

Karjalankatu - Tikkamäentien kiertoliittymä, asemakaavan muutos

KRAKLIK 15.03.2022 § 35
2706/10.02.03.00/2021

Asemakaavamuutos on käynnistynyt kaupungin aloitteesta. Karjalankatu-Tikkamäentie -risteys on nykyisin valo-ohjattu. Tavoitteena on, että valo-ohjattu risteys korvataan kiertoliittymällä. Kiertoliittymän rakentaminen parantaa jalankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Ramboll Oy:n tekemä Karjalankatu-Tikkamäentie liikenteen yleissuunnitelma on valmistunut 3.2.2020.

Kiertoliittymä on viisihaarainen. Nykyisestä liikennevalo-ohjatusta risteyksestä poiketen kiertoliittymästä on mahdollista kääntyä Tiaisenkadulle ja Vanharaitille myös Suvantokadulta tultaessa. Tiaisenkatua on jatkettava kiertoliittymään asti.

Asemakaavassa katualuetta on laajennettava Tiaisenpuistoon. Tiaisenpuistosta on poistettava rakentamisen tieltä muutama koivu ja mänty. Tiaisenpuistossa sijaitsee Rajakapteeni Olli Tiaisen ja hänen Pohjois-Karjalaisten sankariensa muistomerkki. Muistomerkin siirtoon ei ole tarvetta.

Asemakaavaluonnos pidettiin nähtävillä 20.1.- 14.2.2022. Kaavaluonnoksesta pyydettiin tarpeelliset lausunnot. Kaavaluonnoksesta saatiin viisi lausuntoa ja yksi mielipide. Pohjois-Karjalan ELY-keskuksella ja Joensuu Vesi liikelaitoksella ei ollut huomautettavaa.

Caruna Espoo Oy totesi, että mahdolliset tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti. Caruna pyytää ilmoittamaan tarpeista hyvissä ajoin ja toivoo mahdollisuutta antaa lausunto myös ehdotusvaiheessa, kun asemakaava tarkentuu.

Vastineessa todetaan, että johtojen siirtotarve ja mahdollinen uusi paikka ratkeaa, kun yleissuunnitelmaa tarkennetaan rakentamista koskevilla suunnitelmilla. Kaupunki pyytää Carunan lausunnon ehdotuksesta.

Pohjois-Karjalan ympäristöterveys toi esiin tarpeen arvioida eri kaavavaihtoehtojen osalta kattavasti melu- ja päästövaikutuksia. Lisäksi Ympäristöterveys totesi, että kaavaprosessin seuraavassa vaiheessa on perusteltava riittävän laajasti, millä tavoin kiertoliittymä lisää liikenteen sujuvuutta ja parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta. Kaavaselostuksessa ei ole riittävästi arvioitu kyseisiä vaikutuksia.

Vastineessa todetaan, että kiertoliittymän rakentaminen vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä. Kiertoliittymässä kokonaisviivytykset (päästöjen suoranainen osatekijä) ovat kiertoliittymän toimintaperiaatteen vuoksi alhaisimmat. Valo-ohjauksessa joudutaan vihreiden väleihin jättämään ns. suoja-aikoja, jotka pidentävät viivytyksiä. Erot korostuvat kiertoliittymän hyväksi normaalin liikenteen aikaan, kun liikenne ei ole ruuhkautunutta. Esimerkiksi Siltakatu-Rantakatu -liittymän kohdalla on laskettu viivytyksen eroja: Valo-ohjauksen viivytykset vastaavat keskimäärin viiden auton seisomista jatkuvasti valoissa kiertoliittymän nollaa vastaan. Tällä on vaikutusta liikenteen päästöjen ja melun vähenemiseen. Karjalankatu-Tikkamäentien suunnitelmaraportissa on yhteenvetona: *Kokonaisviivytyksiltään kiertoliittymäratkaisu on ylivoimainen liikennevalo-ohjattuun liittymään nähden. Suurimman osan vuorokaudesta kiertoliittymä toimii käytännössä täysin viivytyksittä.*

Kun verrattiin vanhojen tutkimusten henkilövahinkoja kiertoliittymien ja valo-ohjattujen välillä, oli kiertoliittymä valo-ohjattua turvallisempi. Kaupunki on uudistanut kiertoliittymän mitoitus edelleen turvallisemmaksi hollantilaisen mitoituksen mukaisesti. Ajonopeuksia hillitään alhaisemmiksi aiempiin kiertoliittymiin verrattuna ja tarkastellaan aiempia suomalaisia tutkimuksia. Laskennallinen

onnettomuusriski vakavissa onnettomuuksissa on pudonnut alle puoleen vanhoihin kiertoliittymiin verrattuna, jotka olivat jo valoliittymiä turvallisempia. Pyöräilijöiden turvallisuus ei vanhoissa kiertoliittymissä parantunut valoihin verrattuna. Tähän ongelmaan on haettu parannusta uusilla, alhaista ajonopeutta tukevilla mitoituspäätteillä ja väistämispäätteiden tukemista rakenteellisesti entistä selkeämmiksi.

