

Vuonna 2021 tehtyihin kuntalaisaloitteisiin annetut vastaukset

Aloite Itäharjun retkeilyreitistä

1740-2021

Olen innokas ulkoilija ja luonnossa liikkuja. Luontopolut ja retkeilyreitit ovat tärkeä osa vapaa-aikaani ja varsinkin näin korona-aikana, luontoliikkuminen on lisännyt suosiotaan koko kansan keskuudessa.

Tutkiessani Turun alueen luontopolkuja ja retkeilyreittejä, havaitsin että virallisten reittien määrä on kaupungin koko ja asukasmäärä huomioiden varsin vähäinen (Kyyrlä-Toijainen, Katariinanlaakso, Pomponrahka, Ruissalo). Tämän lisäksi virallisia laavuja tai tulentekopaikkoja on Turussa todella vähän (Impivaara, Ruissalo ja Ulkoilusaaret Vepsä-Maisaari-Pähkinäinen).

Turun itäiseltä alueelta puuttuu luontopolut ja retkeilyreitit kokonaan ja tässä olisi aloite / ehdotus sellaisen perustamisesta. Tarkemmin retkeilyreitti sijaitisi Itäharjun - Pääskyvuoren - Varissuon - Kohmon välisellä metsäalueella ja olisi pituudeltaan 5 kilometriä. Reitti hyödyntäisi suurelta osin jo olemassa olevia polkuja, jotka ovat alueen ihmisten aktiivisen maastoliikkumisen myötä kuljettavissa myös talvisin.

Suunnittelemani reitti on ympyrän muotoinen ja reitin tavoitettavuus on hyvä. Virallisia parkkipaikkoja olisi 2 ja reitti sisältäisi toteutuessaan 2 laavua ja yhden tulentekopaikan, sekä yhden näköalatornin. Reitti tutustuttaisi retkeilijän vaihtelevaan ja monipuoliseen alueeseen, jota halkoo Pääskyvuoren kallioinen harju Linkkitornin alueella. Reitillä on niin kuusimetsää, kuin mäntymetsää, leveitä polkuosuuksia, sekä pitkät patkat avokalliota. Oravien ja rusakoiden lisäksi alueella pesii useita eri lintulajeja ja olenpa nähnyt myös metsäpeuran jälkiä hangella.

Liitteessä näette kartan eilen kulkemastani reitistä ja muutamia kuvia reitin varrelta. Lisäsin itse karttaan ehdotukset reitille rakennettavista kohteista. Reitin pituus on noin 5 kilometriä ja reitin läheisyydessä asuu tuhansia turkulaisia. Kauempaa tuleville reitti on myös erittäin hyvin saavutettavissa kahden parkkipaikan, sekä julkisen liikenteen (linjat 2, 12, 32, 42, 99) kautta. Reitistö palvelisi myös kaupungin sidoryhmiä, sillä lähetyvillä toimii niin Hannunniitun, Pääskyvuoren kuin Varissuon koulukin sekä Turun Normaalkoulu, sekä useita päiväkoteja. Täten reitistö toisi kaivatun lisän mm. koulujen liikuntapäiviin sekä päiväkotiryhmien retkiin.

Tiivistetysti reitin toteutus.

Itäharjun retkeilyreitti (ja Jaaninojan luontopolku)

- Alueen muuttaminen luonnonsuojelualueeksi
- Retkeilyreitin virallistaminen
- Reitin merkitseminen maastoon asianmukaisin opastein
- Reittikarttojen tekeminen
- Laavujen ja tulentekopaikkojen rakentaminen (vuosien 2021-25 aikana)
- Näköalatornin rakentaminen (2025 kesään mennessä)
- Portaiden rakentaminen Jaaninojan luontopolulta Linkkitornin laavulle.

Vastaus aloitteeseen

Itäharjun retkeilyreitin rakentamista koskeva aloite on tehty Kuntalaisaloite.fi-palveluun. Kyseisestä hankkeesta on tehty esitys myös asukasbudjettiin, jossa se on etenemässä äänestysvaiheeseen ja sitä kautta mahdollisesti myös toteutettavaksi.

Hidasteet Haarlan liikenneympyrään

1997-2021

Hirvensalon Haaralan liikenneympyrään koululaitoksen ja kauppakeskuksen läheisyyteen olisi saatava liikennettä hidastavat korokkeet/hidasteet suojateiden kohdille. Esimerkkinä; koululaisten liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet aloitteen hidasteiden asettamiseksi Haarlan kiertoliittymään. Kiertoliittymien hidastevaikutus on jo sellaisenaan merkittävä, siksi käytämme hidasteita kiertoliittymissä vain poikkeustapauksissa.

Haarlan kiertoliittymässä on suojatie kahdella haaralla. Kyseisessä liittymässä on poliisilta tulleiden tietojen mukaan (vuosina 2015 - 2020) tapahtunut kaksi onnettomuutta, jotka molemmat ovat olleet peräänajoja. Poliisin tietoon tulleita henkilövahinkoja eikä myöskään jalankulku- ja pyöräilyvahinkoja ei ole ko. vuosina tapahtunut.

Liikennesuunnittelun näkemyksen mukaan Haarlan kiertoliittymään ole tarvetta asentaa hidasteita.

Aloite pysäköintijärjestelyistä

3272-2021

Pohjatalon laituriperinneyhdistys on vuokrannut Turun kaupungilta alueen venesataman rakentamiseksi ja ylläpitämiseksi Haarlanlahden rannalla.

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston Suunnittelutoimisto on päätöksellään asettanut aluepysäköintikiellon, joka koskee mm. satamaamme johtavaa Kesätuulenpolkua. Järjestely näkyy toimiston piirustuksessa L 8983 001.

Satamamme on avoinna 1.5...31.10. Satamaan on lupa ottaa max. 20 venettä. Näistä seuraa myös pysäköintipaikkatarve, johon vuokra-alueemme tila riittää vain osittain. Kesätuulenpolun loppupäässä on sopivaa tilaa. Esitämme, että pysäköinti tuolla alueella edelleen mahdollistettaisiin. Olemme valmiit tarvittaessa esittelemään asiaa paikan päällä.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet aloitteen pysäköintipaikkojen merkitsemiseksi Pohjatalon laituriperinneyhdistykselle Haarlanlahden rannalta vuokrattuun alueeseen rajautuvalle Suviniitty-nimiselle puistoalueelle. Asemakaavan mukaisilla viheralueilla pysäköinti on jo lähtökohtaisesti kielletty. Tämän kiellon selventämiseksi liikennesuunnittelupäällikön päätöksellä 14.1.2021 § 6 asetettiin viheralueelle johtavan Suvituulenpolun alkupäähän aluepysäköintikielto.

Viittaatte aloitteessanne asemakaavan määräykseen, joka sallii enintään 20 pienvenenpaikan sijoittamiseen osittain hallinnassanne olevalle vene- ja uimavalkama-alueelle. Mitä ilmeisemmin asemakaavan laadinnassa ei ole ollut tavoitteena autopaikkojen toteuttaminen vastaavassa määrin, koska kaavan määräykset kieltävät autopaikkojen sijoittamisen vene- ja uimavalkama-alueelle. Vuokra-alueeseen sisältyvän puistoalueen ohella kaupungin hallinnassa ja omistuksessa olevan puistoalueen käyttöä pysäköintiin kaupunki ei katso mahdolliseksi.

Nopeushidasteita Gregorius IX:n tielle

4269-2021

Liian monet ajavat Gregorius IX:n tiellä aivan liian lujaa. Etenkin pimeällä, kun liikennettä on vähemmän. Itse olen pariin otteeseen meinannut jäädä auton alle hurjastelijoiden takia. Jonkinlaiset nopeushidasteet olisivat enemmän kuin paikallaan. Siinäpä se.

Vastaus aloitteeseen:

Kiitos palautteestanne. Esitätte aloitteessanne huolen Gregorius IX:n tien ajonopeuksista ja ehdotatte kadulle hidasteita. Kaupungilla ei ole mittauksiin perustuvaa kattavaa tutkimustietoa katujen ajoneuvoliikenteen ajonopeuksista. Asiassa ollaan pitkälti poliisin raportoinnin, kaupungin omien pistemäisten mitausten sekä ihmisten antamien palautteiden varassa. Nämä kuitenkin yhdessä toimivat varsin hyvinä liikenteenohjaussuunnittelua ohjaavina lähtötietoina.

