

PORIN KESKUSTAN LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMA

4.4.2023

SISÄLTÖ

1.	Keskustan liikenneverkko ja katutilat nykyisin	5
1.1	Suunnittelualueen rajaus	5
1.2	Maankäyttörakenne	5
1.3	Jalankulku	5
1.4	Pyöräliikenne	6
1.5	Mootoriajoneuvoliikenne	7
1.6	Joukkoliikenne	9
1.7	Raskas liikenne	9
1.8	Liikenneturvallisuus	10
1.9	Katuympäristö	10
1.10	Keskeisimmät ongelmat nykytilanteessa	12
2.	Aikaisemmat suunnitelmat ja selvitykset	13
2.1	Kantakaupungin yleiskaava (2007)	13
2.2	Keskustan liikennesuunnitelmaehdotus (1974)	13
2.3	Porin pysäköintipolitiikka (2019)	13
2.4	Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2019)	14
2.5	Raskaan liikenteen selvitykset (2013–2019)	14
2.6	Porin tie- ja katuverkko-suunnitelma (2020)	14
2.7	Porin kaupunkistrategia (2022)	15
3.	Liikenneverkko-suunnitelman tavoitteet	16
3.1	Keskustaa kehitetään jalankulun ehdoilla	16
3.2	Pori on pyöräilyn mallikaupunki	16
3.3	Mootoriajoneuvoliikenne palvelee tarkoitustaan	17
3.4	Joukkoliikenne on tärkeä osa liikennejärjestelmää	17
4.	Keskustan liikenneverkko-suunnitelma	18
4.1	Jalankulku ja hitaan liikkumisen lohkot	18
4.2	Pyöräliikenne	19
4.3	Mootoriajoneuvoliikenne	21
4.4	Katukohtaiset ratkaisut	22
4.5	Yleiskaavaan ehdotettavat liikennemerkinnot	27
4.6	Liikenneverkko-suunnitelman toteuttaminen	27
4.7	Vaikutusten arviointi	28

1. Keskustan liikenneverkko ja katutilat nykyisin

1.1 Suunnittelualueen rajaus

Suunnittelualue kattaa Porin keskustasta karkeasti 1.–5. kaupunginosat sekä Riihikeden alueen. Tarkemmin suunnittelualue rajautuu kuvassa 1 esitettyihin rajoihin:

- Lännessä Raumansilta, Vapaudenkatu, rautatie ja rautatieasema
- Etelässä Presidentinpuistokatu ja Kuninkaantie
- Idässä Ulvilantie ja Aittaluodon teollisuusalueen itälaita
- Pohjoisessa Kokemäenjoen pohjoisrannat Isosannassa ja Kirjurinluodossa.



Kuva 1 Suunnittelualueen rajaus

1.2 Maankäyttörakenne

Keskustan puisto, katu- ja korttelirakenne noudattelee tarkasti vuoden 1852 palon jälkeistä Chiewitzin ruutuasemakaavaa, vaikka tuon ajan rakennuskannasta on säilynyt lähinnä Kivi-Pori sekä 5. kaupunginosan puutalokorttelit. Chiewitzin kaavan jälkeen merkittävin muutos keskustarakenteessa tapahtui vuonna 1977, kun keskustan kaupalliseksi ytimeksi muodostunut Yrjönkadun kävelykatu perustettiin silloisen valtatie paikalle. Viimeisin kaupallisen keskustan käsitettä uudelleen määrittelevä muutos tapahtui vuonna 2014, kun Puuvillan kauppakeskus avattiin Kokemäenjoen pohjoispuolelle, mikä siirsi ostoskäyntejä ja asiointia pois ydinkeskustasta ja sen kävelykadulta.

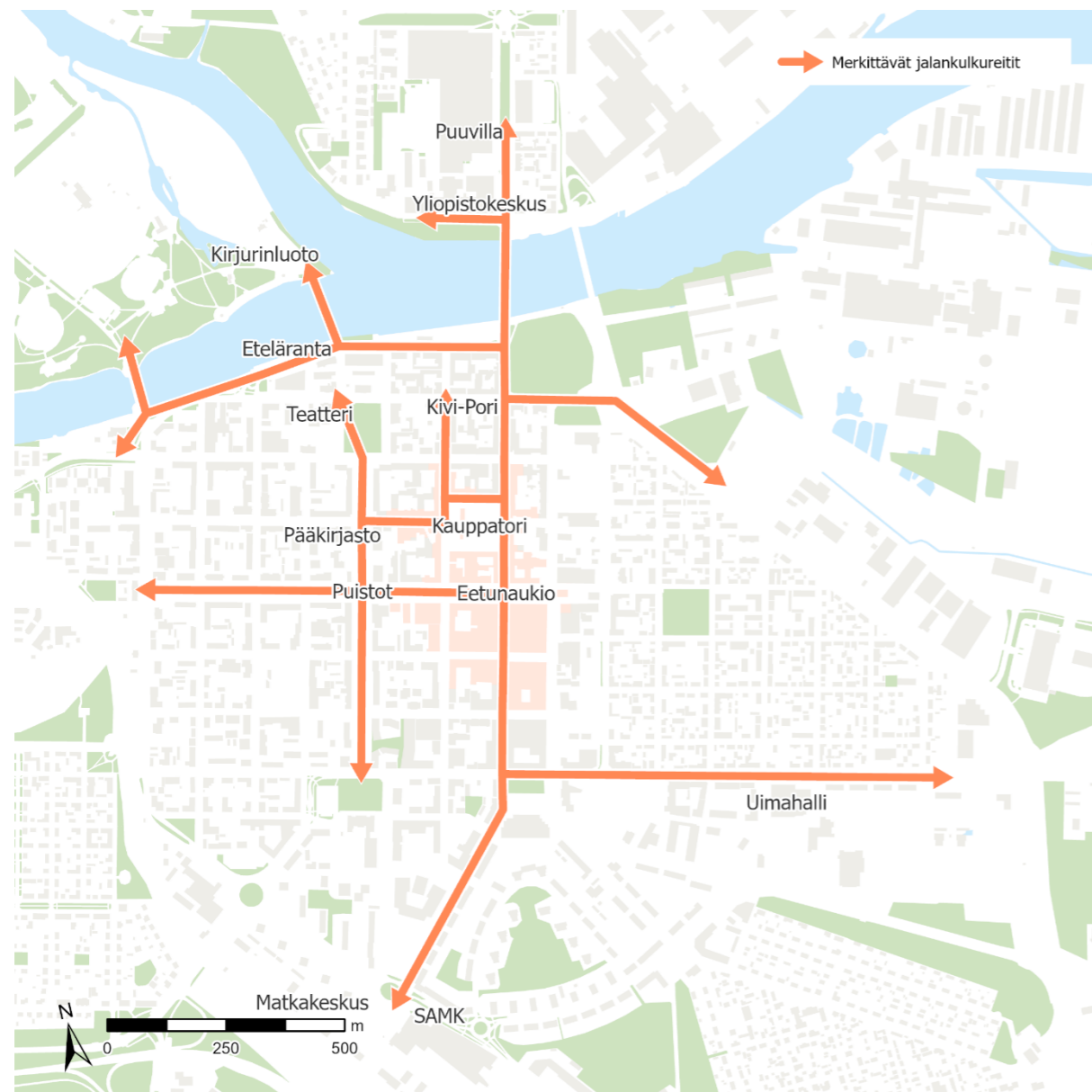
Asemakaavassa keskustakorttelit on osoitettu pääosin asumiselle, palveluille ja yleisille toiminnoille sekä laajalle viherverkostolle. Maankäyttö on monipuolista, mutta painotus on muuttunut asumisesta liike- ja toimistotilapainotteiseksi. Ruutukaava-alueen ulkopuolella keskustaa rajaavat rautatie ja 6. kaupunginosa lännessä, Kokemäenjoki ja Kirjurinluoto pohjoisessa, 5. kaupunginosa ja Aittaluodon tehdasalue idässä sekä rautatie ja lentokenttä etelässä.

1.3 Jalankulku

Jalankulun liikenneverkko nojautuu 1990-luvulla laadittuun Promenadi-Pori suunnitelmaan, joka perustuu keskustassa pohjois-etelä-suuntaisen matkakeskus-Rautatiepuistokatu-Yrjönkatu-Porinsilta-kävelyakselin kehittämiseen. Jalankulun kannalta tärkeitä alueita ovat lisäksi korttelit, joissa on kivitajaliiketoimintaa sekä viihtyisät puistoreitit.

Kuvaan 2 on merkitty jalankulun kannalta merkittävämpiä Porin keskustan kävelyreittejä. Jalankulun pääväylä on Yrjönkatu, joka on Suomen vanhin asemakaavalla osoitettu kävelykatu. Porin ydinkeskustan kaupalliset palvelut sijoittuvat pääosin Mikonkadun, Isolinnankadun, Pohjoispuiston ja Valtakadun rajaamalle alueelle, mikä houkuttelee alueelle kävelyvirtoja. Puuvillan kauppakeskus on siirtänyt ostosliikennettä Kokemäenjoen pohjoispuolelle ja osittain vähentänyt kävelykadun merkitystä keskustan pääostoskatuna. Etelärannan, Kivi-Porin sekä Kirjurinluodon alueella korostuvat vapaa-ajan kävelyvirrat. Ristikäispuistot houkuttelevat jalankulkijoita viihtyisyydellään.

Keskustan kävely-ympäristön laadussa on parantamisen varaa. Kadut ovat epäviihtyisiä, sillä katupuita on vähän ja valtaosa katutilasta on varattu moottoriajoneuvoliikenteelle. Suojatieylitykset ovat tarpeettoman pitkiä ja keskustassa on useita suojateitä, joissa suojatie ylittää kaksi samansuuntaista ajokaistaa ilman keskisaarekettä. Monilla kaduilla jalankulkijat jakavat saman kapean väylän pyöräilijöiden kanssa, mikä aiheuttaa turvattomuutta.



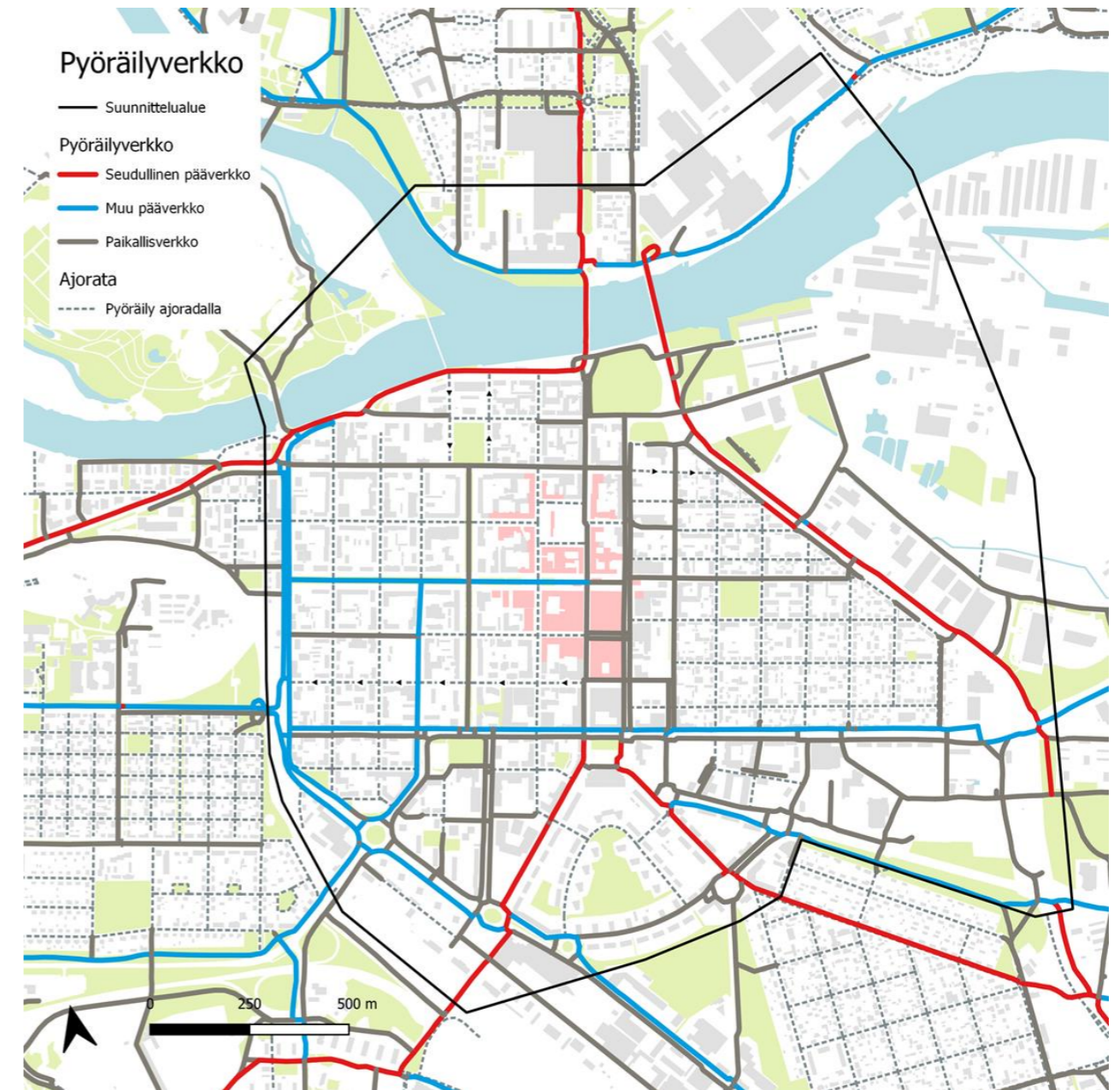
Kuva 2 Porin keskustan merkittävimmät jalankulkureitit

