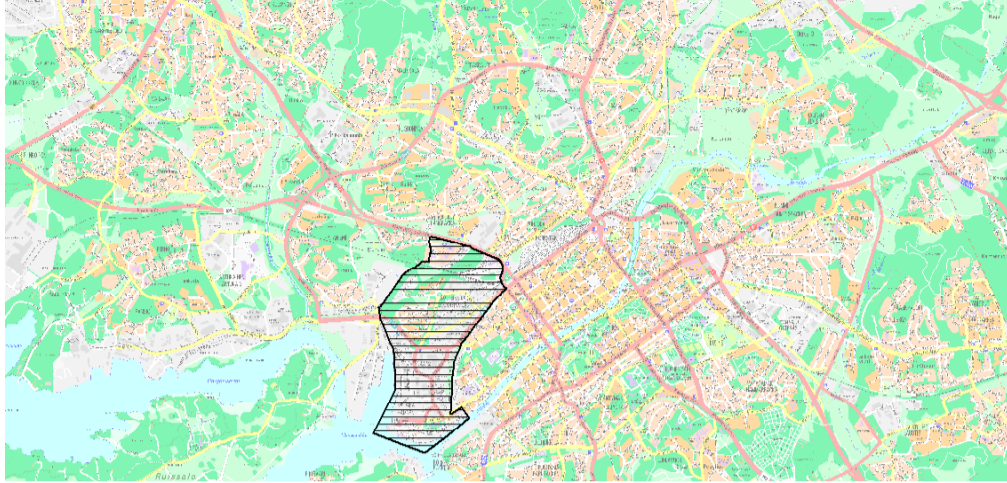


LIIKENTEEN PERUSSELVITYS



Suunnittelualueen sijainti

Nykyinen katuverkko

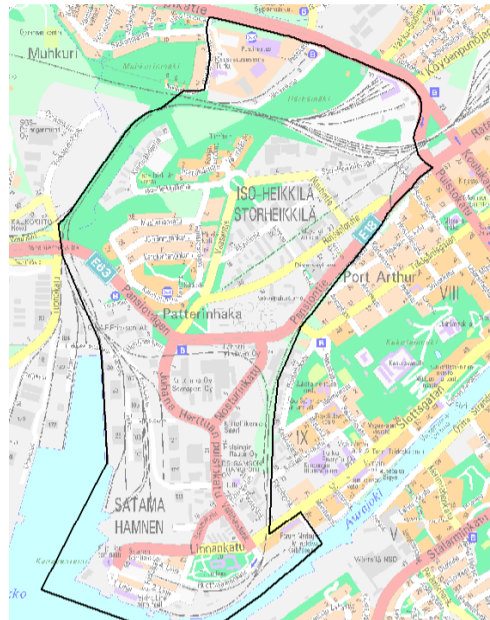
Linnakaupungin osayleiskaava-alue sijaitsee keskustan ruutukaava-alueen länsi- ja luoteispuolella. Osayleiskaava-alueen läpi kulkeva pääväylä, Pansiontie jakaa alueen selvästi kahtia: Iso-Heikkilän ja sataman puoleiseen osaan. Pohjoisessa osayleiskaava-alue rajautuu Naantalin pikatiehen. Liikenne ydinkeskustan suuntaan käyttää Linnankatua ja Ratapihankatua, ja kaupungin eteläosiin yhteytenä on yksisuuntaisten katujen, Koulukadun ja Puistokadun katupari.

Iso-Heikkilässä kokoojakatuina toimivat nykyään Vaasantie, Ruissalontie ja Nuutintie. Muut kadut ovat luokaltaan tonttikatuja. Sataman alueen pääkatuja ovat Linnankatu, Juhana Herttuan puistotie, Nosturinkatu ja Sa-tamakatu.

