



## Itäisen Rantakadun ja Hämeenkadun pyöräily-yhteyden parantaminen välillä Rettiginrinne - Sotalaistenkatu

### Katu- ja liikenteenohjaussuunnitelmaselostus

#### Itäisen Rantakadun pyöräily-yhteyden kehittämistarve ja -tavoitteet sekä aiemmat 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 pyöräiliikenne, 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 investointiohjelmassa 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 Myllylahteen 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: "Myllylahteen risteuksen kohta ratkaistaan ilman risteuksen 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 ja -vaikutukset 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 risteuksen yli jatkettuna jalkakäytävän rinnalla.

Yleissuunnitelmassa esitetystä poiketen pyörätie rakennetaan samaan tasoon kuin viereinen jalkakäytävä, jotta mahdollistetaan talvikunnossapidon tasainen laatu ja eri kulkumuotojen tasa-arvoinen kohtelu talvikaudella. Käytännössä yhdessä tasossa oleva väylä saadaan yhdellä kerralla aurattua sellaiseen kuntoon, että pyöräilijät ja kävelijät kummatkin pääsevät kulkemaan väylällä. Tarvittaessa toteutetaan toinen ajokerta, jotta väylä saadaan aurattua koko leveydeltä. Suunniteltujen pyöräteiden talvikunnossapito pitää hoitaa kahdella yksiköllä: ensimmäinen koneyksikkö auraa reitit auki, toinen koneyksikkö harjaa ja levittää suolaliuoksen väylälle. Lumitilan vähyden vuoksi sekä riittävän laatutason saavuttamiseksi lumien siirtoa risteyksistä sekä lumien poiskuljetusta tulee tehdä välittömästi hoitotoimenpiteiden jälkeen. Hinta-arvio suunnitelma-alueen talvikunnossapitotöille normaalina talvikautena on 65 000 €, kun jalkakäytävä ja pyörätie ovat samassa tasossa. Lumenpoiskuljetuksen hinta ei sisälly arvioon, vaan niiden laskutus tapahtuu toteutuneiden määrien mukaan.

Kolmitasoratkaisussa talvikunnossapidon kustannus olisi noin 1,5-kertainen (täsmennetty nähtävilläolovaiheesta, jolloin 1,2) 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 tulla verrattuna siihen, että jalkakäytävä ja pyörätie ovat samassa tasossa vierekkäin ja yksi hoitokerta riittäisi. Kolmitasoratkaisussa lumitilaa tarvittaisiin lisäksi enemmän, sillä aurausvallit muodostuvat eritasossa olevien ajoradan, pyörätien ja jalkakäytävän reunoille. Aurattu lumi vie tällöin tilaa ajoradan ja pyörätien välissä, pyörätien ja jalkakäytävän välissä sekä jalkakäytävän reunalla. Aurausvallit kaventavat pyöräilijöiden ja kävelijöiden käytettävissä olevia tiloja ja tämän vuoksi onnistunut talvikunnossapito vaatisi suunniteltua leveämmät pyörätiet ja jalkakäytävät erityisesti niihin kotiin, joissa on pysäköintiä. Pysäköinnin kohdalla lumitilaa tulisi olla enemmän, sillä lunta ei voi kasata myöskään lähelle pysäköityjä autoja. Talvikunnossapitokaluston edellyttämän mitoituksen toteuttaminen on mahdollista vain joko poistamalla väylän varrelta pysäköinti kokonaisuudessaan tai toteuttamalla jalkakäytävät ja pyörätiet samaan tasoon.

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 puolille 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. Itäisen Rantakadun kävelijä- ja pyöräilijämääriin nähden tasoerotus ei ole riittävä erottelutapa erityisesti vilkkaiden kävelyalueiden, kuten uuden musiikkitalon ja teatterin ympäristössä. Kolmitasoratkaisusta on kuitenkin luovuttu, koska sen on katsottu nostavan liikaa talvikunnossapidon kustannuksia.

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 mahdollistettavasta tilasta kadulla osa käytetään tak-sien ja tilausbussien pysäköintiin. Alla olevassa taulukossa on esitetty sekä autojen että polkupyörien pysäköintipaikkojen määrät ja muutokset katuväleittäin. Kesäaikaan Kaskenkadun ja Teatterisillan vä-lissä esitetyt 10 talviaikaan sallittua paikkaa ovat vain tilausbussien käytössä. Tilaan mahtuu kolme taval-lista linja-autoa. Itsenäisyysdenaukion edestä on taas varattu tilaa tilausbusseille päiväksi ja illaksi, jolloin Teatterisillan ja Myllysilan välillä 9 pysäköintipaikkaa ovat käytettävissä henkilöautoille vain yöllä ja aamupäivällä.

