

KESKUSHALLINTO

DN:o \_\_\_\_\_

SAAP. 23.4.2025

LÄH. \_\_\_\_\_

julkinen  salainen

peruste \_\_\_\_\_

*Ante Nilén*

**Tämä Kuntalaisaloite ei ole kohdistettu yksittäiselle henkilölle tai yksittäiselle taholle, vaan koko valtaapitävälle organisaatiolle, jolla on kaikki valta ja kyky tehdä toimivia, ongelmia korjaavia ratkaisuja, koskien Rantakatua, Rantatoria ja Vanhaa Raahea.**

**Järjestyslain ja liikennelain noudattaminen on Raahessa unohdettu.**

**Jos näihin todellisiin ongelmiin ei puututa, Raahe menettää lisää asukkaitaan/yrityksiä poismuuton seurauksena.**

**Kun Vanha Raahe brändäystä suunnitellaan, on syytä ensin hoitaa alueen ongelmat kuntoon. Ongelmat alueella ovat sitä luokkaa, että brändäys ei auta Vanhan Raahan kehitystä. Päinvastoin.**

**Raahessa ON häirikköjengi, joka koostuu nuorisoporukasta.**

**Vanhan Raahan Rantatorilla auto- ja mopojengiläiset tekevät muutakin, kuin vain näkevät/tapaavat kavereitaan.**

Lisähuomiot:

Vanhan Raahan Rantakadun historiallisten talojen perustukset ja kivijalat kärsivät törkeää ylinopeutta ajavien henkilöautojen ja varsinkin raskasliikenteen aiheuttamasta tärinästä.

Rantatorin kivilaatat ovat kovilla nuorten autohäiriköitten driftaus- ja rallipaikkana.

Rantakadulla ja Rantatorilla kaahaavien viritettyjen mopojen ja autojen, varsinkin nuorten ajamat vanhat -80-90- luvun vuosimallisten autojen aiheuttama pakokaasu tunkeutuu välillä vanhoista ikkunoista sisälle, vaikka ikkunat ovat kiinni. Meluhaitta on järkyttävä. Kotirauhaa ei ole.

**Liitteet, koskien asiaa, poimittu täältä:**

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/85021/Raahen%20liikenneturvallisuuksuunnitelma.pdf?sequence=1>

<https://raahe.fi/sites/raahe.fi/files/kaavoitus/asemakaava/Akm242/Akm-242-Liikenneselvitys-luonnos-16.9.2021.pdf>

[https://raahe.fi/sites/raahe.fi/files/kaavoitus/asemakaava/Akm242/Akm-242-Liikenteen\\_tavoitetila-16.9.2021-A3.pdf](https://raahe.fi/sites/raahe.fi/files/kaavoitus/asemakaava/Akm242/Akm-242-Liikenteen_tavoitetila-16.9.2021-A3.pdf)



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus



## Raahen liikenneturvallisuussuunnitelma

## 3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

### 3.1 Valtakunnalliset liikenneturvallisuustavoitteet

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio:

**Turvallisuusvisio:** Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Vision eettisenä lähtökohtana on se, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin, esimerkiksi liikenteen aikasäästöihin.

**Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011 - 2014** tavoitteena on edistää tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011 - 2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

**Turvallisuustavoite:** Jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään vuoden 2010 tasosta neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä.

Määrällisesti ilmaistuna tavoite on seuraava:

- Vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- Vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- Vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5 750.

Tavoitteena on siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemien määrä on 54 nykyistä (272 vuonna 2010) määrää pienempi ja että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on 136 eli puolet nykyistä vähemmän. Tämä merkitsee keskimäärin 13 - 14 tieliikennekuolemaa vähemmän vuosittain vuoden 2020 loppuun mennessä.

Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 (7 673) ja merkitsee keskimäärin 192 loukkaantumista vähemmän vuosittain.

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011 - 2014 keskeiset liikenneturvallisuustyön painopisteet vuoteen 2014 mennessä ovat seuraavat:

- Ajokunto (rattijuopumuksen vähentäminen, ajoterveyden arviointi, väsyneenä ajamisen vähentäminen).
- Liikennekäyttäytyminen (nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö, nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen).
- Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen (taajamaliikenteen rauhoittaminen).
- Maanteiden turvallisuuden parantaminen (kuolemien torjunta pääteillä).

## 4 Liikenneympäristön parantaminen

### 4.1 Yleistä

Kyselyjen, onnettomuusanalyysien, aloitteiden, yleisötilaisuuden sekä maastokäyntien ja liikenneturvallisuustyöryhmän kannanottojen perusteella esiin nousseet ongelmatkohteet ovat olleet lähtökohtina liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Parannusehdotukset käsittävät liikennejärjestelyjen parantamisen, rakenteellisen parantamisen ja liikenteen ohjauksen toimenpiteitä. Taajamakeskustojen esteettömyyteen liittyvät toimenpiteet on esitetty erikseen.

Toimenpiteet on esitetty raportin liitteenä olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukossa. Karttoissa esitetty toimenpidenumerointi viittaa liitteenä oleviin taulukoihin. Taulukoissa on esitetty toimenpiteiden toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Toimenpiteiden kirjaamisessa lähtökohtana on ollut suunnitelman päivitettävyys.

Seuraavassa on esitetty muutamia yleisiä periaatteita, joilla voidaan parantaa Raahen kaupungin katu- ja tieverkon liikenneturvallisuutta.

#### **Liikenneturvallisuus maankäytön suunnittelussa**

Uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä tulee ottaa huomioon turvallisten ja toimivien liikenneyhteyksien järjestäminen. Toimintoja sijoiteltaessa ja liikenneverkkoa suunniteltaessa tärkeä periaate on autoliikenteen ja jalankulun sekä pyöräilyn risteämiskohtien minimointi. Kokoojaväyliä ei tulisi suunnitella läpiajettaviksi ja liittymien määrä kokoojaväylillä tulee pitää mahdollisimman alhaisena. Liittymille täytyy varata riittävästi tilaa ja ne kannattaa sijoittaa näkemiltään hyvälle paikalle. Kevyen liikenteen väylille sekä alikuluille tulee varata riittävästi tilaa ja kevyen liikenteen verkon jatkuvuus tulee turvata.

Kaavoille esitetään tehtäväksi liikenneturvallisuustarkastus. Tarkistuslistoja on muun muassa Ympäristöministeriön julkaisuissa. Lisäksi esitetään, että Raahen seutukunnan kunnat määrittelevät yhdessä, miten kunnissa suhtaudutaan hajarakentamiseen. Mikäli hajarakentamista sallitaan maanteiden varsille, tulee rakennusluvan myöntämisvaiheessa painottaa, että alueelle ei tulla järjestämään esim. kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

#### **Nopeusrajoitusjärjestelmä**

Viime aikoina on kunnissa ja kaupungeissa siirrytty käyttämään varsinkin asuinalueilla, mutta paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Nopeustasoja alentamalla on mahdollista parantaa helposti liikenneturvallisuutta. Tällöin onnettomuuksiin joutumisen riski vähenee ja törmäystilanteissa vahinkojen vakavuus lievenee.

Raahessa esitetään uusien asuinalueiden aluenopeusrajoitukseksi jatkossa pääsääntöisesti 30 km/h. Lisäksi nykyisiä 40 km/h aluenopeusrajoituksia esitetään muutettavaksi 30 km/h:iin. Aikataulu rajoitusten asettamiselle päätetään kunnassa.

## Hidasteiden käyttö

Hidasteiden käytöllä tuetaan nopeusrajoitusten noudattamista. Hidasteilla voidaan myös viestiä liikkumisympäristön luonteesta, esim. tukea lapsi-merkin vaikutusta koulujen ja päiväkotien läheisyydessä. Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon tien tai kadun luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ym.). Hidasteita ovat kiertoliittymät, töyssyt, korotetut suojatiet ja korotetut liittymäalueet sekä kavennukset. Korotetut suojatiet ja korotetut liittymät ovat tehokkaimpia nopeutta rajoittavia toimenpiteitä. Mikäli nopeusrajoitus on yli 30 km/h, on korotuksesta varoitettava etukäteen liikennemerkillä.

Suojateiden ja liittymien korottamista ja töyssyjä esitetään käytettäväksi koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, missä on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä esitetään käytettäväksi loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuna voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojateitä, kavennuksia tai ajoradan sivusiirtymää.

## Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia esitetään tehtäväksi koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan muuten kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, katujen alussa, pitkällä katuosuuksilla linjalla, vaarallisissa paikoissa).