1.4 Pyöräliikenne

Kuvassa 3 on esitetty Porin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa määritetty pyöräilyn tavoiteverkko, joka myötäilee pitkälti nykytilannetta.

Pyöräilyväylästä keskustassa on vaihtelevaa. Erillisiä pyöräteitä ei ole, vaan pyöräily on sijoitettu samalle väylälle jalankulkijoiden kanssa tai ajoradalle. Pyöräliikenneverkko ei ole jatkuva tai looginen. Pyöräväylän tyyppi vaihtuu usein yllättävissä paikoissa ja yksisuuntaiset kadut rajoittavat kulkusuuntia. Keskustassa on paljon tasa-arvoisia liittymiä, joiden väistämismuutokset ovat epäselviä. Liikenneverkon sekavuudesta johtuen jalkakäytäväpyöräily Porissa on yleistä.

Keskeisin tiedossa oleva kehityskohde on sujuvan ja laadukkaan keskustan läpi pohjois-etelä-suunnassa kulkevan reitin toteuttaminen. Pohjois-etelä-suuntainen pyöräilyvirta ohjautuu nykyisin kävelykadulle, mikä on ongelmallista turvallisuuden, sujuvuuden sekä tapahtumien järjestämisen kannalta.



Kuva 3 Pyöräilyn tavoiteverkko Porin keskustan kohdalla (Porin seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2019)

1.5 Moottoriajoneuvoliikenne

1.5.1 Moottoriajoneuvoliikenteen verkko

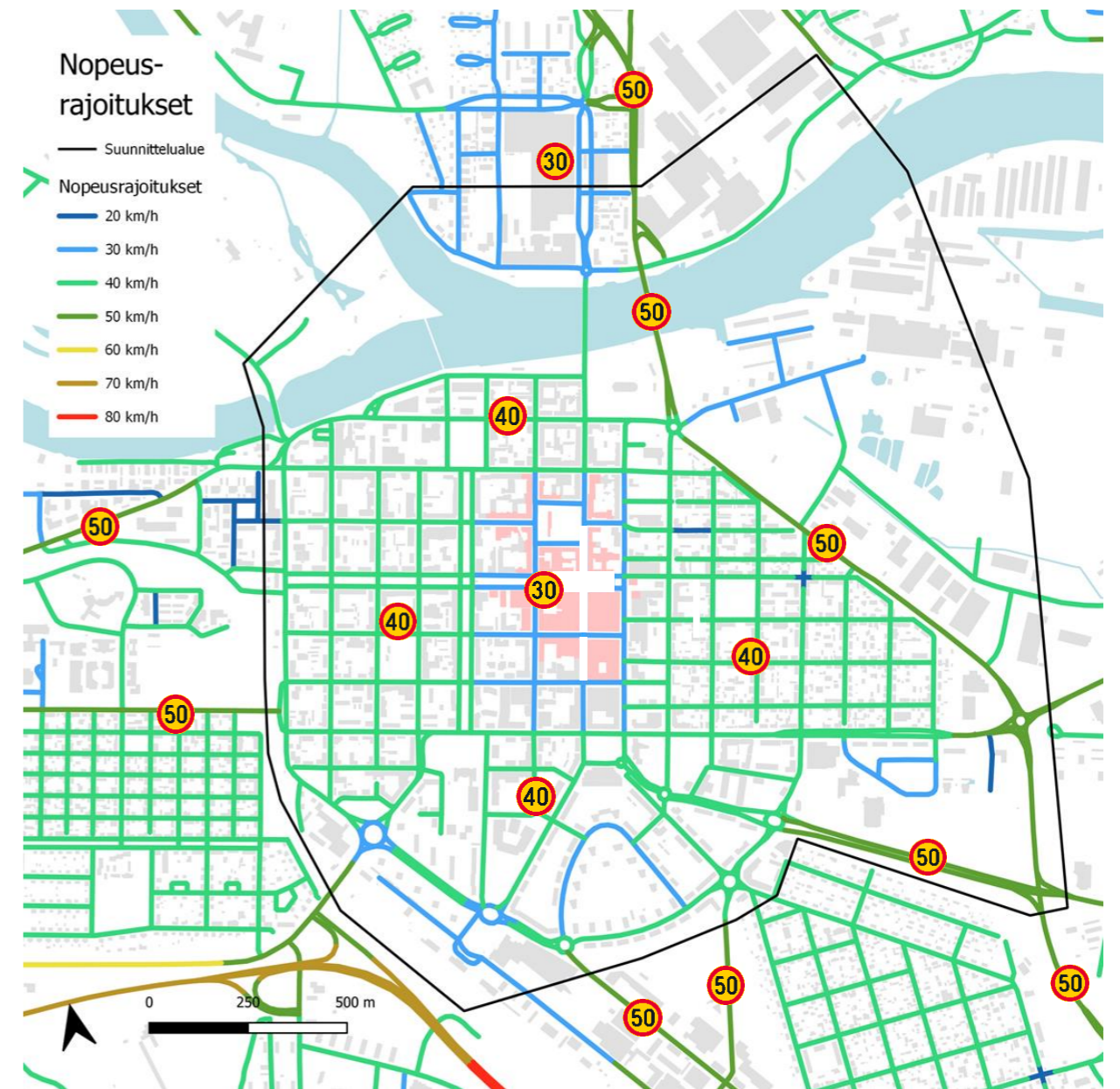
Porin keskustan katuverkon hierarkia on esitetty kuvassa 4. Keskustan pääkatuverkon rungon muodostavat kokonaan tai osittain yksisuuntaiset katuparit Isolinnankatu ja Vähälinnankatu, Itsenäisyydenkatu ja Mikonkatu sekä Hallituskatu ja Valtakatu. Keskustan ruutukaavajako on laaja. Korttelikeskustan alempiasteisella katuverkolla kääntymissuuntia tai läpiajtoa ei ole pääosin rajoitettu (poikkeuksena 5. kaupunginosa), joten moottoriajoneuvoliikenteelle on tarjolla useita vaihtoehtoisia reittejä. Pääkaduilla on etuajo-oikeus tai liittymät ovat valo-ohjattuja. Alempiasteisilla korttelikaduilla on monin paikoin käytössä tasa-arvoiset väistämissäännöt. Keskustan pääkauppakatu Yrjönkatu on osittain kävelykatu.



Kuva 4 Moottoriajoneuvoliikenteen verkko nykytilanteessa

1.5.2 Nopeusrajoitukset

Kuvassa 5 on esitetty Porin keskustan nopeusrajoitukset. Suunnittelualueella on voimassa pääosin 40 km/h nopeusrajoitus. Kauppatoria ja Yrjönkatua kehystävien kortteleiden ympäristössä nopeusrajoitus on 30 km/h ja Paanakedonkadun–Valajankadun linjauksella 50 km/h.



Kuva 5 Porin keskusta-alueen nopeusrajoitukset

1.5.3 Autojen pysäköinti

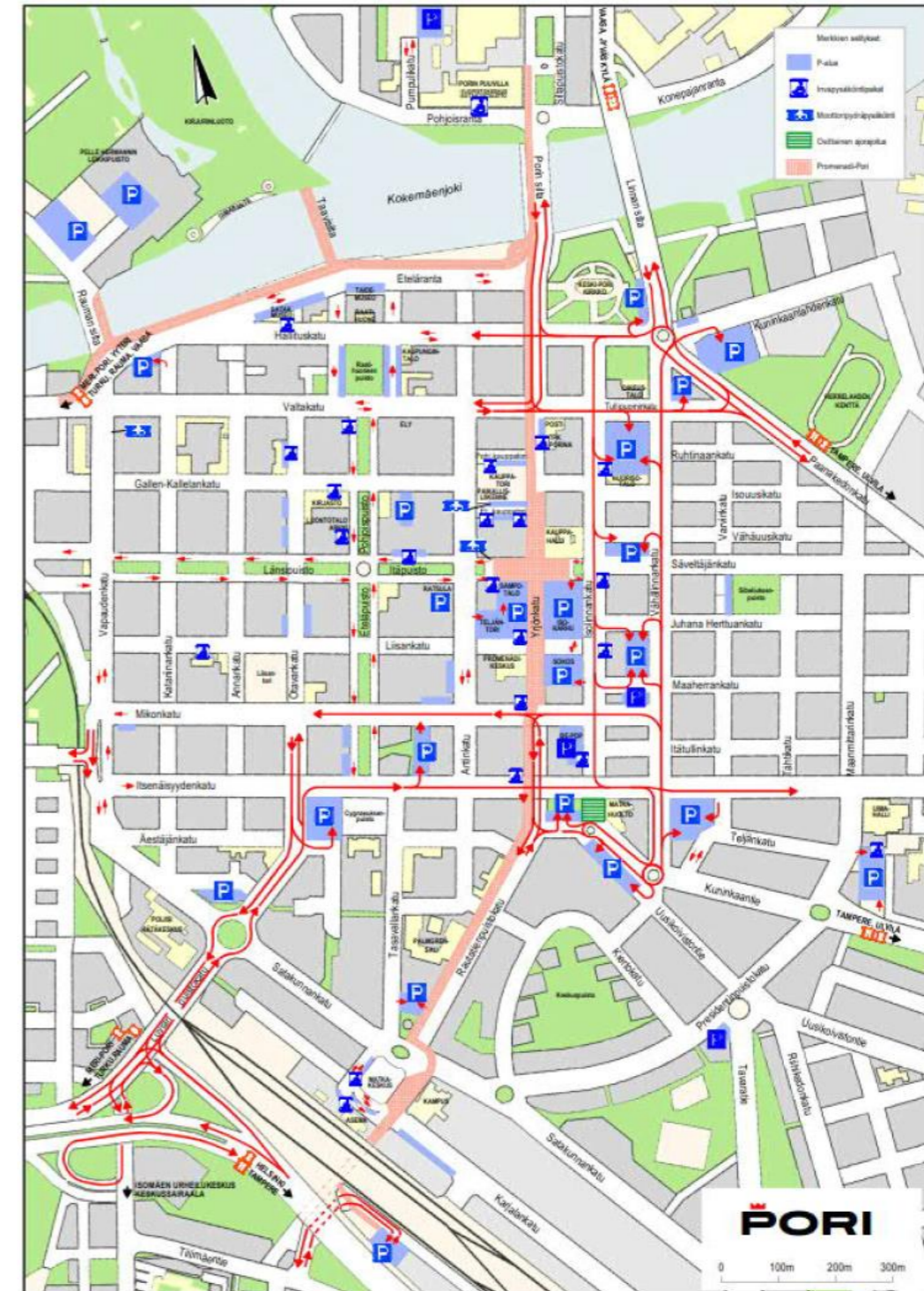
Keskustan pysäköintijärjestelyjä on selvitetty kattavasti vuonna 2019 pysäköintipolitiikan laadinnan yhteydessä. Selvityksen mukaan vuonna 2017 keskustassa oli julkisessa käytössä pysäköintilaitoksissa ja erillisalueilla 2300 autopaikkaa sekä kadunvarsilla 1300 autopaikkaa. Tämä jälkeen Puuvillan kauppakeskuksen käyttöönotto lisäsi keskustan asiointiliikenteen pysäköintikapasiteettia noin 2000 autopaikalla. Kadunvarsipysäköintipaikkojen lukumäärä on vuoden 2017 liikennelaskentojen jälkeen pysynyt vakiona. Erillispysäköintialueet ovat vähentyneet sitä mukaa, kun tontteja on täydennysrakennettu. Keskustassa on kuitenkin edelleen merkittävästi maantasopysäköintiin varattuja maa-alueita, joiden kehittäminen rakennusmaana ja/tai tehokkaamman rakenteellisen pysäköinnin alueena voi olla tulevaisuudessa houkuttelevaa.

