



Itäisen Rantakadun ja Hämeenkadun pyöräily-yhteyden parantaminen välillä Rettiginrinne - Sotalaisenkatu

Katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmaselostus

Itäisen Rantakadun pyöräily-yhteyden kehittämistarve ja -tavoitteet sekä päätökset

Itäisen Rantakadun jokiranta-alueen kaupunkielämä on viime vuosikymmeninä jatkuvasti vilkastunut. Kehitys on jatkumassa saman suuntaisena. Muun muassa Myllysilan viereen suunnitteilla oleva kulttuurijokilautta laajentaa vilkkaan jokirantaelämän aluetta kohti joen alajuoksua. Kaupunginhallitus hyväksyi 5.2.2018 (Kh § 47) Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, jotka sisältävät myös muita ideoita jokirannan toimintojen kehittämiseksi.

Jokirannan jatkuva kehittyminen Turun keskustavision suuntaviivojen mukaisesti viihtyisäksi kohtaamispaikaksi on toisaalta johtanut siihen, että Itäisen Rantakadun laituritasolla eri toiminnot kuten pyöräilukenne, jalankulku, ajanvietto, huoltoliikenne ja eri tapahtumat ovat kesäaikana jatkuvasti yhä enemmän keskenään ristiriidassa. Jokirannan noin 3 metrin levyinen kulkuväylä on selkeästi liian kapea kaikelle laiturialueen toiminnalle (kuva 1).



Kuva 1. Itäisen Rantakadun rantaväylän ahtautta.

Jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiseksi ilmastotavoitteiden mukaisesti on kehitettävä laadukkaita ja houkuttelevia kulkuväyliä, joilla ei ole edellä kuvattuja ristiriitoja. Siksi kaupungin investiohjelmassa on varauduttu pyörätien rakentamiseen Itäisen Rantakadun katutasoon. Tämä takaa Aurajoen itärannalle kaikissa olosuhteissa häiriöttömän pyöräily-yhteyden ja keventää laituritason kulkuväylän kuormitusta, parantaa rantaväylän viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 17.12.2019 § 502 yksisuuntaiset ajoradan molemmin puolin sijaitsevat pyörätiet Itäisen Rantakadun pyöräily-yhteyden periaateratkaisuksi siten muutettuna, että Myllyhahteen risteyksessä pohjoisempi pyörätie ohjataan kulkemaan Myllysilan alitse. Pyöräily-yhteyden periaateratkaisua käsiteltiin uudelleen syksyllä 2020, kun aiempaan päätökseen lisättyä pyörätien viemistä Myllysilan alitse oli tutkittu tarkemmin. 24.11.2020 kaupunkiympäristölautakunta päätti Kylk § 415, että pyörätiet toteutetaan ajoradan tasoon myös Myllysilan kohdalla lisäyksellä: "Myllyhahteen risteyksen kohta ratkaistaan ilman risteyksen välityskyvyn merkittävää alenemista esimerkiksi kaistajärjestelyin ilman uutta liikennevalokierron vaihtoa."

Kaupunkiympäristölautakunta, kaupunginhallitus sekä kaupunginvaltuusto käsitelivät kesällä 2021 Itäisen Rantakadun hankesuunnitelmaa ja yleissuunnitelmaa välillä Purserinpuisto-Rettiginrinne (7658-2020). Suunnitelmat koskivat koko itäistä ranta-aluetta sekä katualuetta ja saneerauksen toteutusjärjestystä. Suunnitelmat sisältävät aiemmin hyväksytyt pyörätiet. Kaupunginvaltuusto päätti, että Itäisen Rantakadun hankesuunnitelma ja yleissuunnitelma välillä Purserinpuisto-Rettiginrinne hyväksytään toteutettavaksi aikatauluvaihtoehdon 2 mukaan. Aikatauluvaihdossa 2 koko pyöräteiden katuosuus on rakennettu valmiiksi ennen rantabulevardin rakentamista.

Aiempien päätösten perusteella Kaupunkiympäristö on laatinut katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmat Itäiselle Rantakadulle ja Hämeenkadulle Rettiginrinteen ja Sotalaistenkadun välille. Suunnittelu Sotalaistenkadusta eteenpäin on myös käynnissä samaan aikaan. Suunnittelualue on rajattu päätösten mukaisesti katualueeseen ja kadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiet molempiin ajosuuntiin.

