

Puijonkadun liikenneselvitys – osallistamistilaisuus 26.11.2024

Aika:	26.11.2024 klo. 16:00 – 17:50
Paikka:	Valtuustotalo, Suokatu 42, koulutussali
Kutsuttu:	Jaana Keränen / Asemakaavoitus Matti Vänskä / Strateginen maankäyttö Mikko Niskanen / Katusuunnittelu Sari Riekkinen / Viher- ja virkistysaluesuunnittelu Hanna Väätäinen / Liikennesuunnittelu Tero Myyräläinen / Joukkoliikenne
	Puijonkadun varren kiinteistöt: -yhteensä 11 osallistujaa

1 Kauppatorin ja Puijonkadun suunnitteluperiaatteet

Jaana Keränen toivotti osallistujia tervetulleiksi ja avasi tilaisuuden. Käytiin lyhyesti läpi tähänastinen suunnittelutilanne torin ja Puijonkadun osalta Gehlin toimeksiantoon liittyen.

Liikenteellisesti Gehlin työssä on esitetty Puijonkadulle kaksi vaihtoehtoa, VE1 missä on enemmän katuvihreää ja enemmän tilaa mm. kadun varren liikekiinteistöjen kadunvarren toiminnoille sekä VE2 missä on painotettu enemmän liikennettä ja huomioitu mm. pyöräilyn kehittäminen omalle väylälleen kadun länsireunalla.

2 Liikenneselvityksen lähtökohdat ja tilanne

Matti Vänskä ja Hanna Väätäinen esittelivät liikenneselvityksen lähtökohdat ja tilanteen seuraavasti:

- Käytiin läpi Puijonkadun liikenteellistä nykytilaa ja roolia keskustan liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden osalta sekä todettuja nykytilan ongelmia eri liikennemuotojen osalta:
 - Puijonkadun liikennemäärä suunnitteluosuudella, Asemakadun ja Tulliportinkadun välillä, vaihtelee välillä 1 500...3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.
 - Vilkkaimillaan liikenne on Asemakadun liittymäalueella ja hiljaisimmillaan Suokadun ja Maljalahdenkadun välillä.
 - Toriparkin käyttäjämäärä on arkipäivisin (ti-pe) noin 2 000 pysäköintiä vuorokaudessa. Tapahtumien aikana pysäköintimäärä kaksinkertaistuu. Suurin osa (n. 65%) toriparkkiin tulevasta liikenteestä saapuu Puijonkatua pohjoisesta ja vielä suurempi osa (n. 75%) poistuvasta liikenteestä suuntautuu pohjoiseen.
- Nykytilan osalta kommentointia herätti:

- liikennevalojen toiminta, alueella ei kommenttien mielestä toimi "vihreä-aalto" mihinkään suuntaan.
 - Vastauksena todettiin, että alueella on myös liikennevalojen osalta huomioitava autoliikenteen lisäksi joukkoliikenteen toimivuus sekä erityisesti keskusta-alueelle sijoittuessa jalankulkijoiden että pyöräilijöiden tarpeet.
 - Autoliikenteen osalta myös Asemakadun ja Puijonkadun liittymässä liikennettä on keskusta-alueelle paljon ja valoliittymien keskinäiset etäisyydet ovat lyhyet mikä asettaa oman haasteensa yhteensovitukseen.
 - Lisäksi Hanna muistutti, että alueen liikennevalot ovat hyvin iäkääät ja mikä myös asettaa toiminnalle rajoitteita nykytilassa.
 - Liikenneselvityksessä tarkastellaan liikennevalojen tarvetta mm. Hapelähteenkadun suojatien osalta.
- Nykytilan jälkeen esiteltiin Puijonkadun kehittämiseksi asetettuja tavoitteita:
 - ✓ Puijonkadun viihtyisyyden lisääminen
 - ✓ Keskustan saavutettavuuden kehittäminen
 - ✓ Keskustan pysäköinnin kehittäminen
 - ✓ Joukkoliikenteen sujuvuuden ja palvelutason kehittäminen.
- Tavoitteita kommentointiin seuraavasti:
 - Onko pyöräliikenteen pääreitit pakko mennä Puijonkatua pitkin, miksi ei hyödynnetä rännikatuverkostoa?
 - Viihtyisyyden lisääminen tärkeää!
 - Onko pysäköinnin osalta kaupungilla strategiaa vähentää kadunvarsipysäköintiä? Oulussa mm. tavoitteena ohjata pysäköintiä pysäköintilaitoksiin ja tällä on positiivinen vaikutus katukuvaan?
 - Tähän yleisön vastakommenttina todettiin, että pitäisi jättää Puijonkadun varrelle joitakin pysäköintipaikkoja kivijalkakauppojen vuoksi. Kaupat häviävät, jos ne eivät ole saavutettavissa. Esim. iäkkäämmät ihmiset eivät välttämättä jaksu kävellä toriparkista Puijonkadun varren liikekiinteistöille. Kivijalkakaupoilla merkittävä rooli myös kiinteistöyhtiöiden taloudessa, mikä tulisi muistaa.
 - Toisessa vastakommentissa todettiin, että toriparkki tarjoaa helpon mahdollisuuden pysäköinnille ja sieltä on vain noin 5 minuutin kävely myös Puijonkadun liikekiinteistöille.
 - Puijonkadun joukkoliikennepysäkin poistoa Suokadun pohjoispuolelta ihmeteltiin ja todettiin, että varmaan se sitten nopeutti linjoja, mutta harmiteltiin asukkaiden lähipysäkin poistamista.
- Kaupungin vastauksena esitettyihin kommentteihin:
 - Pyöräliikenteen kehittämisen tavoitteena on muodostaa sujuva reitti keskustaan ja sen lävitse sekä itä-länsi että pohjois-etelä

