

25.02.2020
14.04.2020

"Olen asunut as. [REDACTED] kerrostalossa osakkaana yhdessä [REDACTED] kanssa v. 2002 lähtien, joten kokemusta asuinympäristöstä ja liikenteestä on paljon. Uudet mahdolliset katusuunnitelmamuutokset tulivat rappukäytävämme ilmoitustaululle vasta viikkoa ennen valitusajan umpeutumista, mutta ehdin kuitenkin paneutua tähän asiaan ja

tällaisenaan muutokset eivät tule menemään läpi Salon päätöksenteossa. Olen edustajaani informoinut asiasta. Salon tyyppilliseen tapaan suunnitelmat tehdään lähes valmiiksi yhtään kaupunkilaisia kuulematta etukäteen ja pidetään puutteellisesti valmisteltuja asioita läpihuutojuttuina.

Inkerinkatua on pidettävä Helsingintien suuntaisena keskusta-alueen pääkatuna, jonne korotukset ja töyssyt eivät sovi alkuunkaan, ne on vedettävä suunnitelmasta pois. Liikenneturvallisuutta ne eivät paranna millään tavalla, päinvastoin. Hyvänä esimerkkinä on Asemakatu, jossa autojen korin alustat ja keula rysähtävät vähän väliä kiinni miltei päivittäin verraten hiljaisellakin nopeudella. Perniöntien uudistus toimii mielestäni pääpiirteittäin hyvin ilman sitä koroketta, joka on aivan turha, väärässä paikassa ja haittaa julkista liikennettä ja pelastustointia. Samat painavat perusteet pätevät hyvin Inkerinkatuunkin. On huomattava, että kaduilla ajetaan muutoinkin varsin maltillisesti, poliisiratsiaa ei ole tarvinnut pitää kertaakaan eikä kolareita ole minun tietooni tullut koko tänä aikana. Ihmiset ajavat entuudestaan alhaisilla nopeuksina syynä on se, että Inkerinkatu, Kirkkokatu ja Rummunlyöjänkatu ovat yllättäen tasa-arvoisia risteysalueita. On erikoista, ettei kärkikolmioita ole laitettu kahdelle viimeksi mainituille kaduille. Kolmen auton tullessa eri suunnista yhtä aikaa on sovittava, kuka menee ensiksi. Tätä tapahtuu varsin usein, ylinopeuksia sen sijaan hyvin harvoin.

██████████ kadun puoleiset ikkunat pestään heinä-elokuussa. Miten olette ajatelleet nostolava-auton pääsevän paikalle? Entä miten tapahtuu lumenauraus jalkakäytävillä ja roska-astioiden tyhjennys sisäpihoille Inkerin- ja Kirkkokaduille? Palo- ja pelastustoimen pitää päästä pääovien eteen esteettömästi. Samoin talomme julkisivuremontit tulevat työn alle lähivuosina. Kesäiltatorien ja Kivan konserttien aikana Inkerinkatu on tärkeässä roolissa autopysäköintien suhteen, koska kaupungilla ei ole osoittaa parkkipaikkoja lähietäisyydellä. Palanut puutalo Esterinkadun kulmassa ilmeisesti puretaan, tämäkin pitää huomioida, joten Inkerinkadun osalta huomattavat katusuunnitelmamuutokset on syytä laittaa jäihin. Viheralueita en vastusta, korkeat reunakivetykset tuottavat ongelmia, parkkeerauksessa autojen etukeulat ottavat kiinni. Varsinkin Asemakadulla näkee naarmuuntumista turhankin usein. Kuka vastaa?

Taloyhtiömme korjautti kaupungille kuuluvan Kirkkokadun puoleisen jalkakäytävän ja sisäpihan ulostulon muutamia vuosia sitten täysin turhaan ██████████. Sisäpihalta pitää päästä sujuvasti kadulle ilman huomattavia korkeustasoeroja. Inkerinkadun joen puoleinen alkupää onkin painunut alaspäin, koska savipatja antaa periksi eikä kannattele puupaalujen varassa olevia taloja. Meillä on onneksi teräspaalut talomme alla. Se mitä Inkerinkadulle kaivattaisiin olisi joen ylittävä kävelysilta Rikalan kohdalle. Sillä olisi käyttöä ja olen hanketta esittänyt usealle kaupunginvaltuuston jäsenelle. Se on kirjattu listalle, mutta hanketta ei liene viety eteenpäin kuin tulevaisuuden visioissa."

