojateiden kohdalla kohollaan olevalla merkinnöillä.

Jo tällä hetkellä rakennukset, niiden portaat luiskat ja odottamattomat rakenteet ja mutkat kulkureitillä pitää huomioida joko mahdollisesti poistamalla niitä kokonaan tai merkisemällä ne katuun selkein kohomerkinnöin

Lähtökohtana pitää olla se, että lähestyvä polkupyörä on miltei äänetön lähestyessään henkilöä, jonka näkökyky on olematon tai merkittävästi rajoittunut

Tässä yhteydessä olisi myös äärimäisen tärkeää, että Humaliston ja Läntisen Pitkänkadun sekä Humaliston ja Rauhankatujen kulmaan asennettaisiin äänimerkein varustetut liikennevalot

Mainitsemattakin lienee selvää että uusissa suunnitelmissa noudatetaan Suraku korttien ohjeistuksia ja tarvittaessa kaupungin esteettömyysasiamiehen näkemyksiä. Mielellämme myös me Varsinais-Suomen Näkövammaiset ry:ssä

olemme kehittäessämme mukana

Varsinais-Suomen näkövammaiset ry

Markku Vuorinen

varapuheenjohtaja

gsm 050 573 0530



TJ/hm

20.10.2014

MAANK 165/2014

kaupunkisuunnittelu@turku.fi

Lausunto Humalistonkadun pyöräily-yhteyden liikennesuunnitelmasta

Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto päätti kokouksessaan 20.10.2014 § 143 antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Varsinais-Suomen liiton toimisto sijaitsee Ratapihankatu 36:ssa Humalistonkadun välittömässä läheisyydessä. Huomattava osa liiton henkilökunnasta sekä asiakkaista käyttävät Humalistonkatua pyörällä liikkumiseen. Varsinais-Suomen liitto onkin pitkään toivonut sujuvan pyörätieyhteyden saamista Humalistonkadulle tukemaan terveellistä, turvallista ja sujuvaa pyöräilyä niin työmatkoihin kuin kokouksiin ja tilaisuuksiin. Pyörätieyhteys tulisi palvelemaan hyvin rautatieaseman ja Logomon kevyenliikenteen yhteyksiä keskustan suuntaan.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että tuleva pyörätieratkaisu tukee ja kehittää keskustan saavutettavuutta, elinvoimaisuutta ja lisää terveellisen arkiliikunnan mahdollisuuksia.

Varsinais-Suomen liitto lisäksi toivoo, että tuleva ratkaisu suunnitellaan ja rakennetaan mahdollisimman hyvin keskustan kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sopivaksi ja toiminnallisesti sujuvaksi ja esteettömäksi. Samassa yhteydessä tulee tutkia mahdollisuudet ahtaan ja kapean jalkakäytävän leventämiseksi. Lisäksi Varsinais-Suomen liitto esittää, että pyörätien vaikutuksista liikkumistapamuutoksiin ja alueen liikennemääriin seurattaisiin laskennoin.

Varsinais-Suomen liitto

Maankäyttöjaosto

Mika Maaskola
puheenjohtaja

Lasse Nurmi
sihteeri

Tiedoksi

Varsinais-Suomen ELY-keskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue

TURUN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY:N KOMMENTIT HUMALISTONKADUN PYÖRÄILY-YHTEYDEN LIIKENNESUUNNITELMIIN

Aivan ensimmäiseksi Turun polkupyöräilijät ry. haluaa kiittää Turun kaupungin luottamus- ja virkamiehiä pyöräily-yhteyden suunnittelemisesta Humalistonkadulle. Humalistonkatu on keskeinen yhteys kävelykadun, jokirannan sekä rautatieaseman välillä, ja ratapihan ylittävän kevyen liikenteen sillan kautta kulkuväylä keskustan pohjoispuolelle ja Logomoon. Lisäksi kadulla sijaitsee useita yrityksiä ja liikkeitä, joissa asioimista sujuvat liikenneyhteydet helpottaisivat.

Nykyisellään Humalistonkatu on kokeneen pyöräilijän pyöräiltävissä, mutta kovavauhtinen liikenne, tien reunaan parkkeeratut autot ja joiltain osin kapeat kaistat vähentävät turvallisuuden tunnetta. Humalistonkadun toisella puolella Puolalanmäki estää pyöräily-yhteydet, ja toisella puolella oleva Käsityöläiskatu on mäkisempi ja sivussa jatkoyhteyksistä ja ydinkeskustasta. On tärkeää, että Humalistonkadun ratkaisusta saadaan toimiva.

VÄYLIEN KAPEUS SUURIN ONGELMA

Ehkä suunnitelman suurin riski liittyy ehdotettujen väylien kapeuteen. Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräväylien suunnitteluohjeen mukaan kaksisuuntaisen pyörätien leveyden tulisi olla vähintään 2,25 metriä ja pyöräkaistan 1,5 metriä. Polkupyörän laillinen maksimileveys on 1,2 metriä. Esimerkiksi tavarapolkupyörän tai peräkärryn kanssa pyöräilevälle metrinen väylä on liian kapea. Liian kapea väylä ei ole sujuva, ja lisää jalkakäytävällä pyöräilyä turvattomuuden tunteen myötä.

Olemme erityisen huolestuneita pyöräilijöiden turvallisuudesta pysäköityjen autojen kohdalla Puutarhakadun ja Rauhankadun välillä. On hyvin todennäköistä, että pysäköityjä autoja ei saada aina parkeeratuksi aivan tien reunaan kiinni. Tämä kaventaa pyöräkaistan ja pysäköityjen autojen välissä olevaa turva-aluetta. Pyöräilijä joutuu kompensoimaan ajamalla aivan pyöräkaistan vasemmassa reunassa, jolloin takaa tuleva auto ei saa ohitettua pyöräilijää turvallisesti omaa kaistaansa pitkin. Ohitukset tehdään tällöin joko osittain vastaantulevan kaistan puolelta tai liian läheltä pyöräilijää. Käytännössä tämä vastaisi pitkälti kadun nykyistä tilaa, ja turvattomuuden tunteen vuoksi pyöräily jalkakäytävillä jatkuisi vilkkaana.

Mikäli turvavälejä ei saada jollain keinolla kasvatettua, tulee ainakin tehdä kaikki voitava sen eteen, että autot parkkeerattaisiin niin kadun reunaan kuin mahdollista. Matalat jalkakäytävän reunakivet ja leveyssuunnassa mahdollisimman kapeat ja pituussuunnassa riittävän väljät parkkiruudut voisivat helpottaa tässä?

VAIHTOEHDOT VE1 JA VE2

Liikennesuunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoa Ratapihankadun ja Läntisen Pitkäkadun välille. Mielestämme vaihtoehdon VE1 (pyörätie vaihtuu pyöräkaistaksi kesken korttelin) ajolinjat ovat toimivammat kuin VE2:ssa. VE1 on pyöräilijälle turvallisempi vaihtoehto Läntisen Pitkäkadun risteyksessä joen suuntaan ajettaessa, sillä siinä pyöräilijä ajaa selvemmin autojen kanssa samassa tasossa, mikä parantaa pyöräilijän havaittavuutta liikenteessä ja selkeyttää risteysaluetta kaikkien liikenteenkäyttäjien näkökulmasta. Kääntyminen itään Läntiselle Pitkäkadulle on myös VE1:ssa sujuvaa, koska pyöräilijä voi ryhmittä ajoradalla vasempaan reunaan.

Rautatieaseman suunnasta tultaessa VE2:ssa kääntyminen pyörätieltä itään Läntiselle Pitkäkadulle on hankalaa. Lisäksi risteykseen asti jatkuva pyörätie houkuttelee vastakkaisesta suunnasta tulevia ajamaan pyörätietä väärään suuntaan.

HYVIÄ YKSITYISKOHTIA

Suunnitelmassa käytetyt pyörätaskut ja pyöräkaistat ovat hyviä ratkaisuja. Ne helpottavat mm pyöräilijöiden ryhmittymistä ja kääntymistä, parantavat turvallisuutta tuomalla pyöräilijät osaksi liikennevirtaa. Turvallisuus ja ennakoitavuus lisääntyvät, kun pyöräilijät kulkevat samansuuntaisesti muun liikenteen kanssa. Näitä toivomme otettavan laajemminkin käyttöön.

Näemme myös erittäin hyvänä, että Humalistonkatu 7:n kohdalla sijaitseva bussipysäkkikatos on suunniteltu siirrettäväksi kohti ajorataa ja pyörätie kulkemaan sen takaa. Tällöin bussiin nousevat tai bussista tulevat eivät joudu kulkemaan pyörätien yli, eikä bussia tarvitse odotella keskellä pyörätietä.

PUOLELTA TOISELLE

Rautatieaseman suunnalta tultaessa pyöräväylän katkeaminen keskellä korttelia Puutarhakadun jälkeen Humalistonkatu 10:n kohdalla johtuneen siitä, että suurimman osan liikenteestä uskotaan suuntautuvan kävelykadulle. Pitäisimme toivottavana, että pyöräkaista voisi jatkua omalla puolellaan Eerikinkadulle saakka. Mikäli tämä ei ole mahdollista tilanpuutteen ja muiden syiden vuoksi, niin toivomme, että pyöräilijä voisi puolenvaihtokohdassa helposti jatkaa kulkua myös suoraan ajoradalla kohti Yliopistonkatua. Tämä vähentää ajelua Humalistonkadun yli puolelta toiselle, ja ehkäisee jalkakäytävällä ajamista, jos matka suuntautuu Yliopistonkadulta tai Eerikinkadulta oikealle Koulukadun suuntaan.

KULKU RAUTATIEASEMALLE

Kohtalainen osuus Humalistonkadun liikenteestä suuntautuneen rautatieasemalle tai ratapihan ylittävälle sillalle. Olisi hyvä, jos Ratapihankadun ylityksen asemalle päin saisi vähän sujuvammaksi. Nyt yhteys menee rakennuksen kulman takaa suhteellisen ahtaalla ja näköesteisellä pyörätiellä, jolla saattaa olla jalankulkijoita odottamassa liikennevaloja tai linja-autoaseman suunnasta saapuvia pyöräilijöitä. Mikäli tähän on mahdollista saada parannusta esim. keskisaarekkeiden muotoilulla tai peileillä, niin näitä keinoja tulisi harkita.

OPASTEET JA OHJAUS TÄRKEÄÄ YKSISUUNTAISILLA TEILLÄ

Yksisuuntaisissa pyöräteissä on usein se ongelma, että niitä on helppo ajaa väärään suuntaan. Pyöräkaistalla väärään suuntaan ajamisen riski on vähäisempi. Kuitenkin esimerkiksi Läntisen Pitkäkadulta linja-autoaseman suunnasta tuleva polkija voi lähteä Humalistonkadun väärää puolta ylös. Tällaisiin paikkoihin tarvitaan mahdollisimman selkeät merkinnät.

Ratapihankadulta linja-autoaseman suunnasta tultaessa tulisi näkymän olla sellainen, ettei pyöräilijä lähde kulman takaa pilkistävää pyörätien tynkää vastakarvaan, vaan ymmärtää ensin ylittää Humalistonkadun ja lähteä siitä pienen puistokoukkauksen jälkeen vasemmalle kohti keskustaa.

Yksisuuntaiset ja kaksisuuntaiset pyöräväylät tulee merkitä selkein ajoratamaalauksin.

Yksisuuntaisille pyöräväylille voisi harkita kieltomerkkejä väärään suuntaan ajamisen ehkäisemiseksi, mikäli tämä on mahdollista tehdä muita kulkijoita hämmäntämättä.

