

Kokoomuksen Joensuun valtuustoryhmän valtuustoaloite koskien Joensuun asemanseudun liikennejärjestelyjen kehittämistä

KV 14.11.2022

Kokoomuksen Joensuun valtuustoryhmä jätti 14.11.2022 valtuuston puheenjohtajalle valtuustoaloitteen koskien Joensuun asemanseudun liikennejärjestelyjen kehittämistä.

Päätös:

Lähetettiin kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

KRAKLIK 14.02.2023 § 24
4554/00.02.00.03/2022

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 21.11.2022 § 425 lähettää asian kaupunkirakennepalvelujen valmisteltavaksi.

Aloitteen mukaan Joensuun asemanseudun nykyiset liikennejärjestelyt eivät ole toimivat. Ongelmia esiintyy mm. parkkitaloon sisään ja sieltä ulos ajaessa alueen ruuhkaisuuden takia. Alueen läpiajo ja lyhyt pysähtyminen Asemankaarella tulisi sallia. Aloitteessa esitetään, että tulisi valmistella ratkaisu, jossa asemanseudun liikenne järjestetään niin, että se olisi nykyistä selkeästi toimivampi ja turvallisempi. Lisäksi aloitteessa kysytään, kuinka ruuhka-aikojen liikenteen on ajateltu toimivan yläkoulun ja asuntojen lisärakentamisen toteutuessa.

Asemanseudun liikennejärjestelyt perustuvat kaupunginvaltuuston 25.9.2017 § 107 hyväksymään asemakaavaan, hyväksyttyyn katusuunnitelmaan (KI 13.8.2020 § 55) ja liikenteenohjaussuunnitelmaan (KI 8.7.2021 § 50) sekä Joensuun kaupungin ja Pohjois-Karjalan Osuuskaupan väliseen sopimukseen asemaparkin ja saattopysäköintialueen toteuttamisesta (14.5.2019).

Ennen asemanseudun muutostöitä ja asemakaavan muutosta alueella oli maksuttomia, aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja asemarakennuksen edessä ja sen välittömässä läheisyydessä n. 20 kpl + 2 invapaikkaa. Lisäksi aseman läheisyydessä oli maksullisia pysäköintipaikkoja n. 75 kpl VR-Yhtymä Oy:n omistamalla pysäköintialueella, joka uudessa asemakaavassa muuttui kokonaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL).

Asema-alueen uudet, lyhytaikaiseen saattopysäköintiin tarkoitetut paikat sijoitettiin Asemaparkin maantasoon. Näitä maksuttomia, aikarajoitettuja (30 min) paikkoja on 24 kpl + 2 invapaikkaa. Asemaparkissa on noin 500 maksullista autopaikkaa, jotka myös ovat maksuttomia pysäköinnin kestäessä alle 30 minuuttia. Asema-alueen pysäköintipaikkojen kokonaismäärä siis noin viisinkertaistui uuden asemakaavan toteuttamisen ja pysäköintitalon rakentamisen myötä.

Itäranta-kadun viimeisessä, asemanseudun liikennejärjestelyjä koskevassa rakentamisvaiheessa v. 2023 rakennetaan kadun varteen, Asemaparkin viereisen kävelyalueen reunalle lyhytaikaista pysähtymistä palvelevaa pysäkki- ja pysäköintitilaa. Tämä tarjoaa nopean ja sujuvan pysähtymisvaihtoehdon erityisesti matkustajia asema-alueelle saattaville autoilijoille. Tarve Asemankaarelle ajamiseen tältä osin vähenee, Asemaparkin saattoalueen kuormitus pienenee ja saattoliikenne kokonaisuudessaan sujuvoituu. Tällä samalla turvataan Asemankaaren linja-autoliikenteen toimivuutta ja matkustajien turvallisuutta, kun kävelyalueita risteävälle saattoliikenteelle ei ole tarvetta. Asemankaaren pysäkkialueen kautta liikennöiville inva-takseille osoitetaan esteetön pysähtymispaikka kävelyalueen reunalta, rautatien laitureita yhdistävän ylikäytävän ("putkisillan") läheisyydestä.

