

Tähän tiedostoon on kerätty kysymykset ja vastaukset liittyen Impolan ylikulkusillan uusimisen suunnitelmiin. Kysymyksiä on kerätty vuorovaikutustilaisuudessa 26.2.2025 ja kysymyksiä on voinut esittää myös tilaisuuden jälkeen hankkeen verkkosivuilla.

Voisiko Sampolantien puolen pyörätien jättää pois sillan kohdalta ja tehdä alikulun sähköaseman ja ympyrän välille sopivaan kohtaan niin, että Ojantieltä tulevat pyöräilijät ja jalankulkijat pääsisivät nousemaan sillan lenkistä? Samalla voisi poistaa liikenneympyrästä suojatien, joka on hankala suuren liikennemäärän aikaan. Ojantieltä voisi tehdä suoran pyörätien alikululle sähköaseman ohi. Säästäisikö sillan lyhentäminen mahdollisesti kustannuksia? Aarnintien yli voisi linjata pyörätien Sinerväisientien kohdilta, jolloin Arabikylästä ja Sampolasta pääsisi suoraan sillan nousulle.

Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tarkastellaan, onko mahdollista toteuttaa alikulku jalankulkijoille ja pyöräilijöille sähköaseman ja ympyrän välille. Jos tämä on mahdollista, Ulvilantien ylittävä suojatie poistetaan. Sampolantien pyörätien katkaiseminen sillan kohdalla ei ole perusteltua, eikä sillä saavuteta merkittävää säästöä sillan rakentamiskustannuksissa. Aarnintien ja Ulvilantien välissä oleva meluvalli tullaan säilyttämään ja mahdollisesti pidentämään hankkeen yhteydessä. Suunnitteluohjeiden mukaisen pyörätien toteuttaminen meluvallin yli ei ole mahdollista ja meluvallin madaltaminen heikentäisi melusuojausta.

Hei ja kiitos viime viikkoisesta Impolan sillan uusimishankkeen infosta! Tilaisuudessa oli hyvää keskustelua hankkeesta, joissa tuli ilmi hyviä huomioita, niin suunnittelun kuin yleisön puolelta. Suunnitelmassa oli paljon hyvää, mutta halusimme nostaa muutamia asioita esiin yhdistyksemme ja alueemme asukkaiden ja käyttäjien puolesta. Haluaisimme nostaa esiin suunnitelmassa mietittyjä jalankulun reitityksiä. Yhdistyksessä meitä huolestaa osin jalankulun turvallinen, esteetön ja suoraviivainen jatkuminen alueelta toiselle yli junaradan jatkossakin. Suunnitelmassa oli, että uuden sillan Sampolan puoleisessa reunassa kulkisi kevyenliikenteenväylä, jolle pääsee liittymään sillan pohjoispuolella liikenneympyrän lähetyvillä (kevyenliikenteen väylä haarautuu ja nousee sillalle) tai Sampolantien tuntumassa portaita pitkin. Sillan eteläpuolella kevyenliikenteenväylä laskee sillalta alas ja liittyy olemassa olevaan kevyenliikenteenväylään. Sillan eteläpuolella on myös portaat Mastojentien kohdalla. Uudistamisen myötä molemmat tällä hetkellä käytössä olevat junaradan tasoristeykset tultaisiin poistamaan. Tasoristeyksien poistoa perusteellaan turvallisuudella. Turvalaitteettomien tasoristeyksien poistamista toteutetaan laajasti ympäri Suomea, joka on ymmärrettävää. Emme näe poistoa ongelmana sillan Sampolan puoleisella reunalla. Sampolan omakotitaloalueelta kulkevat pääsevät nousemaan sillalle joko liikenneympyrän läheisyydestä tai portaita pitkin. Liikkuminen sillalle on hyvin suoraviivaista ja esimerkiksi lastenrattaiden, kävelyrollaattorin, pyörätuolin kanssa kulkevilla on esteetön kulku sillan yli. Alueen Impolan puoleisella reunalla asuville ja Ojantien suunnasta Mikkolaan pyrkiville tasoristeyksen poisto tekee väistämättä kiertoa kulkemiseen. Hyväjalkaiset pääsevät sillalle Sampolantien kohdalta portaita pitkin ja vastaavasti Mastojentien portaita toisella puolen siltaa. Kulkijat, joilla on käytössä polkupyörä, lastenrattaat, rollaattori, pyörätuoli tmv. joutuvat kiertämään sillan ylittävälle kevyenliikenteenväylälle kulkemalla joko Mikkolantien kautta tai koko Ulvilantien liikenneympyrän läpi kiertäen liikenneympyrän sen pohjoispuolelta ja näin ylittäen kolme tietä eli kuusi eri tieliittymää. Jalankulkijoiden lisääminen vilkkaaseen (15 000 ajoneuvoa/vrk) liikennepaikkaan ei meidän nähdäksemme ole turvallisuutta edistävää liikenteen suunnittelua ja toteuttamista. Vaikka liikenneympyrä tullaan remontoimaan, rakentamaan uudelleen (mm. kiertovauhdin madaltamiseksi) ja liikenneympyrän valaistus uusimaan, niin ajoneuvoliikenteen määrä tekee yksistään sen, että jalankulun ohjaaminen liikenneympyrään tulee lisäämään läheltä piti- tilanteita, liikenteen jojo- liikettä (kiihdytys, jarrutus) ja näiden myötä peräänajoja. Tiellä liikennöi paljon raskasta liikennettä, jonka jarrutus- ja kiihdytysmatkat ovat isommat pienempiin ajoneuvoihin verrattuna. Pysähdyksien ja liikkeelle lähtöjen lisääntyminen ajoneuvoliikenteelle ei tue liikenteen hyvää sujuvuutta ja turvallisuutta. Kun verrataan Ulvilantien ajoneuvomäärää 15 000 ajoneuvoa/ vrk junaradalla liikennöiviin 5 yksikköä/ vrk, niin alueen kaikenlaisen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden puolesta puhuu jokin muu ratkaisu, kuin kevyenliikenteen ohjaaminen liikenneympyrään vilkkaan ajoneuvoliikenteen joukkoon. Yhdistyksemme ajatuksia liikennealueen turvallisuuteen; - Kevyenliikenteenväylän lisääminen myös sillan Impolan puoleiselle reunalle, johon nousu sillan molemmin puolin esteettömästi kevyenliikenteenväylää pitkin. Mikäli tämä ei ole mahdollista,