suunnassa. Puijonkatu tarjoaa selkeimmän reitin pohjois-eteläsuunnassa ja reitin kierrättämisellä rännikaduille on mm. seuraavia ongelmia:

- Reittiin tulee paljon käännöksiä eikä se ole selkeä
- Reitillä risteämiset autoliikenteen kanssa olisivat pyöräilijällä väistämiselvöllisiä
 - tähän esitettiin ratkaisuksi pyöräilijän suojatietä, mutta kaupungin vastauksena todettiin, että tämä tarkoittaisi korotettujen hidasteiden rakentamista mm. Asemakadulle sekä Suokadulle ja tämä ei ole yleisen liikenteen toimivuuden kannalta mahdollista.
- Pysäköinnin osalta kaupungilla on tavoite ohjata keskusta-alueella pysäköintiä laitoksiin, tämä on todettu mm. aiemmin laadituissa pysäköintiselvityksissä. Puijonkadun osalta kaduvarsi-pysäköintiin vaikuttaa millä vaihtoehdolla lopulta lähdetään jatko-suunnitteluun.
- Joukkoliikenteen osalta kaupungin selkeänä tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä ja tämän osalta aikatauluvarmuuden ja sujuvuuden parantaminen on selkeä lähtökohta. Puijonkadulta on poistettu pysäkki näistä syistä ja toimenpide on myös toiminut.
- Yleisesti liikennejärjestelmän osalta todettiin, että kaupungin kasvaessa kulkumuotojakaumaa tulee ohjata enemmän jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen jo yleisen liikenteen sujuvuuden vuoksi. Kaupungin asukasmäärän kasvaessa ei liikenne voi perustua autoliikenteeseen varsinkaan keskusta-alueella missä ei ole tilaa lisätä autoliikenteen kapasiteettia.
- Kaupunki on myös selvittänyt uuden Puijonkadun rampin toteuttamista valtatieltä 5 etelästä Puijonkadulle. Tämä toteutuessaan ohjaa liikennettä ja parantaa tavoitteen mukaisesti sekä matkakeskusalueen että keskustan saavutettavuutta mikä tulee myös huomioida vaihtoehtojen valinnassa.
- Käytiin läpi liikenneselvityksessä esitettävät kolme liikenteellistä vaihtoehtoa:
 - VE1 Puijonkadun liikennejärjestely nykyisen kaltainen, katutilaa jäsenlään kuitenkin uusiksi millä parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja lisäksi lisätään kadun viihtyisyyttä katu ympäristön suunnittelulla (istutukset). Joukkoliikenne kulkee Puijonkatua pohjoiseen ja palaa keskustaan Haapaniemenkadun kautta.
 - VE2 Puijonkatu on yksisuuntainen keskustan suuntaan ja Haapaniemenkatu muutetaan yksisuuntaiseksi pohjoisen ajosuuntaan.
 - Tämän alavaihtoehtona tarkastelut vaihtoehtoa 2B missä Puijonkatu yksisuuntainen pohjoiseen ja Haapaniemenkatu etelään.