Kaupungin hallinnoimat pysäköintipaikat ovat keskustassa Hallituskadun, Vähälinnankadun, Itsenäisyydenkadun sekä Pohjois- ja Eteläpuistojen rajaamalla alueella maksullisia (1,50–2,50 €/h) muutamia kiekkoapaikkoja lukuun ottamatta. Muualla keskustassa on aikarajoitettua tai vapaata kadunvarsipysäköintiä.

Yksityisten pysäköintilaitosten hinnoittelu vaihtelee ja useissa kohteissa lyhytaikainen asiointipysäköinti on ilmaista. Porin pysäköintipolitiikassa 2030 määriteltiin, että ydinkeskustassa pysäköinti on vastaisuudessa maksullista. Poikkeuksina voidaan toteuttaa rajatuilla alueilla 30–60 min kiekkopysäköintiä. Poikkeusta on sovellettu Etelä- ja Pohjoiskauppatorilla, joissa on voimassa aikarajoitettu maksuton pysäköinti.

Pysäköintipaikkojen käyttöastetta on Porissa seurattu säännöllisesti. Yleisenä johtopäätöksenä voidaan todeta, että pysäköintipaikoista on keskustassa ylitarjontaa. Tuorein kadunvarsipaikkalaskelma tehtiin toukokuussa 2022, jolloin kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöaste oli 39 %. Vuonna 2017 laskettiin kadunvarsipaikkojen lisäksi myös erillisalueet ja pysäköintilaitokset, jolloin kaikkien yleisten pysäköintipaikkojen käyttöaste oli noin 60 %.

Pysäköintilaitosten ja erillisalueiden käyttöä ollaan tehostamassa uudella pysäköinnin opastusjärjestelmällä, joka opastaa pääväyliltä keskeisiin pysäköintikohteisiin ja kertoo vapaiden pysäköintipaikkojen reaaliaikaisen saatavuuden. Porin keskustan nykyiset pysäköintilaitokset ja suositellut ajoreitit pääväyliltä on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6 Porin keskustan nykyiset pysäköintialueet

1.6 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen merkitys porilaisessa liikkumisessa on kohtalaisen vaatimaton. Liikenteen palvelutaso ei yllä henkilöauto- tai pyöräliikenteen tasolle ja vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan vain 3 % Porissa tehtävistä matkoista tehdään joukkoliikenteellä. Joukkoliikenne on kuitenkin tärkeä tekijä tasa-arvoisen ja kaikille saavutettavan keskustan luomiseksi ja esimerkiksi keskustan oppilaitoksiin tehdään paljon joukkoliikennematkoja.

Vähäiset matkustajamäärät eivät edistä markkinaehtoisen liikenteen toteutumista, joten linjaston kattavuus ja vuoroväli ovat riippuvaisia joukkoliikenteelle osoitetusta julkisesta rahoituksesta. Joukkoliikenteen reitit keskusta-alueella esitetty kuvassa 7. Joukkoliikenne kulkee keskustassa Kauppatorin ja/tai matkakeskuksen solmupisteiden kautta ja Antinkatu on pohjois-etelä-suuntaisen joukkoliikenteen pääkatu. Keskustassa yksisuuntaiset katujärjestelyt vaikuttavat joukkoliikenteen käyttämiin reitteihin ja asettavat haasteita vaihtopysäkkien sijoitteluun. Matkakeskuksen solmupisteessä odotustilat ovat katettuja, Kauppatorin solmupisteessä on vain osittainen sääsuojaus. Muilla keskustan pysäkeillä katoksia on vaihtelevasti. Liikenneverkolla ei ole sellaisia ruuhkia, jotka vaikuttaisivat merkittävästi joukkoliikenteen täsmällisyyteen.



Kuva 7 Joukkoliikenteen reitit nykytilanteessa.

1.7 Raskas liikenne

Keskustan raskas liikenne muodostuu pääosin maankäyttöä palvelevasta jakelu- ja keräilyliikenteestä, joille tärkeää on väylien, liittymien sekä pysäköinti- ja kuormauspaikkojen mitoitus siten, että sujuva liikennöinti on mahdollista kuorma-auton kokoluokan kalustolla.

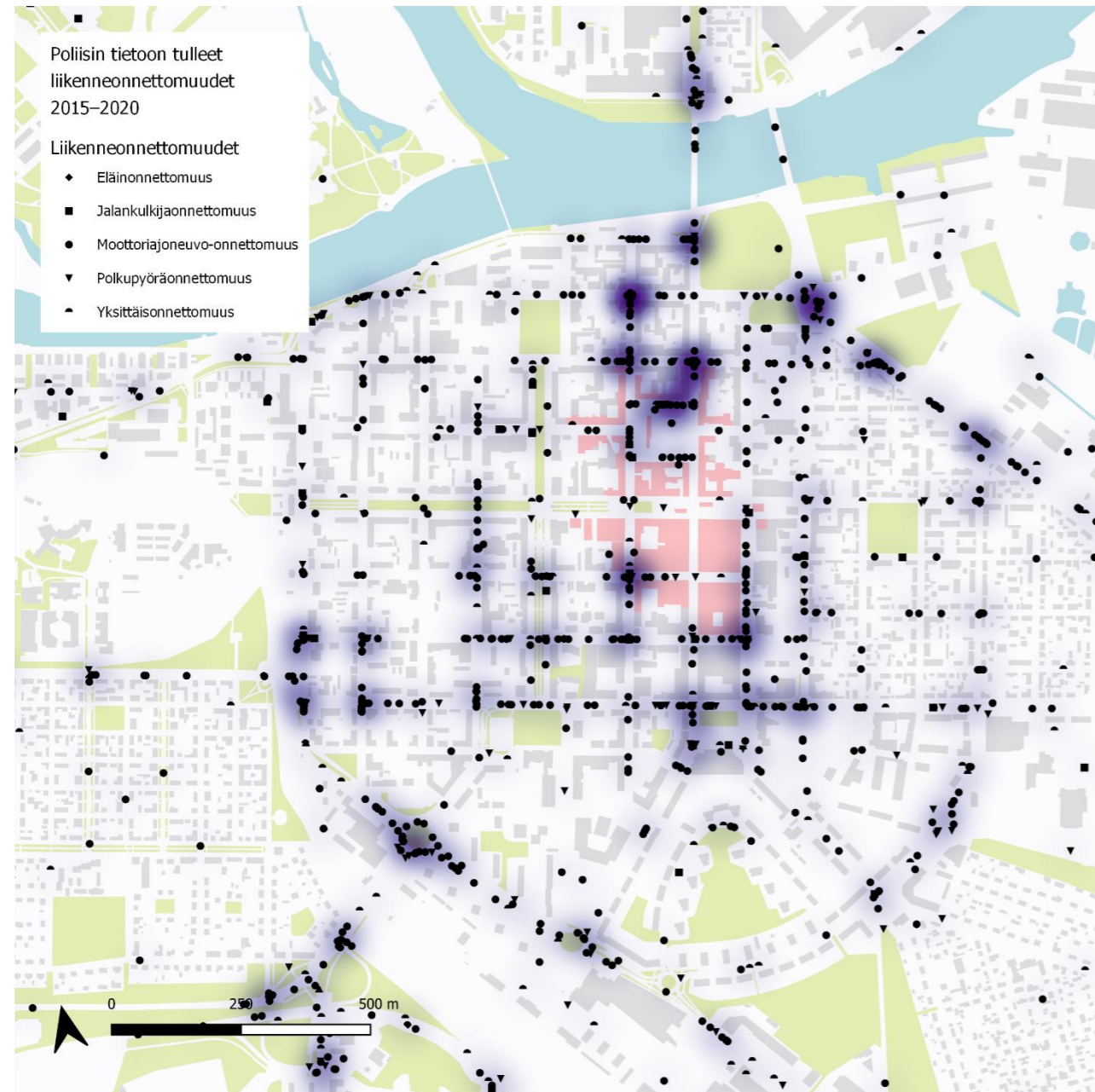
Keskustan katuverkolla kulkee jonkin verran myös läpikulkevaa tavaraliikennettä, joka aiheutuu pääosin Isosannan ja Aittaluodon teollisuusalueista. Haasteellisin kuljetustarve on Aittaluodosta Valtatien 8 kautta Rauman satamaan, jolle sujuvin reitti nykytilanteessa kulkee Hallituskadun, Karjarannantien ja Rauhanpuiston kautta. Hallituskadulla ja myös Valtakadulla raskaat kuljetukset tuottavat haittavaikutuksina melua, tärinää sekä turvattuutta. Kaupunki on laatinut yhdessä elinkeinoelämän sekä asukkaiden kanssa selvityksiä vaihtoehtoisista reiteistä, mutta kuljetusreittiin ei ole näköpiirissä merkittävää muutosta lähiaikoina. Valtatien 11 jatke valtatielle 8 sekä Hyvelän liittymän porrastus mahdollistavat toteutuessaan uusia reittejä raskaalle liikenteelle. Kuvassa 8 on esitetty vaihtoehtotarkastelun reittejä ja rajoituksia.



Kuva 8 Tarkastelu Aittaluodon ja valtatie 8 välillä kulkevista vaihtoehtoisista reiteistä (Raskaan liikenteen reitit Porissa 2018)

1.8 Liikenneturvallisuus

Poliisin liikenneonnettomuustilastojen perusteella keskustassa sattuu erittäin paljon liikenneonnettomuuksia. Merkittävimpänä syynä heikkoon liikenneturvallisuustilanteeseen lienevät monikaistaiset ja epäselvät liikennejärjestelyt, laajat ja tavanomaisesta poikkeavat liittymäalueet sekä puutteelliset pyöräliikennejärjestelyt. Kuvassa 9 on esitetty poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet viiden vuoden ajalta.

