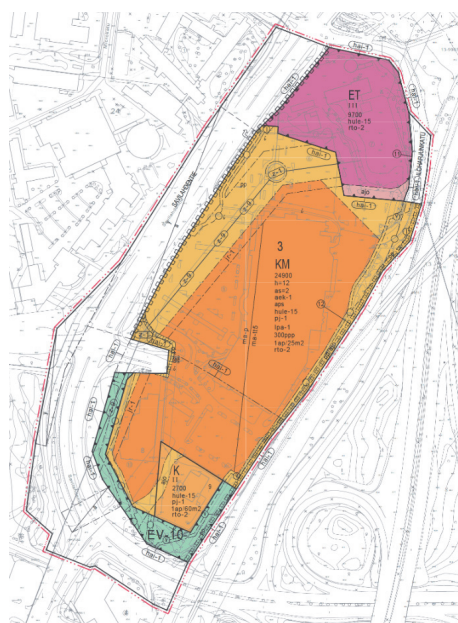


PRISMAN YMPÄRISTÖ

EHDOTUSVAIHEESTA SAADUT LAUSUNNOT JA MUISTUTUKSET VASTINEINEEN

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyi kokouksessaan 17.6.2020 asemakaavan muutos-ehdotuksen. Aineisto on ollut MRL 65 §:n ja MRA 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtävänä 25.6.–24.7.2020. Kaavaehdotuksesta jätettiin nähtävänäoloaikana neljä lausuntoa ja kaksi muistutusta. Kuopion Vedelle ja Väylävirastolle annettiin lisäaikaa lausuntonsa toimittamiseen.

Ehdotusaineistoon sisältynyt kaavakartta, joita lausunto ja muistutukset koskevat:



Ote ehdotusvaiheen kaavakartasta

Sisällys

Fingrid Oyj 7.7.2020:	2
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	2
Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus 23.7.2020:.....	2
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	2
Kuopion Vesi 28.7.2020:	3
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	3
Väylävirasto 24.7.2020:	3
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	5
Muistutus I 24.7.2020:	6
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	7
Muistutus II Kuopion polkijat ry 24.7.2020:	8
Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:	11

Fingrid Oyj 7.7.2020:

Alueelle sijoittuvat Fingrid Oyj:n 110 kV (kilovoltin) voimajohto Huutokoski - Iloharju sekä Iloharjun 110 kV sähköasema.

Olemme lausuneet kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 31.10.2019 ja luonnoksesta 23.6.2020. Olemme tutustuneet asemakaavoituksen vastineeseen liittyen viimeisimpään lausuntoomme. Kuten siinä todetaan, Fingridin lausunto on otettu huomioon monin tavoin ehdotusta laadittaessa: Havainneaineistosta on poistettu katokset voimajohtoalueelta. Kaavamerkintöihin on lisätty lausunnon pyytämiselvoite johdon omistajalta ja voimajohtoaluetta koskevista merkinnöistä on poistettu maanalaisia rakenteita koskevat merkinnät. Kaavamerkintöihin on lisätty jakeluaseman sijoittamiskielto jr-1 alueelle. Vastineessa selviää myös jakeluaseman sijoittumisen ja kaavamerkinnän perusteet.

Fingridillä ei ole huomauttamista kaavaehdotuksesta. Aiemmin käyty keskustelu ja lausunnoissamme mainitut seikat tulee ottaa huomioon kuitenkin alueen jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa. Muistutamme edelleen risteämälausunnon tarpeesta, sillä asemakaavan osoittama kokonaisuus on haastava voimajohdon ja sähköaseman kannalta. Risteämälausuntopyyntö (risteamalausunnot@fingrid.fi) kannattaa tehdä hyvissä ajoin suunnitelmien toteutuskelpoisuuden varmistamiseksi.

Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Risteämälausunto on järkevää pyytää suunnitelmien tarkentuessa rakennuslupavaiheessa, jolloin kaikki tulevat rakenteet ovat tiedossa. Asemakaavan muutoksen havainnesuunnitelmat eivät ole riittävän tarkkoja mm. valaisimien ja muiden piharakenteiden sijoittumisesta voimajohtoalueella, jotta risteämälausunto voitaisiin pyytää kaavaprosessin aikana.

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus 23.7.2020:

Kaava-alueen liikenteellistä toimivuutta parantavat kaava-alueen eteläosaan suunniteltu katuliittymä sekä moottoritieltä Iloharjuntielle suunniteltu ramppi.

Myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat kaavan toteutuessa.

Alueen liikennejärjestelyistä tehdyt liikenteelliset tarkastelut on hyvä mainita myös kaavaselostuksessa.

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri – vastuualueella ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotukseen.

Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Kaavaselostusta tarkennetaan liikenteellisten tarkastelujen osalta.

