

Itäisen Pitkäkadun ja Kupittaankadun vertailu pyöräliikenteen pääreitteinä

Nykytilanne ja suunnittelutilanne

Itäinen Pitkäkatu on Turun itäisen keskustan pääkatu, jolla on tärkeä rooli liikenteen välittämisessä sekä kadun lähiympäristössä että kaupunginosien välillä. Katuympäristön ilme Itäisellä Pitkäkadulla vaikuttaa vahvasti siihen, millaiseksi kadun varrella sijaitsevan itäisen keskustan luonne koetaan. Kupittaankatu on puolestaan paikalliskatu, jonka rooli on johtaa liikennettä pääkatujen ja kadun varren kiinteistöjen välillä. Molempien katujen varrella on pääasiassa asuinrakennuksia. Liikehuoneistoja on enemmän Itäisen Pitkäkadun varrella.

Vuosikymmeninä 1970–2000 Itäinen Pitkäkatu oli nelikaistainen vilkkaasti liikennöity pääkatu, jota pitkin muun muassa sataman rekkaliikenne kulki valtatielle 1. Vuoteen 1972 saakka kadulla oli myös raitiotieliikennettä Martista Uudenmaankadulle saakka. Helsingin moottoritien valmistumisen jälkeen rekkaliikenne on siirtynyt Ratapihankadulle ja Suikkilantielle, ja autoliikenteen määrä Itäisellä Pitkäkadulla on vähentynyt. Vuonna 2004 Itäisellä Pitkäkadulla haluttiin parantaa liikenneturvallisuuksia, jolloin suojateille lisättiin keskisaarekkeet, katu muutettiin kaksikaistaiseksi ja ylimääräinen tila muutettiin autojen pysäköintipaikoiksi. Kadun nykyinen poikkileikkaus on siis syntynyt suurelta osin 70-luvun saneerausten ja vuonna 2004 tehtyjen pienten parannusten yhteisvaikutuksesta. Jo vuoden 2004 muutoksista päätettäessä nousi esiin tarve tehdä Itäiselle Pitkäkadulle laajempi saneeraus ja pyörätie.

Itäiselle Pitkäkadulle on vuonna 2022 rakennettu pyöräkaistat Uudenmaankadun ja Kaivokadun väliselle osuudelle. Kyseiselle osuudelle tehtiin niin sanottu pintasaneeraus, jossa kadun reunakivet oikaistiin, ajoradan pintamateriaalit uusittiin, kallistukset korjattiin, liikennemerkit uusittiin ja osa jalkakäytävien laatoista uusittiin. Liikennejärjestelyjä muutettiin siten, että pyöräkaistojen lisäksi kadun varren pysäköintipaikkoja karsittiin ja Kerttulinkadun risteykseen tehtiin uusi kääntymiskaista.

Vuotta aiemmin Kaivokadun ja Lemminkäisenkadun väliselle osuudelle valmistui pyöräkaista, seitsemän uutta pysäköintipaikkaa, leveämpi kaksisuuntainen pyörätie kadun eteläreunalle ja lisäkaista Kupittaan aseman suuntaan. Betanankadun ja Uudenmaankadun välisellä osuudella Itäistä Pitkäkatua ei ole saneerattu – pieniä korjaustoimenpiteitä lukuun ottamatta – 2000-luvun alussa tehtyjen liikennejärjestelyjen uudistamisen jälkeen.

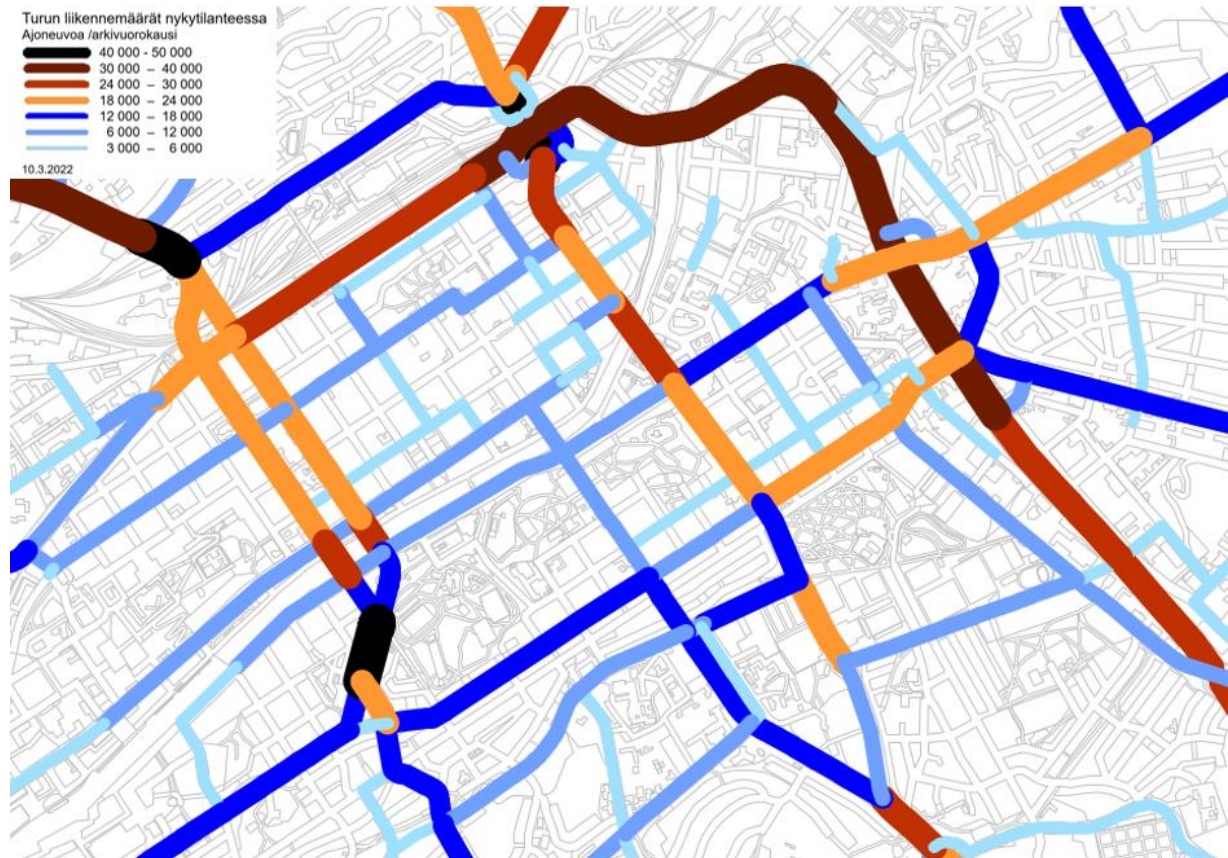
Koko Itäiselle Pitkäkadulle on vuonna 2022 käynnistetty yleissuunnitelman laatiminen. Yleissuunnitelmassa tutkitaan kahta vaihtoehtoa, joista toisessa katua kehitetään kunnianhimoisemmin viihtyisäksi katutilaksi ja toisessa tyydytään tavanomaisempaan laatutasoon ja ratkaisuihin. Yleissuunnitelmavaihtoehdot viedään päätöksentekoon keväällä 2023.