## Suojateiden havaittavuus

Suojateiden hyvä havaittavuus on tärkeää kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden kannalta. Toimenpiteinä voivat olla liikennevalot, liikennemerkkien varsien tehosteheijastimet sekä uutena erityyppiset LED-valotekniikalla toteutetut varoitus- ja vilkkuvalolaitteet.

Suojateiden havaittavuuden parantamiseksi esitetään tehostevarsien asentamista sellaisiin tärkeiden suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkkeihin, joista ne vielä puuttuvat. Lisäksi suojatiemaalausten uusimisesta tulee huolehtia.

## Katu- ja yksityistieliittymien näkemäraivaukset

Kääntymis- ja risteämisonnettomuuksia voidaan vähentää huolehtimalla, että liittymissä ja suojateiden läheisyydessä on sekä kesällä että talvella riittävät näkemät. Auraslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulee välttää.

Viheralueiden kasvilajit tulee valita siten, etteivät ne kasvaessaan muodosta näkemäesteitä. Näkemät tulee tarkistaa vuosittain ja tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin. Tontin omistajien tulee huolehtia, etteivät tontilla olevat pensaat ja puut muodostu näkemäesteiksi. Jos esteenä on rakennus, voidaan näkemiä parantaa esimerkiksi peilin avulla.

Maanteiden yksityistieliittymien näkemäraivausten teko kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Esitetään, että kaupunki tiedottaa tienhoitokuntia asiasta sekä lähettää niille ohjekuvat näkemäraivausten tekemisestä.

## Katujen ylläpito ja hoito

Talvihoidon osalta esitetään kevyen liikenteen väylien tavoiteltuun palvelutasoon perustuvan kunnossapitoluokituksen laatimista ja väylien luokittelua. Luokittelua ei tule tehdä viereisen ajoradan liikenteen eikä kadun kunnossapitoluokan perusteella. Merkittävien

kevyen liikenteen pääväylien tulee kuulua ylimpään talvihoitoluokkaan. Varsinkin keskusta-alueilla esteettömyys asettaa vaatimuksia jalankulu- ja pyöräteiden talvikunnossapidolle mm. lumen aurauksen, liukkaudentorjunnan, pinnan tasauksen sekä polanteen ja sohjon poiston osalta. Kunnossapitoa voidaan tarvittaessa tehostaa täsmähoitokohteilla.

Lumikasojen ja -kinosten nopealla poistolla liittymien näkemäalueilta voidaan osaltaan vähentää talviajan onnettomuuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Pysäkeille ja terminaaleihin johtavien reittien kunnossapidolla on vaikutusta myös joukkoliikenteen palvelutasoon ja houkuttelevuuteen.

## 4.2 Toimenpiteet

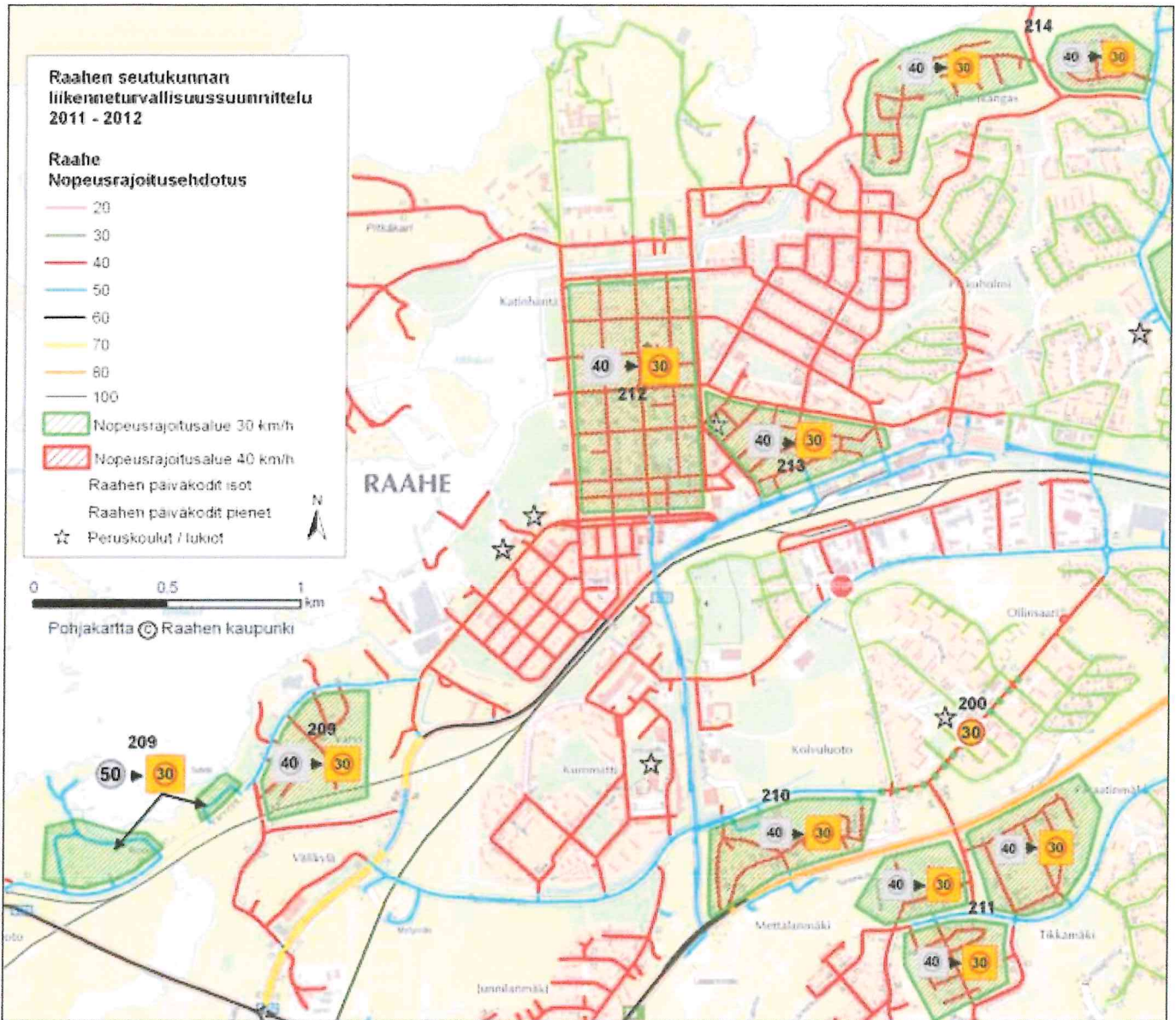
Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ja nopeusrajoitusmuutokset on esitetty raportin liitekartoilla ja toimenpidetaulukoissa. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet sisältävät myös Pyhäjoen ydinvoimalahankkeen toteuttamisen edellyttämät valtatie 8 parantamistoimenpiteet. Valtatie parantamistoimenpiteet tehdään pääosin erillisrahoituksella.

### Nopeusrajoitusmuutokset

Raahen kaupungin katuverkolla on jo otettu osin käyttöön 30 km/h aluerajoitus. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla 30 ja 40 km/h nopeusrajoitukset ovat hyvä lähtökohta myös jatkossa. Taajamaolosuhteissa ajonopeuksien alentaminen ei heikennä juurikaan liikenteen sujuvuutta. Alhaisemmillä nopeuksilla tien liikennevirta on tasaisempi ja sivukaduilta kokoojakadulle liittyminen on helpompaa.

