



Keskustan liikenneverkko 2021

Kaupunkiympäristötoimiala/ 13.3.2019

Sisällysluettelo

1. Kysymyksiä ja tavoitteita
2. Lähtökohtia
3. Tutkitut vaihtoehdot
4. Joukkoliikennereitti Aninkaistenkadun kautta
5. Joukkoliikennereitti Brahenkadun kautta
6. Perinteinen joukkoliikennereitti
7. Kehityspolku ennen ja jälkeen 2021
8. Reittivaihtoehtojen edut ja haitat lyhyesti

1. Kysymyksiä ja tavoitteita

Keskustan liikenneverkko 2021

- Mitä kautta kulkee joukkoliikenteen reitti?
- Mitkä ovat vaikutukset kävelykeskustan, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen?
- Miten vaikuttaa keskustan saavutettavuuteen autoliikenteellä?
- Mitkä ovat vaikutukset keskustan kehittämisen tavoitteiden valossa: ympärivuotinen houkuttelevuus, laadukkaat julkiset kaupunkitilat, vilkkaan kulttuuri- ja tapahtumatoiminnan edellytyksien vahvistaminen, kaupallinen elinvoima jne.?
- Minkälaisen kehityspolun valinta mahdollistaa vuoteen 2029 mennessä ja sen jälkeen?
- Mitä liikennejärjestelyissä on muutettava ennen kesää 2021?
- Miten valinta vaikuttaa käynnissä olevaan torin ympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen?

Keskustan kehittämisen tavoitteet ja kärkihankkeen toimenpidesuunnitelma

Keskustan kehittämisen tavoitteet / Kaupunkistrategia 2029:

- Vahvistaa elinvoimaisen kaupunkikeskustan asemaa kaupunkilaisten yhteisenä viihtyisänä ympäristönä parantamalla julkisia kaupunkitiloja, lisäämällä ympärivuotista houkuttelevuutta ja varmistamalla vilkkaan kulttuurielämän ja vireän tapahtumatoiminnan edellytykset keskustatilassa
- Löytää keinoja kaupallisen keskustan elinvoiman vahvistamiseen ja uskon palauttamiseen keskustaankohdistuviin investointeihin
- Varmistaa, että keskusta on tulevaisuudessakin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.

Keskustan kehittäminen -kärkihankkeen toimeenpano (kh13.8.2018 §288), mm.

- Kevennämme Kauppatorin roolia joukkoliikenteen solmupisteenä uudelleenjärjestelemällä keskustan bussireittejä
- Vahvistamme joukkoliikenteen etuisuuksia ja sujuvuutta
- Vahvistamme ydinkeskustaa ympäröivien pääkatujen roolia keskustan ohi suuntautuvassa sekä syöttöliikenteessä
- Kehitämme yhtenäistä kävely- ja pyöräilyverkostoa läpi keskustan ja parannamme reittien turvallisuutta ja viihtyisyyttä
- Lisäämme Kauppatorin monikäyttöisyyttä ja viihtyisyyttä ja tuemme tapahtumatoiminnan edellytyksiä
- Edistämme turvallisten ja sujuvien yhteyksien rakentamista kaupallisten kortteleiden välille.



Ilmastosuunnitelma 2029

(kv11.6.2018 §142)

Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta lisätään aktiivisin toimin Yleiskaavan 2029 tavoitteiden mukaisesti. Turun yleiskaavan sekä kaupunkiseudun Rakennemallin mukainen tavoite kestävien kulkumuotojen osuudelle on **yli 66 prosenttia** vuonna 2030.

Joukkoliikenteen kehittäminen ja käytön lisääminen on tärkeä keino vähentää liikkumisen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä. Samalla myös kasvavan joukkoliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentäminen on merkittävä ja esimerkillinen ilmastotoimi.

- Turun joukkoliikenteestä tehdään **hiilineutraali palvelu** vuoteen 2029 mennessä. Turun kaupunkiliikenteen osalta hiilineutraaliuteen edetään jo vuoteen 2025 mennessä.

Turun kaupungin strategisen hiilineutraalius tavoitteen toteuttamiseksi ja kestävän vetovoimaisen kaupunkikehityksen tukemiseksi **joukkoliikenteen palvelukykyä parannetaan merkittävästi.**

- Suuren kapasiteetin hiilineutraali joukkoliikennejärjestelmä (erillinen päätös)
- Paremmat joukkoliikennepalvelut (runkolinjasto, reittisuunnittelu, takuuvaihdot, älykkäät bussit ja järjestelmät)
- Joukkoliikenteen käyttöä edistetään vahvasti kaupunki- ja liikennesuunnittelun keinoin
- Joukkoliikennepalvelusta viestitään aktiivisesti ja sen käyttöä tuetaan kampanjoilla ja valistuksella.
- Joukkoliikenne on vahva ja luonteva osa matkaketjuja ja liikkuminen palveluna
- Konseptien kehittämistä ja toteuttamista. Innovatiivisilla yrityksillä ja kehittäjillä on merkittävä rooli ratkaisujen tekijöinä



Joukkoliikenteen toimintaedellytykset

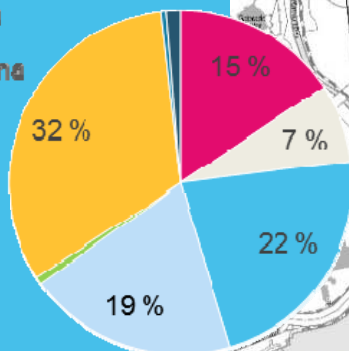
1. **Sujuva ja luotettava ajoreitti** keskustassa, jotta matka-ajat ja liikennöintikustannukset eivät kasva (yhden bussin lisääminen liikenteeseen maksaa vuodessa 100 000–150 000 e)
2. Pysäkit ja toimiva **vaihtopaikka** ydinkeskustassa
3. Pysäkit Aninkaisten**mäen päällä**/Puolalanmäen laidalla
4. Pysäkit linja-autoasemalla
5. **Kävelymatkat** eivät saa keskustassa muodostua liian pitkiksi (Kaupunkikehitysjaoston lausunto 8.10.2018 § 84)
6. Keskustan vaihtopisteessä on **riittävästi pysäkkikapasiteettia** myös tulevaisuudessa (varauduttava käyttäjämäärän kasvuun ja sähkökäyttöiseen nivelbussikalustoon)

2. Lähtökohtia

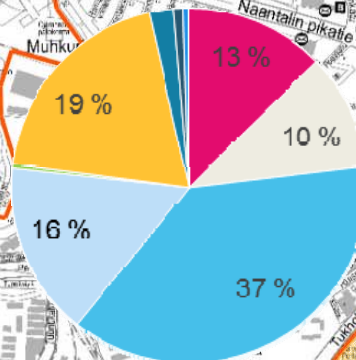
Kulikutapajakauma keskustaasta tullessa

Postinumeroalueelle 20100 sen ulkopuolelta saapuvat ostos-, asiointi- ja ravintola- ym. matkat, N=192

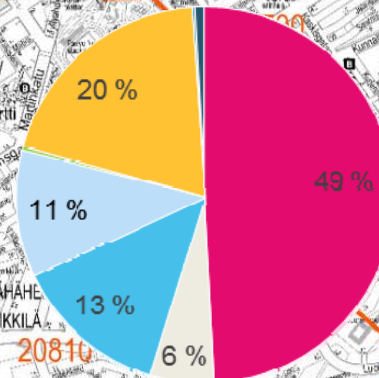
- Kävely
- Pyöräily
- Henkilöauto ym. kuljettajana
- Henkilöauto ym. matkustajana
- Moottoripyörä
- Lähiliikenteen linja-auto
- Kaukoliikenne juna tai bussi
- Tilausbussi



Kaikki postinumeroalueelle 20100 sen ulkopuolelta saapuvat matkat, N=719



Postinumeroalueella 20100 sen ulko- tai sisäpuolelta saapuvat ostos-, asiointi- ja ravintola- ym. matkat, N=413



Valtakunnallinen henkilöliikenne- tutkimus 2016

(Matkojen tiedot käytettävissä vain postinumeroalueen tarkkuudella)

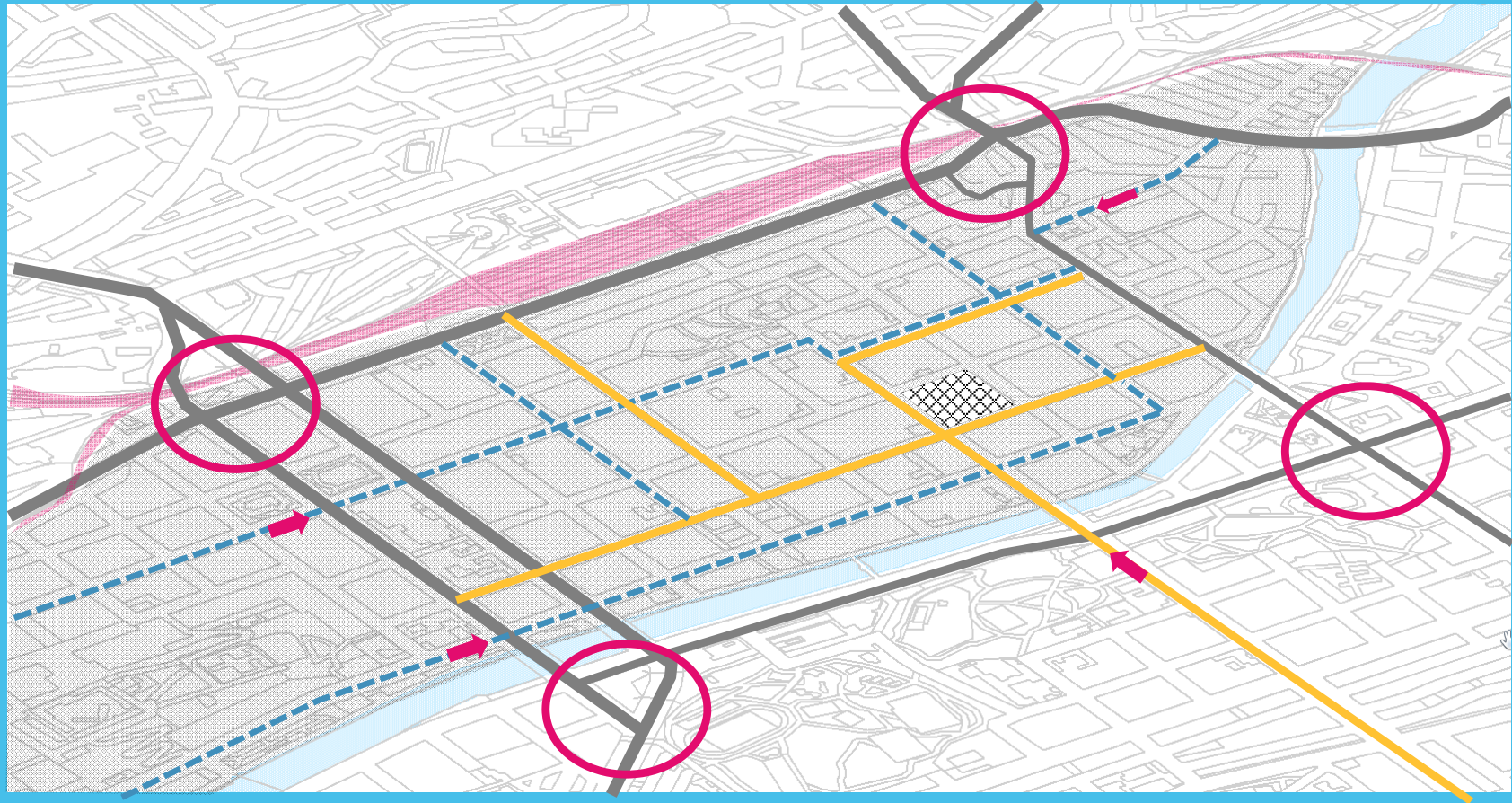


Keskustaa saartavat joki ja rautatie

Ydinkeskusta on junaradan ja ratapihan sekä Aurajoen saartama. Radan ja joen ylityskohtia on rajoitetusti.

Keskustan ruutukaavassa vain muutama katu johtaa suoraan laidalta toiselle.

Keskustan nurkissa olevien risteysten välityskyky on rajallinen.