Suunnitteluratkaisut yleisesti

Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt ovat usein turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi perusteltuja. Yksisuuntaiset jalankulusta erotellut pyörätiet mahdollistavat sujuvan kadunsuuntaisen pyöräliikenteen. Pyöräilijöiden kulkeminen pyörätiellä samaan suuntaan tuo pyöräliikenteelle vastaavan kaltaiset olosuhteet kuin autoliikenteelle on perinteisesti tarjottu. Lisäksi risteysalueilla yksisuuntaisten järjestelyiden edut nousevat esiin. Yksisuuntainen pyöräliikenne kulkee kadulla loogiseen eli autoliikenteen kanssa samaan suuntaan, joten pyöräliikenteen eteneminen on hyvin muiden kulkijoiden havaittavissa. Yksisuuntaiset järjestelyt kestävät hyvin myös suurtakin pyöräliikennemäärää. Yksisuuntaisissa järjestelyissä pyöräliikenne voidaan laskea risteysalueilla ajoradan tasoon tai se voi jatkua risteyksen yli jatkuvan jalkakäytävän rinnalla.

Yleissuunnitelmassa esitetystä poiketen pyörätie rakennetaan samaan tasoon kuin viereinen jalkakäytävä, jotta mahdollistetaan talvikunnossapidon tasainen laatu ja eri kulkumuotojen tasa-arvoinen kohtelu talvikaudella. Suunniteltujen pyöräteiden talvikunnossapito pitää hoitaa kahdella yksiköllä, jotta väylä saadaan hoidettua riittävän leveästi. Ensimmäinen koneyksikkö auraa reitit auki, toinen koneyksikkö harjaa ja levittää suolaliuoksen väylälle. Lumitilan vähyyden vuoksi sekä riittävän laatutason saavuttamiseksi lumien siirtoa risteyksistä sekä lumien poiskuljetusta tulee tehdä välittömästi hoitotoimenpiteiden jälkeen. Hinta-arvio kohteen talvikunnossapitotöille normaalina talvikautena on 65 000 €. Lumenpoiskuljetuksen hinta ei sisälly arvioon, vaan niiden laskutus tapahtuu toteutuneiden määrien mukaan.

Kolmitasoratkaisussa talvikunnossapidon kustannus olisi noin 1,2-kertainen ja vaatisi lisäksi nykyistä kapeamman kaluston hankintaa. Nouseva kustannus johtuu korkeuserosta, jolloin väylää ei voida hoitaa kokonaisuutena. Kolmitasoratkaisussa talvihoito tapahtuu taso kerrallaan, eli jokainen taso aurataan, harjataan ja suolataan erikseen eli ajokertoja tulee tuplasti verrattuna siihen, että jalkakäytävä ja pyörätie ovat samassa tasossa vierekkäin.

Pyörätie erotellaan moottoriajoneuvojen käyttämästä ajoradasta rakenteellisesti reunakivellä. Pyörätiet, jotka ovat samassa tasossa jalankulun kanssa, tuovat useassa tapauksessa pyöräilijälle hyvän turvallisuuden tunteen. Kun jalankulun ja pyöräliikenteen välillä ei ole tasoerotusta, saattavat pyöräilijät ja jalankulkijat päätyä tahattomasti toistensa puolelle eikä samaan tasoon rakennettavat jalkakäytävä ja pyörätie näin ole liikenteen sujuvuuden kannalta paras vaihtoehto. Pyörätie erotellaan samassa tasossa olevasta jalkakäytävästä noppakivirivillä. Mitä leveämpi ja epätasaisempi erottelu on, sitä paremmin se toimii. Pyörätiet päällystetään punaisella asfaltilla ja jalkakäytävien materiaali on betonilaatta.

Autojen pysäköintipaikat ovat pääsääntöisesti ajoradan tasossa kahta invapaikkaa lukuun ottamatta. Yleissuunnitelmassa esitetystä poiketen pysäköintipaikat asfaltoidaan eikä pysäköintiin tarkoitettua aluetta eroteta kokonaisuudessaan materiaalierolla. Pysäköintipaikat erotetaan ajoradasta kuitenkin luonnonkiviraidalla.

Pysäköinti on jatkossa maksullista Itäisellä Rantakadulla aiemman päätöksen mukaisesti. Maksullisuus nopeuttaa pysäköintikiertoa ja vapauttaa kadun varren oleellisesti vähenevät pysäköintipaikat työmatkapsäköinniltä asiointipysäköinnille. Pysäköinnille mahdollisesta tilasta kadulla osa käytetään taksien ja tilausbussien pysäköintiin. Alla olevassa taulukossa on esitetty sekä autojen että polkupyörien pysäköintipaikkojen määrät ja muutokset katuväleittäin. Kesäaikaan Kaskenkadun ja Teatterisillan välissä esitetyt 10 talviaikaan sallittua paikkaa ovat vain tilausbussien käytössä. Itsenäisyydenaukion edestä on taas varattu tilaa tilausbusseille päiväksi ja illaksi, jolloin nuo 9 pysäköintipaikkaa ovat käytettävissä henkilöautoille vain yöllä ja aamupäivällä.

