

Valtuutettu Jussi Wihosen ynnä muiden valtuustoaloite aseman saattopysäköinnin mahdollistamisesta Asemankaarella rautatieasemalla

KV 11.11.2024 § 84

Valtuutettu Jussi Wihonen jätti 11.11.2024 valtuuston puheenjohtajalle valtuustoaloitteen asemaan saattopysäköinnin mahdollistamisesta Asemankaarella rautatieasemalla.

Valtuustoaloitteen olivat allekirjoittaneet myös Outi Mara, Jari Korhonen, Marjatta Rätty, Asseri Kinnunen, Anssi Jumppanen, Eero Bogdanoff, Mika Piironen, Krista Mikkonen, Petteri Tahvanainen, Anni Järvinen, Teemu Arponen, Sari Huovinen, Sami Laitila, Kaija Majoinen, Karita Kaita, Jenni Laasonen, Jouni Porokka, Jenni Mainonen, Satu-Sisko Eloranta, Ari Tielinen, Hannes Rossi ja yksi valtuutettu, jonka nimestä ei saatu selvää.

Päätös:

Lähetettiin kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

KRAKLIK 25.02.2025 § 23

Kaupunginhallitus päätti 18.11.2024 § 382 lähettää asian kaupunkirakennepalvelujen valmisteltavaksi.

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Asemankaarella saattoliikenne mahdollistetaan liikennemerkillä toistaiseksi.

Joensuun rautatieaseman saattoliikenteen sujuvuuteen on kiinnitetty huomiota. Viimeisimpänä on toteutettu aloitteessakin mainittu kiertoliittymä pysäköintitalon ajorampin ja alatasen saattoliikennealueen risteyksessä. Tämä on selvästi lisännyt pysäköintitalon käyttöä myös saattoliikennekäytössä. Kiertoliittymän merkintöjä tullaan vielä kehittämään ympärivuotisen toimivuuden parantamiseksi.

Joensuun asemalle saapuu ja sieltä lähtee juna Helsingistä lähes samaan aikaan (20 min sisällä) useaan kertaan vuorokaudessa. Tämä aiheuttaa sen, että alueella ovat sekä junalle saattajat että junalta hakijat samaan aikaan. Tilanne korostuu, jos Helsingistä saapuva juna on hiemankin myöhässä. Aiemmin junien välillä on ollut pidempi aikaväli, joka oli käytössä vanhojen liikennejärjestelyjen aikaan eli ennen Asemanseudulle toteutettuja, nyt käytössä olevia liikenne- ja pysäköintiratkaisuja. Vanhat järjestelyt, joissa pysäköintipaikkoja oli paljon nykyistä vähemmän, olisivat ruuhkautuneet erittäin pahoin junien aikataulumuutosten myötä.

Joensuun seudun joukkoliikenne - JOJO on järjestänyt maksuttoman pysäköinnin saatto- ja noutoliikennettä varten. Asemanparkki olisi ilman tätä järjestelyä muutoin maksullinen, myös saatto- ja noutoliikenteelle. Pysäköintihallista on lyhyempi matka laiturialueelle kuin monissa verrokkaikaupungeissa. Saattoliikennealue ja liityntäpysäköinti on siis saatu lähelle junien ja bussien laitureita.

Aseman ympäristössä kaikkialla katuverkolla ovat yksikaistaiset järjestelyt.

Yksikaistaisessa järjestelyssä aiheutuu jonoutumista hetkellisesti, kun suuri määrä autoja lähtee liikkeelle samanaikaisesti. Tilanne purkaantuu tyypillisesti muutamien

minuuttien aikana. Vaikka Asemankaaren laiturialueelle päästettäisiin myös saattoliikennettä, niin sieltä silti poistuttaisiin edelleen vain yhtä kaistaa pitkin. Kaistakapasiteetti ei siis lisääntyisi, vaikka henkilöautoilu sallittaisiin Asemankaarella. Lisäksi saattajien mahdollinen pysäköinti laiturialueen pysäkeillä haittaisi samanaikaista bussiliikennettä.

Saattoliikennettä varten aseman läheisyydessä Itärannan varrella on saattoliikenteelle merkittyjä pysäköintipaikkoja. Myös Itärannan ja Kettuvaarantien bussipysäkkejä saa hyödyntää pysähtymiseen asemalle saattamista varten. Näitä hyödyntämällä pystyy välttämään parkkihallissa käyntiä ja saattamaan junalle menijän hieman nopeammin. Tämä samalla hieman helpottaa parkkihallissa pysäköivien liikennöintiä.