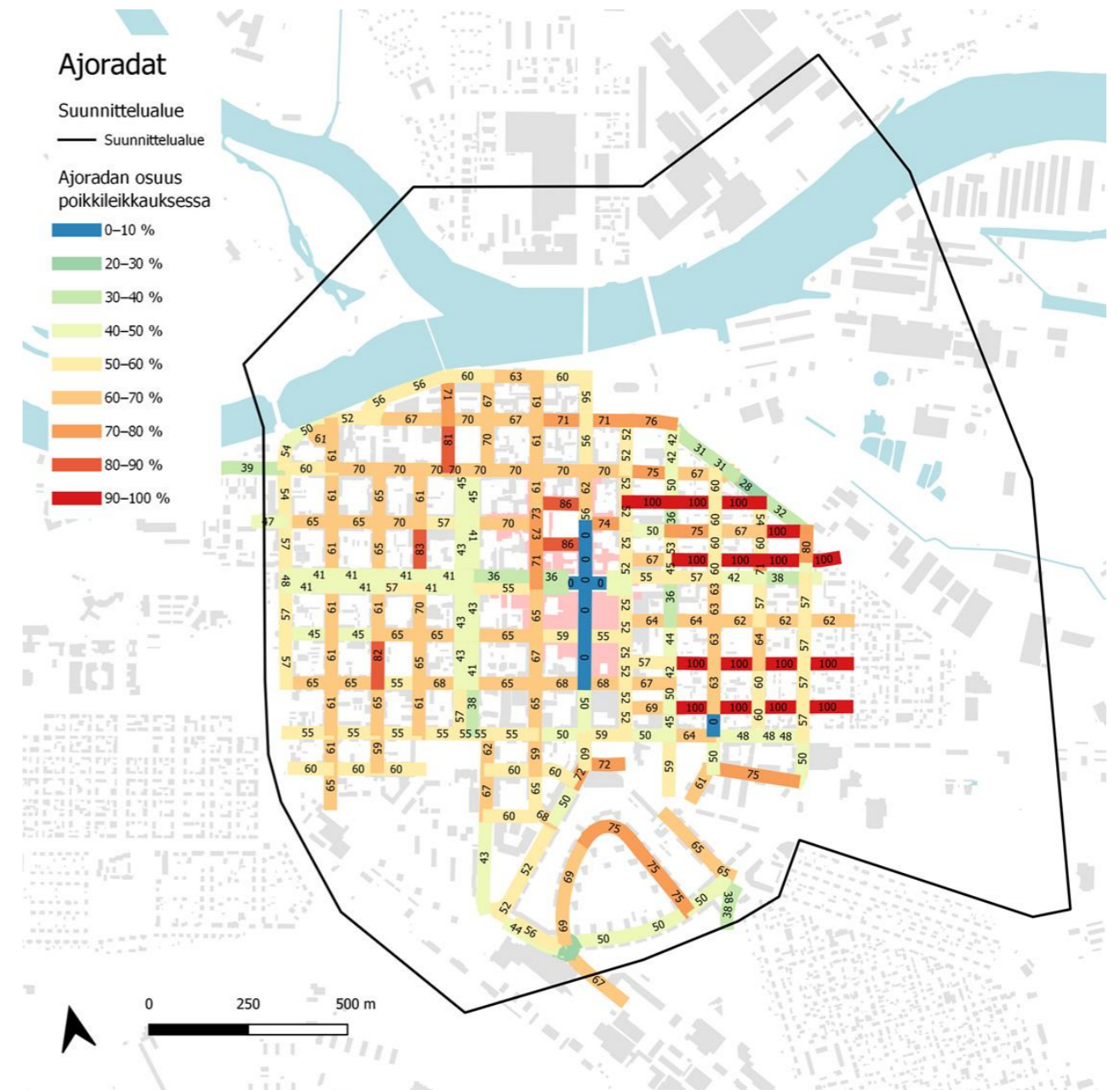


Kuva 9 Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet keskustan alueella vuosina 2015–2020.

1.9 Katuympäristö

Keskustan katujen ilmettä dominoivat 1970-luvun katusuunnitteluperiaatteet. Katuympäristöä hallitsevat leveät ajoradat ja kadunvarsipysäköinti.

Kuvassa 10 on esitetty ajoradan osuus keskustan eri katujen poikkileikkauksessa. Katujen pinta-alasta on keskimäärin noin 60–70 % osoitettu moottoriajoneuvoliikenteelle joko ajoradaksi tai pysäköintialueeksi, jättäen vain 30–40 % pinta-alasta jaettavaksi jalankululle, pyöräilylle, katukalusteille ja istutuksille.



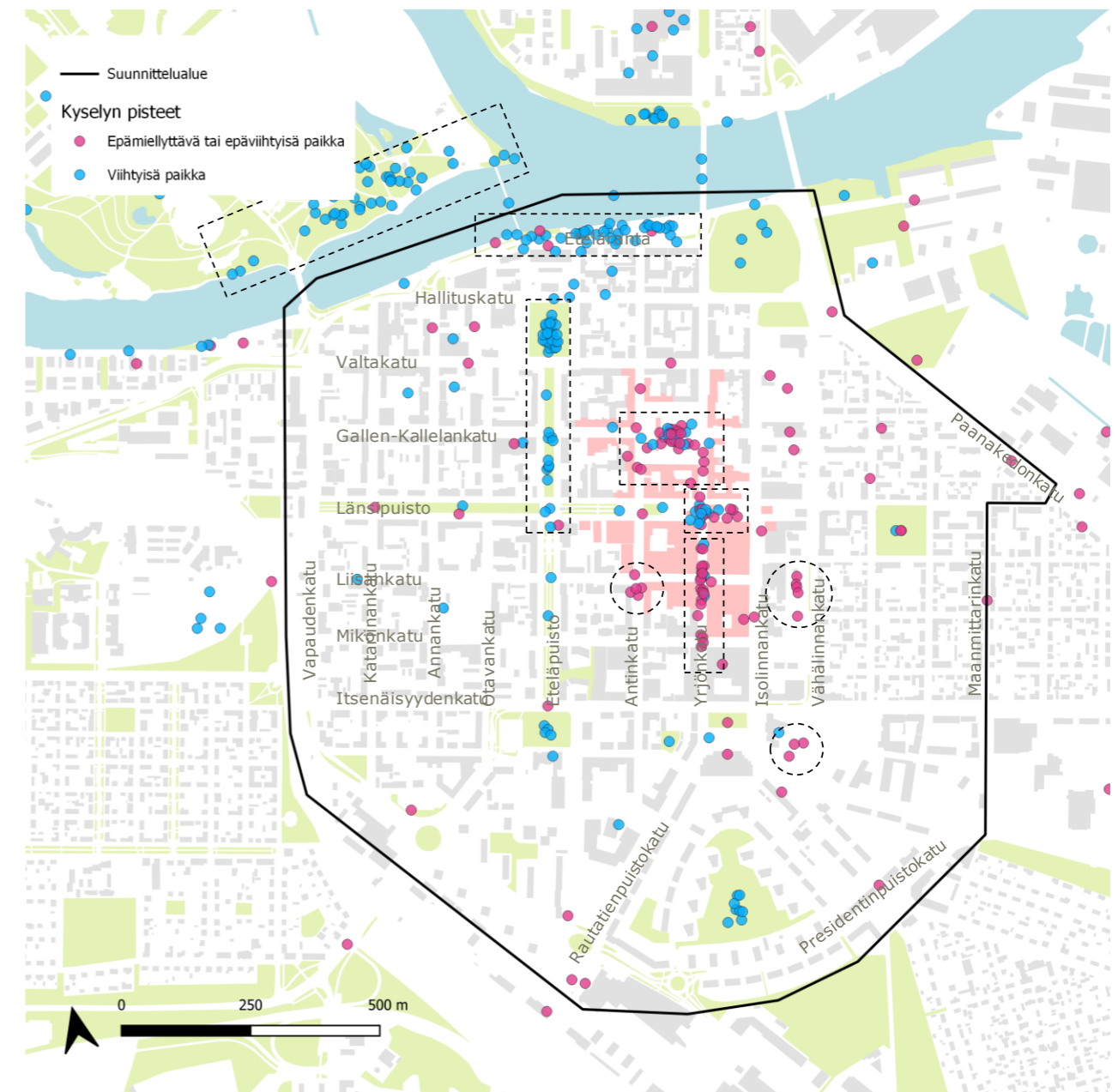
Kuva 10 Ajoradan osuus keskustan kaduista katujaksoittain

Kuvassa 11 on esitetty katuvihreän määrä Porin keskustan kaduilla. Monilla keskustan katukortteleilla ei ole katuvihreää (Antinkatu kokonaisuudessaan, suurin osa Annankadusta, Liisankadusta, Mikonkadusta ja Valtakadusta), joka toisi viihtyisyyttä, suojaa kesän kuumuudelta, sekä parantaisi keskustan ilman laatua.



Kuva 11 Keskustan kaduilla ja katuypäristössä sijaitsevan puuston määrä katujaksoittain.

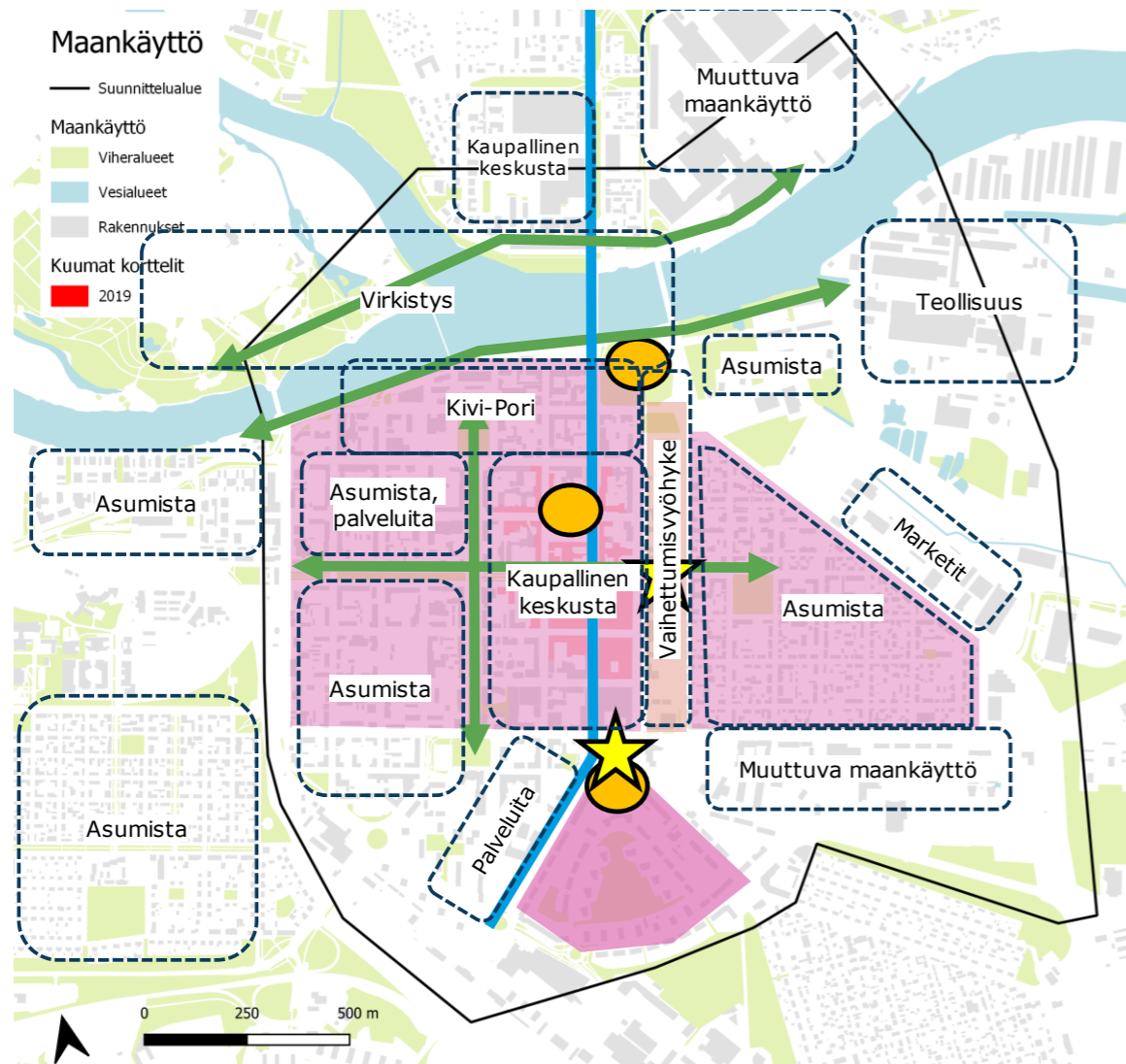
Vuonna 2020 laadittiin asukaskysely, jossa pyydettiin merkitsemään kartalle viihtyisiä ja epämiellyttäviä paikkoja. Kyselyn tulokset on esitetty kuvassa 12. Keskustan viihtyisimmiksi paikoiksi tunnistettiin Jokikeskuksen ranta-alueet, Kirjurinluoto sekä ristikkäispuistot ja Raatihuoneenpuisto. Epämiellyttäviksi paikoiksi tunnistettiin Kauppatori, Eetunaukio ja näihin liittyvä Yrjönkadun kävelykatu, sekä tietyt kohteet Antinkadun ja Vähälinnankadun varrella.