Gregorius IX:n tien ajonopeudet päiväaikaan vaikuttavat varsin maltillisilta, kun ajonopeuksia vertaa etuajo-oikeutettuihin liikennevalo-ohjaamattomiin pääkatujaksoihin yleisesti Turussa. Tämän hetkisen näkemyksen valossa suurimmat pääkatujen nopeustasojen hillitsemispaineet kohdistuvat kaduille, joissa jalankulkijat joutuvat ylittämään kaksi tai useampaa saman suunnan autokaistaa ilman liikennevalojen antamaa turvaa. Tässä suhteessa Gregorius IX:n tien ylittäminen on verrattain vaivatonta ja turvallista. Gregorius IX:n tien suojateiden valaistuksen parantaminen on kaupungin lähiaikojen ohjelmassa.

Kaupunginarkkitehdista Kaupunkiympäristötoimialaan

Esitämme tässä aloitteessa, että Turun kaupunki teettää tutkimuksen ja julkaisun kaupungin omien suunnitteluorganisaatioiden arkkitehtuurin historiasta. Kaupungin tuottamat rakennussuunnitelmat ja asemakaavat käsittävät sekä toteutettuja että toteuttamatta jääneitä kokonaisuuksia, joissa heijastuu Suomen ja Turun kaupungin tarina. Elämme, jälleen kerran, muutoksen aikaa. Kaupunki kasvaa ja tiivistyy. Monet tutut rakennukset saavat väistyä.

Turun kaupungin historia saa kiitettävästi tekeillä olevan lisän vuodesta 1970 lähtien. Kunnallisessa historiankirjoituksessa näkökulma on pitkälti muualla, kuin rakennetussa ympäristössä ja arkkitehtuurissa. Turun arkkitehtuuria koskeva kirjallisuus on viime vuosina saanut uusia tuoreita avauksia. Ne eivät kosketa aloitteen aihetta. Eri toimialoilta on julkaistu historiantutkimuksia: Turun satama, mittaustoimi ja koululaitos ovat saaneet erillisjulkaisut.

Kaupunginarkkitehdin virka oli yksi vanhimmista maistraatin viroista 1700-luvulta. Talo-osaston arkkitehtisuunnittelu oli keskeisessä osassa julkisessa rakentamisessa, mutta myös asuntosuunnittelussa 1900-luvun hyvinvoinnin rakentamisessa. Asemakaava-arkkitehdin virka perustettiin sata vuotta sitten. Rakennettu ympäristö kiinnostaa kuntalaisia.

Aloitteen tavoitteena on tuottaa Turun suunnitelmiin ja toteutettuihin rakennuksiin keskittyvä yleistajuinen julkaisu, jossa arkkitehtuurin historia ja sen tausta kytkeytyvät yhteiskunnalliseen kehitykseen ja kunnallisten suunnitteluorganisaatioiden muotoutumiseen.

Bryggman-seura ry. esittää, että Turun kaupunki päättää ryhtyä toimenpiteisiin tämän kaupungin identiteetin kannalta erittäin tärkeän aihepiirin historiankirjoitustyön aikaan saamiseksi. Kaupungin viranomaisten vuosisatojen aikana tekemä ja teettämä suunnittelu-, valvonta- ja rakennustyö näkyy mm. laadukkaana arjen ympäristönä ja lukuisissa merkkirakennuksissa. Työ ansaitsee oman historianteoksensa syventämään Turun kaupungin historiasarjan avaamaa kehityskaarta.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet aloitteen kirjasta, joka käsittelisi Turun kaupungin arkkitehtisuunnittelua ja suunnittelun organisointia kaupunginarkkitehdin viran perustamisesta Kaupunkiympäristötoimialan perustamiseen.

Aloite on hyvin perusteltu ja kannatettava. Ehdotettu käsikirjamainen lähde-teos olisi tarpeellinen ja täydentäisi merkittävällä tavalla kaupungin historiankirjoitusta.

Teoksella ei kuitenkaan arviomme mukaan olisi merkittävää kaupallista kysyntää. Kirjan teettäminen tilaustyönä ulkoisella kustantamolla ei liene tässä tapauksessa tarkoituksenmukaista. Tarkempaa arviointia varten olisi hahmoteltava teoksen laajuutta ja toteutustapaa. Kirja voidaan toteuttaa eri tavoin: tiiviinä matrikkelinä, teettää yhdellä tai useammalla tekijällä laajana tai suppeana tai teos voi olla kokoelma eri asiantuntijoiden artikkeleita.

Aloite on tullut Turun kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden käsiteltäväksi. Kirjojen toimitus- ja kustannustyö ei kuulu kaupunkiympäristön tehtäviin. Kaupungilla on vakiintunutta ja ammattimaisesti hoidettua julkaisu-, toimitus- ja kustannustoimintaa ja graafista suunnittelua vapaa-ajan palvelukokonaisuudessa Turun museokeskuksessa. Kustannustoiminnan yhteyshenkilönä on rakennustutkija Sanna Kupila.

Turun museokeskuksen julkaisuja -sarjassa on ilmestyt mm. kaupunkisuunnittelua ja nimistöhistoriaa käsittelevä teos Turun katuja ja toreja, nimistöhistoriaa keskiajalta nykypäivään (2011). Kattava teos toteutettiin artikkelikokoelmana ja kirjoitettiin ainakin osin virkatyönä.

Aloitteen käsittelyn jatkovalmisteluksi ehdotamme, että aloitteen tekijä laatisi tarkennetun suunnitelman kirjan sisällöstä ja laajuudesta sekä arvioisi mitä tahoja tai asiantuntijoita käsikirjoituksen laatimiseen voisi osallistua ja onko esimerkiksi aloitteen tekijöillä mahdollisuutta osallistua teoksen toteuttamiseen ja millaisin palkkioin. Tarkemman suunnitelman perusteella kaupungin on mahdollista tarkastella toteuttamisvaihtoehtoja ja resursointia ja selvittää hankintapäätöksen edellytyksiä.

Kuntalaisaloite isompien roskisten hankkimiseksi Puolalanpuistoon

4876-2021

Esitän Puolalanpuistoon hankittavaksi isompia roskiksia. Loppukeväältä ja kesällä puiston nurmikoilla oleskelee paljon ihmisiä. Heidän jäljiltään puisto on täynnä roskaa, jotka eivät mahdu pieniin postilaatikon kokoihin roskiksiin.

Liitteenä 4 kuvaa Puolalanpuiston roskiksista suunnulta 18.4.2021. Kuvista näkee, että iso osa ihmisistä on yrittänyt laittaa roskaa roskikseen, mutta ne eivät ole mahtuneet.

Puolalanpuiston rinne oli sekin täynnä roskaa, pizzalaatikoita ym. joita tuuli oli heitellyt sinne tänne. Niistä en voinut ottaa kuvia, koska puistossa oli vielä ihmisiä viettämässä iltaa.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet kuntalaisaloitteen koskien isompien roskisten hankkimisesta Puolalanpuistoon.

Puolalanpuistoon hankitaan isommat roska-astiat vuoden 2022 aikana. Puistoon on nyt sijoitettu kesäajaksi kolme isoa Molok Festival astiaa puiston kiinteiden roska-astioiden lisäksi.

Kuntalaisaloite huonon talvikunnossapidon kustannusten selvittämiseksi ja parempaan talvikunnossapitoon siirtymiseksi

5335-2921

Turun kaupungin kadut, ennen kaikkea jalkakäytävät ja pyörätiet ovat sietämättömän huonosti hoidettuja talvisin. Vielä 1980-luvulla niitä oli varaa hoitaa, mutta nyt ei tunnu siihen rahaa löytyvän.

Talvikunnossapidosta säästäminen on kuitenkin hölmöläisten peiton leikkaamishommaa, koska esimerkiksi yksi lonkkamurtuma maksaa veronmaksajille noin 30.000 euroa. Sen lisäksi tulee muita kustannuksia (sairauslomat ym.) ja inhimillinen kärsimys.

Siksi on syytä selvittää, kuin paljon talviset liukastumistapaturmat maksavat Turun kaupungille, jotta tyhmemmätkin poliitikot ja virkamiehet ymmärtäisivät talvikunnossapidon taloudellisen merkityksen.