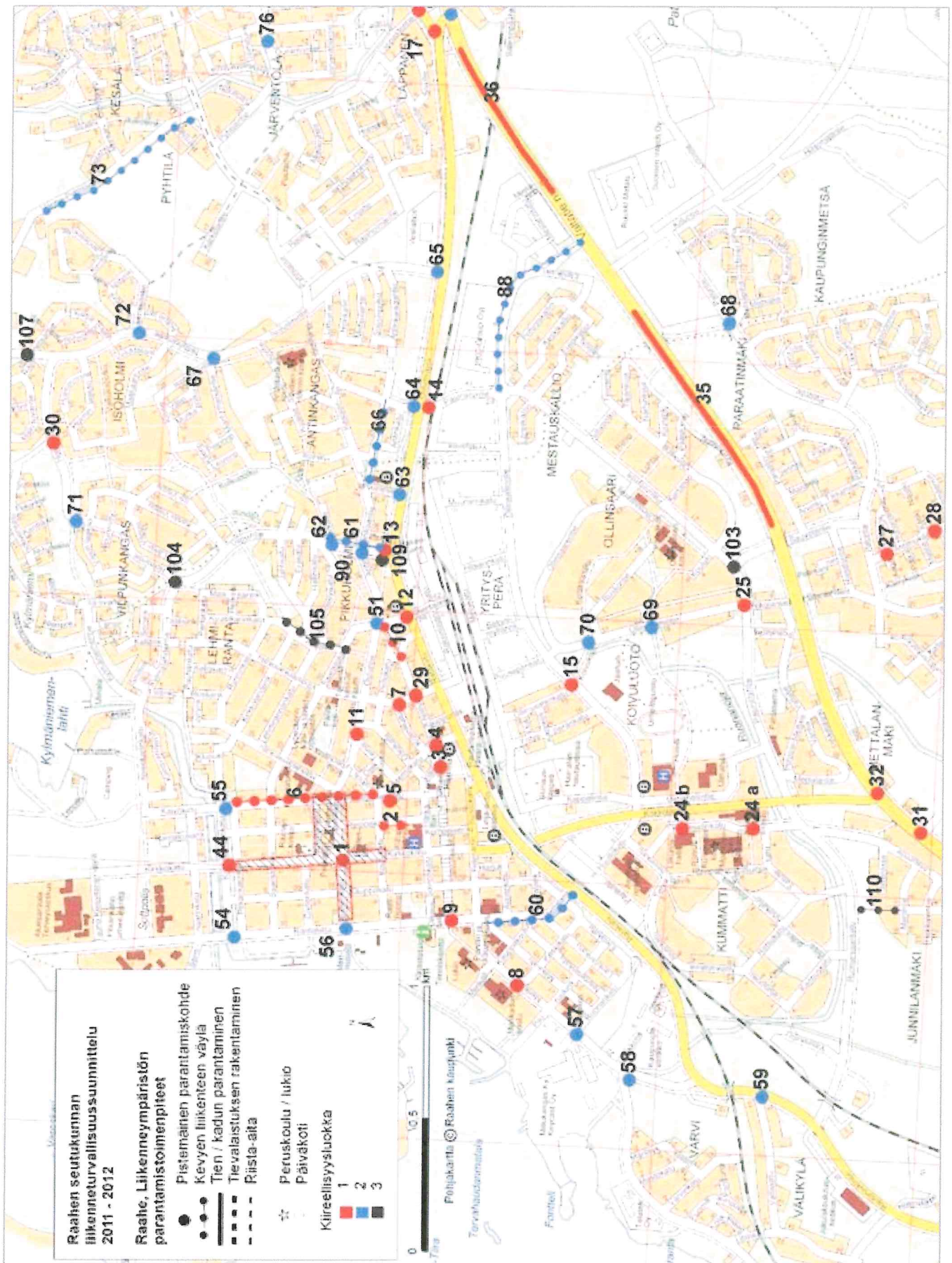
Keskustassa Vanhan Raahen ruutukaava-alueen sisäisille kaduille esitetään aluerajoitusta 30 km/h ja samoin Raahen keskuskoulun ympäristöön Ouluntie - Ratakatu - Asemakatu väliselle alueelle (kuva 15). Aluerajoitusta 30 km/h esitetään myös Vilpukankaan, Varvin, Koivuluodon, Tikkamäen, Paraatinmäen asuntoalueille. Pajuniityntien nopeusrajoitusta esitetään alennettavaksi 30 km/h Ollinsaaren koulun ja päiväkodin kohdalla.





Kuva 15. Raahen keskustan ympäristöön esitetyt nopeusrajoitusmuutokset. Kohdenumero viittaa liitteenä olevaan toimenpidetaulukkoon.







## RAAHEN KAUPUNKI

## VANHAN KAUPUNGIN ASEMAKAAVAN MUUTOS

### Liikenneselvitys



*Kuva 1. Ote ortoilmakuvasta asemakaavan muutosalueelta (Maanmittauslaitos, 2019).*

16.9.2021

### Nopeusrajoitukset

Suunnittelualueella on pääosin voimassa alueneopeusrajoitus 30 km/h. Tästä poiketen Pekkatorilla nopeusrajoitus on 20 km/h, koska alue on osoitettu pihakaduksi. Myös Rantakatu kuuluu 30 km/h nopeusrajoitusalueeseen. Palokunnankadun sekä Asemakadun nopeusrajoitus on 40 km/h. Nopeusrajoitus 30 km/h on liikenneturvallisuuden kannalta hyvä ratkaisu asuin- ja keskusta-alueille ja sen käyttö on lisääntynyt. Suunnittelualueella monet liittymät ovat näkemiltään rajoittuneita tai tasa-arvoisia, joten alhainen nopeusrajoitus on perusteltu. Alhainen nopeusrajoitus vähentää myös liikenteen melua ja päästöjä. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella on esitetty kuvassa 12.



Kuva 12. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella.

Vanhan kaupungin kadut ovat suoria, mikä saattaa nostaa ajonopeuksia, etenkin kaduilla, joilla ei ole tasa-arvoisia liittymiä. Esimerkiksi Rantakadulta on tiedossa, että siellä ajetaan lujaa. Suunnittelualueen kohdalla Rantakadulla ei ole hidasteita, mutta etelämpänä Laivurinkadun kohdalla on korotettu suojat. Palokunnankatu on toinen keskustan kehällä oleva katu, jolla ajonopeudet saattavat nousta. Palokunnankadulla on Brahenkadun liittymän eteläpuolella korotettu suojat, joka hiljentää ajonopeuksia pistemäisesti. Sekä

16.9.2021

Rantakatu että Palokunnankatu ovat Raahen sairaalan pelastusajoneuvoliikenteen reittejä, joten pelastusajoneuvoliikenteen sujuva kulku on varmistettava mahdollisia hidasteita mietittäessä. Myös Vanhan kaupungin läpi kulkeva Kirkkokatu on pelastusajoneuvoliikenteen reitti.

Liikennelaskentojen yhteydessä toteutettujen nopeusmittausten mukaan Palokunnankadulla Brahenkadun liittymän molemmin puolin V85-nopeus eli nopeus, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa on 36–39 km/h eli hyvin nopeusrajoituksen 40 km/h mukainen. Nopeusrajoitusta näillä kohdin Palokunnankatua noudattaa 90–96 % liikenteestä. Nämä mitatut nopeudet ovat kuitenkin läheltä Brahenkadun liittymässä olevaa korotettua suojatietä, joten esimerkiksi Palokunnankadun pohjoispäässä ajonopeudet voivat olla korkeampia. Palokunnankadulla välillä Asemakatu-Sovionkatu V85-nopeus on 38 km/h ja nopeusrajoitusta 30 km/h noudattaa 54 % ajoneuvoista.

Nopeusmittausten mukaan nopeusrajoitusten noudattamatta jättäminen korostuu Kirkkokadulla ja etenkin Rantakadulla. Kirkkokadulla Koulukadun ja Brahenkadun välillä V85-nopeus on mittauksen mukaan 42 km/h eli ylittää nopeusrajoituksen 30 km/h reilusti. Vain 22 % liikenteestä noudattaa nopeusrajoitusta Kirkkokadulla kyseisellä kohdalla. Rantakadulla Koulukadun ja Sovionkadun välillä V85-nopeus on 44 km/h eli ylittää selvästi nopeusrajoituksen 30 km/h. Ajoneuvoista nopeusrajoitusta noudattaa vain 12 %. Rantakadulla Brahenkadun ja Koulukadun välillä V85-nopeus on myös 44 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa vain 20 % ajoneuvoista. Rantakadulla Pitkänkarinkadun ja Saaristokadun välillä V85-nopeus on 45 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa vain 13 % ajoneuvoista. Rantakadun mittaustuloksiin on tallentunut myös todella kovia ylinopeuksia. Ylinopeudet ovat riski esimerkiksi Rantakatua ylittävälle jalankulkijoille, sillä näkemät Rantakadulta poikkikaduille ovat rajoittuneet. Vanhan kaupungin ja Rantakadun länsipuoleisten virkistysalueiden välillä on todennäköisesti paljon jalankulkuliikennettä. Rantakadun laskettua nopeusrajoitusta 30 km/h ei mittausten perusteella ole omaksuttu, vaan ajonopeudet ovat lähempänä aiempaa nopeusrajoitusta 40 km/h.