Kupittaankadulla on ollut Sepänkadun ja Uudenmaankadun välisellä osuudella, eli ruotsalaistalojen kohdalla painumia, joiden korjauksen suunnittelu aloitettiin talvella 2021–2022. Suunnitelmat laadittiin sillä periaatteella, että tulevaisuudessa Itäisellä Pitkäkadulla on turvallinen ja sujuva pyöräväylä ja Kupittaankatua voidaan kehittää nykyisen kaltaisena rauhallisena paikalliskatuna, jossa kadunvarsi-pysäköintiä on paljon ja pyöräliikenne on ajoradalla autoliikenteen kanssa samassa tilassa. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Kupittaankadun välin Sepänkatu–Kaskenkatu katusuunnitelmat

16.8.2022 (278 §). Kupittaankadusta on tekeillä katusuunnitelmat myös välille Kaskenkatu–Uudenmaankatu, ja ne viedään päätöksentekoon keväällä 2023.

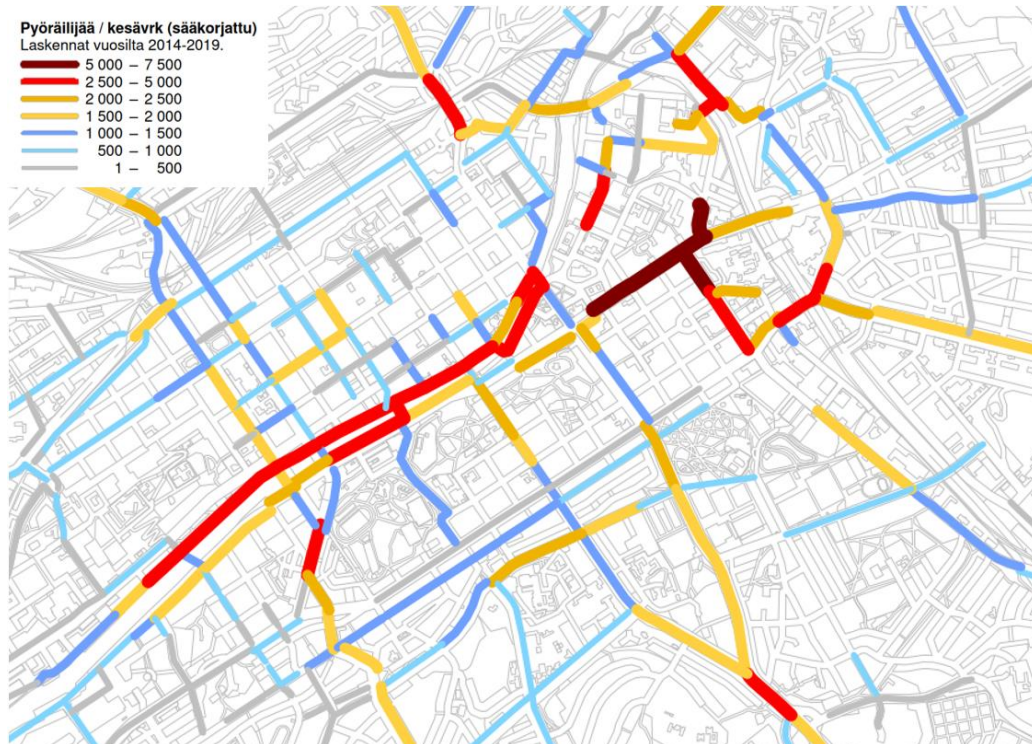
Liikennemäärät

Itäisellä Pitkädulla autoliikennettä on eniten Uudenmaankadun ja Lemminkäisenkadun välisellä osuudella. Vähiten autoliikennettä on Kaskenkadun ja Uudenmaankadun välisellä osuudella.