Asemaparkin liikenneongelmista on ajoittain voinut aiheutua häiriöitä myös Itärannan liikenteelle. Vilkkaimmat junien saapumis- ja lähtöajat ja aamun ja iltapäivän muun liikenteen kaikkein vilkkaimmat hetket yleensä kuitenkin hieman porrastuvat, mikä helpottaa osaltaan tilannetta. Perjantain iltapäivien saattoliikenteen ja muun liikenteen vilkkaimmat jaksot voivat osittain ajoittua myös päällekkäin. Itäranta–Kettuvaarantie -reitillä ruuhkahetkien kuormitusta pyritään vähentämään sujuvoittamalla myös vaihtoehtoisia ajoreittejä. Erityisesti Karjalankadun saavutettavuutta ja sujuvuutta Itärannan ja moottoritien välisellä osuudella pyritään parantamaan Kettuvaarantien kuormituksen vähentämiseksi. Karjalankatu–Vanha raitti–Penttilä -yhteyden sujuvuutta kehitetään Suvantosillan itäpäähän kiertoliittymän avulla. Tämä tuo samalla kokonaan uuden siltareittivaihtoehdon Suvantosillan kautta keskustasta Penttilään suuntaavalle autoilijalle, mikä osaltaan voi vähentää erityisesti Penttilän alueen rakentamisesta aiheutuvia Itärannan autoliikenteen kasvupaineita. Lisäksi selvitetään Karjalankadun eritasoliittymän itäisen ramppioliittymän sujuvuuden parantamisen liikenneverkollisia hyötyjä, joita ramppioliittymän muutos kiertoliittymäksi voisi tuoda mukanaan. Muutos ainakin parantaisi Karjalankadun saavutettavuutta Kettuvaarantien tasolle moottoritietä etelään suunnasta saapuvien näkökulmasta. Toteutuessaan toimenpiteet tuovat helpotusta ja vaihtoehtoja myös mahdolliselle autojen lisäliikenteelle asemanseudulla.

Asemanseudulla kehitetään myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita keskustassa ja keskustan lähiympäristössä asuvia ja asioivia ajatellen. Tällä pyritään madaltamaan asukkaiden kynnystä korvata osa automaatoista jalankulku- tai pyörämatkoilla. Tällöin välttämättömille automaatoille ja autoliikenteelle on mahdollista saada enemmän tilaa katuverkolla, mikä osaltaan voi loiventaa ruuhkapiikkejä.

Sirkkalan koulun saattoliikenteestä aiemmin aiheutuneet Sirkkalantien tukkeutuminen ja häiriöt liikenneympyrään on saatu korjatuksi rakentamalla koulun tontille saattoliikenteen ajolenkki. Yläkoulun oppilaskuljetukset järjestetään JOJO-liikenteen vakiovuoroilla. Tärkeimmät pysäkit sijaitsevat Itärannan varressa Siltakadun ympyrän eteläpuolella. Lisäksi Karsikon suunnan vuorot käyttävät Kettuvaarantien pysäkkejä koulun kohdalla.

Asemaparkin liittymä- ja pysäköintijärjestelyjen toimivuuden parantamiseksi ja selkeyttämiseksi kaupunki tilasi selvitystyön Ramboll Finland Oy:ltä. Tehdyssä selvitystyössä Asemaparkin ja sen saattoalueen liikenteessä havaittuja ongelmia ovat mm:

- autot, jotka eivät mahdu saattoparkkiin pysäköivät kaikkialle ajoväylien laidoille ja jopa ajoväylille, vaikka pysäköintitalossa olisi runsaasti vapaata tilaa
- tällöin saattoparkki-alue tukkeutuu ja jono seisoo saapumiskaistalla
- pysäköintitalosta ei pääse sujuvasti pois vilkkaimpaan aikaan
- pysäköintitalon opastus ei ole selkeä.

Tehtyjen tarkastelujen perusteella vertailuun otettiin kaksi pysäköintitalon liittymän ratkaisuvaihtoehtoa: liikennevalot ja kiertoliittymä. Liikennesimulointien perusteella toimivammaksi osoittautui kiertoliittymä, joka sujuvoittaa oleellisesti nykyisin ongelmallista pysäköintitalosta poistumista. Tällöin pysäköintitalo toimii sujuvana ja houkuttelevana vaihtoehtona saattoliikenteen odotuspysäköinnin tarpeisiin. Kiertoliittymä myös helpottaa pysäköintivaihtoehtojen valintaa ja mahdollistaa alueelle vahingossa saapuvan ylikorkean ajoneuvon (mm. matkailuauton) sujuvan poistumisen. Kiertoliittymä toimii joustavammin ja sujuvammin myös mikäli liikennemäärä alueella edelleen kasvaa. Opasteiden selkeyttäminen ja muutokset uusien järjestelyjen mukaisiksi ovat tärkeä osa järjestelyjä.

Alustava kustannusarvio kiertoliittymän toteuttamiselle on noin 150 000 euroa. Opastusjärjestelmän kehittäminen lisää osaltaan kustannuksia. Suunnittelu ja rakentaminen pyritään sijoittamaan yhdyskuntatekniikan investointiohjelmaan vuodelle 2023, mikäli investointikehitys sen mahdollistaa muut hankkeet huomioiden.

Valmistelijat: kaupungininsinööri Tero Toivanen
liikenneinsinööri Jarmo Tihmala

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää

esittää kaupunginhallitukselle, että se antaisi edelle kirjoitetun vastauksen Kokoomuksen Joensuun valtuustoryhmän valtuustoaloitteeseen Joensuun asemanseudun liikennejärjestelyjen kehittämisestä.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Kaupungininsinööri Tero Toivanen oli kokouksessa asiantuntijana asian käsittelyn aikana.