

Keskustan liikenneverkko-suunnitelman kysymykset

Porin keskustan liikenneverkko-suunnitelmasta sai esittää kysymyksiä Kaupunkifoorumi-tapahtumassa 8.12.2022 sekä kaupungin verkkosivuilla olevan kyselyn kautta joulukuussa 2022. Kysymyksiin ovat vastanneet keskustan liikenneverkko-suunnitelman projektiryhmään kuuluvat asiantuntijat: projektipäällikkö **Riku Jalkanen** Rambollilta sekä Porin kaupungilta infrayksikön infrajohtamisen toimintayksikön esihenkilö **Sanna Välimäki**, liikenneinsinööri **Eija Riihimäki**, rakennusvalvontayksikön päällikkö **Mikko Nurminen**, yhdyskuntasuunnittelija **Sari Kivioja** ja joukkoliikennepäällikkö **Merika Lanne**. Suunnitelman esittelymateriaali on koottu kaupungin verkkosivuille osoitteeseen pori.fi/liikenneverkko-suunnittelu.

Raskas liikenne: suunnitelmassa se siirtyy pois Hallituskadulta, erityisesti Aittaluodosta tuleva liikenne. Minne se siirtyy? // Mistä Aittaluodon raskas liikenne kulkee?

- Raskas liikenne Aittaluodosta Hallituskadulle suuntautuu pääosin Karjarannantien ja Rauhanpuiston kautta valtatielle 8. Suunnitelma mahdollistaa liikenteen siirtymisen reitille Vähälinnankatu-Itsenäisyydenkatu-Luvianpuistokatu. Pidemmän aikavälin tavoitteena on liikenteen siirtyminen Paanakedonkadun ja Ulvilantien kautta valtatielle 11 ja edelleen Honkaluodosta uudella tieyhteydellä valtatielle 8. Lähivuosina tullaan parantamaan myös Vaasantien ja valtatie 8:n liittymäalue Hyvelässä, mikä mahdollistaa raskaan liikenteen vaihtoehdoisen reitin Aittaluodosta valtatie 8:lle.

Maanmittarinkatu: merkittävä läpikulkuväylä Viikkarissa, onko sen osalta ajatuksia?

- Koko Viikkari on merkitty tavoitetilanteessa hitaan liikkumisen lohkoksi, jossa läpiajaja ja ajonopeuksia voidaan rajoittaa. Maanmittarinkadun läpiajo voitaisiin estää ilman suuria vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen. Mahdolliset toimenpiteet tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Onko suunnitteluvaiheessa ollut keskustelua kävelykadun palauttamisesta kävelykaduksi, ei siis rekkarallia ja huoltoliikennettä? Mahdollistetaan toimijoiden toiminta eli ei kokonaan estetä huoltoliikennettä, mutta rauhoitetaan?

- Tavoitteena on huoltoliikenteen salliminen vain aamuisin ja iltaisin. Osa yrittäjistä toivoo tätä, mutta osa myös vastustaa. Kuljetusyrittäjät pitävät rajoituksia haasteellisena. Kieltojen lisäksi voitaisiin harkita pysäköinnin aikarajoituksia, sillä ajoneuvoja pysäköidään kävelykadulle nykyisin tarpeettoman pitkiksi ajoiksi.

Kirjurinluodon noka kautta kävelyväylä Taavi-sillan kautta. Näyttää hyvältä, eli mikä sillan ja Kirjurinluoto-yhteyden tarve?

- Etelärannan, Kirjurinluodon ja Pohjoisrannan liittäminen toisiinsa uusilla ympärivuotisilla silloilla tunnistettiin Jokikeskushankkeessa ja liikenneverkkotyössä tärkeäksi osaksi alueen jalankulun ja pyöräilyn verkon kehittämistä.

Suunnitelmassa ei näy liikenneympyröitä. Tiedätkö kuinka monta niitä olisi?

- Liikenneverkko-suunnitelmassa ei oteta kantaa liittymätyyppeihin. Kiertoliittymät ovat toimivia ratkaisuja siellä, missä niille on tilaa. Korttelikeskustassa käytetään tyypillisemmin valo-ohjattuja liittymiä.

Suunnitelman rajausta oli joen pohjoispuolelle, mutta siitä ei ole mainintaa. Onko sinne jotain suunnitelmia?