Ilman selvitystäkin on selvää, että huono talvikunnossapito tulee veronmaksajille kalliiksi. Siksi Turun tulee lisätä varsinkin jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnossapitoa. Kaupungin on otettava vastuulleen viime kädessä kiinteistöjen jalkakäytävien talvikunnossapito, koska se on kaupungin veronmaksajien etu. Kiinteistöt vastaavat edelleenkin omien pihojensa talvikunnossapidosta. Talvipyöräilyn testireitti on tuonut älyttömän ilmiön esimerkiksi Hämeenkadulla. Kun pyörätie on hyvin hoidettu, mutta jalkakäytävät liukkaat, kävelijät siirtyvät pyörätielle kävelemään. Todettakoon sekin, että talvipyöräilyn testireitti ei ole sekään ollut aina kunnossa.

Kaupunki voi ulkoistaa perustalvikunnossapidon, mutta kaupungilla tulee olla omat ”kommandojoukot”, jotka käyvät nopeasti lumipyryn, jäätävän sateen yms. jälkeen hoitamassa keskeiset jalkakäytävät ja pyörätiet. Tähän voidaan ainakin osin työllistää pitkäaikaistyöttömiä. Jos lunta ja jäätä ei ole, kaupunki on täynnä roskattuja katuja, tienvarsia, puistoja ja niittyjä, joita voidaan siivota yms.

Vastaus aloitteeseen:

Maarit Nermes on tehnyt kuntalaisaloitteen huonon talvikunnossapidon kustannusten selvittämiseksi ja parempaan talvikunnossapitoon siirtymiseksi. Aloitteessaan Nermes kertoo, että Turun kaupungin kadut, ennen kaikkea jalkakäytävät ja pyörätiet ovat sietämättömän huonosti hoidettuja talvisin. Aloitteessa ehdotetaan, että Turun tulee lisätä varsinkin jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnossapitoa. Kaupungin on otettava vastuulleen viime kädessä kiinteistöjen jalkakäytävien talvikunnossapito, koska se on kaupungin veronmaksajien etu.

Turun Kaupunkiympäristön kunnossapidon palvelualue toteaa selvityksessään, että kunnossa- ja puhtaanapitolain (669/1978) 4 §:n mukaan kaupungin vastuulle kuuluu kaupungin kiinteistöjen ja yleisten alueiden kohdalla olevien jalkakäytävien talvikunnossapito. Kaupunki on myös ottanut hoitaakseen osan pientalovaltaisilla alueilla olevien jalkakäytävien talvikunnossapidosta. Kaupungissa on lisäksi jalkakäytäväosuuksia, joiden talvikunnossapito on lain mukaan kiinteistön omistajien vastuulla. Näiden osuuk-sien puhdistamisesta huolehtivat kiinteistöjen omistajat. Tästä johtuen eri alueiden jalkakäytävät voivat olla eriarvoisesti hoidettu. Kaupunki ei ole ottamassa kaikkia jalkakäytäviä hoitaakseen.

Kunnossa- ja puhtaanapitolain mukaan kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Katujen ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitolain (myöhemmin kunnossapitolaki) 1.11.2005 voimaan tullessa osittaisuudistuksessa määriteltiin mm. katujen ja kevyen liikenteen väylien kunnossapidon tyydyttävä laatutaso uudella tavalla. Suomen kuntaliitto ja suurimmat kaupungit (mukana myös Turku) laativat muutetun lain pohjalta julkaisun ”Katujen kunnossa- ja puhtaanapidon laatutaso ja väylien luokittelu”. Julkaisu on perustana ajoratojen ja kevyen liikenteen väylien kunnossapitoluokituksessa. Turun kaupungin katu- ja viheralueiden hoidon alueurakoiden laatuvaatimukset on tehty tämän luokituksen pohjalta. Kunnossapitoluokituksen perusteet on hyväksytty Turun kiinteistöliikelaitoksen johtokunnassa 17.2.2010 § 86. Kunnossapitoluokituksessa kevyen liikenteen väylät on luokiteltu kahteen luokkaan (I ja II). Kevyen liikenteen luokitusperusteena on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä, työssäkäyntiliikenne, liikenne keskustaan ja asemille ja väylän varrella olevat palvelut. Ajoradat on luokiteltu kolmeen luokkaan (I, II ja III). Ajoneuvoliikenteen verkostossa luokitusperusteina ovat liikennemäärä, kadun toiminnallinen luokka (pää-, kokooja-, asuntokatu), työssäkäyntiliikenne, raskas liikenne, joukkoliikenne ja väylän varrella olevat palvelut, esimerkiksi asemat ja terveyspalvelut.

Muuttuvaa kaupunkia sekä asukaan hyvää arkiympäristöä arvioidaan koko ajan ja niiden vaatimusten mukaisesti Kaupunkiympäristön kunnossapidon palvelualue tarkastaa ajoratojen ja kevyen liikenteen väylien kunnossapitoluokituksen muutostarpeet vuosittain.

Kunnossapitolaki edellyttää, että kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen, kuten moottoriajoneuvoliikenteen, jalankulun ja polkupyöräilyn, tarpeet sekä terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys. Lain mukaan kunnalla on mahdollisuus asettaa vastuullaan olevat kunnossapito- ja puhtaanapitotehtävät tärkeysjärjestykseen ja kaduittain kiireellisyysjärjestykseen. Vastaavasti tontinomistajan on arvioitava vastuullaan olevien jalkakäytävien sijainnin liikenteellistä keskeisyyttä ja käyttöaikoja aioittaessaan ja mitoittaessaan toimenpiteitä.

Turku on jaettu viiteen alueurakka-alueeseen. Alueurakat ovat hankintalain mukaisesti kilpailutettuja urakoita. Alueurakkaan sisältyvien tehtävien suorittamisen tarkemmat laatumääräet ja laatuvaatimukset on esitetty alueurakoiden urakka-asiakirjoissa. Näiden laatumääreiden ja laatuvaatimusten mukaisesti urakoitsija suorittaa talvikunnossapitotoimenpiteitä katuverkolla ja näiden laatumääreiden ja laatuvaatimusten toteutumista Kaupunkiympäristön kunnossapidon palvelualueen tilaajat valvovat. Esimerkiksi tyydyttävässä kunnossa olevalla kevyen liikenteen väylällä sallitaan mm. jonkin verran lunta, sohjoa tai uraisuutta polanteessa, jotka saattavat haitata pyöräilijän matkantekoa. Tämä luetaan kunnossa- ja puhtaanapidon mukaiseksi tyydyttäväksi tasoksi. Tämän hetkinen talvikunnossapidon budjetti on mitoitettu edellä mainittujen kunnossapitoluokituksen, urakka-asiakirjojen laatumääreiden ja laatuvaatimusten pohjalta.

Normaalihoidossa olevien kevyen liikenteen väylien lisäksi viimeiset neljä talvikautta kaupungin keskustan tuntumassa on kulkenut 12 kilometrin pituinen harjasuolauksen testireitti. Olemme keränneet kokemuksia ja asiakaspalautetta uudesta hoitomenetelmästä. Testireitilläkin kyseessä ovat talviset olosuhteet ja yllättävää liukkautta saattaa talvella esiintyä. Nastarenkaiden käyttöä suositellaan talvikausina jokaiselle.

Kaupunkiympäristön kunnossapidon palvelualue on kilpailuttanut Kävely- ja pyöräteiden tehostetun talvihoidon –urakan. Uusi urakka alkaa 18.10.2021. Tehostetun talvihoidon urakkaan sisältyy harjasuolauksireitti keskustan tuntumassa sekä harjahiekoittamalla hoidettava kävely- ja pääpyöräverkosto laajenee viiden vuoden urakka-aikana kaupungin eri puolille siten, että tehostetun hoidon reittiä on talvikautena 2025-2026 yhteensä noin 80 kilometriä.

Kaupunkiympäristön kunnossapidon palvelualue toteaa vastauksessaan, että tehostetun hoidon reitin laajennuksella kävely- ja pyöräteiden talvikunnossapitoon panostetaan tulevina vuosina merkittävästi. Tehostetun hoidon lisääminen kävely- ja pyöräteillä tulee edistämään eri väestöryhmien liikkumista huomattavasti.

Liikennehidasteita Uittamon omakotitaloalueelle

5484-2021

Turussa Uittamon omakotitaloalueella väliä Uimarinkatu-Naulatehtaankatu-Susiniitynkatu, Uimalankadulla sekä Uimarinkatua päästä päähän, käytetään merkittävässä määrin läpiajoo. Läpiajoo on kahta sorttia; on ”oikaisevaa” sekä Susiniityn päiväkotiin lapsiaan vieviä vanhempia.