Brahenkadulla Reiponkadun ja Kirkkokadun välillä V85-nopeus on 36 km/h eli ylittää hieman nopeusrajoituksen ja nopeusrajoitusta noudattaa 61 % liikenteestä. Koulukadulla Kauppakadun ja Kirkkokadun välillä V85-nopeus on 31 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 70 % ajoneuvoista. Koulukadulla Reiponkadun ja Palokunnankadun välillä V85-nopeus on 31 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 78 % ajoneuvoista. Kauppakadulla Brahenkadun ja Koulukadun välillä V85-nopeus on 37 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 51 % ajoneuvoista. Kauppakadulla Saaristokadun ja Cortenkadun välillä V85-nopeus on 32 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 72 % ajoneuvoista. Reiponkadulla Koulukadun ja Sovionkadun välillä V85-nopeus on 35 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 58 % ajoneuvoista. Saaristokadulla Reiponkadun ja Kirkkokadun välillä V85-nopeus on 32 km/h ja nopeusrajoitusta noudattaa 76 % ajoneuvoista.

#### Katutilat

Suunnittelualan katu ympäristö on pääosin tyyliään Vanhaan kaupunkiin sopiva. Ajoneuvoliikenne pyöräily mukaan lukien sijoittuu ajoradalle Vanhan kaupungin sisäisillä kaduilla ja ajoratoja reunustavat pääsääntöisesti jalkakäytävät, jotka ulottuvat kiinni rakennuksiin. Jokaisen korttelin kaduilla jalkakäytäviä ei kuitenkaan ole. Palokunnankadun ja Rantakadun varrella on jalkakäytävien lisäksi yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät toisessa reunassa. Suunnittelualan katuverkko on valaistu. Seuraavassa kuvassa 13 on esitetty Rantakadun katutilaa.

\* Lisäys (päivitys): v. 24 + 25 Rantakadulla ajetaan korkeaa ylinopeutta!! (60-80 km/h)

16.9.2021



*Kuva 13. Rantakatu, jonka poikkileikkaus muodostuu jalkakäytävästä, ajoradasta, välikaistasta ja yhdistetystä jalkenkulku- ja pyöräilyväylästä. Välikaistalla on myös joitakin pysäköintipaikkoja syvennyksissä. (Kuva: Minttu Kervinen)*

Kadut ovat pääsääntöisesti kaksikaistaisia, vaikka osa kaduista onkin yksisuuntaisia. Kirkkokatu Pekkatorilta lähtevällä osuudella Saaristokadun liittymään asti on muutettu yksikaistaiseksi ja ajoradan reunaan on merkitty pysäköintipaikat. Otteet Kirkkokadun parantamissuunnitelmista on esitetty kuvassa 14. Suurimmalla osalla suunnittelualueen kaduista pysäköintipaikkoja ei ole varsinaisesti merkitty, vaan toista ajokaistaa voidaan hyödyntää pysäköintiin, ellei sitä ole kielletty. Etenkin kaksikaistaisilla, mutta yksisuuntaisilla kaduilla toisen kaistan käyttäminen pysäköintiin ei vaikuta merkittävästi liikenteen sujuvuuteen.

16.9.2021



Kuva 15. Koulukadun katutilaa. (Kuva: Minttu Kervinen)

Rantakadulle on osoitettu valtakunnallisen suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkon ulkopuolinen täydentävä erikoiskuljetusreitti. Reitillä mitoitussajoneuvon leveydeksi on merkitty 6 metriä, korkeudeksi 5 metriä ja pituudeksi 30 metriä.

#### 4.1.2 Liikennemäärät

Vanhan kaupungin ja liikekeskustan alueella on toteutettu vuoden 2020 aikana kattavasti liikennelaskentoja. Lisäksi liikennemäärätietoja saatiin Ratakadun ja Asemakadun sekä Fellmanin puistokadun ja Kirkkokadun valo-ohjatuista liittymistä syyskuulta 2020. Myös vuoden 2018 liikennelaskennoista oli liikennemäärätietoja suunnittelualueen läheisyydestä. Liikennemäärätiedot ja raskaan liikenteen osuudet siltä osin, kun ne olivat käytettävissä, on esitetty kuvassa 16. Vuoden 2020 liikennemääriin aiheuttaa jonkin verran epävarmuutta koronaviruspandemia, vaikka merkittävimpien rajoitusten aikaan laskentoja ei ole suoritettu.

Liikennemääriltään vilkkaimpia katuja ovat pää- ja kokoojakadut Vanhan kaupungin ja keskustan ympärillä sekä liikekeskustan sisällä Sovionkatu ja Kirkkokatu. Vanhan kaupungin liikennemäärät ovat alhaisempia kuin liikekeskustassa. Liikennelaskentojen perusteella keskimääräinen vuorokausiliikenne Palokunnankadun keskivaiheilla on noin 1 700 – 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskasta liikennettä on enemmän Ouluntien pohjoispuolella. Palokunnankadun eteläisimmässä korttelissa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rantakadulla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 2 700 – 3 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskasta liikennettä on eniten kadun eteläosassa. Kirkkokadulla Vanhassa kaupungissa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskasta liikennettä on vähän. Liikekeskustassa Kirkkokatu on vilkkaampi. Kauppakadulla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 260–740 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskasta liikennettä on selvästi enemmän kuin esimerkiksi Kirkkokadulla. Reiponkadulla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 510 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskas liikenne on vähäistä. Saaristokadun keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 220 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskas liikenne on erittäin vähäistä. Brahenkadulla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 830 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskasta liikennettä on jonkin verran. Koulukadulla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 270–610 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskasta liikennettä on vähän.



16.9.2021

Vanhan kaupungin ympärillä maankäyttö kehittyi merkittävämmiin sekä pohjoispuolella ja Pitkäkari-Pikkulahden alueella että liikekeskustan alueella. Pohjoispuolisilta alueilta ja Pitkäkari-Pikkulahden alueelta suuntautuu liikennettä keskustaan ja tämä liikenne todennäköisesti painottuu kuitenkin Vanhan kaupungin alueella Rantakadulle ja Palokunnankadulle, eikä alueen sisäisille kaduille. Myös pohjoispuolisen Kirkkolahdenkadun ennustetaan vilkastuvan. Liikekeskustassa ja sinne johtavilla pääväylillä liikennemäärien odotetaan kasvavan keskustan elinvoimaisuuden kehittyessä. Vanha kaupunki ja sen ympärillä kehittyvät alueet ovat potentiaalisia alueita kävely- ja pyöräliikenteelle, jonka suosion kasvattamisella voidaan vaikuttaa autoliikenteen määriin.

#### 4.1.4 Liikenteen toimivuus ja sujuvuus

Suunnittelualueen liikenneverkon välityskyky on liikennemäärille riittävä, eikä suunnittelualueelta ole tiedossa liikenteen toimivuuteen tai sujuvuuteen liittyviä ongelmia. Yksisuuntaiset kadut aiheuttavat kuitenkin jonkin verran ylimääräistä kiertoa ja voivat siten lisätä matkasuoritetta. Yksisuuntaiset kadut vaikeuttavat myös pyöräilyä, kun pyörällä joudutaan kiertämään kuten autoliikennekin.

Liikennettä välittäviksi kaduiksi soveltuvat parhaiten keskustan kehällä olevat Palokunnankatu, Kirkkolahdenkatu, Fellmanin puistikatu, Ratakatu ja Asemakatu. Rantakatukin kestää hyvin liikennettä, mutta sen sijainti Vanhan kaupungin ja virkistysalueiden välissä ei välttämättä ole paras vilkkaimmalle läpiajoliikenteelle. Palokunnankadun jälkeen se on kuitenkin parhaiten liikennettä kestävä katu Vanhan kaupungin alueen pohjois-eteläsuuntaisista kaduista.

Ajonopeuksien pitäminen alhaisina on tärkeää liikenneturvallisuuden kannalta ja se vaikuttaa myös alentavasti liikenteen päästöihin ja meluun. Alhaiset ajonopeudet ja maltilliset liikennemäärät mahdollistavat myös pyöräilyn ajoradalla Vanhan kaupungin sisäisillä kaduilla.

Pysäköinti voi osaltaan vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen Vanhan kaupungin alueella, sillä osalla kaduista se on sallittu molemmin puolin katua. Erityisesti kaksisuuntaisilla kaduilla se voi heikentää liikenteen sujuvuutta, sillä se voi vaikeuttaa ajoneuvojen kohtaamista. Tällaisia katuja ovat esimerkiksi Saaristokatu, Cortenkatu ja Ämmänkatu. Toisaalta pysäköinti voi toimia liikennettä rauhoittavana tekijänä.