Kuva 12 Asukaskyselyssä tunnistetut viihtyisät ja epämiellyttävät kohteet. Liikenneverkko-suunnitelman rajausta laajennettiin kyselyn analysoinnin jälkeen.

Keskustan maankäyttörakenteen ja julkisten tilojen omaleimaisuuden kannalta merkittäviksi kehityskohteiksi tunnistettiin:

- Pääkävelykatuakselin korostaminen entisestään, Keskusaukion taitekohdan kehittäminen aukiutilana.
- Puistoakselien merkityksen nostaminen ja itä-länsi-suuntaisen akselin jatkaminen 5. kaupunginosaan ja sen läpi. Isolinnankadun ja Vähälinnankadun välisen vaihettumisvyöhykkeen parantaminen laadukkaalla aukio- ja viherrakentamisella.
- Vaihettumisvyöhykkeen kehittäminen täydennysrakentamisen lisäksi myös viherakselina.
- Kokemäenjoen rantojen ottaminen aktiivikäyttöön ja mahdollisimman paljon kävelijöille sekä oleskelijoille
- Keski-Porin kirkon korostaminen keskustan maamerkinä.
- Ruutukaavarakenteen säilyttäminen.
- Kauppakeskusten ja kortteleiden läpi kulkevan jalankulun reittiverkoston kehittäminen.
- Leveiden katutilojen jäsentely, viihtyisyyden lisääminen sekä jalankulku- ja oleskeluympäristön parantaminen katuvihreän keinoin.
- Paikkojen lisääminen pysähtymiselle ja kokoontumiselle.



Kuva 13 Keskustan maankäyttörakenteen kehittämisperiaatteita.

1.10 Keskeisimmät ongelmat nykytilanteessa

Porin keskustan jalkakäytävät ovat paikoitellen kapeita ja ahtaita. Kymmeniä vuosia vanha katuinfra ei kaikilta osin täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia eikä viihtyisän katutilan kriteereitä. Leveiden monikaistaisen ajoratojen takia suojatieyliitykset ovat usein pitkiä ja vaarallisia. Kokemäenjoen rantojen reitistöissä on yhteyspuutteita.

Pyöräliikenteen verkossa on epäjatkuvuuskohtia ja yhteyspuutteita. Porissa ei ole erillisiä pyöräteitä, vaan liikenne on sijoitettu yhdistetyille jalankulun ja pyöräilyn väylille, jotka ovat paikoitellen kapeita ja ahtaita. Liittymissä näkemät ovat osin riittämättömiä ja pyöräilijän ajolinjat eivät ole loogisia. Pyörä- ja autoliikenteen väistämissäännöt ovat epäselviä varsinkin tasa-arvoisissa liittymissä, mikä heikentää liikenneturvallisuutta.

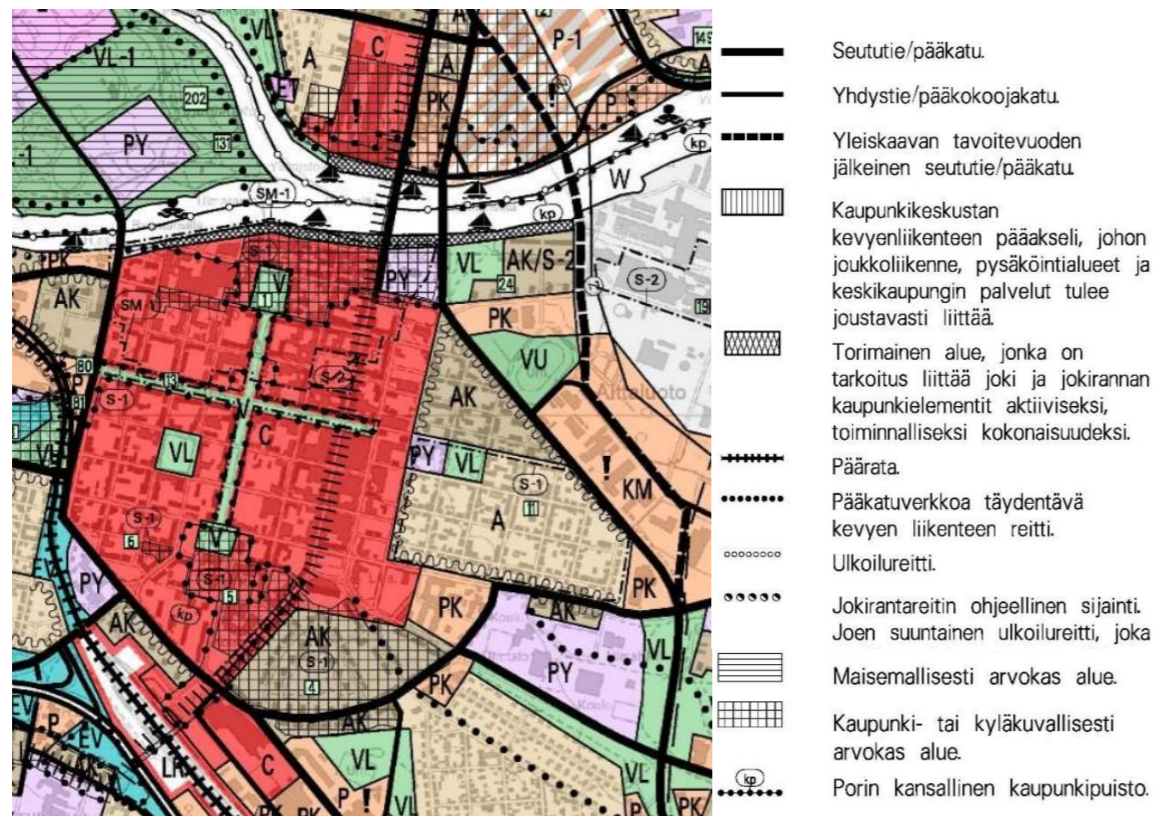
Yksisuuntaiset kadut hankaloittavat joukkoliikenteen pysäkkien sijoittelua, vaihtoyhteyksiä sekä selkeän linjaston toteuttamista. Kauppatorin solmupisteen ympäristö on liikenneturvallisuuden kannalta haasteellinen risteävän jalankululiikenteen ja muun moottoriajoneuvoliikenteen takia. Kauppatorin laiturialueen kapasiteetti on rajallinen.

Moottoriajoneuvoliikenteelle on osoitettu tarpeettoman paljon kapasiteettia keskusta-alueelta. Liikennejärjestelyt ovat sekavia ja keskustan alueella sattuu paljon moottoriajoneuvo-onnettomuuksia. Kaksi- ja useampikaistaiset yksisuuntaiset järjestelyt ovat edellyttäneet paikoitellen epätyyppillisiä ratkaisuja liittymissä. Saman suuntaiset ajokaistat lisäävät onnettomuusriskiä myös linjaosuuksilla ja suojateilla. Raskaan liikenteen reitit kulkevat historiallisesti arvokkaan Kivi-Porin läpi.

2. AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT JA SELVITYKSET

2.1 Kantakaupungin yleiskaava (2007)

Kantakaupungin yleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 01.12.2007. Keskustan alueella pääkaduiksi on määritelty Vapaudenkatu, Satakunnankatu, Presidentinpuistokatu, Itsenäisyydenkadun itäpää, Paanakedonkatu sekä Porinsilta/Siltapuistokatu ja Linnansilta/Valajankatu. Promenadiakseli matkakeskukselta Puuvillan alueelle on merkitty kevyen liikenteen pääakseliksi. Keskustan halkoo kansallinen kaupunkipuisto Jokikeskukselta puistoakseleita pitkin kohti Isomäkeä. Yleiskaavan tavoitevuosi 2025 on lähestymässä ja lähitulevaisuudessa ajankohtaiseksi muodostuu kaavan päivitys.



Kuva 14 Ote kantakaupungin yleiskaavasta tavoitevuonna 2025.

2.2 Keskustan liikennesuunnitelmaehdotus (1974)

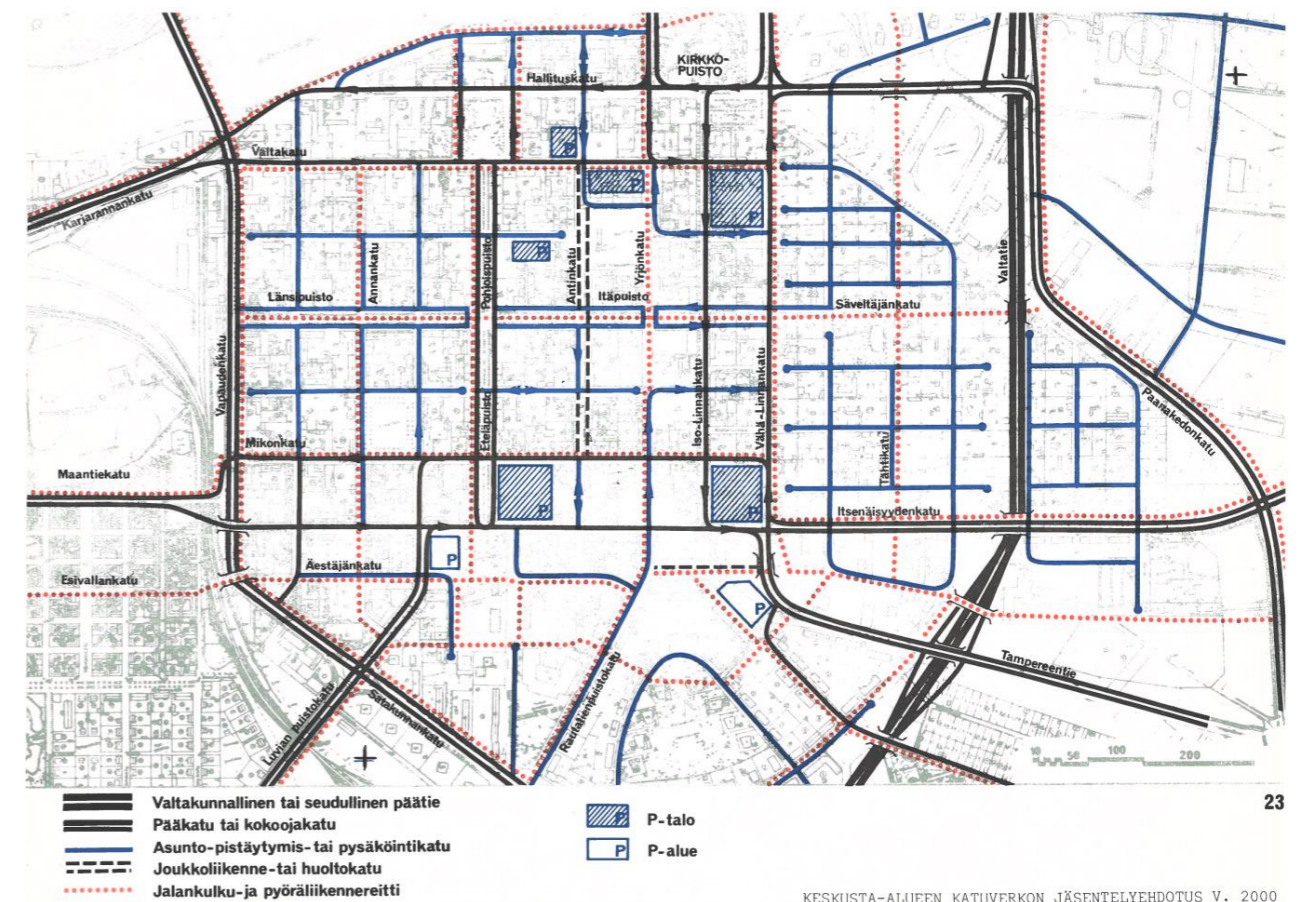
Edellinen Porin liikennesuunnitelma laadittiin vuonna 1974. Tuon ajan suunnitteluparadigma toimi henkilöautoliikenteen kasvu sekä kaupungin kasvaminen niin suureksi, että liikenteen välityskyvyn turvaamiseksi kadunvarsipysäköinti tulisi siirtää pysäköintilaitoksiin ja kaduille rakentaa yksisuuntaisten, monikaistaisten katujen verkosto. Joukkoliikenteen häiriöttömän liikennöinnin edellytyksenä oli sillisen näkemyksen mukaan vain joukkoliikenteelle osoitettu katu (Antinkatu). Toisaalta ajoratapyöräily muuttuisi suurilla liikennemäärillä vaaralliseksi ja pyöräliikenne katsottiin järkeväksi osoittaa jalankulkijoiden kanssa samoille väylille. Jalankululiikennettä oli määrä kehittää kunnianhimoisella ratkaisulla jakamalla keskusta jalankulkuraitteilla osa-alueisiin, joiden välinen autoliikenne voisi tapahtua vain keskustaa kiertävän kehäkadun kautta (lohkoperiaate). Tällöin raittia myöten olisi aina keskustaa ympäröiviltä asuntoalueilta lyhyempi matka ydinkeskustan toimintapisteisiin kuin autoliikennekatuja käyttäen, mikä kannustaisi kulkemaan lyhyet matkat henkilöauton sijaan jalan tai pyörällä.

