

Horninkadun katusuunnitelmanmuutos

Tekninen lautakunta 22.01.2025 § 6
4694/10.03.01.01/2024

Valmistelija

infrapäällikkö Petri Virtanen, petri.virtanen@salo.fi, 02 778 5201, suunnitteluinsinööri Laura Haonperä, laura.haonpera@salo.fi, 02 778 5201, kaupunginpuutarhuri Matti Nikander, matti.nikander@salo.fi, 02 778 5327, maankäyttöpalvelujen johtaja Raimo Inkinen, raimo.inkinen@salo.fi, 02 778 5617

Salon kaupungin infrapalveluissa on valmistunut Horninkadun katusuunnitelmanmuutos. Suunnittelualue käsittää koko Horninkadun välillä Raatihuoneenkatu – Inkerinkatu. Katusuunnitelma-asiakirjat käsittävät alueen suunnitelmapakettin, pituusleikkauksen, tyyppipoikkileikkaukset sekä liikenteenohjaussuunnitelman.

Suunnitelman tavoitteena on parantaa torin ja Horninkadun yhteistä toiminnallisuutta sekä mahdollistaa / ottaa huomioon uusi kevyen liikenteen silta (Helenansilta). Lisäksi tavoitteena on rauhoittaa Horninkadun autoliikennettä ja parantaa alueen kevyen liikenteen mahdollisuuksia. Suunnitelmiin sisältyy myös alueen valaistuksen ja vesihuollon saneeraus.

Suunnitelmissa Horninkadun ajorataa kavennetaan ja ajoradan leveys olisi Raatihuoneenkadun ja Helsingintien välisellä osuudella jatkossa 6 metriä. Nykyisin Horninkatu on noin 9 metriä leveä. Helsingintien ja Inkerinkadun välisellä osuudella Horninkadun suunniteltu leveys vaihtelee. Katu kapenee paalulle 400 tultaessa noin 5 metriin ja on kapeimmillaan viimeisen taksipaikan kohdalla (4,5 m). Mitoissa on huomioitu, että takseille varatut pysäköintipaikat olisivat käytössä.

Suunnitelman avulla parannetaan myös pyöräilyn olosuhteita rakentamalla koko suunnitteluosuudelle yhdistetty pyöräily- ja jalankulkuväylä sekä lisäämällä pyöräpysäköintiä. Nykyisin Horninkadulla on pyörätie vain Raatihuoneenkadun ja Torikadun välisellä osuudella.

Istutusten osalta Raatihuoneenkadun ja Helsingintien väliselle osuudelle on suunnitteilla yhtenäinen 2,25 metriä leveä katupuukaista. Nykyiset puut korvataan istutuskaistalle istutettavilla uusilla puilla. Katupuukaistan pintamateriaali tehdään hulevesiä läpäisevällä kiveyksellä, kuitenkin niin että kulku pysäköintiruuduista yrityksiin onnistuu. Myös torin puolelle on suunniteltu uusia puuistutuksia.

Raatihuoneenkadun ja Helsingintien välillä on nykyisin 78 tavallista pysäköintipaikkaa ja 5 liikuntaesteisten pysäköintipaikkaa. Katusuunnitelmanmuutoksessa pysäköintipaikat vähenevät hieman ja jatkossa pysäköintipaikkoja on 74+5 LE.

Horninkadun katusuunnitelmanmuutos asetettiin nähtäville kaksi kertaa. Katusuunnitelmaluonnos pidettiin nähtävillä 21.10.-4.11.2024 välisen ajan ja lisäksi suunnitelmaa esiteltiin yleisötilaisuudessa 30.10.2024. Saatujen muistutusten ja yleisötilaisuuden kommenttien perusteella katusuunnitelmanmuutosta päivitettiin. Päivitetty katusuunnitelmanmuutos asetettiin uudelleen nähtäville 9.12.-31.12.2024 väliseksi ajaksi. Suunnitelmat olivat nähtävillä Halikon virastotalolla sekä kaupungin verkkosivuilla. Suunnittelualueen naapurikiinteistöjä tiedotettiin asiasta kirjeitse ja lisäksi tieto nähtävillä olosta julkaistiin Salon Seudun Sanomissa. Jälkimmäisen nähtävillä olon aikana jätettiin seuraavat muistutukset:

Muistutus 1:

Katsoin läpi päivitetyn Horninkadun uudistamissuunnitelman ja hyvältä näyttää muuten, mutta dokumenteista päätellen vain Horninkadun ja Helsingintien taxi-aseman puoleisessa risteyksessä olisi oma kaista oikealle kääntymiselle.

Toivottavasti "tulkitsin" dokumentit väärin, sillä muutosehdotuksen esittelytilaisuudessa yleisö/käyttäjät toivat esille tarpeen muuttaa ko. risteuksen suunnitelmaa niin, että Taxi-asemalta, sekä Torilta tultaessa kääntymiselle oikealle onnistuisi jatkossakin omalta kaistalta. Eli säilyykö Horninkadun ja Helsingintien risteys (torilta päin tultaessa) niin, että oikealle kääntymiselle on edelleen oma kaista?

Vastine muistutukseen 1:

Nähtävillä olleessa suunnitelmassa torin suunnasta tultaessa Horninkadulla sopii ryhmittymään kaksi autoa rinnakkain Horninkadun ylittävän suojatien jälkeen. Päivitetään suunnitelmaa niin, että ennen suojatietäkin mahtuu kaksi henkilöautoa rinnakkain.