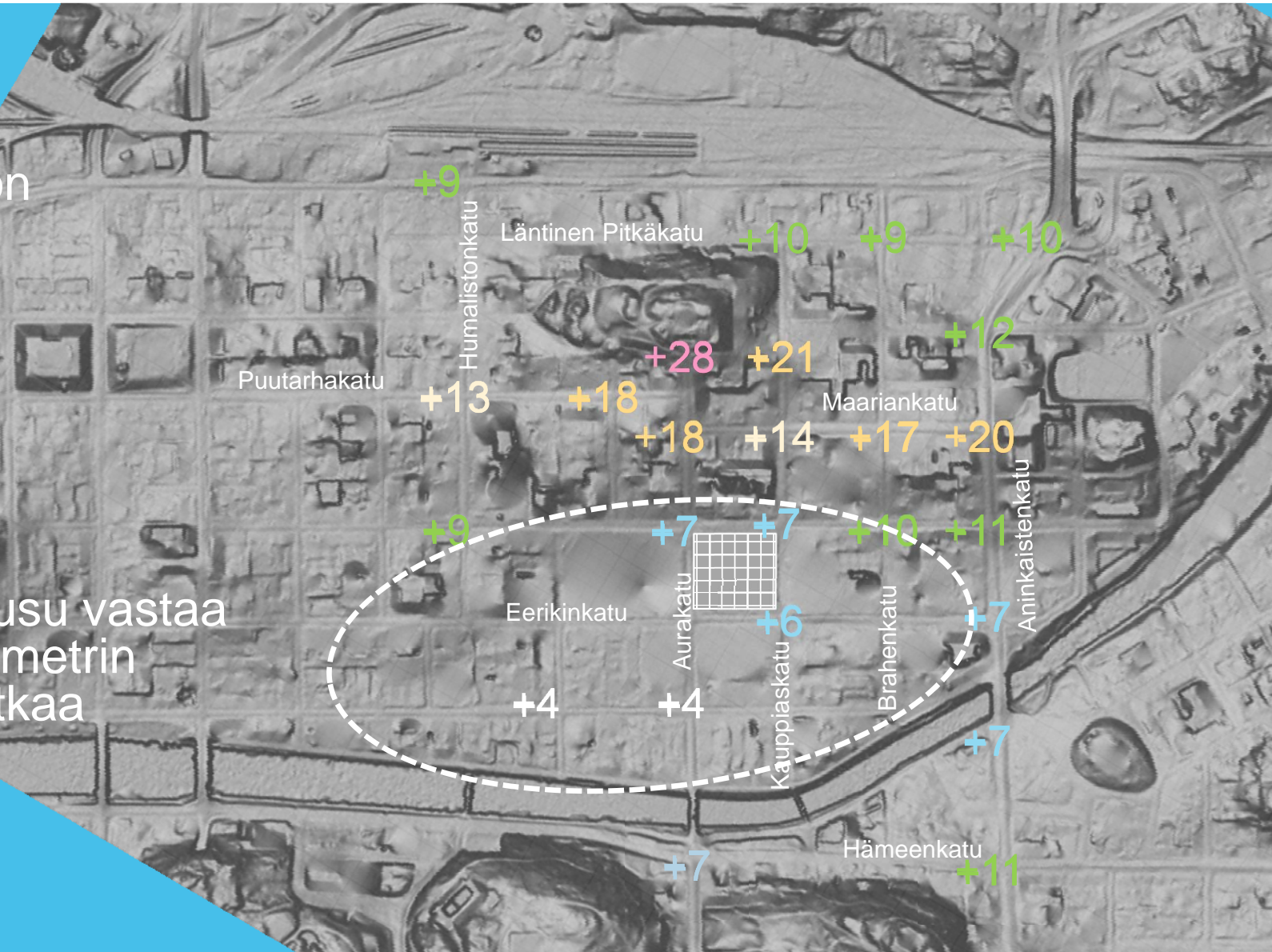


Topografia

Turun keskusta on jokilaaksossa mäkien välissä

Korkeuseroa on kahden korttelin matkalla jopa 20 m

Yhden metrin nousu vastaa jalankulkijalle 10 metrin vaakasuoraa matkaa

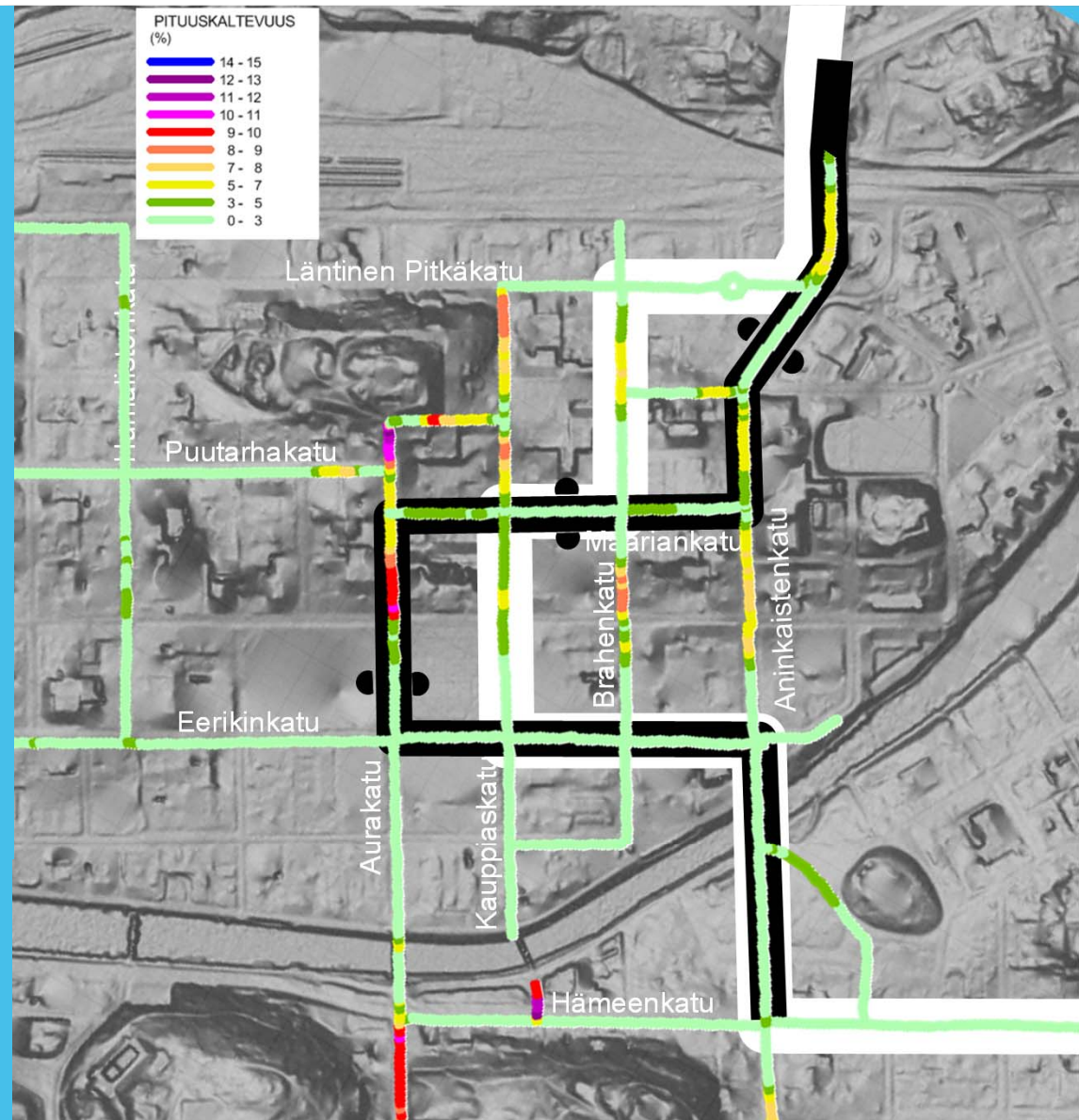


Katujen jyrkkyys

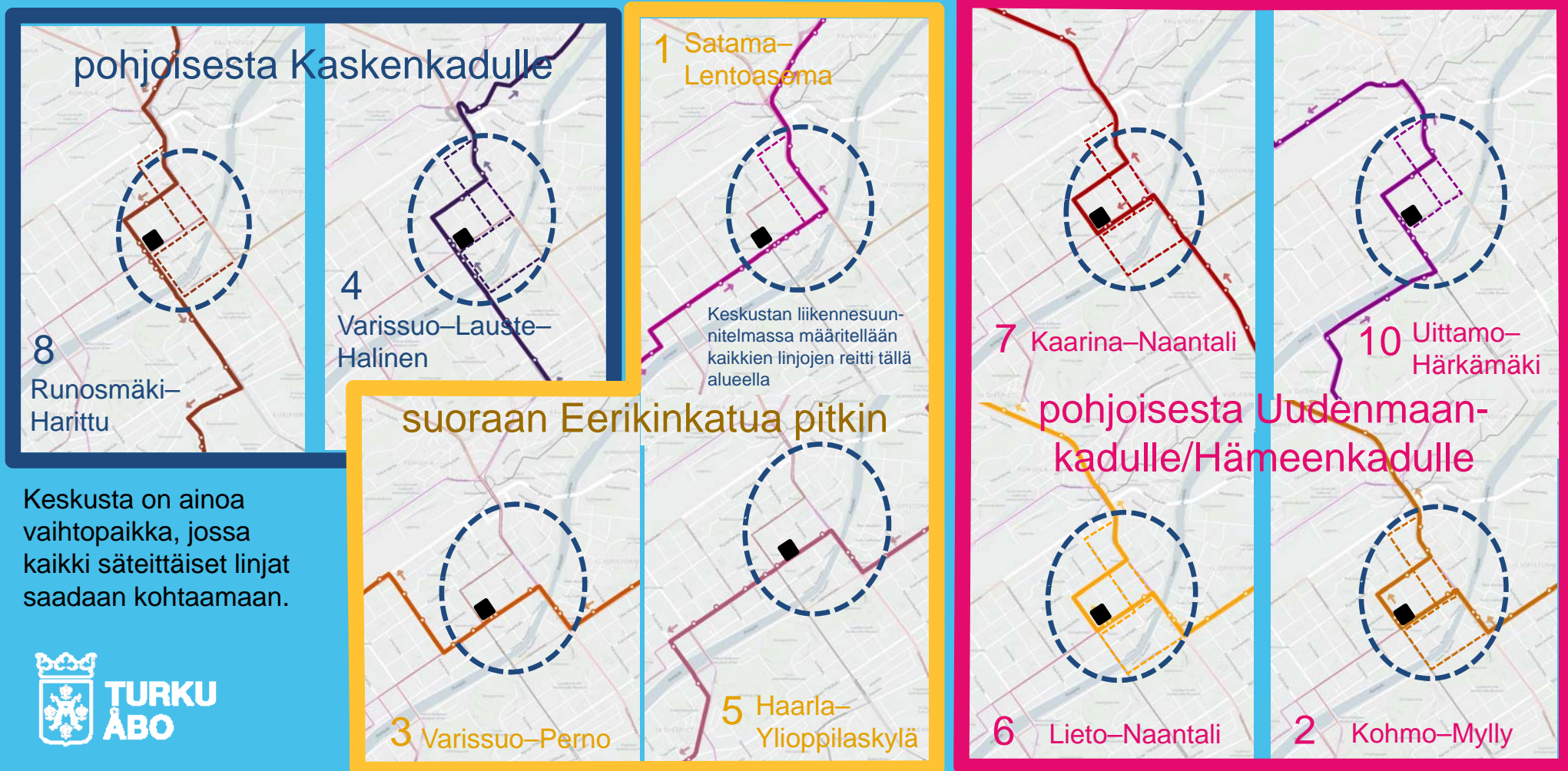
Perinteisellä bussien reitillä keskustan läpi (mustalla):

- Sillat joen ja ratapihan yli pakkopisteinä
- Aurakadulla reitti on jyrkkä, mutta muualla melko tasainen. Pysäkit ovat tasaisilla katuosuuksilla
- Reitin selkeys: mahdollisimman vähän käännöksiä bussireitillä