Kuopion Vesi 28.7.2020:

Osuuskauppa PeeÄssä, Prisma –asemakaavamuutoksen ehdotusaineisto on asetettu julkisesti nähtävälle ajalle 25.6.-24.7.2020. Lomakauden vuoksi Kuopion Vesi on saanut lausunnon antamiseen lisää aikaa 28.7.2020 saakka. Kuopion Vesi Oy esittää aineistosta lausuntoaan seuraavaa:

Osuuskauppa PeeÄssän (Prisma) kiinteistön itäreunassa sijaitsee Kuopion Veden v. 2019 rakennettu halkaisijaltaan 400 mm, materiaaliltaan diffuusiosuojattu PEH - päävesijohdot. Vesijohdon sijoittamisesta kiinteistölle käytiin suunnittelutyön aikana neuvotteluja ja sijoittamistarkasteluja ja sijoittamisesta on laadittu rasitesopimus.

Kaavamuutos ja uuden pysäköintitalon rakentaminen edellyttää em. päävesijohdon siirtämistä usean kymmenen metrin matkalla. Kaavaehdotuksessa on huomioitu vesihuollon tarvitsemat rasitealueet siten, että vesijohdon siirto on mahdollista. Kiinteistön kanssa on sovittu, että vesijohdon siirtosuunnitelman laatimisesta, suunnittelutyön kustannuksista sekä siirrosta aiheutuvista kustannuksista vastaa kiinteistön omistaja. Vesijohdon siirtosuunnitelmassa on huomioitava rata-alueeseen säilytettävä riittävä etäisyys, edellytykset vesijohdon kunnossapidolle sekä muut alueella olevat kunnallistekniset rakenteet (mm. hulevesiallas). Siirtosuunnitelmaa laadittaessa on oltava yhteydessä ja tehtävä yhteistyötä niin Kuopion Veden kuin rata-alueesta vastaavan Väylävirastonkin kanssa. Suunnitelma on hyväksyttävä Kuopion Vedellä.

Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Lausunto ei edellytä muutoksia kaava-aineistoon.

Väylävirasto 24.7.2020:

Lausunto asemakaavaehdotuksesta: Prisman ympäristö, Kuopio

Väylävirasto on tutustunut asemakaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan muun muassa pysäköintilaitoksen toteuttaminen nykyisen kauppakeskuksen eteläpuolelle sekä kevyenliikenteen väylän rakentamisen kauppakeskuksen vierelle.

Rautatien lisäraidevaraus

Väyläviraston tilaama Kuopion ratapihan toiminnallinen selvitys on valmistumassa. Tämän yhteydessä on selvitetty myös esiselvitystasoisena Iloharjun ja Kurkimäen välistä lisäraidetta. Selvityksen perusteella voidaan jo luotettavasti todeta, että lisäraide sijoittuu kaava-alueen kohdalla nykyisen raiteen itäpuolelle. Siten asemakaava voidaan hyväksyä kaavaehdotuksen mukaisesti radan länsipuolelle.

Kaksoisraiteen tarkemman suunnittelun tai toteuttamisen osalta ei ole päätöksiä tai aikataulua.

Rakennusten ja rakenteiden etäisyys rautatiestä

Kauppakeskuksen nykyinen rakennus sijaitsee lähimmillään noin 25 metrin etäisyydellä rautatien keskilinjasta. Lisäksi sisäänkäynti- ja katosrakenteet sijaitsevat vas-

taavasti lähimmillään noin 21 metrin etäisyydellä. Rakennuksen ja rautatien välillä sijaitsee rakennuksen huoltotieyhteys. Asemakaavalla osoitetaan uusi rakennuspaikka kauppakeskuksen pysäköintirakennusta varten, rautatiestä katsoen samalle etäisyydelle nykyisen rakennuksen kanssa. Asemakaavalla osoitetaan rakennusten ja rautatien väliin osoitetaan uusi yhdistetty kevyen liikenteen väylä sekä ajoyhteys. Ajoyhteys on osoitettu kokonaan nykyisen kauppakeskuksen kiinteistön alueelle.

Väylävirastolla ei huomautettavaa asemakaavassa osoitettujen rakennusten, kevyen liikenteen väylän tai viemäriinjan sijaintiin. Kuvatut ratkaisut eivät ole ristiriidassa rautatien kunnossapidon tai kehittämisen tavoitteiden kanssa. Tarvittaessa Väylävirasto neuvottelee kiinteistön omistajan kanssa tontille osoitetun ajotien käyttämisestä myös rautatien huoltotienä.

Radan stabiliteetti

Radan välittömään läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida vaikutukset radan stabiliteettiin ja kuivatukseen. Radan stabiliteetti on suunnittelussa huomioitava Liikenneviraston ohjeen B15 Radan stabiliteetin laskenta, olemassa olevat penkereet mukaisesti https://julkaisut.vayla.fi/pdf4/rhk_b15_radan_stabiliteetin_laskenta.pdf.