Muistutus 2:

Hirveen parku puskaradion puolella. Mielestäni näyttää ihan hyvältä. Itse en ole ymmärtänyt bussipysäkin tarkoitusta nykyiselläänkään. Siitä lähtee lähinnä jotku ompeluseurat retkilleen. Jos se tarvii torin nurkilla olla, niin nipistäisin tilaa sille Mariankadulla, puiston reunasta ympyräparkin ja sillan välistä. Suojatie voi olla ongelma mutta se on niin vaarallinen, että vois poistaa vaikka kokonaan. Bussipysäkin siirrolla saisi lisää kaivattuja parkkiruutuja. Puut valitsisin niin, että kasvavat kapeakasvuisina ja jos mahdollista niin semmoisia missä naakat ei viihdy (tuskin semmoisia on olemassa). Rikalan terassin tienoo on hyvä esimerkki siitä mitä naakat saa aikaan. Haju on pahimmillaan niin kamala, ettei terassille viitsi juuri mennä. Saati sitten "puistossa" istua. Itse pyöräilen jonkin verran ja käytän aina rannassa olevaa pyörätietä. Ajatus uudesta pyörätiestä hyvä mutta kannattaisi ehkä selventää ajatusta sen tarpeellisuudesta. Itse oon päättellyt niin, että halutaan pyöräilyväylä kaupungintalon suunnasta Inkereentien kautta Tupurin suuntaan ja ehkä helpottamaan pyörällä liikkumista torin ohi ruuhkaisimpina toripäivinä. Havainnekuvat on hankalia kun ovat laajakulmakuvamaisia ja antavat "lentokenttä" fiiliksen= kolkko.

Vastine muistutukseen 2:

Infrapalvelualue toteaa, että bussipysäkin sijainti keskeisellä paikalla on koettu hyväksi ratkaisuksi tilausajojen tarkoitukseen. Lisäksi kyseisestä kohdasta ajetaan huoltoajoa esiintymislavalle ja jokirantaan.

Puulajina on siivosenlehmus (Tilia vulgaris 'Siivonen'), joka on puistolehmuksen suorarunkoinen ja kasvutavaltaan säännöllisen kartiomainen kanta. Lehtipuulajin valinnalla ei juuri voida vaikuttaa lintujen viihtymiseen täysikasvuisen puun latvuston katveessa.

Yhdistetty jalankulku ja pyörätie toteuttaa Salon keskustan osayleiskaavaa 2035 ja Salon kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa 2016, joissa molemmissa Horninkatu on osoitettu osana pyöräilyn pääreittejä ja laatukäytävää. Pyöräilyn pääreitit tavoitteena on yhdistää Tehdaskadun, Horninkadun, Inkereentien ja Helenankadun reitit toisiinsa ja niiden kautta laajemmin Halikon, Tupurin, Ollikkalan ja Viitannummen asuinalueet keskustaan. Suunnittelualueella on lähdössä suunnitteluun myös Helenankadun ja Inkerinkadun yhdistävä kevyen liikenteen silta, johon suunniteltu reitti yhdistyy.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävinä voidaan toteuttaa ne pääreittien osuudet, jotka yhdistävät kohteita, joiden välillä on suuri liikennetarve. Tällaisia ovat esimerkiksi suuren asuinalueen ja työpaikkakeskittymän tai opiskelualueen välinen pääreitin osuus. Kävelijälle laatukäytävät tarjoavat viihtyisän, esteettömän, turvallisen ja houkuttelevan ympäristön liikkua. Pyöräilijälle laatukäytävällä pyöräily on mahdollisimman sujuvaa, nopeaa, mukavaa, turvallista ja esteetöntä. Pyöräilyn pääreitit yhdistävät pyöräilyetäisyydellä (45–60 minuuttia) olevat paikalliskeskustat työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta kaupungin keskusta.

Muistutus 3:

Lähetän muutaman kysymyksen koskien Horninkadun katusuunnitelmaa. Kiinteistö, jossa olen vuokralla sijaistee osoitteessa [REDACTED]. Pieni parturi-kampaamo [REDACTED], jota mainostamme rauhallisena paikkana. Ja tästä rauhallisuudesta saammekin päivittäin kiitosta. En ota suunnitelmaan sen enempää kantaa, mutta omakohtainen kokemus 4.vuoden ajalta on, että pyöräilijöitä kulkee kadulla todella harvoin. Onko pyöräkaista tarpeellinen, kun jokirannassa menee kuitenkin kunnon baana pyöräilijöille?

Eniten askarruttaa kadun rakennusvaihe ja aikataulu. Meillä on elanto kiinni siitä, että palvelemme asiakkaat hyvin ja avainasemassa on esim. rentouttava päinhieronta. Katutyö vaikuttaa tähän palvelukokemukseen aivan varmasti oleellisesti. Saadaanko tietoa hyvissä ajoin, esim. jos vesi on poikki tai kaivinkone juuri siinä meidän kohdalla. Varaamme seuraavat käynnit suoraan, kun asiakas lähtee, joten tällaisten tietojen olisi syytä olla meillä vähintään 6-8 viikkoa aikaisemmin. Ei kannata varata aikaa extrapitkään päinhierontaan, jos silloin juuri jyrsitään vanhaa asfalttia liikkeen edestä pois.