Raitiotien/superbussin suunniteltu reitti valkoisella



Keskustan läpi kulkevat runkolinjat

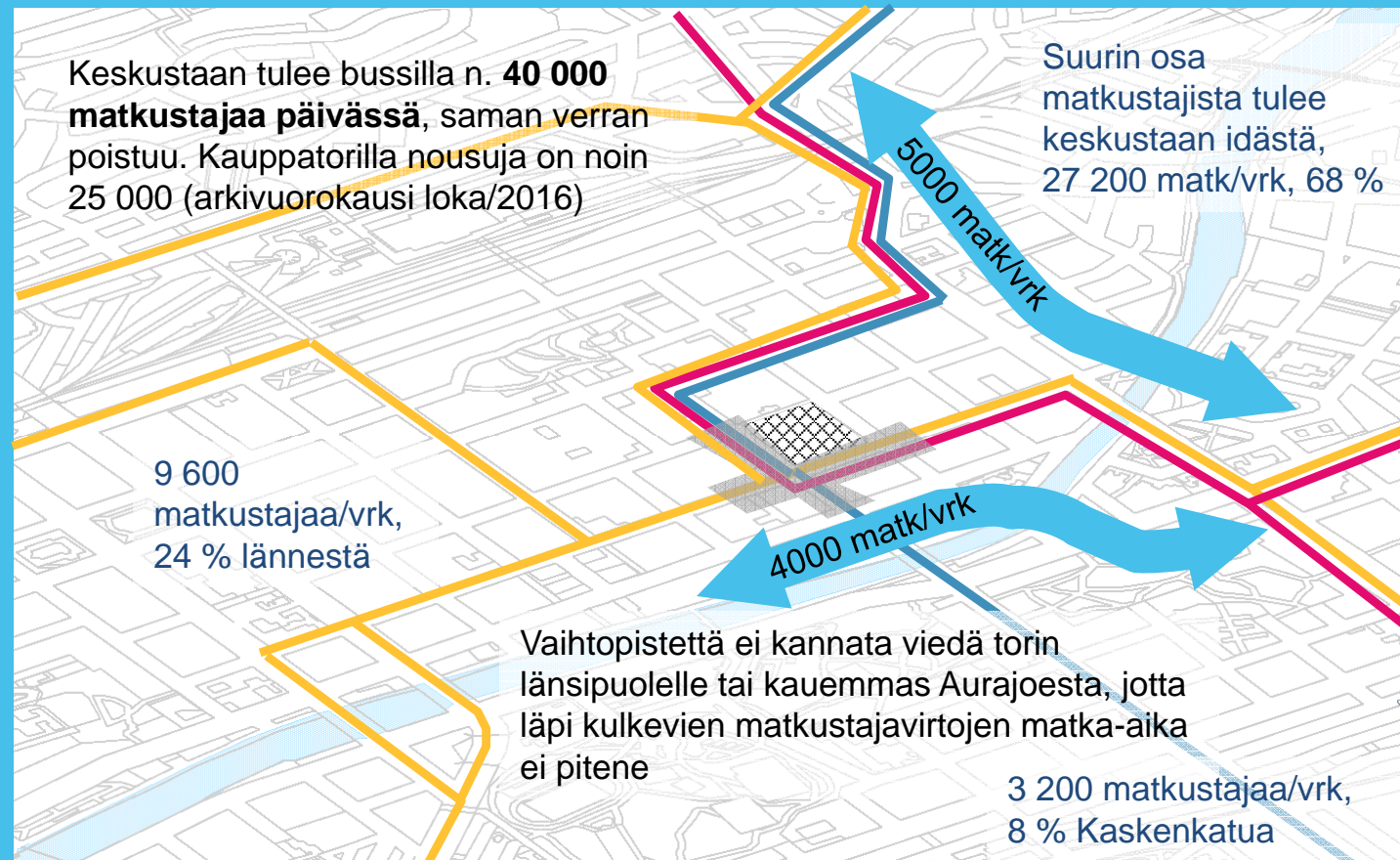


Miksi ydinkeskusta on tärkeä joukkoliikenteelle?

Keskusta on ylivoimaisesti suosituin matka-kohde, ja Kauppatorin ympäristö Turun keskeisin vaihtopiste

Puolet Fölin matkoista alkaa Kauppatorilta tai päättyy Kauppatorille = n. 15 miljoonaa matkaa vuodessa

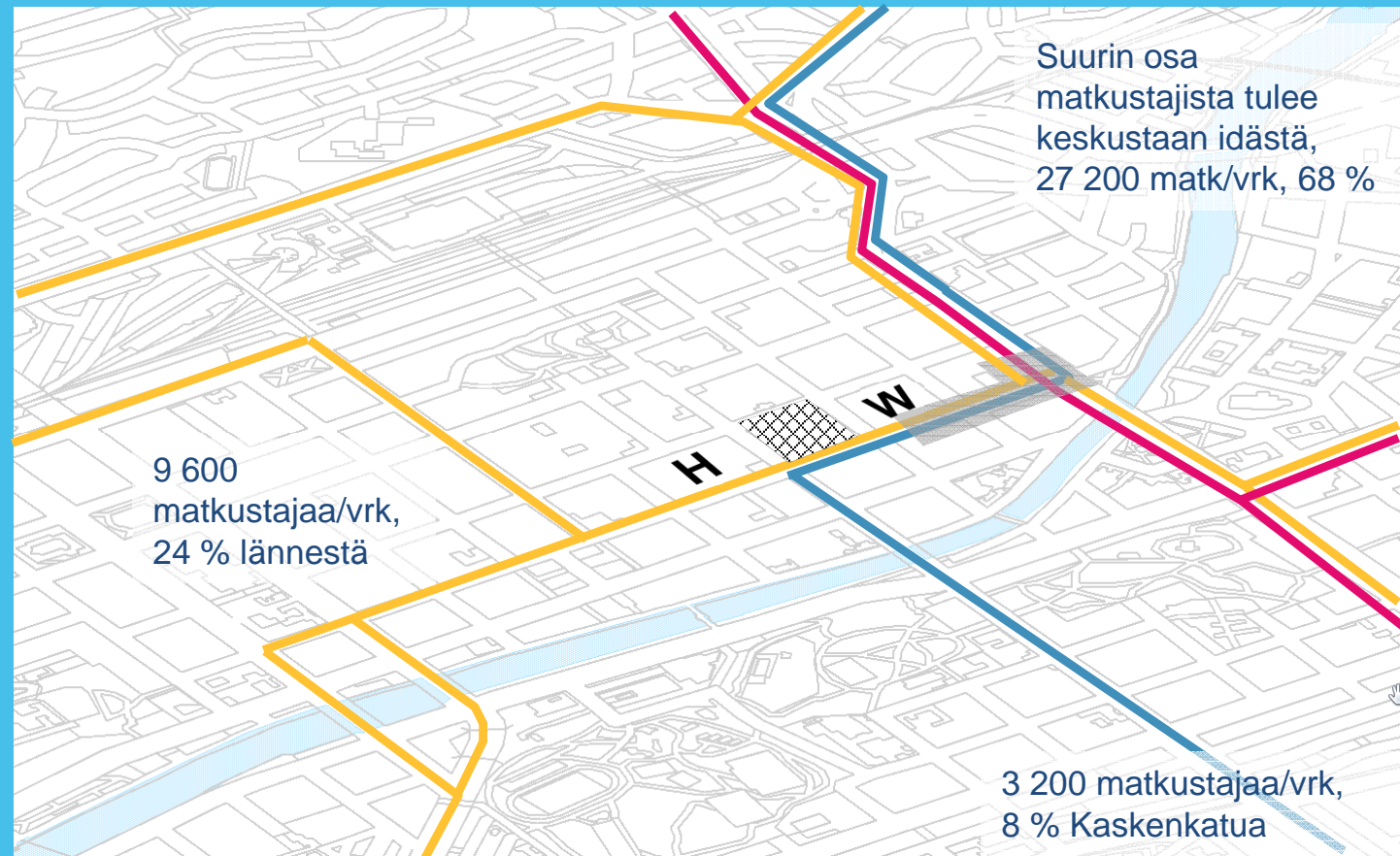
- **Hieman alle puolet matkustajista tulee keskustaan vaihtamaan bussia** = he poistuvat alle 30 minuutissa
- Hieman alle puolet matkustajista viipyy keskustassa 0,5 h–7 h (matkan tarkoitus asiointi tai vapaa-aika 50 % ja työ tai opiskelu 50%)
- Keskustaan tulee vuodessa yli 3,5 miljoonaa ihmistä asioimaan ja viettämään aikaa joukkoliikenteellä



Bussilinjaston vaihtopiste keskustassa - suora reitti Aninkaistenkatua pitkin

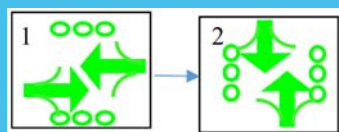
Jos vaihtopiste olisi Aninkaistenkadun ja Eerikinkadun risteyksessä, linjat 7 Kaarina–Naantali, 6 Lieto–Naantali ja 2 Kohmo–Mylly ajettaisiin suoraan Aninkaistenkatua pitkin.

Jalankulun painopiste keskustassa siirtyisi selvästi länteen ja kauemmas kaupallisesta ytimestä.

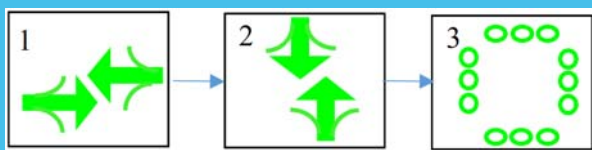


Bussireittien sujuvuus ja turvallisuus

Suoraan ajava liikenne ei liikennevaloissa koskaan joudu väistämään muuta liikennettä => sujuvaa ja turvallista
Kääntyvien osalta tilanne vaihtelee liikennevalo- ja kaistajärjestelyjen mukaan

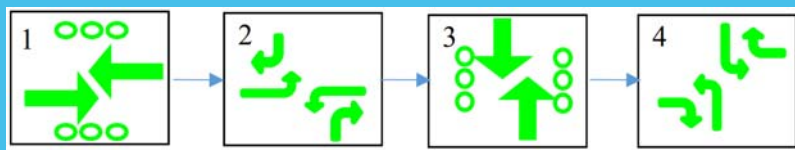


Valo-ohjaus, jossa kääntyvät väistävät risteävän kadun suojatietä ja vastaantulevia => viivytyksiä kääntyville, turvallisuusriski



Kun jalankululle varataan oma ohjausvaihe, poistuu kääntyviltä suojatien väistäminen.

=> turvallisuus paranee, mutta välityskyky heikkenee ja risteyksen kokonaisviivytykset, käytetään vain poikkeustapauksissa

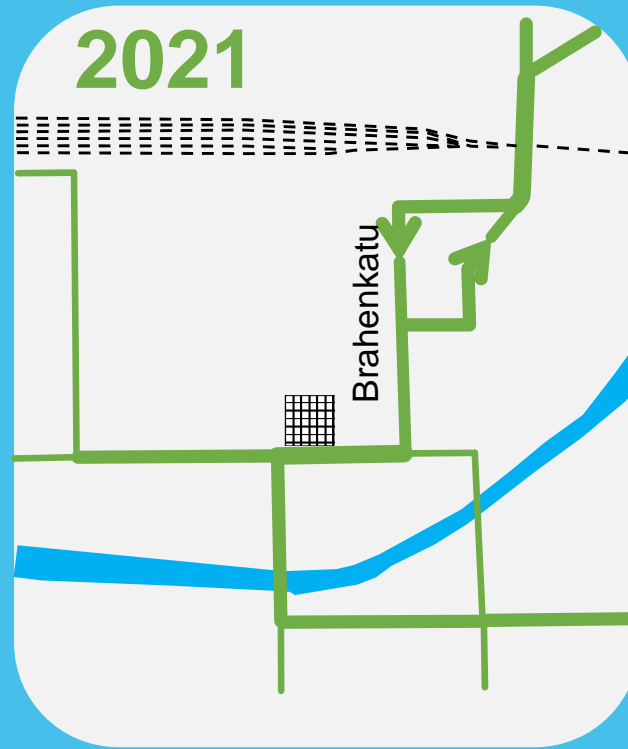
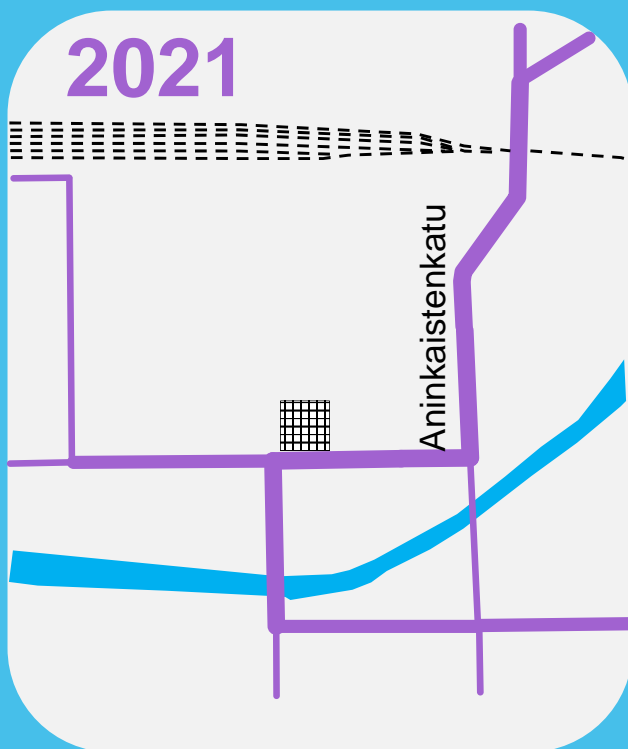


Kun kääntyville varataan omat kaistat ja ohjausvaiheet, poistuu kääntyviltä muun liikenteen väistäminen.