Pohjois-Karjalan alueellinen vastuumuseo on tutustunut kaavaluonnokseen sekä siihen liittyviin asiakirjoihin. Rakennetun kulttuuriympäristön osalta kaavahankkeen vaikutukset kohdistuvat lähinnä Tiaisenpuistoon. On valitettavaa, mikäli kiertoliittymän rakentamisen vaikutuksesta Tiaisenpuiston pinta-ala pienenee ja puistossa olevia vanhoja puita joudutaan kaatamaan.

Vastineena todetaan, että kaavamuutoksessa katualuetta on välttämätöntä laajentaa Tiaisenpuistoon. Puistoalueen pieneneminen ja vanhojen puiden poisto on valitettavaa, mutta hankkeen kannalta välttämätön toimenpide.

Mielipiteessä on todettu, että toivottavasti suunnitteilla on nopeusrajoitusten lisäksi myös hidasteita Tiaisenkadun pätkälle.

Vastineena todetaan, että esitetty huoli Tiaisenkadun pohjoispään liikenteen lisääntymisestä on perusteltu jo pelkästään Tiaisenkadun ja Tapionkadun varrella asuvien ajoreittimuutosten myötä. Tapionkatu ja Tiaisenkatu yhdessä toimivat alueen kokoojakatuna, mutta samalla ne toimivat myös asuntokatuina suorine tonttiliittymineen, mikä on turvallisuuden kannalta haasteellinen tilanne. Tiaisenkadun houkuttelevuuden lisääntyminen on otettu huomioon myös liikennejärjestelyjen vaihtoehtotarkastelussa. Siksi Tiaisenkadun saneerauksella Sammonkadun risteyksestä etelään, pyritään nyt myös hillitsemään ajonopeuksia ajorataa kaventamalla ja tärkeimpiä suojateitä korottamalla. Saneeraus on viimeistelyä vaille valmis.

Tapionkadun katkaisu tai osittainen läpiajon rajoittaminen on tarvittaessa mahdollinen, jos nämä rakenteelliset muutokset eivät riitä turvallisuuden takaamiseen ja esim. tarvittavassa määrin rajoittamaan alueen ulkopuolelta suuntautuvaa läpikulkuliikennettä. Mahdollisissa kadun liikennöintiä rajoittavissa toimissa on otettava huomioon pelastus- ja huoltoliikenteen sekä mm. alueen keskeisen toimijan, keskussairaalan tarpeet. Siksi kadun katkaisun mahdollisuutta tai sen sijaintia on selvitettävä tarkoin; katkaisu saattaisi olla mahdollinen pallokentän lähiympäristössä Koski-Jaakonkadun ja Martankadun välisellä katuosuudella. Kadun katkaisun tai muun liikenteen rajoittamistoimen tarve voidaan varmuudella todeta vasta myöhemmin. Jos tarvetta ilmenee, kadun liikennöinnin rajoittaminen ei vaadi muutoksia katualueeseen. Katualueella tarvittavat muutokset liikennejärjestelyihin on toteutettavissa suoraan katusuunnitelmaprosessin kautta ja tarvittaessa katunimimuutoksien. Näistä syistä johtuen läpiajoliikenteen rajoittamiseen liittyvää asemakaavan muutostarvetta ei ole nyt tiedossa.

Lausuntojen ja mielipiteiden johdosta ei ole tarvetta tehdä muutoksia asemakaavaratkaisuun.

Asemakaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot Caruna Espoo Oy:ltä, Pohjois-Karjalan ympäristöterveydeltä ja Pohjois-Karjalan alueelliselta vastuumuseolta.

Asemakaavan muutos koskee Niinivaaran (5) kaupunginosan katu- ja puistoalueita. Kyseessä on kaavoitusohjelman työ nro 1782.

Valmistelija: vs. maankäytön suunnittelija Vesa Huohvanainen / vs. kaavoituspäällikkö Juha Pasma

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:
Kaupunkirakennelautakunta päättää

asettaa edellä selostetun Karjalankatu-Tikkamäentie kiertoliittymän asemakaavaehdotuksen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtäville,

pyytää lausunnot Caruna Espoo Oy:ltä, Pohjois-Karjalan ympäristöterveydeltä ja Pohjois-Karjalan alueelliselta vastuumuseolta,

sekä jos asemakaavan muutosta vastaan ei tehdä muistutuksia ja mikäli lausunnoissa ei ole huomautettavaa, esittää kaupunginhallitukselle, että se ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

hyväksyä edellä selostetun ja liitteenä olevan kaavakartan mukaisen Karjalankatu-Tikkamäentien kiertoliittymän asemakaavamuutoksen.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Vs. kaavoituspäällikkö Juha Pasma oli kokouksessa asiantuntijana asian käsittelyn aikana.