Inkerinkadun työmaalla kävi niin että kaivuri osui vesiputkeen ja vedet menivät yhtäkkiä poikki. Asiakkailla värit päässä vaikuttamassa ja kukaan ei vaivautunut käydä sanomassa meille mitään. Tiedotus hoitui, kun menin itse montun reunalle kyselemään asiasta. Saimme Salon Veden toimitusjohtajan kiinni ja hän laitoi tekstiviestejä tilanteen kulusta. Hänelle suuri kiitos siitä! Kuljetimme asiakkaat toiseen kampaamoon pesulle, mutta olihan se melkoista säätöä.

Miten katuremontin aikana taataan se, että työskentely liiketiloissa ei häiriinny oleellisesti?

Vastine muistutukseen 3:

Infrapalvelualue toteaa, yhdistetty jalankulku ja pyörätie toteuttaa Salon keskustan osayleiskaavaa 2035 ja Salon kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaa 2016, joissa molemmissa Horninkatu on osoitettu osana pyöräilyn pääreittiä ja laatukäytävää. Pyöräilyn pääreitin tavoitteena on yhdistää Tehdaskadun, Horninkadun, Inkereentien ja Helenankadun reitit toisiinsa ja niiden kautta laajemmin Halikon, Tupurin, Ollikkalan ja Viitannummen asuinalueet keskustaan. Suunnittelualueella on lähdössä suunnitteluun myös Helenankadun ja Inkerinkadun yhdistävä kevyen liikenteen silta, johon suunniteltu reitti yhdistyy.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävinä voidaan toteuttaa ne pääreittien osuudet, jotka yhdistävät kohteita, joiden välillä on suuri liikennetarve. Tällaisia ovat esimerkiksi suuren asuinalueen ja työpaikkakeskittymän tai opiskelualueen välinen pääreitin osuus. Kävelijälle laatukäytävät tarjoavat viihtyisän, esteettömän, turvallisen ja houkuttelevan ympäristön liikkua. Pyöräilijälle laatukäytävällä pyöräily on mahdollisimman sujuvaa, nopeaa, mukavaa, turvallista ja esteetöntä. Pyöräilyn pääreitit yhdistävät

pyöräilyetäisyydellä (45–60 minuuttia) olevat paikalliskeskustat työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta kaupungin keskusta.

Vesikatkoista pyritään ilmoittamaan 3 päivää ennen katkoa ja lisäksi ne pyritään ajoittamaan niin, että siitä on mahdollisimman vähän haittaa asukkaille ja liiketoiminnalle. Urakka jaetaan pienempiin osiin, jonka avulla pyritään vaikuttamaan työmaan aiheuttamaan haittaan.

Muistutus 4:

Kun tätä pyörittelee, niin tulee siihen lopputulokseen, että puulinja pitää olla mahd. kaukana rakennuksista, jotta ulkonäkö on hallitsevin jalkakäytävällä ja ei häiritse terasseja tai tulevia sellaisia tai niiden varjotuksia ja markiiseja.

No optimaalisin on ihan samassa paikkaa, kun nytkin ja sitten herää kysymys kannattaako koko tietä muuttaa ja kaventaa pikkaisen onko vaivan arvoinen ja myllätään 2 kesää auki ja vaarannetaan firmojen pärjätys?

Tässä kokonaisuudessa tuntuu, että on pakolla haettu jotain uudistuksia pyörätiellä, tien kaventamisella ja puulinjan keskelle laitossa. Ei nämä tuo kuin kamalan näön siihen ja isoa osaa pyörätielle ja parkkipaikoitukselle ja ahtaan puulinjan ja kävelytien.

Tässä Sitowisen suunnitelma joka muuten on paljon parempi rakennusten puolella mutta ilman tuota pyörätietä onko sitä pakko sinne erikseen tehdä? ja jos sen tekee niin edes sitten noin ettei ole välissä mitään puita vaan ne ovat siellä kuin ennenkin. No siitä sitten mietintään kannattaako tietä kaventaa.

(Sitowise suunnitelma) Bulevardi ja kävely on hallitsevampi eikä parkkipaikat, pyörätie osuus ja puilla jakautunut pieni kävelyosuus.

Tässä minun suunnitelma pohjaa joka lähtee siitä että jos muutoksia tehdään niin ne lähdetään ajattelemaan vetovoiman kannalta eli oikeaa vetovoimamuutosta tehdään bulevardimaisuudella jossa on suihkulähde ja vesikanaalit ja ihan eri kutsuvuus eli täysin vetovoimapohjaisesti ajattelu, ja siinä sitten yksisuuntainen liikenne, eli onko sitä tietä järkeä lähteä muuttamaan jonkun pienen kavennuksen takia, mielestäni ei jos muutosta halutaan niin tehdään siitä yksisuuntainen kokonaan ja muutetaan koko bulevardi ihan erilaiseksi mutta ei niin että prioriteetissa on pyörätie ja puulinjasto keskellä vaan kutsuvuus ja wow efekti.

Jos ette halua ymmärtää suihkulähdettä tai niitä kanaaleita, jotka ovat maailmantaso ajattelua, oikeaa kehitystä ja muuttavat kävijämääriä sinne oikeasti kesäisin tuhansilla per pv niin voisiko sinne suunnitella vaikka kasvillisuutta kapeampana esim. 2m jotain pensaita, kukkia, penkkejä valorivistöä.

Unohtakaa koko pyörätie saatte ison riidan kun se jakaa poliitikot ja Salolaiset rankasti ja siitä tulee yksinkertaisesti hemmetin epäkäytännöllinenkin ja näistä on huonot kokemukset monessa isossa kaupungissa. Parkkipaikkojen ja jonkun kasvillisuus alueen väliin riittää hyvin tuo 2m väliä ja ne puut mahtuvat sinne missä nytkin jos ei tietälähde välttämättä ollenkaan muuttamaan metrin tai parin takia onko siinä mylläämisessä järkeä jos ei oikeaa muutosta saada vetovoimaan ellei ole oikeaa vetovoimapohjaista suunnitelmaakaan. Virallisen pyörätien paikka on joen viereinen rantatie.