Rautatien suoja-alueelle toteutettavien raiteiden, pengerrysten ja maantäyttöjen geotekniset suunnitelmat, sekä hulevesiä koskeva tarkempisuunnitelma tulee hyväksyttävä Väylävirastossa ennen rakentamista. Ratalaki 37 §, 39 §.

Rakentamisen yhteydessä tulee toteuttaa Väyläviraston erikseen vaatimat radan perustusten tarkkailutyöt.

Hulevedet

Hulevesiä ei saa johtaa radan kuivatusjärjestelmiin. Mikäli uusia hulevesiä kuitenkin on tarve johtaa radan alittavan rummun kautta, tulee selvittää rummun kapasiteetin riittävyys. Hulevesien johtamisesta tulee tällöin sopia Väyläviraston kanssa.

Louhintatyöt

Mahdollisten louhintojen osalta rautatien läheisyydessä on noudatettava Liikenneviraston ohjetta Louhintatyöt rautatien läheisyydessä (Liikenneviraston ohjeita 23/2013). Ohje on saatavissa Väyläviraston verkkosivuilta osoitteesta <http://www.vayla.fi/julkaisut/ohjeet>.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tämän asemakaavan tapauksessa erityinen suojausvaatimus kohdistuu ennen kaikkea kauppakeskuksen uudisrakennukseen (pysäköintitalo).

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden

(VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runko-melusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta:

<http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjunta-tarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Muuta

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Lausunto ei edellytä muutoksia kaava-aineistoon. Radan stabiliteetti, hulevesien suunnittelu, louhintatyöt sekä raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Muistutus I 24.7.2020:

Lähtökohtaisesti automarkettien rakentaminen oli virhe, koska se lisäsi autoilua ja autoistumisastetta tuntuvasti 1990-luvun alkupuolelta lähtien. Nyt voisi olla kohtuullinen aika lähteä miettimään ilmastomuutoksen myötä autoistumisasteen laskua ja lähikauppojen elvyttämistä ja elintarvikkeiden nettikauppaa, jossa yhdellä jakeluautolla voisi kiertää lähiön kerrallaan. Jo muutaman perheen autolla kaupassa käynnin muuttuminen nettikaupassa käynniksi jakeluautolla puolittaa ajatun yhteismatkan. Samalla se helpottaa nettikauppaan siirtyvillä perheillä erityisesti pyörällä tapahtuvaa ympärivuotista työmatkapyöräilyä. PeeÄssän korostaminen kaupassa on lähtökohtaisesti kilpailun vastaista. Mitä enemmän isoja marketteja tuetaan sitä vaikeampaan kilpailuasetelmaan pienet marketit joutuvat ja kilpailu vähenee. Prisman nykyinen sijainti on huono, koska alue muodostaisi erityisen hyvän toimistorakentamisen alueen erityisesti kun huomioidaan rataverkolla tapahtuva pikaratikka-kehitystyö ja junaliikenteen määrän ja sen tarpeen kasvu. Prisman takaa olisi kohtuullinen matka kävellen moottoritien yli Savilahden pikaratikka ja junaliikenteen Savilahti pysäkille.

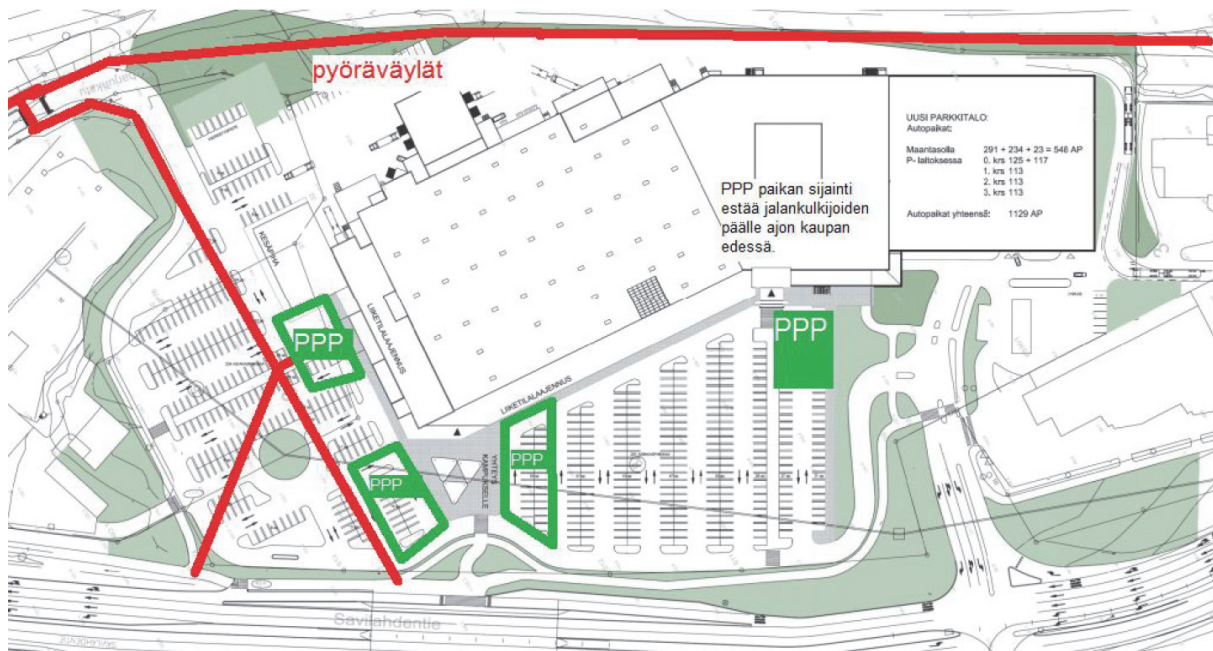
Pyöräilylle kolme olennaista asiaa on pyöräilyn sujuvuus, nopeus ja turvallisuus ja mikään näistä kolmesta tekijästä ei täyty kyseisessä kaavassa. Sujuvuutta ei ole, koska mm. pyöräpysäköinti on jätetty vapaalle kaupan vapaalle tahdolle, jolloin se ei ole toteutunut tähänkään mennessä suurimmassa osassa Kuopion kaupoista. Laadullisesti pysäköintipaikkojen toteutus on pyöräilyn osalta ollut ala-arvoista ja esimerkiksi tässä kohteessa Prisman edessä en ole vielä kukaan varma mitä reittiä pitää ajaa kaupan eteen pysäköimään pyörää ja siirtymään kauppaan kävellen. Nykyään osa autoilijoista pitää edustaa yksisuuntaisena, jalkakäytävällä ei saa ajaa ja kiertäminen parkkipaikan kautta vastapäivään on vaivalloista ja talvella ja autojen seassa vaarallista.