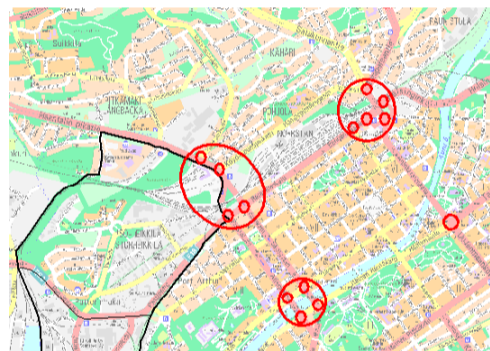
Liikenneverkon kapasiteetti

Kaupungin liikenteen solmupisteitä ovat keskustan nurkkapisteissä sijaitsevat pääkatujen risteykset. Niiden välityskyky on jo nykyisillä liikennemäärillä ajoittain lähes kokonaan käytössä. Linnakaupungin osayleiskaava-alueen liikenne kuormittaa erityisesti Ratapihankadun ja Vakka-Suomentien välistä liittymäkokonaisuutta. Naantalin pikatiellä on lisäksi jo nyt toimivuusongelmia, joita Pitkämäkeen suunniteltu uusi maankäyttö tulee toteutuessaan pahentamaan. Mikäli vielä Linnakaupungin uuden maankäytön liikenne ohjattaisiin Naantalin pikatielle, pahenisi ruuhkautuminen edelleen. Linnakaupungin uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä mahdollisimman suuri osa on syytä saada käyttämään joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä.

Osayleiskaavassa tutkitaan mm. Pansiontien liittymien sijaintia ja toimivuutta. Myös yhteyttä Naantalin pikatielle ja sen vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen tutkitaan.



Suunnittelualue



Liikenteen solmupisteet

Sataman liikenne

Matkustajaliikennettä oli Turun satamassa vuonna 2007 noin 10 000 matkustajaa päivässä ja henkilöautoliikennettä matkustajat tuottivat noin 800 ajon./vrk. Kesäaikaan matkustajia on jopa 15 000 päivässä. Turun sataman kautta kulki vuonna 2007 noin 130 000 rekkaa. Tässä luvussa ovat mukana sekä kantasataman että Pansion sataman kautta kulkeneet rekat. Sataman tavaraliikenne vuoden 2007 aikana oli kaikkiaan 4 milj. tonnia ja 34 % siitä kulki junalautoilla.

Sataman alueella olevat toiminnot tuottavat runsaasti liikennettä. Suurin osa sataman liikenteestä käyttää sataman aidatun alueen kahta pääporttia, joista kulkee kulunvalvonnan mukaan yhteensä noin 2800 ajoneuvoa vuorokaudessa molemmat suunnat yhteenlaskettuna.

1990-luvun lopussa tehtyjen selvitysten mukaan noin puolet Turun

sataman tavaraliikenteestä tulee Helsingin suunnasta. Hämeenlinnan ja Tampereen suunnasta tulee kummastakin noin viidennes ja Porin suunnasta noin kymmenesosa tavaraliikenteestä. Tavoitteena on ohjata tulevaisuudessa sataman raskas liikenne Pansiontieltä Suikkilantien kautta myös Helsingin suuntaan valtatielle 1 ja Hämeenlinnan suuntaan valtatielle 10. Kaupunki ja tiehallinto ovat laatineet tämän vuoksi Suikkilantien parantamisesta kehittämiselvityksen, ja tiesuunnitelma on tekeillä.

