



Vastaukset muistutuksiin Itäisen Rantakadun ja Hämeenkadun katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmista

Muistutus As Oy Martinsilta

As Oy Martinsilta (jatkossa taloyhtiö) on huolissaan bussipysäkin sijainnista kiinteistön edessä Sotalaistenkadun ja Martinkadun välillä. Pysäkki on aiemmin sijainnut suunnitellussa sijainnissa lähellä taloyhtiön sisäänkäyntiä. Bussia odottaneet matkustajat ovat aiheuttaneet haittaa taloyhtiölle, ja bussin pakokaasut ovat kulkeutuneet taloyhtiön sisäilmaan. Lisäksi pysäkistä on taloyhtiön mukaan ollut tuolloin myös liikenteellistä haittaa ja se on siirretty lähemmäs Martinkatua

Vanhojen liikennesuunnitelmien mukaan pysäkki on siirretty taloyhtiön eteen vuonna 2006 ja takaisin lähemmäs Martinkatua 2007. Tuolloin korttelin edessä oli sallittu pysäköinti ja pysäköinti haittasi bussin pääsyä Martinkatua lähempänä olevalle pysäkillä. Sotalaistenkatua lähempänä olevalla pysäkin paikalla taas korkea reunakivi välikaistan molemmin puolin haittasi liikuntarajoitteisten henkilöiden bussiin nousua. Päätöksessä mainitaan myös taloyhtiön isännöitsijältä saatu tieto asukkaiden havaitsemista pakokaasuista ohjautumisista huoneistoihin.

Bussi pysähtyi vuonna 2006/2007 noin 10-15 metriä lähemmäs Sotalaistenkatua, kuin suunnitelmassa on nyt esitetty. Lisäksi bussi pysähtyy jatkossa noin 10 metrin etäisyydelle rakennuksesta, mikä on noin 3 metriä enemmän kuin ennen. 15 vuoden aikana bussien päästöt ovat merkittävästi vähentyneet. 2000-luvun alkupuolella liikenteessä olleet dieselbussit olivat EURO-päästölukituksestaan pääsääntöisesti luokkaa II tai III, kun ne nykyään ovat luokassa IV. Käytännössä tämä tarkoittaa, että esimerkiksi hiukkaspäästöt (PM) ovat nykyään kymmenyksen verrattuna 15 vuoden takaiseen. Lisäksi Fölin liikenteessä olevista busseista jo yli puolet kulkee sähköllä ja määrä lisääntyy nopeasti. Pysäkillä toteutetaan leveä odotustila sekä pysäkkikatot liikenteenohjaus- ja katusuunnitelmien mukaisesti. Bussi pysähtyy jatkossa ajokaistalle, joten myös bussin takana olevat autot pysähtyvät muutamaksi sekunniksi. Näin ollen on todennäköistä, että taloyhtiön edessä on pysähtynyt ajoneuvo riippumatta pysäkin tarkasta sijainnista.

Taloyhtiö on huolissaan Sotalaistenkadun risteyksen kaventamisesta ja siitä, että Sotalaistenkadulle ei enää mahdu vasemmalle ja oikealle kääntyvät autot vierekkäin. Sotalaistenkatu on jatkossakin 7m leveä, mikä on leveämpi kuin Itäinen Rantakatu. Risteyksen liikennemäärä ei edellytä kanavoinnin rakentamista tai mahdollistamista. Koko risteysalue on korotettu, joten myös Rantakadun suuntaisen autoliikenteen nopeus laskee nykyisestä ja liittyminen kadulle helpottuu. Lisäksi Sotalaistenkadulta vasemmalle kääntyvän autoliikenteen määrä on pieni. Sotalaistenkadulta tuleva autoilija on väistämisvelvollinen myös jalankulkijoihin ja Itäisen Rantakadun suuntaiseen pyöräliikenteeseen nähden, joten liittymistä odottavan auton paikka on jalkakäytävän ja pyörätien takana, eikä muistutuksen mukaisesti niiden päällä. Pysäkillä pysähtyneen bussin aiheuttama näkemäeste on kestoltaan hyvin lyhytaikainen.

Katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmissa esitetyt mustat pisteet ovat graniittipollareita ja niistä on kerrottu lisää suunnitelmaselostuksessa. Ne sijoitellaan niin, etteivät ne haittaa kunnossapitoa, mutta ohjaavat kääntyvää autoa ja suojaavat jalankulkijaa kääntyvältä autolta.

Suunnitelmaselostuksessa kerrotuilla Sotalaistenkadun molemmin puolin olevilla pysäkeillä tarkoitetaan eri ajosuuntien pysäkkejä. Katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmissa ei ole esitetty kaupungin suuntaan meneviä pysäkkejä Sotalaistenkadun molemmille puolin.

Taloyhtiö on lisäksi huolissaan Itäisen Rantakadun yleissuunnitelmassa esitetystä jokirannan käyttötarkoituksen muutoksesta ja pysäköintipaikkojen poistumisesta alueelta. Jokirannan pysäköintialueen poistaminen ja muuttaminen puistoksi ei kuulu nyt suunnitellulle alueelle, mutta se sisältyy kaupunginvaltuuston hyväksymiin yleis- ja hankesuunnitelmiin.

Turun polkupyöräilijät ry

Turun polkupyöräilijät ry (jatkossa Turpo) jätti muistutuksen, jossa kiitettiin suunnittelualueen pyöräily-yhteyttä parantavista suunnitelmista. Turpo muistuttaa, että kaupunginvaltuusto hyväksyi elokuussa 2021 Itäisen Rantakadun hankesuunnitelman ja yleissuunnitelman. Päätöksellä hyväksyttiin myös kolmitasoratkaisu, jossa ajoradan viereisen reunakiven lisäksi korkeusero on myös pyörätien ja jalkakäytävän lisäksi.

Turpo muistuttaa kolmitasoratkaisun hyödyistä pyöräilyn ja jalankulun erottelun näkökulmasta sen selkeyden ja tehokkuuden vuoksi ja siitä, että suunnittelualueen kävelijä- ja pyöräilijämäärillä se on suunnitteluohjeiden mukaisesti oikea ratkaisu alueelle. Turpo huomauttaa, että talvikunnossapitokustannukset ovat kolmitasoratkaisussa vain maltillisesti kalliimmat ja kunnossapitokalusto tulisi mitoittaa laatuksiterit täyttävälle infralle eikä toisin päin. Muistutuksessa korostetaan, että Itäinen Rantakatu sijaitsee kaupungin paraatipaikalla ja tämän kaltaisessa ympäristössä liikenneratkaisujen tulisi edustaa korkeinta laatua ja parhaita suunnittelukäytäntöjä.

Kunnossapidon näkökulmasta Itäisen Rantakadun pyöräily-yhteyden toteuttaminen kolmitasoratkaisuna suunnitelman mukaisilla jalkakäytävien ja pyöräteiden leveyksillä aiheuttaisi merkittäviä ongelmia väylän käytettävyydelle lumisina talvina. Talvikunnossapitoa hankaloittaa entisestään kadunvarsipysäköinti. Jotta eri tasossa oleville jalkakäytävälle ja pyörätielle voitaisiin toteuttaa niiden edellyttämää talvikunnossapidon laatua, väylien tulisi olla riittävän leveitä talvikunnossapitokalustolle ja väylien varrella tulisi olla lumitila-alueita. Helsingistä saatujen kokemusten perusteella väylien talvikunnossapidon laatu kärsii, vaikka käytössä olisikin erikoisvalmisteista, pientä kalustoa. Talvikunnossapitokaluston edellyttämän mitoituksen toteuttaminen on mahdollista joko poistamalla väylän varrelta pysäköinti kokonaisuudessaan tai toteuttamalla jalkakäytävät ja pyörätiet samaan tasoon.