PYÖRÄPARKEISTA

Liikennesuunnitelmissa ei nähdäksemme otettu kantaa pyöräparkkeihin. Kauppiaskadun uudistuksen yhteydessä Wiklundin edustalle sijoitetut pyörätelineet näyttävät toimivan erittäin hyvin. Pyörät eivät ole tiellä, ja seudun yleisilme on parempi.

Rautatieaseman parkit kaipaavat parannusta (laajennusta?), ja esim. elokuvateatteri Dominon edustalla olisi tilaa pyörätelineille. Muutaman parkkiruudun muuttaminen pyöräparkeiksi palvelisi

myös alueen yrittäjiä. Pyöräparkkien lisäämistä voisi kokeilla esimerkiksi Humalistonkadun Salen/Lääkärikeskuksen sekä kahvila-ravintoloiden edessä. Parkit voidaan toteuttaa vaikkapa Valonian Wiklundin edessä testaamalla, kaupunkikuvaa piristävillä "autoparkeilla".

MUITA HUOMIOITA

Pysäköintiautomaatti (Humalistonkatu 10:n kohdalla) tulee sijoittaa siten, että automaatilla asioivat eivät seiso automaattia käyttäessään pyöräväylällä.

Matalatkin reunakivet haittaavat pyöräliikennettä, etenkin tavarapyörällä tai muuten raskaassa lastissa (ostokset, lapsi turvaistuimessa...) ajettaessa. Toivottavasti tämä otetaan huomioon suunnittelu- ja rakennusvaiheessa.

Pyöräkaistojen ajolinjoissa on kaksi jyrkähköä mutkaa. Toinen on lähestyttäessä Läntistä Pitkäkatua joen suunnasta, ja toinen lähestyttäessä Puutarhakatua aseman suunnasta. Nämä saattavat olla vaarallisia tienpinnan ollessa märkä tai jäinen, tai kun vierekkäin ajava auto ja pyöräilijä saapuvat mutkaan yhtä aikaa.

Toivomme kovasti nopeusrajoitusten laskemista Humalistonkadulla ja muualla ydinkeskustassa. Tämä helpottaisi kovasti tavallisen pyöräilijän asemaa muun liikenteen joukossa.

Turussa 6.10.2014

Turun polkupyöräilijät ry

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähettäjä: Eva-Liisa Raekallio [<mailto:elraek@utu.fi>]

Lähetetty: 21. lokakuuta 2014 16:07

Vastaanottaja: Ympäristötoimiala Kaupunkisuunnittelu

Aihe: Viherpinainen vasemmisto ry-yhdistyksen kannanotto
Humalistonkadun pyörätiesuunnitelmaan

Liikennesuunnittelussa tarkasteltava kokonaisuutta

Vihreiden Jukka Vornanen ja Niina Ratilainen peräänkuuluttivat Humalistonkadun pyörätien pikaista rakentamista Turun Sanomissa 12.10.2014, ja toivoivat myös muista puolueista kannatusta suunnitelmalle. Pyöräyhteyttä on puuhattu jo 1980-luvulta alkaen. Viherpunainen vasemmisto ry jakaa Vornanen ja Ratilaisen huolen rakennustöiden viivästymisestä vuosien varrella.

Humalistonkadun pyöräily-yhteys, joka kulkee keskustan läpi pohjois-eteläsuunnassa, jäi mielestämme aivan tarpeettomasti kesken vuonna 2012 silloisessa ympäristö- ja kaavoituslautakunnassa pyydettyjen autopaikka- ja parkkipaikkaselvitysten vuoksi. Nyt sen kiireellisyys on jo huutavaa luokkaa. Sujuva yhteys pohjoiseen Turun ydinkeskustasta on puuttunut aivan liian pitkään.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa 2010 ydinkeskustaan on kaavailtu tehtäväksi uudet pyöräily-yhteydet Puutarhakadulle, Humalistonkadulle ja Yliopistonkadulle. Syyskuussa valmistui uusin suunnitelmaa, jonka mukaan Humalistonkadun pyöräyhteys voidaan toteuttaa pyöräteiden ja -kaistojen yhdistelmänä niin, että autoliikenteen kaistojen määrä pysyy ennallaan ja pysäköintipaikoistakin häviää vain pieni osa.

Viherpunainen vasemmisto ry katsoo, että uusin suunnitelma on hyvä alku. Tässä on tärkeää ottaa huomioon myös se, että yhtenäinen pyörätie on pyöräilijälle pyöräkaistaa tai erilaisia yhdistelmiä turvallisempi. Olemme samaa mieltä siitä, että Humalistonkadun pyörätie parantaa merkittävästi työmatkapyöräilyn edellytyksiä ja yhdistää rautatieaseman osaksi toimivaa keskustan pyöräverkkoa.

Korostamme lisäksi, että yhdistettäessä rautatieasemaa osaksi keskustan pyöräverkkoa tulee huomioida myös Ratapihankadun liikennekokonaisuus. Tällä hetkellä kadulla kulkee paljon rekkoja, ja liikenneturvallisuus, myös pyöräilijöille, edellyttää raskaan liikenteen poistamista alueelta. Toisaalta liikenneturvallisuuden ja yleisen asumisviihtyvyyden kannalta on oleellista ensi vaiheessa laskea autojen nopeusrajoituksia koko keskusta-alueella ja pyrkiä autoilun vähentämiseen.

Vasemmistoliitto jäi yksin kiinteistöliikelaitoksen johtokunnassa 15.10. puolustamaan Ratapihankadun turvallisuutta. Vasemmistoliiton kaksi edustajaa johtokunnassa esittivät, että raskas liikenne poistetaan Ratapihankadulta niin pian kuin se teknisesti on mahdollista. Esitys hävisi äänin 11-2.

Viherpunainen vasemmisto ry pitää keskustan pyöräverkoston rakentamisessa keskeisenä, että ratkaisut toteutetaan kokonaisuutta ajatellen. Raskas liikenne ei kuulu kaupungin keskustaan varsinkaan tilanteessa, jossa kaupunkisuunnittelua tulee Turussakin kehittää ekologiseen suuntaan, pyöräilyä ja jalankulkua tukevaksi.

Riikka Oksanen,

Puheenjohtaja

Viherpunainen vasemmisto ry

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoituslautakunnan jäsen 2001-2012 1. varavaltuutettu

Eva-Liisa Raekallio

varapuheenjohtaja

Viherpunainen vasemmisto ry

Turun kaupungin kiinteistöliikelaitoksen johtokunnan varajäsen

LAUSUNTO

Turun kaupunki
Ympäristötoimiala/suunnitteluyksikkö

Humalistonkadun liikennesuunnitelma pyöräily-yhteyden rakentamiseksi Yliopistonkadun ja Ratapihankadun välille

Turun Ydinkeskustayhdistys ry:n jäsenenä on Turun keskustassa toimivia liikkeitä ja yrityksiä. Turun Ydinkeskustayhdistys ry on huolissaan Turun keskustan vetovoimasta ja saavutettavuudesta. Turun ydinkeskusta on merkittävä liike-elämän keskus ja liikenteen sujuvuus tällä alueella on tärkeä myös kaupan käynnin kannalta. Turun keskusta on oltava sujuvasti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla tasapuolisesti.

Pyöräilyliikenteen kehittäminen on sinällään kaupunkiliikumisessa ekologisesti ja terveydellisesti edistettävä kehityssuunta. Pyöräilyliikenteen edelleen kehittäminen ei kuitenkaan saa tapahtua muiden liikennemuotojen kustannuksella. Turun keskustan liikkeet tarvitsevat autoilevia asiakkaita, minkä takia panostaminen helppoon ja joustavaan pysäköimiseen on välttämätöntä. Pysäköintipaikkojen vähentäminen ei voi olla lähtökohta sujuvan liikenteen kehittämiselle alueella, jolla on jo ongelmia pysäköintipaikkojen riittävyyden kannalta. Esitetyn mukainen pyöräily-yhteyden toteuttaminen poistaa keskusta-alueelta nyt jo harvassa olevia pysäköintipaikkoja. Ehdotetuilla pyörätien alueilla on huomattava kauppaliikkeiden, sairaaloiden ja toimistojen keskittymä. Yksistään Humalistonkadulla sijaitsevassa Terveystalo Pulssissa on lähes 300.000 asiakaskäyntiä vuodessa. Lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitetut paikat ovat näiden liikkeiden saavutettavuuden kannalta oleellisia. Mikäli asiointiliikennettä hankaloitetaan, vaarana on, että Humalistonkatu hiljenee kauppakatuna. Näin on valitettavasti käynyt Brahenkadulle pyörätieyhteyden rakentamisen jälkeen.

Suunnitelman mukaan pysäköintipaikat vähenevät Humalistonkadulla 23:lla. Esitetyt kymmenen lisäparkkipaikka Käsityöläiskadun Läntisen Pitkänkadun päässä eivät palvele lyhytaikaista asiointia Humalistonkadun Yliopistonkadun päässä olevissa liikkeissä etäisyyden takia. Asukaspysäköinnin siirtäminen etäämmälle taas hankaloittaa asukkaiden elämää ja tosiasiaassa alueen pysäköintipaikkojen määrä vähenee, koska uusia ei tule kuin kymmenen. Vetovoimainen kaupunkikeskusta tarvitsee myös asukkaita eikä asumisen edellytyksiä ei saa heikentää hankaloittamalla asukkaidenkaan pysäköintimahdollisuuksia.

Lisäksi liikenteellisissä muutoksissa tulisi huomioida paitsi liikenteen sujuvuus myös turvallisuus. Pyörätieyhteyden lisääminen nyt jo kapealle, vilkasliikenteiselle kadulle lisää liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä. On hyvin todennäköistä, että parkkipaikkojen jäädessä pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin, parkkipaikalta

poistuttaessa autolla liikenteen sekaan näkyvyys mahdolliseen paikalla olevaan polkupyöräilijään on todella heikko. Aikaisemmin esimerkkinä mainitun Terveystalo Pulssin asiakkaista monet liikkuvat huonosti ja käyttävät apuvälineitä, invataksia tai ambulanssia. Tällöin ajotielle tehty pyörätie on turvallisuusriski estäessään turvallisen pysähtymisen ambulansseilla ja henkilöautoilla pyörätien kohdalle. Lisäksi Humalistonkatua pitkin kulkee vilkas bussiliikenne. Erityisesti Humalistonkadun ja Puutarhakadun risteys tulee olemaan turvallisuusriski sen ollessa jo nyt erittäin vilkasliikenteinen.

Lisäksi Turun kaupungin tulisi panostaa pyöräilyn edistämisessä hyviin, toimiviin ja turvallisiin pyöräparkkeihin Turun keskustassa. Niiden rakentaminen ja lisääminen sujuvoittaa asiointia ja keskustan saavutettavuutta myös pyöräillen.

Kadunvarsilla olevia pysäköintipaikkoja ei tule missään nimessä poistaa kevyen liikenteen väylien tai kävelyalueiden alta, ennen kuin maanalaiset suunnitteilla olevat pysäköintiratkaisut on toteutettu.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen ei saa johtaa siihen, että kaupunkien keskustojen tai muiden kaupallisten keskittymien saavutettavuus autolla tai joukkoliikenteellä kärsii.

Liikenteen sujuvuus ja keskustojen saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla tasapuolisesti on kaupallisesta näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää.

Turussa 6.10.2014

Turun Ydinkeskustayhdistys ry



Päivi Kuntze
puheenjohtaja

2.10.2014

Kannanotto Turun kaupungin suunnitelmaan tehdä pyöräyhteys Humalistonkadulle
Yliopistonkadun ja Ratapihankadun väliselle osuudelle

Turun Yrittäjät vaatii Humalistonkadun pyörätiesuunnitelman jäädyttämistä

Turun Yrittäjät ry on huolissaan Humalistonkadun varrella sijaitsevien kymmenien pienten kivijalkaliikkeiden liiketoiminnalle aiheutuvasta rasisitteesta, jos Humalistonkadulta häviää yli 20 parkkipaikkaa. Parkkipaikkojen menetyksen johdosta liiketoiminta vaikeutuu merkittävästi.