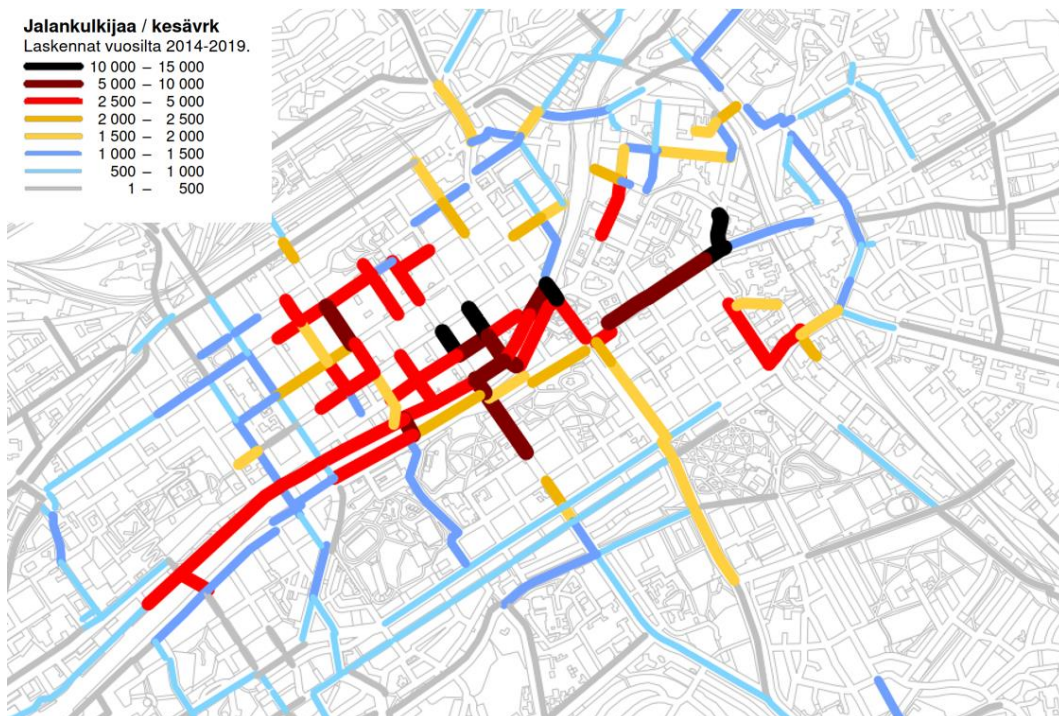
Kuva 1 Autoliikennemäärät Turussa 2022

Pyöräliikennettä Itäisellä Pitkäkadulla on nykyisin hyvin vähän. Uudet pyöräkaistat Uudenmaankadun ja Lemminkäisenkadun välillä tulevat kuitenkin lisäämään pyöräliikenteen määrää Itäisellä Pitkäkadulla. Nykyisin pyöräliikennettä on enemmän Kupittaankadulla kuin Itäisellä Pitkäkadulla.



Kuva 2 Pyöräliikennemäärät Turussa 2019

Jalankulkijoiden määrä Itäisellä Pitkäkadulla on melko tavallinen alueelle, jossa on paljon asutusta ja kohtuullisesti palveluita. Kupittaan puoleisessa päässä jalankulkijoiden määrä on suurempi kuin muualla Itäisellä Pitkäkadulla.



Kuva 3 Jalankulkumäärät Turussa 2019

Kehittämistarpeet

Liikenneturvallisuus

Itäisen Pitkätien liikenneturvallisuuteen tehtiin merkittäviä parannuksia vuonna 2004, mutta katu on edelleen turvaton. Vuonna 2020 Itäisen Pitkätien nopeusrajoitusta laskettiin 50:stä 40:iin (km/h). Uudenmaankadun ja Kaivokadun väliselle osuudelle toteutettiin pyöräkaistat vuonna 2022.

Paras tapa parantaa liikenneturvallisuutta Itäisellä Pitkätienellä olisi erotella pyöräliikenne ja autoliikenne toisistaan ja rakentaa erillinen pyöräväylä. Pyöräväylän rakentaminen kaventaisi nykyisiä ajokaistoja, mikä laskisi nopeuksia ja tekisi suojaiteistakin turvallisempia.

Kadun nykyinen ulkoasu kannustaa edelleen liian suuriin ajonopeuksiin nopeusrajoituksen lisäksi huolimatta. Siksi ajotilan kaventaminen rakenteellisesti toisi merkittäviä parannuksia Itäisen Pitkätien liikenneturvallisuuteen.

Kupittakatu on jo nykyisin verrattain rauhallinen ja viihtyisä katu. Suurin ongelma Kupittakadulla lienee suuret ajonopeudet, liiallinen läpiajoliikenne ja Kupittakadun käyttäminen oikoreitinä, jolla voi vältellä liikennevaloja.

Viihtyisyys ja levähdyspaikat

Itäinen Pitkäkatu ei ole autoliikenteen määrän ja korkeiden ajonopeuksien takia kovinkaan viihtyisä katu. Nykyinen katu ei houkuttele viipymään ja liikkuminen sekä jalan että pyörällä on epämiellyttävää ja stressaavaa. Viihtyisyyteen vaikuttaa myös leveä jäsentymätön katutila ja suuri mittakaava. Pysäköinti-, pyöräkaista- ja viherkaistajärjestelyillä katutila voidaan saada selkeämmäksi ja rajatummaksi.

Katutilassa sijaitsevien yksittäisten vanhojen palokujanpuiden merkitys on suuri. Niiden elinolosuhteiden turvaaminen mahdollisimman pitkäksi aikaa on tärkeää. Katuvihreän lisääminen ja erityisesti katupuiden istuttaminen on myös tärkeää, koska muutamat nykyiset puut ovat vanhoja ja osa niistä on huonokuntoisia. Katupuuston uusiutumiseen on syytä kiinnittää huomiota tulevaa kehitystä ajatellen sekä kadun viihtyisyyden parantamiseksi. Puiden avulla voidaan vähentää epämiellyttäviä aistikokemuksia, kuten liikennemelua ja tuulisuutta, ja jäsenellä paikoin ylilevää katutilaa paremmin. Katupuilla on suuri merkitys myös kaupunkiluonnon monimuotoisuuden kannalta.