██████████ mielipiteeseen voidaan todeta, että erilliset kirjeet katusuunnitelmien muutoksista toimitettiin suunnittelualueella sijaitsevien taloyhtiöiden isännöitsijöille ennen nähtävillä olon alkamisajankohtaa. Ennen nähtävillä olon alkamista alueen taloyhtiöiden isännöitsijöille järjestettiin mahdollisuus osallistua suunnitelmien esittelytilaisuuteen, jossa

käytiin katusuunnitelmien muutosten sisältöä yksityiskohtaisesti. Kutsu tilaisuuteen lähetettiin kaikille isännöitsijöille, jota katusuunnitelmien muutokset koskevat.

Kysymyksessä on ns. laatimisvaiheen kuuleminen, jonka aikana saadun palautteen ja kaupunkikehityslautakunnan ohjauksen perusteella laaditaan lopulliset katusuunnitelmaehdotukset Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 42 § ja 30 § mukaisesti nähtäville. Nähtävänäpitoaikana osallisilla on mahdollisuus edelleen lausua mielipiteensä suunnitelmasta ja mielipiteet vastineineen sekä niiden johdosta mahdollisesti tehtävät muutokset saatetaan kaupunkikehityslautakunnan tietoon katusuunnitelmien hyväksymiskäsittelyn yhteydessä. Toisin kuin mielipiteessä todetaan Salon kaupungin käytännöt Maankäyttö- ja rakennuslain säätelmissä suunnitteluhankkeissa ovat avoimia ja vuorovaikutteisia.

Ajohidasteiden on yleisesti todettu parantavan liikenneturvallisuutta katuympäristössä. Risteysalueiden korottaminen hidastaa ajonopeuksia kaikista tulosuunnista, parantavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta, parantavat suojateiden havaittavuutta sekä parantavat esteettömyyttä reunatuellisilla risteysalueilla. Ajohidasteilla vaikutetaan ajonopeuksiin ja pyritään alentamaan ajonopeuksia erityisesti kohteissa, joissa liikkuu paljon suojattomia tienkäyttäjiä. Ajonopeudet vaikuttavat merkittävästi liikenteessä tapahtuvien tapaturmien todennäköisyyteen ja vakavuuteen, erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuvien onnettomuuksien osilta. Törmäysnopeudella 30 km/h reilu puolet jalankulkijoiden vammoista on lieviä, kun taas 50 km/h törmäysnopeudella noin kolme neljännestä vammoista on vakavia. Onnettomuudesta aiheutuvat vammat pienenevät siis huomattavasti myös 40 km/h alueella korotetulla risteysalueella. Katualueet on nykytilanteessa osoitettu tasa-arvoisiksi risteysalueiksi, koska näiden on todettu laskevan ajonopeuksia risteysalueilla. Tasa-arvoisilla risteysalueilla noudatetaan liikennesääntönä tieliikennelakia, jonka mukaan oikealta tulevalle on etuajo-oikeus muuhun liikenteeseen nähden.

Nostolava-auton pysäköinnistä ei aiheudu ongelmia Inkerinkadun varrelle, ajoneuvojen pysäköinti on osoitettu erikseen olevalle pysäköintikaistalle, ■■■■■ kadun puoleiselle seinustalle. Pysäköintikaistan leveydeksi on suunniteltu 3 m. Lisäksi pysäköintikaistan viereiselle ajoradalle kokonaisleveyttä jää 7 metriä. Jalkakäytävien paikka alueella säilyy sijainniltaan kokonaisuudessaan samana, lukuun ottamatta Inkerinkadun eteläosan muuttamista yhdistetyksi jalankulku- ja pyöräilyväyläksi. Nykyiset jalkakäytävät levenevät Kirkkokadulla ja Rummunlyöjäkadulla 3 metrin levyisiksi. Jalkakäytävien talvikunnossapito sekä jätehuolto taloyhtiöille säilyvät ennallaan ja nykyisiä tonttiliittymiä taloyhtiöiden pihoiille parannetaan nykyistä esteettömämmäksi. Esterinkadun ja Inkerinkadun kulmatontille mahdollisesti aikanaan rakennettava kerrostalo saa vesihuollon tonttiliittymänsä Esterinkadun varrelta, joten Inkerinkadun osalta ei tulla edellyttämään kadun aukaisua talon rakentamisen osalta. Mikäli mahdollisen rakennettavan kerrostalon tonttiliittymä osoitettaisiin Inkerinkadun puolelle, ei tämäkään aiheuta merkittäviä muutoksia suunnitellulle jalankulku- ja pyöräilyväylälle.