Tällä hetkellä Humalistokatu on niitä harvoja alueita Turun keskustassa, jossa katukuvaa eivät leimaa tyhjillään olevat liikehuoneistot. Turun Yrittäjät vaativat Humalistonkadulle suunnitellun pyörätieyhteyden jäädyttämistä.

Turun Yrittäjät ry:n mielestä tulisi luoda kokonaisvaltainen suunnitelma koko ruutukaava-alueen pyöräteistä, eikä suunnitella ja rakentaa pyöräyhteyksiä katu kerrallaan.

Lisätietoja: Turun Yrittäjät ry:n hallituksen puheenjohtaja Pentti Salonen, p. 050 514 1641,
pentti.salonen@purosalon.fi



LAUSUNTO

6.10.2014

Turun kaupunki
Ympäristötoimiala/suunnitteluosasto

Humalistonkadun liikennesuunnitelma pyöräily-yhteyden rakentamiseksi Yliopistonkadun ja Ratapihankadun välille

Turun kauppakamari lausuu asiasta liiketoimintaa harjoittavien kaupan ja palvelualan toimijoiden sekä asiakkaiden näkökulmasta. Turun kauppakamari ilmaisee huolensa liikennesuunnittelussa tehtävistä toimenpiteistä, joilla heikennetään liikenteen sujuvuutta ja mielikuvaa Turun keskustasta helppona ja hyvin saavutettavana asiointipaikkana. Kauppakamari katsoo, että pyörätieverkostot tulisi suunnitella kokonaisuutena siinä vaiheessa kun Turun keskustan pysäköintitarpeet on kokonaisvaltaisesti ratkaistu. Nyt pyöräteitä rakennetaan yksi kerrallaan erillisenä hankkeena ilman näkemystä kokonaiskuvasta.

Turun ydinkeskusta on merkittävä liike-elämän keskus ja liikenteen sujuvuus tällä alueella on tärkeä myös kaupan käynnin kannalta. Mielikuva liikenteen sujuvuudesta vaikuttaa ihmisten päätöksiin asiointimatkojen suuntia valittaessa. Kun Turun keskustaa kehitetään maakunnan keskuksena, Turun keskusta on oltava sujuvasti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla tasapuolisesti. Yritykset ottavat investointipäätöksiä tehdessään huomioon asiakasvirtojen liikkeet ja saavutettavuuden. Valitettavasti mielikuva Turun keskustasta hyvänä paikkana harjoittaa vähittäiskauppaa ja hyvin saavutettavana asiointipaikkana on jo saanut kolauksia.

Pyöräilyliikenteen kehittäminen on sinällään kaupunkiliikumisessa ekologisesti ja terveydellisesti edistettävä kehityssuunta. Pyöräilyliikenteen edelleen kehittäminen ei kuitenkaan saa tapahtua muiden liikennemuotojen kustannuksella. Turun keskustan liikkeet tarvitsevat autoilevia asiakkaita, minkä takia panostaminen helppoon ja joustavaan pysäköimiseen on välttämätöntä. Pysäköintipaikkojen vähentäminen ei voi olla lähtökohta sujuvan liikenteen kehittämiseksi alueella, jolla on jo ongelmia pysäköintipaikkojen riittävyyden kannalta.

Esitetyn mukainen pyöräily-yhteyden toteuttaminen poistaa keskusta-alueelta nyt jo harvassa olevia pysäköintipaikkoja. Ehdotetuilla pyörätien alueilla on huomattava kauppaliikkeiden, lääkärikeskuksen ja toimistojen keskittymä. Yksistään Humalistonkadulla sijaitsevassa Terveystalo Pulssissa on lähes 300.000 asiakaskäyntiä vuodessa. Lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettut paikat ovat näiden liikkeiden saavutettavuuden



kannalta oleellisia. Mikäli asiointiliikennettä hankaloitetaan, vaarana on, että Humalistonkatu hiljenee kauppakatuna. Näin on valitettavasti käynyt Brahenkadulle pyörätieyhdyden rakentamisen jälkeen.

Suunnitelman mukaan pysäköintipaikat vähenevät Humalistonkadulla 23:lla. Esitetyt kymmenen lisäparkkipaikka Käsityöläiskadun Läntisen Pitkänkadun päässä eivät palvele lyhytaikaista asiointia Humalistonkadun Yliopistonkadun päässä olevissa liikkeissä etäisyyden takia. Asukas-pysäköinnin siirtäminen etäämmälle taas hankaloittaa asukkaiden elämää ja tosiasiaassa alueen pysäköintipaikkojen määrä vähenee, koska uusia ei tule kuin kymmenen. Vetovoimainen kaupunkikeskusta tarvitsee myös asukkaita eikä asumisen edellytyksiä saa heikentää hankaloittamalla asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia.

Edellä mainittuihin Humalistonkadun liikkeisiin on pystyttävä turvaamaan sujuva asiointi myös henkilöautolla. Pysäköintipaikkojen vähentäminen kauppaliikkeiden edessä ei varmastikaan edistä asiointia näissä liikkeissä. Lisäksi on otettava huomioon liikkeissä asioivat liikuntarajoitteiset asiakkaat. Heillä tulee olla mahdollisuus asioida myös Humalistonkadun ja Puutarhakadun kauppaliikkeissä tasa-arvoisesti muiden alueella liikkuvien kanssa. Poistamalla pysäköintipaikkoja liikuntarajoitteisten liikkuminen keskusta-alueella tulee olemaan entistä vaikeampaa. Tämän ei voida katsoa edistävän kaikille tasa-arvoisen liikkumisen edistämistä keskusta-alueella.

Lisäksi liikenteellisissä muutoksissa tulisi huomioida paitsi liikenteen sujuvuus myös turvallisuus. Pyörätieyhdyden lisääminen nyt jo kapealle, vilkasliikenteiselle kadulle lisää liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä. On hyvin todennäköistä, että parkkipaikkojen jäädessä pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin, parkkipaikalta poistuttaessa autolla liikenteen sekaan näkyvyys mahdolliseen paikalla olevaan polkupyöräilijään on todella heikko. Aikaisemmin esimerkkinä mainitun Terveystalo Pulssin asiakkaista monet liikkuvat huonosti ja käyttävät apuvälineitä, invataksia tai ambulanssia. Tällöin ajotielle tehty pyörätie on turvallisuusriski estäessään turvallisen pysähtymisen ambulansseilla ja henkilöautoilla pyörätien kohdalle. Lisäksi Humalistonkatua pitkin kulkee vilkas bussiliikenne. Erityisesti Humalistonkadun ja Puutarhakadun risteys tulee olemaan turvallisuusriski sen ollessa jo nyt erittäin vilkasliikenteinen.

Turussa on jo erittäin hyvät pyöräilymahdollisuudet. Aurajoen rantaan on molemmille puolille Aurajokea tehty hyvät pyörätiet jokisuulta aina Turun keskustan kautta pitkälle sisämaahan päin. Toisella puolen keskustaa vastaava pyöräilymahdollisuus on Ratapihankadun pyörätiellä. Tämän lisäksi poikittainen pyöräily on turvattu sekä Puistokadulla että Koulukadulla olevin pyörätein. Näiltä Puistokadun ja Koulukadun pyöräteiltä on hyvä yhteys pyörätietä pitkin Yliopistonkadulla aina torille asti. Varat tulisi käyttää näiden olemassa olevien pyöräteiden kunnostamiseen ja ylläpitoon sen sijaan, että pyöräteitä rakennetaan liikaa, jonka jälkeen niitä ei pystytä ympäri vuoden ylläpitämään. Lisäksi Turun kaupungin tulisi panostaa pyöräilyn edistämiseen hyviin, toimiviin ja turvallisiin pyöräparkkeihin Turun keskustassa. Niiden rakentaminen ja lisääminen olisi ensiarvoisen tärkeää asioimisen sujuvuuden ja keskustan saavutettavuuden lisäämiseksi myös pyöräillen.



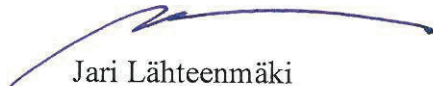
Kadunvarsilla olevia pysäköintipaikkoja ei tule missään nimessä poistaa kevyen liikenteen väylien tai kävelyalueiden alta, ennen kuin pysäköintiratkaisut on kokonaisvaltaisesti ratkaistu.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen ei saa johtaa siihen, että kaupunkien keskustojen tai muiden kaupallisten keskittymien saavutettavuus autolla tai joukkoliikenteellä kärsii.

Liikenteen sujuvuus ja keskustojen saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla tasapuolisesti on kaupallisesta näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää.