Itäinen Rantakatu								
Pysäköintipaikkojen määrien muutokset								
Katuväli	Nyky-tilanne autot	Suunnitellut autopaikat yhteensä	joista sallittu vain talvella	joista sallittu vain aamupäivällä ja yöllä	Muutos	Nyky-tilanne 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.

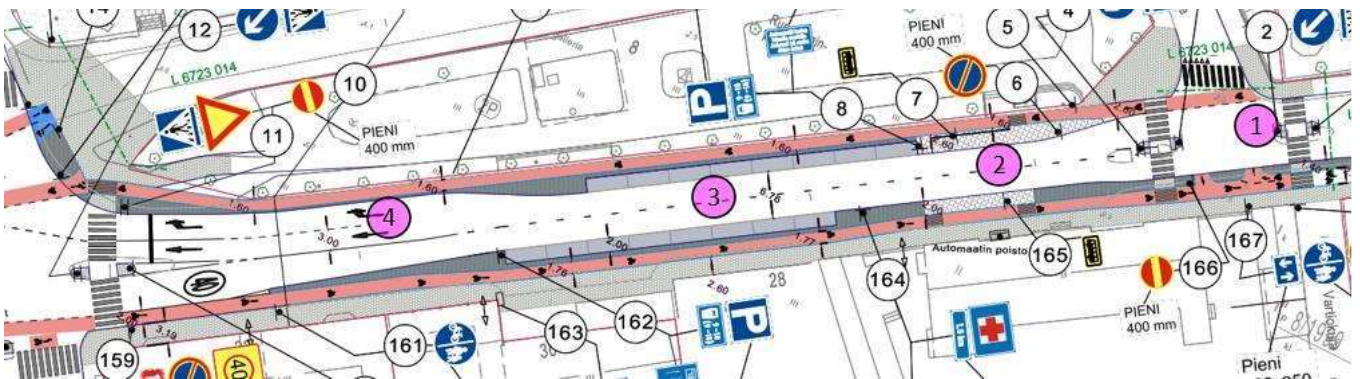
Itäisen Rantakadun autoliikenteen määrä on Myllysilan itäpuolella tällä hetkellä noin 12500/vrk. Myllysilan länsipuolella liikennemäärä on noin 7000 moottoriajon./vrk. Suurin osa suunnittelualueen autoliikenteestä on läpiajoliikennettä, joka todennäköisesti osittain siirtyy käyttämään muita reittejä kadun kaventuessa ja sen luonteen muuttuessa. Siirtyvän liikennemäärän suuruutta tai sitä, mihin läpiajo siirtyy, on mahdoton arvioida tuntematta läpiajomatkojen lähtö- ja määränpäitä. Kävelyn voidaan taas arvioida lisääntyvän rannassa pyöräilyn siirtyessä katutasoon ja samoin pyöräliikenteen määrän, sillä on oletettavaa, että osa Läntisen Rantakadun pyöräliikenteestä siirtyy käyttämään kävelystä erillään olevia sujuvampia pyöräliikenteen väyliä.

## 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 tavoiteveyksiin päästä.

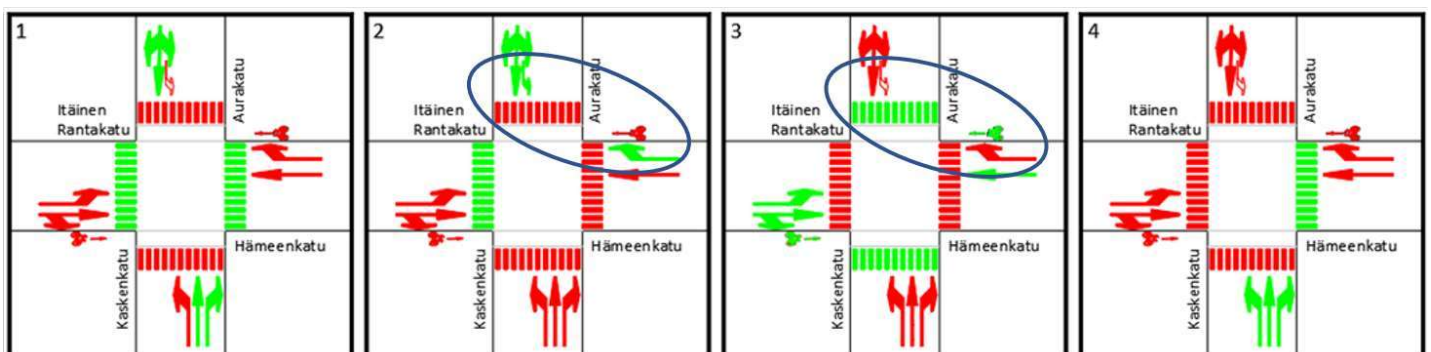
1. Nykyinen kaksisuuntainen pyörätie päättyy Hämeenkadulla Rettiginrinteen kohdalla. Tässä Telakkarannan suuntaan jatkava pyöräilijä joutuu vaihtamaan kadun puolta. Pyörätien muuttuminen kaksisuuntaisesta yksisuuntaiseksi ositetaan maalauksin ja liikennemerkkein.
2. Rettiginrinteen risteysen jälkeen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