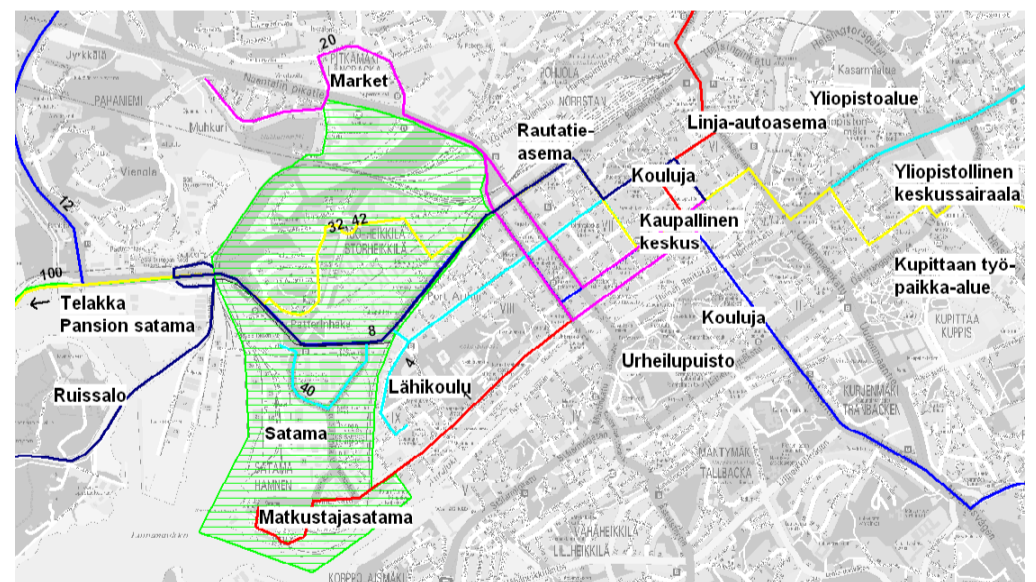
Linnakaupunki joukkoliikennekaupunginosana

Linnakaupungin etäisyys osayleiskaava-alueelta kauppatorille on 1–3 kilometriä. Suurin osa Linnakaupungista on liian etäällä ydinkeskustasta ja tärkeimmistä keskustan työpaikka-alueista, jotta jalankulusta muodostuisi keskustaan suuntautuvilla matkoilla huomattava kulkumuoto. Alueella on kuitenkin potentiaalia muodostua joukkoliikenne- ja pyöräilykaupunginosaksi.

Nykyinen joukkoliikennetarjonta

linja	reitti	vuoroja/arkivrk	vuoroja/klo 16–17	huom.
1	Satama–Kauppatori–lentoasema	178	12	osa vuoroista vain satama–kauppatori
4, 40	Amiraalistonkatu–Kauppatori–Halinen	151	12	linja 40 ajaa Huolintakadulle
8	Ruissalo–Kauppatori	41	2	
12	Härkämäki–Kauppatori–Varissuo	102	6	siirtyy kulkemaan rautatieaseman kautta
20	Muhkuri–Kauppatori	70	4	
32	Pansio–Kauppatori–Varissuo	93	6	
42	Perno–Kauppatori–Varissuo	99	6	
100	Messukesku/Turkuhalli–Kauppatori			liikennöi vain tapahtumien yhteydessä tapahtumakohtaisen aikataulun mukaan

Linja-autoreitit ja palvelujen sijainti



Nykyisin Iso-Heikkilän läpi kulkevat bussilinjat 32 ja 42 Pansioon ja Pernoon. Linjojen toinen pää on Varissuolla, joka on vahva joukkoliikennekaupunginosa, ja vuorotarjonta on siksi nykyään hyvä. Alla olevassa taulukossa ja kuvassa on näytetty osayleiskaava-alueella nykyään palvelevat linja-autolinjat.

Lisäksi työmatkalinjat 90 ja 91 kulkevat reitillä Varissuo–Uittamo–(Pansio)–Perno ja seutulinjat 420 ja 421 reitillä Mylly–Runosmäki/Kiikku–Kauppatori–Ihala–Perno–Raisio–Mylly.

Satamaan kulkee Ruotsin laivojen lähtö- ja tuloaikoina myös matkustajajunia. Helsinkiin lähtee vuorokaudessa kolme junaa, samoin Tampereen suuntaan. Satamaan tulee neljä junaa vuorokaudessa. Myös tietyt kaukoliikenteen linjat ajavat satamaan laivojen saapumis- ja lähtöaikoina.



LIIKENNESelvitys LIITE 9B

Turun kaupunki on laatimassa yhteistyössä naapurikuntien kanssa selvitystä seudun joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksista seudulla. Työ valmistuu vuoden 2009 maaliskuussa ja siinä on tarkoitus tutkia ja vertailla pikaraitiotiehen tai ns. runkobussiliikenteeseen perustuvia joukkoliikennejärjestelmiä.