Turussa 6.10.2014

Turun kauppakamari



Jari Lähteenmäki
toimitusjohtaja



Paula Virri
johtaja

Kannanotot Humalistonkadun pyöräily-yhteyden suunnitelmiin Dnro 12026-2011

27.10.2014

nro	kanta	sisältö	vastaaja
1	ei huomautettavaa	Lounais-Suomen poliisilaitos	viranomainen
2	kävelyreitin selkeys, liikennevalot risteysiin, Suraku	Varsinais-Suomen näkövammaiset ry	yhdistys
3	kannattaa	Varsinais-Suomen liiton maankäyttöjaosto	viranomainen
4	kannattaa, kannanottoja kapeuteen ja muihin yksityiskohtiin	Turun Polkypyöräilijät ry	yhdistys
5	kannattaa	Viherpunainen vasemmisto ry.	yhdistys
6	vastustaa, parempia pyöräparkkeja keskustaan, keskustan pysäköinti ratkaistava laajemmin	Turun Ydinkeskusta ry.	yhdistys
7	vastustaa, kokonaisvaltainen suunnitelma ruutukaava-alueen pyöräilyverkosta	Turun Yrittäjät ry.	yhdistys
8	vastustaa, parempia pyöräparkkeja keskustaan, keskustan pysäköinti ratkaistava laajemmin	Turun Kauppakamari	yhdistys
9	ei ota suoraan kantaa pyöräily-yhteyteen, vaan nostaa esiin tilanpuutteesta ja huonosta näkemästä johtuvia ongelmia Ratapihankadun risteyksessä	Olen Humalistonkadun päivittäinen käyttäjä ja kuljen pyörällä. Kokemusta reitistä on kertynyt runsaasti, mutta keskityn tässä kannanotossani nyt yhteen risteysalueeseen pyöräilijän näkökulmasta. Olen huomannut todella vaaralliseksi paikaksi Humalistonkadun ja Ratapihankadun ns. Cup 'n' Pintin risteuksen. Kun risteykseen ajaa Humalistonkadulta, jää oikealta tulevat kävelijät ja pyöräilijät täysin pimentoon rakennuksen taakse. Olisikohan tämä ongelma ratkaistavissa peilillä? Saman ratkaisun voisi toistaa muissakin pimentoristeyksissä, kuten Ratapihankadun ja Koulukadun risteyksessä. Lisäksi tämän kyseisen risteuksen "odottelutila" on todella pieni ja risteuksen liikennejärjestelyt sekavat. En oikeastaan tiedä, missä kohtaa minun kuuluisi pyörän kanssa seistä, kun jatkan matkaani Humalistonkadulta rautatien ylittävälle kävelysillalle (ns. Cup 'n' Pintin silta). Humaliston ja Ratapihankadun risteyksessä tulisi opastaa kivetyksen/asvaltoinnin/värein tms. pyöräilijöiden ns. odottelupaikat. Tällä hetkellä, kun tulen em. kävelysillalta Humalistonkadulle ja ryhmittäydyn suojaatiella Humalistonkadun ylitystä varten, joudun odottelemaan valojen vaihtumista laatoituksen alueella eli jalankulkijoiden reviiirillä. Risteysalueilla pitäisi siis ohjata pyöräilijöitä ryhmittymään oikein ja odottelemaan valojen vaihtumista oikeissa paikoissa. Pyöräväyliä jatkumoa ajatellen pitäisi päivittää samassa muutosrytäkässä päivittää myös kävelysillan kyltitykset ajantasaisiksi. Nyt kylttien sillanpuoleiset versiot näyttävät jalkakäytävää ja toinen puoli pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylää. Sillan jälkeen (eli Logomon päässä) en tiedä, onko oikealle jatkuva eli Logomolle vievä tie tarkoitettu sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille vaiko se vain jalankulkijoille. Kyltitykset pitäisi laittaa sielläkin päässä kuntoon. Ehdotan myös rautatien ylittävän kävelysillan nimeämistä joko Cup 'n' Pintin sillaksi tai Pintin sillaksi. Nimenantojuhlän voisi yhdistää Humalistonkadun uusien liikennejärjestelyjen avaamisen kanssa samaan tapahtumaan! :)	yksityishenkilö
10	Kannanotto perustuu väärinkäsitykseen. Puhelimessa keskusteltu kahden Pulssin edustajan kanssa, jolloin todettiin, että ambulanssin toimintaedellytykset eivät pyöräkaistaratkaisussa ainakaan huonone, että pysäköintipaikkojen vähenemä ei ole kriittisen suuri Pulssin toiminnan kannalta.	Terveystalo Pulssi sijaitsee kiinteistöissä Humalistonkadulla osoitteessa Humalistonkatu 9-11. Lääkärikeskuksella on pysäköintilupa ambulansseille, jotka käyvät useita kertoja päivässä Terveystalo Pulssissa kuljettaen mm. Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiriin ja lähikuntien asiakkaita magneettikuvauksiin, kotiutettavia leikkauspotilaita, lääkärikeskukseen tulevia tapaturmapotilaita. Pääovelta noudetaan myös henkilöautoilla ja invataksella toipuvia ja huonosti liikkuvia asiakkaita, esim. ortopedisten leikkauksen jälkeen. Myös tavaratoimitus tapahtuu Humalistonkatu 11 Apteekin viereisen oven kautta Humalistonkadulta. Potilaskäyntejä on vuosittain noin 250 000 kpl ja leikkauksia tehdään neljässä leikkaussalissa päivittäin, joten potilasliikenne on vilkaista. Pyörätie olisi vaarallinen jalankulkijoille ja pyöräilijöille itselleen Pulssin kohdalla Humalistonkadulla, koska pyörätie sijoittuisi pääoven ja potilaskuljetuksen väliin. Paaripotilaan kuljetus vie aikansa, joten sekä pyöräilijä että paaripotilas olisivat vaarassa. Edellä mainittuihin seikkoihin vedoten vastustamme pyörätien sijoittamista Humalistonkadulle.	yrittäjä/yritys

11 osaksi pyörätie, osaksi pyöräkaista kesällä, talvella pysäköintiä	Mikäli Humalistonkatu on ainoa oikea vaihtoehto pyöräkaistalle niin eikö voisi jalostaa seuraavaa ajatusta. Ratapihan- ja Läntisen kadun välinen osuus puiston reunaan jalkakäytävä/pyörätie yhdistelmä. Läntinenkatu - Rauhankatu - Puutarhakatu - Yliopistonkatu välinen osuus merkattaisiin pyöräkaista, ympäristöön sopivilla merkinnöillä/betoniporsailloilla/aidoilla, välillä toukokuu - syyskuu. Läntinenkatu - Rauhankatu. Vinoparkit tiensuuntaiseksi keväällä ja syksyllä takaisin vinoparkiksi. Rauhankatu - Puutarhakatu. Tiensuuntaiset parkkipaikat pyöräkaistaksi ja syksyllä takaisin parkkipaikoiksi. Talvikautena pyöräilijöitä on vähän ja näin ollen liikkeet saisivat pysäköintipaikkansa edes talveksi takaisin. Tämä vaihtoehto palvelee 50/50 pyöräilijöitä sekä liikkeenpitoa. Raision Mylly on hyvä vaihtoehto liikkeenpitoa ajatellen. Ei tänne Turun keskustaan jää kun Bupeja, baareja, pizzerioita ja tyhjiä liiketiloja jotka elävöittää kaupunkia levottomasti vain aamuyön tunteina.	yksityishenkilö
12 haluaisi pyörätien ei - kaistoja, pyöräilyä edistettävä	Näen myönteisinä kaikki toimet pyöräilymahdollisuuksien parantamiseksi Humalistonkadulla. Nyt esitetyt suunnitelmat ovat minusta kuitenkin riittämättömät, ja esittäisin kommentteini seuraavia asioita: Pyöräkaistat eivät ole pyöräilyn edistämisen kannalta toivottava vaihtoehto. Minusta kaikissa tapauksissa tulisi lähteä siitä, että rakennetaan pyörätie. Nykyisessä suunnitelmassa pyörätietä on vain lyhyt pätkä, joka on koko Humalistonkadun pyöräilyosien järjestämisen kannalta täysin riittämätön. Tilaa tulisi ottaa autokaistoille ja/tai parkkipaikoille nykyään varatusta tilasta siten, että pyörätie olisi mahdollinen koko Humalistonkadun pituudelta. Samalla tulisi rakentaa hidastuseste ainakin Yliopistonkatu-Puutarhakatu välillä olevan suojatien kohdalle, mielellään myös Puutarhakatu-Läntinen pitkäkatu välille. Koko Humalistonkadun muuttaminen kevyelle liikenteelle myönteisempään suuntaan ei olisi ongelma alueen yrityksille, sillä kevyt liikenne tuo asiakkaita. Tämä on selvästi todistettu mm. Yliopistonkadun kävelykatuosuuden kohdalla. Nyt kommentoinnin kohteena olevassa suunnitelmassa esitettävä pyörätien pätkä on lisäksi sijoitettu jalkakäytävän ja vinoparkkiruutujen väliin. Tästä on huonoja kokemuksia kesällä avatusta Kauppiaskadun väliaikaisesta pyörätiestä, joka ikävä kyllä on ainakin tähän saakka osoittanut ongelmalliseksi siksi, että pysäköityjen autojen ja jalkakäytävän välillä puikkelehtivat ihmiset eivät osaa ottaa pyöräilyliikennettä huomioon ja pyörätien käyttäminen on hankalaa. Suunnitelmassa esitetty Käsiyöläiskatu-vaihtoehto on minusta pyöräilymahdollisuuksien kehittämisen kannalta kestävä, koska se ohjaisi pyöräliikenteen keskustasta sivuun ja vaikeuttaisi pyöräilijöiden mahdollisuuksia sujuvaan liikkumiseen keskustan läpi. Samalla Humalistonkadun liikkeet menettäisivät potentiaalisia asiakkaita.	yksityishenkilö
13 haluaisi pyörätien ja haluaisi pyöräillä jalkakäytävällä ns. tamperelaisten tapaan (huom. Tampereellakaan ei sallita pyöräilyä jalkakäytävillä, mutta esim. sikäläisellä Hämeen-kadulla on merkitty jalankulku- ja pyöräiteiksi laattapintaisia väyliä, eli aiempia jalkakäytäviä)	Olen kaarinalainen työpaikkapyöräilijä, joka 4 vuoden (2010-2014) ajan suhasi turkulaisia pyöräiteitä, ajoteitä ja jalkakäytäviäkin pitkin oman turvallisuuden varmistamiseksi ympäri vuoden päämääränä Turun päärautatieasema!!!! Päivittäinen reittini kulki Humalistonkatua molempiin suuntiin. Talvella tämä katu on Puutarhakadun risteyksestä asemalle päin niin kapea, täynnä loskaa, epätasainen ja kaltevapintainenkin sekä liukas (autojen jarrutusjäljet yms.) Jettä osan matkaa ajoin surutta jalkakäytävillä (aamulla klo 6.30!) Pyörätieyhteys tarvitaan Humalistonkadulle ehdottomasti, mutta molemminpuolinen pyörätie ei onnistu ellei autojen parkkeerausta kielletä jommalt' kummalt' puolelt' katua.. H-kadun alkuosassa on jo pyörätie joka alkaa/loppuu taas lyhyeen, ehdottomasti pitäisi tämä linkittää koko H-kadulle. Näin Kaskenmäen pyöräliikenne voisi osittain siirtyä teatterisillalle. Pyöräilijä EI halua kiertää turhia mutkia/ välillä siirtyä kävelijäksi/autoilijaksi! Oma reittini oli Piispanristiltä: Kaskentie-Kaskenmäki alas-Aurakatu-Yo-katu-Hkatu ja Piispanristille: Hkatu-(kaistanvaihto ja alas Hkatua)-sosiaalikeskus-teatterisilta-Neitsytpolku-jne.. TUTUSTUKAA TAMPEREEN MALLIIN; SAA AJAA PYÖRÄLLÄ JALKAKÄYTVÄLLÄ AIKUNENKIN.	yksityishenkilö
14 haluaisi pyörätien	Ajoradasta erotettu pyöräkaista Puutarhakadun ja Läntisen pitkäkadun välillä on huono. Humalistonkadulla on vilkas liikenne ja pysäköinnin ja bussipysäkkien takia pyöräkaista ei tule olemaan turvallinen. Humalistonkatu 14 kohdalla ajorata on erityisen kapea eikä tilaa pyöräkaistalle ole. Turun kaupunki on ollut mukana V-S liitossa laatimassa 2013 laatuvaatimuksia väylätyypille, mistä löytyy malli myös tähän. Kaksisuuntainen Yliopistonkadulta jatkuva yhtenäinen pyörätie, joka on erillään ajoradasta kuten nyt on jo Humalistonkadun osuus Eerikinkadun ja Yliopistonkadun välillä. Uskon, että tähän on löydettävissä ratkaisu, joka sovitaa liikkeiden, pysäköinnin ja pyöräilijöiden tarpeet yhteen.	yksityishenkilö
15 haluaisi pyörätien	Humalistonkadun pyörätie voisi jatkua samalla puolella, kuin nyt on vanhan Postitalon kohdalla. Pyörätie voisi jatkua Eerikinkadulta aina Turun Rautatieasemalle saakka samaa puolta. Vinoparkin voisi siirtää toiselle puolelle välillä Yliopistonkatu-Puutarhakatu. Joitakin pysäköintipaikkoja pois Humalistonkadulta. Näin se olisi järkevää ja yhtenäinen koko Humalistonkatua pitkin välillä Eerikinkatu-Ratapihankatu.	yksityishenkilö