Itäinen Rantakatu									
Pysäköintipaikkojen määrien muutokset									
Katuväli	Nykytilanne autot	Suunnitellut autopaikat yhteensä	joista sallittu vain talvella	joista sallittu vain aamupäivällä ja yöllä	Muutos	Nykytilanne pyörät	Suunnitellut pyöräpaikat	Muutos	
Rettinginrinne - Kaskenkatu	14	16			2	0	0	0	
Kaskenkatu - Teatterisilta	45	21	10		-24	0	74	74	
Teatterisilta - Myllysilta	42	24		9	-18	0	82	82	
Martinkatu - Sotalaisenkatu	7	0			-7	0	0	0	
	108	61			-40	0	156	156	

Suojateiden kohdat toteutetaan kokemusmaailmaltaan esteettömyysvaatimusten mukaisesti. Pyöräilijän ylityspaikkojen kohdalla ei ole korkeuseroa eikä reunatukea. Bussipysäkkien odotustilojen ja pyörätien väliin rakennetaan kaiteet odotustilan leveyden sen salliessa.

Koko suunnittelualueella käytetään pääasiassa pieniä liikennemerkkejä niistä merkeistä, joissa ns. normaalikoosta on saatavana pienempi koko. Muun muassa kaikki varoitusmerkit ja suojatiemerkit ovat kuitenkin normaalikokoisia.

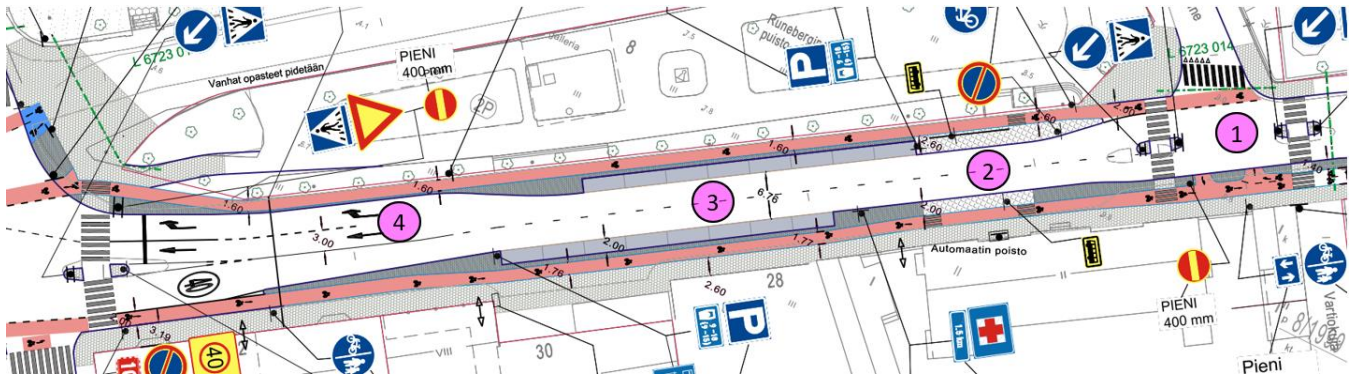
Suunnitteluratkaisut katuväleittäin

Hämeenkatu välillä Rettiginrinne - Kaskenkatu

Hämeenkadun katuväli Rettiginrinne - Kaskenkatu poikkeaa monella tavalla muusta suunnittelualueesta. Kadun toisella reunalla on liikekiinteistöjä ja katuvälillä on muuta katua enemmän bussiliikennettä. Bussi-liikenne kääntyy Hämeenkadulta oikealle Aurakadulle kohti keskustaa. Katuvälille on sovitettu pysäköintiä kadun molemmille reunoille eikä näin ollen pyöräteiden tavoiteleveyksiin päästä.

1. Nykyinen kaksisuuntainen pyörätie päättyy Hämeenkadulla Rettiginrinteen kohdalla. Tässä Telakkarannan suuntaan jatkava pyöräilijä joutuu vaihtamaan kadun puolta. Pyörätien muuttuminen kaksisuuntaisesta yksisuuntaiseksi ositetaan maalauksin ja liikennemerkkein.