Katualueille suunniteltujen reunakivien korkeus pysäköintikaistoilla on

suunniteltu pääosin 12 cm korkeuteen, joka on normaali reunakiven korkeus asemakaavoitetulla katualueella. Pysäköintikaistoilla reunakivenä käytetään ns. yliajokiveä, jonka korkeus on ajoradasta eroteltuna 3 cm. Joten reunakiven korkeudesta johtuen vaurioita ei ajoneuvoille pääse tapahtumaan. Lisäksi pysäköintiruudun pituudeksi on suunniteltu 5,5 m, joka on 0,5 metriä suunnitteluohjetta tilavampi ja näin helpottaa suuntaispysäköintiä pysäköintikaistoilla. Vinopysäköinnin pituudeksi kohtisuorassa ajoratalinjaa nähden on suunniteltu 5 m.

Maksutonta pysäköintitilaa löytyy kesäaikana järjestettävien iltatorien sekä Kivassa järjestettyjen tapahtumien aikana Rummunlyöjäkadun pysäköintiruuduista, Siltavoudinkadun varrelta, kuin myös Kirkkokadun varrelta.

[REDACTED]:

"[REDACTED] hallitus katsoo, että nyt suunniteltu kevyen liikenteen väylä on tarpeeton vähäisen kevyen liikenteen sekä merkittävän pysäköintipaikkojen vähenemisen johdosta. Jos kevyen liikenteen väylä kuitenkin haluttaisiin toteuttaa, on se mielestämme suunniteltu väärälle puolelle eli eteläiselle puolelle Inkerinkatua. Tällä puolella on lähes kaikkien Inkerinkadun eteläisen puolen kiinteistöjen pihaliittymistä, joita ei kuitenkaan ole suunnitelmassa mitenkään merkitty tai huomioitu. Inkerinkadun pohjoispuolella ei ole vastaavia tonttiliittymiä juurikaan ole. Valtaosin eteläpuolen kadunvarsitontit ovat nykyisen Inkerinkadun jalkakäytävän reunan osalta kiinteistöjen toimesta aidattuja. Katsomme, että nyt suunniteltu kevyen liikenteen väylän sijainti aiheuttaa tarpeettomia vaaratilanteita erityisesti tonteilta ajaville sekä kevyen liikenteen väylillä kulkijoiden mm. pyöräilijöiden välillä."

[REDACTED] mielipiteeseen voidaan todeta, että jalankulku- ja pyöräilyväylä on suunniteltu toteutettavaksi Inkerinkadun eteläpuolelle, koska sijainti on pohjoista puolta huomattavasti turvallisempi. Jalankulku- ja pyöräilyväylän sijainti Inkerinkadun pohjoispuolella aiheuttaisi vaaratilanteita jatkuvasti taloyhtiöiden sisäänkäyntien kohdilla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Suunnitellulle kevyen liikenteen väylälle Inkerinkadun eteläpuolelle tullaan lopulliseen suunnitelmaan lisäämään kivetys tonttiliittymien kohdille, jonka tarkoituksena on varoittaa pyöräilijöitä taloyhtiöiden tonttiliittymien paikoista.

[REDACTED]:

"Inkerinkadun ja Inkerinkujan risteys on tasa-arvoinen risteys, joka on monelle autoilijalle edelleen jonkin asteinen yllätys. [REDACTED] osalta katsomme, että Inkerinkujan ja Inkerinkadun risteysalueen pysäköintikieltoalue tulisi tarkemmin määrittää näkymäalueen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nykyisellään sekä nyt tehdyssä suunnitelmassa pysäköinti Inkerinkadun pohjoispuolelle risteysalueelle on edelleen liikennesäännöistä piittaamattomille mahdollista. Tämä tulisi estää joko reuna- ja katukivetyksin samalla tavalla kuin nyt suunnitelluissa muissa korotetuissa risteyksissä on tehty tai sitten selkeästi pysäköintikieltomerkein."

mielipiteeseen suunnittelu- ja rakentamistiimi toteaa, että alustaviin suunnitelmiin ja muistutuksessa huomioitu pysäköintipaikaksi merkattu alue on mitoitukseltaan ajoneuvolle tarpeeton ja se voidaan korvata viheralueen betonikiveyksellä, reunakivellä erotettuna pysäköintikaistalta. Tämä mahdollistaa näkemien parantumisen risteysalueella sekä korostaa pysäköintikiellon merkitystä risteysalueella.