16 haluaisi yksisuuntaisia pyörateitä	Eikö Puutarhakadun ja Rauhankadun välistä, kauppatorin puoleista pyöräkaistaa olisi mahdollista toteuttaa yksisuuntaisella pyörätiellä joka sijoittuisi autojen pysäköinnin jalkakäytävänpuolelle? Mielestäni tämä olisi paljon miellyttävämpi paikka pyöräilijöille, eikä veisi ajoradalta tilaa sen enempää kuin pyöräkaista + tarvittava turva-alue autopaikkoihin. Myös muiden ehdotettujen pyöräkaistojen muuttamista yksisuuntaisiksi pyörateiksi tulisi harkita, mutta tälle välille sille ei ole nähdäkseni mitään estettä. Tässä vielä linkki kuvaan jossa yksisuuntainen pyörätie on parkkeerattujen autojen ja kävelytien välissä. http://www.streetsblog.org/wp-content/uploads/2006/10/IMG_0540_lane_inside_parkedcars.jpg Mielestäni korkeampia rakennuskustannuksia ei voida hyväksyä perusteiksi, koska esim. Helsingin kaupungin selvityksen mukaan pyöräilyä miellyttävämmäksi tekevät investoinnit tuottavat kaupungille 8-kertaiset säästöt investointikustannukseen verrattuna, alentuneina terveydenhoitokuluina. http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/219681-%E2%80%9DDeuro-pyoraillyn-tuo-kahdeksan-euron-hyodyt%E2%80%9D-%E2%80%93-lisaa-baanoja-helsinkiin	yksityishenkilö
17 kannattaa	Kannatan ehdottomasti otsakkeessa mainittua hanketta! Humalistonkatu nykyisellään on pyöräilijälle vaarallinen. Vinoparkista lähtevät autoilijat eivät aina huomaa pyöräilijöitä. Myös linja-autokuskien täytyy olla vaikea havaita pyöräilijöitä etenkin pysäkkein kohdilla.	yksityishenkilö
18 kannattaa	Hyvä hanke, ei muuta kuin toimeen. Pyöräily on tulevaisuutta. terv. Veteraanipyöräilijä	yksityishenkilö
19 kannattaa	Kannatan pyöräilijänä ehdottomasti suunniteltua pyöräily-yhteyttä Humalistonkadulle. (Parkkeeratut henkilöautot, josta mahdollisesti avataan ovi ja yhtä aikaa ohittava linja-auto ja vastaan tuleva samanaikainen liikenne aiheuttavat pyöräilijälle uhkaavan tilanteen.)	yksityishenkilö
20 kannattaa	Pyysitte kommentteja ym. aiheeseen (TS 30.9.2014). Ajan jokirannasta Pulssille lähes joka päivä Humalistonkadun kautta. Yliopistonkadun ja Rauhankadun välin joutuu polkemaan muun liikenteen seassa. Pyöräily muun liikenteen seassa tuntuu turvattomalta. Bussiliikenne ko. välillä on varsin vilkas. Pyöräily suurikokoisten bussien seassa tuntuu turvattomalta varsinkin Puutarhakatua edeltävän bussipysäkin kohdalla pohjoiseen päin ajettaessa. Henkilöautotkaan eivät yleensä jätä riittävästi tilaa pyöräilijöille liikennevaloihin pysähtyessään. Monet autoilijat eivät myöskään anna mahdollisuutta mennä polkupyörällä Puutarhakadun risteysksen yli oikealle kääntyessään ja odotellessaan jalankulkijoita. Pulssin kohdalla katu on erityisen kapea ja turvattoman oloinen. Kannatan siis suunnitelmaa lämpimästi. Itse tekniseen toteutukseen en osaa ottaa kantaa.	yksityishenkilö
21 kannattaa	Hyvä suunnitelma. Pankaa toimeksi! P-tiet maalataan selvästi kuvilla ja värillä.	yksityishenkilö
22 kannattaa	pyöräkaistat humalistonkadulle ovat hieno idea! samalla toivoisin toimivaa yhteyttä puutarhakadun pyörätielle ja merkintojä myös kävelykadulle pyöräilijöitä varten.	yksityishenkilö
23 kannattaa	Ilmeisesti humalistonkadulle ollaan suunnittelemassa pyöräkaistaa. Kannatan ehdottomasti sen rakentamista. Asun humalistonkadulla ja olen aktiivinen pyöräilijä, joten pyöräkaista olisi mielestäni erittäin tärkeä. Olenkin oikeastaan ihmetellyt pitkään, miksei niinkin vilkkaalla kadulla kuin humalistonkatu ole pyöräkaistaa. Viehän humalistonkatu kuitenkin keskustasta rautatieasemalle asti. Tilaakin pyöräkaistalle löytyisi helposti koko kadun varrelta. Toivottavasti pyöräkaista toteutuu koko humalistonkadun pituudelta. Keskustan päässä sijaitseva lyhyt pyörätie vaikuttaa aika mitättömältä ilman mitään pyöräyhteyttä muualla humalistonkadulla.	yksityishenkilö
24 kannattaa, pääpiirteissään hyvä, puolenvaihto epäilyttää	Suunnitelma vaikuttaa mielestäni pääpiirteittäin hyvältä. Kuitenkin jostain syystä joelle päin mennessä välillä Puutarhakatu-Yliopistonkatu on toteutettu tien puolen vaihto keskellä korttelia olevan liikennevalottoman suojatien kohdalta. Tämä asettaa pyöräilijän ylitystilanteessa väistämisvelvolliseksi autoja kohtaan (kuten turhan monessa paikassa Turussa muutenkin sujuvan pyöräilyn kannalta) ellei tämä muuta itseään tien ylityksen ajaksi jalankulkijaksi. Parempi vaihtoehto olisi jatkaa pyöräkaista Humalistonkadun ja Yliopistonkadun risteyskseen asti, jolloin puolen vaihdon voisi tehdä liikennevalojen turvin nousematta pyörän selästä. Nykyinen suunnitelma tulee ennustukseni mukaan aiheuttamaan sen, että pyöräilyä jatketaan joen suuntaan autoradalla ja puolen vaihto tehdään liikennetilanteen salliessa. Tämä tulee aiheuttamaan närkästystä autoilijoissa sekä pyöräilijöissä. Toinen vaihtoehto olisi lisätä tuohon kohtaan autoilijoille kolmiot suojatien kohdalle, jolloin autoilijat jäisivät väistämisvelvolliseksi puolta vaihtaville pyöräilijöille.	yksityishenkilö

25 vastustaa

Kiinteistö Oy Yhdeksän hallitus on kokouksessaan käsitellyt ja ottanut kantaa liikennesuunnitelmaluonnokseen Humalistonkadun pyöräyhteydestä. Yhtiön hallitus toteaa seuraavasti:

asunto-osakeyhtiö

1. Humalistonkadun vilkas julkinen liikenne (bussit, taksit) tulee kärsimään ehdotetuista muutoksista, kuten on todennettavissa Kauppatorin laidalle toteutetusta polkupyöräkaistasta ja sen aiheuttamasta paineesta ajoneuvoliikenteelle.
2. Kaikki esitetyt liikennejärjestelyehdotukset vähentävät merkittävästi pysäköintimahdollisuuksia muutenkin vilkkaasti liikennöidyllä Humalistonkadun osiolla. Tällä asialla on suuri merkitys alueella toimiville pienyrityksille, joiden asiakasmääriin ja samalla kannattavuuteen tämä muutos saattaa vaikuttaa. Turun keskustan elävöittämiseksi pitäisi pyrkiä turvaamaan potentiaalisten asiakkaiden pääsy alueelle, ja pysäköintimahdollisuuksien heikentäminen on askel väärän suuntaan.
3. Kiinteistö Oy Yhdeksän rakennuksessa toimivan Terveystalo Oy:n asiakasliikenne tulee vaikeutumaan tämän liikennejärjestelyn myötä. Sairaankuljetusajoneuvojen ja taksien tulee todennäköisesti olemaan huomattavasti vaikeampaa pysähtyä Humalistonkatu 9/11 sijaitsevalle Terveystalo Oy:n pääsisäänkäynnille, puhumattakaan siitä että ruuhkautuneen ajoliikenteen vuoksi tällaisten kuljetusten pääsy ovelle yleensäkin tulee mahdollisesti olemaan haastavaa.
4. Terveystalo Oy:n asiakkaina on sekä iäkkäitä että huonosti liikkuvia kansalaisia. Kiinteistö Oy Yhdeksän hallitus on vahvasti sitä mieltä, että liiketoimijan pääsisäänkäynnin eteen sijoitettu polkupyöräkaista ja sen toisinaan kovaa vauhtia kulkevat käyttäjät tulevat todennäköisesti aiheuttamaan sisäänkäynnin kohdalla onnettomuuksia.
5. Laskettujen/arvioitujen ajoneuvo-/kävelijä-/polkupyöräilijämäärien perusteella ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa liikennejärjestelyjä suosien selkeästi alueen pienintä käyttäjäryhmää eli polkupyöräilijöitä (taulukko alla, suunnitelmaselostuksesta).

	klo 15:30-16:30 vuorokausiliikenne	
kävelijöitä	820	9700
pyöräilijöitä	160	860
autoja	550	5500

6. Suunnitelmassa ei ole otettu kantaa kadun kiinteistöjen kunnossapitovastuisiin muutosten jälkeen. Oletamme, että määräyksiin esimerkiksi talvikunnossapidosta, keväisin hiekoitushiekkojen pois nostosta ja vastuukysymyksiin esimerkiksi vahinkotapauksissa tulee luonnoksen seuraavassa vaiheessa tarkennuksia.
- Kiinteistö Oy Yhdeksän hallitus toivoo, että Humalistonkadun liikennesuunnitelma palautetaan valmisteluun ja että mahdollisessa uudessa suunnitelmassa huomioidaan myös alueen asukkaat, liikeyritykset, kiinteistöt ja niiden hoitajat eikä pelkistään alueen läpi kulkevaa vähäistä kevyttä polkupyöräliikennettä.

26 vastustaa pyörätietä, ajaa mieluummin ajoradalla (vastaajalla on erheellinen käsitys, että pyöräkaistalla myös kävellään)

Mielestäni Humalistonkadulla ei tarvita erillistä pyörätietä. Katu ei ole kauhean kovavauhtinen, kaistat ovat leveähköt, että siinä pystyy sekä auto pyörä menemään vierekkäin. Tiedän kymmenien vuosien kokemuksella sekä auton että pyörän ajamisesta siellä.

Mielummin ajan pyörällä autokaistoilla keskustassa kuin väkisin mahdutetuilla metrin levyisillä pyöräteillä, jossa ajetaan joka suuntaa, kulkee matkalaukun vetäjiä, koiran ulkoiluttajia, rullaluistelijoita ja busseista hyppääviä ihmisiä sekaisin. Autokaistoilla on sentään kaikilla, toivottavasti, aina sama suunta eikä sivusta yllättäjiä tule.

yksityishenkilö

27 vastustaa pyörätietä, haluaa liikennekasvatusta

Minun ehdotukseni on ettei pyöräteitä tällä hetkellä rakenneta lisää kun aikaisempiakaan ei osata käyttää! Uudella pyörätiellä joka tuli kauppiaskadulle tapahtuu päivittäin todella hurjia läheltä piti- tilanteita. Työskentelen itse yliopistokadulla ja kuljen päivittäin yliopistonkadun ja kauppiaskadun kulmasta töihin. Tässä kohtaa pyöräilijät eivät jää odottamaan omia liikennevaloja (kääntyessään kauppiaskadulta oikealle yliopistonkadulle) vaan oikaisevat pyörällä jalkakäytävän kautta ja mikä vielä pahempaa, jatkavat matkaansa pyöräillen jalkakäytävällä. Myöskään pyöräilijät eivät osoita varovaisuutta mennessään Wiklundin ohi, vaan tulevat siitä kohtaa kovalla vauhdilla ohi. Tässä kohtaa eräskin vanhus meinasi jäädä pyörän alle tullessaan rollaattorilla liukuovista ulos.