Vastine muistutukseen 4:

Infrapalvelualue toteaa, että nykyiset katupuut päädyttiin uusimaan ja siirtämään pois pysäköintiruutujen välistä, jotta pysäköintiruutujen käytettävyys paranee, puut saavat paremmat kasvuolosuhteet ja hulevesiä voidaan viivyttää. Puurivin sijoitteluun vaikutti myös nykyinen kaukolämpölinja, joka ei ole Salon Kaukolämpö Oy:n mukaan vielä saneeraustarpeessa. Kaukolämpölinja on rakennettu vuonna 1986. Suunniteltu käyttöikä on 50 vuotta mutta todellisen käyttöiän uskotaan olevan tätä pidempi.

Yhdistetty jalankulku ja pyörätie toteuttaa Salon keskustan osayleiskaavaa 2035 ja Salon kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa 2016, joissa molemmissa Horninkatu on osoitettu osana pyöräilyn pääreittiä ja laatukäytävää. Pyöräilyn pääreitit tavoitteena on yhdistää Tehdaskadun, Horninkadun, Inkereentien ja Helenankadun reitit toisiinsa ja niiden kautta laajemmin Halikon, Tupurin, Ollikkalan ja Viitannummen asuinalueet keskustaan. Suunnittelualueella on lähdössä suunnitteluun myös Helenankadun ja Inkerinkadun yhdistävä kevyen liikenteen silta, johon suunniteltu reitti yhdistyy.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävänä voidaan toteuttaa ne pääreittien osuudet, jotka yhdistävät kohteita, joiden välillä on suuri liikennetarve. Tällaisia ovat esimerkiksi suuren asuinalueen ja työpaikkakeskittymän tai opiskelualueen välinen pääreitin osuus. Kävelijälle laatukäytävät tarjoavat viihtyisän, esteettömän, turvallisen ja houkuttelevan ympäristön liikkua. Pyöräilijälle laatukäytävällä pyöräily on mahdollisimman sujuvaa, nopeaa, mukavaa, turvallista ja esteetöntä. Pyöräilyn pääreitit yhdistävät pyöräilyetäisyydellä (45–60 minuuttia) olevat paikalliskeskustat työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta kaupungin keskustaan.

Muistutus 5:

Perusteellisen tutustumisemme jälkeen, haluamme lausua Horninkadun katusuunnitelmasta ja siihen tehdyistä päivityksistä seuraavaa:

Horninkadun Helsingintien ja Raatihuoneenkadun välinen osuus on edelleen liikenteellisesti sujuva ja hyväkuntoinen, joten peruskorjausta ei nähdä tarpeellisenä toteuttaa ainakaan lähivuosina. Taloyhtiömme ei kuitenkaan vastusta peruskorjausta mikäli se katsotaan jo nyt välttämättömäksi toteuttaa.

Olemme kuitenkin erittäin huolestuneita riskeistä, joita Horninkadun peruskorjaus voi taloyhtiön perustuksille aiheuttaa. Kerrostalo on rakennettu vuonna 1969 puupaaluille. Vuosikymmenten ajan olemme seuranneet säännöllisin mittauksin ja tarvittavin tutkimuksin rakennuksen pohjan olosuhteita. Horninkadun kunnostuksen liittyvät suuret pohjustustyöt ja viemärikaivannot voivat vaikuttaa rakennuksen alla pohjaveden korkeuteen ja virtauksiin sekä maamassojen liikkeisiin. Tämä mahdollistaa merkittävät muutokset rakennuksen alla niin, että tukipaalujen lahoaminen alkaa ja rakennus alkaa vajota ja kallistua.

Taloyhtiön pitää, ennen työn aloitusta, saada varmuus siitä, että kaikki riskit torjutaan huolellisesti parhain mahdollisin keinoin jo ennalta. Peruskorjauksen aikana orsiveden korkeutta tulee seurata säännöllisesti sekä tehdä useampi pohjaveden bakteeriviljely. Edellisen lisäksi Salon kaupungin/urakoitsijan tulee sitoutua korvaamaan rakennustöiden taloyhtiön perustuksille mahdollisesti aiheutuvat vahingot täysimääräisesti.

Taloyhtiö pitää lisäksi tärkeänä Horninkadun autopaikkojen nykyistä määrää (78+5). Nyt päivitettyyn suunnitelmaan (74+5) on helposti lisättävissä ainakin kahdesta kolmeen autopaikkaa C-portaan kohdalle skuuteille varattuun paikkaan.

Taloyhtiön eteen nyt suunniteltu paikka skuuteille on hyvinkin perusteltavissa siirtää Horninkadun toiselle puolelle. Autopaikkoja on näin saatavissa siis lisää ja koska skuuteilla olisi, suojatiemerkitöjenkin mukaan, sujuvaa ajaa tulevaisuudessa Horninkadun yli (lähemmäs toria). Tämä uusi paikka palvelee myös paremmin torille kävelyä sekä parantaa samalla Maariankadun suunnalta skuuteilla saapuvia. Lisäksi on tärkeää huomioida, että Horninkadun pyörätien puolella on jo yksi skuuttipaikka, Torikadun risteyksessä.