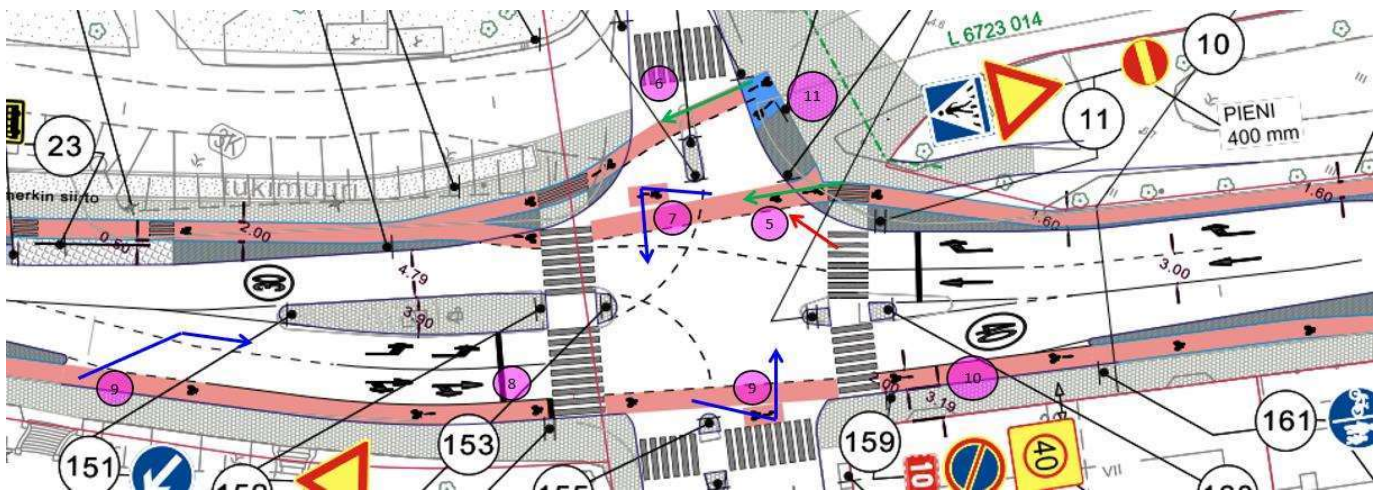
Kävelijöiden reitit säilyvät sekä risteysalueella että koko suunnitelman alueella ennallaan. Aurakadun länsipuolella rantaväylän ja ajoradan välissä oleva tukimuri uusitaan nykyaikaisemmaksi ja näin rantaväylälle saadaan enemmän käytettävää tilaa.

Hämeenkadulta oikealle Aurakadulle kääntyvä liikenne ja suoraan Aurakadun ylittävä pyöräliikenne sekä suojatie tulee liikennevaloissa ohjata eri vaiheissa (Kuva 2, vaiheet 2 ja 3). Risteyksessä tehtävät muutokset vähentävät jonkin verran (~5-10 %) autoliikenteen välityskykyä, mutta risteysalueen välityskyky säilyy edelleen tyydyttävänä ja jonoutumista on vain satunnaisesti.