=> Kääntyvien turvallisuus ja sujuvuus paranee, mutta monivaiheisessa valo-ohjauksessa risteyksen kokonaisvälityskyky heikkenee ja kokonaisviivytykset useimmiten kasvavat. Suuri tilantarve

3. Tutkitut vaihtoehdot

Tutkitut joukkoliikenteen reittivaihtoehdot



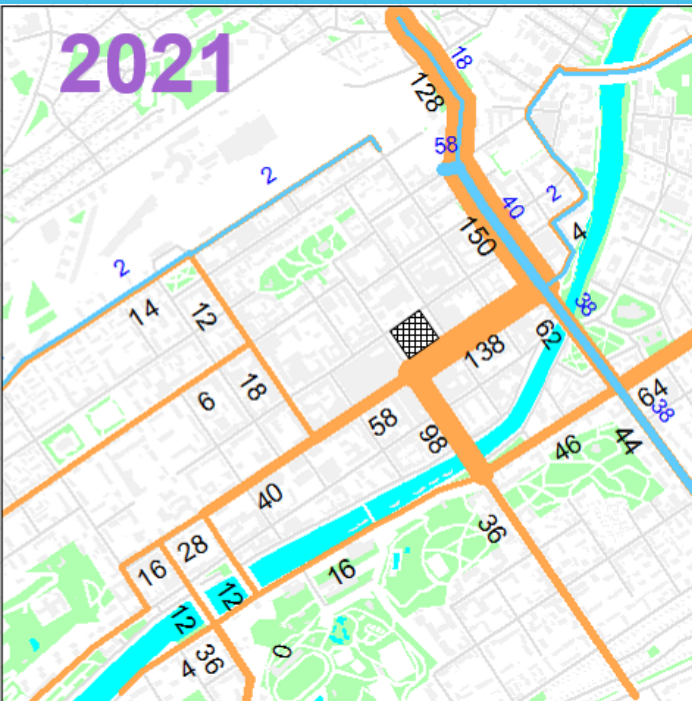
Aninkaistenkatu
vrt. VE2029 B/ehdotus

Brahenkatu
vrt. VE2029 C

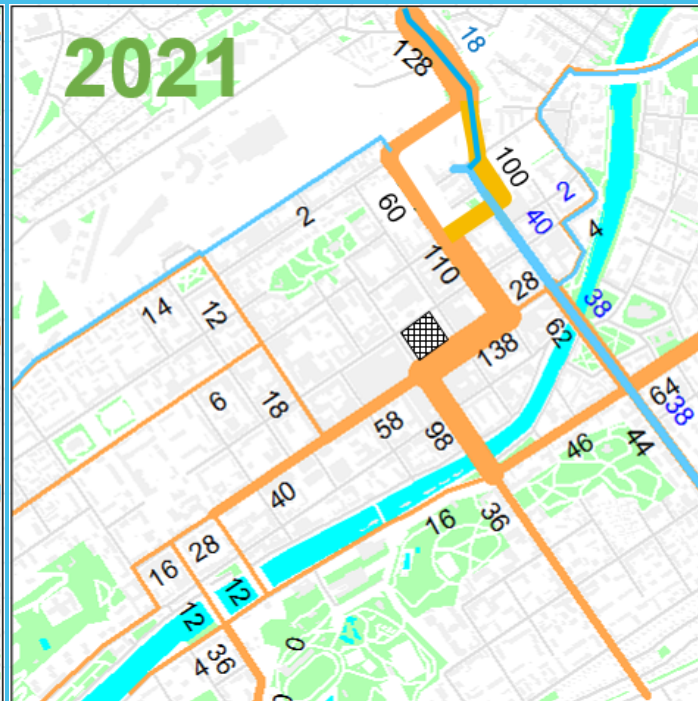
Perinteinen
vrt. VE2029 0+

Busseja aamun huipputuntina

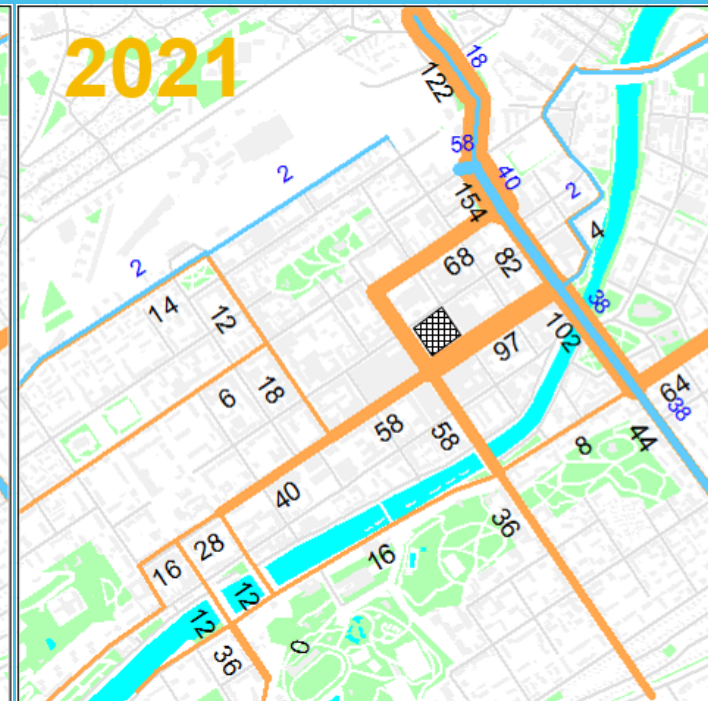
Aninkaistenkatu



Brahenkatu



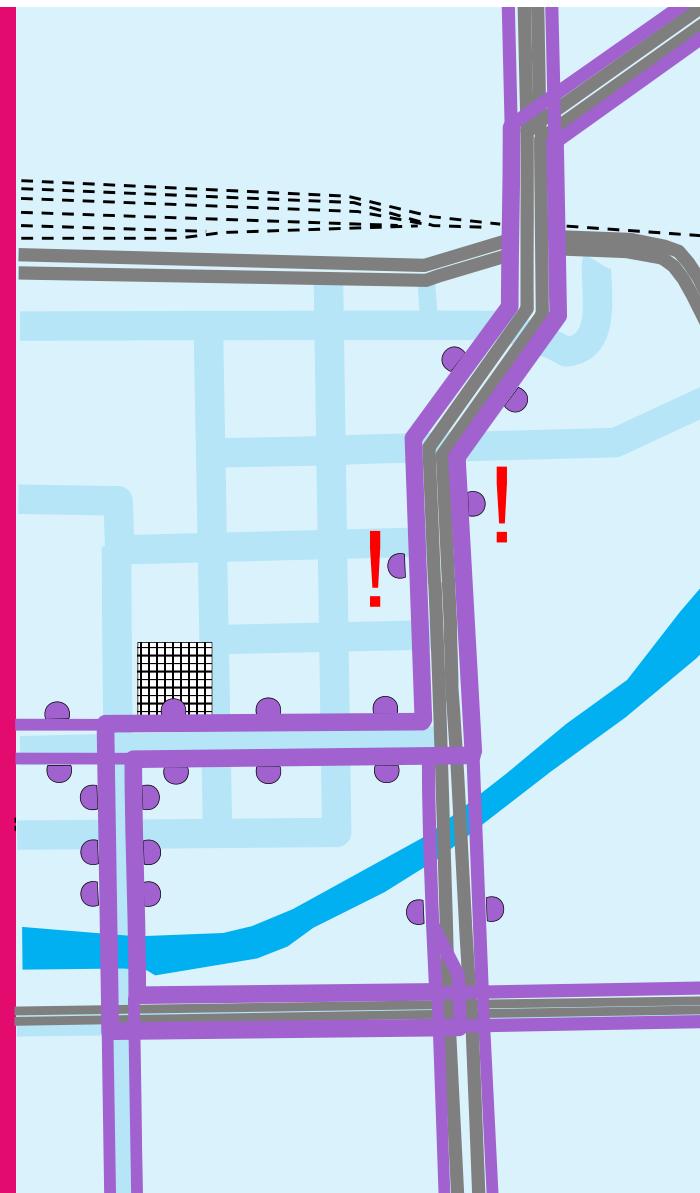
Perinteinen



4. Joukkoliikennereitti Aninkaistenkadun kautta

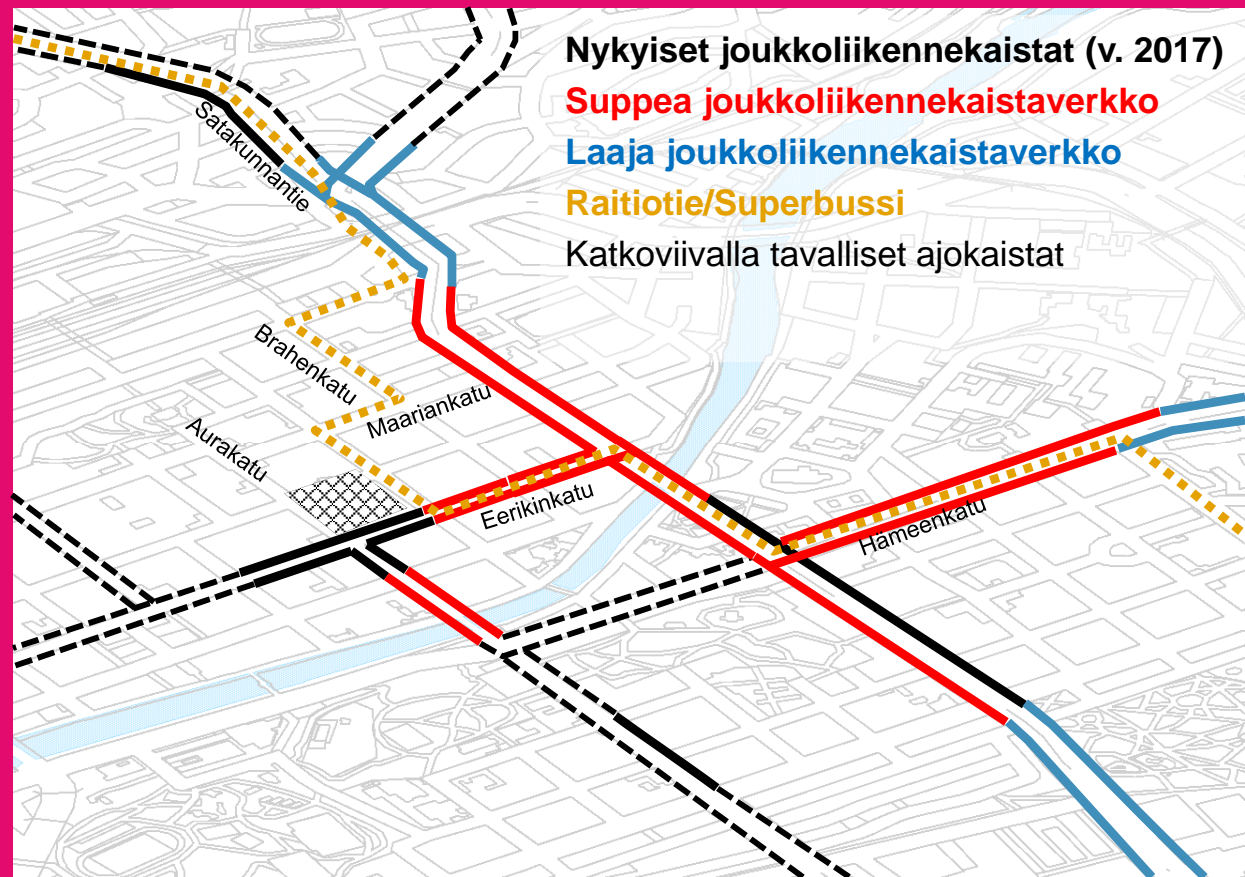
Aninkaistenkadun reitti

- Aninkaistenkadulle tehdään bussikaistat. Kadulle jää autoille vain yksi kaista suuntaansa, mutta autoliikenteen kaistoilla on edelleen yht. noin 15 000 ajon/vrk.
- Pysäkkisyvennys on Aninkaistenkadulla vasta Maariankadun risteuksen jälkeen. Sekä tämä pysäkki että konserttitalon edessä oleva toisen suunnan pysäkki on vain yhden bussin pituinen. Pysäkeille jonottavat bussit tukkivat Maariankadun risteystä, sillä tilaa tarvittaisiin ainakin kahden bussin pysähtymiseen.
- Suoraan ajavat bussit ovat Maariankadun ja Yliopistonkadun risteyksissä joko samalla kaistalla oikealle kääntyvien kanssa tai ne joutuvat vaihtamaan kaistaa ja risteämään suuren autoliikenteen virran kanssa. Oikealle kääntyvät autot tukkivat suoraan ajavien bussien kulun pysähtyessään suojatien eteen.
- Eerikinkadun ja Aninkaistenkadun risteyksessä tulee toimivuus- ja turvallisuus ongelmia suuren liikennemäärän ja keskenään risteävien joukkoliikenteen suuntien vuoksi. Busseille ei saada järjestettyä liikennevaloihin hyviä etuuksia. Kaikki kulkusuunnat ja kulkumuodot saavat liikennevaloissa liian vähän vihreää aikaa.
- Toimivuus ja matka-ajan luotettavuus Aninkaistenkadulla ovat huonot sekä joukkoliikenteelle että muulle autoliikenteelle. Bussien matka-aika pitenee. (Linja 1 on jo siirretty syksyllä 2018 viivästymisten vuoksi toiselle reitille keskustan suuntaan ajettaessa).
- Auransillan oltava vain joukkoliikenteen käytössä, jotta Linnankadun risteys toimii. Ei poikkeuksia, jotta pystytään valvomaan tehokkaasti.