Alueella on 30 km/h nopeusrajoitus, jota ei monesti silmämääräisesti näytettäisi noudatettavan. Asukkaat ovat kertoneet useista läheltä piti -tilanteista. Alueen taloissa asuu paljon lapsiperheitä, jolloin vaaratilanteita syntyy koulumatkoilla ja lasten leikkiessä ja liikkuessaa vapaa-aikana. Katujen varsilla ei ole jalkakäytäviä. Reitin varrella on myös hiekkakenttä, jonne lapsia liikkuu niin kouluajana, kuin myös harrastuksiin myös kouluajan ulkopuolella.

Alueella on noin 50 taloutta ja teimme kyselyn 42:lle. Vastusprosentti oli 69%. Vastanneista liikennehidasteita kannatti 26, 1 vastusti ja 2 ei osannut sanoa. Eli enemmistö asukkaista kannattaa liikennehidasteita.

Ensisijaisesti ehdotamme liikennehidasteita. Alustava ehdotuksemme niiden sijoituspaikoiksi ovat Uimarinkatu 6, 11 ja 26 sekä Naulatehtaankatu 6 ja 9 sekä Uimalankatu 12 kohdille. Toissijaisesti ehdotamme läpiajoo kieltävää merkkiä sekä nopeusnäyttöjä.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet aloitteen hidasteiden asettamiseksi Naulatehtaankadulle, Uimarinkadulle sekä Uimalankadulle.

Vastaanotamme hidasteita koskevia aloitteita vuosittain 50 - 100 kappaletta. Pääsääntöisesti hidasteita toteutetaan alakoulujen lähistöille, vilkkaiden jalan- kulku- ja pyöräilyväylien ylityspaikkoihin. Omakotialueiden tonttikaduille asettamme hidasteita ainoastaan poikkeustapauksissa.

Emme näe aihetta asettaa hidasteita Naulatehtaankadulle, Uimalankadulle eikä Uimarinkadulle siitäkään huolimatta, että eri kulkumuotoja ei ole kaduilla eroteltu. Naulatehtaankadulla, jota voidaan pitää alueen sisäisenä pääkatuna vuorokausiliikenteen määräksi mitattiin 159 ajon./vrk, joka on poikkeuksellisen vähäinen jopa tonttikaduilla. Läpiajoo koskeville kieltomerkeille ei myöskään löydy perusteita. Pyrimme toimittamaan nopeusnäyttötäulut Naulatehtaankadulle resurssien puitteissa.

Meluvallin jatkaminen Jaanintielle

6053-2021

Liikenne, ja erityisesti raskas liikenne on lisääntynyt huomattavasti Jaanintiellä samalla, kun koko Tähtimökätkatu on rakennettu täyteen rivitaloja, Pääskyvuorenrintettä rakennetaan ja Itäharjun katujen läpikulku ohjataan Jaanintielle. Tieltä kantautuva lika ja liikenteen meteli on häiritsevän voimakasta erityisesti Jaanintien puoleisiin asuntoihin. Alueella kulkee jo meluvalli joka kuitenkin katkeaa Tähtimätkadun kohdalla. Ehdotan, että kesken jäänyttä meluvallia jatketaan koko Tähtimökätkadun pituudelta.

Vastaus aloitteeseen:

Tähtimökätkadun asutuksen suojaamista liikenteen melulta on tutkittu alueelle 2000-luvun alussa laaditussa asemakaavassa, ja siinä on päädytty suojaamaan piha-alueet sijoittamalla rakennukset Jaanintien suuntaiseksi riviksi. Tonttien kätkadun puoleisella osuudella melutaso ylittää ohjearvon, mutta rakennusten takana keskimääräistä melutasoa koskeva ohjearvo 55 dBA (klo 7–22) alittuu. Kaavan meluselvityksessä Jaanintien ennustetilanteen liikennemääräksi oletettiin 13 000 ajon/vrk. Viimeisimpien liikennelaskentojen mukaan liikennemäärä Jaanintiellä oli Kalevantien puoleisessa päässä noin 12 800 ajon/vrk ja Kuralankaaren puoleisessa päässä noin 10 000 ajon/vrk.

Kaupungin melutilannetta ja melutorjunnan tarvetta selvitetään ympäristönsuojelulain mukaisesti viiden vuoden välein. Turkuun on laadittu koko kaupungin laajuinen meluselvitys viimeksi vuonna 2017 ja meluntorjunnan toimintasuunnitelma vuonna 2018. Selvitys ja toimintasuunnitelma löytyvät seuraavasta osoitteesta: <http://www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto/meluselvitys-ja-meluntorjunta> . Kaupunkiympäristölkautakunta käsitteli meluntorjunnan toimintasuunnitelmaa kokouksessaan 5.6.2018 pykäkä 258. <https://ah.turku.fi/kylk/2018/0605016x/3731415.htm>

Seuraavan kerran meluselvitys laaditaan vuonna 2022 ja toimintasuunnitelma vuonna 2023 tai vasta 2024, jos valmisteilla oleva muutos ympäristönsuojelulakiin toteutuu. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa tutkitaan melusuojauskohteiden suojaamistarve ja kiireellisyys. Toimintasuunnitelmaa tehtäessä käydään läpi kaikki melusta edellisen viiden vuoden aikana tehdyt palautteet ja aloitteet ja harkitaan tarvittavat toimenpiteet.

Aloite risteysalueiden valvontakameroista

6091-2021

Turussa tulisi asentaa useille risteysalueille ns. risteyskamerat valokuvaamaan punaisia päin ajavat. Lähiuosina katuosuuksille asennettut nopeusvalvontakamerat eivät vastaa niihin liikenteellisiin riskeihin joita kaupungissa on, vaan ne toimivat pääasiassa vain ruuhkauttajina pelotevaikutuksensa vuoksi. Liikenneturvallisuus ei tämän tyyllisellä valvonnalla juurikaan parane, peräänajoriski kasvaa kyllä merkittävästi.

Kaupungin tulisi siis aloittaa kartoitus ja suunnittelu asennuksista poliisin, pelastustoimen ja vakuutusyhtiöiden onnettomuustietoihin perustuen mahdollisimman pian.

Vastaus aloitteeseen:

Esitätte aloitteessanne liikennevalovalvontaa kameratekniikalla. Punavalvontapastimen noudattamatta jättäminen on ehdottomasti liikkumisen turvallisuuden tunnetta heikentävä ilmiö ja se myös koetaan ilmentävän piittaamattomuutta liikkumisessa yleisemminkin. Poliisi valvoo liikennevalojen noudattamista perinteisin menetelmin partioimalla. Valmiudet automaattisen kameratekniikan käyttölle liikennevalovalvonnassa eivät ole vielä riittävät. Kun tekniset valmiudet automaattiseen liikennevalovalvontaan poliisilla ovat olemassa, Turun kaupunki myös osaltaan tulee tukemaan tämän tekniikan käyttöönottoa kaduilla.

Sorttamäen uimaranta Hirvensalossa pitää palauttaa uimarannaksi

6715-2021

Sorttamäen uimaranta Hirvensalossa pitää palauttaa uimarannaksi

Hirvensalon saarella Turussa asuu jo liki 10 000 ihmistä, mutta saarella ei ole yhtään julkista uimarantaa. Hieno Sorttamäen uimaranta Pitkäsalmen rannalla suljettiin vuonna 2015 vedenlaatuongelmiin vedoten.

Nyt on aika selvittää vedenlaatu uudelleen ja aloittaa Sorttarannan palauttaminen kaikkien yhteiseen käyttöön. Vastapäisellä rannalla eli Ispoisten talviuintipaikalla todettiin loppusyksyllä 2017 useaan kertaan hygieenisiä haittoja Turun kaupungin ympäristöterveydenhuollon ottamissa näytteissä. Lisäksi Pitkäsalmen poikki kulkee esimerkiksi Kaistarniemestä Kaarinaan viemäriinjoja, joista yhdessä on muutama vuosi sitten ollut liitoskohdan aiheuttama vuoto. On mahdollista, että muualta tulleet haitat ja vuodot ovat aiheuttaneet vedenlaatuongelmia myös Hirvensalon puolella. Tätä olisi nyt hyvä selvittää asiantuntijoiden kanssa.