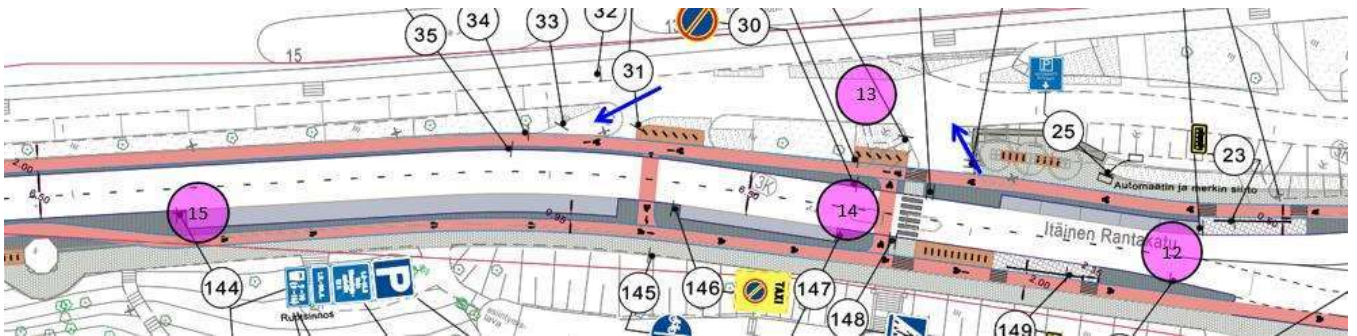
Kuva 2. Hämeenkadun ja Aurakadun risteysalueen liikennevalojen vaiheet

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 ryhmittyä 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 risteuksen jälkeen
11. Ajoradalta on pyöräilijälle yhteys myös Itäisen Rantakadun Auransillan itäpuoliselle osuudelle. Osuus suunnitellaan muilta osin rannan suunnittelun yhteydessä.



### Kaskenkatu – Teatterisilta

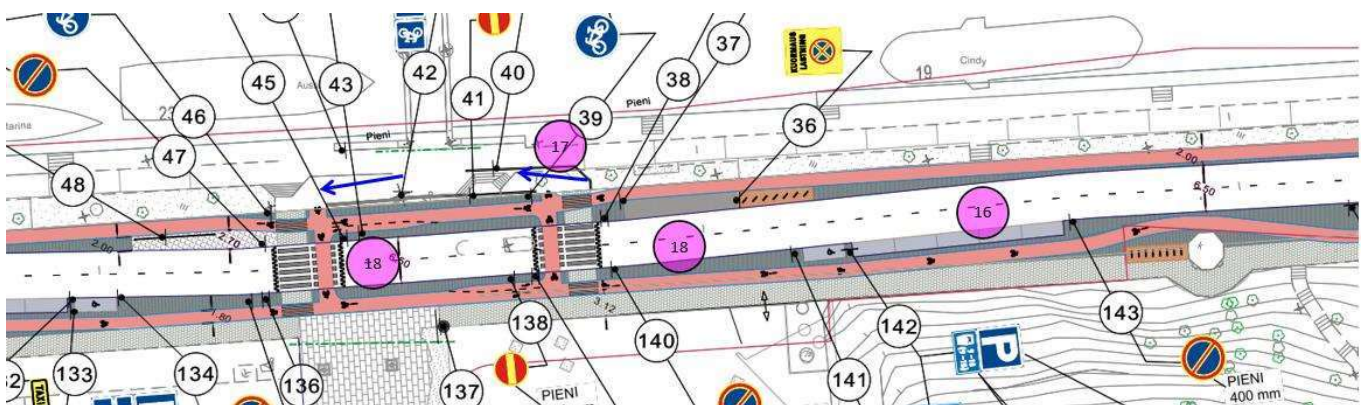
12. Kaskenkadun risteyksen jälkeen kadun molemmilla reunoilla on kaistapysäkit ja pohjoisreunalle lyhytaikaista pysäköintiä
13. Rannan huoltoyhteys on jatkossa yksisuuntainen ja laivoille toteutetaan rantaan erilliset huoltopaikat rannan suunnittelun yhteydessä. Huoltoajo muualla rannassa ei ole enää jatkossa sallittu. Rannasta ei jatkossa pääse kääntymään enää vasemmalle kohti Kaskenkatua, koska rannan kaltevuu- den takia ajolinjaa kohtisuoraan kadulle ei saada riittävän tasaiseksi. Rampin vasempaan reunaan ei myöskään pystytä toteuttamaan riittävää tasaista tilaa, jossa auto voisi pysähtyä ennen kadulle liittymistä. Kun ramppi käännetään suunnitelman mukaisesti viistosti teatterin suuntaan, onnistuu maltillisempi pituuskaltevuus.
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 on välttämätön myös rannan toimijoita palvelevan, katutasossa olevan huoltopaikan vuoksi, sillä nykyisen rampin kautta kuljettaessa kuljetusmatka muodostuu liian pitkäksi. Pyöräliikenne on myös rampeilla yksisuuntaista.
18. Ramppien päissä kadulla on sekä suojatiet että pyöräsuojatiet. Molemmat suojateiden kohdat korotetaan. Korotetulla pyöräsuojatiellä autoilijalla on väistämismvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

