

Asematunnelin kevytväylän kuuleminen

Katusuunnitelmat olivat nähtävillä 30.3. – 14.4.2022 välisen ajan.

Referoidut lausunnot ja mielipiteet

Vastineraportti

Telia

Suunnitelma-alueella on Telian infraa. Työstä ei saa aiheutua sille vahinkoa, eikä sen päälle saa asentaa mitään.

Vastine:

Kaapelit huomioidaan rakentamisessa

Yksityishenkilö PB

Toivoisin, että ajoneuvoliikenne (polkupyörät, sähköpotkulaudat yms.) ja jalankulku eroteltaisiin asematunnelissa toisistaan mahdollisimman hyvin. Tämä koskee erityisesti portaiden ja hissien kautta tunneliin saapuvia jalankulkijoita, jotka eivät välttämättä äkkiseltään hahmota, että punaiseksi värjätyt osat tunnelista on varattu ajoneuvoliikenteen käyttöön. Eri suuntiin kulkevien ajoneuvojen keskinäisten törmäyksien ehkäisyyn tulee kiinnittää huomiota, koska asematunneliin suunniteltu pyörätie on kapea ja mutkainen. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi maalaamalla pyörätien pintaan keskiviiva (katkoviiva) erottamaan eri suuntiin kulkevien kaistat.

Vastine:

Nämä edellä esitetyt turvallisuutta parantavat asiat otetaan jatkosuunnittelussa huomioon. Rajakohdassa voidaan käyttää erotteluraitaa esimerkiksi erilaista kiveystä, jonka myös näkövammaisen havaitsee kepin avulla. Alikuluissa usein käytetään myös tiemerkintäerottelua. Tiemerkintä voidaan tehdä tienpinnasta kohoavana massamerkintänä, jolloin näkövammaisen voi havaita sen kepin avulla. Sitowisen tekemän asematunnelin liikenteellisen tarkastelun mukaan, jalankulku- ja pyöräväylille ei suositella asennettavaksi kaidetta. Mikäli väylä varustetaan kaiteella, on väylän vähimmäisleveys kaidetta tai aitaa kohti 250 mm leveämpi. Suositeltava leveys on vähintään 500 mm väylän vähimmäisleveyttä suurempi. Pieksämäen tunnelin leveys on kapea, joten kaiteelle väylien väliin ei riitä tilaa.

Pieksämäen Invalidit ry

Esteettömyyden osalta ovat RATO-määräykset (ratatekniset ohjeet) pohjana, joten se toimii hyvänä perustana. Kaupungin osalta koko matkalta luiskan kattaminen on viisasta, vaikka kustannuksia lisäävä. Lepotasanteiden puuttuminen on tietenkin epäkohta, mutta ohjeistuksen mukaan 1/20 kaltevuudessa hyväksyttävää ja käytännössä olisivat pidentäneet tunneliosuutta huomattavasti.

Erinomaista, että luiskat on katettu kokomatalla, jolloin tunnelin päädyssä on jatkokuljetuksia odottaville kuivaa tilaa, sateiden, liukkauden, matkatavaroiden sääsuojan osalta. Samoin tunnelin kulkuväylien kaiteiden kaksitasaisuus ja niiden ulottuminen katos-osan päättymiseen saakka lisää turvallisuutta

Kiinnittäisimme huomiota Inva-pysäköintipaikkojen ja varattujen taksien odotusalueen sijoittamiseen mahdollisimman lähelle kulkutunnelien suuaukkoja. Samoin muukin taksiautojen paikoitus vaatisi harkintaa, ettei tunnelista ulos tultuaan matkustaja joutuisi kulkemaan uudelleen saman matkan takaisin aseman edustalla olevalle taksiasemalle.

Huolimatta näistä hyvistä kulkuväylien suunnitelmista vaatii myös asemarakennus tarkastelua esteettömyyden näkökulmasta. Rakennuksen ovien kulkukelpoisuutta olisi parannettava apukulkuvälinettä käyttäville. Niiden uusiminen ja aseman odotustilan sekä ravintolapalveluiden käyttömukavuuden kohentaminen lisäävät merkittävästi aseman asiakkaiden esteettömyyttä.

Vaikka asemalaiturit hisseineen sekä asemarakennus sinänsä kuuluvat Väyläviraston päätettäviin hankkeisiin, toivomme että kaupunki pyrkisi neuvotteluilla tuomaan nämä tarpeet otettavaksi huomioon. Ne edistäisivät Pieksämäen kaupungin tavoittelemaa mainetta Esteettömänä kaupunkina.

Vastine:

Huomioidaan taksien sijoittumismahdollisuus niin, että siirtymämatkat tulevat mahdollisimman lyhyiksi.

Neuvotteluissa VR Yhtymä Oy:n suuntaan pyritään edistämään asemarakennuksen esteettömyyttä niin, että rakennus on helppo saavuttaa kaikkien käyttäjien.