mielipide:

"Olen asunut osoitteessa _____ lähes 21 vuotta. En pidä aluetta turvattomana tai vaarallisena enkä koe, että maisemointia / suurempia remontteja tulisi tehdä alueen viihtyisyyden lisäämisen vuoksi. Kyse on keskustasta, josta pääsee melko helposti minne vaan. Torilla on puistoa, Pahkavuoren suunnalla metsää, jokirantaan on todella lyhyt matka. Näin ollen en näe tarvetta muuttaa Inkerinkatua viihtyisämmäksi (vrt. SSS 7.2.2020 / _____).

On fakta, että muutama uusi suojatie kortteliin olisi tarpeen. Tiedän kokemuksesta, että iäkkään naapurin rouvan on hankala liikkua rollaattorilla, koska kaikissa risteyksissä ei joka suuntaan ole suojatietä ja liikkumista helpottavaa luiskaa ei ole. Olen keskustellut kaupungin suunnitelmista aikuisten lasteni kanssa. Heidän kokemuksensa on, että edes lapsena alue ei ollut vaarallinen tai turvaton. Inkerinkatu ei ole mitenkään vilkkaasti liikennöity ja valtaosa liikenteestä on alueen asukkaiden tuottamaa, joten autoilla osataan pääsääntöisesti ajaa esim. alueen lukuisat tasa-arvoiset risteykset huomioiden ja tämä omalta osaltaan vaikuttaa siihen, että kovia ajonopeuksia ei ole.

Taloyhtiömme hallitus ei ole tietääkseni reagoinut kaupungin suunnitelmiin. Taloyhtiön osakkaille ei olla tiedotettu hallituksen tai isännöitsijän toimesta lainkaan lähikortteleitamme koskevista suunnitelmista. Siksi haluan esittää muutaman huolenaiheen suunnitelmia koskien henkilökohtaisesti.

Kiinteistössämme on ulkonevat parvekkeet, jotka ovat Inkerinkadulle päin. Kaikissa parvekkeissa on kiinteää lasitusta, joka on tehty taloon jo rakennusvaiheessa. Näitä lasituksia on mahdotonta pestä ulkopuolelta asunnosta käsin, joten tapana on ollut ostaa palvelu keskimäärin kerran vuodessa. Tällöin kadulle on tullut nostolaite, josta käsin lasitukset on pesty. Tämä on tarvinnut luonnollisesti tilaa ympärilleen, enkä tiedä miten tämä on mahdollista jatkossa hoitaa, mikäli talomme eteen tulee suunnitelmien mukainen viherkaista. Samoin pidän mahdollisena, että viherkaista tulee haittaamaan taloyhtiömme tulevien remonttien toteuttamista, joista etenkin julkisivuremontti lienee lähivuosien aikana tarpeellinen. Ikkunaremontti on kadunpuoleisten ikkunoiden osalta toteutettu osittain, mutta osa on tekemättä ja lisäksi suunnitelmissa on parvekkeiden kunnostamista; kuinka lähelle taloa parvekkeiden rakenteiden vuoksi saadaan tarvittavat laitteet ja telineet, mikäli jalkakäytävän oheen tulee myös viherkaista. Mikäli edessä on runsaslumisia talvia, vaikuttaako viherkaista jalkakäytävän auraamiseen ja lumen siirtämiseen sitä hankaloittaen.

Yksi osa ongelmaa viherkaistan suhteen on se, että baariin menevää ja baarista palaavaa kulkijaa Inkerinkadulla kyllä näkyy viikonloppuisin.

Vastapäätä olevassa talossa [REDACTED] oli aidan vieressä suurikokoinen pensas, joka oli suosittu "ulkovessa". Sitten pensas on poistettu. Oletan, että pensaiden ja puiden lisääminen lähikortteleihin peräti viherkaistojen muodossa tulee lisäämään tätä ongelmaa, enkä usko sen olevan alueen asukkaiden kannalta mitenkään mukava skenaario. Myös muuta roskaamista viherkaistat saattavat lisätä.

Onko suunnitelmassa huomioitu, miten viherkaistat mahdollisesti vaikuttavat paloautojen ja ambulanssien toimintaan, miten lähelle taloa ne hätätilanteessa todella pääsevät.