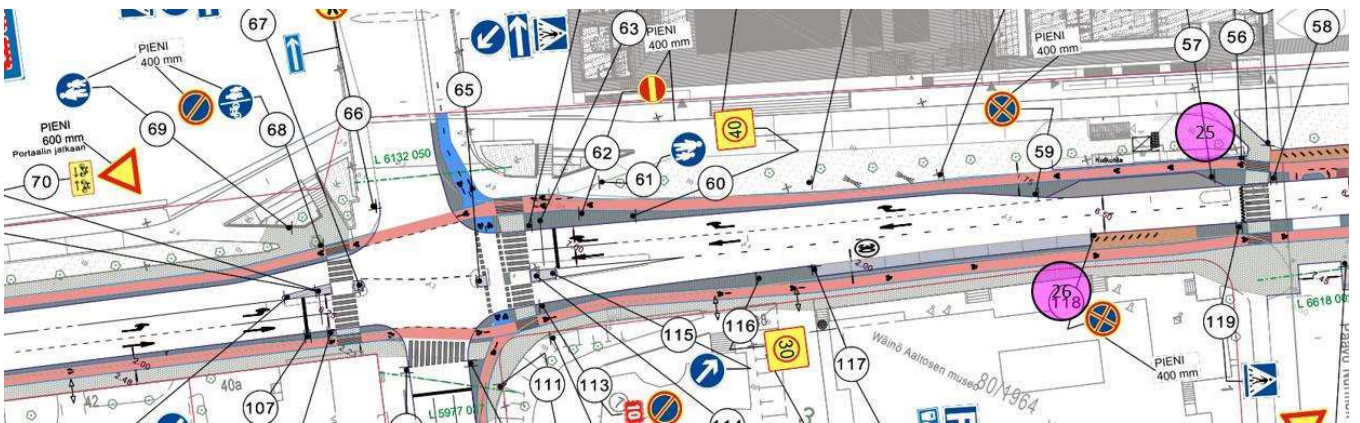
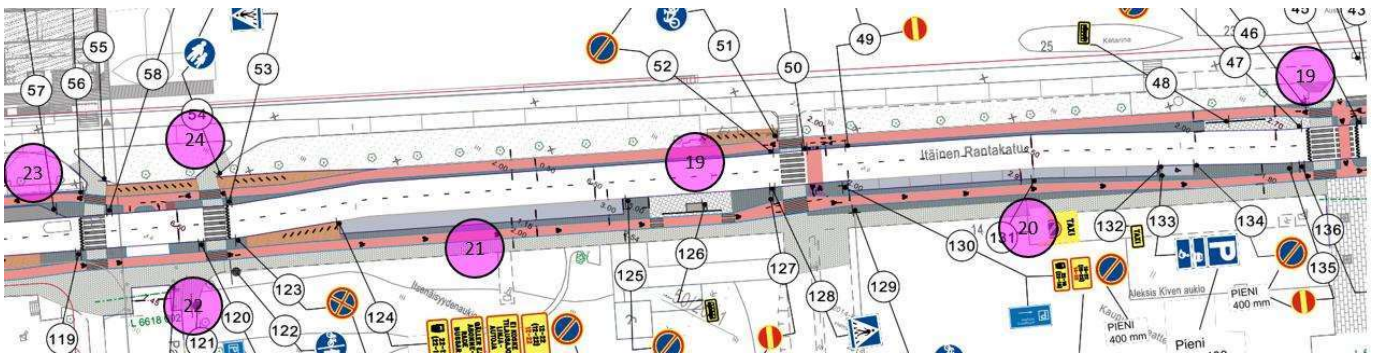


*Väistämismvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa eli "pyöräsuojatie"*



## Teatterisilta – Myllyahde

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 ilt-aikaan, mikä mahdollistaa tilan käyttämisen saatto-/noutopaikkana. Pysäköinti on sallittu yöllä ja päiväsaikaan, mutta se on maksullista aiemman päätöksen mukaisesti.
21. Itsenäisydenaukion 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 tieliikennelain mukaisesti kävelijät, pyöräilijät ja pääsuunnan liikenne olisivat etuajo-oikeutettuja myös ilman väistämisvelvollisuuden merkitsemistä, mutta koska liittyvällä suunnalla on nykyisin kolmio, sen poistaminen saattaisi aiheuttaa väärinymmärrystä väistämissäännöistä. Tieliikennelain mukaan väistämisvelvollisuutta voidaan tällaisissa tapauksissa korostaa liikennemerkillä. Kääntyvien ja erityisesti isojen autojen ajolinjoja ohjataan pollareilla.
23. Myös Itäisen Rantakadun liittymäalue korotetaan nopeuksien hillitsemiseksi Paavo Nurmen puistotien kohdalla. Pyöräilijät käyttävät katuliittymää vaihtaessaan kadun puolta.
24. Risteysalueen läheisyydessä on paljon pyöräpysäköintiä, jotka palvelevat lähialueen toimintoja. Joidenkin pyörätelineiden vieressä on varattu tilaa potkulautoille ja muille telinettä tarvitseville liikkumisvälineille. Talvisin tila hyödynnetään lumitilana.
25. Kadun pohjoisreunalle toteutetaan kuormauspaikka palvelemaan tulevaa Kulttuurijokilauttaa.
26. Wäinö Aaltosen museon edessä on lyhytaikaista pysäköintiä sekä pyöräpysäköintiä.