Itäisellä Pitkätienellä ei nykyisin ole juuri levähdyspaikkoja eikä oleskelualueitakaan. Kupittakadun puistossa on muutamia penkkejä ja Katrinpuistikossa, Itäisen Pitkätien Martin puoleisessa päässä, on yksi penkki levähtämistä ja oleskelua varten. Kivijalkaliikkeiden terasseja on muutamia.

Hulevedet

Itäinen Pitkäkatu on verrattain tasainen katu ja alueella on esiintynyt hulevesitulvia. Itäisen Pitkätien maaperä vaihtelee ja katu painuu epätasaisesti, jolloin vanhat kallistukset muuttuvat eikä vesi mene enää kaivoihin, vaan lammikoituu kadun reunoille ja syntyneisiin painaumiin. Myös pohjavesi on alueella korkealla. Nykytilanteessa Itäisen Pitkätien hulevedet ohjataan suoraan hulevesiviemäriin.

Hulevesien viivyttäminen syntypaikallaan esimerkiksi kasvillisuuspainanteissa ja veden ohjaaminen istutuksille on kaupungin hulevesiohjelman periaatteiden mukaista, ja näin varaudutaan myös

muuttuvaan ilmastoon. Viivyttävät ratkaisut katualueella toimivat samalla hulevettä puhdistavina sekä hulevesiverkoston kapasiteettia tasaavina elementteinä. Kasvillisuuden ja läpäisevien pintojen lisääminen parantaa myös kadun hulevesien hallintaa.

Keskustan kehittäminen

Turun kaupungin tavoitteena on kehittää keskustaa ja tehdä siitä entistä elinvoimaisempi ja veto-voimaisempi. Keskustan katualueilla ja muilla julkisilla ja puolijulkisilla alueilla on hyvin merkittävä vaikutus siihen, kuinka viihtyisäksi ja vetovoimaiseksi Turun keskusta koetaan. Itäinen Pitkäkatu on usein mainittu Turun rumimmaksi, epävihtyisimmäksi ja sekavimmaksi kaduksi.

Kadun yleisilmeen kohentaminen ja liikennejärjestelyiden selkeyttäminen olisi myös keskustan vetovoiman kehittämistä. Saneeraamalla Itäinen Pitkäkatu paremmaksi ympäristöksi kadun varren asukkaille, nostaisi se todennäköisesti ympäröivien kaupunginosien arvostusta ja kiinteistöjen arvoa.

Kestävät kulkumuodot ja hiilineutraalius

Turun kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2029 mennessä, mikä tarkoittaa autoliikennettä kestävämpien kulkumuotojen edistämistä ja niiden tekemistä houkuttelevammiksi vaihtoehtoiksi kuin nykyisin. Autoliikenteen sähköistyminen ei pelkästään riitä muuttamaan nykyistä liikennejärjestelmää hiilineutraaliksi, vaan autoliikenteen vähentäminen on välttämätöntä.

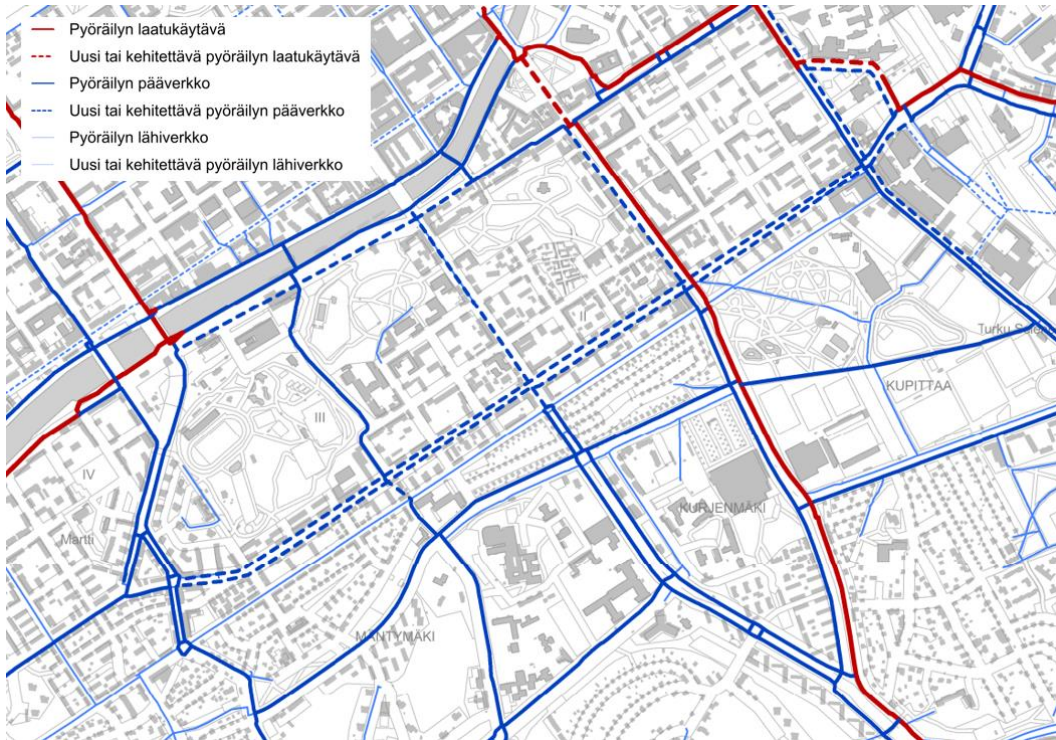
Ihmisten kulkumuotovalintoja ohjaavat eniten olemassa oleva liikenneinfrastruktuuri ja liikkumisen kustannukset. Ilmaiset pysäköintipaikat, leveät ja tasaiset ajokaistat sekä mahdollisuus kääntyä jokaisesta risteyksestä kaikkiin mahdollisiin suuntiin, tekevät autoilusta Itäisellä Pitkädulla hyvin helppoa ja houkuttelevaa. Nykyinen Itäinen Pitkäkatu palvelee hyvin siis autoliikenteen tarpeita, mutta se ei houkuttele lähistöllä liikkuvia ihmisiä pyöräilemään tai kävelemään. Lähistöllä sijaitsee paljon kouluja, työpaikkoja, sairaaloita, yliopistokampus ja tärkeitä lähipalveluita, joiden saavutettavuuden kehittäminen kestäville kulkumuodoille on erityisen tärkeää. Nopeasti kasvava ja kehittyvä Kupittaa alue tuo lisäpainetta Itäisen Pitkädun kehittämiselle, jotta tulevaisuudessa koko Kupittaa olisi paremmin saavutettavissa joukkoliikenteellä, pyörällä ja jalkaisin.