Taloyhtiömme on omalla kustannuksellaan kunnostanut Inkerinkadun ja Kirkkokadun jalkakäytävää talon kulmalta sekä kohtaa, josta tontille ajetaan. Hallitus on esittänyt jalkakäytävän kunnostamista yhtiökokouksessa 26.3.2014. Tällöin muutama osakas totesi, että jalkakäytävän kunnostaminen kuuluu kaupungille. Isännöitsijä [REDACTED] ja asiaa esittänyt hallitus olivat eri mieltä ja hallitus esitti kunnostuksille kustannusarvion 1990 €. Korjaukset toteutettiin samana kesänä ja lopullinen kustannus oli 6 696 € (sisältäen kahden autopaikan lisäämisen tontille sekä yhden puunkaadon). Joka tapauksessa olemme käyttäneet tuhansia euroja taloyhtiön rahaa remonttiin, joka olisi kuulunut kaupungin kustantamaksi ja joka nyt 6 vuotta myöhemmin on hukkaan heitettyä rahaa, koska sama alue tullaan kaupungin suunnitelman mukaisesti kunnostamaan tänä vuonna. Mainitsen myös keskustelussa ilmi tulleen naapurin herran huolen siitä, onko kadulle tulossa korotuksia suojateiden kohdalle. Hänen mielestään ne ovat tarpeettomia ja rikkovat autojen pohjat."

[REDACTED] muistutukseen voidaan todeta, että parvekkeiden ikkunalasien pesu Inkerinkadun varrella on myös jatkossa mahdollista. Pesutyöt voidaan suorittaa edelleen joko nivelpuominostimella pysäköintikaistalta tai saksilavanostimella jalkakäytävältä, joka levenee nykyisestään 2,5 metrin levyiseksi koko Inkerinkadun varrella.

Inkerinkadun saneeraus suunnitelman mukaiseksi on tarkoitus toteuttaa aikaisintaan vuonna 2022. Suunnitellut viheristutukset pysäköintikaistan ja jalkakäytävän vieressä eivät ole yhtenäisiä, vaan mahdollistavat kulun pysäköintipaikalta jalkakäytävälle istutusten välissä. Yhteys mahdollistaa edelleen myös pelastushenkilökunnan pääsyn tarvittaessa sisäänkäynneille. Viherkaistan olemassaolo ei vaikuta talvikunnossapitoon jalkakäytävien varrella, koska jalkakäytävän leveys kasvaa nykyisestään suunnitelman mukaiseksi ja lumi on mahdollista aurata jalkakäytäviltä edelleen niille varatuille tiloille. Nyt nähtävillä oleva suunnitelma on tarkoitus toteuttaa mm. kivimateriaaleineen, istutuksineen ja pysäköintiratkaisuun yhteneväisenä, jotta johdonmukaisuus ja toimivuus alueella säilyisi. Viheristutusten lisääminen alueelle parantaa merkittävästi alueen asumisviihtyvyyttä.

Risteysalueiden korotukset on tarkoitus toteuttaa 7 cm korkuisina korotuksina, joka ei riko autojen pohjia. Risteysalueiden korotukset parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta alueella sekä parantavat risteysalueiden esteettömyyttä oleellisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta.

mielipide:

Suunnitelmien pohjana olevat lähtötiedot ja suunnitelmat ovat vuodelta 2009 liikenneselvitykset ja suunnitelmat, eikä esim. ensi kesänä muuttuvan tieliikennelain (1.6.2020) määräyksiä ja suosituksia ole mielestäni otettu riittävästi huomioon.

Tieliikennelain uudistus sallii pysäköinnin kadun molemmille puolille, ajoneuvon kulkusuunnasta riippumatta. Jotta tämä mielestäni järjetön uudistus voidaan toteuttaa edes kohtuullisen turvallisesti, tulee "pysäköintitaskujen" ja muiden pysäköintiä ja auton hallintaa haittaavien rakenteiden käyttöä välttää. Mm. [REDACTED] ovat tuoneet jo jyrkän kielteiset mielipiteensä esille ko. pysäköinti uudistuksen liikenneturvallisuutta heikentävien seikkojen takia.