Asemankaaren liikennejärjestelyt on mitoitettu ja rakennettu palvelemaan bussiliikennettä. Bussiliikenteen toimivuuden kannalta on tärkeää, että Asemankaari säilyy vain joukkoliikenteen käytössä. Tämä vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen alueella. Matkustajien poistuminen junilta ja busseilta parkkitaloon ja saattoliikenteen alueelle on turvallisempaa, kun henkilöautot ovat tietyllä alueella eivätkä koko aseman ympäristössä. Bussilla asemalle saapuminen ja junaan vaihtaminen on nykyjärjestelyin havaittu hyvin toimivaksi. Bussiliikenne on aikataulutettu monien junien kanssa samaan aikaan lähteväksi, jotta vaihdot toteutuvat. Tästä syystä busseille varattu alue on juuri junien lähdön aikaan suurimmalla käytöllä ja alueen hyödyntäminen saattoliikenteelle ei tuolloin ole joukkoliikenteen etujen mukaista, sillä Asemankaarelle sallittu saattoliikenne voisi haitata merkittävästi bussiliikennettä.

Myös muissa kaupungeissa suuren matkustajamäärän junan saapuminen asemalle aiheuttaa hetkellistä jonoutumista. Rautatieasemat sijaitsevat tyypillisesti kaupunkien keskustoissa tai keskustojen välittömässä läheisyydessä, jossa katuverkon kapasiteetti on suurin vaikuttava tekijä saatto- ja noutoliikenteen nopeuteen. Ruuhkautuminen purkautuu kuitenkin pian junan saapumisen jälkeen.

Edellä mainituin perustein ei saattopysäköintiä tulisi mahdollistaa Asemankaarella. Henkilöautoliikenne tulisi pitää sille nykyisin varatulla alueella. Autoliikenteen salliminen Asemankaarelle ei vähennä poistuvien autojen jonoutumisesta aiheutuvaa haittaa, koska poistuminen tapahtuu samaa kautta samalle katuverkolle. Nykyiset järjestelyt ovat suurimmalta osin toimivat, mutta suuri määrä autoja samaan aikaan aiheuttaa ajoittaista jonoutumista. Nykyisten järjestelyjen toimivuutta jäädään seuraamaan. Jonoutuminen ei kestä alueella kymmeniä minuutteja vaan ajoittuu muutamien minuuttien ajalle ja vain käytetyimpien junavuorojen aikaan.

Valmistelija: liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää

antaa edelle kirjoitetun vastauksen Jussi Wihosen ynnä muiden jättämään valtuustoaloitteeseen aseman saattopysäköinnin mahdollistamisesta Asemankaarella rautatieasemalla.

Päätös:

Keskustelun aikana Kari Surakka ehdotti kaupunkiympäristöjohtajan pohjaehdotuksesta poiketen, että vastaukseen tehtäisiin lisäys: ”Asemankaaren saattoliikenne mahdollistetaan liikennemerkillä toistaiseksi.” Eero Bogdanoff kannatti Kari Surakan tekemää esitystä.

Timo Puustinen ehdotti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi.

Päätettyään keskustelun puheenjohtaja totesi tehdyn ehdotuksen ja kannatuksen. Esityksestä päätettiin suorittaa asiassa kättennostoäänestys siten, että ne jotka kannattavat asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi äänestivät JAA ja ne, jotka kannattavat Kari Surakan tekemää kannatettua päätösehdotusta äänestävät EI.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 9 JAA-ääntä (Matti Ketonen, Maija Kuivalainen, Päivi Väänänen, Matti Pesonen, Jukka Mutanen, Auli Patjas, Tiina Kuokkanen, Paula Puhakka, Timo Puustinen) ja 2 EI-ääntä (Kari Surakka, Eero Bogdanoff). Puheenjohtaja totesi äänestyksen tulokseksi tulleen 9-2.

Kaupunkirakennelautakunta päätti siten palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen oli kokouksessa asiantuntijana asian käsittelyn aikana.

KRAKLIK 06.05.2025 § 65
1632/00.02.00.03/2024

Valtuustoaloite palautettiin 25.2.2025 uudelleen valmisteltavaksi. 25.2.2025 valtuustoaloitteen vastausta tukemaan on tehty lisäselvityksiä ja toimenpiteitä. Nyt annettava vastaus on jatkoa edelliseen ja aiemmassa vastauksessa esille nostetut asiat ovat edelleen relevantteja.

Valtuustoaloitteeseen vastausta varten käynnistettiin liikennesuunnittelun puitesomuskonsultti WSP Finland Oy:n toteuttama ja kaupungin viranhaltijoiden ohjaama Joensuun asemanseudun liikenteellinen tarkastelu. Lisäksi alueen liikenteenohjausta päivitetään ohjaamaan paremmin liikennettä uuden kiertoliittymän kohdalla pysäköintitalon ajorampin ja alatason saattoliikennealueen risteyksessä. Kiertoliittymän havaittavuutta parannetaan asentamalla liikennemerkkejä ja liikennepollareita, joiden avulla kiertoliittymän muoto on paremmin havaittavissa myös lumisissa olosuhteissa.