- Suunnitelmassa keskitytään Kokemäenjoen eteläpuolisiin osiin sekä ranta-alueisiin. Porinsillan ja Siltapuistokadun moottoriajoneuvoliikennettä pyritään ohjaamaan nykyistä enemmän Linnansillalle ja Valajankadulle. Siltapuistokadun ja Valajankadun kehitysvaihtoehtoja on pohdittu mm. Konepajarannan asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Olisi hyvä yhdistää tähän analyysi, kuinka paljon puita saataisiin istutettua tämän suunnitelman toteutustilanteessa? Ne ovat nyt kaupunkien keskustoissa iso juttu, katuvihreä, viihtyvyys ja ekologisuus.

- Työn yhteydessä on laadittu analyysi katupuista nykytilanteessa. Suunnitelman mukainen liikenteen rauhoittaminen mahdollistaa katupuuston lisäämisen, mutta puiden sijoittelu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on lisätä katuvihreää.

Kävelykadun jatkaminen etelään. Olisi huikeaa, mutta onko sujuvien liikennejärjestelyiden kannalta realismia eli voidaanko tehdä poikkeavia liikennejärjestelyitä?

- Itsenäisyydenkadun kaksisuuntaistaminen mahdollistaa kävelykadun jatkamisen Mikonkadun ja Itsenäisyydenkadun välille. Muutoksella ei ole vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen.

Onko tutkittu, kuinka paljon pyöräilijöitä liikkuu keskustassa ja mistä niitä tulee? Jos ei ota huomioon tapahtumaviikkoa (Jazzit, Suomi Areena, Porispere). Esim. Pohjoispuistossa ei ole koskaan telineissä pyöriä.

- Tarkkoja liikennelaskentatietoja ei ole. Pyöräliikenne on tärkeä osa keskustan liikennejärjestelmää, sillä se on tehokas ja tasa-arvoinen kulkumuoto. Keskustan nykyiset liikennejärjestelyt eivät kannusta pyöräilyyn. Suunnitelman mukainen pyöräilyväylästä johtaa pyöräliikenteen suosion kasvuun, mikä parantaa lopulta kaikkien keskustassa liikkujien olosuhteita.

Jos haluaa jännitystä elämään, Porin silta iltapäiväruuhkan aikaan, kävelijät, pyöräilijät, skootit... Se on todella jännittävää, selviääkö hengissä vai ei. Paljon trafiikkia, miten tätä huomioidaan suunnitelmassa?

/// Kuinka Porinsillan kävely-pyörä-autoliikenne saadaan turvallisesti mahtumaan? Yhdistettyä kävely- ja pyörätietä ei ole edes erotettu kaiteella autoväylästä. Onko suunnitelmissa?

- Porin sillalla on tunnistettu tarve erotella kävely ja pyöräily toisistaan. Historiallisesti merkittävä silta on kuitenkin nykyisellään liian kapea, jotta kävely ja pyöräily voitaisiin erottaa toisistaan ja säilyttää moottoriajoneuvoliikenne. Asia ratkaistaan jatkosuunnitteluvaiheissa.

Miten tämä suunnitelma etenee, meneekö luottamushenkilökäsittelyyn, millainen prioriteetti tämä tarkempi suunnittelu?

- Porin kaupungin ja keskustan elinvoimaisuuden kannalta merkittävää liikenneverkko-suunnittelua on toteutettu kattavasti luottamushenkilöitä sisältäneen ohjausryhmän ohjauksessa ja esitelty eri vaiheissa päätöksentekokoelmissa ja yhteistyötahojen kanssa järjestetyissä työpajoissa. Työn edistyessä on muodostettu yhteisiä linjauksia ja valittu niiden mukaisia toimenpiteitä. Suunnitelma on tarkoitus täydentää asianmukaisen päätöksentekomenettelyn avulla jatkosuunnittelun kestäväksi pohjaksi ja osaksi keskustan kehittämisohjelmaa. Tavoitteena on saattaa suunnitelma kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi kevään 2023 aikana siten, että jatkosuunnitelmat ovat huomioitavissa käynnistyvässä talousarviotyössä.

Kun liikenneverkko-suunnitelma on hyväksytty, käynnistyy jatkosuunnittelu. Ensimmäisenä laaditaan yleissuunnitelma. Tarkempi rakennussuunnittelu sisältää muun muassa katu-, viher-, liikenne- ja valaistussuunnitelmien laatimista. Myös liikennevaloihin tulee uusien järjestelyjen myötä merkittäviä muutoksia. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tutkitaan ja arvioidaan, missä laajuudessa on järkevä tehdä samalla keskustan katujen perusparannusta eli uusia kadun rakennekerroksia. Yleissuunnitteluun on varattu pieni määräraha vuodelle 2023 ja suunnittelua jatketaan vuonna 2024.