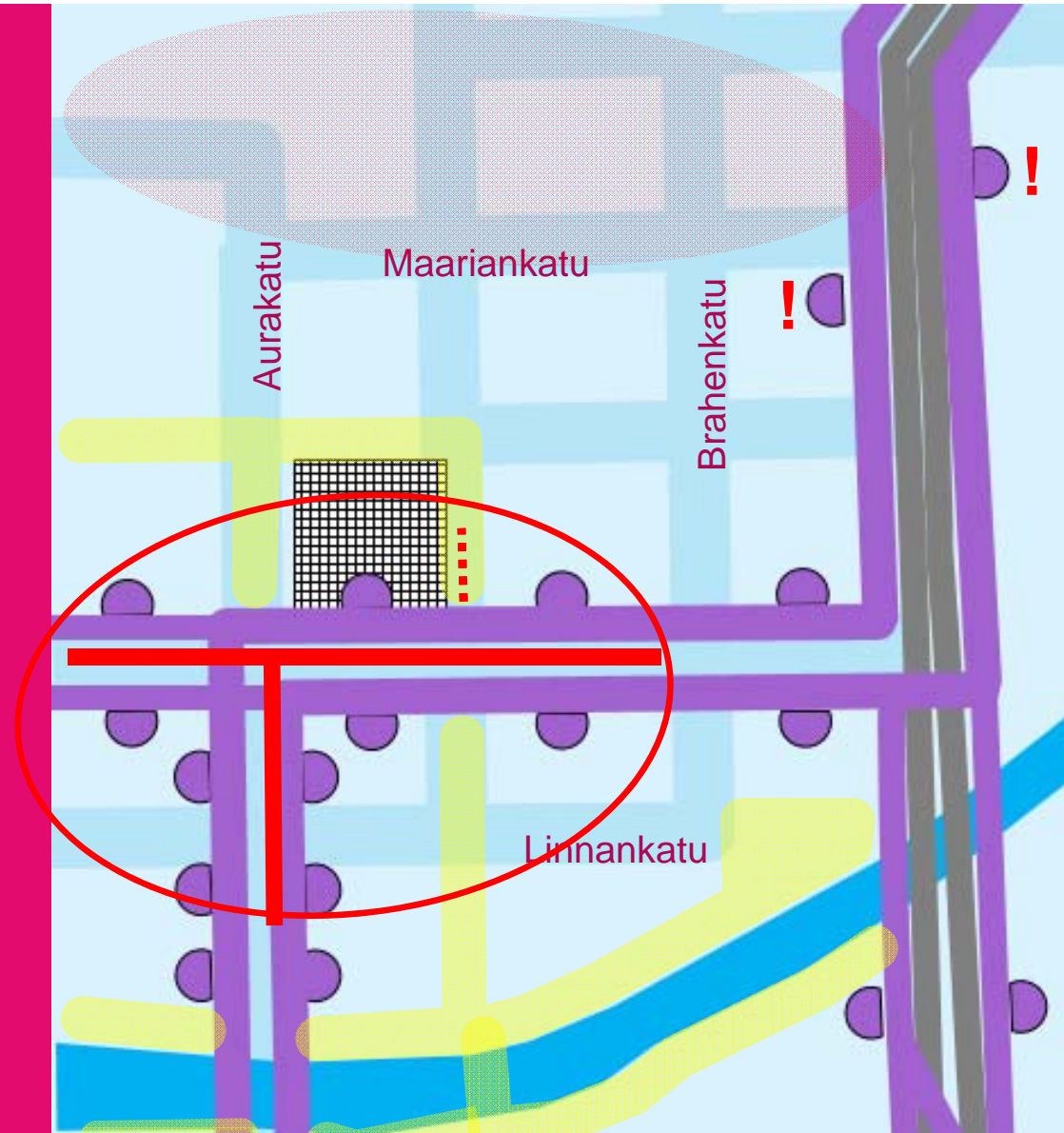
Joukkoliikennekaistat Aninkaistenkadun reitillä

- Bussikaistojen tarvetta on selvitetty aikaisemmin runkolinjasto- ja raitiotiesuunnittelun yhteydessä. Kaistojen toteutuskelpoisuus selviää lopullisesti jatkosuunnittelussa.
- Bussikaistat tarvitaan Aninkaistenkadulle heti vuonna 2021 ainakin Tuureporinkadun ja Tuomiokirkkosillan väliselle osuudelle.
- Autoliikenteelle jää Aninkaistenkatu–Uudenmaankatu-reitillä 1+1 jatkuvaa kaistaa.
- Oikealle kääntyvä autoliikenne on mm. Yliopistonkadun risteyksessä bussikaistalla



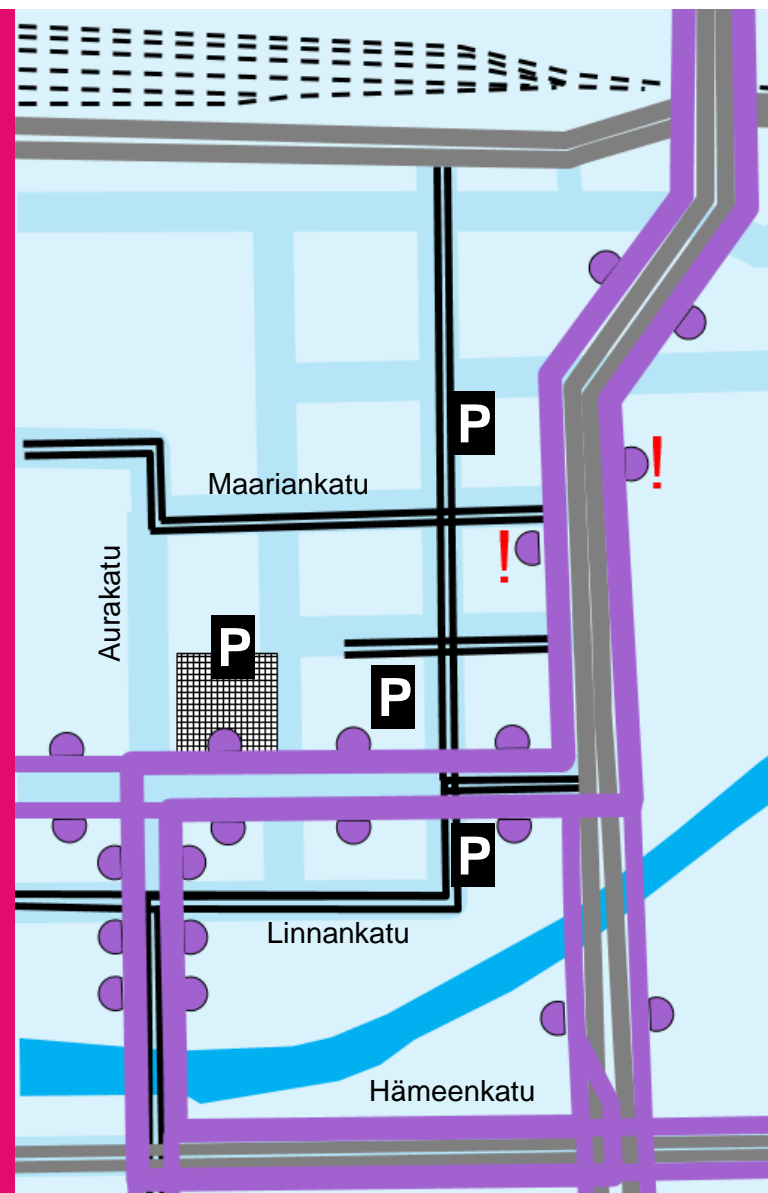
Aninkaistenkadun reitti

- Kävelyalue jatkuu saumattomasti Aurakadulle. Kävelypainotteinen keskusta laajenee, ja kävelijöiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuus paranee.
- Busseja vain torin yhdellä laidalla eli Eerikinkadulla. Tulevaisuudessa raitiotien/ superbussin pysäkki Kauppiaskadulla.
- Vaihtoalue torilla laajenee
- Pysäkkikapasiteetti riittää v. 2021, mutta ei todennäköisesti enää v. 2029
- Pisin vaihtomatka runkolinjojen pysäkkien välillä on noin 470 metriä
- Palvelee Puolalanmäen asutusta ja kouluja kohtuullisesti, kävelymatkat kouluille 400–730 m.



Aninkaistenkadun reitti

- Brahenkadun kautta ajetaan P-Puutoriin, P-Juliaan, P-Wiklundiin. P-Kauppatoriin ajetaan lisäksi Aninkaistenkatu–Yliopistonkatu-reittiä. Puutorin ja Julian laitokset palvelevat enimmäkseen pitkäaikaista pysäköintiä.
- Ajo P-Kauppatoriin ohjattava Yliopistonkadun risteyksestä, ei bussireitiltä Eerikinkadulta
- Ajo Yliopistonkadun kautta P-Kauppatoriin on samalla reitillä kuin bussit => viivytyksiä busseille Aninkaistenkadun ja Yliopistonkadun risteyksessä, jossa ei ole tilaa kääntymiskaistoille pohjoisesta tultaessa.



5. Joukkoliikennereitti Brahenkadun kautta

Brahenkadun reitti

- Bussien matka-aika Brahenkatua pitkin pitenee (syitä: ahtaampi katualue, hitaammat risteykset, tonttiliittymät mm. P-laitoksiin)
- Liikennevaloissa kääntyville autoille ja jalankulkijoille palaa samaan aikaan vihreä valo. Kaikkien suuntien samanaikainen jalankulkijavihreä pidentäisi kaikkien kulkijoiden viivytyksiä, myös joukkoliikenteen. Kääntymiskaistoille ei ole juuri tilaa risteyksissä.
- 2018 alkaen käytössä olleessa väliaikaisessa järjestelyssä ruuhkaantuvia kohtia ovat Auransilta–Aurakatu sekä Aninkaistensilta–Läntinen Pitkäkatu. Maariankadun kaistajärjestely on myös hankala ja Puutorin pysäkki ahdas.
- Auransillan oltava vain joukkoliikenteen käytössä, jotta Linnankadun risteys toimii. Ei poikkeuksia, jotta pystytään valvomaan tehokkaasti.
- Aninkaistensillalta Läntiselle Pitkädulle kääntyäessä ei ole tehtävissä bussietuutta. Reitin tuominen keskustan suuntaan Aninkaistenkadun kautta taas tuottaisi hankaluuksia, kun Maariankadulta kääntyttäisiin vasemmalle Brahenkadulle.
- Edellyttää ennen käyttöönottoa v. 2021 jonkin verran liittymien muotoilua.



Brahenkadun reitti

Lyhytaikainenkin liikenneeste, kuten vasemmalle kääntymistä odottava auto tai hitaasti kulkeva ajoneuvo, aiheuttaa Brahenkadulla bussien ja muun liikenteen jonoutumista.

Aninkaistenkadun reitillä Yliopistonkadun risteyksessä puolestaan oikealle kääntymistä odottavat autot hidastavat bussien etenemistä.