Pyöräileminen jalkakäytävillä on lisääntynyt huomattavasti ja myöskin ajoradalta oikaiseminen jalkakäytävän kautta on lisääntynyt. Pyöräilijät eivät myöskään osoita varovaisuutta pyöräillessään ajoradalla, vaan pyöräilevät keskellä katua, ilman kypärää, oikeanlaista valaistusta ja ilmoittamatta minne mennään esim. käsimerkillä. Tähän kaikkeen ei ole ratkaisu rakentaa lisää pyöräteitä vaan pitäisi muuttaa asennetta liikenteessä!! Toinen ongelma pyöräteissä on niiden talvihoito, jota nytkään ei ole osattu ottaa huomioon kauppiaskadun pyörätiellä. Tämä asia pitäisi ottaa paremmin huomioon jo suunnittelu vaiheessa. Kuljen itse lähes päivittäin pyörällä töihin ympäri vuoden ja erilaisia enemmän ja vähemmän vaaratilanteita sattuu viikottain. Myöskin pyöräteillä, joita ihmiset eivät osaa käyttää oikein. Ihmiset tarvitsevat Turussa liikennekasvatusta, niin pyöräilijät kuin autoilijatkin keskustassa. Voitaisiin enemmän ajatella myös muita kanssa kulkijoita kuin vain itseään ja omia tarpeita liikenteessä!!

yksityishenkilö

28 vastustaa pyörätietä, koska vanhojakaan eio käytetä

Humalistonkadun pyörätiestä näin jalankulkijan silmin: Kuljen joka päivä jalkaisin Humalistonkatua ja vanhan postin luona olevaa pyörätietä käyttää vain noin 50 % pyöräilijöistä. Tuntuu hullulta tehdä pyöräteitä, joita vaaditaan suureen ääneen, mutta kuitenkin niitä ei käytetä. t. jalankulkija Turusta

yksityishenkilö

29 vastustaa, Käsityöläiskatu parempi	Asunto-osakeyhtiö Kasinonkulma näkee positiivisena sen, että aikaisemmin esitetyistä suunnitelmaehdotuksista poiketen Humalistonkatu S:n kohdalla olevat vinopysäköintiruudut esitetään säilytettäväksi. Kuten suunnitelmaehdotuksessakin tuodaan esille, pysäköintipaikat ovat ensisijaisen tärkeitä kiinteistössä toimiville pienliikkeille kuten myös liikeajan ulkopuolella talon asukkaille. Kaupunkikehityksen kannalta on tärkeää, että Humalistonkatu kauppakatuna voi jatkaa elinvoimaisena tilanteessa, jossa keskustan liike-elämän rajautuminen yhä lähemmäs torin ympäristöä näyttää vääjäämättömältä. Jalankulkuliikenne Humalistonkadulla Yliopistonkadun ja Puutarhakadun välisellä osuudella on hyvin vilkasta varsinkin kadun torin puoleisella laidalla, johon pyörätie on suunniteltu kaksisuuntaisena. Kaksisuuntainen pyöräliikenne yhdistettynä vilkkaaseen jalankulkuliikenteeseen tulee aiheuttamaan väistämättä vaaratilanteita jalankulkijoille, kun otetaan vielä huomioon nykyisen pyöräliikenteen kohtuuttoman korkeat tilannenopeudet Koska liikkeellä on myös ohitettavia hitaampia polkupyöräilijöitä, tulee niiden ohitus kokemuspohjaisesti tapahtumaan käyttäen osittain myös jalankululle varattua aluetta. Tämä siitähän huolimatta, että merkittävä osa pyöräliikenteestä tulee vastaisuudessa tapahtumaan ajoradalla tultaessa rautatieasemalta keskustan suuntaan, koska siirtyminen pyörätielle edellyttää matkaa hidastavaa kadun ylitystä korttelin keskikohdassa. Nopeamman reitin valinta on selvästi nähtävissä mm. Uudenmaankadulla Hämeenkadun ja Tuomiokirkon välisellä osuudella, jossa pyöräilijät ohjeistuksen mukaisen kiertotien sijaan valitsevat vaarallisemman linja- Huolimatta siitä, että suunnittelussa on luovuttu Käsityöläiskadun vaihtoehdosta, Asuntoosakeyhtiö Kasinonkulma esittää vielä Käsityöläiskadun vaihtoehdon huomioimista seuraavin perustein. Autoliikenne Käsityöläiskadulla on huomattavasti hiljaisempaa Humalistonkatuun verrattuna, jolloin pyöräliikenne olisi mahdollista toteuttaa pyöräkaistoin. Nopeusrajoituksella 30 km/hauto- ja pyöräliikenne etenisivät suunnilleen samalla nopeudella. Pysäköintipaikkoja ei tarvitsisi poistaa. Pyöräliikenteen lisääntyessä autoilijat tulisivat valitsemaan vaihtoehtoisia läpiajoreittejä. Etäisyys rautatieasemalle ei juurikaan pitene ajallisesti, koska liikenne Käsityöläiskadulla tulisi olemaan sujuvampaa ja molemmat kadut päätyvät rautatieasemalle. Molemmissa vaihtoehtoissa pysäköintiruudusta lähtevän on varottava pyöräilijöitä, koska Humalistonkadulla vaaratilanteet lisääntyvät pihaliittymien kohdalla, koska autoilijoiden on väistettävä samalla alueella kahteen suuntaan kovalla nopeudella liikkuvia polkupyöriä ja hitaampia jalankulkijoita.	asunto-osakeyhtiö
30 vastustaa, Käsityöläiskatu parempi	En voi kuin ihmetellä että halutaanko pikkuliikkeet kokonaan pois Humalistonkadulta koska siihen ollaan suunnittelemassa tällaista pyöräilijöiden valtakuntaa. Ei tarvitse sitten ihmetellä jos tyhjiä liiketiloja tulee Humalistonkadulle lisää jos asiakkailta viedään autopaikat.Sillä kadulla kun tuntuu että niitä autopaikkoja tarvitsisi olla pikemminkin enemmän kuin että niitä voisi yhtään vähentää.Ajan itsekin kyllä pyörällä mutta en ole tähän asti edes kaivannut ajaessani sellaisia älyttömiä pyöräilijän kaistoja kun esim.Kauppiaskadulle tehtiin eikä varmaan ihan ilmaiseksi tullut... Humalistonkadulla väkeä kulkee ja busseja joten pyöräilytiet voisi siirtää rauhalliselle Käsityöläiskadulle johon jo olisikin valmis reitti Yliopistonkatua pitkin.Ei siinä ole niin jyrkkiä mäkiä ettei jaksaisi Käsityöläiskatua pitkin polkea ja ainahan voi sen pyörän taluttaa. Humalistonkadun pyörätien suunnitteluhan lähti silloin kun luultiin että Humalistonkatu 14 talo tullaan purkaamaan.Mutta sitähän Ei PURETTU niin nyt pitää ajatella asioita uudelleen. Humalistonkatu 14 kohdalta lähtisi toiselta puolelta tietä kaikki autopaikat eli eihän tätä keskustaa näin pyöritetä.Onhan se hyvä että keskustaan jää myös palvelevia erikoisliikkeitä ettei kaikki mene kaupungin laiduille. Nyt kannattaa ottaa järki käteen ja pohtia siis vaihtoehdot uudelleen. Käsityöläiskatua pitkin se olisi turvallisempaa rakentaa joten selvitystä siihen. Varmaan sen rahan voisi järkevämminkin käyttää kun tällaiseen koska pyöräilijähän kulkevat jo nyt ihan missä haluavat joten turhaa niille on omia kaistoja (kesäilaa) rakentaa...	yksityishenkilö
31 vastustaa, Käsityöläiskatu parempi	On hyvä asia, että Turun kaupunki kehittää kaupungissa liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen: kävelijät, pyörällä tai autolla kulkijat. Huomioitavaa on eri-ikäisten ja liikuntarajoitteisten mahdollisuudet normaalin liikkumiseen eri palvelutarjoajien tiloihin. Vanhemmat, liikuntarajoitteiset, lyhyt tai pitkäaikaisesti selkä-, jalka- tai käsivammautuneet eivät voi kulkea pyörällä. Näiden ryhmien kävelymatkat on rajoitettu eikä tavaroiden/ostosten kantaminen ole mahdollista. Lisäksi on huomioitava, että lähes kaikkien yli 50 -vuotiaiden kyky liikkua ketterästi pyörällä on lähes mahdotonta puhumattakaan vanhemmista henkilöistä. Päättäjien tulisi tiedostaa näiden ryhmien elämän tarpeiden tilanne. Päättäjien tulee ehkäistä sellaisten toimenpiteiden tekeminen, joilla vaarannetaan näiden ryhmien normaalia elämää, liikkumisen turvallisuutta ja elämän laatua rajoittamalla mahdollisuudet asioida oman tarpeidensa ja tahtonsa mukaisissa palveluyrityksissä. Tämä vaikuttaa näiden ryhmien niin sosiaaliseen elämään kuin terveyden hoitoon ja sen ylläpitoon. Uhkana on, että rajoitukset johtavat kunnan lisäkustannuksiin, kun joudutaan lisäämään liikumisrajoitteisten, vanhempien henkilöiden, sairaiden, vammautuneiden mahdollisuuksia selviytyä omatoimisesti. Siten tarve kunnallisten avustajien sekä terveydenhoitopalveluiden määrään (eli kustannukset) nousevat samalla kun yksilöiden omatoiminen elämä sekä valinnan vapaus rajoittuvat. Tai sitten	yrittäjä

Vastustamme pyöräreitien tekemistä Humalistonkadulle. Perustelut:

1.Jalankulkijoiden liikenneturvallisuus vilkasliikenteisellä kadulla vaarantuu.

Jo nyt on ongelmana ylittää Humalistonkadun puolta saatikka, jos siihen ohjataan vielä pyörillä kiitävät joukkoon.

Jalankulkijoiden liikkuminen rajoittuu ja vaarantuu entisestään.

1.Tavoitettavuuden rajoittaminen rajoittaa yksilön liikkumisvapautta.

Vilkasliikenteisellä Pulssin ja Apilan edustalla on välttämätöntä olla parkkipaikat, jotta yllä mainitut ryhmät (vammaset, vanhemmat henkilöt, sairaat jne.) pääsevät välttämättömänä tarpeensa mukaisesti siirtymään taksista tai muusta yhytaikaisesta kuljetuksesta tarvitsemaansa ja valitsemaansa asiointipaikkaa

1.Palveluliiketoiminnan ja palvelun saatavuuden vahingoittaminen.

Kadun varrella olevien liikkeiden toiminta vaarantaa, kun palvelun tavoitettavuus heikkenee ja jopa estyy.

Lääkäripalvelu Apila kannattaa ehdotusta suunnitella pyöräilytieverkosto turvalliseksi ja kaikkia liikkujaryhmiä huomioivaksi.

Ehdotamme, että pyörätiet suunnitellaan niille reiteille, joissa jo nyt on vähemmän liikennettä. Ei ole järkevää ohjata

poliittisin tai virkamiespäätöksin liikkumaan epäluonnollisesti valituilla reiteillä

Olemme kuulleet mm. Käsityöläiskadun vähäisemmästä liikenteestä, joten se voisi olla yksi vaihtoehto. Humalistonkatu suoraan asemalle johtavana kävely- ja kuljetusreitinä on erittäin vilkaassa käytössä. Pyöräireille kaikkien turvallisuuden ja liikkumisen sujuvuuden huomioiden ehdotamme valittavaksi vähemmän vilkasliikenteellisen reitin Humalistonkadun sijaan.

32 vastustaa, Käsityöläiskatu
parempi

Humalistonkatu ON vilkas kauppakatu, mitä se on sen jälkeen kun parkkipaikkoja vähennetään ? Halutaanko pikkuliikkeet todella pois Turun katukuvasta ?

Käsityöläiskatu EI ole vilkas kauppakatu EIKÄ vilkas katu muutenkaan (ei busseja ja erittäin vähäistä työmatka liikennettä) olen seurannut katuliikennettä useana päivänä.

Pyöräilijöiden kulkureitti pitäisi ehdottomasti olla Käsityöläiskatu, jossa pyöräilykin on miellyttävämpää rauhallisuuden takia. Suunnitelmassa esitetään suuria lukuja (50-70 kpl) miten parkkipaikat vähenevät Käsityöläiskadulla jos pyöräreitti kulkee siellä, mutta mistään ei löydy karttaa onko asia todella näin.