Suunnitellut "risteysalueiden korotukset" eivät saa tarkoittaa "töyssyjä", joita on epäonnistuneesti rakennettu mm. Perniöntielle ja Tahkokadun suojateiden risteysiin. Koska kyseessä on asuntokadut, eikä keskustan pääväylät, olisi tehokkaampi ja kustannustehokkaampi asettaa alueelle 30 km/h aluenopeusrajoitus (Esim. Inkerinkatu-Anjalankatu-Uskelankatu). Näitä asuinalueiden alennettuja nopeuksia voisi laajentaa muuallekin. Edullinen ja nopea tapa parantaa liikenneturvallisuutta ovat nimenomaan aluerajoitukset, samalla pitäen kaikki ko. alueen risteykset ns.samanarvoisina.

Kannatan pyörätie/jalkakäytävien rakentamista erilleen ajoradasta, mutta en korkeiden reunakivien erottamia autojen "pysäköintitaskuja". Jos pyöräilijä vahingossa lipsahtaa tyhjään pysäköintitaskuun, kaatuminen on paljon todennäköisempää kuin suorassa kadunreunassa.

Uusien liikenneturvallisuuden ohjeistusten mukaan yhdistetty jalkakäytävä & pyörätie ei ole enää suositeltu ratkaisu. Ehdotan esim. erivärisellä kivetyksellä erotettavaksi pyörätien ja jalkakäytävän. Siis; ajorata - moottoriajoneuvojen pysäköintialue - pyörätie - jalkakäytävä - tonttiraja. Lisäksi pyörätiet tulee osoittaa liikennemerkeillä kaksisuuntaisiksi, jotta kevyen liikenteen turvallisuus ja joustavuus taataan. Koska pyöräteiden jatkeet ovat risteysalueilla suunnitelmassa korotetut, on syytä liikennemerkein osoittaa myös väistämisvelvollisuudet. Yo. ehdotus koskee koko Salon keskustan kevyenliikenteen väyliä. Huom. koska suunnittelualue on asuntokatuja, pyydän harkintaa liikennemerkkien määrän ja tarkoituksenmukaisuuden suhteen. Mikäli nyt esitetty, osin puutteellinen, liikennemerkkiviidakko toteutetaan, muuttuu kaupunkinäköymä ratkaisevasti "levottomammaksi" ja asuinviihtyvyys heikkenee.

Tarkastelisin kriittisesti rakennusmateriaaleja. Betonin käyttö ei enää ole ekologista rakentamista eikä tue valittua "vihreä kaupunki" -imagoa. Lisäksi luonnonkivet ovat kestävämpiä ja niiden uusiokäyttö helposti toteutettavissa.

Lopuksi: Huomioonottaen Salon taloudellisen ahdingon ja rahoitusvajeen peruspalveluissakin, ehdotan että ko. Inkereenkadun alueen

kasvojenkohotusprojektissa otetaan muutaman vuoden aikalisä. Noin 3 vuotta á 300 000€ on summa, jonka kohdentaisin toisaalle, varsinkin kun en näe, että ko. asuinalueen liikenneolot ovat mitenkään hälyttävän huonolla tolalla."

mielipiteeseen suunnittelu- ja rakentamistiimi toteaa, että tieliikennelain uudistus kokonaisuudessaan tulee voimaan 1.6.2020. Pysäköinti katujen varsille tulee kuitenkin tehdä mahdolliseksi joko erillisin pysäköintitaskuin tai samalle tasolle ajoradan kanssa. Suunnitelmissa olevat pysäköintikaistat toteutetaan alueellisen esteettömyyden parantamiseksi jalkakäytävän tasoa korottamalla, jotta kulku esteettömästä taloyhtiöiden sisäänkäynneille helpottuisi. Ilman pysäköintikaistojen pientä korotusta edellä mainittu tavoite vaikeutuisi entisestään.

Risteysalueiden korotukset on tarkoitus toteuttaa 7 cm korkuisina korotuksina, joka ei riko autojen pohjia. Risteysalueiden korotukset parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta alueella sekä parantavat risteysalueiden esteettömyyttä oleellisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta. Alueellinen nopeusrajoitus tulisi käsitellä erikseen koskemaan koko Moision aluetta, joka rajautuu huomattavasti laajemmalle alueelle.

Pysäköintitaskujen korotus toteutetaan 6 cm reunakivellä, josta ajoradan puoleinen korkeus on ns. yliajokivi. Yliajokiven korkeus pysäköintikaistalle siirryttäessä on 3 cm korkuinen viistetty kiveys. Reunakivi ajoradan ja pysäköintikaistan rajalla on kuitenkin selkeästi havaittavissa. 12 vuotta täyttäneiden ja siitä vanhempien pyöräilijöiden paikka Kirkkokadun ja Rummunlyöjäkadun katualueilla on ajoradalla, Inkerinkadulla suunnitelman mukaisella jalankulku- ja pyöräilyväylällä.