Brahenkatu Wiklundin korttelin kohdalla 26.2.2019 16:28

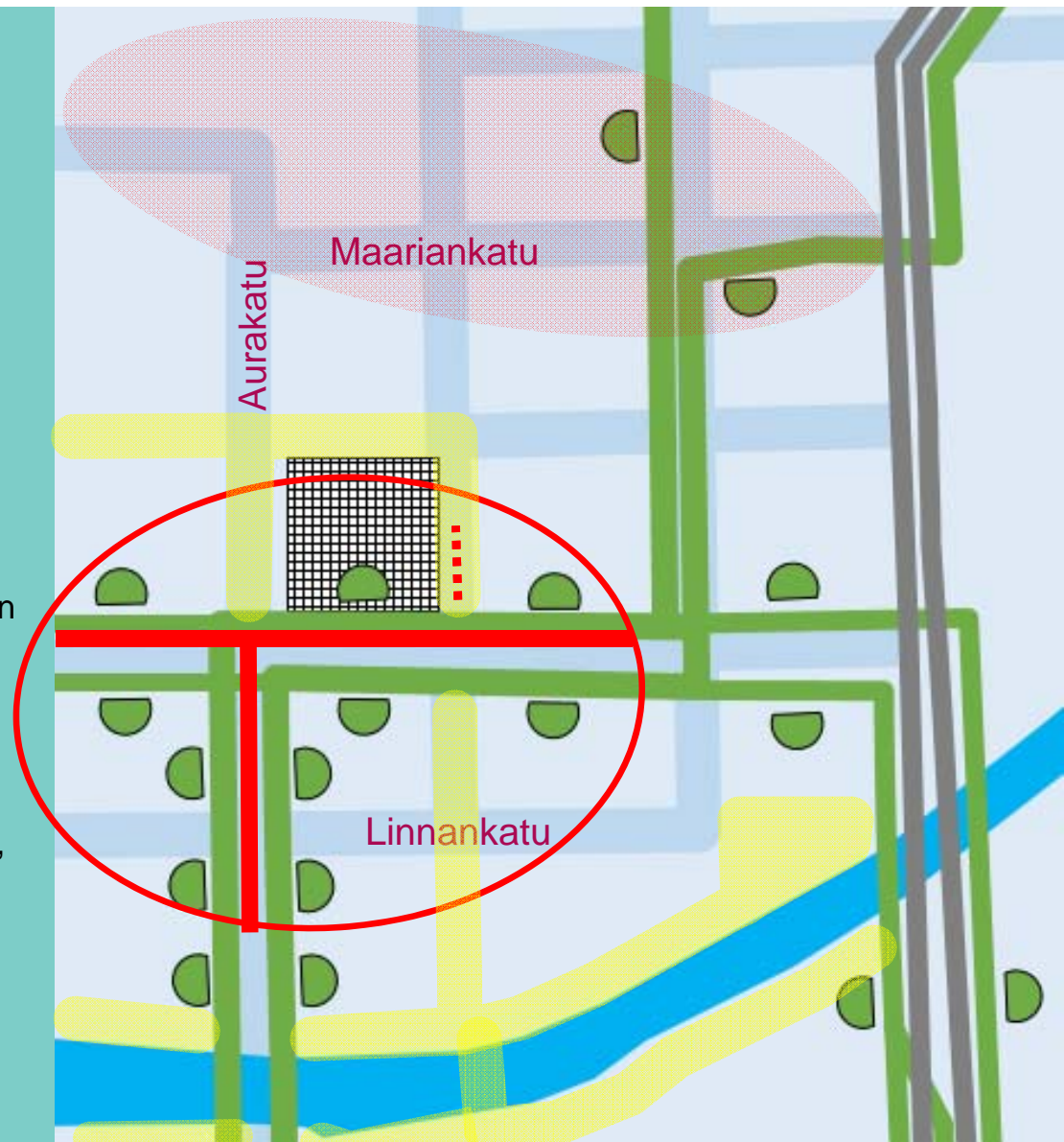
Joukkoliikennekaistat Brahenkadun reitillä

- Bussikaistojen tarvetta on selvitetty aikaisemmin runkolinjasto- ja raitiotiesuunnittelun yhteydessä. Kaistojen toteutuskelpoisuus selviää lopullisesti jatkosuunnittelussa.
- Brahenkadulla ja Hämeenkadulla Auransillan ja Uudenmaankadun välillä ei ole tilaa joukkoliikennekaistoille.
- Eerikinkatu–Tuomiokirkkosilta–Uudenmaankatu-reitillä bussilinjoja on nykyistä vähemmän, joten joukkoliikennekaistat eivät ole välttämättä heti tarpeelliset (punainen katkoviiva)
- Autoliikenteelle jää Aninkaistenkatu–Uudenmaankatu-reitillä 1+1 jatkuvaa kaistaa => reitille voidaan tehdä pyörätie



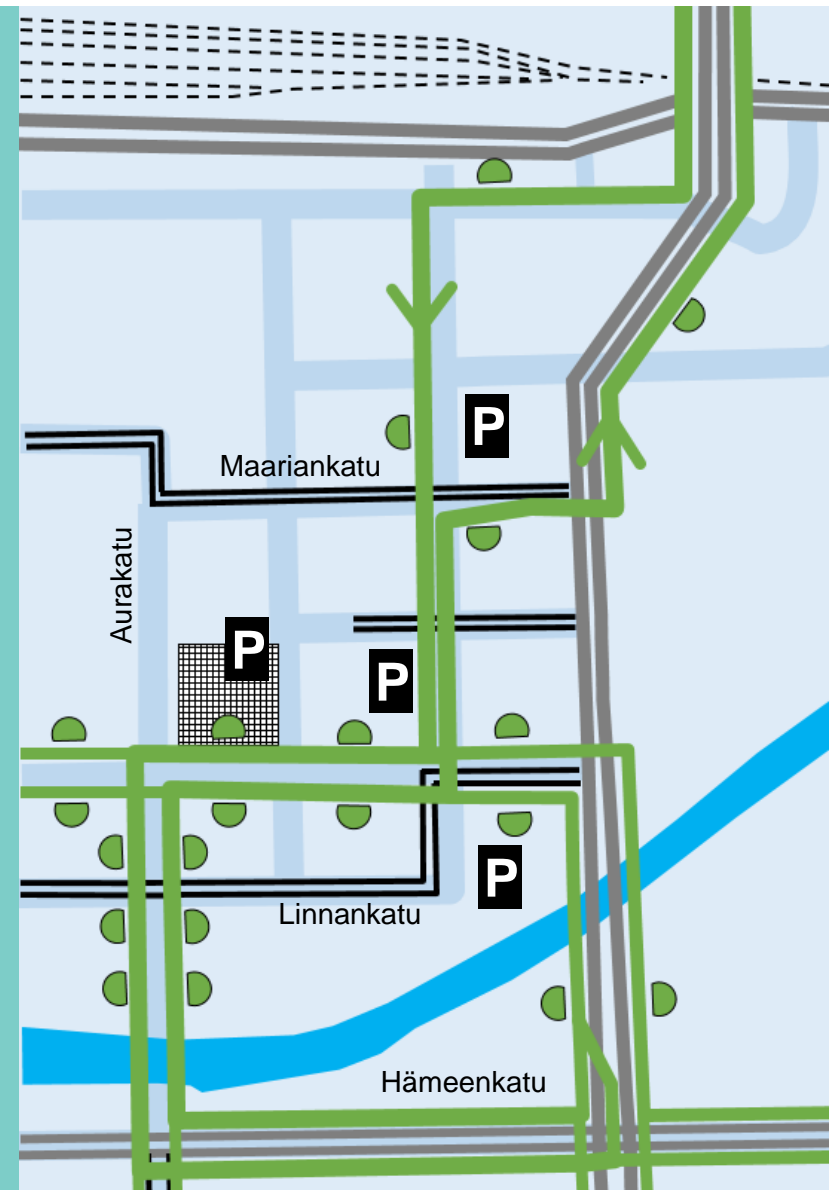
Brahenkadun reitti

- Busseja vain torin yhdellä laidalla eli Eerikinkadulla. Tulevaisuudessa raitiotien/ superbussin pysäkki Kauppiaskadulla.
- Kävelyalue jatkuu saumattomasti Aurakadulle. Kävelypainotteinen keskusta laajenee, ja kävelijöiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuus paranee.
- Monipuolistaa torin hyödyntämisen mahdollisuuksia erilaisiin tapahtumiin ja toimintoihin ja parantaa sen viihtyisyyttä ja turvallisuutta.
- Vaihtoalue torilla laajenee. Pisin vaihtomatka runkolinjojen pysäkkien välillä on noin 470 m.
- Matkustajista noin puolet vaihtaa nykyään bussia torilla.
- Pysäkkikapasiteetti riittää v. 2021, mutta ei todennäköisesti enää v. 2029.
- Palvelee Puolalanmäen asutusta ja kouluja kohtuullisesti, kävelymatka 200–570 m.



Brahenkadun reitti

- P-Puutori, P-Julia ja P-Wiklund ovat Brahenkadun varrella. Puutorin ja Julian laitokset palvelevat enimmäkseen pitkäaikaista pysäköintiä.
- Joukkoliikennereitti on Brahenkadulla => kääntyvät autot estävät bussien etenemistä ja bussijonot ovat risteysten lähellä ajoittain tonttiliittymien edessä. Ajo keskustan pysäköintilaitoksiin siis vaikeutuu jonkin verran Linnankadun, Puutarhakadun ja Ratapihankadun suunnista tultaessa.
- Ajo Yliopistonkadun kautta P-Kauppatoriin ei ole samalla reitillä kuin joukkoliikenne.



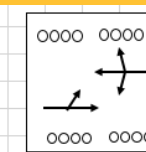
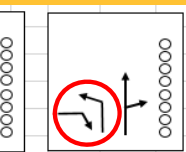
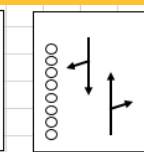
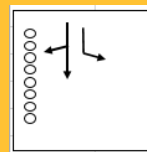
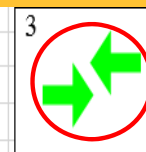
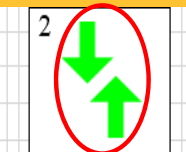
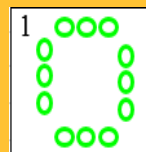
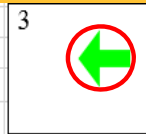
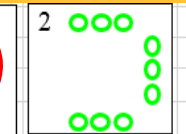
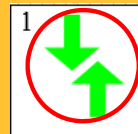
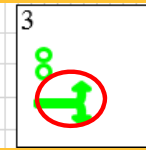
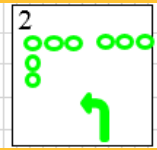
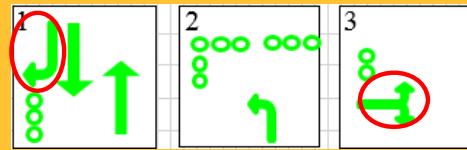
Brahenkadun reitti + pysäkkejä Linnankadulla

- Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia joidenkin bussilinjojen ajamista Linnankadun kautta niin, että niiden pysäkit ovat Kauppiaskadun ja Aurakadun välillä. Korttelivälille voidaan tehdä yksi pysäkkipari, jolle mahtuu 2 telilinja-autoa. Pysäkin lisäksi katuosuudelle mahtuu jonkin verran kadunvarsipysäköintiä ja jakelupaikka.
- Lisäksi voidaan tutkia Turkuhallin ja messukeskuksen tapahtuma-aikaisten linjojen pysäkin sijoittamista Linnankadulle Aurakadun kulmaan. Toisen ajosuunnan pysäkki olisi myös tarpeen esim. Kupittaaan ja lentoaseman tapahtumille.
- Mahdollisia Linnankadun kautta ajettavia linjoja olisivat palvelulinjat, seutulinjat (esim. Rusko), keskustan läpi kulkevat Turun sisäiset linjat (esim. Erikvalla, Pohjois-Turku, linja 220 Raisiosta/Artukaisista). Nämä ovat linjoja, jotka kulkevat harvemmalla vuorovälillä kuin runkobussit ja tarvitsevat ajantasausta keskustassa.
- Ennen päätöstä linjojen sijoittamisesta Linnankadulle on selvitettävä, mitä haittoja ja hyötyjä ratkaisusta on. Suunnittelua on syytä tehdä vuorovaikutteisesti alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa.
- Linnankadulle mahdollisesti siirrettävien linjojen reitin on oltava sellainen, että bussit ajavat Linnankadulla suoraan Aurakadun yli ja Brahenkadulla suoraan Eerikinkadun yli. Kääntyminen näissä risteyksissä haittaisi runkolinjojen sujuvuutta entisestään.
- Bussireitti Linnankadulla rajoittaa mahdollisuuksia kehittää jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kadulla.
- Pysäkit Forum-korttelin kohdalla lisäävät jalankulkua ja asiakasvirtoja alueella, mutta vähentävät kadunvarsipysäköintiä.
- Ennen Kauppatorin rakentamisen aikaisia, väliaikaisia liikennejärjestelyjä jotkin Linnankadun varren kiinteistönomistajat olivat huolissaan lisääntyvän bussiliikenteen aiheuttamasta tärinästä.