Väylän eli entisen Liikenneviraston suositus (LiVi 11-2014 Jalankulku pyöräilyväylien suunnitteluohje 25.3.2014) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf s. 158- Suositus määrästä: Kaupat ja kauppa-keskukset 2,5 kpl/100 k-m². Tämä lienee tarkoittavan 600-900 pyöräpaikkaa koko alueelle. Kaavassa on esitetty 300 paikkaa, muttei mitenkään niiden laatua ja sijaintia, jotka alueen laadun kannalta on määriteltävä! Väylän suosituksessa on tästäkin selkeät ohjeet. Hyvälaatuiset paikat sisältävät esimerkiksi katoksen, runkolukituksen ja sijainnin niin, että pyöräilijä pääsee kävellen kaupan ovelta kassien kanssa pyörälle ja pakkaus onnistuu katoksen alla. Hyvät pyöräpaikat myös huomioi erilaiset pyörät. Käytännössä pyöräpaikat ottavat yhden autopaikan noin 8-12 pyörälle ja sijainti on puoliympyrässä sisäänkäyntien luona maksimissaan 30-40 metrin päässä ovelta. 600 paikkaa voidaan sijoittaa tasaisesti eri oville, eniten ehkä Savilahden tunnelin Prismalle johtavan sisäänkäynnin eteen. Pyöräpysäköinnille on aina löytynyt kysyntää, kun sille on ollut edes vähän tarjontaa. Asemakaavassa on kerrottava, miten pyöräreitit kulkevat alueen sisällä. Pyöräilyn on oltava nopeaa ja siksi nykyisellään merkityt tai kokonaan puuttuvat reitit eivät ole hyväksyttäviä. Autopaikkojen määrä jo pysäköintitalossa on hurja 581 paikkaa. Tämän lisäksi useita satoja ellei lähemmäs 1000 paikkaa yhteensä.

Osayleiskaavassa on merkitty pyöräilyalitus/ylitys Savilahdentien yli/ali. Olisi melko erikoista, jos yleiskaavatasoinen merkintä toteutettaisiin niin, ettei sen kulkua alueella määriteltäisi tarpeeksi selkeästi myös läpikulkuliikenteen osalta. Tästä on myös Pohjois-Savon liitto omassa lausunnossaan todennut. Miksi tehdään Savilahden siltatunneli, jos sen merkitystä ei tärkeimmästä kaavassa oteta tarpeeksi huomioon. Nythän liikenne pyörii ja hyörii asemakaavassa ympäri pysäköintipaikkaa, joka ei liene pyöräilyn kannalta

kovin järkevää. Pyöräteiden tulee olla nopeita, sujuvia ja turvallisia eli tässä tapauksessa suoria paikasta toiseen. Moottoriajoneuvoilla on aikaa ja voimaa kiertää, hyöriä ja pyöriä. Pyöräilylle tulee tarjota keskeiset pysäköintipaikat kaupan ovien lähistöltä ja samalla tulee osoittaa suuremmat reitit alueen läpi, jotka toteuttavat sekä kauppaan että läpikulkuun liittyvät hyvät pyöräilyn liikenneolosuhteet.