Suunnitelmassa ei, harmiksemme, avata tarkemmin katupuukaistalle tulevia istutuksia. Yhtiömme pitää tärkeänä, että istutukset olisivat nykyisiä selvästi matalampia, esimerkiksi pensastyyppejä niin, että kaunis ja runsas vihreys olisi lähempänä katutasen kulkijoiden nykyistä paremmin koettavissa.

Vastine muistutukseen 5:

Infrapalvelualue toteaa, että tarkemmassa suunnittelussa tullaan huomioimaan puupaalujen varaan perustetut rakennukset. Orsivesipinnat mitataan ennen töiden aloitusta sekä saneeraustyön aikana ja sen päätyttyä.

Muistutuksessa mainittu skuuteille varattu paikka on tarkoitettu pyöräpysäköintiin. Pysäköinnille luonteva paikka on yhdistetyn jalkankulku ja pyörätien vieressä.

Katupuukaistalle tulee vettäläpäisevää kivetystä ja myöhemmässä vaiheessa muutamiin kohtiin mahdollisesti siirrettäviä istutuslaatikoita, joissa olisi vuosittain ja vuodenajan aikana vaihtuvia kausikasveja, kuten kesäkukkia.

Muistutus 6:

Puulinja ei ole terassien kannalta hyvä olla eikä saa missään nimessä olla keskellä katua sillä se estää terassien sadevarjotuksen ja markiisien laitton. Puulinja sopii paremmin terassien kannalta parkkipaikka linjaan. Puista tulee lintujen ja lehtien jätettä ja niiden alle ei saa sadesuojausta. Puiden lehdet ja oksat eivät saisi olla 7m alueella rakennuksen seinästä. Kiinteistön omistaja on asiasta samalla linjalla. Jatkossa puun lehdet lähellä rakennuksia estävät esim ruoka ja juomaterassien synnyn. Yhdistetty pyörätie ei tuo asiakkaita kenellekään lisää joten se on turha ja tarpeeton. Tärkein saada leveä yhtenäinen ilman esteitä oleva jalkakäytävä jossa terassit mahtuvat olemaan se on tärkein ja ehdoton. Nyt jos teette tuon muutoksen poukkoilevat ihmiset jalkakäytävältä puulinjan toiselle puolelle ja takaisin jalkakäytävälle terassien kohdalla.

Vastine muistutukseen 6:

Infrapalvelualue toteaa että, puulinja sijaitsee noin 6 metrin päässä rakennuksista. Terassit voivat levittäytyä suunniteltuun yhdistettyyn jalankulku ja pyörätiehen asti. Nykyiset katupuut päädyttiin uusimaan ja siirtämään pois pysäköintiruutujen välistä, jotta pysäköintiruutujen käytettävyys paranee, puut saavat paremmat kasvuolosuhteet ja hulevesiä voidaan viivyttaa. Puurivin sijoitteluun vaikutti myös nykyinen kaukolämpölinja, joka ei ole Salon Kaukolämpö Oy:n mukaan vielä saneeraustarpeessa. Linja on rakennettu vuonna 1986. Suunniteltu käyttöikä on 50 vuotta mutta todellisen käyttöiän uskotaan olevan tätä pidempi.

Suunnitelman puukujanteen istutustiheyttä voidaan harventaa pidentämällä kujanteen yksittäisten puiden istutusväliä metrillä (1m). Tällöin istutettavien puiden kokonaismäärä vähenee 1-2:lla puulla. Horninkadun puukujanteen

Helsingintien pään 3. puu voidaan poistaa suunnitelmasta siten, että istutettavalle puulle jätetään varaus.

Muistutus 7:

Havainnekuivissa keltaiset polkupyörien pysäköintikaaret on sijoitettu samalle kiveystasolle kuin autojen pysäköinti. Olisi hyvä, että pyörien alueet olisi erotettuina autoista kohokiveyksin. Siten ei tulisi tulkintaan pysäköintialueista autojen osalta virheitä, jotka pysyisivät kaikissa tilanteissa paremmin pois pyörien alueelta.

Autojen pysäköinnit erotettuina pyörien ajo-osuudesta myös ainakin osittain kohokiveyksin. Havainnekuivissa oli kuitenkin näkyvillä eritasoista kiveystä. Olisi hyvä, että pyöräosuudet kokonaan olisi riittävän koholla kiveyksellä erotettuina autojen alueesta.

Torin puoleisella osuudella näyttäisi olevan, että kohokiveystä ei olisi juuri lainkaan autojen ja torialueen osalle. Autojen yllättävien kaahailujen estämiseksi pitäisi koko torin puoleinen osuus olla erotettuna kohokiveyksillä, jotta tahattomien tai tahallisten yliajoilta saadaan nopeusesteet.

Puut havainnekuivissa pensasmaisina. Tarkoitus lienee, että arvokkaat vanhat puut saisivat jäädä Horninkadulle edelleen. Vioittuneet oksat ja kuolemassa olevat puut voisi poistaa. Puiden korkeutta voisi myös rajoittaa: siten, että torille näkyisi hyvin Horninkadun vieressä olevan talon katolla olevat kello- ja lämpömittaukset. Puiden ympärillä olisi hyvä myös olla kevyet kehikot edelleen, joilla huoltoajat paremmin ymmärtäisi varoa kolhimasta puita.