Onhan pyöräilyn seudulliselle ja alueelliselle pääreitille tulossa pyöräkaistat kuten esimerkiksi Alankomaissa? Jokaisen tienkäyttäjän turvallisuus paranee niillä.

- Jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa pyörätiet ovat kaksisuuntaisia pyöräteitä.

Saadaanko Gallen-Kallelankadulle, Katariinankadulle sekä Annankadulle pyöräilykaistat?

- Katujen pyöräliikenne on osoitettu tavoiteverkossa ajoradalle. Pyöräkaistojen tarve tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Tuleeko Antinkadusta joukkoliikennekatu? Voisiko sen varrelle rakentaa pyöräkaistat?

- Antinkadun kehittämisessä huomioidaan ensisijaisesti joukkoliikenteen tarpeet. Toistaiseksi joukkoliikenteen sujuvuus ei edellytä muun moottoriajoneuvoliikenteen kieltämistä. Pyöräkaistojen tarve määrittäyty jatkosuunnittelussa.

Onko huomioitu, että yksisuuntaisten muuttaminen hidastaa ja heikentää huomattavasti liikenteen sujuvuutta, kun risteyksissä täytyy pysähdellä väistämään kääntyviä vastaantulijoita. Esimerkiksi vähälinnankadulla pelkään tämän koituvan katastrofiksi liikenteen sujuvuuden kannalta.

- Asiaa on tutkittu keskustan simulointimallilla. Tavoiteverkon mukainen liikennejärjestely mahdollistaa sujuvan liikenteen, sillä osa liikenteestä hakeutuu uusille reiteille. Vähälinnankadulle joudutaan todennäköisesti lisäämään valo-ohjattuja liittymiä, mutta kadulle on mahdollista suunnitella vihreä aalto. Simulointien perusteella moottoriajoneuvoliikenteen nopeudet hieman laskevat ja liikennevaloihin tulee yksi vaihe lisää kaksisuuntaistamisten myötä. Liikenne on kuitenkin simulointien perusteella edelleen kohtuullisen sujuvaa. Liikennevaloilla ja ajonopeuksien laskulla parannetaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuksia.

Miksi kaupungin kaduissa on niin paljon kuoppia asfaltissa?

- Liikenneverkkosuunnitelmassa määritellään eri kulkumuotojen tavoiteverkot, mutta ei oteta kantaa katujen nykyiseen kunnossapidon tasoon. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tutkitaan ja arvioidaan, missä laajuudessa on järkevä tehdä samalla keskustan katujen perusparannusta eli uusia kadun rakennekerroksia. Mikäli kadun kantavuudet ovat riittävät, tehdään uudelleenpäällystykset tarpeen mukaan.

Muutetaanko yksisuuntaisia katuja keskustasta kaksisuuntaisiksi? Entä Isolinnankadulta jatkaminen suoraan Keskuskartanoa kohti?

- Vähälinnankatu (kokonaan) ja Itsenäisyydenkatu (osittain) ehdotetaan kaksisuuntaistettavaksi. Keskusaukion liikennejärjestelyt liittyvät Pasaasin alueen suunnitteluun, jossa tavoitetilanteena on Keskusaukion ja entisen linja-autoaseman korttelin muodostama yhtenäinen kävely-ympäristö.

Muuten näyttää ihan hyvältä, mutta miksi kävelykatua ei voida jatkaa myös torin vierestä Valtakadulle tai jopa Hallituskadulle asti? Nyt kävelykatu loppuu torin puoleen väliin vähän kuin kesken.

- Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen Promenadiakselilla Kauppatorilta Porinsillalle on tavoiteltavaa. Katujakson muuttaminen kävelykaduksi jatkaminen olisi mahdollista, jos joukkoliikenne ohjattaisiin Antinkadulle (kesäkävelykatutoiminta lopetettaisiin) ja Nortamonkatu sekä Pohjoiskauppatori muutettaisiin Eteläkauppatorin tapaan päättyväksi pysäköintikaduksi. Kauppatorin yleissuunnitelman yhteydessä käydyn sidosryhmäkeskustelun perusteella näin suuret henkilöautoliikenteen rajoitukset eivät olisi olleet hyväksyttäviä.

Onko keskustan alueelle suunnitelmissa rakentaa katujen sulanapitojärjestelmiä esim. kävelykadulle?

- Tämän työn yhteydessä ei ole pohdittu sulanapitojärjestelmän tarvetta. Keskustan kehittämistyön yhteydessä keskusta-alueen yrittäjät ovat tuoneet esiin tarpeen kävelykadun sulanapidolle. Asia tarkastellaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Onko uuteen valtion virastotaloon suuntautuvan asiakas- ja työmatkaliikenteen lisääntyminen huomioitu jotenkin suunnitelmissa?