Asukaskysely pyöräilyreiteistä

Kesällä 2021 Turun kaupunki järjesti avoimen karttakysely, jossa vastaajat saivat merkitä kartalle Turun puuttuvat pyörätiet, huonokuntoiset pyörätiet ja hankalat risteykset. Kaikkein eniten uutta pyörätietä kaivattiin nimenomaan Itäiselle Pitkädulle. Seuraavaksi eniten merkintöjä saivat Uudenmaankatu, Linnankatu ja Aninkaistenkatu. Kysely oli auki 4.–26.8.2021 ja 216 vastaajaa teki yhteensä 2900 karttamerkintää.

Pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteet

Turun kaupunginhallitus on 26.11.2018 (463 §) hyväksynyt pyöräilyn kehittämisohjelman ohjeellisenä noudatettavaksi. Pyöräilyn kehittämisohjelmassa Itäiselle Pitkädulle on tavoiteltu pyöräliikenteen järjestelyjä, joka käytännössä tarkoittaa pyöräliikenteen erottelua autoliikenteestä omalle välilleen. Pyöräilyn kehittämisohjelman liitteenä olleessa Pyöräilyn tavoiteverkostossa koko Itäinen Pitkäkatu on merkitty uudeksi pyöräilyn pääverkon osaksi ja Kupittaaankatu pyöräilyn paikallisverkon osaksi.



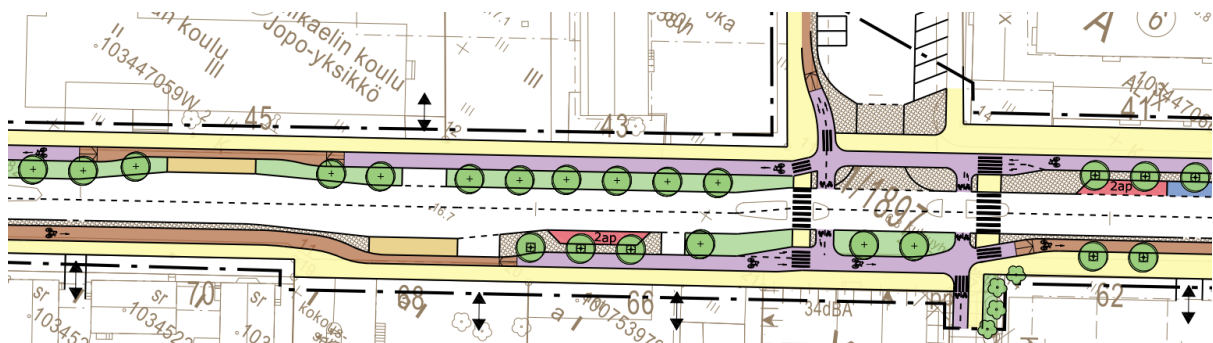
Kuva 4 Ote pyöräilyn tavoiteverkostosta

Laadukas pyöräily-yhteys Itäisellä Pitkäkadulla

Erillisen pyöräväylän rakentaminen Itäiselle Pitkädulle on tarkoituksenmukaista, koska kadun nykyiset autoliikennemäärät ja korkea nopeustaso estävät turvallisen ja sujuvan pyöräilyn kadulla.

Pyöräteiden rakentaminen Itäiselle Pitkädulle palvelisi muun muassa Itäisen Pitkädun varren asukkaita sekä lähimmissä kortteleissa asioivia. Varsinkin Itäisen Pitkädun ja Itäisen Rantakadun välisten kortteleiden saavutettavuus pyörällä paranisi. Sirkkalankatu on mäkisyytensä vuoksi huono kiertoreitti, eikä katu jatku Marttiin saakka, kuten viereinen Itäinen Pitkäkatu. Itäisen Pitkädun ja Itäisen Rantakadun väliin jäävät korkeat mäet aiheuttavat myös sen, että pyöräliikennettä kerääntyy mäkeä kiertäville kaduille, kuten Itäiselle Pitkädulle ja Martinkadulle.

Itäinen Pitkäkatu myös yhdistyy loogisesti muuhun katuverkkoon kadun molemmissa päissä. Kupittaankatuun verrattuna Itäiseltä Pitkäkadulta on paremmat yhteydet sekä Kupittaan asemalle, TYKSiin ja Kupittaan kampukselle, että myös Stålmarminkadulle ja Martinkadulle. Hirvensalon ja Telakkarannan suunnasta pyöräilijät voisivat edelleen valita reitikseen myös rauhallisen Kupittaankadun.