Hirvensalon omakotiyhdistys vetoaa Turun kaupunkiin, jotta Sorttamäen rannalta otettaisiin tuoreet vesinäytteet. Jos ilmenee, että vesinäytteet ovat puhtaat, pitää ranta palauttaa uimarantakäyttöön.

Tämä olisi helppoa niin, että merenpohjaan lasketaan suodatinkangas ja päälle ajetaan hiekkaa. Näin rannasta tulee tasainen ja turvallinen - nyt ainakin rannan vasemmassa reunassa on äkkisyvä. Lisäksi olisi hyvä saada rannalle keinuja ja muita leikkivälineitä. Ranta kaipaa myös jätehuoltoa astioineen ja tyhjennyksineen.

Rantaa nyt asuttavat valkoposkihanhet voidaan tarvittaessa ELY-keskuksen erityisluvalla häätää rannan takana oleville pelloille. Tässä työssä voisivat auttaa vaikka paikalliset koiraharrastajat.

Sorttamäen ranta kuuluu saaren lapsille, nuorille ja aikuisille ja tervetulleita olisivat tietenkin kaikki muutkin turkulaiset.

Vastaus aloitteeseen:

Tämän vastineen antoon ovat osallistuneet Kaupunkiympäristön palvelukokouksen ympäristöterveys, ympäristönsuojelu ja kunnossapito sekä Vapaa-ajan palvelukokouksen liikuntapalvelut.

Ympäristöterveyden huollon, ympäristönsuojelun ja liikuntapalveluiden vastine

Sorttamäki on ollut virallinen EU-ranta vuosina 2010-2014, jonka aikana tulokset ovat olleet vaihtelevia. Ranta poistettiin ns. EU-uimarantojen listalta perusteluina, että käyttäjiä oli tuolloin vähän. Rannalla tapahtui myös paljon ilkiä eli varusteet, kuten käymälät eivät pysyneet kunnossa.

EU-rannoilla on käytössä luokittelu 4 vuoden tulosten perusteella ja mikäli ranta luokitellaan huonoksi (jos tuloksissa yksittäisiä suuria eroja), täytyy ryhtyä korjaustoimenpiteisiin. Pienille uimarannoille laatu määritellään aina yksittäisen tuloksen perusteella. STM:n asetuksen (711/2014) mukaan yleinen uimaranta (eli EU-ranta) on sellainen jossa käy huomattava määrä uimareita ja näiltä rannoilta edellytetään mm. uimavesiprofiilin laatimista

STM:n asetuksen (177/2008) 10 §:n mukaan kuitenkin kuntalaisia tarvitsee kuulla ja heidän ehdotusten mukaan mahdollisesti perustaa näitä uimarantoja

Päävastuu uimarannoista on Liikuntapalveluilla, jolla tulee olla resursseja/varoja rannan ylläpitoon ja esimerkiksi rantavalvonnan järjestämiseen. Mikäli ranta otetaan uudelleen käyttöön, tullaan sieltä hakemaan näytteet 3-7 krt/kesä riippuen siitä, katsotaanko ranta EU-rannaksi vai ei. Mikäli tulokset ovat usein tai toistuvasti huonoja, täytyy ranta sulkea tai laittaa se uimakieltoon. Jos on kyse EU-rannasta, täytyy myös selvittää, miten veden laatua voidaan parantaa. Rannalla täytyy myös olla tiettyjä varusteita ja mahdollisesti riskinarvioinnin perusteella järjestää rantavalvontaa.

Vedenlaatu saattaa aiheuttaa ongelmia uimarannan käytölle eli Sorttamäen ranta pitäisi saada luokiteltua ns. pieneksi yleiseksi uimarannaksi. Veden laatu ollut vaihtelevaa myös Ispoisten rannalla vuosikymmenet, milloin erillisistä jätevesivuodoista ja milloin muista syistä johtuen.

Rannan täytyy olla myös turvallinen (pohjan laatu ja jyrkkyys). Hanhien aiheuttamat jätökset ovat ongelma (myös muilla rannoilla), varsinkin ellei rannalla ole valvontaa. Tämä aiheuttaa haasteita siivoukselle/ylläpidolle. Koska paikka on melko suojainen, on se myös alttiin ilkivallalle. Rannan läheisyydessä ei ole myöskään riittävästi pysäköintipaikkoja. Mikäli rannalla lepäileviä ja ruokailevia valkoposkihanhia aiotaan häätää ja pelotella pois, edellyttää se luonnonsuojelulain mukaisen poikkeamisluvan hakemista Varsinais-Suomen ELY-keskukselta toimenpiteeseen.

Liikuntapalvelut luopui vuonna 2015 Sorttamäen uimarannan maanvuokra-alueista rakenteineen ja palautti rannan maanomistajalle eli kaupunkiympäristön toimialalle. Tämän myötä uimaranta ei ole enää kuulunut vuodesta 2015 lähtien liikuntapalveluiden ylläpidon piiriin eikä sitä luokitella viralliseksi uimarannaksi tai liikuntapaikaksi. Päätös luopua uimarannasta tehtiin, koska kyseisen uimarannan ylläpitäminen toivotulla laatusolla oli ollut hyvin haastavaa jo useita vuosia. Rannan ylläpitoa haastaa erityisesti ranta-alueen profiili ja rantaan kohdistuvat veden virtaukset, joiden takia uima-alueen hiekka leviää herkästi ja sitä joudutaan lisäämään runsaasti vuosittain. Päätökseen luopua rannasta vaikutti lisäksi rannan vähäiset kävijämäärät, jotka olivat alhaisia useina vuosina peräkkäin huonon vedenlaadun, valkoposkihanhiin suuren määrän ja uimarantaan kohdistuvan ilkivallan vuoksi.

Rannan ylläpitäminen viihtyisänä vaatisi kävijämääriin nähden hyvin runsaita huolto- ja ylläpitotoimia uimakauden alkaessa sekä koko kauden ajan. Ylläpidon panostuksesta huolimatta rauhoitettujen valkoposkihanhiin jätösten suuri määrä ranta-alueella sekä huonosta vedenlaadusta johtuvat uimarannan ajoittaiset käyttökiellot saattaisivat silti rajoittaa rannan käytettävyyttä ja laskea kävijämääriä. Edellä mainittujen syiden takia liikuntapalvelut ei näe perusteluksi palauttaa Sorttamäen rantaa viralliseksi uimarannaksi.

Alueen käyttö uimarannaksi arvioidaan uudelleen Turun rantojen hyödyntämisen selvityksessä (Kaupunginhallitus 7.2.2022 § 67).

Turun Pahaniemen omakotitaloalueella kulkevan kadun sulkua moottoriliikenteeltä

Esitämme, että Pahaniemen omakotitaloalueella sijaitseva Rautatehtaankatu katkaistaan moottoriliikenteeltä Riippakoivunkadun kohdalta, josta tie haarautuu teollisuusalueelle ja jatkuu edelleen kohti Ruissaloo. Tällä hetkellä läpiajo aiheuttaa huomattavaa rauhattomuutta ja meluhaittaa omakotitaloalueelle sekä vaarantaa alueen turvallisuutta.

Liikenteen rauhoittamiseksi kadulle on aikanaan rakennettu kavennus, jonka tehtävänä on ollut hidastaa ajonopeuksia ja estää kuorma-autojen läpikulku. Kuorma-autojen läpiajo on kielletty myös liikennemerkkein. Kavennus tai liikennemerkkit eivät kuitenkaan toimi riittävästi ja tarkoituksenmukaisesti. Päivittäin kyseistä reittiä pitkin kulkee muiden ajoneuvojen lisäksi myös yhdistelmäajoneuvoja. Tyypillistä myös on, että isommat ajoneuvot, jotka eivät mahdu hidasteesta läpi, jumittavat ja peruuttelevat pitkin Rautatehtaankatua, tukkien liikenteen ja aiheuttaen meluhaittaa alueelle. Lisäksi henkilöautojen ja moottoripyörien ajonopeudet ovat suuria. Etenkin nuoret ovat intoutuneet kaahaamaan alueella, varsinkin juuri yöaikaan, mikä aiheuttaa vakavaa haittaa asumismukavuudelle. Tämä korostuu talvisin, kun katu on lumesta liukas.