- Liikenneverkkosuunnitelman tavoitetilanteessa virastotalo on erittäin hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Liikenneverkkosuunnitelma mahdollistaa kadunvarsipysäköinnin säilyttämisen rakennuksen edessä, mikäli se on tarpeen. Muutoin pysäköinnin järjestäminen on kiinteistön omistajan vastuulla.

Mikä olisi suositeltu reitti Länsi-Porista henkilöautolla Paanakedonkadulle tai Puuvillan?

- Keskustan ohittava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja pääkokoojakaduille.

Voisiko keskustaan lisätä kiekkoapaikkoja maksullisten sijaan?

- Kaupungin laatimassa pysäköintipolitiikassa keskustapysäköinti on maksullista, mutta paikalliset poikkeukset lyhytaikaiselle kiekkopysäköinnille on mahdollisia. Esimerkiksi kauppatorille toteutettu aikarajoitettu pysäköinti (maksuton) on saanut positiivista palautetta. Liikenneverkkosuunnitelman tavoitteena on, että pitempiaikainen pysäköinti ohjautuu nykyistä enemmän pysäköintilaitoksiin ja -alueille.

Onko tarkoitus, että keskustan läpi ei pääse enää autolla lainkaan, vaan pitää kiertää keskustan eteläpuolelta, jos menee vaikka Lukkarinsannasta kaupunginsairaalaan?

- Keskustan läpi pääsee jatkossakin ajamaan autolla, mutta liikenteen nopeus voi hidastua ja reitit vähentyä. Tavoitteena on, että autoliikenne Lukkarinsannasta Kaupunginsairaalle kulkisi nykyistä enemmän Itsenäisyydenkadun kautta.

Havainnekuvassa pyöräreitti on merkattu punaisella. Tehdäänkö baanoihin punainen asfaltointi vai maalataanko kadut?

- Pyöräteiden pintamateriaalit päätetään jatkosuunnittelussa. Pyöräteiden sujuvuuden ja turvallisuuden takia punainen asfaltti on hyväksi koettu ratkaisu.

Tuleeko pyöräreiteille tehostettu talvikunnossapito?

- Liikenneverkkosuunnitelmassa ei oteta kantaa pyöräteiden talvikunnossapitoon.

Poistetaanko pyöräreittien risteyksistä mahdolliset katukivet?

- Pyöräilyn tavoiteverkon laatutasomäärittelyssä pyörätiet tasataan liittymäalueilla riittävän loivilla luiskilla ajoradan korkoon ilman reunatukia. Suunnitelmassa suositellaan lisäksi nykyisien katukivien poistoa tai madaltamista 0-korkoon, mutta kohteita ei ole osoitettu yksittäisinä parannustarpeina.

Itsenäisyydenkadun liikenne kaksi suuntaisena ei tule vetämään läpikulkuliikennettä, joka tulee poliisiaseman, Valtiosillan ja Otavankadun suunnasta, jossa ne yhdistyvät. Minne liikenne silloin ohjautuu solmukohdasta? Jo nyt liikenne ruuhkautuu, vaikka Itsenäisyydenkatu on yksisuuntainen.

- Keskustan simulointimallin perusteella liikenne on sujuvaa myös kaksisuuntaisella järjestelyllä. Liikenne saattaa ruuhkautua välittömästi järjestelyjen muututtua, mutta liikenne hakeutuu lopulta tasapainotilaan, kun ihmiset optimoivat ajoreittejensä, matkojen ajankohtia sekä kulkutapoja mahdollisimman sujuviksi.

Voisiko Tasavallankadulle, Lyseon ja ruokapalvelukeskuksen väliselle suojatielle lisätä "väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa -merkit"? Suojatie olisi valmiiksi jo korotettu.

- Kohde sijaitsee hitaan liikkumisen lohkon sisällä, jossa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on ensisijaista. Näin ollen ehdotettu järjestely voisi olla mahdollinen. Liikenneverkkosuunnitelmassa ei kuitenkaan oteta kantaa yksittäiseen suojatiehen, joten mahdolliset jatkotoimenpiteet tarkentuvat myöhemmin.

Jos Etelärannan suunnasta tuleville autoilijoille laitetaan kolmio, että myös Etelärannan suunnasta lähestyvät saadaan väistämisvelvollisiksi pyöräilijöihin nähden, niin onko mahdollista asentaa risteykseen samalla liikennevalot? Muuten tulee jonot Etelärantaan, kun mihinkään väliin ei autolla pääse.