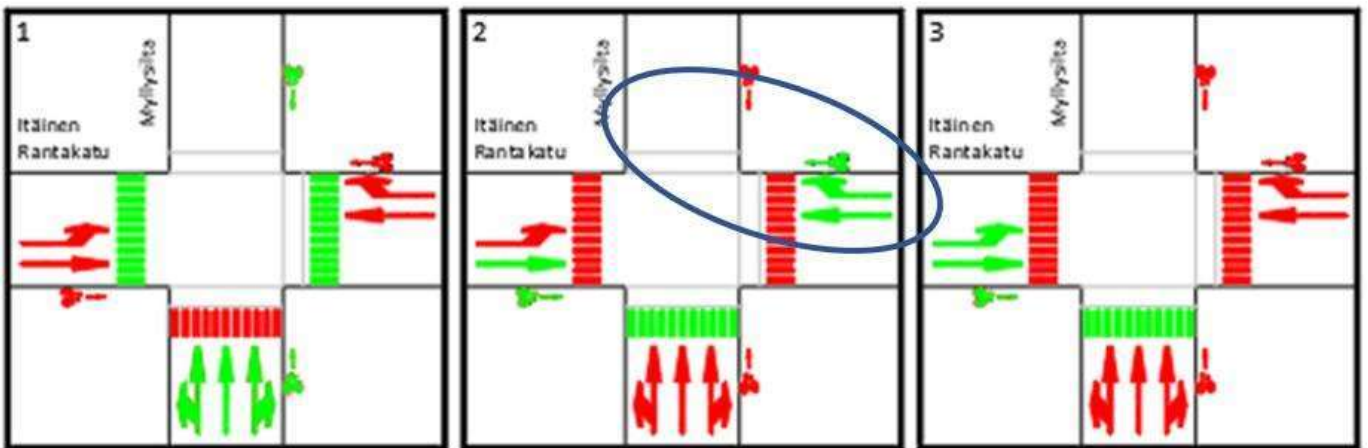




### Itäisen Rantakadun ja Myllyhahteen risteys

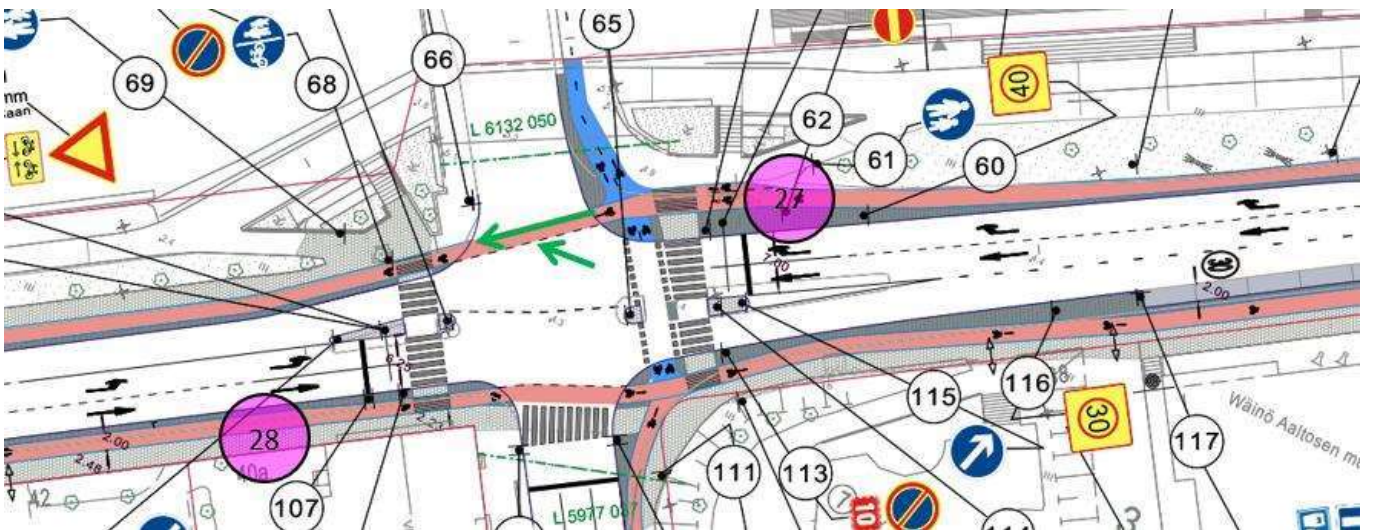
Myllysilalle kääntyy jatkossa vain yksi ajokaista. Tämä mahdollistaa sen, että pyöräliikenne voidaan ohjata suoraan samassa liikennevalovaiheessa kääntyvän autoliikenteen kanssa (Kuva 3, vaihe 2). Tässä ratkaisussa risteuksen välityskyky heikkenee keskimääräisesti noin 10-15%. Yleissuunnitelman ratkaisussa, jossa kääntyviä kaistoja oli kaksi ja pyöräliikenne meni suoraan kääntyvien autojen kanssa eri vaiheessa, olisi heikentynyt noin 20%.