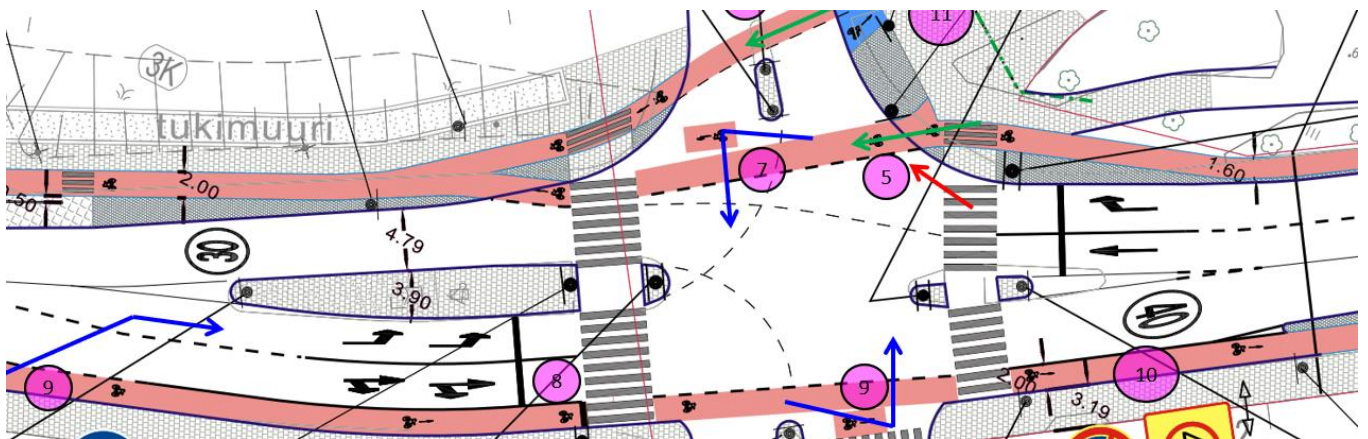
2. Rettiginrinteen risteysen jälkeen on bussipysäkit molemmin puolin katua. Pysäkit ovat kaistapysäkkejä eli bussi pysähtyy ajoradalle. Pysäkin odotustilat ovat ajoradan ja pyörätien välissä.
3. Kadun molemmilla reunoilla on 8 pysäköintipaikkaa.
4. Kaskenkadun risteystä lähestyttäessä risteykseen johtaa kaksi kaistaa



Hämeenkadun ja Kaskenkadun risteys

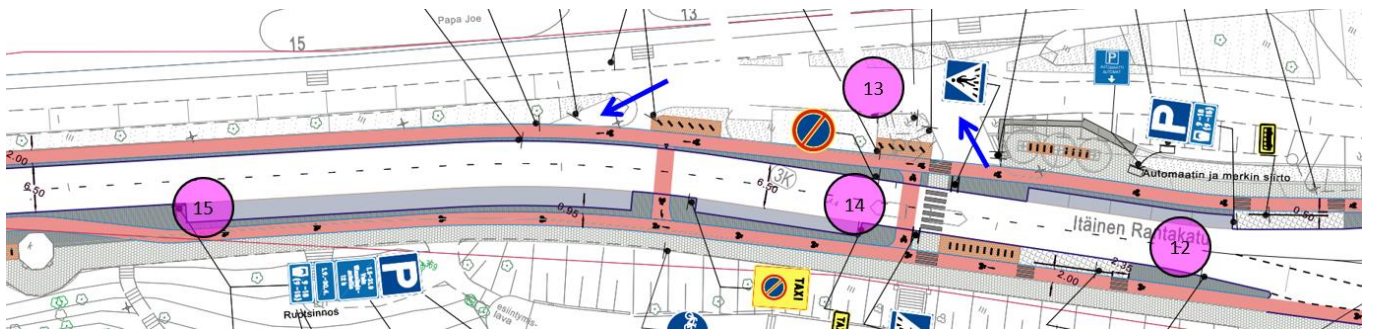
Kävelijöiden reitit säilyvät sekä risteysalueella että koko suunnitelman alueella ennallaan. Aurakadun länsipuolella rantaväylän ja ajoradan välissä oleva tukimuuri uusitaan nykyaikaisemmaksi ja näin rantaväylälle saadaan enemmän käytettävää tilaa.