Rautatehtaankadun hidasteen läpi kulkevan liikenteen määrä laskettiin videotaltioinnista 2.-3.7.2020. Vuorokauden aikana kavennuksen läpi kulki 871 ajoneuvoa. Kun huomioidaan kesälomakauden ja mahdollisesti koronankin aiheuttama liikenteen vähenemä, voidaan olettaa, että normaali liikenteen määrä on yli tuhat ajoneuvoa vuorokaudessa. Suurin osa tästä liikenteestä suuntautuu Ruissaloon ja Ruissalosta Suikkilan suuntaan. Mikäli tietä käyttäisivät ainoastaan teollisuusalueen yritykset, olisi liikenteen määrä todennäköisesti alhaisempi.

Alueen yrityksille tai Ruissaloon suuntaaville ja sieltä palaaville läpikulku Rautatehtaankadun kautta ei ole mitenkään välttämätön tai edes matkaa lyhentävä, koska vieressä kulkee monikaistainen ja hyväkuntoinen Pansiontie. Pansiontietä pitkin raskaampikin liikenne voisi turvallisesti kulkea niin teollisuusalueen yrityksiin kuin satamankin suuntaan häiritsemättä tai vaarantamatta Pahaniemen omakotitaloaluetta.

LISÄYS ALOITTEESEEN KADUN SULKEMINEN MOOTTORIAJONEUVOILTA RAUTATEHTAANKADULLA KOHDASSA RIIPPAKOIVUNKADUN RISTEYS

Olemme käsitelleet johtokunnan kokouksessamme 23092020 ja 01022021 ko. anomusta.

Puollamme kadun sulkemista. Läpiajokiellon kuorma-autoille kertova liikennemerkki ei ole tehonnut. Ei myöskään kadun kavennus ole estänyt yhdistelmäperävaunujakaan.

Pahaniemen alueen väestörakenne on muuttunut aivan oleellisesti viime vuosina.

Paljon ns. rintamiestaloja on myyty nuorille perheille, joilla pieniä lapsia. Haluamme korostaa, että risteysalue on todella vaarallinen pyöräileville lapsille. Näkyvyys heikko tultaessa Rautatehtaankatua Ruissalon suunnasta sekä Riippakoivunkadulta Rautatehtaankadulle.

Ihmettelemme, miten oikotie Ruissaloon Rautatehtaankadun kautta on niin suosittu henkilöautoille, kun liikennevaloissa Suikkilantieltä kääntyville saa odottaa tosi kauan. Valot lyhyen aikaa vihreät. Samoin toiseen suuntaan mentäessä.

Sataman liikennesuunnitelmia emme halua jäädä odottelemaan. Jäimme turhaan odottelemaan loppuvuoden 2020 päätöksiä, jotka olisivat koskettaneet aluettamme.

Liikenne nyt jo näyttää vain lisääntyvän ja haluaisimme pikaista päätöstä kadun sulkemiselle.

Vastaus aloitteeseen:

Olette tehneet aloitteen Rautatehtaankadun sulkemiseksi moottoriajoneuvoliikenteeltä.

Pahaniemen omakotiyhdistys on puoltanut aloitetta.

Rautatehtaankadulla on tällä hetkellä kuorma-autojen läpiajokiello, joka on toteutettu kavennuksilla ja kieltomerkeillä, jotka on toistettu hyvissä ajoin ennen kavennuskohtaa.

Mittaustemme mukaan kadun keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 1200 ajoneuvoa / vrk.

Liikennemäärää voidaan pitää kaupunkialueella vähäisenä, vastaavia liikennemääriä esiintyy ”ns.” tonttikaduilla. Rautatehtaankatu eroaa siltä osin tonttikaduista, että katu kulkee Pahaniemen omakotialueen reunalla, omakotitonttien tonttiliittymiä ei Rautatehtaankadulla ole.

Liikennesuunnittelu on käynyt maastossa kahteen otteeseen seuraamassa liikennemääriä ja Rautatehtaankadun olosuhteita. Silmämääräiset havainnot tukevat mittaustuloksia. Katselmuksen perusteella kevyitä jakelukuorma-autoja ajoi jonkin verran vastoin liikennemerkejä. Poliisin suorittama valvonta saattaisi parantaa tilannetta tältä osin.

Liikennesuunnittelun mielestä olemassa oleva tilanne ei anna aihetta toimenpiteisiin Rautatehtaankadun sulkemiseksi kokonaan.

Kuntalaisaloite Lauttarannan venesataman siistimisestä 8067-2021

Lauttarannan venesataman alue pitää saada siistiin kuntoon. Hirvensalon pohjoisosassa osoitteessa Vanha Kaksikerrantie 25 sijaitseva venesatama on siivottomassa ja sekaisessa kunnossa ollakseen yhdellä kaupungin näyttävimmistä paikoista.

Venesatamassa lojuu vanhoja, unohdettuja veneitä läpi vuoden ja käytössä olevien veneiden pukit ja muut säilytysvälineet ovat kesäisin alueella sikin sokin, jolloin alue ei ole siisti venekauden alkaessa 1.5. tai edes talvikaudella 1.11. alkaen.

Hirvensalon omakotiyhdistys vaati, että Turun kaupunki laatii venesatamaan säännöt ja valvoo niiden noudattamista. Jos alueella on jo säännöt, pitää niitä vaatia noudatettavaksi. Kaupungin verkkosivuilta tietoa säännöistä ei löytynyt.

Säännöissä voitaisiin määritellä sama kuin muidenkin vastaavanlaisten satamien säännöissä. Venesataman on oltava siisti eli pukit ja muuta säilytysvälineet on aseteltu yhtenäisesti ja selkeästi veneilykauden alkaessa. Talvikaudeksi veneet asetellaan satamaan siisteihin riveihin. Vanhat ja käyttämättömät veneet kuljetetaan omistajan kustannuksella kaatopaikalle, jos ne on selkeästi hylätty satamaan.

Hirvensalolaiset hoitavat omien talojensa pihat ja tontit hyvin; niillä ei loju vanhoja rojuja tai veneenraatoja. Odotamme, että Turun kaupunki huolehtii kaupunkilaisten yhteisen Lauttarannan venesataman alueen myös siistiin kuntoon ja vaatii venepaikan vuokraajia noudattamaan yhteisiä sääntöjä, samalla tavalla kuin venesatamissa yleensä tehdään.

Vastaus aloitteeseen:

Aloitteessanne on toivottu, että Lauttarannan venesatama saataisiin siistiin kuntoon. Venesatamassa on vuokrattu kesä- ja talvisäilytykseen venepaikoja. Kaupunki siivoaa venepaikat tarvittaessa tai yleensä heinä- elokuussa, jos vuokralainen on siihen jotain jättänyt esim. venepukit, pressut tms. Kesällä 2021 irtisanottiin talvisäilytysalueella pitkään olleita huonokuntoisia veneitä. Omistajien on määrä viedä veneet pois syksyn aikana. Maksamattomien venepaikkojen veneet toimitetaan kaupungin varikolle odottamaan huutokauppaa tai romuttamista. Kaupunki tarkkailee alueen käyttöä ja sitä, että vuokraehtoja noudatetaan.

Hidasteet tai korotettu suojatie Virusmäentien ja Suutarinkadun risteykseen 9461-2021

Raunistulan suunnalta Raunistulan koululle kulkevat pienet koululaiset käyttävät koulumatkoillaan pääsääntöisesti Suutarinkadun päästä lähtevää ylikulkusiltaa Tampereentien ylitykseen. Silta mahdollistaa turvallisen matkan vilkkaan Tampereentien ylitse, mutta vaaranpaikaksi muodostuukin Virusmäentie, jossa sekä henkilöautot että linja-autot ajavat usein vaarallisen kovaa.

Virusmäentie kaartuu juuri Suutarinkadun risteyksessä, jolloin näkyvyys Suutarinkadulta tullessa Virusmäentien suuntaan on huono, ja Virusmäentietä nopeusrajoitusten mukaisestikin ajavat ajoneuvot saattavat yllättää tienylittäjän. Lisäksi Virusmäentietä Suutarinkadulle kääntyvät ajoneuvot tekevät usein nopean kännöksen Suutarinkadulle hidastamatta ajovauhtia merkittävästi risteyksessä. Koska Suutarinkadulla ei ole jalankulkuväylää, vaan Suutarinkatua pitkin kulkevien koululaisten koulumatkat taittavat kadunvarrtta pitkin, aiheuttaa vauhdilla Suutarinkadulle kääntyvä auto lisävaaraa.