Pysäköintipaikkojen kaksisuuntaisuus ja niiden kävelyolosuhteet ovat kohtuullisen hengenvaaralliset ja olisi järkevää tehdä osastointia, jottei autoilleen menevät jalankulkijat ja pyöräilijät jää kiihdyttelevien autoilijoiden alle. Eteläisimmällä ppp paikalla on hyvä rajoittava merkitys, jotta pääoven edestä jää turha rallailu pois, koska autolla kiertäminen estyy. Kaavassa olisi pitänyt panostaa huomattavasti enemmän eri liikennemuotojen kohtaamiin, koska ne tuottavat jopa hengenvaarallisia vaaratilanteita.



Olen 25 vuotta pyytänyt mm. Prismalle ja useammalle lähikaupalle pyöräpysäköintipaikkoja. Allekirjoittanut ei halua viettää toista 25 vuotta pyytämässä niitä ja niiden laatua. Nykyisellä Prisman vapaalla asemakaavalla 99% pyöräilijöistä on joutunut kulkemaan vastavirtaan autoliikennettä tai ajamaan pyörällä jalkakäytävällä ja jättämään pyöränsä romuläjiin.

Kaupunki asettuu erikoisella tavalla vaikutusten arvioinnissa PeeÄssän puolelle vaikka sen pitäisi kohdella samalla tavalla kaikkia asemakaavoituksen hakijoita. Keskittäminen vie työpaikkoja lähikaupoilta, jotka työllistävät asiakasta kohden eniten. Lähikaupat myös toteuttavat lähtökohtaisesti jalankulkuun ja pyöräilyyn soveltuvaa kaupassakäyntiä.

Havaintoaineiston rehellisyydestä on pakko antaa kiitokset, koska niissä näkyi vain muutama pyöräilijä tai pysäköity pyörä. Tämä antoi suunnittelu- ja rakennuttajatahon suhtautumisesta ja osaamattomuudesta pyöräilyyn varsin täsmällisen kuvan. Asemakaava on Kuopion strategian vastainen, koska se ei edistä kävelyä ja pyöräilyä, eikä vastaa millään muotoa autoilun edistämisen myötä ilmastonmuutoksen asettamiin vaatimuksiin.

Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Asemakaavan muutos mahdollistaa olemassa olevan vähittäiskaupan suuryksikön kehittämisen, jonka sijainti on katsottu sopivaksi aikaisemmissa asema- ja yleiskaavoissa. Asemakaavan muutoksen vaikutusten arviointi tapahtuu verrattuna nykytilaan.

Polkupyöräpysäköinnin paikkamäärä harkitaan kaavoituksessa tapauskohtaisesti. On totta, että kaavamutoksessa painotus on pysäköinnin osalta yhä autoliikenteessä johtuen toiminnan luonteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt nojaavat varsinkin henkilöautoliikenteeseen ja sen sujuva järjestäminen on toiminnan kannalta välttämätöntä. Kaavassa on kuitenkin kiinnitetty huomiota autoliikenteen ekologisuuden parantamiseksi.

Kaavamääräyksissä on päädytty 300 polkupyöräpaikkaan, jolla tavoitellaan polkupyöräilyn kehittymistä alueella. Paikka määrä on minimi, joka on toteutettava ja paikkoja on mahdollista rakentaa tulevaisuudessa enemmän tarpeen vaatiessa. Muistutuksessa mainituista laatuasioista ja sijoittumisesta sisäänkäyntien yhteyteen on määrätty asemakaavaa täydentävissä sitovissa rakennustapaohjeissa. Lainaus sitovista määräyksistä: *”Alueelle tulee toteuttaa asemakaavassa määrätyt polkupyöräpysäköintipaikat. Asemakaava-määräyksen lisäksi henkilökunnalle tulee rakentaa riittävä määrä katettuja pyöräpaikkoja. Pyöräpysäköinnit tulee sijoittaa lähelle sisäänkäyntejä sekä varustaa runkolukitusmahdollisuudella ja vähintään 50% asemakaavassa edellytyistä polkupyöräpaikoista tulee kattaa tai sijoittaa pysäköintirakennukseen.”*

Kaavassa ei ole osoitettu alueen sisäisiä kevyen liikenteen reittejä, lukuun ottamatta suunnittelualueen itäosan reittivarausta. Havainneaineistossa on esitetty kevyen liikenteen väylä ns. kehätien varteen Prisman tontin pohjoisosassa. Reittiä ei voida esittää sitovana johtuen ET-alueen mahdollisista rakentamistarpeista tulevaisuudessa. Havainneaineiston kehätie sijoittuu osittain ET-korttelialueelle perustuen Kuopion Energian ja PeeÄssän välisiin sopimuksiin. Kehätien sijaintia tulee kuitenkin olla mahdollista siirtää ET-alueen kehittämistä varten. Kaavakartalla ei ole nähty tarpeelliseksi esittää alueen sisäisiä kevyen liikenteen yhteyksiä, jotta niiden kehittäminen olisi joustavaa. Reittien suunnitteluun vaikuttaa myös alueen sisäiset asiakasvirrat, joiden suunnittelu ei ole asemakaavallinen asia. Reittien laadullisiin asioihin on annettu ohjeita sitovissa rakennustapaohjeissa. Tarkempi toiminnallinen suunnittelu liikenteen osalta mukaan lukien mahdolliset hidastetöyssyt eivät ole asemakaavassa ratkaistavia asioita.