5. Hämeenkadun ja Kaskenkadun liikennevaloissa oikealle Aurakadulle kääntyvä liikenne ja suoraan menevä pyöräliikenne ja suojatie tulee ohjata eri liikennevalovaiheissa kääntyvän bussiliikenteen takia. Tämän vuoksi yksisuuntainen pyörätie on tässä suunniteltu reunakiven päälle.
6. Suoraan menevän pyörätien kanssa samaan aikaan vihreällä valolla on rantaväylän suojatie, joten rantaväylää tullut pyöräilijä pääsee nousemaan rannasta ajoradan yli katutason pyörätielle.
7. Hämeentietä tulevalle pyöräilijälle mahdollistetaan myös kääntyminen vasemmalle Kaskenmäkeen toteuttamalla odotustila Aurakadun haaraan ajokaistojen ja suoratien eteen. Tämä ns. pitkä kääntyminen tarkoittaa sitä, että pyöräilijä tulee Itäisen Rantakadun pyöräilijän vihreällä valolla odotustilaan ja jää tähän odottamaan vihreää valoa Kaskenkadun suuntaan.
8. Telakkarannan suunnasta Itäiseltä Rantakadulta ylös Kaskenmäkeen kääntyvä kaista yhdistetään suoraan menevien kaistaan.
9. Telakkarannan suunnasta tuleva pyörätie lasketaan ajoradan tasoon pyöräkaistaksi ennen risteystä, jolloin pyöräilijällä on mahdollisuus joko ryhmittäytyä autoliikenteen mukana vasemmalle kääntyvien kaistalle tai tehdä ns. pitkä käänös ja jäädä Kaskenkadun suojatien eteen odottamaan vihreää valoa Aurakadulle. Risteyksessä tehtävät muutokset eivät vaikuta merkittävästi liikennevaloristeyksen välityskykyyn.
10. Pyöräkaista nousee takaisin pyörätieksi risteysalueen jälkeen
11. Ajoradalta on pyöräilijälle yhteys myös Itäisen Rantakadun Auransillan itäpuoliselle osuudelle. Osuus suunnitellaan muilta osin rannan suunnittelun yhteydessä.



Kaskenkatu – Teatterisilta

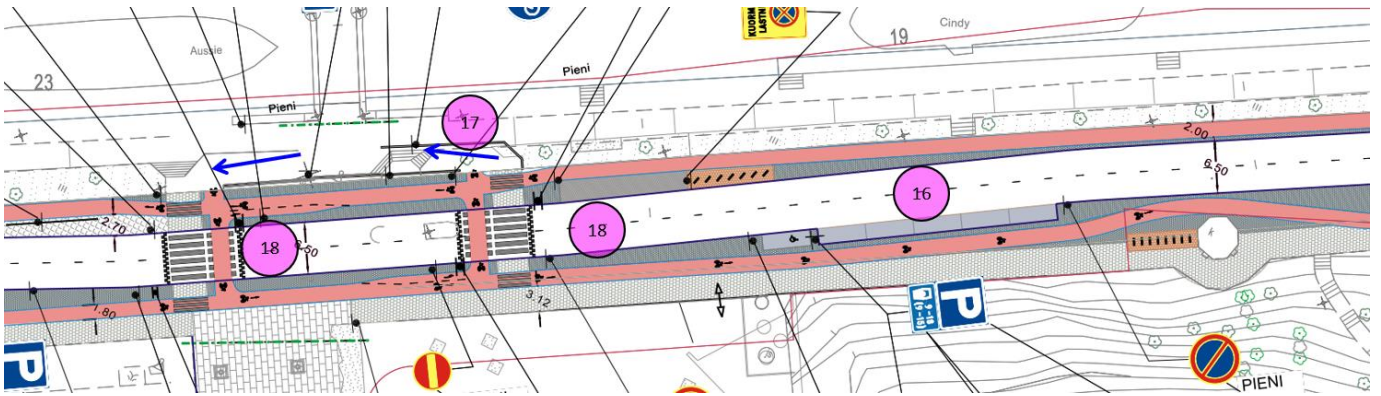
12. Kaskenkadun risteuksen jälkeen kadun molemmilla reunoilla on kaistapysäkit ja pohjoisreunalle lyhytaikaista pysäköintiä
13. Rannan huoltoyhteys on jatkossa yksisuuntainen ja laivoille toteutetaan rantaan erilliset huoltopaikat rannan suunnittelun yhteydessä. Huoltoajo muualla rannassa ei ole enää jatkossa sallittu. Rannasta ei jatkossa pääse kääntymään enää vasemmalle kohti Kaskenkatua, koska rannan kaltevuu-den takia ajolinjalle ei saavuteta riittävän tasaista geometriaa.
14. Kadulla on suojatie sekä pyöräilijän kadunylityspaikat. Ylityspaikkojen välissä on tilaa takseille. Huoltoyhteyden kanssa samassa tilassa on kävely-yhteys rantaan sekä kadun molemmilla reunoilla pyöräpysäköintiä.
15. Kadun eteläreunalta on varattu tilaa kesän ajaksi tilausbusseille. Tila on talvisaikaan lyhytaikaisen pysäköinnin käytössä.