Kannatan reipasta pyöräilyä ja pyöräilen itsekin töihin kesällä, mutta en todellakaan valitse vilkasliikenteistä reittiä pakokaasujen seassa. Se, että VILKAS KAUPPAKATU menettää parkkipaikkoja YMPÄRIVUOTISESTI sen kustannuksella, että saadaan pääasiassa KESÄKAUDEN pyöräilijöille kaistatila, ei ole järkevää.

Edelleen pyydän parempaa selvitystä Käsityöläiskadun vaihtoehdosta ja tarkempaa selvitystä Käsityöläiskadun menetetyistä parkkipaikoista. Huomautuksena vielä muistutan, että pyöräilijöillä on jo Humalistonkadulta yhteys Käsityöläiskadulle Yliopistonkatua pitkin. Tästä olisi helppo jatkaa pyöräreittiä Käsityöläiskatua pitkin.

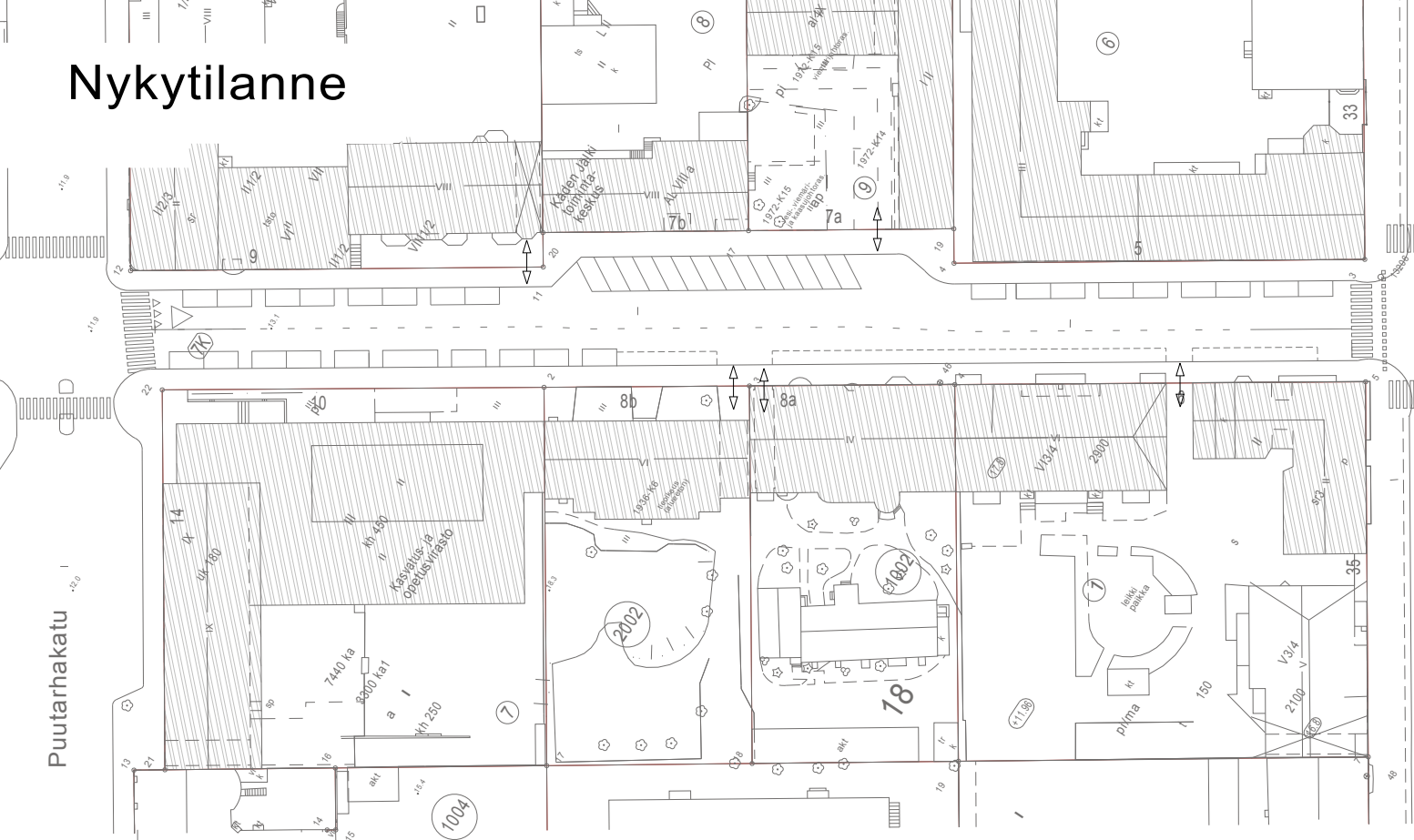
33 vastustaa, Käsityöläiskatu
parempi

Suunniteltu pyörätie pitäisi siirtää Käsityöläiskadulle, katu on vähemmän liikennöity ja samalla myös turvallisempi ajoyhteys yrittäjä?

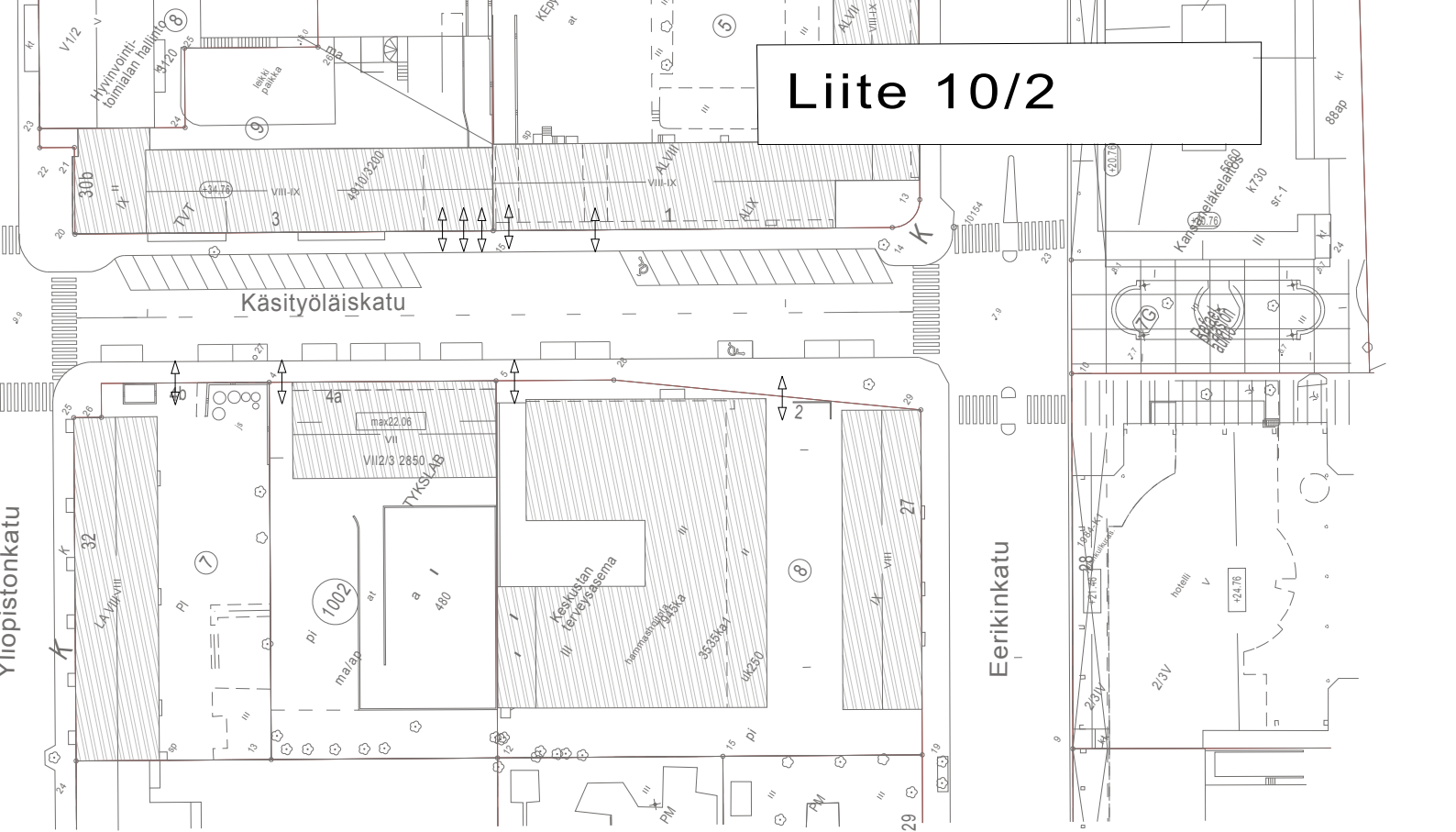
Linnankadulta aina rautatieasemalle on suora. Käsityöläiskadulla on yrityksiä huomattavasti vähemmän, kuin Humalistonkadulla, varsinkin pienyritykset ovat riippuvaisia lähellä olevista parkkipaikoista.

Aikana jona kaikki mahdolliset keinot ovat käytettävä olemassa olevien työpaikkojen pysymiseen, sekä mahdollisten uusien työpaikkojen luomiseen, tarvitaan vähintään nykyiset olemassa olevat kadun varressa sijaitsevat parkkipaikat.