#### 4.1.5 Liikenneturvallisuus

Raahen liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2012. Suunnitelmassa on määritelty tavoitteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kuvattu liikenneturvallisuuden nykytilaa ja ongelmia sekä laadittu esitys liikenneympäristön parantamistoimenpiteistä sekä liikenneturvallisuustyön organisoinnista ja painopisteistä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteistä vanhan kaupungin alueella on toteutettu ainakin ruutukaava-alueen sisäisten katujen alenopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h:sta 30 km/h:iin sekä jalan- ja pyöräilyväylä Palokunnankadulle. Myös 2011 laadittu Pekkatorin alueen katujen ja ympäristön yleissuunnitelma on toteutettu ainakin Pekkatorin osalta (kuva 18) ja osin Kirkkokadun osalta. Yleissuunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä myös Brahenkadulle, Palokunnankadulle ja Ämmänkadulle.

16.9.2021



Kuva 18. Pekkatori on toteutettu yleissuunnitelman mukaisesti. (Kuva: Minttu Kervinen)

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on myös esitetty parantamistoimenpiteitä Kirkkolahdenkadun liittymiin. Rantakadun ja Kirkkolahdenkadun liittymään on esitetty pääsuunnan kääntöä. Kirkkokadun ja Kirkkolahdenkadun liittymään on esitetty liittymän parantamista ja suojatietä. Palokunnankadun ja Kirkkolahdenkadun liittymään, kuten myös Rantakadun ja Kirkkokadun Kirkkolahdenkadun liittymiin, on esitetty suojakaiteita estämään kanavaan suistuminen. Rantakadun ja Brahenkadun liittymään on esitetty liittymän korotusta.

Nopeusrajoitusten alentaminen on ollut oikea toimenpide liikenneturvallisuuksuuden kannalta, sillä näkemät liittymissä ovat rajoittuneet, koska rakennukset ovat hyvin lähellä ajorataa. Rakennusten takaa on vaikea nähdä risteäviltä kaduilta tulevia ajoneuvoja ja jalankulkijoita. Talvisin ennakoitiin ja oikea tilannenopeus korostuvat, koska ajoradan liukkaudesta johtuen ajoneuvon pysäyttäminen voi olla hankalampaa.

Nopeusrajoitusten alentamisesta huolimatta katujen suoruus nostaa herkästi ajonopeuksia, kuten erityisesti Rantakadun nopeusmittaustuloksista on havaittavissa. Ylinopeudet ovat selkeä liikenneturvallisuuksuriski Rantakadulla etenkin jalankulkijoiden näkökulmasta. Ajoratojen oikea mitoitussuureus on toinen ajonopeuksiin vaikuttava tekijä ja ajoradan ylläpito voi vaikuttaa ajonopeuksia nostavasti.

Suunnittelualueelle, Palokunnankadun varrelle, sijoittuu Raahen Keskuskoulu, joka on liikenneturvallisuuksuuden kannalta erityiskohde. Koulua ympäröivillä kaduilla on melko hyvin jalankulku- ja pyöräilyväylät, mutta Ojakadulla jalankulku- ja pyöräilyväylää ei ole. Liikenneturvallisuuksuuden varmistaminen läheisillä suojateillä sekä maltilliset ajonopeudet koulua ympäröivillä kaduilla ovat tärkeitä. Esimerkiksi Palokunnankadulla ja Asemakadulla koulun alueen edustalla ei ole hidasteita tai keskisaarekkeita. Palokunnankatu ja Asemakatu ovat kivettyjä koulun kohdalla, kun ne muuten ovat asfalttipäällysteisiä, joten materiaalierolla voidaan herättää autoilijoiden huomio.

\* ASUKKAAT UNOHDETTU!  
+ MELUHAITTA! EI KOTIRÄUHAA!

16.9.2021



Kuva 31. Pitkänkarinkadun katutila on nykyisellään jäsentymätön. (Kuva: Minttu Kervinen)

Vanhaa kaupunkia ympäröiviltä alueilta tulevan läpiajoliikenteen on tarkoituksenmukaisinta sijoittua Palokunnankadulle ja Rantakadulle sekä muille ympäröiville pää- ja kokoojakaduille, jolloin Vanhan kaupungin alue säilyy rauhallisen liikkumisen alueena. Rantakadun sijainti Vanhan kaupungin ja rannan virkistysalueiden välissä ei välttämättä ole paras viikkaimmalle läpiajoliikenteelle, joten liikennettä voidaan pyrkiä ohjaamaan Kirkkolahdenkadun kautta Palokunnankadulle. Rantakadun ja Kirkkolahdenkadun liittymässä voidaan pääsuunta kääntää Rantakadun pohjoisen liittymähaaran ja Kirkkolahdenkadun liittymähaaran välille. Pääsuunnan kääntäminen voisi rauhoittaa Rantakadun ajonopeuksia. Raahen keskeisten alueiden liikennesuunnitelmassa on ennakoitu, että Palokunnankadun ja Ouluntien liittymässä voi tulla tarve kehittää liittymää valo-ohjatuiksi tulevaisuudessa. Nykyisten liikennemäärien ja Vanhan kaupungin täydennysrakentamisen myötä hieman kasvavien liikennemäärien perusteella tarvetta valo-ohjaukselle ei ole.

Pelastusliikenteen reiteillä Rantakadulla, Palokunnankadulla ja Kirkkokadulla on tärkeää, että kadunvarsi-pysäköinti ei estä sujuvaa liikennöintiä. Etenkin Rantakadulla on nopeusmittausten mukaan tarvetta toteuttaa liikennettä rauhoittavia toimenpiteitä. Niiden toteuttamiselle aiheuttaa kuitenkin haasteita pelastusliikenteen lisäksi se, että Rantakadulla on erikoiskuljetusreitti. Ajoradan korotukset aiheuttaisivat haasteita pelastusliikenteelle, kun taas ajoradan kavennukset olisivat haastavia erikoiskuljetusten kannalta. Jalankulun turvallisuuden varmistamiseksi olisi kuitenkin hyvä toteuttaa Rantakadulle mahdollisimman hyvin pelastusliikenteelle sopiva ajoradan korotus, jos vain mahdollista. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetty Rantakadun ja Brahenkadun liittymän korotus olisi varmasti hyvä paikka korotukselle, koska se sijaitsee kaatuosuden keskivaiheilla. Rantakatu, Palokunnankatu ja Kirkkokatu ovat luontevia pelastusliikenteen reittejä, koska ne johtavat sairaalalle ja yhdistävät Vanhan kaupungin etelä- ja pohjoispuoliset alueet. Myös Raahen paloaseman suunnalta on näille kaduille luontevat yhteydet ja kadut tarjoavat suurimmat reitit Vanhan kaupungin ja kanavan pohjoispuolisille alueille. Pelastusreittitarpeita voidaan käsitellä tarkemmin

16.9.2021

pelastusviranomaisten kanssa. Erikoiskuljetusten reittitarpeista ja -muutoksista katuverkolla on tarpeen mukaan käytävä keskustelua kaupungin ja ELY-keskuksen kesken.

Keskuskoulun kohdalla Palokunnankadulla ja Asemakadulla on kiveyksellä toteutettu osuus, mutta liikenteen rauhoittamisen kannalta olisi tehokkaampaa, jos osuus olisi myös korotettu. Kohta sijoittuu pelastusreitille, mutta Palokunnankadulla on jo yksi korotettu suojatie Brahenkadun liittymässä. Vaihtoehtoisesti jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamiseksi koulun kohdalla voidaan harkita nopeusrajoituksen alentamista pistemäisesti 30 km/h:iin tai keskisaarekkeiden toteuttamista Asemakadun ja Palokunnankadun suojateille koulun edustalla.

Huoltoliikenteen osalta nykyinen katuverkko tarjoaa riittävät edellytykset huoltoliikenteelle. Koska pihat ovat kortteleissa ahtaita, pysäköidään huoltoajoneuvot kadulle.