Lokakuussa 2022 tehtyjen liikennelaskentojen mukaan risteuksen välityskyvystä on uudessa ratkaisussa käytössä noin 90%. Uusien liikennelaskentojen mukaan Myllyhahteen liikennemäärä on jonkin verran pienentynyt aiemmista vuosista. Risteuksen välityskykyä arvioitaessa on huomattava, että laskelmat on tehty nykyisillä liikennemäärillä eikä niissä ole oletettu tapahtuvan muutoksia. Todellisuudessa Itäisen Rantakadun 12500 moottoriajoneuvosta/vrk suurin osa on läpiajoa, josta osan voidaan olettaa siirtyvän muille reiteille kadun saneerauksen myötä. Siirtyvän liikennemäärän suuruutta tai sitä, mihin läpiajo siirtyy, on mahdoton arvioida tuntematta läpiajomatkojen lähtö- ja määränpäitä.



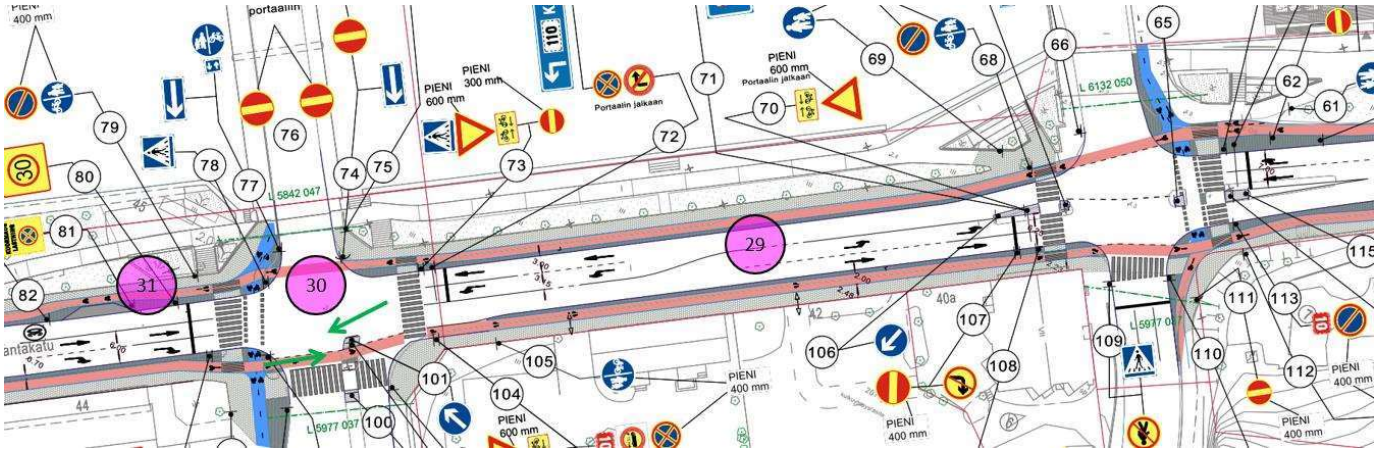
Kuva 3. Itäisen rantakadun ja Myllyhahteen risteuksen liikennevalojen vaiheet

27. Vihreätä odottava pyöräilijä on pysähtyneenä noin 15 m kääntyviä autoja edemmäs, jolloin kääntyvän auton on helppo havaita pyöräilijävirta.
28. Molemmista Itäisen Rantakadun suunnista ajetaan jatkossa suoraan vain yhdeltä kaistalta.