Muistutus II Kuopion polkijat ry 24.7.2020:

Muutosehdotuksessa on hyvää, että Savilahdentien läpi järjestyy nyt huomattavasti entistä parempi yhteys suoraan Prismaan.

Asemakaavassa ja laajemmaltikin Savilahden suunnittelussa jää ratkaisematta pyöräily ja jalankulun sujuvat yhteydet Haapaniemen ja osin Särkiniemen suunnasta.

Ottaen huomioon marketin läheisen sijainnin asutukseen ja keskustaan nähden, marketti on nykyisellään ja myös tulevassa suunnitelmassa tehty pääasiassa palvelemaan yksityisautoilijoita. Pyöräliikenteen edellytykset paranevat, mutta paino säilyy erittäin vahvasti yksityisautoilussa.

Kaupalla tulisi olla korostettu vastuu huomioida jalan ja pyörällä liikkuvat, koska esimerkiksi ryhmän keskustan kaupoista on karsittu lajitelmaa niin, että läheskään kaikkea ei ryhmän keskustan kaupoista löydy.

Jalankulku ja pyöräily tulisi asettaa risteyksissä etusijalle ja varmistaa, että moottoriajoneuvoliikenne on väistämiselvöllinen. Väistämiselvöllisyys tulee varmistaa myös turvallisella infrastruktuurilla.

Ohessa huomautuksia asemakaavan muutosehdotuksen aineistoon.

Pyöräpaikoitus

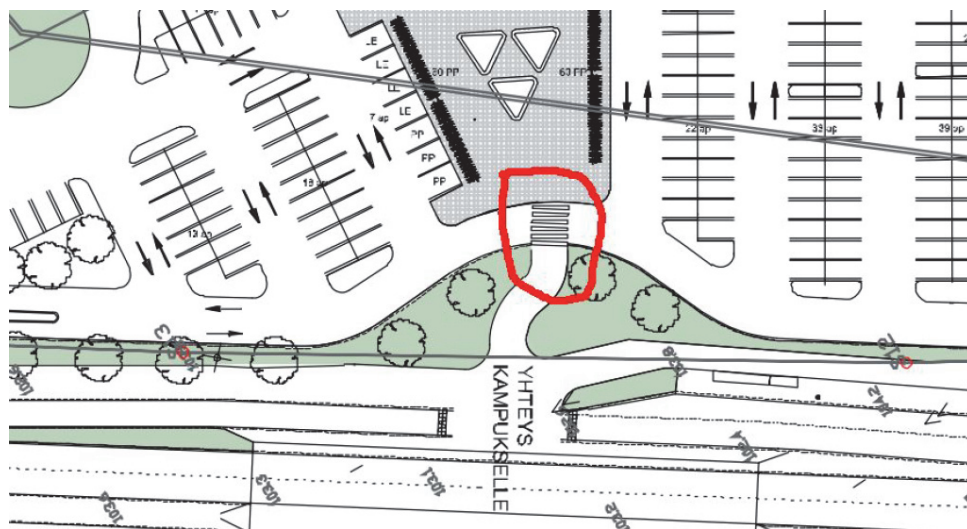
Jäsennelty pyöräpaikoitus on merkittävä parannus nykytilanteeseen. Pyöräpaikoituksen tulee olla laadukasta ja telineiden runkolukittavia. Pyöräpaikoituksessa on otettava huomioon isompien pyörien (esim. peräkärrit ja kuormapyörät) pysäköintimahdollisuus. Liian ahtaaseen paikoitusväliin ei isompia pyöriä saa mahtumaan ja tällöin pyörä joudutaan jättämään yleiselle jalankulun alueelle.

Pyöräpaikoitus tulisi myös toteuttaa vähintäänkin osin katettuna. Tällä on merkitystä esimerkiksi pyörän kuormaamisen aikana.

Pyöräpaikoitus tulee olla järjestetty niin, että välittömässä läheisyydessä olevat autot eivät estä pyörätelineiden käyttöä (riittävä tila ajaa pyörä telineeseen ja lähteä. Tämä on riskinä talon keskivaiheen pitkän rivin pyöräpysäköinnissä. Siinä pitkällä takaylityksellä varustettu auto on mahdollista peruuttaa kiinni pyörätelineiden eteen. Riskiä voidaan pienentää leventämällä korotettua aluetta.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteys pääsisäänkäynnille

Jalankulun ja pyöräilyn yhteys tulee ehdottomasti toteuttaa korotettuna ja risteävä liikenne tulee asettaa väistämiselvölliseksi. Korotetun kohdan tulee olla riittävän leveä, että siitä on helppo haarautua hyvissä ajoin valitulle puolelle. Reitin on myös oltava riittävän leveä, että siitä on helppo mennä esimerkiksi kuormapyörällä jalankulkijat huomioiden.