Pikaraitiotien mahdollisia päätepeitteitä olisivat Pansio/Perno ja satama. Aikaisempien pikaraitiotiestä tehtyjen selvitysten mukaan nämä eivät ole kuitenkaan pikaraitiotien käytön kannalta vahvimmat suunnat. Pikaraitiotien kannattavuus edellyttää riittävää asukas pohjaa, joten osayleiskaavatyössä tutkitaan myös sellainen maankäytövaihtoehto, jossa Iso-Heikkilän aluetehokkuus on lähempänä ruutukaava-alueen tehokkuutta kuin lähiöiden tehokkuutta. Turun seudun joukkoliikenneselvityksessä 2020 on syytä käsitellä yhtenä maankäytön kehittämisalueena Linnakaupunkia.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden turvaamiseksi on tärkeää, että joukkoliikenne sujuu keskustassa ja pääväylillä tulevaisuudessa ruuhkautumisesta huolimatta.

Satamaan johtavan henkilöliikenteen radan olemassaolo, sijainti ja käyttö on myös tutkittava osayleiskaavatyön aikana. Rata on aikaisemmin sijainnut eri paikassa ja sen palauttaminen vanhalle paikalleen on ollut esillä. Rataa voitaisiin tulevaisuudessa käyttää nykyiseen tapaan kaukoliikenteen junien liikennöintiin, mahdollisten paikallisjunien liikennöintiin tai pikaraitiotienä.

Linnakaupunki pyöräilykaupunginosana

Pyörällä ollaan yleensä valmiita tekemään ainakin 1–5 kilometriä pitkiä matkoja. Suurin osa keskustaa ja sen reunoilla olevia työpaikkakeskittymiä on alle kolme kilometrin päässä Linnakaupungista. Linnakaupungilla on siis hyvät edellytykset kehittyä pyöräilykaupunginosaksi.

Oheisessa kuvassa on näytetty osayleiskaava-alueen rajausta ja erilaisiin kohteisiin johtavia reittejä nykyisiä pyöräteitä pitkin.

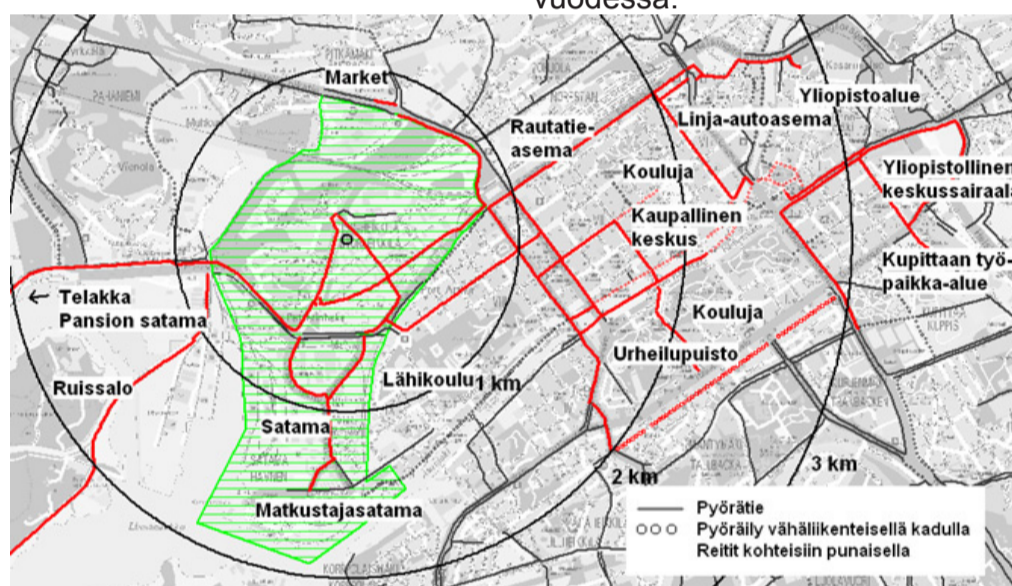
Jotta pyöräily olisi houkutteleva kulkumuoto Linnakaupungin asukkailla, on nykyistä kevyen liikenteen verkkoa kehitettävä. Kehittämistarpeita ovat muun muassa:

- yhteys Naantalin pikatielle
- yhteys lähikouluun
- yhteys rautatieasemalle ja Konepajan alueen suuntaan
- yhteys Ruissaloon.