Kuva 5 Ote Itäisen Pitkädun yleissuunnitelman kunnianhimoisesta suunnitelmavaihtoehdosta.

Itäisellä Pitkäkadulla on nykyisin turhan leveä ajorata. Kadulla on yksi ajokaista kumpaankin suuntaan, mutta kaistat ovat monin paikoin niin leveät, että kaistalle mahtuu kaksi henkilöautoa rinnakkain. Ylimääräistä tilaa on muutettu muun muassa pysäköintipaikoiksi, mutta tarjonta ylittää kysynnän, jolloin osa pysäköintipaikoista on aina tyhjänä. Risteyksissä ylimääräistä tilaa on hyödynnetty esimerkiksi kääntymiskaistoina.

Pyöräteiden lisäksi Itäisellä Pitkäkadulla on kysyntää viihtyisämmälle katu ympäristölle ja etenkin uusille katupuille, joita on nykyisin vain muutamia. Kadun saneeraamisen yhteydessä on pyöräteiden rakentamisen lisäksi erinomainen mahdollisuus istuttaa Itäiselle Pitkäkadulle uusia katupuita ja parantaa Itäisen Pitkäkadun käveltävyyttä ja kaupunkikuvaa.

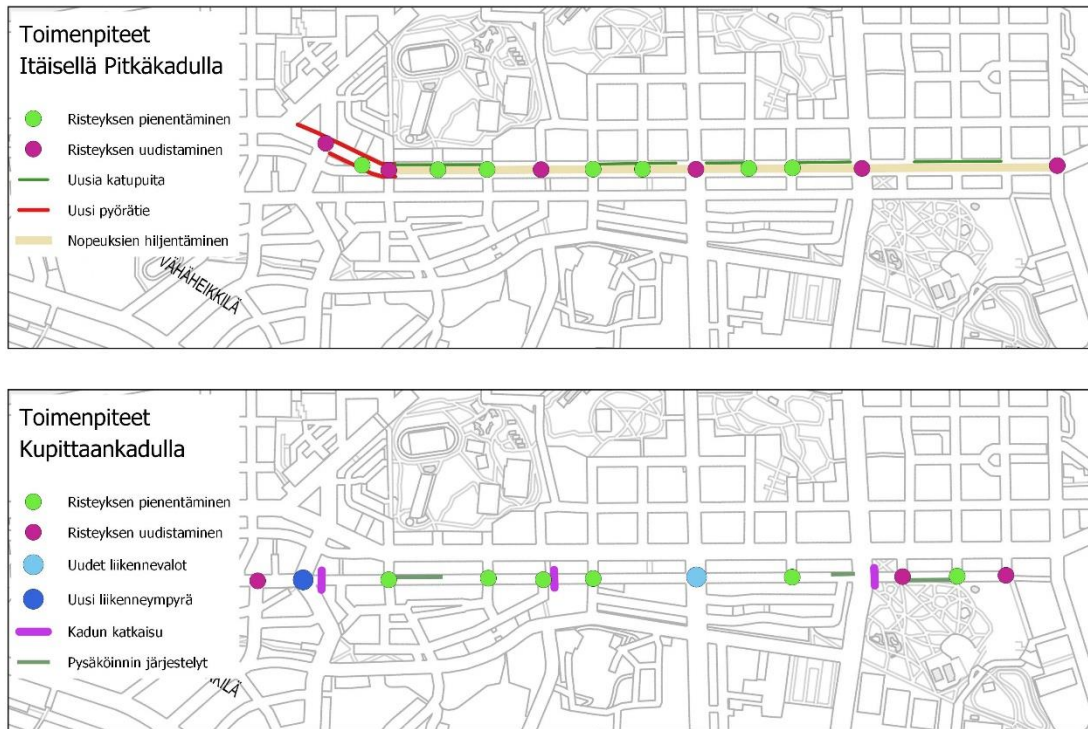
Laadukas pyöräily-yhteys Kupittaankadulla

Mikäli nykyiselle Itäiselle Pitkäkadulle ei rakennettaisi enempää uusia pyörävyliä ja Kupittaankadusta päätettäisiin muodostaa itäisen keskustan pyöräliikenteen pääreitti, pitäisi Kupittaankatuakin kehittää siten, että se olisi entistä turvallisempi ja sujuvampi pyöräilyreitti.

Kupittaankadun muuttaminen pyöräkaduksi on usein toistunut ehdotus. Tätä ehdotusta ei ole kannatettu, koska laadukkaan pyöräkadun rakentaminen edellyttäisi Kupittaankadun saneeraamista pitkältä matkalta, eikä muutos nykytilaan olisi välttämättä kovin suuri. Hyötyihin nähden hanke olisi kovin kallias. Turun keskustassa on vielä riittänyt muita kiireellisempiä pyöräliikenteen edistämishankkeita, joilla on pystytty saamaan paljon merkittävämpiä muutoksia katujen viihtyisyyteen, liikenneturvallisuuteen ja pyöräliikenteen houkuttelevuuteen.

Kupittaankadun läpiajo- ja nopeusongelman ratkaisemiseksi on olemassa tehokkaampia ja halvempia ratkaisuja kuin pyöräkaduksi saneeraus. Parhaiten Kupittaankadun turvallisuutta ja viihtyisyyttä kehitettäisiin, kun Kupittaankadulta estettäisiin läpiajo esimerkiksi Puropellon koulun kohdalta ja Steiner-koulun kohdalta.

Pyöräliikenteen pääreitti Kupittaankadulla



Kuva 6 Alustava toimenpideselvitys Itäisestä Pitkämäkeltä ja Kupittakadulta, jos pyöräliikenteen pääreitti ei olisi Itäisellä Pitkämäkellä vaan sittenkin Kupittakadulla.