Olisi myös toivottavaa, että kun Horninkadun keskiosiin merkittynä yhteensä 5 liikuntarajoitteisten pysäköintipaikkaa autoille (3 + 2): Niitä voisi 2 liikuntarajoitteisten paikkaa vielä merkitä lisää, liikennemerkkeineen; 1 Horninkadun pohjoispuolelle, Kivan -rakennuksen puolelle ja 1 Horninkadun eteläpuolelle, Torin Info -rakennuksen puolelle.

Vastine muistutukseen 7:

Infrapalvelualue toteaa, että polkupyörien pysäköinti erottuu pysäköintiruuduista eri materiaalivalinnalla sekä reunakivellä. Lisäksi pyörätelineet ovat hieman alle metrin korkuisia. Suunniteltu yhdistetty jalankulku ja pyörätie on erotettu pysäköintikaistasta 8 cm reunakivellä. Torin puolella tavoitteena on saada tori ja pysäköintiruudut samaan tasoon, jotta tori voi tarvittaessa laajentua Horninkadun suuntaan.

Puut on suunniteltu uusittavaksi koko Horninkadun matkalta omalle istutuskaistalleen. Puiden ympärille on suunniteltu maaritilat ja runkosuojat. Katualueelle istutettavien katupuiden runkojohteista kasvutapaa korostetaan ja ohjataan kasvuunlähdön varmistuttua ns. hoitoleikkuilla 3-5 vuoden välein. Puiden pituuskasvua ei tulla rajoittamaan.

Lisätään yksi liikuntaesteisten paikka Kivan-rakennuksen edustalle.

Muistutus 8:

■■■■■■ muistuttaa, että suunnitelmissa mainitut hidastekorotukset tulee olla riittävän korkeita (kts. liitteenä oleva Liikenneviraston suunniteluohje), jotta niillä on merkitystä.

Vastine muistutukseen 8:

Infrapalvelualue toteaa, että hidasteet tullaan tekemään voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisesti.

Muistutus 9:

Olemme tutustuneet Horninkadun saneeraustyön katusuunnitelmaluonnokseen ja haluaisimme nostaa esille seuraavat asiat:

1 Yleistä

Katualueen tilajärjestelyt on suunnitelmassa toteutettu niin, että ajokaistojen leveydeksi jää 3,0 metriä. Ajoneuvojen suurin sallittu leveys on kuitenkin 2,60 metriä, jonka lisäksi kuorma-autoissa peilit tulevat vielä leveämmälle. Tällä leveydellä on ajoneuvojen kohdatessa vaarana peilien/ajoneuvojen toisiinsa osuminen. Nykyisessä suunnitelmassa katualueelta on 17 metriä kiinteistöjen seinälle, väliin jää pysäköintiruudut, pyörätie ja jalkakäytävä. Näkemyksemme mukaan tältä alueelta voisi tilaa jonkin verran siirtää ajokaistoille.

2 Kuorman purkupaikat

Horninkadun varrella on noin 25 liiketilaa, joihin tavaraa toimitetaan. Lisäksi torin puolella on varsinkin kesäaikaan muutama paikka. Nykyisessä suunnitelmassa ei ole otettu huomioon jakeluliikennettä lainkaan. Jakeluauto ei saa lain mukaan pysähtyä edes lastaamista tai purkamista varten pysäköintiruutujen, jalkakäytävän tai pyörätien päälle, jolloin ainoa mahdollinen lastauspaikka on ajokaista. Jakeluauton pysähtyessä kadulle, se tukkii kapean ajokaistan pitkäksi aikaa. Tällöin syntyy vaara esimerkiksi hälytysajoneuvojen kululle. Tämän vuoksi esitämme, että Torikadun ja Horninkatu 11 kulmaan merkittäisiin lastausruutu, joka mahdollistaisi turvallisen lastauksen ja purkamisen. Jakeluliikenne täytyy pystyä toteuttamaan turvallisesti sekä laillisesti.

3 Alueen huoltoajoreitit

Torin huoltoajoreitti on merkitty vain R-kioskin puolelle toria. Ympyräparkin puoleiseen kulmaan olisi myös hyvä saada huoltoajoreitti, jotta torin tavarantoimitus onnistuu turvallisesti myös vilkkaaseen toriaikaan. R-kioskin puoleinen huoltoajoreitti on myös merkitty bussipysäkin kohdalle, joten jos pysäkillä on pysähtynyt linja-auto niin torin ainut huoltoreitti on silloin tukossa. Haluamme myös kiinnittää huomion Horninkatu 15 – Bar Volumen väliseen porttikäytävään. Siitä täytyy jatkossakin päästä kulkemaan takapihalle. Huomioitavaa tällöin on, että kääntyminen on mahdollista ja etteivät puut peitä sinne kulkua. Myös Horninkatu 17-19 väliseen porttikäytävään on taattava kulku.

4 Risteykset

Kääntymistilaa on suunniteltu niukasti isoille jakeluautoille ja linja-autoille. Myöskin liikenteenjakajat täytyy rakentaa siten, että esimerkiksi Mariankadulta pystyy kääntymään ympyräparkkiin. Suojatie Horninkadun ja Helsingintien risteyksestä voisi siirtää lähemmäs toria liikenneturvallisuuden kannalta. Nyt auton joutuu jättämään suojatien päälle, jotta risteyksestä näkee sivuille.

Jakeluliikenne Horninkadun kivijalkaliikkeisiin täytyy pystyä toteuttamaan turvallisesti. Nykyiset jakeluautot voivat olla 13 metriä pitkiä, 2,6 metriä leveitä sekä 4,4 metriä korkeita. Kaikkeaa jakeluliikennettä ei voida suorittaa pakettiautoilla, jolloin tilaa tarvitaan myös raskaalle kalustolle. Annamme mielellämme lisätietoja aiheesta.