Suunnitelmissa oleville alueille on osoitettu voimassa olevan tieliikennelain velvoittamat liikennemerkkit. 1.6.2020 voimaan tulevaan tieliikennelakiin mukaan pyöriteiden kaksisuuntaisuuden osoittamiseen liikennemerkkein on esitetty 7 vuoden siirtymäaikaa. Mikäli kaksisuuntaisuutta osoittavat liikennemerkkit tulevat laissa määrätyiksi lopullisessa tieliikennelaissa, tulisi lisäkilvet laittaa merkkeihin saman aikaisesti kaikkiin merkkeihin epäjohtonmukaisuuksien välttämiseksi. Pyöriteiden ajoratamaalausten merkintä risteysalueilla otetaan lopullisessa suunnitelmassa huomioon, mutta risteysalueiden on tarkoitus pysyä jatkossakin tasa-arvoisina. Betonin käyttö materiaalina on keskustan asemakaavoitetulla alueella perusteltua, koska katurakenteiden ja päällysteiden tulee olla materiaaleiltaan kestäviä myös jalankulkuun suunnitelluilla alueilla, ottaen huomioon mm. kunnossapitokaluston ja mahdollisten huoltoajoneuvojen käytön käytävien varsilla. Betoni on myös luonnonkivimateriaalia huomattavasti taloudellisempi ja samalla toimiva vaihtoehto jalkakäytävien ja risteysalueiden päällystemateriaaliksi. Luonnonkiviä käytetään reunakiven materiaalina suurilta osin Rummunlyöjäkadulla sekä Kirkkokadulla. Myös Inkerinkadulle suunnitelluista reunakivimateriaaleista puolet on graniittikiveä.

Kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyy alustavat katusuunnitelmamuutokset Inkerinkadulla sekä Kirkkokadulla ja Rummunlyöjäkadulla välillä Siltavoudinkatu-Inkerinkatu, pohjaksi edellä mainittujen katuosuuksien katu- ja liikennemerkkisuunnitelmien tekemiseksi ja Maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisesti nähtäville asettamiseksi.

Päätös:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Lisäksi lautakunta totesi, että tämä suunnitelma on osa Moisio alueen katu ympäristön parantamista ja suunnitelmien nähtävilläoloaikana asukkaita osallistetaan tiedottamalla.

Kaupunkikehityslautakunta 14.04.2020 § 63

Valmistelija: Suunnitteluinsinööri Mikko Söderholm,
mikko.soderholm@salo.fi, p. 044 778 5200

Salon kaupungin kaupunkikehityspalveluissa on valmistunut Moisio kaupunginosassa sijaitsevien katu-, vesihuolto- ja liikennemerkkisuunnitelmien muutokset. Suunnittelualueeseen kuuluvat Inkerinkatu kokonaisuudessaan sekä Kirkkokadun ja Rummunlyöjäkadun katuosuudet välillä Inkerinkatu – Siltavoudinkatu. Suunnitelmamuutosten tarkoituksena on parantaa alueen esteettömyyttä taloyhtiöiden sisäänkäynneissä, risteysalueilla sekä tonttiliittymissä. Lisäksi tarkoituksena on parantaa alueellista liikenneturvallisuutta sekä luoda viihtyisämpää asuin ympäristöä alueen asukkaille.

Hankkeen taustaa: Inkerinkadun ja Siltavoudinkadun välissä olevat Kirkkokadun kadunvarsiyhtiöt ovat vuodesta 2004 anoneet Kirkkokadun katualueen saneerausta. Saneeraustyöt ovat jääneet toteutumatta useina vuosina määrärahojen puutteiden vuoksi. Haasteiksi ovat muodostuneet kadun painumisesta johtuvat esteettömyysasiat, jossa liikuntarajoitteisilla ja apuvälineitä käyttävillä jalankulkijoilla on liikkumisvaikeuksia sekä risteysalueilla että taloyhtiöiden etuovilla. Katualueen saneerausta on pyydetty sittemmin vuosina 2014, 2015 sekä 2018.