Muut kestävän liikenteen edistämiskeinot

Linnakaupunkia tulisi kehittää kaupunginosaksi, jossa auton omistaminen tai ainakaan sen päivittäinen käyttö ei ole välttämätöntä. Sekä joukkoliikenteen käyttöön että pyörän käyttöön on luontevaa yhdistää auton yhteiskäyttö (Car sharing/City Car Club), jota esimerkiksi Helsingin kaupunki on viimeaikaisissa täydennysrakentamiskaavoissaan pyrkinyt edistämään osoittamalla yhteiskäyttöautoille pysäköintipaikkoja.

Mobility management-toiminnalla voidaan vaikuttaa uuden alueen asukkaiden kulkutapavalintoihin heti heidän muuttaessaan alueelle. Keinoina ovat mm. tiedon jakaminen vaihtoehtoisista kulkutavoista, henkilökohtainen neuvonta ja erilaiset kampanjat. Toimintaa on kehitetty käytännössä mm. Ruotsissa Göteborgissa. Toiminnan edellytyksenä on, että riittävä joukkoliikennetarjonta ja pyörätieyhteydet ovat olemassa alusta alkaen.



Nykyiset pyörätiereitit palvelukohteisiin

Sataman kehitysnäkymät

Sataman yleissuunnitelmassa vuodelta 2002 on esitetty satamatoiminnoille tarpeelliseksi katsotut alueet ja väylät. Sataman tilantarve ei ole suunnitelman teon jälkeen oleellisesti muuttunut.

Linnankatu on sataman yleissuunnitelmassa katkaistu Turun linnan kohdalta. Juhana Herttuan puistokadun linjaamista suoraan Pansiontielle tutkittiin työ aikana, mutta muutosta ei pidetty ajankohtaisena. Linjauksen muutos ja sen vaikutus Pansiontien liittymien toimivuuteen tulee tutkittavaksi osayleiskaavassa.

Osayleiskaavassa halutaan tutkia Turun linnan ja Aurajoen välisen kentän muuttamista myös virkistyskäyttöä palvelevaksi. Korvaavan kenttäalueen löytäminen satamasta on kuitenkin vaikeaa, sillä jonotustilan tarve ei ole vähenevässä. Ruotsiin liikennöivien autolauttojen kehitys on tällä hetkellä

sen suuntainen, että lastitilan koko lautoissa kasvaa edelleen, mikä tarkoittaa suurempaa automäärää sekä laivassa että jonottamassa siihen pääsyä satamassa. Purkaus ja lastaus suoritetaan yhden tunnin aikana, mikä vaatii laajoja ja tehokkaasti käytettävissä olevia kenttäalueita laivaan pääsyä odottaville ajoneuvoille.

Laivayhtiöt eivät ainakaan toistaiseksi ole olleet kiinnostuneita terminaaliensa yhdistämisestä, mitä on monissa satama-alueen kehittämisestä koskevissa suunnitelmissa ehdotettu.

Satamassa on nyt kuutisen sataa pysäköintipaikkaa asfalttikentillä ja kadunvarsilla. Yksi mahdollisuus kehittää pysäköintiä ja vähentää sen tilantarvetta olisi noin 1000 auton pysäköintilaitoksen rakentaminen.

Junalauttaliikenteen merkityksen uskotaan kasvavan pitkällä tähtäimellä. Junalauttasataman nykyinen liikenne vastaa 30 000 rekkaa vuodessa.

Alueen rakentuminen

Osayleiskaava-alue on täydennysrakentamisaluetta, jolla on jo olemassa oleva katuverkko. Osayleiskaavan olisi mahdollistettava alueen rakentuminen vaiheittain niin, että voidaan tukeutua nykyiseen katuverkkoon eikä tarvita heti alkuun suuria uusia väyläinvestointeja.