- Liittymään on mahdollista rakentaa valo-ohjaus, mikäli kuvaillun kaltainen tilanne syntyy.

Milloin raskasliikenne saadaan pois Kuninkaanlahdenkadulta? Tästä aiheutuu runsaasti asukkaita kuormittavia tekijöitä. Ongelman ratkaisu ei liene mahdoton, jos vain halutaan.

- Tällä hetkellä, v. 2025 loppuun asti, Kuninkaanlahdenkadun kautta on vielä voimassa poikkeuslupa HCT-rekoille. Horninkadun ja Paanakedonkadun liikenneympyrä on ensimmäinen askel raskaan liikenteen ohjaamiseksi pois Kuninkaanlahdenkadulta. Raskas liikenne voidaan ohjata Paanakedonkadulle ja Ulvilantielle, kun Impolan ylikulkusilta on uusittu. Tämänhetkisen arvion mukaan uusi silta saattaisi olla käytössä vuonna 2026. Vt 8 ja vt 2 välisen yhdystien (vt 11 jatkeen) toteutuminen on huomattavasti pidemmällä tulevaisuudessa.

Kuinka liikenneverkko-suunnitelman esittelyn PowerPoint-kalvojen Liikenneturvallisuuskuvaava pitäisi lukea? Erittäin tärkeä ja mielenkiintoinen tilasto. Kuvassa kuitenkin symboleita ja väripainotuksia, joita ei ole lukijalle avattu. Esim. violettipainotus joissain risteyksissä, mustat vinoviivat siellä täällä.

- Onnettomuuksia on sattunut keskustassa niin paljon, että kuvasta tulee sekava. Tummat alueet kartalla osoittavat alueet, joissa onnettomuuksia on sattunut eniten. Viivat osoittavat yksittäisen onnettomuuden sijainnin ja viivan toisessa päässä symboli kertoo onnettomuuden tyyppin ja vakavuuden. Tarkemmin onnettomuuksia voi tutkia esimerkiksi täällä <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnettomuus/poliisi/>

Porin liikennefoorumi toteaa suunnitelmaluonnoksesta seuraavaa:

Vähälinnankatu on liian kapea kaksisuuntaistamista ajatellen, onko tutkittu toimivuutta esim. raskaan liikenteen kannalta? Ensisijaisesti tulisi edistää muita vaihtoehtoisia reittejä raskaalle liikenteelle, jotta keskustan läpiajo ei olisi ensisijainen vaihtoehto.

- Vähälinnankadulle voidaan osoittaa kaksisuuntainen liikenne siten, että molempiin suuntiin on yksi kaista ja lisäksi liittymissä voi olla ryhmittymiskaistat vasemmalle. Pitkällä tähtäimellä raskas liikenne tulisi ohjata Paanakedonkadun ja Ulvilantien kautta valtatielle 11 ja sieltä edelleen valtatielle 8. Lähivuosina tullaan parantamaan myös Vaasantien ja valtatie 8:n liittymäalue Hyvelässä, mikä mahdollistaa raskaan liikenteen vaihtoehtoisen reitin Aittaluodosta valtatie 8:lle.

Miten Isolinnankatu- ja erityisesti sivuttaissiirtymä sinne- saadaan pyöräilijän kannalta houkuttelevaksi? Riittääkö yksi kaista autoilijoille Isolinnankadulla?

- Isolinnankatu muodostuu houkuttelevaksi reitiksi rakentamalla laadukas ja liittymäalueilla loogisesti jatkuva pyörätie. Väylän yksityiskohdat, mukaan lukien liittymäjärjestelyt Isolinnankadun molemmissa päissä tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Liikennesimulointien perusteella Isolinnankadulle riittää yksi kaista sekä liittymissä mahdollisesti kääntyville ryhmittymiskaista.

Mikä on perusteena Otavankadun autoliikenteen katkaisemisessa? Löytyykö reitille riittävästi pyöräilijöitä ja kävelijöitä, jotta katkaisu olisi perusteltua? Kiertoreitin vuoksi katkaisu lisää liikennettä, mikä ei varmaan ole tavoitteena.

- Toimenpiteen tavoitteena on vähentää läpiajoliikennettä 3. kaupunginosassa ja tehdä pyöräliikenteestä nykyistä houkuttelevampaa. Läpiajavan liikenteen ajomatka ei merkittävästi lisäännä, sillä yhtä pitkä vaihtoehtoinen reitti kulkee viereisen Eteläpuiston ja Pohjoispuiston kautta.