- VE3 Puijonkatu on joukkoliikennekatu missä ajo kiinteistöille ja toriparkkiin on sallittu.
- Yleisesti vaihtoehtoja pohjustettiin kaupungin osalta seuraavasti:
 - Kadunvarsipysäköinti on mahdollista vaihtoehdossa 1 ja 2. Vaihtoehdossa 3 kadunvarsipysäköintiä ei kannata toteuttaa, koska se osaltaan vaikeuttaisi liikenteen rajoittamisen tavoitetta.
 - VE1:ssa haastavin paikka on Asemakadun liittymäalue, missä Puijonkadun osalta ei ole eikä myöskään saada riittävästi lisätilaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden merkittävään parantamiseen.
 - VE2:lla:
 - olisi paljon positiivisia vaikutuksia:
 - Parantaisi laadittujen liikenteen mallintamisten ja toimivuustarkastelujen tulosten perusteella liikenteen sujuvuutta ruuhkaisimmissa liittymissä Asemakadulla.
 - Mahdollistaisi Puijonkadulla jalankulun, pyöräilyn ja viihtyisyyden kehittämisen hyvin ajokaistoista vapautuvan tilan myötä
 - Olisi keskustan saavutettavuuden osalta sujuva yhteys mm. toriparkkiin
 - Mutta valitettavasti vaihtoehdolla myös negatiivisia vaikutuksia:
 - Joukkoliikenteen osalta pohjoisen ajosuunnan osalta mahdollisesti lievä negatiivinen vaikutus lisääntyvien käännosten vuoksi
 - Torin ympäristössä pysäkkejä ei saada järjestelyä siten, että pysäkkikapasiteettia saataisiin riittävästi ja toisaalta voitaisiin turvata pysäkkien sujuva käyttö → riski että joukkoliikenteen palvelutaso laskee alueella mikä ei ole kaupungin tavoitteiden mukaista.
 - VE2B vaihtoehdolla on merkittäviä vaikutuksia toriparkin sisäisiin järjestelyihin ja jouduttaisiin muuttamaan myös torin eteläpuolella toriparkin ramppien ajosuunnat ja tällä vaikutuksia alueen liikennejärjestelyihin. Kokonaisuutena vaihtoehdolla on huomattavasti muita vaihtoehtoja laajemmat heijastusvaikutukset ja näin ollen vaihtoehtoa ei olla esittämässä jatkosuunnitteluun.
 - VE3 mahdollistaa toimiessaan Puijonkadun ja asemakadun liittymässä jalankulun ja pyöräilyn kehittämisen VE1:tä paremmin, koska voidaan poistaa liittymäalueelta toinen pohjoisen ajosuunnan kaista vähentyvän liikenteen vuoksi.
 - Vaihtoehdolla kuitenkin negatiivisia puolia:

- riski ettei liikenteenohjauksella toteutettavia kadun ajorajoituksia noudateta ja Puijonkadulle ohjautuu edelleen lävistävää yleistä liikennettä. Tämä voi haitata merkittävästi myös joukkoliikenteen toimintaa, jos kadulta poistetaan Asemakadun liittymästä yksi ajokaista.
- Heikentää Asemakadulla liittymien toimivuutta yleisellä liikenteellä VE1:n verrattuna.
 - Kaikkien vaihtoehtojen osalta on selvityksen aikana laadittu koko keskustan liikenneverkon liikennemallitarkastelu ja sen pohjalta liittymien toimivuustarkastelut keskeisten liittymien osalta.
 - Huomioitavaa, että Asemakadun osalta on syytä varautua yleisen liikenteen palvelutason heikkenemiseen tulevaisuudessa liikenne-ennusteiden mukaisesti.
- Vaihtoehtojen osalta on laadittu alustava vaikutusten arviointi (ei vielä käyty läpi hankkeen ohjausryhmässä) ja sen mukaisesti VE2:lla olisi eniten positiivisia vaikutuksia, mutta em. torialueen pysäkkijärjestelyjen ongelmien vuoksi vaihtoehtoa ei todennäköisesti voida suositella jatkosuunnitteluun. VE1 ja VE3 ovat yleisesti isoilta osin vaikutuksiltaan samantyyllisiä, mutta VE3:lla on havaittavissa hiukan enemmän positiivisia vaikutuksia. Toisaalta VE3:lla on myös havaittavissa liikenteellisiä riskejä mitkä tulee huomioida lopullista ratkaisua päätettäessä.
- Liikenneselvitys tarkoitus viimeistellä vuodenvaihteessa ja viedään kaupunkirakennelautakuntaan päätettäväksi alkuvuodesta 2025.