Liikennesuunnitelmasta toteutuivat mm.

- valtatie 8 osana toimineen Yrjönkadun muuttaminen kävelykaduksi
- Isolinnankatu-Vähälinnankatu-katupari
- Linnansilta

Toteuttamatta jäivät mm.

- valtatie 8 rakentaminen 5. kaupunginosan läpi, Länsitie korvasi ratkaisun
- lohkoperiaatteen mukaiset katujen katkaisut
- erillisten pyöräteiden rakentaminen (pyöräily osoitettiin silloisille jalkakäytävälle)
- Antinkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi
- kadunvarsipysäköinnin merkittävä vähentäminen ja tilan osoittaminen lisäkaistoiksi (suunnitelmassa yksisuuntaiset pääkadut 3-kaistaisia, ristikkäispuistojen kadut 2-kaistaisia).



Kuva 15 Ote keskustan liikennesuunnitelmasta vuodelta 1974.

2.3 Porin pysäköintipolitiikka (2019)

Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 2019 Porin pysäköintipolitiikan, jonka tavoitevuosi on 2030. Pysäköintipolitiikka-raportissa linjattiin, että ydinkeskustassa pysäköinti on vastaisuudessa maksullista, mutta poikkeuksina voidaan toteuttaa 0,5–1 h aikarajoitettua ilmapysäköintiä rajoitetuille alueille. Raportissa suositeltiin lisäksi kehittämään pysäköinnin opastus- ja maksujärjestelmiä, huomioimaan pyöräpysäköintitarpeet ulkoalueiden suunnittelussa sekä osoittamaan kiinteistöjen pysäköinti tonttien kaavamääräyksissä.

2.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2019)

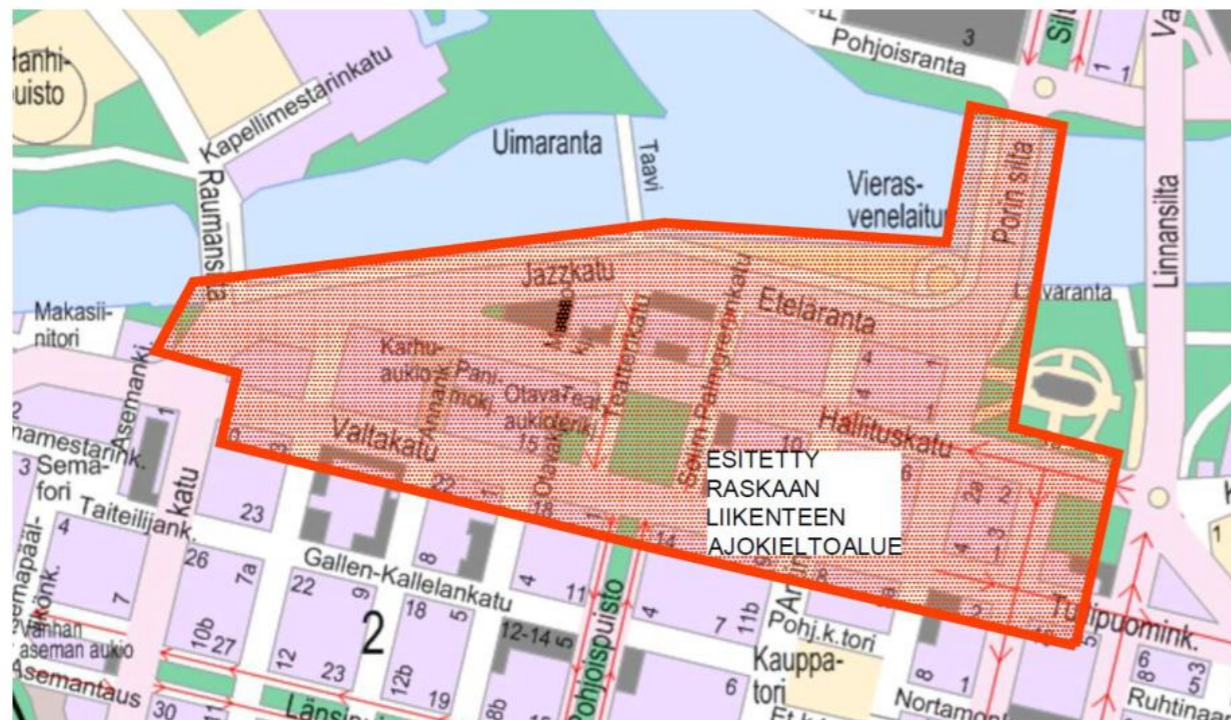
Poriin, Ulvilaan, Nakkilaan ja Harjavaltaan laadittiin yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2019. Suunnitelmassa todetaan, että jalankulkua voidaan edistää parhaiten mielenkiintoisen ja viihtyisän katu ympäristön rakentamisella. Keskustassa tarvitaan penkkejä levähtämiseen ja istuskeluun. Esteettömyyteen on kiinnitettävä huomiota. Pyöräilyä edistetään yhteyspuutteiden korjaamisen lisäksi olemassa olevan väylästäön laatutason sekä kunnossapidon parantamisella. Pääreitit tulisi rakentaa kaupallisen ydinkeskustan katujen ulkopuolelle ja jalankulku- sekä pyöräliikenne erotella toisistaan. Tärkeimmiksi keskustan kaduiksi pyöräiliikenteen kannalta tunnistettiin Isolinnankatu, Vapaudenkatu ja Itsenäisyydenkatu.

Kärkihankkeina suunnitelmassa esitettiin Porin keskusta-alueelle:

- Promenadiakselin suunnitelman päivitys ja Pasaasin alueen liittäminen siihen.
- Etelä- ja Pohjoisrannan jalankulku- ja oleskeluympäristön kulkuyhteyksien parantaminen.
- Keskustan pohjois-eteläsuuntaisen pyöräilyreitit rakentaminen.
- Jalankulun ja pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen Porin ydinkeskustan katuverkolla.
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen keskustassa ja joukkoliikenteen asemilla sekä pysäkeillä.

2.5 Raskaan liikenteen selvitykset (2013–2019)

Porin kaupungin tavoitteena on vähentää raskaasta liikenteestä koituvia haittoja keskusta-alueella, erityisesti Kivi-Porin alueella. Vuonna 2013 laadittiin esitys suositeltavista raskaan liikenteen ajoreiteistä Porin keskusta-alueella. Tekninen lautakunta päätti 12.6.2018, että ydinkeskustaan asetetaan yli 15-metrisille ajoneuvoille aluekielto ja ehdotettiin kiertoreittiä Aittaluodosta valtatielle 8 Paanakedonkadun, Ulvilantien ja Ravintien kautta. Päätöstä ei pantu käytäntöön.

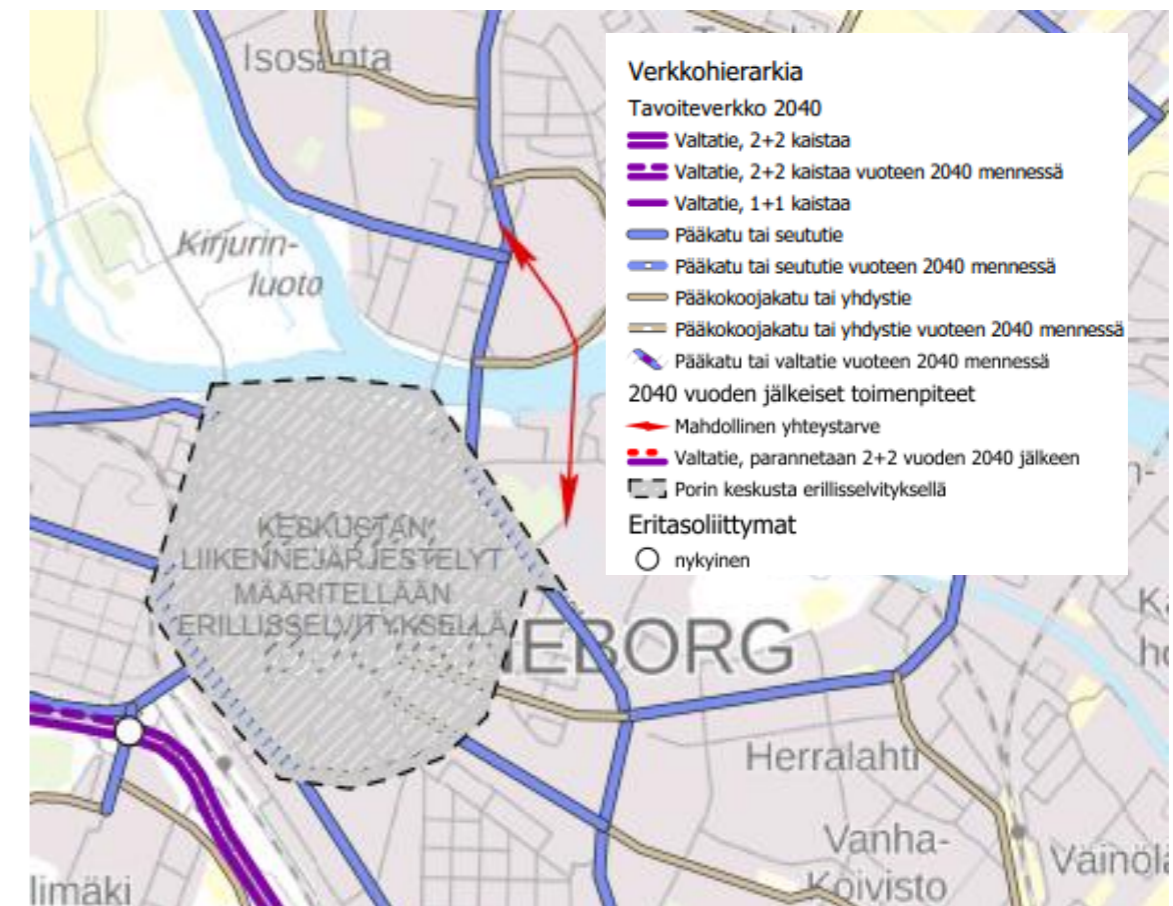


Kuva 16 Esitys 30 km/h nopeusrajoitusalueen laajentamisesta ja yli 15 metristen ajoneuvojen ajokieltoalueesta (Raskaan liikenteen reitit Porissa 2018).

Selvitys teollisuuden liikennepoliittisista ratkaisuista Porissa (2019) -selvityksessä laadittiin ratkaisuehdotus ja etenemispolku raskaan liikenteen rajoittamiselle eri sidosryhmien näkökulmat huomioiden. Keskustan osalta selvityksessä suositeltiin Aittaluodosta lähtevien keskustan kiertävien reittien tutkimista sekä nopeusrajoitusten ja aikarajoitusten käytettävyyden arvioiminen teollisuuden, jakeliikenteen ja joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta.