Näin ollen ehdotankin hidasteita tai korotettua suojatietä Virusmäentielle Suutarinkadun risteykseen. Turvaamalla Tampereentien ylityksen lisäksi myös Virusmäentien ylitys, voisivat Raunistulan suunnalta tulevat pienet koululaiset taittaa koulumatkansa turvallisesti.

Vastaus aloitteeseen:

Kiitos aloitteestanne, jossa esitätte liikennehidasteita Virusmäentielle. Alakoululaisten käyttämät reitit ja niillä olevat vilkkaiden katujen ylitykset ovat

kohteita, joissa hidasteita on käytetty liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Aloitteessanne esittämänne paikka on luontevalla reitillä Raunistulan koululle.

Hidasteiden käyttöä rajoittavat kuitenkin Turussa monin paikoin maaperäolosuhteet. Savelle perustetut kadut ovat herkkiä välittämään ympäristöönsä tärinää, jonka epätasaisella ajoradalla liikkuvat autot aiheuttavat. Tärinä aistitaan ympäristön rakennuksissa hentoina värähtelyinä. Tästä ilmiöstä kaupunki saa runsaasti palautetta ja esimerkiksi Virusmäentiellä Suutarinkadun liittymästä itään palautteita saadaan säännöllisesti. Hidasteen toteuttaminen savimaalla sijaitsevaan Virusmäentien ja Suutarinkadun risteykseen lisäisi lähiasukkaiden kokemaa tärinähaittaa huomattavasti. Tämän vuoksi se ei sovellu liikenneturvallisuuden parantamiskeinoksi kyseisessä risteyksessä.

Virusmäentien ylittämisen turvallisuutta tulee parantamaan vireillä oleva Raunistulantien ja Konsantien yhdistävän joukkoliikennekadun toteutus, jonka rakentamisen myötä Raunistulan lävitse kulkeva bussiliikenne siirtyy pois Virusmäentieltä.

Hamaronkadun liikennejärjestelyt; liikenne- ja katusuunnittelun aloittaminen liikenteen rajoittamiseksi

11842-2021

Esittely Esitämme Turun kaupungin kaupunkiympäristölautakunnan esityslistalle otettavaksi ja käsiteltäväksi Hamaronkadun liikennejärjestelyä koskevan asian. Vaadimme, että liikenne- ja katusuunnittelu aloitetaan välittömästi Hamaronkadun liikenteen rajoittamiseksi, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden liikkumisen turvaamiseksi.

Liikennevirta Hamaronkadulla on merkittävästi lisääntynyt. Se on erittäin vaarallista, häiritsevää ja ylimääräistä. Hamaronkatu on Röntämässä (kaupunginosa 091 Röntämäki), Maarian kirkon välittömässä läheisyydessä rauhallisella omakotialueella oleva Vanhan Tampereentien ja Emmauksen kadun välinen katu. Alueella on vain pien- ja rivitaloja, sekä yksi kolmikerroksinen talo. Hamaronkatu ei ole tarkoitettu läpikulkuväyläksi, vaan tonteille ajoa varten. Tonteilta on suora ajo ajotielle. Hamaronkadulla on 40 km/h nopeusrajoitus. Tätä ei noudateta ja Hamaronkadusta on tullut ympärivuorokautisen nopean liikkumisen läpikulkuväylä. Läpikulku alkaa joko Kärsämäentieltä Vanhalle Tampereen tielle Tengströmin kadun kautta, jolla läpikulku on kielletty, tai se on Vanhan Tampereentien ja Emmauksenkadun välistä. Hamaronkadun toisessa reunassa on pyörätie, jalankulkuväylä on tien molemmissa reunoissa. Föli-liikenteen reitti (linjat 14 ja 15) ja liikenne Lustokadulla sijaitsevaan Kristilliseen opistoon kulkee Hamaronkadun kautta (Lustokatu on Hamaronkadun poikkikatu).

Vaadimme seuraavia muutoksia ja korjauksia Hamaronkadun liikenneturvallisuuden lisäämiseksi:

Muutokset:

1. Orikedon tavernan (Vanha Tampereentie 137) edessä oleva ”parkkialue” ei ole kaavan mukainen eikä kadun suuntainen. Alueelta peruuttavat autot aiheuttavat vaaratilanteita takana kulkeville pyöräilijöille ja jalankulkijoille.
2. Hamaron- ja Prusinkadun kulmassa on kunnan pieni parkkialue ilman rajoitteita ja kunnossapitoa.
3. Hamaron- ja Prusinkadun risteuksen Hamaronkatua ylittävä suojatie puuttuu.
4. Hamaron- ja Lustokadun risteuksen linja-autopysäkki on Kristillisen opiston opiskelijoiden aktiivikäytössä. Pysäkki on lähes pyörätiellä. Sitä tulee siirtää siten, että sen käyttö ei aiheuta haittaa eikä vaaratilanteita pyöräilijöille eikä jalankulkijoille.
5. Hamaron- ja Lustokadun risteyksessä on Hamaronkadun ylittävä suojatie. Vaadimme hidasteen rakentamista em. suojatien kohdalle sekä toista edemmäksi Hamaronkatua. Hidasteet Hamaronkadulle ovat välttämättömiä ajonopeuden rajoittamiseksi ja vaaratilanteiden välttämiseksi.
6. Hamaron- ja Lustokadun risteyksessä ajo aiheuttaa vaaratilanteita muille autoilijoille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Risteyksessä ajo tapahtuu Vanhalta Tampereentieltä Hamaronkadulta Lustokadulle kääntyttäessä vastaantulevan liikenteen kaistan kautta. Liikenteen turvaamiseksi em. risteykseen tulee laittaa liikenteenjakaja.
7. Hamaronkadulle ja Lustokadulle tulee asettaa 30 km/h nopeusrajoitus liikenneturvallisuuden säilyttämiseksi ja vaaratilanteiden välttämiseksi.

Yhteenveto Liikennevirta Hamaronkadulla on vaarallista, muuta liikennettä vaarantavaa, häiritsevää ja merkittävästi ylimääräistä. Se aiheuttaa suurta haittaa alueen asukkaille, kaikella muulla liikenteellä, jalankulkijoille, pyöräilijöille ja ympäristölle. Vaadimme, että liikenne- ja katusuunnittelu aloitetaan välittömästi esittämämme muutoskohteiden osalta.

Vastaus aloitteeseen:

XX, olette ensimmäisenä allekirjoittaneena aloitteessa, jossa esitetään mm. liikenteen ja ajonopeuksien rajoitteita Hamaronkadulle sekä pysäköinnin selkeyttämistä Vanhalla Tampereentiellä.

Hamaronkadun liikennemäärän laskenta on suoritettu viikolla 4 Lustokadun liittymän kohdalla. Arkivuorokauden keskimääräinen liikennemäärä on 1200 ajoneuvoa molemmat suunnat yhteenlaskettuna. Vilkkain hetki liikennemäärässä on iltapäivä klo 15–16, jona aikana liikennemäärä on noin 120 ajoneuvoa eli karkeasti 2 ajoneuvoa minuutissa. Tämä ei anna viitteitä merkittävästä läpiajosta Hamaronkadulla ja Emmauksenkadulla. Ajo Halisista Markulantielle tai Orikedolle ei edellytä Röntämäen läpi oikomista. On siis syytä olettaa, että satunnaisesti oikomistarkoituksessa liikkeellä oleva suuntaa matkansa Hamaronkadulta edelleen Tengströminkadulle.

Kun tarkastellaan vuorokauden vilkkaimman hetken autojen esiintymistiheyttä Hamaronkadulla (2 autoja minuutissa), ei kyseessä ole sellainen estevaikutus, joka tekisi kadun ylittämistä vaarallista tai stressaavaa. Katu voidaan kaupunginlaajuisesti luokitella varsin vähäliikenteiseksi ja rauhalliseksi paikalliseksi kokoojakaduksi. Hamaronkadulla näkyvyydet liittymissä ja kadunylityspaikoissa ovat hyvät. Kadulla ei ole vilkkaita ylityskeskittymiä, jossa pääkäyttäjinä olisivat alakouluikäiset tai heikon havainnointiedellytyksen omaavat kuljijat.