### 5.2.2 Pysäköinti

Vanhan kaupungin asukkaiden pysäköinti tapahtuu pääsääntöisesti tonteilla, mutta kaikilla tonteilla se ei välttämättä ole mahdollista ja osa asukkaista pysäköi autonsa kadun varteen. Kadunvarsipysäköinnin tarvetta aiheuttaa myös vierailu- ja asiointiliikenne, sillä pihat ovat ahtaita. Vanhan kaupungin pohjoisosissa pysäköintitarve painottuu asumiseen ja vierailuun. Vanhan kaupungin palvelut painottuvat alueen eteläosiin ja Pekkatorin ympäristöön, jolloin siellä tarvitaan pysäköintipaikkoja myös asiointiliikenteelle. Vanhan kaupungin tiiviiseen puukaupunkirakenteeseen ei ole mahdollista sijoittaa erillisiä laajoja pysäköintialueita, vaan pysäköinti joka ei mahdu tonteille tapahtuu katujen varsilla. Kadunvarsipysäköinti parantaa Vanhan kaupungin palvelujen saavutettavuutta, ja kun palvelut keskittyvät samalle alueelle, voidaan asiointi useamassa paikassa hoitaa yhdellä pysäköinnillä.

Tulevaisuudessa Vanhan kaupungin täydennysrakentaminen tulee lisäämään pysäköintitarvetta jonkin verran, ja ensisijaisesti uudetkin pysäköintipaikat tulisi osoittaa tonteille. Mikäli se ei ole mahdollista tonteilla, tulee pysäköinti järjestää kadunvarsipysäköintinä. Täydennysrakentaminen voi myös muuttaa korttelien nykyisiä pysäköintijärjestelyjä ja esimerkiksi johtaa pysäköintipaikkojen uudelleenjärjestelyyn tai nykyisten pysäköintipaikkojen vähentymiseen kortteleissa. Mikäli pysäköintiä ei uudelleenjärjestelyin saada osoitettua kortteliin, tulee harkittavaksi, voidaanko uudet ja osittain poistuvat nykyiset pysäköintipaikat osoittaa katujen varsille. Jokaisen korttelin osalta tulee tutkia täydennysrakentamisen vaikutukset pysäköintiin sekä uuden pysäköintitarpeen että nykyisten pysäköintipaikkojen osalta. Sen kautta voidaan arvioida piha-alueiden käyttömahdollisuuksia ja pysäköintipaikkojen riittävyttä. Ensisijaisena ratkaisuna tulisi olla asukkaiden pysäköinnin järjestäminen tonteilla.

Liikenteen sujuvuus ja talvikunnossapito huomioiden pysäköinnin kieltämistä toisella reunalla niillä kaduilla, joilla se nyt on sallittua molemmin puolin, voidaan harkita. Tällaisia katuja ovat etenkin kaksisuuntaiset Saaristokatu ja Cortenkatu. Liikenteen sujuvoittamiseksi Saaristokadulla ja Cortenkadulla voidaan vaihtoehtoisesti harkita pysäköinnin kieltämistä noin 20 metrin matkalta ennen liittymää Rantakadun puoleisissa päissä sekä Saaristokadulla lisäksi Palokunnankadun puoleisessa päässä. Nykyisen tieliikennelain mukaan pysäköinti on kaksisuuntaisilla kaduilla sallittua myös kulkusuunnassa vasemmalle puolelle katua, jos pysäköinti muutoin on kohdalla sallittua, joten sen vuoksi ei enää joudu kiertämään korttelia. Brahenkadun itäisimmässä korttelissa pysäköintikiellon voisi asettaa kadun pohjoisreunalle samaan tapaan kuin kadun muissa kortteleissa. Pääosalla kaduista pysäköinti onkin jo kielletty toisessa reunassa. Tiedossa ei ole, että pysäköinnin aikarajoituksille olisi Vanhassa kaupungissa tarvetta. Talviajalle on mahdollista asettaa esimerkiksi viikoittain toistuvia pysäköintirajoituksia talvikunnossapitoa varten.

Havaintojen perusteella jalkakäytävien puolelle ulottuva pysäköinti on yleistä Vanhassa kaupungissa, vaikka pysäköintiin on pääsääntöisesti käytössä toinen ajokaista. Etenkin sitä tapahtuu niillä kaduilla, joilla ajorata ja jalkakäytävä on erotettu toisistaan seulanpääkivikaistaleella. Reunakivierottelu saa pysäköinnin pysymään ajoradalla selvästi helpommin, mutta seulanpääkiveykset ovat oleellinen osa Vanhan kaupungin katu-tilaa, eikä niiden korvaaminen reunakivillä ole tarkoituksenmukaista. Jalkakäytävillä pysäköinti on kielletty

16.9.2021

Kadunvarsipysäköinti vaikuttaa osaltaan liikenteen sujuvuuteen, mutta toisaalta se voi myös rauhoittaa liikennettä. Liikenteen sujuvuus ja talvikunnossapito huomioiden pysäköinnin kieltämistä toisella reunalla niillä kaduilla, joilla se nyt on sallittua molemmin puolin, voidaan harkita. Saaristokadulla ja Cortenkadulla pysäköinnin kieltäminen noin 20 metrin matkalta ennen liittymää Rantakadun puoleisissa päissä sekä Saaristokadulla lisäksi Palokunnankadun puoleisessa päässä parantaisi liikenteen sujuvuutta.

Pelastusajoneuvoliikenteen reiteillä on huomioitava pelastusliikenteen tarpeet, eikä pelastusajoneuvoliikenteen edellytyksiä heikennetä.

### 6.3 Liikenneturvallisuus

Täydennysrakentamisen vähäisyydestä johtuen ei sillä ole merkittävää vaikutusta Vanhan kaupungin liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuden kannalta liikennemäärien säilyttäminen maltillisina ja ajonopeuksien pitäminen alhaisina on alueella tärkeää. Alhaiset ajonopeudet vaikuttavat myös alentavasti liikenteen päästöihin ja meluun. Alhaiset ajonopeudet ja maltilliset liikennemäärät mahdollistavat pyöräliikenteen ajoradalla sekaliikenteenä Vanhan kaupungin sisäisillä kaduilla. Se on tärkeää, koska Vanhan kaupungin rajalliset katualueet eivät mahdollista erillisiä pyörateitä. Kadunvarsipysäköinti voi jonkin verran heikentää pyöräilyn turvallisuutta.

Kirkkokadun pohjoisimmasta korttelista puuttuvien jalkakäytävien toteuttaminen parantaisi jalankulun turvallisuutta. Myös turhan leveiden ajoratojen kaventaminen parantaisi liikenneturvallisuutta liikennettä rauhoittaen ja voisi paikoin mahdollistaa jalankulun olosuhteita ja esteettömyyttä parantavat jalkakäytävien pienet levennykset.

Rantakadun liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi kadulle toteuttaa ajonopeuksia alentava hidasteratkaisu. Esimerkiksi Rantakadun ja Brahenkadun liittymän korottaminen parantaisi jalankulun liikenneturvallisuutta ja olisi myös liikenneturvallisuussuunnitelman mukainen toimenpide. Kun hidasteratkaisussa huomioidaan pelastusajoneuvoliikenteen ja erikoiskuljetusten tarpeet, ei se vaikuta haitallisesti niihin. Rantakadun liikennettä osaltaan rauhoittaisi myös Rantakadun ja Kirkkolahdenkadun liittymässä pääsuunnan kääntäminen Rantakadun pohjoisen liittymähaaran ja Kirkkolahdenkadun liittymähaaran välille.

Keskuskoulu on liikenneturvallisuuden kannalta erityiskohde, jonka ympäristössä tulee kiinnittää huomiota turvallisiin liikennejärjestelyihin ja liikenteen rauhoittamiseen. Koulun kohdalla on Palokunnankadulla ja Asemakadulla kiveyksellä toteutettu osuus, mutta liikenteen rauhoittamisen kannalta olisi tehokkaampaa, jos osuus olisi myös korotettu. Kohta sijoittuu pelastusreiteille, mutta Palokunnankadulla on jo yksi korotettu suojatie Brahenkadun liittymässä. Vaihtoehtoisesti jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta parantaisi nopeusrajoituksen alentaminen pistemäisesti 30 km/h:iin tai keskisaarekkeiden toteuttaminen suojateille.