6. Perinteinen joukkoliikennereitti

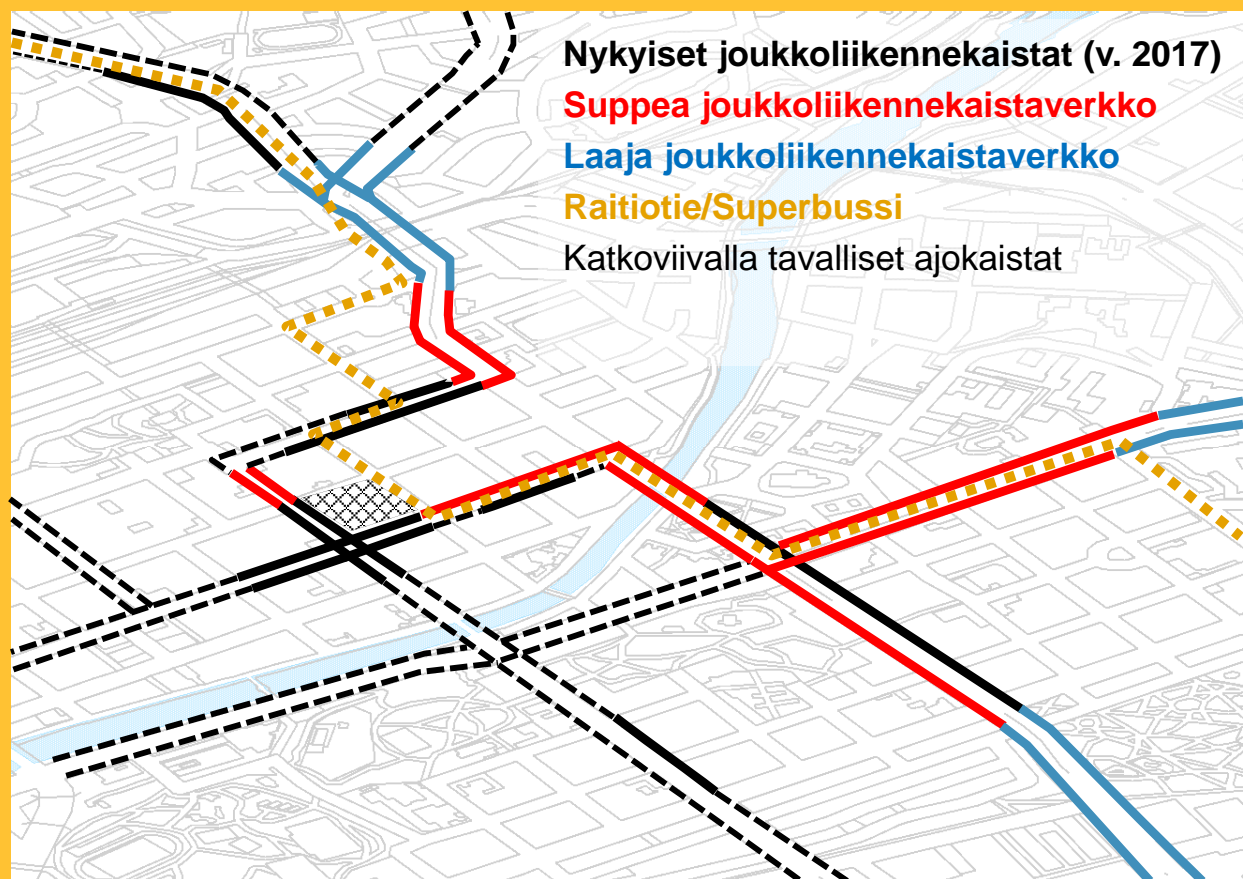
Perinteinen reitti

- Vakiintunut reitti, ennustettava matka-aika. Bussietuudet helpointa tehdä tehokkaiksi.
- Ei edellytä rakentamista reitin varrella vuodeksi 2021. Aurakatu rakennettava torin kohdalla uudelleen, jos bussireittejä muutetaan myöhemmin .
- Kääntyvät bussit eivät joudu risteyksissä väistämään jalankulkijoita => hyvä turvallisuus ja toimivuus



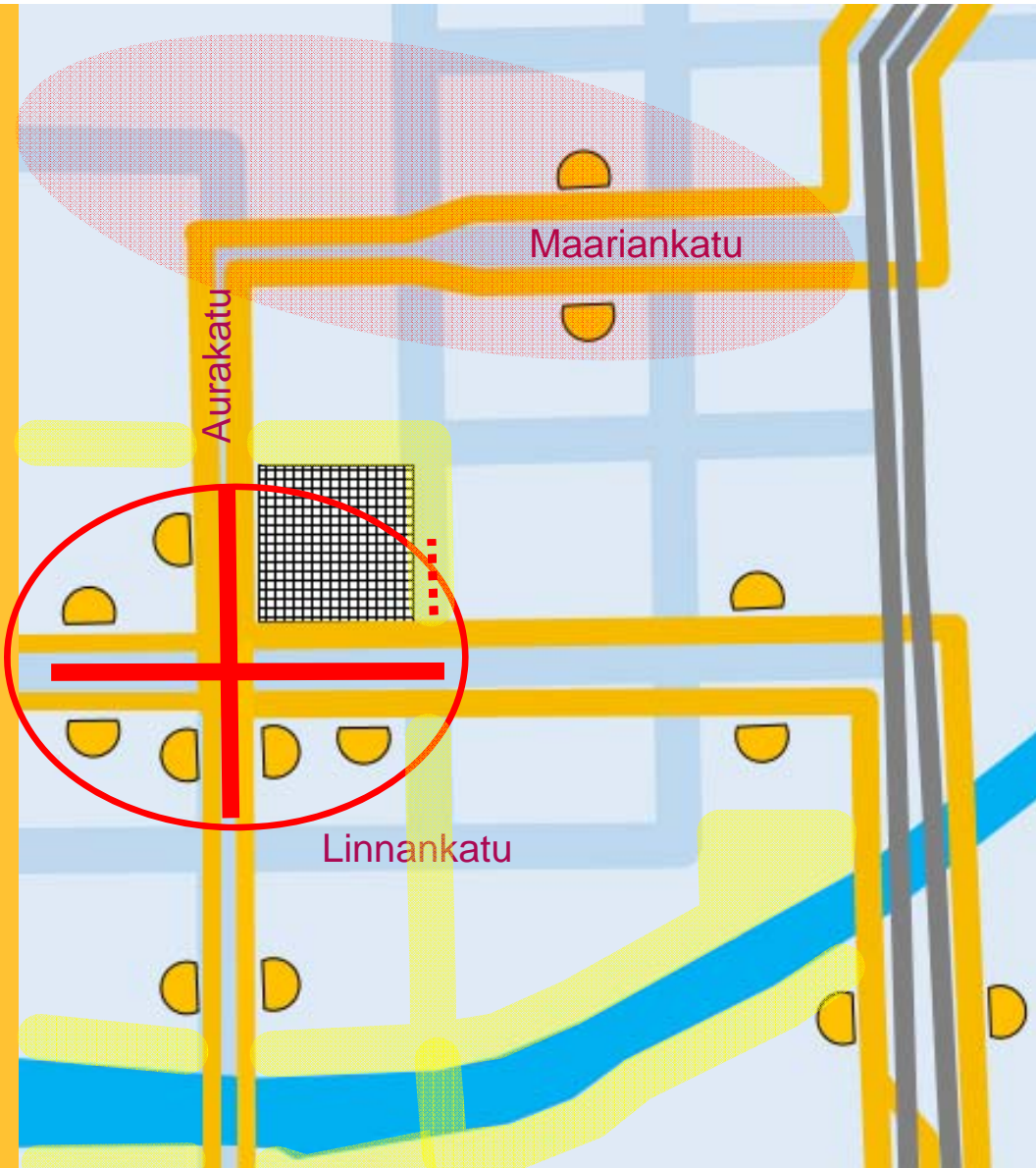
Joukkoliikennekaistat perinteisellä reitillä

- Bussikaistojen tarvetta on selvitetty aikaisemmin runkolinjasto- ja raitiotiesuunnittelun yhteydessä. Kaistojen toteutuskelpoisuus selviää lopullisesti jatkosuunnittelussa.
- Joukkoliikennereitti kulkee enimmäkseen leveillä kaduilla, joilla on tilaa sekä kääntymiskaistoille että bussikaistoille.
- Joukkoliikennekaistojen myötä vapautuu katutilaa noin kaksi metriä, minkä avulla saadaan jatkuva, joskin kapeahko pyörätie Aninkaistensillalta Aninkaistenkatua ja Uudenmaankatua ruutukaavan läpi. Joukkoliikennekaistojen toteuttamisajankohta on joustava.
- Autoliikenteelle jää Aninkaistenkatu–Uudenmaankatu-reitillä 1+1 jatkuvaa kaistaa



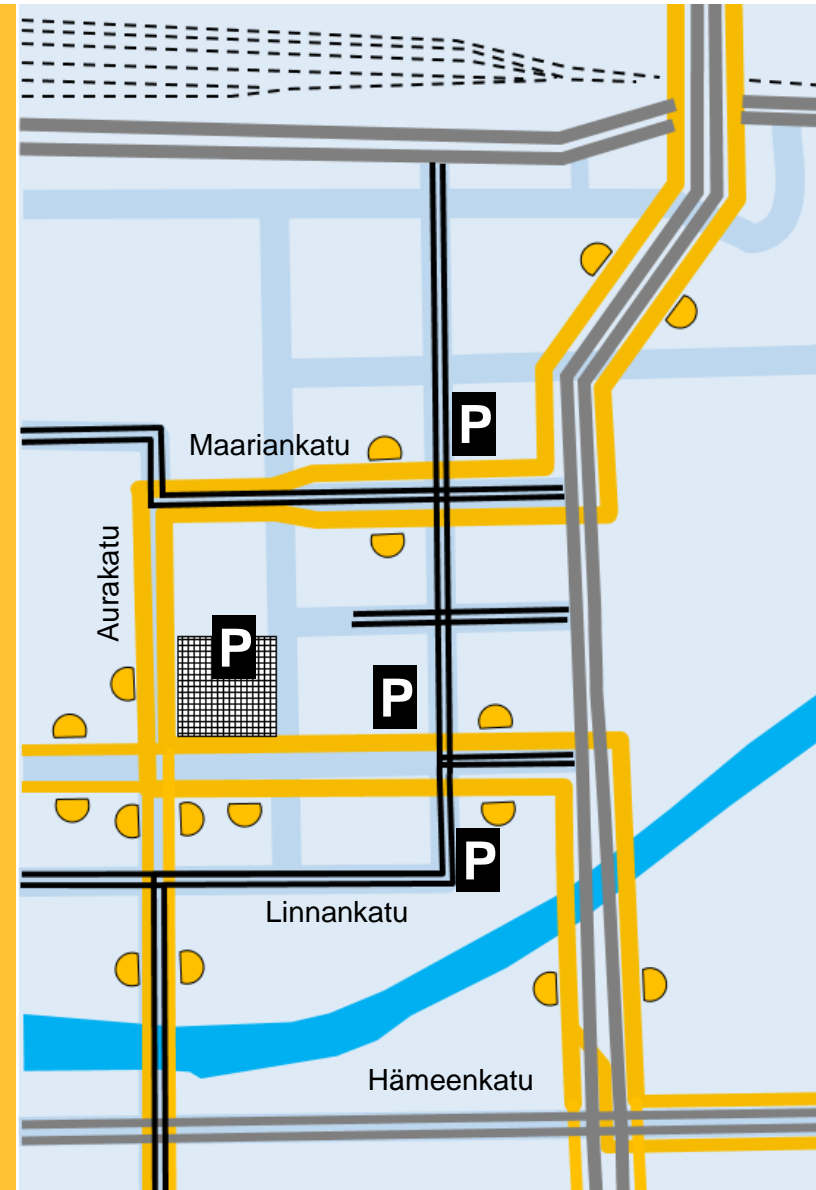
Perinteinen reitti

- Ei kevennä Kauppatorin roolia joukkoliikenteen solmupisteenä
- Bussireitti katkaisee Aurakadulla keskustan kävelyalueen ja rajoittaa sen laajentamista.
- Dieselbussien äänet ja pakokaasut häiritsevät vielä lähivuosina torin viihtyisyyttä ja monipuolista hyödyntämistä esim. tapahtumatoimintaan.
- Aurakadun bussirivistö muodostaa henkisen ja fyysisen esteen torin ja Hansakorttelin väliin; Hansakorttelilla ei mahdollisuutta levittäytyä katutilaan. Sama koskee Forum-korttelia.
- Bussien suuri määrä hankaloittaa torin kehittämistä ja on turvallisuutta heikentävä tekijä torin käyttäjille.
- Raitiotie/superbussilinjan toteuduttua joukkoliikennettä on kolmella torin sivustalla.
- Kompakti ristin muotoinen vaihtoalue torilla. Pisin vaihtomatka runkolinjojen pysäkkien välillä on noin 240 metriä. Noin puolet matkustajista vaihtaa nykyään bussia torilla.
- Pysäkkikapasiteetti riittää v. 2021 ja vielä v. 2029.
- Palvelee Puolalanmäen asutusta ja kouluja parhaiten (260–460 m).