Väylävirasto:

Nähtävillä olevissa suunnitelmissa ei ole esitetty pintamateriaaleja. Suunnitelmaselostuksen kohdassa 4. on päällysteiden osalta viitattu GEO-suunnitelmiin, jotka eivät sisällyneet nähtävillä olevaan aineistoon. Väylävirasto huomauttaa, että Väyläviraston hallinnoimilla alueilla tulee noudattaa Väyläviraston voimassa olevaa ohjeistusta. Laituriyhteyksien tulee täyttää PRM YTE:n ja RATO:n osan 16 "Väylät ja laiturit" (Liikenneviraston ohjeita 43/2017) vaatimukset. Myös kiveysten asennuksen osalta tulee valmistajan antamien ohjeiden lisäksi huomioida, mitä edellä mainitussa ohjeessa on määrätty.

Pyöräilyn mahdollistamisen vaatima asematunnelin suunnittelu tulee tehdä Väyläviraston Pyöräiliikenteen suunnitteluohje 18/2020, PRM YTE:n ja RATO:n osan 16 "Väylät ja laiturit" mukaisesti. Pyöräily tulee erottaa jalankulusta rakenteellisella erottelulla. Pyörätie tulee mahdollisuuksien mukaan toteuttaa värillisellä päällysteellä ja päällysteissä käytetään jalankulkijan ja pyöräilijän tiemerkitäunnuksia selkeyttämään käyttäjien erottelua omille väylän osilleen.

Pyöräilijät ohjataan pois laitureille johtavien hissien ja portaiden välittömästä läheisyydestä. Asematunnelin luiskissa tulee huomioida väylän sujuva, selkeä ja turvallinen liittyminen liikenneverkkoon, riittävät näkemät ja turvallisuus kaarteissa.

Lumen ja jään kulkeutuminen asematunneliin tulee minimoida.

Vastine:

Väriyssuunnitelma on esitetty rakennustyön työselityksessä.

Geosuunnitelmat on lisätty aineistoon. Suunnitelmissa on huomioitu PRM YTE:n ja RATO:n osan 16 Väylät ja laiturit ohjeistusta huomioiden olemassa olevan peruskorjaushankkeen asettamat rajoitteet.

Samoin pyöräliikenteen osalta on edellä mainittuja ohjeita pyritty noudattamaan huomioiden nykyisen asematunnelin asettamat rajoitteet. Asematunnelin kapeudesta johtuen jalankulun ja pyöräilyn erottaminen kaiteella ei ole mahdollista. Suunnitelmissa jalankulun väylä on huomiokivin varustettua laatoitusta ja pyöräily väylä punertavaa asfalttia. Nämä kaistat on erotettu huomiokivellä.

Asematunneli on mitoitettu 20 km/h nopeudelle ja se liittyy itäpäässä Kontionpuiston katuun ja länsipäässä Asemanraittiin. Väylille laitetaan massamaalaukset, opasteet ja liikennemerkkit.

Lumen ja jään kulkeutumisen minimointiin on kulkuakkojen suussa linjakaivot ja tunnelin päissä sulanapitokaapelointi.

Etelä-Savon ELY-keskus

Toiminnallisuuden kannalta olisi hyvä tarkastella hanketta laajemminkin kuin suunnitelmissa esitetyn alueen osalta. Matkakeskuksen alue on juuri se solmukohta, jossa kaupungin kaikki eri liikkumismuodot kohtaavat ja josta niillä pitäisi olla mahdollisimman sujuvat yhteydet eri kaupunginosiin. Väylien jatkumot myös suunnittelualueen ulkopuolella tulisi ratkaista edes yleissuunnitelmatasolla ennen alikulkutunnelin laajennusten toteuttamista, jotta kaikki vaihtoehdot olisivat käytettävissä (ehkä näin on tehtykin?). Olisi hyvä, jos esitetyistä suunnitelmista kävisi ilmi kuinka uudistettu asematunneli liittyy eri kulkumuotoihin ja miten/minne yhteydet jatkuvat.

Toiminnallisuuden lisäksi olisi hyvä pohtia myös kuinka uusi asematunneli toteuttaa kehittämissuunnitelmassa esitettyjä ilmastotavoitteita (ilmastonmuutoksen hidastaminen ja siihen sopeutuminen) niin rakennusmateriaalien kuin tässä tapauksessa etenkin ympäristörakentamisen osalta. "Kaupunkivihreä" edistää hulevesien imeytymistä, puhdistaa ja suodattaa ilman epäpuhtauksia, vaimentaa melua, lisää viihtyisyyttä ja tukee luonnon monimuotoisuutta, mikä kaikki olisi tuollaisessa ympäristössä tarpeen. Nykyisellään matkakeskuksen alue muodostaa melkoisen lämpösaarekkeen, mitä kasvillisuudella ja toisenlaisilla pintamateriaaleilla voitaisiin varmasti lieventää. Katusuunnitelmassa on asfaltin, kivituhkan ja betonikiveyksen lisäksi kyllä osoitettu nurmialueita sekä uusia puu- ja pensasistutuksia, mutta paljon myös joudutaan poistamaan olemassa olevaa puustoa uusien rakennelmien tieltä. Voisiko vettä läpäisevää alaa ja istutuksia lisätä ja monipuolistaa, voisiko katokset toteuttaa viherkattoina - huolella suunniteltu ympäristörakentamisen kokonaisuushan voisi sillalta katsottuna muodostaa jopa ympäristötaideteoksen?