3 Puijonkadun perusparannuksen suunnittelu

Liikenneselvityksen jälkeen Mikko Niskanen ja Sari Riekkinen kävivät läpi jatkosuunnitteluprosessia, aikataulua ja tavoitteita:

- Mikko kävi läpi yleisesti Puijonkadun jatkosuunnittelua:
 - Puijonkadusta on laadittu vuonna 2013 hyväksytty katusuunnitelma. Katusuunnitelman toimenpiteitä ei ole kuitenkaan toteutettu koska tuolloin on ollut tiedossa useita kadunvarren kiinteistöjen kehittämistoimenpiteitä ja ei ole koettu järkeväksi toteuttaa katujärjestelyitä ennen kuin kiinteistöhankeet on toteutettu. Viime vuosina hankkeelle ei ole voitu osoittaa investointirahoitusta johtuen kaupungin muista hankkeista.
 - Vuoden 2013 katusuunnitelma toimii "ajanmukaistettuna" (tarkennetaan mm. väylien leveydet) liikenneselvityksen vaihtoehtona 1.
 - Liikenneselvityksen mukaisesti katuosuudelle kohdistuu monia toiveita ja tavoitteita → kaikille toiminnoille/toiveille ei ole valittu katutila

- riitä ja näin ollen joudutaan tekemään kompromisseja myös tarkemmassa suunnittelussa.
- Katusuunnitelman laatiminen käynnistyy alkuvuodesta 2025 kun lautakunta on linjannut jatkosuunnitteluun valittavan vaihtoehdon.
 - Suunnittelu tehdään kaupungin omana työnä ja tavoitteena on asettaa katu- ja hulevesisuunnitelmaehdotukset julkisesti nähtäville keväällä/kesällä 2025.
 - Kadun alapuolisten rakenteiden osalta tiedossa on kunnallisteknisten verkostojen saneeraustarpeita ja samassa yhteydessä tullaan uusimaan mm. kaukolämpöverkosta, hulevesiviemäreitä ja muita verkostoja.
 - Kadun saneerauksen toteuttaminen sijoittuu vuodelle 2026.
 - Katuympäristön osalta Sari totesi seuraavasti:
 - Ilmasto- ja resurssiviisas Kuopio 2035 ja Lumo- ohjelmassa (2024-2030) yhtenä tavoitteena on kasvattaa taajama-alueiden latvuspeitteisyyttä, läpäiseviä pintoja ja lisätä luonnonmonimuotoisuutta kaupunkikeskustassa.
 - Katuympäristön osalta huomioidaan katukalusteet ja mm. esteettömyyden osalta penkit
 - Tavoitteena on muodostaa kadulle monikerroksellista kasvillisuutta viihtyisyyttä lisäämään.
 - Kasvillisuudella myös rooli kadun hulevesien hallinnassa.
 - Jatkosuunnittelua osallistujat kommentoivat seuraavasti:
 - Istutuksen osalta tulisi huomioida allergioiden lisääntyminen. Voimakkaasti pölyävät istutukset voivat aiheuttaa reaktioita..
 - Onko kiinteistöillä mahdollisuus liittyä hulevesiverkoston samassa yhteydessä, kun katua ja verkostoja saneeraan?
 - Onko hanke oikeasti toteutumassa? Vaikuttaako aikatauluun kaupungin taloudellinen tilanne?
 - Mikko ja Sari vastasivat kommenteihin seuraavasti:
 - Kiinteistöillä on korvauksetta mahdollisuus liittyä saneerauksen yhteydessä hulevesiverkoston. Samoin mahdolliset sadevesirännit otetaan tässä yhteydessä hulevesiverkoston kiinni. Yleisesti saneerauksen yhteydessä joudutaan varautumaan ilmastonmuutoksen aiheuttamaan sadannan kasvuun ja joudutaan todennäköisesti tarkastelemaan mm. viivystyrakenteita.
 - Viherrakenteet tarkastellaan jatkosuunnittelussa ja tavoitteena on tehdä kaikille soveltuvaa kaupunkiympäristöä.
 - Kaupungin taloustilanne on haastava, mutta tällä hetkellä Puijonkadun saneeraus on osoitettu investintiohjelmassa vuodelle 2026.

Kuopion kaupunki

Kaupunkiympäristö

Strateginen maankäyttö

Matti Vänskä

27.11.2024

Liitenro

Dnro

Julkinen

4 Tilaisuuden päätös

Matti Vänskä päätti tilaisuuden noin klo. 17:50.

Jakelu

Läsnäolleet (kaupungin henkilöstö)
Ilkka Laine / Kaupunkisuunnittelu palvelut
Ismo Heikkinen / Kaupunkitekniikan palvelut
Heli Pitkänen / Strateginen maankäyttö
Annika Korhonen / Asemakaavoitus
Ari Räsänen / Kunnallistekninen suunnittelu
Hanna Myllynen / Liikennesuunnittelu
Tero Myyryläinen / Joukkoliikenne
Paula Siuruainen / Sitowise Oy