Vastine muistutukseen 9:

Infrapalvelualue toteaa, että Horninkatua ei ole suunniteltu raskaan liikenteen läpiajolle. Muistutuksissa ja yleisötilaisuudessa yhdeksi tärkeimmäksi huolen aiheeksi nousi pysäköintipaikat ja se että niitä ei saisi

vähentää. Pysäköintiruudut koettiin tärkeiksi yritysten elinvoimaisuuden kannalta. Lastausruutu vähentäisi merkittävästi pysäköintipaikkoja, joten sellaista ei ole suunnitelmassa esitetty.

Torin huoltoajo tapahtuu samasta kohtaa kuin nykyisinkin eli esiintymislavan ja nykyisen pysäkkikatoksen edustalta. Bussipysäkki on vain tilausliikennettä varten. Lisäksi torille kulkee huoltoreitti ympyräparkin kautta. Bar Volumen nurkalla olevalle puulle jätetään suunnitelmassa varaus, mutta se poistetaan toteutussuunnitelmasta tässä vaiheessa, jotta liikennöinti takapihalle ei vaikeudu.

Liittymien ajourat tullaan tarkastamaan jakeluliikenteen mukaisella ajoneuvolla. Tarvittaessa liittymiä ja saarekkeitä muokataan niin, että jakeluliikenteen autot sopivat kääntymään. Suojatiet on sijoiteltu niin, että kevyen liikenteen reitit ovat sujuvia.

Muistutus 10:

Toteutuessaan esillä oleva Horninkadun katusuunnitelma heikentäisi merkittävästi Horninkadun varrella toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Niiden heikentämisen sijaan tulisi etsiä yhdessä keinoja toimintaedellytysten parantamiseksi.

██████████ edustalle on suunnitelmassa esitetty pyöräparkkeja. Ne korvaisivat eli veisivät pois useita autojen parkkiruutuja. Meillä, kuten varmasti muissakin kivijalkaliikkeissä, käy paljon asiakkaita, jotka liikkuvat autolla siksi, että edes lyhyet kävelymatkat - saatikka pyöräily - eivät ole iän aiheuttaminen liikuntarajoitteiden takia mahdollisia. Jos autolla liikkuvat asiakkaat näiden uudistusten takia käytännössä pakotetaan asioimaan muualla, me menetämme asiakkaita. Ja voin vakuuttaa teille, että kivijalkakaupoilla ei ole varaa menettää yhtään asiakasta!

Nyt esitetyn suunnitelman kaltaisia toimenpiteitä on tehty mm. Helsingissä ja Turussa. Sekä Helsingin Sanomissa että Turun Sanomissa on kuluvan vuoden aikana julkaistu yrittäjien mielipide- kirjoituksia, joissa yrittäjät suoraan kertovat toimenpiteiden vaikutuksista ja huolestaan yritystoimintansa jatkuvuuden mahdollisuuksista.

Samoja virheitä ei kannata toistaa täällä Salossa, vaan huonoista kokemuksista täytyy ottaa oppia ja toimia viisaammin.

Nykyisellään Horninkatu ympäristöineen on täysin toimiva, eikä uudistuksia tarvita. Ainoat tarvittavat parannukset ovat autoille tarkoitettujen asiakaspysäköintipaikkojen lisääminen ja kiertoliittymän rakentaminen Helsingintien risteykseen.

Asia on siis yrittäjien kannalta elintärkeä. Ehdotamme, että Horninkadun varrella toimivat yrittäjät otetaan mukaan suunnitelman laatimiseen, mikäli uudistuksia Horninkadulle suunnitellaan. Aluksi olisi hyvä järjestää yhteinen tilaisuus kaupunginvaltuutettujen ja Horninkadun varrella toimivien yrittäjien kesken.

Vaadimme esitetyn suunnitelman hylkäämistä.

Horninkadun varrella toimivat yrittäjät jättivät jo syksyllä vetoamuksen suunnitelman hylkäämiseksi, sen on tämän muistutuksen liitteenä.

Horninkadun yrittäjien vetoamus:

Me Horninkadun varrella toimivat yrittäjät olemme huolestuneet tulevasta katuremontista yritystemme toimintaedellytysten osalta. Useilta paikkakunnilta on tullut ikäviä uutisia yritysten ahdingosta katuremonttien ja muiden haittojen takia, viimeksi lauontain (27.10.) Helsingin Sanomissa oli

artikkeli yrittäjistä, jotka ovat joutuneet talousvaikeuksiin em. syystä. Kun katu on pois käytöstä, vähenee asiakkaiden määrä ja se näkyy sitten heti myynnissä. Korot, vuokrat ja palkat pitäisi kuitenkin maksaa, mutta millä ne maksetaan, jos myynti romahtaa? Näin tulee käymään, jos koko katu on pois käytöstä ja asiakkaat eivät saa autoa parkkiin. Vaihtoehtona ei ole se, että he parkkeerisivat Plazaan.

Jos katuremontti on pakko tehdä, niin ehdotamme että se tehtäisiin niin, että vain pieni osa katu myllätään kerrallaan ja työt tehtäisiin kahdessa vuorossa.

Kun työtä tehtäisiin pieni osa kadusta kerrallaan, säilyisi kadun käyttö muutoin normaalina ja silloin asiakaskato ei olisi niin paha. Ja kun työt tehtäisiin kahdessa vuorossa, puolittuisi työn kesto päivissä laskettuna.