### **Myllyahde - Martinkatu**

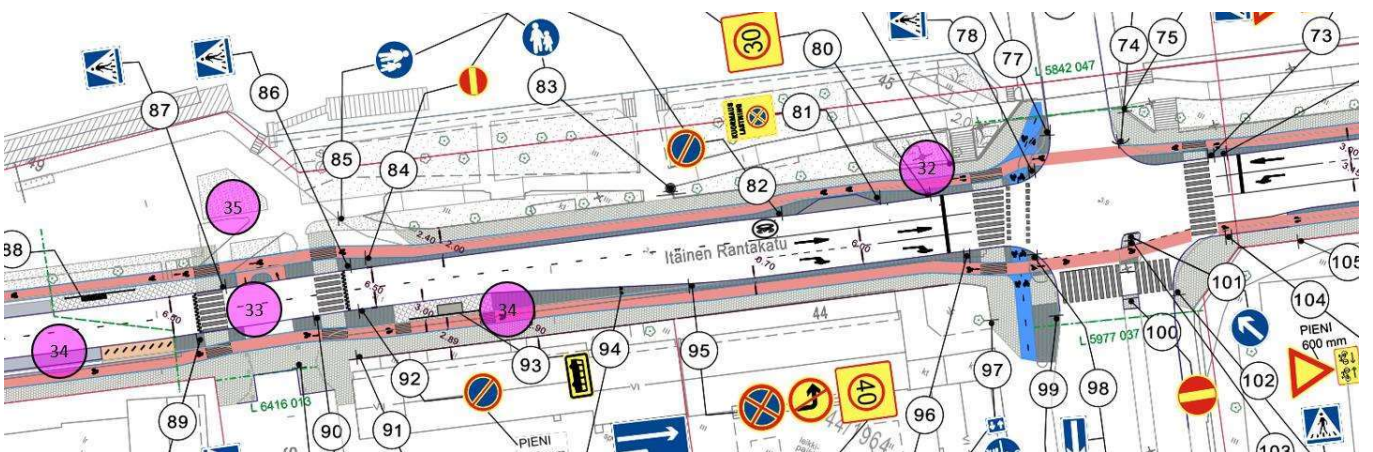
29. Myllyahteen ja Martinkadun välillä on molempiin suuntaan suoraan menevät ja vasemmalle kääntyvät kaistat. Katuvälille ei mahdu pysäköintiä.
30. Itäisen Rantakadun ja Martinkadun risteyksessä Teatterin suunnasta vasemmalle kääntyvä auto liikenne väistää samanaikaisesti vihreällä olevaa pyörätietä.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



### **Martinkatu - Sotalaistenkatu**

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

32. Kadun pohjoisreunalla toteutetaan kuormausta paikka rannan toimijoiden tarpeisiin. Kävely- ja pyörätiet kapenevat tässä kohdassa paikallisesti.
33. Sotalaistenkadun risteys toteutetaan Paavo Nurmen puistotien risteystä vastaavasti. Liittymähaaran yli rakennetaan ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie. Sotalaistenkadulta autoilija liittyy Itäisen Rantakadun liikenteeseen samaan tapaan kuin tonttiliittymästä tultaessa. Tällöin tieliikennelain mukaisesti kävelijät, pyöräilijät ja pääsuunnan liikenne olisivat etuajo-oikeutettuja myös ilman väistämisvelvollisuuden merkitsemistä, mutta koska liittyvällä suunnalla on nykyisin kolmio, sen poistaminen saattaisi aiheuttaa väärinymmärrystä väistämissäännöistä. Tieliikennelain mukaan väistämisvelvollisuutta voidaan tällaisissa tapauksissa korostaa liikennemerkillä. Myös Itäisen Rantakadun liittymäalue korotetaan nopeuksien hillitsemiseksi. Pyöräilijät käyttävät katuliittymää vaihtaessaan kadun puolta.
34. Bussipysäkit ovat Sotalaistenkadun risteuksen molemmin puolin. Suunnitelma rajautuu bussipysäkkiin ja kadun suunnittelua jatketaan toisessa vaiheessa.
35. Ranta-alueen suunnittelun myötä tarkentuu, millaiseksi Sotalaistenkadun pohjoispuolella oleva ranta-alue muodostuu. Jatkossa autoliikenteen ajoyhteys tästä risteyksestä rantaan poistuu.



### Väliaikainen järjestely Sotalaistenkadun risteyksessä ja jatkosuunnittelu

Ensimmäisen vaiheen suunnitteluraja on Sotalaistenkadun 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-lakkarantaa on käynnissä.