Joensuun asemanseudun liikenteellinen tarkastelu -selvitystä varten tehtiin dronekuvaukset ja näistä analysoitiin liikennemäärät. Kuvaukset toteutettiin tiistaina 8.4. ja perjantaina 11.4.2025. Kuvaukset toteutettiin junien saapumis- ja lähtöaikaan iltapäivä kolmen ja kuuden junilta. Työssä on huomioitava, että kuvaukset on suoritettu Siltakadun läppäsillan remontin aikaan, jolloin Sirkkalan sillan ja Itärannan liikennemäärät ovat suurempia, kuin ennen remonttia. Dronekuvausten havaintona on, että ruuhkaisimmankin junan saapumisesta noin 10 minuutin jälkeen saattoalueelta ei liikennettä enää poistu ja alueella ei esiinny jonoutumista.

Joensuun asemanseudun liikenteellinen tarkastelu -selvityksen keskeisimpiä havaintoja on listattu alla:

- Aiemmin on tehty simulointeja, mutta on havaittu, että liikenteen käyttäytyminen on ollut alueella niin poikkeuksellista, että simulointeja on ollut hyvin vaikea saada yhdenmukaisiksi todellisen tilanteen kanssa.
- Suuri osa autoilijoista ei ilmeisesti hahmota pysäköintilaitoksen liittymässä olevaa minikiertoliittymää.

- Pysäköintilaitoksen eteläpuolella olevaa, tässä vaiheessa tyhjää tonttia käytetään saattoliikenteeseen. Kun tontti rakentuu, tulisi tämän liikenteen siirtyä varsinaiselle saattoalueelle.
- Jonoutuminen purkautuu asemalta noin 10 minuuttia junan saapumisen jälkeen ruuhkaisimmassa kuvatussa tilanteessa

Joensuun asemanseudun liikenteellinen tarkastelu -selvityksessä esille nostettuja syitä, miksi henkilöautoliikennettä ei tulisi sallia Asemankaarelle:

- Nykyisellä laiturialueen ajoväylällä ei ole varauduttu saattoliikenteeseen ja nykyinen tila riittää vain linja-autoliikenteelle.
- Linja-autojen lähtö- ja saapumisajat ovat monesti saapuvien ja lähtevien junien kanssa yhteensopivia vaihtojen mahdollistamiseksi. Henkilöautoliikenne olisi tällöin juuri samaan aikaan kuin bussit laiturialueilla.
- Saattoliikennettä (pysähtymistä) ei voi sijoittaa 6,0 m levälle ajoradalla, koska silloin linja-auto ei mahdu poistumaan laiturista.
- Telilinja-autojen kääntyessä perän sivusiirto voi olla jopa 1,5 m ja se aiheuttaa ongelmia, jos laiturialueella on saattoliikennettä.
- Saattoliikenteelle tulisi osoittaa ja erottaa rakenteellisesti oma paikka, jossa huomioitaisiin se, ettei jalankulkijat liikkuisi henkilöautojen ja linja-autojen liikennealueella. Erilliselle saattoliikenteen kaistalle jalkakäytävineen ei asemakaavan mukaisella katualueella ole tilaa.
- Voi olla mahdollista, että linja-autopysäkkejä käytettäisiin saattoliikenteeseen. Tämä voisi heikentää linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä.
- Laiturialueen keskivaiheilla on leveä suojatie. Lisääntyvä autoliikenne huonontaa suojatien liikenneturvallisuutta.
- Saattoliikenteen sijoittuminen Asemankaaren varrelle arvioidaan aiheuttavan kadun ylityksiä myös olemassa olevan suojatien ulkopuolella.
- Saattoliikenteen esteettömyyden kannalta ei saisi olla korkeita reunakiviä. Nykyisten laiturien reunassa on 16 cm korkea reunakivi, joten se ei sovellu esteettömään liikkumiseen.

Edellä mainituin perustein ei saattopysäköintiä tulisi mahdollistaa Asemankaarella. Henkilöautoliikenne tulisi pitää sille nykyisin varatulla alueella.

Valmistelija: liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen

Vs. kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää

esittää kaupunginhallitukselle, että se antaisi edelle kirjoitetun vastauksen Jussi Wihosen ynnä muiden jättämään valtuustoaloitteeseen aseman saattopysäköinnin mahdollistamisesta Asemankaarella rautatieasemalla.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen oli kokouksessa asiantuntijana asian käsittelyn aikana.

Kaupunginhallituksen varaedustaja Virve Mikkonen poistui kokouksesta klo 17:48.
Jäsen Maija Kuivalainen poistui kokouksesta klo 17:48.