Hamaronkadulla on liikennemäärälaskentojen lisäksi tehty viime syksynä nopeusmittauksia nopeusnäyttötaulun avulla. Nopeuksia mitattiin viikon ajan ennen näytön kytkemistä päälle, ja tällöin keskinopeus oli 37,5 km/h. Näytön ollessa päällä keskinopeus kadulla oli 36,3 km/h. 85% mitatuista nopeuksista alitti 49 km/h, kun näyttö ei ollut päällä. Suurin osa autoilijoista noudattaa siis kohtuullisesti nopeusrajoitusta 40 km/h, vaikka Hamaronkadun katutilan väljyys ei täysin tue nopeusrajoituksen noudattamista. Ajoradan selkeä kaventaminen ohjaisi nopeustasoa laajamittaisesti maltillisempaan suuntaan. Tämä on toimenpiteenä kustannuksiltaan huomattavan suuri ja tulee kyseeseen tavallisimmin katurakenteen kokonaissaneerauksen yhteydessä. Paikallinen hidaste kuten ajoratakorotus ei tule kyseeseen, koska Hamaronkatu on perustettu savelle. Savelle perustetulla kadulla korotuksen ylittäminen autolla aiheuttaa tärinää erityisesti katua lähimpänä olevissa kevyissä rakennuksissa. Mahdollisuutta ottaa Hamaronkadun perusparantaminen hankelistalle tarkastellaan pidemmän ajan investointisuunnitelmaa laadittaessa.

Hamaronkatu 21:n kohdalla olevan pysäkin odotustila on puutteellinen aivan kuten aloitteessa on esitetty. Toimiva pysäkkilaituri on toteutettavissa esimerkiksi Hamaronkatu 23:n kohdan viherkaistalle. Odotustilan perustamista rajoittavat viherkaistan puiden juuret, eikä laituria voi sijoittaa aivan nykyisen viherkaistan mittoihin. Laiturin suunnittelu pyritään käynnistämään kuluvan vuoden aikana.

Luston paikoitusalue Lustokadun ja Hamaronkadun liittymässä sekä Lustokadun laajahko katualue ovat liikkumiselle tai liikenteelle tarpeetonta tilaa. Niiden käyttötarkoitukset ovat asemakaavassa vanhentuneet. Siinä vaiheessa, kun tulee ajankohtaiseksi laatia alueelle uusi asemakaava, nämä alueet osoitetaan todennäköisimmin muuhun kuin pysäköinnin käyttöön.

Vanhalla Tampereentiellä oleva asiakaspaikoitus ravintolan edustalla ei noudata kaupungin virallisia suunnitelmia. Kaupunkiympäristö tulee olemaan yhteydessä ravintolatoimijaan ja sen tontin omistajaan tilanteen saattamiseksi turvallisemmaksi.

Satakunnantie turvallisemmaksi

13692-2021

Satakunnantie on yksi Turun vilkkaimmista teistä. Tätä väylää käyttävät niin autoilijat kuin kevyt liikennekin, mutta vaikka tien ylitys onkin tehty helpoksi lukuisilla suojaiteilla, välillä Aninkaisten silta-Länsikeskus liikennevaloin varustettuja risteysiä on viisi, kun taas tien ylittäviä, valottomia suojaiteita on tällä samalla matkalla 10.

Kaksikaistaisella Satakunnantiella on Oikotien risteyksestä alkaen 50km/h rajoitus, mutta monilla vauhti tuntuu kiihtyvän jo hyvissä ajoin Aninkaisten sillan jälkeen.

Myös kesäiltoina kohti Länsikeskusta ajettaessa matalalle laskenut aurinko pääsee häikäisemään auton kuljettajaa ja siten häiritsee näkyvyyttä suuresti. Tämä voi aiheuttaa vaaratilanteita; ei ainoastaan siksi, ettei kuljettaja näe, mutta myös siksi, ettei hän esimerkiksi uskalla ajaa rajoitusten mukaisesti huonon näkyvyyden vuoksi.

Kiteytettynä Satakunnantie on siis äärimmäisen vaarallinen etenkin tietä ylittäville, kaikenikäisille jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Ehdotukseni Satakunnantien turvallisuuden parantamiseksi onkin, että näille tien ylittäville suojaiteille, joissa ei ole liikennevaloja, asennettaisiin samanlainen turvallisuutta lisäävä valoinstallaatio, kuin esimerkiksi Köydenpunojankadulla vanhan Logomon sillan kohdalla olevalla suojatiellä. Suojatietä ylittävän painaessa nappia suojatien valot kirkastuvat ja suojatiemerkkeihin asennetut huomiovalot alkavat välkyä. Näin myös autoilijat voivat huomata paremmin jalankulkijan tai pyöräilijän, ja tien ylittäminen olisi jokaiselle huomattavasti turvallisempaa.

Vastaus aloitteeseen:

Esitätte aloitteessanne Satakunnantien liikennevalo-ohjaamattomien suojaiteiden käytön havaittavuuden parantamista esimerkiksi valotehostein.

Kaupunki on saneerannut erilaisin toimenpitein huomattavan määrän olemassa olleita suojatietä niiden turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpidevalikoimaan kuuluvat mm. hidasteet, turvallisuuskamerat ja lisävalaistus. Aikaisemmin käytetyistä vilkkuvaloista suojatien havaittavuuden parantamiseksi on kaupunki hiljalleen luopumassa. Tekniikan luotettavuus ei ole ollut odotusten mukainen. Vain siinä tapauksessa, että suojatielle aikova itse nappia painamalla kytkee vilkut päälle, on auton kuljettajalla täysi varmuus suojatatielle aikovasta jalankulkijasta. Vilkkuvälön painonappi on tavanomaisesti suojatie-liikennemerkipylväässä. Tämän johdosta signaali suojatielle aikovasta tulee liian myöhään. Etäämmältä jalankulkijan tunnistava infrapunatekniikka on osoittautunut taas epäluotettavaksi, koska ilmaisin kytkee vilkut päälle mm. pääsuunnan suuntaisesta kulkijasta.

Kaupunki on keskittynyt suojaiteiden havaittavuuden parantamisessa yksinomaan näkyvyyden ja suojatieympäristön valaistuksen parantamiseen. Satakunnantiella suojatieympäristön lisävalaistusta on vuoden 2021 aikana parannettu keskustan suunnasta lähtien valo-ohjaamattomilla suojaiteilla tähän mennessä Rieskalähteentien liittymään asti. Tarvearviointi tämän parannustoimenpiteen jatkamiselle jatkuu niin Satakunnantiella kuin muillakin vilkkailla kadunylityspaikoilla.

Polkupyöräilyn salliminen pururadoilla

14178-2021

Ehdotan että Turun kaupunki sallii polkupyöräilyn pururadoilla, liikennemerkit voisi vaihtaa moottoriajoneuvolla ajo kielletty -merkeiksi.

Tällä hetkellä pururadoilla liikkuminen on liikennemerkein kielletty (ajoneuvolla ajo kielletty). Vuodesta 2019 lähtien polkupyöräily on ollut sallittu kansallispuistoissa.

Vastaus aloitteeseen:

Arvoisa aloitteen tekijä, olet esittänyt pyöräilyn sallimista kuntoradoilla. Olet aloitteessasi esittänyt nykyisten ajoneuvolla ajon kieltävien merkkien vaihtamisen moottoriajoneuvolla ajon kieltäviin merkkeihin.

Syksyllä 2021 liikennesuunnittelun vastuualue ja liikuntapalveluiden vastuualue ovat yhteistyössä lähteneet suunnittelemaan pyöräilyn sallimista tietyillä kuntopoluilla. Tällä hetkellä suunnitelmassa on sallia pyöräily Raisionjoen rannalla Pansiontieltä Rauman valtatielle saakka, Kuninkojalla Pensselikujalta Aurorankadun liikenneympyrään, Röntämäessä Linnasmäenpolulla, Halisissa Polttolaitoksenkadulta Vanhalle Ravattulantielle ja Toijaisissa Toijaistentieltä Wäinö Aaltosen koululle ja Syvälahden koululle.

Pyöräilyn salliminen tehdään aloitteessanne kuvaamalla tavalla vaihtamalla nykyiset kieltomerkit (C1) pyöräilyn salliviin kieltomerkkeihin (C2). Suunniteltavat muutokset toteutetaan kevään 2022 aikana. Tulevista muutoksista tiedotetaan asukkaita ja kaupunki seuraa aktiivisesti muutosten vaikutuksia. Mikäli muutokset osoittautuvat hyödyllisiksi voidaan pyöräilyn sallimista laajentaa myöhemmin myös muille kuntopoluille.