16. Kadun eteläreunalla on lyhytaikaista pysäköintiä ja pohjoisreunalla rannan laivojen kuormauspaikka. Pyöräpysäköintipaikkoja on kadun molemmilla reunoilla.
17. Kadun tasosta rantaan toteutetaan uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys vastaavalla rampilla, kuin teatterisillan kohdalla on toiseen suuntaan. Yhteys palvelee myös huoltopaikkaa ja laivojen huoltoa. Pyöräliikenne on myös rampeilla yksisuuntaista.
18. Ramppien päissä kadulla on sekä suojatiet että pyöräsuojatiet. Molemmat suojateiden kohdat korotetaan. Korotetulla pyöräsuojatiellä autoilijalla on väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

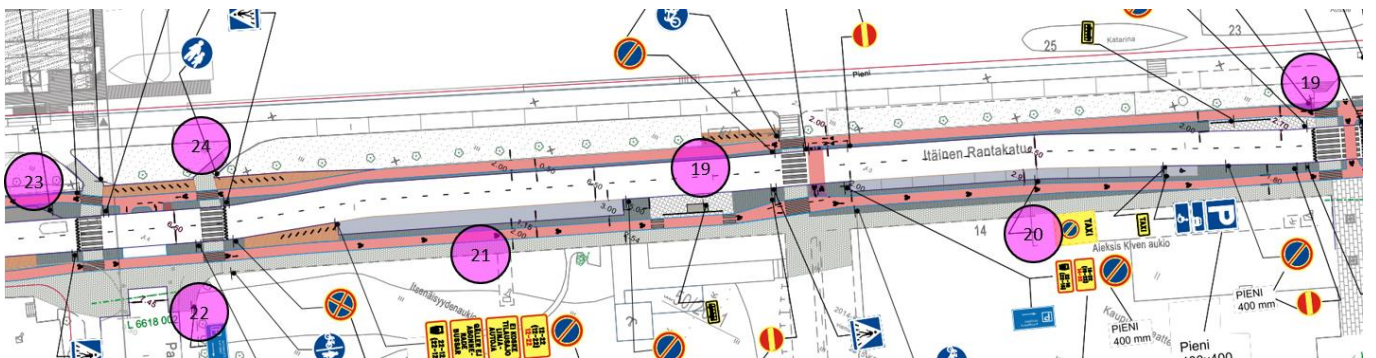


Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa eli "pyöräsuojatie"