Itäisellä Rantakadulla kokonaisuudessaan katutilan mitoitus on hyvin tiukka ja tilaa aurattavalle lumelle on erittäin vähän. Aurasvallit muodostuvat reunakivien vierelle ja niiden poistaminen tulee tehdä välittömästi hoitotoimenpiteiden jälkeen, jotta riittävä laatutaso väylien hoidossa saavutetaan.

Kolmitasoratkaisussa lumitilaa tarvittaisiin enemmän, sillä aurasvallit muodostuvat eritasossa olevien ajoradan, pyörätien ja jalkakäytävän reunoille. Aurattu lumi vie tällöin tilaa ajoradan ja pyörätien välissä, pyörätien ja jalkakäytävän välissä sekä jalkakäytävän reunalla. Aurasvallit kaventavat pyöräilijöiden ja kävelijöiden käytettävissä olevia tiloja. Lämpötilan ollessa nollan yläpuolella, aurasvallien sulamisvedet valuvat pyörätien ja jalkakäytävän yli ja lämpötilan laskiessa sulamisvedet jäätyvät väylille. Turussa lämpötilan vaihtelu nollan molemmin puolin voi olla hyvinkin voimakasta lyhyellä aikavälillä mm. viime talvena nollan ylityksiä ja alituksia oli 93 kpl. Kadunvarsipysäköinnin kohdalla lumen kuormausta poiskuljetusta varten on tehtävä pyörätien ja jalkakäytävän puolelta, koska autojen yli kuormausta ei voi turvallisuussyistä tehdä. Pyörätiellä ja jalkakäytävällä kuormauskaluston ohittaminen on käytännössä mahdotonta ja väylät on suljettava lumen kuormauksen ajaksi, jotta työvaihe ei aiheuta turvallisuusriskiä jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Liikenteen näkökulmasta Turpon muistutus on aiheellinen. Pyörätien ja jalkakäytävän toteuttaminen samaan tasoon vilkkaille pyöräilyn ja jalankulun alueille, kuten uuden musiikkitalon ja Kaupunginteatterin eteen, ei ole ensisijainen ratkaisu eikä erottelua saada tehtyä tasossa riittävän tehokkaasti. On totta, että kävelijät todennäköisesti tulevat harhautumaan pyörätien puolelle erityisesti tapahtumien aikaan. Käytettävissä olevassa tilassa ei ole kuitenkaan mahdollista toteuttaa niin leveitä väyliä, että ne olisivat talvikunnossapidon näkökulmasta riittävät. Tilaa pyörätien ja jalkakäytävän leventämiseen niin, että aurasvalleille saataisiin riittävästi tilaa, on mahdollista saada ainoastaan poistamalla pysäköinti mm. musiikkitalon edestä.

Turpo esittää myös huolen pyöräpysäköinnin riittämättömyydestä suunnittelualueella ja erityisesti mahdollisen Kulttuurijokilautan ympäristössä. Pyöräpysäköintipaikkoja syntyy tälle suunnittelualueelle 156 pyörälle ja näistä 66 paikkaa sijaitsee Kulttuurijokilautan välittömässä läheisyydessä molemmin puolin katua. Lisäksi pyöräpysäköintipaikkojen yhteydessä on varattu tilaa potkulaudoille ym. liikkumisväleille, jotka eivät vaadi telinettä. Pyöräpysäköintipaikkojen määrä täydentyy taas heti suunnittelualueen

ulkopuolella. Pyöräpysäköintipaikkoja lisätään Aurakadun itäpuolella olevalla Itäisen Rantakadun jatkeelle rantaan sekä heti Sotalaistenkadun risteuksen jälkeen Marttiin. Telineiden määrässä ei myöskään ole mukana jo toteutetut telineet mm. Volter Kilven kadun päässä. Mikäli pyöräpysäköintipaikkojen määrä osoittautuu kadun rakentumisen jälkeen liian vähäiseksi, tulee lisätelineille löytää tilaa ongelmapaikojen läheisyydestä. On totta, että liian pieni pyöräpysäköinnin määrä on haitaksi kaikelle liikenteelle, kunnossapidolle sekä maisemalle.