Impolan puoleisen tasoristeyksen säästäminen ja remontointi nykypäiväisin turvalaittein ja järjestelyin. Mikäli tasoristeyksiä ei voida säästää ja ne tulnaisiin molemmat poistamaan, on junarata aidattava aidoin, jottei junaradalle pääse ja kulku radan yli estettäisiin. Aitojen on oltava riittävän korkeat, että kiipeäminen on vaikeaa, ellei mahdotonta ja materiaali sellaista, ettei aitaan voi tehdä kulkuaukkoja kevyin työkaluin. Vaihtoehtona olisi hyvä tutkia mahdollisuus rakentaa liikenneympyrästä sillalle nousevan tienkohdan alle alikulku, jota pitkin Ulvilantien Impolanpuolelta pääsisi kulkemaan Sampolan puolelle ja sillalle nousevalle kevyenliikenteenväylälle kulkematta liikenneympyrään ja ylittämättä kuutta suojatietä. Huomiona suunniteltuihin portaisiin- Tarve talvikunnossapidolle tai portaiden kattaminen. Huomiona siltaremontin yhteyteen; Rustan ja Jyskin lähellä sijaitsevan kevyenliikenteen alikulun kunto. Onko tarpeen remontoida? Jos, niin onko mahdollista tehdä samaan aikaan, kun alueella rakennetaan muutenkin ja on työmaanaikaiset järjestelyt käytössä. Huomiona työmaanaikainen raskaanliikenteen, mahdollisten erikoiskuljetusten kulkeminen esimerkiksi Kupariteollisuuspuistoon tai mahdollisesti alkavalle Datakeskuksen työmaa-alueelle. Koskee myös esimerkiksi pelastuskalustoa, paloautoja jne. Huomiona työmaanaikaisena ajoreittinä käytettävän Ojantien kunto ja kestävyys. Terveisin, Uudenkoiviston Kiinteistönomistajat ry, UKKO Christa Lahto & Satu Vuorsola

Tilaisuus oli myös järjestäjien mielestä oikein onnistunut ja rakentava. Kiitos aktiivisuudesta. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tarkastellaan, onko mahdollista toteuttaa alikulku jalankulkijoille ja pyöräilijöille sähköaseman ja ympyrän välille. Jos tämä on mahdollista, Ulvilantien ylittävä suojatie poistetaan. Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen molemmille puolille siltaa ei ole perusteltua. Selvittelemme Väyläviraston luvalla vielä Ojantien tasoristeyksen säilyttämismahdollisuuksia. Toukokuun aikana alueella tehdään myös täydentävät jalankulku- ja pyöräilijälaskennat tämänhetkisen tilanteen selvittämiseksi. Mainitsemanne kevyen liikenteen alikulku ei ole perusparannus- tai uusimistarpeessa. Sen yhteydessä olevien pysäkkien kulkuyhteyksiä pyritään parantamaan jo ennen siltatyömaan käynnistymistä. Työaikaiset kiertoreitit pyritään rakentamaan mahdollisimman sujuviksi ja turvallisiksi. Tämä sisältää sekä väylien päällystyksen että liittymien muotoilun isoille ajoneuvoille.

Hei. Eikö sitä uutta siltaa voisi heti rakentaa autoille nelikaitaiseksi. Pori on kyllä semmoinen liikennekaupunki, että täällä nelikaistaiset kadut muuttuvat kaksikaistaisiksi (Satakunnankatu ja Tampereentie).

Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma on päivitetty vuonna 2021. Tavoiteverkkoon ei esitetty uusia 2+2-kaistaisia katujaksoja, sillä liikenteen kapasiteetti katuverkolla on pääosin riittävä eikä merkittävää liikenteen kasvua katuverkolla ole ennustettavissa. Katujen liikenteen sujuvuutta edistetään tarvittaessa muilla keinoilla (verkolliset ratkaisut, liittymämuutokset ja jalankulun ja pyöräliikenteen alikulut).

Onko siltasuunnitelmassa ajateltu ollenkaan jalankulkijoita?

Jalankulun turvallisuus paranee tasoristeysten poistuessa ja kevyen liikenteen siirtyessä sillalle. Jalankulkijoiden matka pitenee Impolan ja Sampolan suuntaan/suunnasta kulkiessa radan puolelta toiselle. Jalankulkijoilla on mahdollisuus kulkea lyhyempää reittiä portaita pitkin, mutta tämä reitti ei ole esteetön. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tarkastellaan, onko mahdollista toteuttaa alikulku jalankulkijoille ja pyöräilijöille sähköaseman ja ympyrän välille. Lisäksi selvittelemme Väyläviraston luvalla vielä Ojantien tasoristeyksen säilyttämismahdollisuuksia.