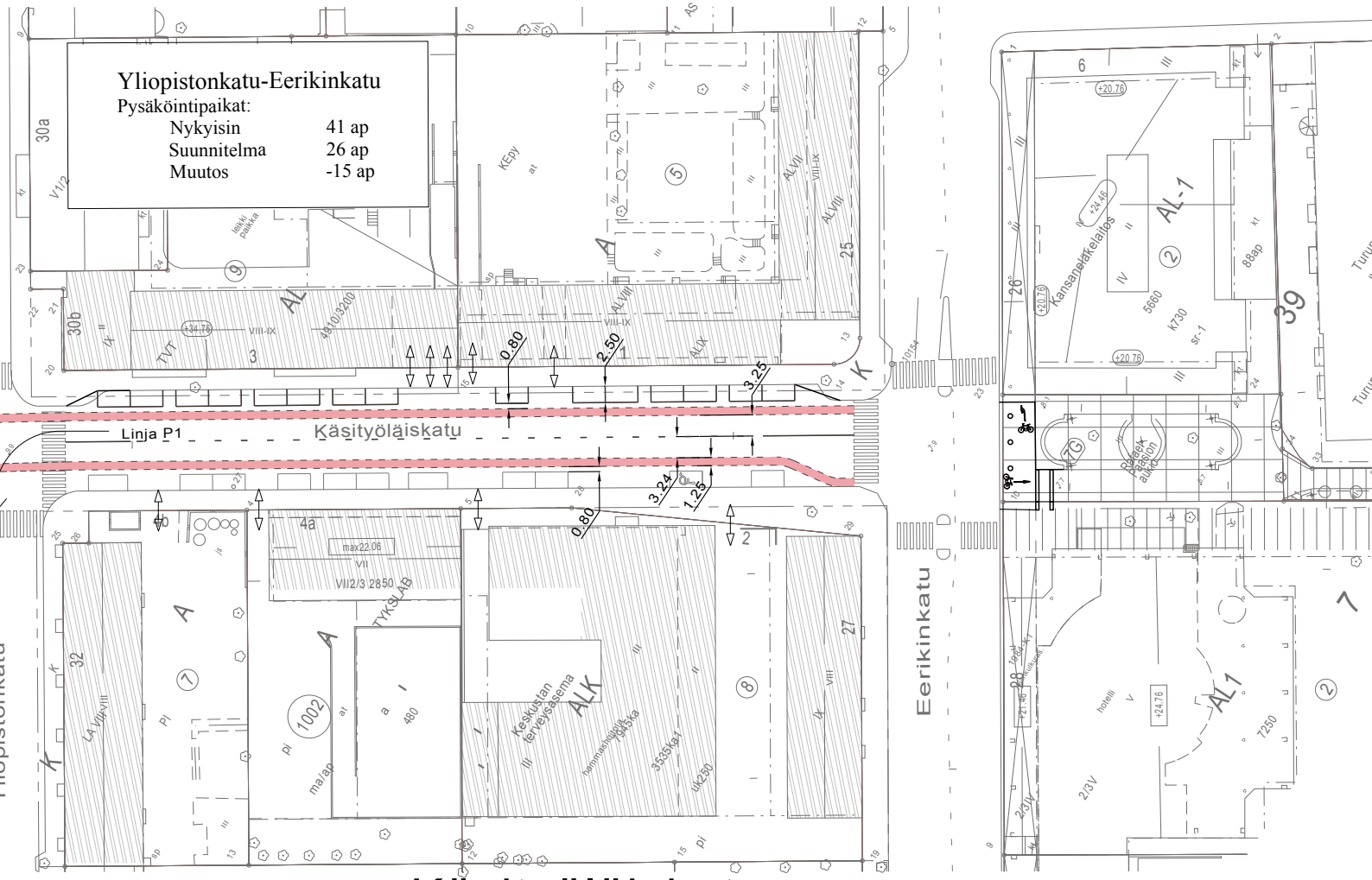
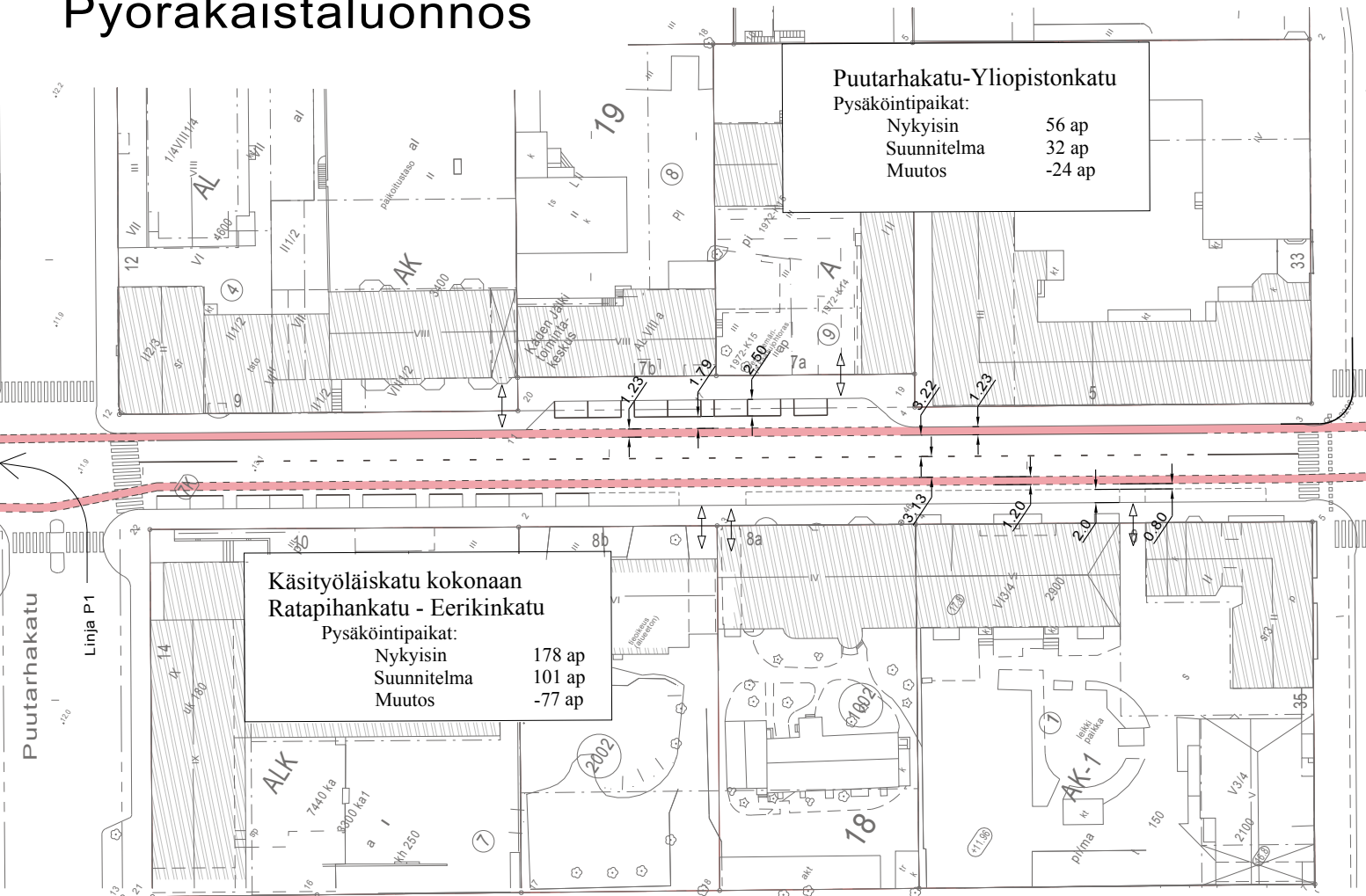
Nykytilanne



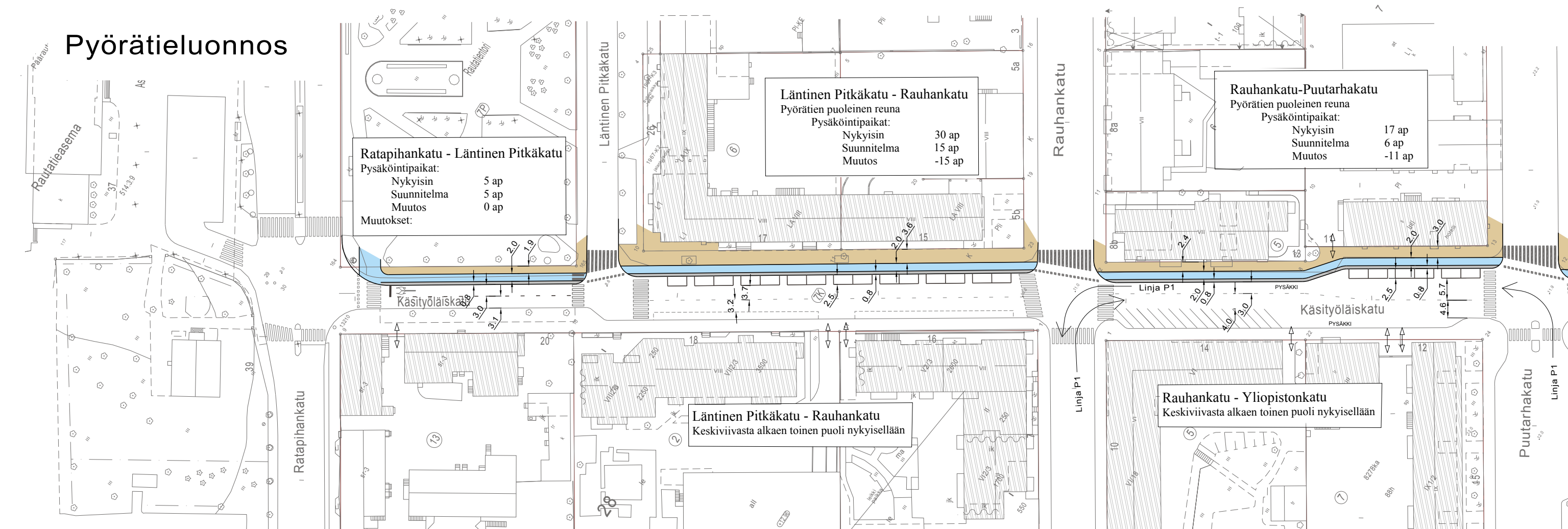
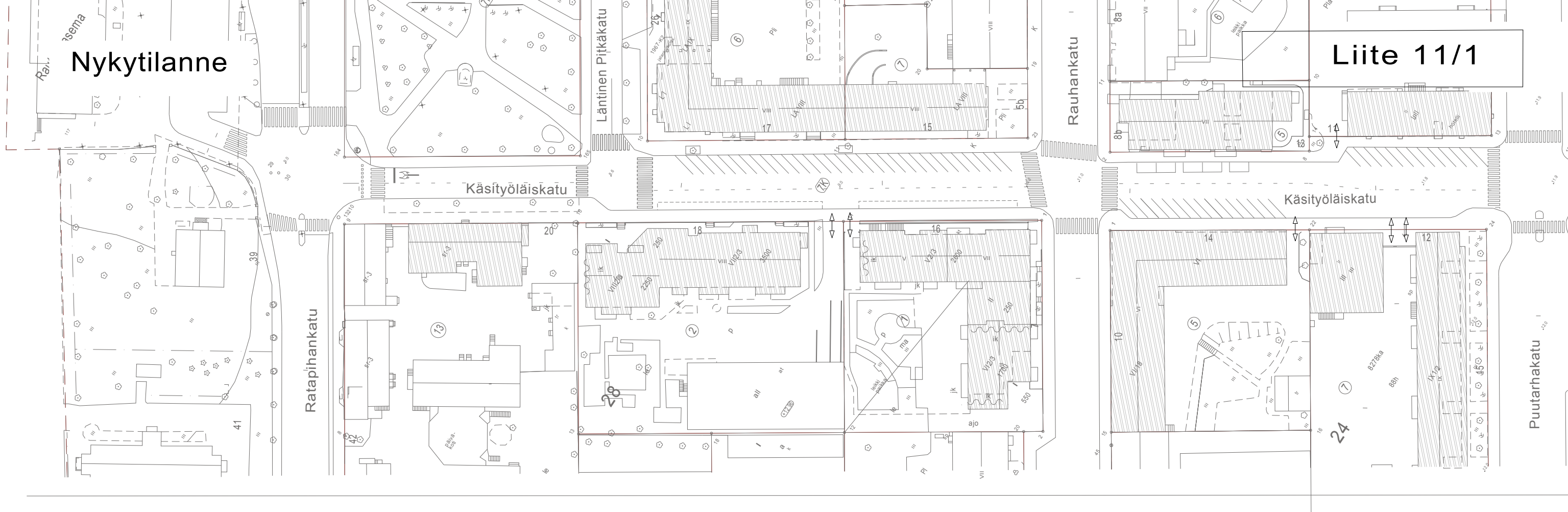
Liite 10/2



Pyöräkaistaluonnos



Käsiyöläiskatu
väli: Puutarhakatu-Eerikinkatu



Käsityöläiskatu
väli: Ratapihankatu-Puutarhakatu

Nykytilanne

Liite 11/2

Pyörätie-luonnos

Puutarhakatu-Yliopistonkatu
Pyörätien puoleinen reuna
Pysäköintipaikat:
Nykyisin 31 ap
Suunnitelma 6 ap
Muutos -25 ap

Puutarhakatu - Yliopistonkatu
Keskiviivasta alkaen toinen puoli nykyisellään

**Käsityöläiskatu kokonaan
Ratapihankatu - Eerikinkatu**
Pyörätien puoleinen reuna
Pysäköintipaikat:
Nykyisin 107 ap
Suunnitelma 43 ap
Muutos -64 ap

Yliopistonkatu-Eerikinkatu
Pyörätien puoleinen reuna
Pysäköintipaikat:
Nykyisin 29 ap
Suunnitelma 16 ap
Muutos -13 ap

Yliopistonkatu - Eerikinkatu
Keskiviivasta alkaen toinen puoli nykyisellään

Käsityöläiskatu
väli: Puutarhakatu-Eerikinkatu