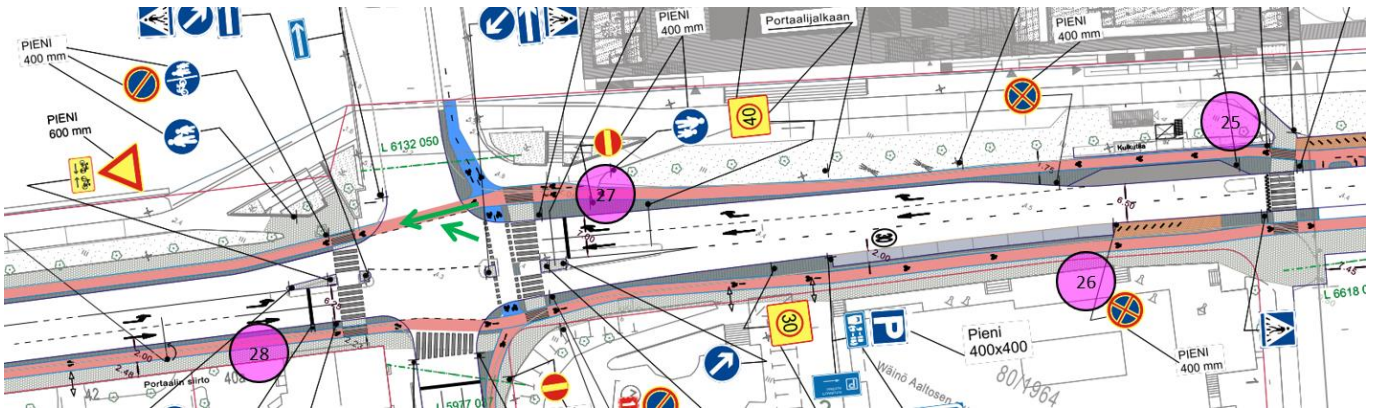


Teatterisilta – Myllysilta

19. Bussipysäkkipari on hajautettu teatterin molemmille puolille tilan ahtauden takia. Molempien pysäkkien vieressä on suojatie kadun yli.
20. Aleksis Kiven aukion edessä on tilaa takseille. Teatterin pylväikön edessä on pysäköinti kielletty iltai-aikaan, mikä mahdollistaa tilan käyttämisen saatto-/noutopaikkana. Pysäköinti on sallittu yöllä ja päiväsaikaan, mutta se on maksullista aiemman päätöksen mukaisesti.
21. Itsenäisyydenaukion edessä on tilaa tilausbusseille, jotka tuovat asiakkaita niin teatteriin, kesäteatteriin kuin tulevaan musiikkitaloonkin. Pyöräpysäköintiä on kadun molemmille puolilla.
22. Paavo Nurmen puistotien liittymähaaran yli rakennetaan ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie. Tämä tarkoittaa, että puistotieltä tuleva autoilija liittyy Itäisen Rantakadun liikenteeseen samaan tapaan kuin tonttiliittymästä tultaessa. Tällöin kävelijät, pyöräilijät ja pääsuunnan liikenne ovat etuajo-oikeutettuja ilman väistämisvelvollisuuden merkitsemistä. Kääntyvien ja erityisesti isojen autojen ajolinjoja ohjataan pollareilla.
23. Myös Itäisen Rantakadun liittymäalue korotetaan nopeuksien hillitsemiseksi. Pyöräilijät käyttävät katuliittymää vaihtaessaan kadun puolta.
24. Risteysalueen läheisyydessä on paljon pyöräpysäköintiä, jotka palvelevat lähialueen toimintoja. Joidenkin pyörätelineenippujen viereen on varattu tilaa potkulaudoille ja muille telinettä tarvitsemattomille liikkumisvälineille. Talvisin tila hyödynnetään lumitilana.

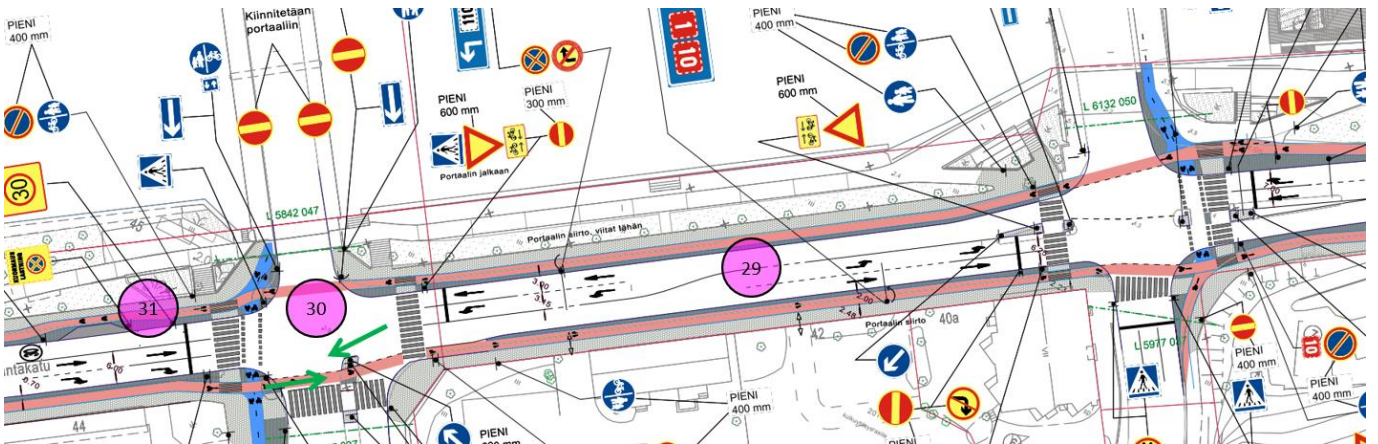


25. Kadun pohjoisreunalle toteutetaan kuormauspaikka palvelemaan tulevaa Kulttuurijokilauttaa
26. Wäinö Aaltosen museon edessä on lyhytaikaista pysäköintiä sekä pyöräpysäköintiä.
27. Myllysilalle kääntyy jatkossa vain yksi ajokaista. Tämä mahdollistaa sen, että pyöräliikenne voidaan ohjata suoraan samassa liikennevalvaiheessa. Vihreätä odottava pyöräilijä on pysähtyneenä noin 15 m kääntyviä autoja edemmäs, jolloin kääntyvän auton on helppo havaita pyöräilijävirta. Tässä ratkaisussa risteysvälityskyky heikkenee yleisesti noin 10-15%, kun se yleissuunnitelman ratkaisussa, jossa kääntyviä kaistoja oli kaksi, oli heikentynyt noin 20%. Lokakuussa 2022 tehtyjen liikennelaskentojen mukaan risteysvälityskyvystä on uudessa ratkaisussa käytössä noin 90%. Uusien liikennelaskentojen mukaan Myllyhahteen liikennemäärä on jonkin verran pienentynyt aiemmista vuosista.
28. Molemmista Itäisen Rantakadun suunnista ajetaan jatkossa suoraan vain yhdeltä kaistalta.