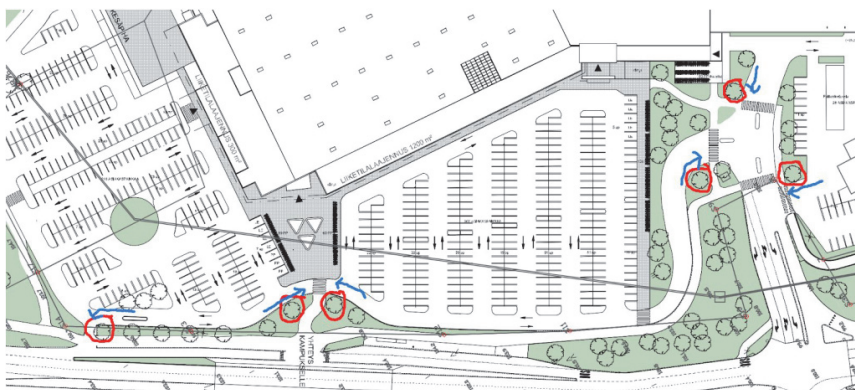


Havainnekuvat: Suojateiden yhteyksissä puita näköesteenä

Lähes kaikkien suojateiden eteen oli piirretty puita. Suojateiden yhteydessä tulee olla täysin esteetön näkymä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulun turvaamiseksi.

Oheisessa kuvassa merkitty esimerkin omaisesti vaaralliset puut jalankulun ja pyöräilyn

ylityspaikoissa.

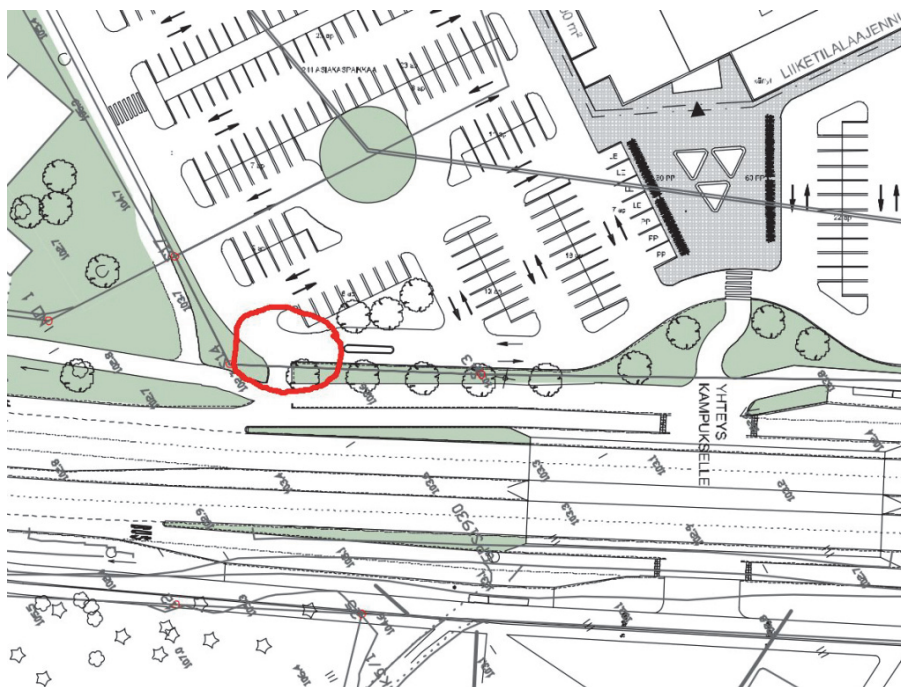


Ajoneuvoliikenteen liittymä paikoitusalueen nurkalta Savilahdentielle

Osassa kuva-aineistossa oli moottoriajoneuvoliikenteen liittymä Savilahdentielle ja osassa kuvissa sitä ei ollut. Mikäli oheiseen kohtaan on tarkoitus sijoittaa liittymä Savilahdentielle, on varmistettava jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus.

Turvallisuuden ja liikenteen selkeyden kannalta olisi paras, jos liittymää ei toteutettaisi vaan autoliikenne ohjautuisi muualta liikennevalollisiin risteyskohtiin. Nykyisellään tuo liittymä ohjaa tulevalle bussikaistalle.

Mikäli liittymä toteutetaan, tulee jalankulun ja pyöräilyn väylä toteuttaa esimerkiksi korotettuna ja on varmistettava, että autoilijalla on täysin esteetön näkyvyys väylän ylitykselle. Jalankulku ja pyöräily tulee asettaa etusijalle ko. kohdassa.