2.6 Porin tie- ja katuverkko-suunnitelma (2020)

Porin tie- ja katuverkko-suunnitelma vuodelle 2040 laadittiin vuonna 2020. Työssä määritettiin Porin moottoriajoneuvoliikenneverkon tavoitetilanne ja nimettiin pääkadut sekä pääkokoajakadut yleiskaavatasolla. Työn ulkopuolelle jätettiin keskustan alue, jolle tunnistettiin tarve tehdä erillinen keskustan liikenneverkko-suunnitelma. Keskustaan saapuviksi pääkaduiksi nimettiin Karjarannantie, Maantiekatu, Luvianpuistikatu, Satakunnankatu, Kuninkaantie, Paanakedonkatu ja Linnansilta. Aittaluotoon, Valajankadun ja Paanakedonkadun välille merkittiin mahdollinen uusi siltayhteystarve. Keskustan osalta toimenpiteeksi määriteltiin, että liikenteen kapasiteettia ei kasvateta kaistamääriä lisäämällä, vaan tarvittaessa verkollisin ratkaisuin.



Kuva 17 Ote Porin tie ja katuverkko-suunnitelmasta 2040 keskustan kohdalla.

Tie- ja katuverkko-suunnitelman liikenne-ennusteissa ja vaikutusarvioinneissa oletettiin, että Porin seudun asukasluku ei vähene eikä kasva, mutta väestön siirtymiä tapahtuu kaupungin sisällä. Porin seudun liikennemalliin päivitettiin nämä maankäyttöennusteet ja laadittiin ennuste vuodelle 2040. Liikennemallin ennusteen mukaan liikennemäärät keskustassa eivät tulevaisuudessa kasva. Liikennemallin avulla laadittiin myöhemmin keskustaliikenteen simulointimalli.

2.7 Porin kaupunkistrategia (2022)

Porin valtuustosopimus vuosille 2021–2025 allekirjoitettiin 19.10.2021. Valtuustosopimuksessa keskustaan ja keskustan liikenteeseen liittyen on sovittu:

- Pori jatkaa edelleen Hiilineutraali kunta -ohjelmaa. Pori on sitoutunut 80 % päästövähennystavoitteeseen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta.
- Pori puolustaa asukkaiden viihtyvyydelle tärkeitä ympäristö- ja luontoarvoja.
- Elinvoiman kärkihankkeiden tavoitteissa kaupunkikeskustan elävöittäminen.

Porin strategiassa vuodelle 2030 mainitut keskustaan ja keskustan liikenteeseen vaikuttavat teot ovat:

- Toimivat yhteydet:
 - Kattava ja vähäpäästöinen joukkoliikenne
 - Suomen parhaat pyörätiet ja -reitit
- Ylivertaiset asuin ympäristöt ja keskustan kehittäminen
 - Kestävä kaupunkisuunnittelu ja ympäristörakentaminen
 - Keskustan kehittämissuunnitelman toimenpiteiden toteuttaminen
- Jokaisella porilaisella on mahdollisuus terveelliseen, aktiiviseen ja turvalliseen elämään
 - Viihtyisät ja turvalliset puitteet ulkoilulle, liikkumiselle, kulttuurille ja asumiselle
- Hiilikädenjäljen lisääminen
 - Pori on hiilineutraali vuonna 2030

Kasvu- ja elinvoimaohjelma 2019–2025

Kasvu- ja elinvoimaohjelma on osa Porin kaupungin strategiakokonaisuutta. Alle on kirjattu keskustaliikenteeseen liittyviä kirjauksia ohjelmasta:

- Keskeisenä tavoitteena on parantaa yritysten toimintaedellytyksiä Porissa.
- Tapahtumia, festivaaleja ja yleisötilaisuuksia käytetään Porin näyteikkunana.
- Porissa edistetään entistä enemmän kevyttä liikennettä, joukkoliikennettä ja yhteiskäyttökulkuneuvoja.
- Kannustetaan polkupyöräilyyn tai kävelyyn. Ratkaisuna ovat pyöräilyreittien lisääminen, pyörä- ja jalankulkukaistojen erottaminen, kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen ja muiden kevyiden kulkuneuvojen käytön lisääminen. Tavoitteena on olla pyöräilyn mallikaupunki.
- Henkilöautoilu on edelleen merkittävässä roolissa porilaisen paikallisessa liikkumisessa. Pysäköintiratkaisuilla vaikutetaan erityisesti keskustan elinvoimaisuuteen.

3. LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMAN TAVOITTEET

Lähtötietoanalyysien perusteella kaupunginhallitus hyväksyi 19.4.2021 liikenneverkko-suunnittelun suunnitteluperiaatteiksi seuraavaa:

- Poria kehitetään ympäristöystävällisyyttä ja terveyttä edistävänä kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennekaupunkina.
- Liikenneverkko-suunnittelun periaatteena on, että keskustaan saavutaan sujuvasti, mutta keskustassa liikutaan hitaasti.
- Keskustan liikenteen suunnittelulla tavoitellaan keskustan kehittämisohjelmatyön mukaista elinvoimaista elinkeinotoiminnan, liikkumisen ja oleskelun aluetta.
- Suunnittelussa tunnistetaan eri katujen roolit useista kulkumuodoista koostuvan liikennejärjestelmän ja vaihtelevan maankäytön osana.
- Katujen poikkileikkaukset uudistetaan parhaaksi mahdolliseksi yhteensovittamalla kaupunkitilojen laatutasotekijät, kadun sijainti sekä ihmisten liikkumistarpeet kaikilla eri kulkumuodoilla:
 - Lisätään jalankululle osoitettuja alueita.
 - Pyöräilylle järjestetään nykyistä enemmän tilaa. Pyöräilyverkosta tehdään looginen.
 - Parannetaan keskustan saavutettavuutta valittujen saapumisväylien parantamisella ja opastuksella, erityisesti huomioiden tarpeellinen huolto- ja pysäköintiliikenne
 - Katutilan viihtyisyyttä parannetaan.
 - Helpotetaan joukkoliikenteen käyttöä.
- Liikenteen turvallisuutta parannetaan ajonopeuksia laskemalla ja liikennejärjestelyjä selkeyttämällä.
- Keskustaan saapuvan liikenteen sujuvuus varmistetaan. Keskustassa liikenteen hetkellistä ruuhkautumista huipputuntien aikana voidaan sietää.
- Toteutetaan Jokikeskushanke ja vahvistetaan Promenadiakselia. Jokikeskushankkeeseen sisältyvien, Etelärannasta Kirjurinluodon kautta joen pohjoisrannalle johtavien kevyenliikenteen siltojen tarve tarkastellaan jatkosuunnitteluvaiheissa.



Kuva 18 Liikenneverkko-suunnitelman tavoitteet hyväksyttiin kaupunginhallituksessa

3.1 Keskustaa kehitetään jalankulun ehdoilla

Jalankulkuliikenteelle asetettiin seuraavat tavoitteet:

- 1.1 Jalkakäytäviä levennetään ja jalankululle osoitettuja alueita lisätään esimerkiksi korttelialueilla, joilla on kivijalkaliiketoimintaa.
- 1.2 Kadunylitystä helpotetaan kaventamalla ajorataa liittymäalueilla tai koko katuosuudella. Kahden samansuuntaisen kaistan ylittäviä suojateitejä vähennetään.
- 1.3 Jalankulku ja pyöräily erotellaan pääosin toisistaan.
- 1.4 Kesäkävelykatutoimintaa edistetään
- 1.5 Parannetaan kävelykadun turvallisuutta, toimivuutta ja viihtyisyyttä esimerkiksi rajoittamalla huoltoliikennettä vilkkaimpina ostosaikoina.
- 1.6 Katuvihreää ja muita elementtejä lisätään elävöittämään katutilaa ja edistämään keskustassa oleilua, tarvittaessa esimerkiksi pysäköintipaikkoja paikallisesti vähentämällä.
- 1.7 Neljän vuodenajan vaatimukset huomioidaan.
- 1.8 Jokikeskuksen rantareittejä kehitetään.

Tavoiteltavat vaikutukset

- Keskustan katutilojen laatu ja esteettömyys paranevat.
- Oleilun ja liikkumisen turvallisuus ja miellyttävyys paranee.
- Kaupallisten palveluiden asiakasvirrat kasvavat ja keskusta elävöityy.
- Suuria ihmismassoja houkuttelevien tapahtumien järjestäminen keskustassa helpottuu.

3.2 Pori on pyöräilyn mallikaupunki

Pyöräiliikenteelle asetettiin seuraavat tavoitteet:

- 2.1 Pyöräily on ajoneuvoliikennettä. Pyöräilyverkko suunnitellaan pyöräilyväylien modernien suunnittelukäytäntöjen mukaisesti.
- 2.2 Keskustan pyöräilyverkko on jatkuva, looginen ja laadukas. Pyöräilijän paikka kadulla on helposti tunnistettavissa.
- 2.3 Pyöräily lähtökohtaisesti erotellaan jalankulkusta. Ajoratapyöräilyä suositaan siellä, missä se on mahdollista tehdä turvallisesti ja sujuvasti.
- 2.4 Keskustan läpi suunnitellaan pohjois-etelä-suuntainen laadukas pyöräilyn pääväylä.
- 2.5 Lisätään laadukasta pyöräpysäköintiä tarpeellisiin kohteisiin, kuten esimerkiksi kävelykadun päätteisiin, torille ja etelärantaan.
- 2.6 Kaupunkipyöräiliikenteen tarpeet huomioidaan suunnittelussa

Tavoiteltavat vaikutukset

- Keskustan saavutettavuus paranee.
- Pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus parantuvat.
- Jalkakäytävällä ja kävelykadulla jalankulkijoiden seassa pyöräily vähenee.
- Pyöräilyn suosion kasvu lisää taloudellisia, terveydellisiä, ympäristöllisiä ja imagollisia hyötyjä.
- HINKU-tavoitteen saavuttaminen lähenee.
- Moottoriajoneuvoliikenteen pysäköintikysyntä pienenee

3.3 Moottoriajoneuvoliikenne palvelee tarkoitustaan

Moottoriajoneuvoliikenteelle asetettiin seuraavat tavoitteet:

- 3.1 Saapuminen keskustan pysäköintipaikoille on sujuvaa, jonka jälkeen kävely on houkuttelevin tapa liikkua paikasta toiseen.
- 3.2 Keskustan moottoriajoneuvoliikennettä rauhoitetaan.
- 3.3 Ajouradalle osoitetaan sujuvan ja turvallisen liikenteen tarvitsema välttämätön tila, joka mahdollistaa liikennöinnin pysäköintipaikoille sekä kiinteistöjen huoltoajon.
- 3.4 Suunnitelmassa tutkitaan nykyisestä poikkeavia ajojärjestelyjä, kuten 1/2- suuntaisuuksia, kääntymissuuntien rajoittamisia tai ajoratojen katkaisuja.
- 3.5 Liittymien turvallisuutta parannetaan yksinkertaistamalla liittymäjärjestelyjä.
- 3.6 Pysäköinti on keskustassa maksullista. Paikallisina poikkeuksina sallitaan lyhytaikainen aikarajoitettu pysäköinti. * Pidempiaikainen pysäköinti ohjataan ydinkeskustassa kadunvarsien sijaan erillisalueille tai pysäköintilaitoksiin.
- 3.7 Kävelykadun huoltoliikennettä rajoitetaan vilkkaimpina ostosaikoina kävelykadun turvallisuuden ja viihtyisyyden vuoksi.
- 3.8 5. kaupunginosan läpiajoliikennettä rauhoitetaan.

Tavoiteltavat vaikutukset

- Autolla on helppo saapua keskustaan ja pysäköinnin jälkeen kävely keskustassa on miellyttävää.
- Keskustan liikennejärjestelyt selkeytyvät.
- Ajonopeudet laskevat ja ympäristöhaitat vähenevät.
- Liikenteen turvallisuus paranee.
- Huoltoliikenne keskustassa on sujuvaa.