### 6.4 Jalankulku ja pyöräily

Asumisen täydennysrakentaminen Vanhaan kaupunkiin tukee jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvattamista. Vanhan kaupungin sijainti kävely- ja pyöräilyetäisyyksillä muun muassa palveluista ja työpaikoista luo hyvät edellytykset jalan ja pyörällä tehtäville matkoille. Kuten myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Pyöräilyn salliminen molempiin suuntiin yksisuuntaisilla Kirkkokadulla ja Brahenkadulla helpottaisi pyöräilyä Vanhan kaupungin alueella ja kehittäisi katuja jalankulun ja pyöräilyn pääverkon reiteiksi. Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen parantaisi myös saavutettavuutta sekä pyöräliikenteen kilpailukykyä autoliikenteeseen nähden ja lyhentäisi nykyisiä pyöräliikenteen matkoja. Pyöräilyn salliminen yksisuuntaisilla kaduilla molempiin suuntiin on kuitenkin uusi käytäntö ja pyöräilijän vastaan tuleminen voi olla yllättävää, joten liikenteen ohjauksen järjestelymuutoksista olisi tärkeää myös tiedottaa. Erityisesti liittymäalueet voivat olla vaarapaikkoja. Muilla Vanhan kaupungin yksisuuntaisilla kaduilla pyöräiliikenne kulkisi kadun yksisuuntaisuuden mukaan. Tällä ei ole merkittävää vaikutusta pyöräilyn sujuvuuteen, koska muut yksisuuntaiset kadut eivät

16.9.2021

ole jalankulun ja pyöräilyn pääverkon reittejä ja viereisillä kaksisuuntaisilla kaduilla pyöräily kulkee molempiin suuntiin. Yksisuuntaisella Koulukadulla molemmin suuntaisen pyöräilyn mahdollistamista voidaan harkita, mikäli se olisi ympäröivien pyöräilyreittien jatkuvuuden kannalta oleellista, vaikka katu ei jalankulun ja pyöräilyn pääverkon reitteihin kuulukaan.

Jalankulun ja pyöräilyn kannalta Kauppakadun muuttamisella kävelykaduksi tai pihakaduksi Brahenkadun ja Koulukadun välillä ei olisi merkittävää vaikutusta, koska kyseessä on lyhyt katuosuus. Paikallisesti jalankulun ja pyöräilyn asema korostuisi ja pyöräily olisi mahdollista molempiin suuntiin, mutta laajempaa vaikutusta jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin muutoksella ei olisi. Osuudelle jäisi myös jonkin verran autoliikennettä, koska tontille ajon tulee säilyä mahdollisena.

Mikäli Pitkänkarinkatua kehitettäisiin esimerkiksi pihakaduksi, tarjoaisi se luontevan jalankulku- ja pyöräilyyhteyden Wanhan Rantapuiston ja Palokunnankadun itäpuoleisen Kanavapuiston pyöräilyreittien välille. Risteävien katujen liittymät tulee kuitenkin huomioida Pitkänkarinkadun kehittämisessä ja se todennäköisesti edellyttäisi pihakadun katkaisua ainakin Kirkkokadun liittymän kohdalla siten, että liittymäaluetta ei osoitettaisi pihakaduksi.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen suunnittelualueella parantaisi pyöräilyn edellytyksiä. Hyvin saavutettava ja laadukkaasti toteutettu pyöräpysäköinti houkuttelee sen käyttöön. Pyöräpysäköinnin tarjoaminen lähellä käyntikohteita tekee asioinnista helppoa. Autojen pysäköinnin tapaan ajoradalta olisi osoitettavissa tilaa pyöräpysäköinnille yksisuuntaisilla kaduilla, jolloin pyöräpysäköinti ei veisi tilaa jo ennestään kapeilta jalkakäytäviltä. Pyöräpysäköinti kadun varressa tukee ajoradalla tapahtuvaa pyöräilyä, kun taas pyöräpysäköinti jalkakäytävillä houkuttelee myös pyöräilemään jalkakäytävillä.

## 6.5 Joukkoliikenne

Vanhan kaupungin täydennysrakentamisen myötä lisääntyvä asukasmäärä jää sen verran maltilliseksi, että sillä ei ole merkittävää vaikutusta joukkoliikenteen näkökulmasta. Maankäytön kehittyminen Vanhan kaupungin pohjoispuolella ja Pitkäkari-Pikkulahden alueella sekä liikekeskustan ympäristössä voi parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä ja parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa myös Vanhan kaupungin alueella ja ympäristössä. Vanhan kaupungin keskeisen sijainnin vuoksi jalankulku ja pyöräily ovat todennäköisesti houkuttelevampia ja kilpailukykyisempiä kulkutapoja alueen asukkaille kuin joukkoliikenne.

Kun joukkoliikenteen toimintaedellytykset Vanhassa kaupungissa huomioidaan mahdollisia katumuutoksia suunniteltaessa, eivät ne vaikuta haitallisesti joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen saavutettavuutta Vanhan kaupungin koillisnurkassa voitaisiin parantaa esimerkiksi lisäämällä pysäkki Kirkkokadulle Cortenkadun ja Pitkänkarinkadun väliselle osuudelle.

## 7 Yhteenveto jatkosuunnittelussa huomioon otettavista asioista

Liikenneselvityksessä on tarkasteltu liikenteen nykytilan ja suunnittelualan kehittyvän maankäytön pohjalta esitettyjä toimenpidesuosituksia liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

**Autoliikenteen** osalta liikenneverkko on kattava, eikä uusille katuyhteyksille ole tarvetta. Maankäytön liikennetuotoksen perusteella myöskään liittymäjärjestelyihin ei kohdistu kehittämispainetta tämän asema-kaavamuutoksen perusteella. Yksisuuntaisten katujen säilyttäminen yksisuuntaisina toimii liikenteen rauhoittamis- ja ohjaamistoimenpiteenä sekä mahdollistaa pysäköinnin. Yksisuuntaisten katujen säilyttäminen tukee periaatetta liikenteen painottumisesta Vanhaa kaupunkia reunustaville kehäkaduille. Yksisuuntaiset kadut eivät myöskään ole este pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi. Rantakadun liikenteen rauhoittamiseksi tulisi kadulle tarkastella ajonopeuksia alentavaa hidasteratkaisua. Myös Rantakadun ja Kirkkolahdenkadun liittymässä pääsuunnan kääntäminen Rantakadun pohjoisen liittymähaaran ja Kirkkolahdenkadun liittymähaaran välille voisi rauhoittaa Rantakatua. Keskuskoulu on liikenneturvallisuuden kannalta erityiskohde, jonka ympäristössä tulee kiinnittää huomiota turvallisiin liikennejärjestelyihin ja liikenteen rauhoittamiseen.

*Rantakadulla sijaitsee tien viereessä leikkikenttä!!*

16.9.2021

Pelastusreititarpeita voidaan käsitellä tarkemmin pelastusviranomaisten kanssa ja erikoiskuljetusten reittitarpeista ja -muutoksista katuverkolla on tarpeen mukaan käytävä keskustelua kaupungin ja ELY-keskuksen kesken.

**Pysäköinti** on Vanhassa kaupungissa keskeinen asia. Jokaisen korttelin osalta tulee tutkia täydennysrakentamisen vaikutukset pysäköintiin sekä uuden pysäköintitarpeen että nykyisten pysäköintipaikkojen osalta. Sen kautta voidaan arvioida piha-alueiden käyttömahdollisuuksia ja pysäköintipaikkojen riittävyyttä. Ensimmäisenä ratkaisuna tulisi olla asukkaiden pysäköinnin järjestäminen tonteilla. Kadunvarsipysäköintiä on tärkeää säilyttää, koska se on tärkeää etenkin vierailu- ja asiointiliikenteelle. Liikenteen sujuvuuteen ja talvikunnossapidon mahdollisuuksiin voidaan vaikuttaa tarkoituksenmukaisilla pysäköintikielloilla tai -rajoituksilla. Nykyisen tieliikennelain mukaan pysäköinti on kaksisuuntaisilla kaduilla sallittua myös kulkusuunnassa vasemmalle puolelle katuja, jos pysäköinti muutoin on kohdalla sallittua, joten sen vuoksi ei enää joudu kiertämään korttelia.