Myllyahde - Martinkatu

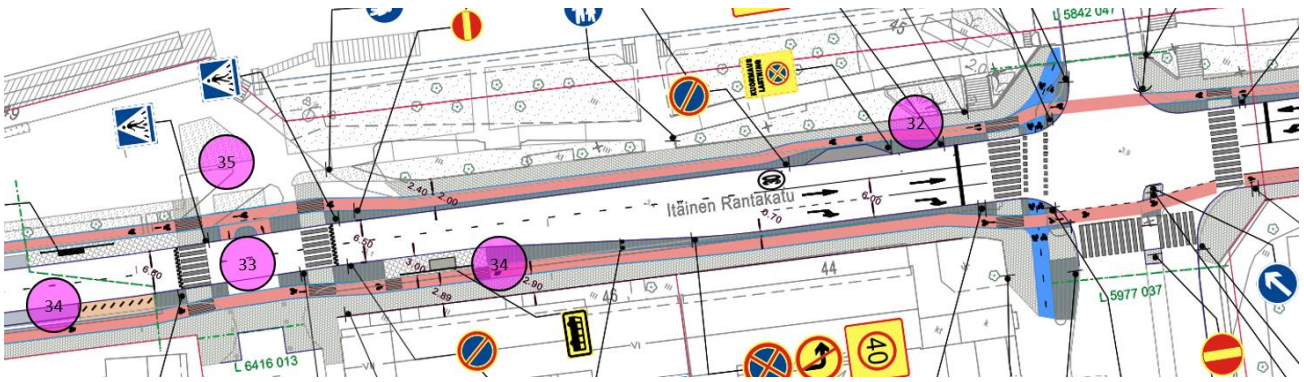
29. Myllyahteen ja Martinkadun välillä on molempiin suuntaan suoraan menevät ja vasemmalle kääntyvät kaistat. Katuvälille ei mahdu pysäköintiä.
30. Itäisen Rantakadun ja Martinkadun risteyksessä Teatterin suunnasta vasemmalle kääntyvä auto-liikenne väistää samanaikaisesti vihreällä olevaa pyörätietä.
31. Molemmista Itäisen Rantakadun suunnista ajetaan jatkossa suoraan vain yhdeltä kaistalta.



Martinkatu - Sotalaisenkatu

Martinkadun ja Sotalaisenkadun välillä ei ole jatkossa pysäköintiä, vaan katutilassa on ainoastaan jalankulku- ja pyörätiet, bussipysäkki sekä ajokaistoja.

32. Kadun pohjoisreunalla toteutetaan pienikuormausta paikka rannan toimijoiden tarpeisiin. Kävely- ja pyörätiet kapenevat tässä kohdassa paikallisesti.
33. Sotalaisenkadun risteys toteutetaan Paavo Nurmen puistotien risteystä vastaavasti. Liittymähaaran yli rakennetaan ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie. Sotalaisenkadulta autoilija liittyy Itäisen Rantakadun liikenteeseen samaan tapaan kuin tonttiliittymästä tultaessa. Tällöin kävelijät, pyöräilijät ja pääsuunnan liikenne ovat etuajo-oikeutettuja ilman väistämisvelvollisuuden merkitsemistä. Myös Itäisen Rantakadun liittymäalue korotetaan nopeuksien hillitsemiseksi. Pyöräilijät käyttävät katuliittymää vaihtaessaan kadun puolta.
34. Bussipysäkit ovat Sotalaisenkadun risteuksen molemmin puolin. Suunnitelma rajautuu bussipysäkkiin ja kadun suunnittelua jatketaan toisessa vaiheessa.
35. Ranta-alueen suunnittelun myötä tarkentuu, millaiseksi Sotalaisenkadun pohjoispuolella oleva ranta-alue muodostuu. Jatkossa autoliikenteen ajoyhteys tästä risteyksestä rantaan poistuu.



Väliaikainen järjestely Sotalaisenkadun risteyksessä ja jatkosuunnittelu

Ensimmäisen vaiheen suunnitteluraja on Sotalaisenkadun risteyksessä. Risteyksen jälkeen reunatuet palautetaan nykyiseen linjaan. Rannan puoleinen yksisuuntainen pyörätie päättyy ja risteyksessä pyöräilijän tulee vaihtaa kadun puolta nykyiselle kaksisuuntaiselle pyörätielle. Pyöräteiden suunnittelu kohti Te-lakkarakantaa on käynnissä.