Jos pyöräteitä ei rakennettaisi Itäiselle Pitkämäkelle, olisi syytä parantaa pyöräilijöiden mahdollisuuksia ylittää Kaskenkatu ja Kuninkaankartanonkatu. Lisäksi jalankulkijoiden turvallisuutta pitäisi parantaa pienentämällä muutamia risteyksiä siten, että suojatiet olisivat lyhyempiä ja suojatielle aikovat olisi helpompi havaita nykyistä paremmin. Uittamontien, Kupittakentän ja Kaivokadun risteyksiä kannattaisi uudistaa myös, jotta pyöräliikenteen siirtyminen Kupittakadulta muille kaduille olisi entistä turvallisempi ja sujuvampi, ja jotta jalankulun turvallisuutta saataisiin parannettua. Pysäköintipaikkoja pitäisi tarkastella uudelleen ainakin Betaninkadun ja Vuorityömiehenkadun välisellä osuudella, jossa katu on liian leveä ja ajonopeudet nousevat liian korkeiksi. Myös Uudenmaankadun lähistöllä pysäköintiä pitäisi jäsenellä uudelleen, jotta pyöräily Kupittakadulla olisi turvallisempaa.

Jos pyöräteitä ei rakennettaisi Itäiselle Pitkämäkelle, ei se kuitenkaan tarkoittaisi sitä, että Itäinen Pitkämäkatu voitaisiin jättää nykyiselleen. Kadulla on tarve selkeämmille liikennejärjestelyille, turvallisemmille suojateille ja uusille katupuille. Nämä asiat saataisiin korjattua yhdessä uusien pyöräteiden rakentamisen kanssa, mutta mikäli pyöräteitä ei tulisi pitäisi joka tapauksessa saada parannuksia muun muassa liikenneturvallisuuteen ja katu ympäristön viihtyisyyteen. Lisäksi Betaninkadun ja Kuninkaankartanonkadun väliselle osuudelle tarvittaisiin joka tapauksessa uudet yksisuuntaiset pyörätiet pyöräliikenteen verkoston yhtenäisyyden vuoksi. Siirtymä Kupittakadulta Martinkadun kautta joen toiselle puolelle jäisi muuten hankalaksi ja epäsujuvaksi. Myös läheisyydessä olevien koulujen saavutettavuuden kannalta kyseisen osuuden pyörätiet olisivat erittäin tarpeelliset.

Kustannukset ja korjausvelka

Itäisen Pitkädun sen paremmin kuin Kupittaankadunkaan saneeraamatta jättäminen ei ole varteen-otettava vaihtoehto, sillä molemmilla kaduilla on sekä teknistä korjausvelkaa että toiminnallista muutostarvetta.

Kupittaankatu on painunut ruotsalaistalojen kohdalla eli Sepänkadun ja Uudenmaankadun väliseltä osuudelta ja katu on tältä osuudelta pakko korjata. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 16.8.2022 (§ 278) katusuunnitelman Kupittaankadun painumien korjaamisesta välillä Sepänkatu–Kaskenkatu. Noin 300 metrin matkalta Kupittaankadun pinnat saneerataan kauttaaltaan ja kustannusarvio hankkeelle on 642.000 euroa (alv 0 %). Välin Kaskenkatu–Uudenmaankatu katusuunnitelmaa ja kustannusarviota ei ole vielä hyväksytty, mutta aiemman kustannusarvion ja pituuden perusteella arvioituna tämänkin osuuden saneeraus maksaisi yli miljoona euroa.

Vuonna 2022 Itäiselle Pitkädulle tehtiin ns. pintasaneeraus Uudenmaankadun ja Kaivokadun väliselle osuudelle. Urakassa oikaistiin reunakivet, uusittiin ajoradan pintamateriaalit ja parannettiin kivitusta sekä tehtiin uudet pyöräkaistat kadun molempiin reunoihin. Saneeraus kolmen korttelin matkalta eli noin 400 metrin matkalta maksoi 406.000 euroa. Hankkeessa jätettiin uusimatta suurin osa jalkakäytävistä eikä kadulle tullut merkittäviä muutoksia liikennejärjestelyihin muuten kuin pyöräkaistojen osalta. Kadun viihtyisyyttä ei hankkeessa saatu parannettua.

Itäinen Pitkäkatu on kaksi kilometriä pitkä keskustan katu, joka on saneerauksen tarpeessa. Näin pitkän osuuden saneeraaminen maksaa väistämättä miljoonia. Kevyen pintasaneerauksen tekeminen ei olisi tässä mittakaavassa edullista ja sillä pystyttäisiin vastaamaan vain osittain Itäiselle Pitkädun kehittämiselle asetettuihin tavoitteisiin. Kadun kokonaissaneeraus niin sanotusti seinästä seinään on toki vielä kalliimpaa, mutta sillä pystyttäisiin uudistamaan Itäinen Pitkäkatu sellaiseksi, joka vastaisi mahdollisimman moneen tavoitteeseen, eikä pelkästään uusien pyöräily-yhteyksien kehittämiseen.

Itäisen Pitkädun yleissuunnitelman vaihtoehdot

Pyöräilyn kehittämisohjelman yhteydessä on määritetty pyöräilyn tavoiteverkosto, jossa Itäinen Pitkäkatu on merkitty kehitettäväksi pyöräilyn pääreitiksi. Kaupunginhallitus on lisäksi päättänyt (kh 26.11.2018 §463), että Itäisen Pitkädun pyöräily-yhteyden valmistelu käynnistetään ja suunnitelmat tuodaan päätöksentekoon viimeistään vuoden 2020 elokuuhun mennessä.