**Jalankulun ja pyöräilyn** kannalta on tärkeää pyrkiä säilyttämään autoliikenteen liikennemäärät ja ajonopeudet maltillisina Vanhassa kaupungissa, sillä pyöräily tapahtuu pääosin ajoradalla. Rajallisista katualueista johtuen erillisille pyöräteille ei Vanhan kaupungin sisäisillä kaduilla ole tilaa. Pyöräilyjärjestelyissä tulee pyrkiä yhtenäisiin ratkaisuihin ja katuosuuksia on katsottava kokonaisuuksina. Osayleiskaavan mukaisesti pyritään kehittämään jalankulun ja pyöräilyn pääverkon kehitettäviksi reiteiksi määritellyjä osuuksia, jotka Vanhassa kaupungissa ovat Kirkkokatu ja Brahenkatu sekä sitä sivuten Palokunnankatu ja Asemakatu. Yksisuuntaisilla Kirkkokadulla ja Brahenkadulla pyöräily voitaisiin sallia kahteen suuntaan, mikä parantaisi saavutettavuutta sekä pyöräiliikenteen kilpailukykyä autoliikenteeseen nähden ja lyhentäisi nykyisiä pyöräiliikenteen matkoja. Lisäksi yksisuuntaisella Koulukadulla molemmin suuntaisen pyöräilyn mahdollistamista voitaisiin harkita, mikäli se olisi ympäröivien pyöräilyreittien jatkuvuuden kannalta oleellista, vaikka katu ei jalankulun ja pyöräilyn pääverkon reitteihin kuulukaan. Pyöräilyn salliminen yksisuuntaisilla kaduilla molempiin suuntiin on kuitenkin uusi käytäntö ja pyöräilijän vastaan tuleminen voi olla yllättävää, joten liikenteen ohjauksen järjestelymuutoksista olisi tärkeää myös tiedottaa. Liittymäalueiden suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota sekä varmistaa riittävä ajoradan leveys ja kohtaamismahdollisuudet. Pitkänkarinkatua voitaisiin kehittää esimerkiksi pihakaduksi. Kauppakadun muuttamisella kävelykaduksi tai pihakaduksi Brahenkadun ja Koulukadun välillä voitaisiin paikallisesti korostaa jalankulun ja pyöräilyn asemaa ja pyöräily olisi kohdassa mahdollista molempiin suuntiin. Kirkkokadun pohjoisimmasta korttelista puuttuvien jalkakäytävien toteuttaminen parantaisi jalankulun turvallisuutta.

**Pyöräpysäköintipaikkoja** on hyvä toteuttaa Vanhan kaupungin eri osiin hyvin saavutettavasti ja laadukkaasti pysäköintitarpeen mukaan. Pyöräpysäköinnin tarjoaminen lähellä käyntikohteita tekee asioinnista helppoa. Esimerkiksi Kirkkokadulle Pekkatorilta pohjoiseen lähtevällä osuudella voisi toteuttaa laadukkaat runkolukitusmahdollisuudella varustetut pyöräpysäköintipaikat yhden pysäköintiruudun tilalle tai niiden lomaan. Vaihtoehtoisesti pyöräpysäköintiä voisi sijoittaa Pekkatorille. Myös kirkon läheisyyteen olisi mahdollista osoittaa pyöräpysäköintiä. Autojen pysäköinnin tapaan ajoradalta olisi osoitettavissa tilaa pyöräpysäköinnille yksisuuntaisilla kaduilla, jolloin pyöräpysäköinti ei veisi tilaa jo ennestään kapeilta jalkakäytäviltä. Pyöräpysäköinti kadun varressa tukee ajoradalla tapahtuvaa pyöräilyä, kun taas pyöräpysäköinti jalkakäytävillä houkuttelee myös pyöräilemään jalkakäytävillä.

**Joukkoliikenteen** toimintaedellytykset Vanhassa kaupungissa tulee huomioida mahdollisia katumuutoksia suunniteltaessa, jotta ne eivät vaikuta haitallisesti joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen saavutettavuutta Vanhan kaupungin koillisnurkassa voitaisiin parantaa esimerkiksi lisäämällä pysäkki Kirkkokadulle Cortenkadun ja Pitkänkarinkadun väliselle osuudelle.

pääsuunnan käänntö Rantakatu pohjoisen - Kirkkolahdenkatu

Musta

Katinhätä

Puluvärkki

Maa-Fantti

Maaelaniti

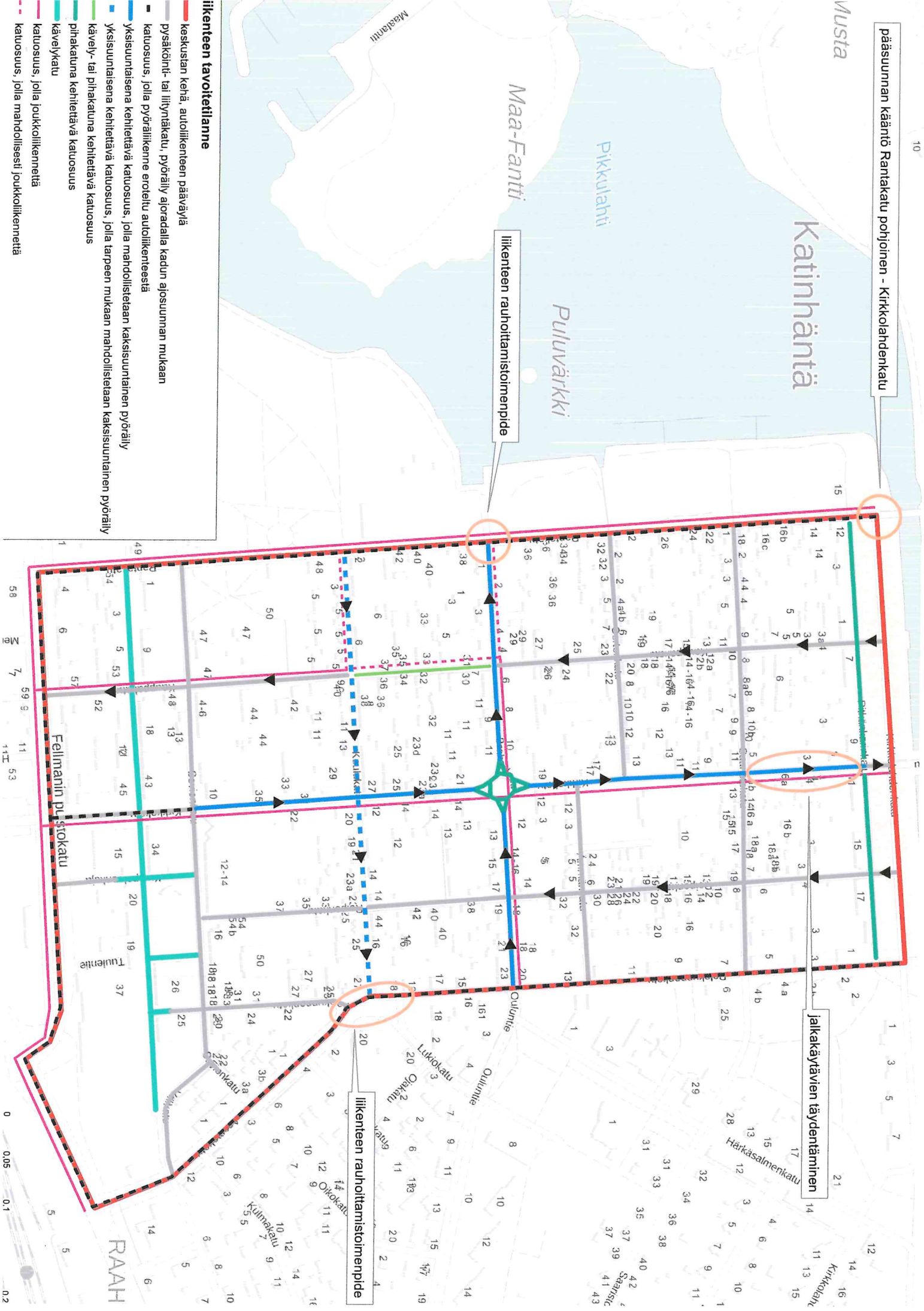
jalkakäytävien täydentäminen

liikenteen rauhoittamistoimenpide

liikenteen rauhoittamistoimenpide

liikenteen tavoitetilanne

- keskustian kehä, autoilijenteen pääväylä
- pysäköinti- tai liittokätkätkä, pyöräily ajoradalla kadun ajosuunnan mukaan
- katuosuu, jolla pyöräilijenne eroteltu autoilijenteestä
- yksisuuntaisena kehitettävä katuosuu, jolla mahdollistetaan kaksisuuntaisen pyöräily
- yksisuuntaisena kehitettävä katuosuu, jolla tarpeen mukaan mahdollistetaan kaksisuuntaisen pyöräily
- kävely- tai pihakatu kehitettävä katuosuu
- pihakatu kehitettävä katuosuu
- kävelykatu
- katuosuu, jolla joukkoliikennettä
- katuosuu, jolla mahdollisesti joukkoliikennettä



58

7

59 9

11

53

11

53

0

0,05

0,1

0,2

0,2

0,2

0,2