Lisäksi vuonna 2019 laaditussa selvityspyynnössä esteettömästä liikkumisesta, ongelmakohtaksi on osoitettu mm. Kirkkokadun ja Inkerinkadun alueita. Esteettömyydestä aiheutuvia puutteita on tarkastelun jälkeen havaittu koko Inkerinkadun alueella, sekä risteysalueilla että taloyhtiöiden sisäänkäyntien kohdilla. Tässä hankkeessa on tarkoitus parantaa suunnittelualue kokonaisuudessaan esteettömäksi etenkin liikuntarajoitteisille sekä apuvälineitä käyttäville liikkujille.

Katusuunnitelman muutoksessa Inkerinkadun katualueen etelänpuoleiseen reunaan on suunniteltu yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä. Katualueen pysäköintipaikat Inkerinkadun pohjoispuolella osoitetaan erillisin nurmikivetyksillä päällystetyin pysäköintikaistoin sekä nykyisen

jalkakäytävän ja pysäköintikaistan välille rakennetaan viherkaista istutuksineen. Kaikki Inkerinkadun varrella olevat risteysalueet rakennetaan korotetuiksi risteysalueiksi sekä esteettömiksi jalankulku- ja pyöräliikennettä varten.

Kirkkokadun ja Rummunlyöjäkadun katuosuuksien jalkakäytävien laatoitus uusitaan kokonaisuudessaan ja taloyhtiöiden tonttiliittymät kivetään erikseen sidekivellä. Kulkuyhteydet jalkakäytäviltä kiinteistöjen sisäänkäynteihin parannetaan esteettömäksi. Pysäköintipaikat rakennetaan omiin pysäköintitaskuihin nurmikivipäälysteisinä hulevesiä läpäisevillä kivetyksillä. Lisäksi katuosuuksille on tulossa uutta puustoa sekä viheristutuksia.

Alustavista katusuunnitelmamuutoksista pidettiin yleisötilaisuus 29.1.2020, johon oli kutsuttu taloyhtiöiden isännöitsijät sekä yksittäiset kiinteistöjen omistajat Inkerinkadun, Kirkkokadun sekä Rummunlyöjäkadun varrelta. Yleisötilaisuudessa esiteltiin katusuunnitelmamuutosten oleellinen sisältö koko suunnitelma-alueelta. Kirjeet katusuunnitelmamuutosten nähtävillä oloista lähetettiin taloyhtiöiden isännöitsijöille ennen virallisia nähtävillä olon ajankohtia.

Lisäksi toisen nähtävilläolokerran aikana katusuunnitelmamuutoksista pidettiin yleinen tiedotustilaisuus alueen asukkaille 11.3.2020 Salon kaupungintalolla, josta tiedotettiin etukäteen paikallismediassa sekä kaupungin sosiaalisessa median sivustoilla. Hankkeen sisällöstä on ollut myös etukäteen lehtijulkaisu 7.2.2020 paikallislehdessä.

Katu- ja liikennemerkkisuunnitelmat ovat olleet tilaisuuden jälkeen suunnitteluvaiheen ajan nähtävillä 3.2. – 17.2.2020 välisen ajan. Nähtävillä olon aikana tuli seuraava mielipide suunnitelmasta:

■■■■■■■■■■ mielipide:

"Huomautamme, että ■■■■■■■■■■ edustan katusuunnitelmassa on huomioitava kiinteistössä olevat 3 kpl autotallia ja niihin/niistä kulku. Asemapiirroksen mukaan tuo lähinnä Inkerinkujan risteystä oleva punaisella sidekivellä merkitty alue ei "osu" näiden autotallien edustalle. Vastaavasti tuo vasemman puoleinen sidekivellä merkitty alue on huomattavasti autotallin ovea ja sen tarvittavaa kulkuväylää leveämpi. Tässä lienee piirtäjällä käynyt kömmähdys? Asia tulee tarkentaa suunnitelmapiirroksiin sekä huomioida viimeistään mahdollisen toteutuksen yhteydessä."

Mielipiteeseen voidaan todeta, että autotallien osilta tarkennukset kivetyksiin ja pysäköintipaikkoihin nähden on huomioitu nähtävillä olon aikana ja muutokset on laadittu lopullisiin suunnitelmapiirroksiin. Autotallien sijainnit suunniteltuun katu ympäristöön nähden huomioidaan vielä lopullisesti toteutusvaiheessa.

Kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyy katusuunnitelmamuutokset

Inkerinkadulla sekä Kirkkokadulla ja Rummunlyöjäkadulla välillä
Siltavoudinkatu-Inkerinkatu.

Päätös:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.