Keväällä 2022 liikennesuunnittelun vastuualue tilasi WSP Finland Oy:ltä yleissuunnitelman koko Itäisestä Pitkädusta, jotta edellä mainittu kaupunginhallituksen päätös Itäisestä Pitkädusta saataisiin täytettyä. Työssä laaditaan koko Itäisestä Pitkädusta kaksi yleissuunnitelmavaihtoehtoa: kunnianhimoisen ja tavanomainen.

1. Kunnianhimoisessa suunnitelmavaihtoehdossa rakennettaisiin yksisuuntaiset pyörätiet, jotka olisivat eri tasossa jalkakäytävien ja ajoradan kanssa. Uusia katupuita tulisi lähes 200 ja kadun alla olevia putkia ja johtoja pitäisi siirtää uusien puiden tieltä pois, riittävien kasvualustojen varmistamiseksi. Pysäköintipaikat rakennettaisiin taskuihin, jotka erotettaisiin ajoradasta kivi-raidoilla. Risteyksissä olisi enemmän tilaa jalankululle ja pyöräliikenteelle ja kääntymiskaistoja autoliikenteelle olisi hieman vähemmän. Pyörätieratkaisut risteyksissä olisivat myös turvallisemman tuntuiset kuin tavanomaisessa vaihtoehdossa. Kustannuksien puolesta

kunnianhimoinen vaihtoehto olisi kalliimpi, koska uusien puiden runsas määrä ja niiden vaatimat johtosiirrot aiheuttavat lisäkustannuksia.

2. Tavanomaisessa suunnitelmavaihtoehdossa rakennettaisiin myös yksisuuntaiset pyörätiet, mutta ne olisivat kauttaaltaan samassa tasossa jalkakäytävien kanssa. Katupuita olisi huomattavasti vähemmän, koska kadun alla olevia putkia ja johtoja ei siirrettäisi puiden tieltä pois. Maan päälle jäisi kuitenkin tilaa istutuksille, jotka eivät vaatisi yhtä suurta kasvualustaa maan pinnan alla. Pysäköintipaikkoja olisi aavistuksen enemmän kuin kunnianhimoisessa vaihtoehdossa ja ne eivät olisi samanlaisissa taskuissa. Risteyksissä olisi myös vähemmän tilaa jalankululle ja pyöräliikenteelle ja enemmän tilaa autoliikenteelle kuin kunnianhimoisessa vaihtoehdossa. Kustannuksien puolesta tavanomainen vaihtoehto olisi halvempi, koska etenkin puita ja johtosiirtoja olisi vähemmän.

Vaihtoehtoa, jossa Kupittaankadusta kehitettäisiin itäisen keskustan pyöräilyn pääreitti ja Itäistä Pitkätua kehitettäisiin muista lähtökohdista, ei nähty tarpeelliseksi selvittää, koska taustalla oli jo kaupunginhallituksen päätös Itäisestä Pitkädusta. Kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen tehdyissä suunnitelmissa ja tarkasteluissa ei ole tullut esiin mitään uusia syitä, joiden perusteella Kupittaankatua olisi syytä kehittää pyöräilyn pääreittinä ennemmin kuin Itäistä Pitkätua. Pyöräilyn pääreitti Itäisellä Pitkädulla tukee vahvemmin pormestariohjelmaa ja kaupungin strategisia linjauksia, kuten kulkumuotojakauman kehittämistä kestävämpään suuntaan.

Yhteenveto

Itäinen Pitkäkatu ja Kupittaankatu ovat molemmat saneerauksen tarpeessa olevia vanhoja katuja. Kupittaankadulla suurimmat haasteet ovat ruotsalaistalojen kohdalla olevat painumat sekä tarpeeton läpiajoliikenne, joka heikentää kadun turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Itäisellä Pitkädulla liikennejärjestelyt pitäisi uudistaa laajasti, jotta se olisi sujuvampi, turvallisempi ja viihtyisämpi katu kaikilla kulkumuodoilla.

Pyöriteiden suunnittelu Itäiselle Pitkädulle on edelleen tarkoituksenmukaista, sillä Itäisen Pitkädun pyörätiet palvelevat osittain eri tarvetta kuin Kupittaankadun pyöräily-yhteys. Itäinen Pitkäkatu yhdistyy molemmista päistään loogisesti muuhun pyörätieverkostoon ja siltä on paremmat yhteydet muun muassa Kupittaan asemalle, Urheilupuistoon ja Marttiin.

Itäisen Pitkädun saneeraaminen koko pituudeltaan on iso kustannus, mutta myös kadun saneeraamatta jättäminen aiheuttaisi kustannuksia. Uusia pyöriteitä ja parempia jalankulun mahdollisuuksia rakentamalla myös torjutaan aikamme suurimpia haasteita, liikkumattomuutta ja ilmastonmuutosta, joihin panostaminen tuo kaupungille säästöjä pitkällä aikavälillä.

Yleissuunnitelman yhteydessä tehdyissä tai aikaisemmin tehdyissä selvityksissä ei ole ilmennyt mitään tarvetta kyseenalaistaa kaupunginhallituksen vanhaa päätöstä siitä, että Itäinen Pitkäkatu olisi pyöräliikenteen pääreitti. Itäiselle Pitkädulle on mahdollista saada rakennettua pyörätiet siten, että katu säilyisi edelleen sujuvana autoliikenteen reittinä. Kaupungin kunnianhimoinen tavoite kulkumuotojakauman muuttamisesta nykyistä kestävämmäksi vaatii koko liikennejärjestelmän uudistamista sellaiseksi, että se tukee erityisen hyvin pyöräliikennettä, jalankulkua ja joukkoliikennettä.