Kierrätyspisteelle pääsy pyörällä ja jalan

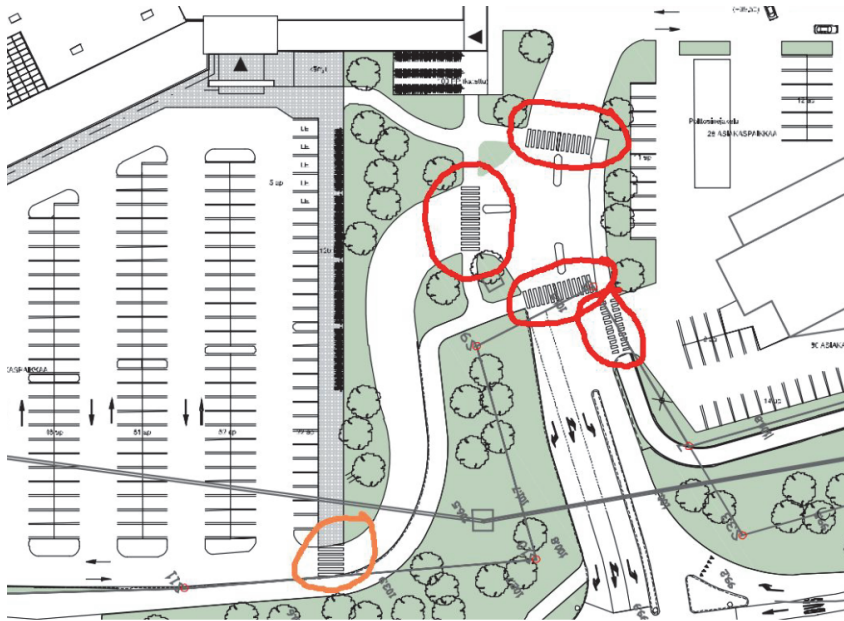
Kierrätyspiste siirtyy pyöräilyn ja jalankulun kannalta nykyistä heikompaan sijaintiin. Nykyinen suunnitelma ei oikein osoita järkevää kulkua kierrätyspisteelle. Vähintäänkin tämä

tulee ottaa huomioon reittinä piirretyltä yhdistetyltä jalankulun ja pyöräilyn väylältä, esimerkiksi loivennettuna luiskana ja suojatienä.

Suojatiejärjestelyt paikoituslaitoksen ja pääajoneuvoväylän yhteydessä

Nykyisellään, ja myös tulevassa muutoksessa, punaisella merkityt suojatiet ovat varsin turvattoman tuntuiset. Merkittävänä tekijänä ovat ajoratojen leveys, paikoin huono näkyvyys ja muutoinkin risteysalueen yleinen jäsentymättömyys ja monikaistaisuus (tämä haittaa myös ajoneuvoliikenteen sujuvuutta).

Oranssilla merkitty kulku on uusi ja se parantaa erityisesti pyöräilyn yhteyksiä. Ko. kohdassa on nykyisellään kohtuullisen kovat ajoneuvojen nopeudet. Laadukas ylitys vaatii hyvän näkymän varmistamisen ja ajoneuvoliikenteen nopeuksien riittävän tiputtamisen ennen tien ylitystä.



Asemakaavoituksen vastine 20.8.2020:

Kaavaa varten laadituissa sitovissa rakennustapaohjeissa on annettu määräyksiä koskien pyöräpaikkojen laatuvaatimuksia (kts. Muistutus I asemakaavoituksen vastine). Esimerkiksi puolet vaadituista pyöräpaikoista tulee kattaa tai sijoittaa pysäköintirakennukseen.

Reittien laadullisiin asioihin on annettu ohjeita sitovissa rakennustapaohjeissa. Tarkempi toiminnallinen suunnittelu liikenteen osalta mukaan lukien mahdolliset korotukset eivät ole asemakaavassa ratkaistavia asioita.

Havainnekuviissa esitetyt istutukset ovat suunnitelmaa havainnollistavia ja tarkemmissa suunnitelmissa on mahdollista huomioida esteettömät näkymät.

Prisman tontin Savilahdentien pohjoinen liittymä on ollut myös valmisteluvaiheen havainneaineistossa ja se perustuu laajempaan Savilahden maankäytön ja liikenteen suunnitteluun. Valmisteluvaiheen havainneaineistossa on väritysvirhe, jonka vuoksi liittymä ei ole yhtä selvästi nähtävissä. Liittymä mahdollistaa poistumisen tontilta poh-

joiseen Savilahdentielle. Liittymän turvallisuus ja esteettömät näkymät ovat huomioitu Savilahden katusuunnitelmassa (liite 9).

Havainnekuvin esitettyä pääajoväylää on mahdollista kehittää ja sen tarkempi suunnittelu on kesken. Tontin sisäiset ajoväylät ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.