Pidämme hyvin tärkeänä, että kadun varrella olevien pysäköintipaikkojen määrä säilyisi ennallaan remontin jälkeen tai että paremminkin niiden määrää lisättäisiin. Toiminnallisuuteen pitää myös kiinnittää huomiota.

Tarvitseeko viheralueen ja pyörätien olla niin leveä ja miten parkkialueelta pääsee kauppoihin ilman, että viheralueen läpi kävellään, onko siis kulkuvälejä suunniteltu riittävästi?

Vastine muistutukseen 10:

Infrapalvelualue toteaa, että Raatihuoneenkadun ja Helsingintien väliselle alueelle on suunnitelmissa esitetty 74 kpl pysäköintipaikkoja sekä 5 liikuntaesteisten pysäköintipaikkaa. Nykyisellään pysäköintipaikkoja on 78+5 eli neljä paikkaa vähemmän.

Alustavan työmaasuunnitelman mukaan Horninkadun saneeraus on tarkoitus jakaa neljään osaan. Ensimmäinen osa olisi väli Inkerinkatu – Helsingintie, toinen osa Helsingintie - R-kioskin suojatie, kolmas osa R-kioskin suojatie – Torikatu. Viimeinen osa Torikatu – Raatihuoneenkatu toteutus jäisi vuodelle 2026.

Kaupungin elinvoimapalvelut ovat tehneet katusuunnittelun kanssa samaan aikaan yritysvaikutustenarvioinnin.

Esittelijä	Tekninen johtaja
Päätösehdotus	Tekninen lautakunta hyväksyy Horninkadun katusuunnitelmamuutoksen.
Päätös	Jerina Wallius ehdotti Simo Vesan kannattamana asian siirtämistä uudelleen valmisteluun.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu muutosehdotus, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne jotka kannattavat jäsen Walliuksen ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritettussa äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai yhdeksän (9) JAA ääntä (Kanerva, Lehtinen, Tapio, Hyttinen, Kymäläinen, Lehti, Nummenpalo, Suominen, Turtiainen)

Jäsenen Walliuksen ehdotus sai kaksi (2) EI ääntä (Wallius, Vesa)

Tyhjä 0

Poissa 0

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 9 - 2 esittelijän ehdotus.

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Jerina Wallius jätti eriävän mielipiteen: Horninkatuun kaavailtu hulppealla hintalapulla varusteltu remontti on herättänyt paljon tunteita ja mielipiteitä sekä puolesta että vastaan. Kuten kuntalaisten keskusteluista on aistittavissa, projekti on monella tapaa kriittinen Salon keskustan elinvoimalle, puhutaanhan nyt koko kansan olohuoneesta. Kaavailtujen uudistusten vaikutukset riippuvat siitä, pystyykö kaupunki ottamaan huomioon yrittäjien ja asukkaiden tarpeet sekä toteuttamaan hankkeen hallitusti ja suunnitelmallisesti. Nykyiset muutosehdotukset eivät ole syyttä suotta kritiikin kohteina, kun on kuitenkin kyse kuntalaisten elinkeinoista, elinympäristöstä, kodeista ja jopa uhan alla olevista työpaikoista - eikä tappouhan alla olevia hyvin palvelleita puitakaan sovi tässä myllerryksessä unohtaa. Erikoista on myös se että yleensä liikennettä yritetään sujuvoittaa, mutta nyt käsillä oleva hanke kaventaa koko tietä yhdeksästä metristä kuuteen metriin ja vähentäähän projekti myös kivijalkaliikkeiden elinehtona olevia lähiparkkipaikkoja. Palvelua on vaikea hankkia yritykseltä joka on vaikeasti saavutettava. Huolet yritysten ja torin sujuvasta huoltoliikenteestä ovat täysin aiheellisia, sekä remontin aikana että sen jälkeen. Muutosta kun ei kannata tehdä vain muutoksen vuoksi. Myös lautakunnan keskusteluissa huomattiin monia tärkeitä asioita, aina istutettavien puiden koosta penkkien riittämättömyksiin. Niin ikään unelmat suihkulähteistä, ympyräparkin jääradasta, maailman luokan valaistussuunnitelmista ja näyttävästä viherrakentamisesta jäivät unelmien tasolle.

Kaikkien osapuolten aktiivinen osallistaminen ja avoin vuoropuhelu ovat edelleen avainasemassa, jotta hanke voidaan toteuttaa niin, että se toisi mielipahan, tuskan ja murheiden sijasta mahdollisimman paljon hyötyä kaupungille ja sen asukkaille.

Edellämainituista syistä ehdotimme lautakunnassa keskeneräisenä pitämämme suunnitelman loppuun valmistelua. Evästyksenä uudelleen valmistelulle kuntalaisten ja yrittäjien kuuleminen, hyötö-haitta arvioihin tutustuminen ja erilaisista vaihtoehdoista äänestämisen, niin että hyvän valmistelun jälkeen kaikki salolaiset voisivat seistä uudistuksen takana ja todeta että meillä todella on kuunteleva, välittävä ja joka päivä parempi Salo.

Simo Vesa jätti eriävän mielipiteen: Horninkadusta saa halvemmalla pyörätien, kun laittaa liikennemerkin torikadun kulmasta ja poistaa 5 roskapönttöä katualueelta. Parkkipaikat voisi asfaltoida, eikä käytetä kiveä, koska se on kalliimpaa ja työ kestää kauan.

Tiedoksianto

Asianosaiset