Vastine:

Yhteydet keskustan suuntaan jatkuvat asemanraitin kevytväylää pitkin. Kontionpuiston suuntaan jatkuu Kontionpuiston katu kevytväylälineen ja teollisuuskylään Joroisten kevytväylä.

Eri liikkumismuotojen yhteensovittamista ja yhteislippuasiasiaa tutkitaan menossa olevassa Pieksämäen aseman seudun kehittämishankkeessa. Hankkeen suunnittelussa on huomioitu ilmastoasioita suosimalla puurakentamista luiskien kattorakenteissa. Tunnelirakenteiden välittömään läheisyyteen on huomioitu puuistutuksia, viereiset alueet suunnitellaan myöhemmin. Hule- ja sadevesiä imeytetään maaperään niin että pohjaveden taso säilyy nykyisellään maaperän tämän salliessa. Muutoin sadevedet johdetaan nykyiseen verkostoon. Viherkattoidea on hyvä, mutta nykyisessä kustannustilanteessa se ei ole mahdollista. Suunnitelmissa on esitetty käytettäväksi ilmaa puhdistava bitumikate.

Vanhusneuvosto

Hissin toiminnassa lienee joskus ollut häiriötä.

Havainnekuvat portaikosta antoivat hyvän kuvan suunnitelmasta. Novat riittävän loivat ja kahdet eri korkeudella olevat kaiteet.

Vastine:

Hissit kuuluvat Väyläviraston ja VR Yhtymä OY:n vastuulle. Heidän vastuulla olevat hissit on tarkoitus uudistaa korjaustyön edetessä.

Pohjois-Savon ELY-keskus

Asematunnelin väylä on kuitenkin keskeinen kävelyn ja pyöräliikenteen väylä keskustan ja Kontiopuiston kaupunginosan välillä ja merkittävä osa liikennejärjestelmää. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta ELY-keskus kiinnittää huomioita, että suunnitelmaan ei ole esitetty tilaa laadukkaalle pyöräpysäköinnille tai -säilytykselle (mm. runkolukittavat telineet, katokset, kameravalvonta), eikä suunnitelmasta varsinaisesti käy ilmi, että onko tunnelien päihin johtavat kulkuyhteydet riittävän selkeitä, houkuttelevia ja johdonmukaisia myös katusuunnitelman urakka-aluetta laajemmalla alueella. Aineistossa on havainnekuvia arkkitehtonisesta ulkoasusta, mutta niiden sijoittuminen muuhun ympäristöön ja asema-aukion muihin toimintoihin ja kulkuyhteyksiin jää aineistossa irralliseksi. Pieksämäen aseman alueen kehittämissuunnitelmassa (WSP, 2020) on esitetty useita muitakin toimenpiteitä alueelle, kuten muun asema-aukion perusparannus toiminnallisesti monipuoliseksi ja puistomaiseksi kaupunkitilaksi jäsentelemällä toimintoja ja toteuttamalla mm. sähköautojen ja pyörien latauspaikkoja. Muiden suunnitelmien kytkeytyminen ei vielä näy kevytväylän katusuunnitelman yhteydessä, mutta jotka toivottavasti tulevat huomioiduksi seuraavissa suunnitteluvaiheissa

Yhteen detaljikohtaan kiinnitetään huomiota (tunnelin osa 5); onko portaiden kohtaa mahdollista selkeyttää niin, ettei vastaavassa konfliktipaikassa olisi shikaania, vaan pyöräilijä voisi keskittyä ohjaamisen sijaan toisten liikkujien havainnointiin? Onko esim. turvalaitekaapin paikan sijaintia mahdollisuutta muuttaa?

Muutoin ELY-keskus kehottaa noudattamaan soveltuvin osin Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu - ohjetta (18/2020) ja huomioimaan hyvän laatutason niin suunnittelussa, toteutuksessa kuin kunnossapidossa. Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijan (Itätoimija) hyödyntäminen voisi olla myös hyvä lisä suunnitelman liikenneturvallisuustarkastuksessa (auditointi).

Vastine:

Pyöräpysäköinnin järjestäminen ja alueen muu kehittäminen on hankkeen seuraavaa vaihetta yhteistyössä VR Yhtymä Oy:n kanssa. Yhteydet keskustan suuntaan jatkuvat asemanraitin kevytväylää pitkin. Kontiopuiston suuntaan jatkaa Kontiopuiston katu kevytväylälineen ja teollisuuskylään Joroisten kevytväylä.

Tunnelin osassa 5 olevaa shikaania ei ole mahdollista koska turvalaitekaapin siirtäminen aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia.

Pieksämäen asematunnelin liikenteellinen tarkastelu on suoritettu Sitowisen toimesta 14.1.2022.

Itä-Suomen poliisilaitos

Poliisilaitoksella ei ole lausuttavaa ko. asiaan.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.