Perinteinen reitti

- Brahenkadun kautta ajetaan P-Puutoriin, P-Juliaan, P-Wiklundiin ja myös P-Kauppatoriin
- Joukkoliikennereitti ei ole samalla kadulla eli Brahenkadulla => kääntyvät autot eivät estä bussien etenemistä eivätkä bussit estä ajoa tonttiliittymissä



7. Kehityspolku ennen ja jälkeen 2021

Aninkaistenkadun ve:n kehityspolku

Vuoteen 2021 mennessä

- Aninkaistenkadulle ja Uudenmaankadulle on tehtävä joukkoliikennekaistat heti v. 2021.
- Aninkaistenkadun ja Eerikinkadun risteyksessä annetaan liikennevaloetuuksia ensisijaisesti Eerikinkadulta Aninkaistenkadulle pohjoiseen kulkeville bussilinjoille.
- Aurakadun järjestelyjä muutetaan ja sille on laadittava uudet katusuunnitelmat. Halutaanko Aurakadusta kävelykatu vai Kauppiaskadun kaltainen kävelypainotteinen katu?
- Auransilta on rauhoitettava joukkoliikenteelle. Linnankatu on autoliikenteen käytössä.
- Keskustaan päättyvien linjojen pysäkit Puutorilla ja linja-autoasemalla.
- Puutorin kohdan pysäkkejä on tarve pidentää. Tilaa siihen on vain, jos konserttitalon edessä kielletään kaikki muu pysähtyminen (myös invataksit) ja toisen suunnan pysäkki on osittain kaistalla.

Vuoden 2021 jälkeen

- Pyöräily-yhteys Aninkaistenkatu–Uudenmaankatu-reitillä mahdollista rakentaa vain kapeana kaksisuuntaisena pyörätienä. Konserttitalon kohdalla linja-autopysäkki
- Superlinjan toteutuminen aiheuttaa muutoksia Aninkaistenkadun ja Eerikinkadun risteyksessä, mm. suojatiet pitenevät. Superlinja tarvitsee valoetuuksia eri suunnassa kuin bussit.
- Matkakeskuksen kohdalla Aninkaistenkadulla on superlinjan ja runkolinjojen pysäkki.

Brahenkadun ve:n kehityspolku

Vuoteen 2021 mennessä

- Aurakadun järjestelyjä muutetaan ja sille on laadittava uudet katusuunnitelmat. Halutaanko Aurakadusta kävelykatu vai Kauppiaskadun kaltainen kävelypainotteinen katu?
- Auransilta rauhoitetaan joukkoliikenteelle. Linnankatu on autoliikenteen käytössä.
- Keskustaan päättyvien linjojen pysäkit Puutorilla ja linja-autoasemalla.
- Joukkoliikennekaistoja keskustaan johtavilla kaduilla voidaan toteuttaa jo 2021 mennessä.

Vuoden 2021 jälkeen

- Aninkaistensillan keskustan puolen kaistajärjestelyt on suunniteltava ja rakennettava uudelleen, jotta Helsingin suunnan liikenne ei ruuhkauta bussireittiä Läntisellä Pitkädulla.
- Aninkaistenkadulle ja Uudenmaankadulle pääpyörätie mahtuu melko laadukkaana, mahdollistaa ehkä yksisuuntaiset väylät. Edellyttää autoliikenteen kaistojen vähentämistä.
- Jotta myös pohjoiseen menevä joukkoliikenne saadaan samalle reitille tulevan matkakeskuk-sen viereen, on Aninkaistensillalla tehtävä uudet risteysjärjestelyt, Muutos on tehtävä viimeistään superlinjan toteutuessa. Haastavaa ko. risteuksen toimivuuden kannalta.
- Brahenkatu rauhoitettava ainakin osaksi joukkoliikennekaduksi, kun superlinja toteutuu, koska runkolinjat ovat myös Brahenkadulla. Silti ehdasta ja sekakaistoja, joilla on sekä joukkoliikenne että muuta liikennettä. Tämä aiheuttaa tarpeen harkita vielä superlinjan parasta reittiä. Pyörätie siirrettävä pois Brahenkadulta viimeistään tässä vaiheessa.
- Matkakeskuksen kohdalla Läntisellä Pitkädulla on sekä superlinjan että runkolinjojen pysäkki.

Mitä Aurakadulle saadaan?

A. Kävelypainotteinen katu torin kohdalle

- Vrt. Kauppiaskadun suunnitelma
- Keskellä kapea ajorata, jossa matalat reunakivet
- Voidaan sallia jakeluliikenne ja taksien ja tilausajolinja-autojen ajo. Ei muuta läpiajtoa.
- Yliopistonkadun ja Maariankadun välillä tilausajolinja-autojen pysäköintiä ja pyörätie.

B. Kävelykatu torin kohdalle

- Samassa tasossa torin pinnan kanssa, ei reunakiviä eikä ajorataa
- Ei läpiajtoa. Turvallinen, yhtenäinen kaupunkitila ja esteetön jalankulkuyhteys Hansakorttelista Kauppatorille
- Aurakadun liikkeillä mahdollisuus laajeta toritilaan ja elävöittää toria.
- Yliopistonkadun ja Maariankadun välillä jyrkkyys vaikeuttaa käyttöä. Sallitaanko pysäköinti ja terassirakenteet vai asetetaanko kaupunkikuva etusijalle? Tarvitaanko pyörätietä?



Perinteisen ve:n kehityspolku

Vuoteen 2021 mennessä

- Toteutetaan vahvistettu katusuunnitelma, jossa Aurakatu on joukkoliikennekatu.
- Keskustaan päättyvät linjat Puutorilla ja linja-autoasemalla.
- Joukkoliikennekaistoja keskustaan johtavilla kaduilla voidaan toteuttaa jo 2021 mennessä, mm. Aninkaistenkadulle ja Uudenmaankadulle

Vuoden 2021 jälkeen

- Pyöräily-yhteys Aninkaistenkatu–Uudenmaankatu-reitillä mahdollista rakentaa vain kapeahkona kaksisuuntaisena pyörätienä.
- Bussipysäkkien käyttöä torilla tehostetaan, kun bussien kulku saadaan mm. etuuskien avulla riittävän tasaiseksi.
- Joukkoliikenteen superlinjan toteutuessa on mahdollista pitää muun joukkoliikenteen reitti perinteisellä paikallaan tai siirtää se muualle. Jos reitti siirretään muualle, rakennetaan Aurakatua osittain uudelleen.
- Raitiotien tai superbussin toteutuessa torin Kauppiaskadun puoleiselle reunalle tulee pysäkkialue. Aurakadun pysäkeistä voidaan mahdollisesti luopua myös vasta siinä vaiheessa, kun superlinjat ovat korvanneet runkolinjat usealla keskustasta lähtevällä suunnalla.
- Matkakeskuksen kohdalle saadaan superlinjan pysäkki Läntiselle Pitkädulle. Muiden linjojen pysäkki on Aninkaistenkadun varressa.

8. Reittivaihtoehtojen edut ja haitat lyhyesti

Mitkä ovat Aninkaistenkadun vaihtoehdon plussat?

- Kävelyaluetta pystytään laajentamaan torin Aurakadun puoleiselle reunalle
- Joukkoliikenne rajaa vähemmän toria - estevaikutus on pienempi ja toria pystytään käyttämään joustavammin ja monipuolisemmin mm. tapahtumiin
- Keskustavision ajatus kävelykeskustasta lähtee toteutumaan nopeammin
- Kävelypainotteinen keskusta houkuttelee lisää ihmisiä keskustaan ja kutsuu viihtymään julkisessa kaupunkitilassa pidempään => vaikutus keskustan elinvoimaan
- Laajentaa keskustan kaupallisesti aktiivista ydintä kohti Aurajokea.
- Tukee strategian tavoitteita ja kärkihankkeen toimenpideohjelman toteuttamista.

miinukset?

- Joukkoliikenteen toimintavarmuus huonompi => lisää liikennöintikustannuksia
- Torin seudun pysäkkikapasiteetissa ei ole kasvuvaraa.
- Palvelee huonommin joukkoliikennematkustajia (matkajan pidentyminen, pidemmät vaihtomatkat) => voi pienentää matkustajamäärää
- Auronsillan ja Aninkaistenkadun kaistojen ottaminen vain joukkoliikenteen käyttöön on tarpeen heti vuonna 2021.
- Pysäkillä jonottavat bussit tukkivat Maariankadun risteystä.
- Risteykset on vaikea suunnitella turvallisiksi ilman että viivytykset kaikille tai joillekin kulkijoille kasvavat huomattavasti. Aninkaistenkadun ja Eerikinkadun risteyksessä on erityisen vaikeaa tyydyttää kaikkien kulkijoiden ja suuntien tarpeet.
- Siirtää bussimatkoihin liittyvän jalankulun painopistettä Aurajokea kohti. Jalkakäytävillä ei riitä tilaa sekä pysäkeille ja jalankululle että terasseille.
- Keskustan saavutettavuus autoliikenteellä ja joukkoliikenteellä huonompi => voi vähentää keskustassa asiointia

Mitkä ovat Brahenkadun vaihtoehdon plussat?

- Kävelyaluetta pystytään laajentamaan torin Aurakadun puoleiselle reunalle
- Joukkoliikenne rajaa vähemmän toria – estevaikutus on pienempi ja toria pystytään käyttämään joustavammin ja monipuolisemmin mm. tapahtumiin
- Aninkaistenkadulla on enemmän tilaa laadukkaalle pyöräily-yhteydelle
- Keskustavision ajatus kävelykeskustasta lähtee toteutumaan nopeammin
- Kävelypainotteinen keskusta houkuttelee lisää ihmisiä keskustaan ja kutsuu viihtymään julkisessa kaupunkitilassa pidempään => vaikutus keskustan elinvoimaan
- Laajentaa keskustan kaupallisesti aktiivista ydintä kohti Aurajokea.
- Tukee strategian tavoitteita ja kärkihankkeen toimenpideohjelman toteuttamista.



miinukset?

- Joukkoliikenteen toimintavarmuus huonompi => lisää liikennöintikustannuksia .
- Torin seudun pysäkkikapasiteetissa ei ole kasvuvaraa.
- Palvelee huonommin joukkoliikennematkustajia (matka-ajan pidentyminen, pidemmät vaihtomatkat) => voi pienentää matkustajamäärää.
- Ajo pysäköintilaitoksiin on samoilla kaduilla kuin joukkoliikenne.
- Aurasilta on varattava vain joukkoliikenteelle.
- Risteykset on vaikea suunnitella turvallisiksi ilman että viivytykset kaikille tai joillekin kulkijoille kasvavat huomattavasti.
- Siirtää bussimatkoihin liittyvän jalankulun painopistettä Aurajokea kohti. Jalkakäytävillä ei riitä tilaa sekä pysäkeille ja jalankululle että terasseille.
- Keskustan saavutettavuus autoliikenteellä ja joukkoliikenteellä huonompi => voi vähentää keskustassa asioimista.

Mitkä ovat perinteisen vaihtoehdon plussat?

- Toimintavarma joukkoliikenteelle nyt ja tulevaisuudessa.
- Torin pysäkkikapasiteetissa on kasvuvaraa.
- Ajo pysäköintilaitoksiin on pääosin eri kaduilla kuin joukkoliikenne, eikä ole tarvetta varata siltoja vain joukko-liikenteelle => keskustan saavutettavuus autoliikenteellä on parempi
- Joukkoliikenteen bussikaistoja voidaan toteuttaa joustavasti tarpeen mukaan.
- Risteykset on mahdollista suunnitella turvallisiksi ilman että viivytykset kulkijoille kasvavat huomattavasti
- Jalankulkuvirrat pysyvät totutuilla reiteillään.

miinukset?

- Kävelyaluetta ei pystytä laajentamaan torin Aurakadun puoleiselle reunalle
- Joukkoliikenne rajaa toria kolmelta sivulta=> huomattava estevaikutus ja kävelykeskustan kehittäminen vaikeutuu
- Keskustavision ajatus viihtyisästä eurooppalaisesta kävelykeskustasta lähtee toteutumaan hitaammin
- Jalankulkuvirrat eivät leviä uusille alueille.
- Aninkaistenkadun pyöräily-yhteydelle on vähemmän tilaa ja sen laatutasosta on tingittävä
- Keskustan läpiajo jatkuu, jos tilaa ei käytetä bussikaistoihin tai pyöräteihin.

Valinta on

Aninkaistenkadun reitti, jos ...

- Kävelykeskustan kehittäminen ja keskustan läpiajon vähentäminen halutaan aloittaa ripeästi. Riskinä on, että saavutettavuuden huononeminen joukkoliikenteellä ja autoliikenteellä vähentää keskustan houkuttelevuutta enemmän kuin muut toimet parantavat sitä.

Brahenkadun reitti, jos ...

- Kävelykeskustan kehittäminen halutaan aloittaa ripeästi. Pyöräilyn pääreitit parantaminen ja samalla autojen läpiajon rajoittaminen aloitetaan myös lähivuosina. Riskinä on, että saavutettavuuden huononeminen joukkoliikenteellä vähentää keskustan houkuttelevuutta enemmän kuin muut toimet parantavat sitä.

Perinteinen reitti, jos ...

- Joukkoliikenteen toimintavarmuus halutaan taata 2030-luvulle saakka eikä autoliikenteen läpiajoa haluta rajoittaa heti 2020-luvun alussa. Riskinä on, että kävelykeskustan kehittäminen ei etene eikä keskustan houkuttelevuus parane.



Kiitos!