3.4 Joukkoliikenne on tärkeä osa liikennejärjestelmää

Joukkoliikenteelle asetettiin seuraavat tavoitteet:

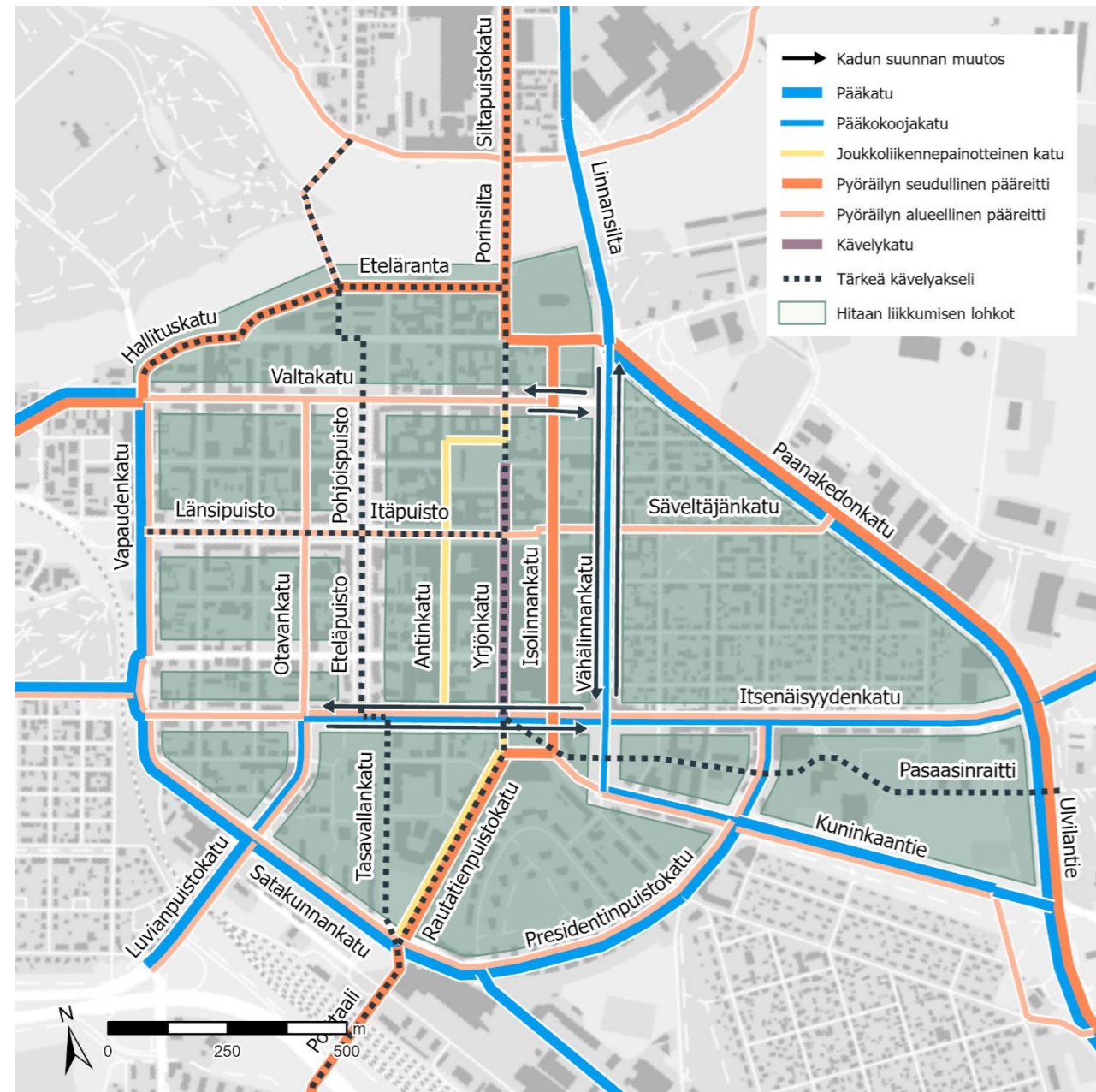
- 4.1 Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan joukkoliikenteen pääkaduilla ja solmupisteissä. Citylinjaa kehitetään.
- 4.2 Kauppatorin solmupisteen toimivuutta ja uusia solmupisteille tutkitaan linja-autoliikenteen sujuvuuden, saavutettavuuden, kaupunkikeskustan elinvoiman käyttäjien turvallisuuden näkökulmasta. Linja-autosta vaihtaminen on sujuvaa matkustajille.
- 4.3 Suunnittelussa hyödynnetään tarvittaessa erilaisia joukkoliikenne-etuuksia ja katutilasta varataan riittävästi katoksellista odotustilaa pysäkeille.

Tavoiteltavat vaikutukset

- Joukkoliikenteen käyttökokemus paranee.
- Aikataulujen täsmällisyys paranee.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona kasvaa.
- Joukkoliikenne lisää keskustan elinvoimaa.

4. KESKUSTAN LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMA

Kuvassa 19 on esitetty eri liikennemuotojen tavoiteverkot sekä hitaan liikkumisen lohkot. Tavoitteena on, että keskustaan saavutaan sujuvasti, mutta keskustassa liikutaan hitaasti. Pääkatujen ja pääkokoojakatujen suunnittelussa huomioidaan muita katuja voimakkaammin moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus ja pysäköintialueiden saavutettavuus. Hitaan liikkumisen lohkoissa jalankulun sujuvuus, turvallisuus ja viihtyisyys on ensisijaista. Itsenäisyydenkatu (osittain), Vähälinnankatu ja Valtakatu ovat tavoitetilanteessa kaksisuuntaisia. Pyöräliikenteen verkko on looginen ja jatkuva, mikä mahdollistaa sujuvan ja turvallisen pyöräliikenteen.



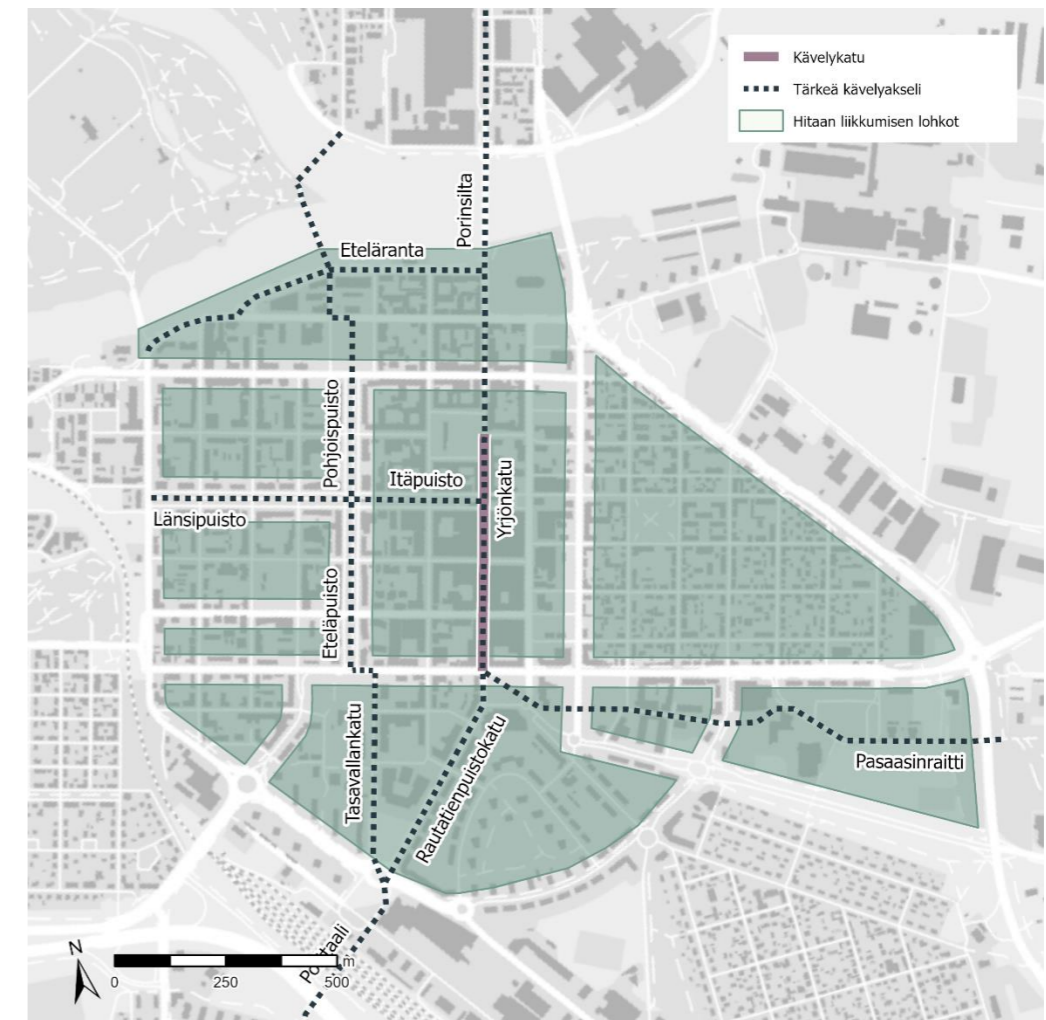
Kuva 19 Eri kulkumuotojen tavoiteverkot.

4.1 Jalankulku ja hitaan liikkumisen lohkot

Suunnittelualue on jaettu yhdeksään hitaan liikkumisen lohkoon, joissa katujen kehittämisen ensisijaisena tavoitteena on liikenteen rauhoittamisen keinoin jalankulun sekä pyöräilyn turvallisuuden, sujuvuuden ja viihtyisyyden edistäminen. Moottoriajoneuvoliikenne hitaan liikkumisen lohkoissa on mahdollista alhaisella nopeustasolla, mutta läpiajoreittejä voidaan paikallisesti rajoittaa.

Yrjönkatu on Porin pääkauppakatu ja sen jatkeena Porinsilta sekä Rautatienpuistokatu muodostavat Porin palvelukeskustan selkärangan, Promenadiakselin. Katujakson tärkein tavoite on kävelypainotteisuuden lisääminen ja ajoneuvoliikenteen haittojen vähentäminen. Kävelykatua ehdotetaan jatkettavaksi etelän suunnassa Itsenäisyydenkadulle asti, mikä tukee Promenadiakselin strategista kehittämistä sekä edistää kadun varren kivijalkaliiketoimintaa osana kaupallista kävelykeskustaa.

Muiksi merkittäviksi kävelyakseleiksi tunnistettiin puistoakselit, jokikeskuksen reitit ja sillat sekä Pasaasinraitti. Näillä ja muilla keskustan kaduilla viihtyisyyttä lisätään puistutuksilla sekä nykyistä leveämmillä jalkakäytävillä. Kadun alla kulkevasta infrastruktuurista riippuen puita voidaan lisätä esimerkiksi yksittäisiä autopaikkoja poistamalla tai koko kadun poikkileikkauksen uudistamisen yhteydessä.



Kuva 20 Jalankulun tavoiteverkko ja hitaan liikkumisen lohkot.

Viihtyisämpi keskustaympäristö pidentävät keskustassa asioinnin ja oleskelun viipymää, mikä lisää kaupunkilaisten kohtaamisia ja tuo näin elävyyttä kaupunkikuvaan. Viihtyisä ja eloisa keskusta toimii Porin käyntikorttina vierailijoille sekä tapahtumajärjestäjille. Viihtyisämpi keskusta on myös houkuttelevampi asuinpaikkana, mikä luo edellytyksiä keskustan asukasmäärän kasvulle ja sitä myötä lisää keskustan kaupallisten palveluiden kysyntää. Keskustassa liikkuu päivittäin myös paljon koululaisia, joille hitaan liikunnan edistäminen on tärkeää koulumatkojen turvallisuuden takia.

4.2 Pyöräliikenne

4.2.1 Liikenneverkkohierarkia

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoon on määritetty seudulliset ja alueelliset pääreitit. Seudullinen pyöräliikenteen pääverkko noudattaa Porin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaista tavoiteverkkoa keskustan reunoilla (Ulvilantie, Paanakedonkatu, Porinsilta, Eteläranta, Hallituskatu, Karjarannantie, Rautatiepuistokatu). Keskustan läpi kulkevan pohjois-etelä -suuntaisen pääreitit sijainniksi määrittyi Isolinnankatu, joka kiertää kävelykadun, mutta sijaitsee kävelykadun palveluiden välittömässä läheisyydessä. Kirkko kadun päätteellä tuo pääreitille tunnistettavan päätepisteen.

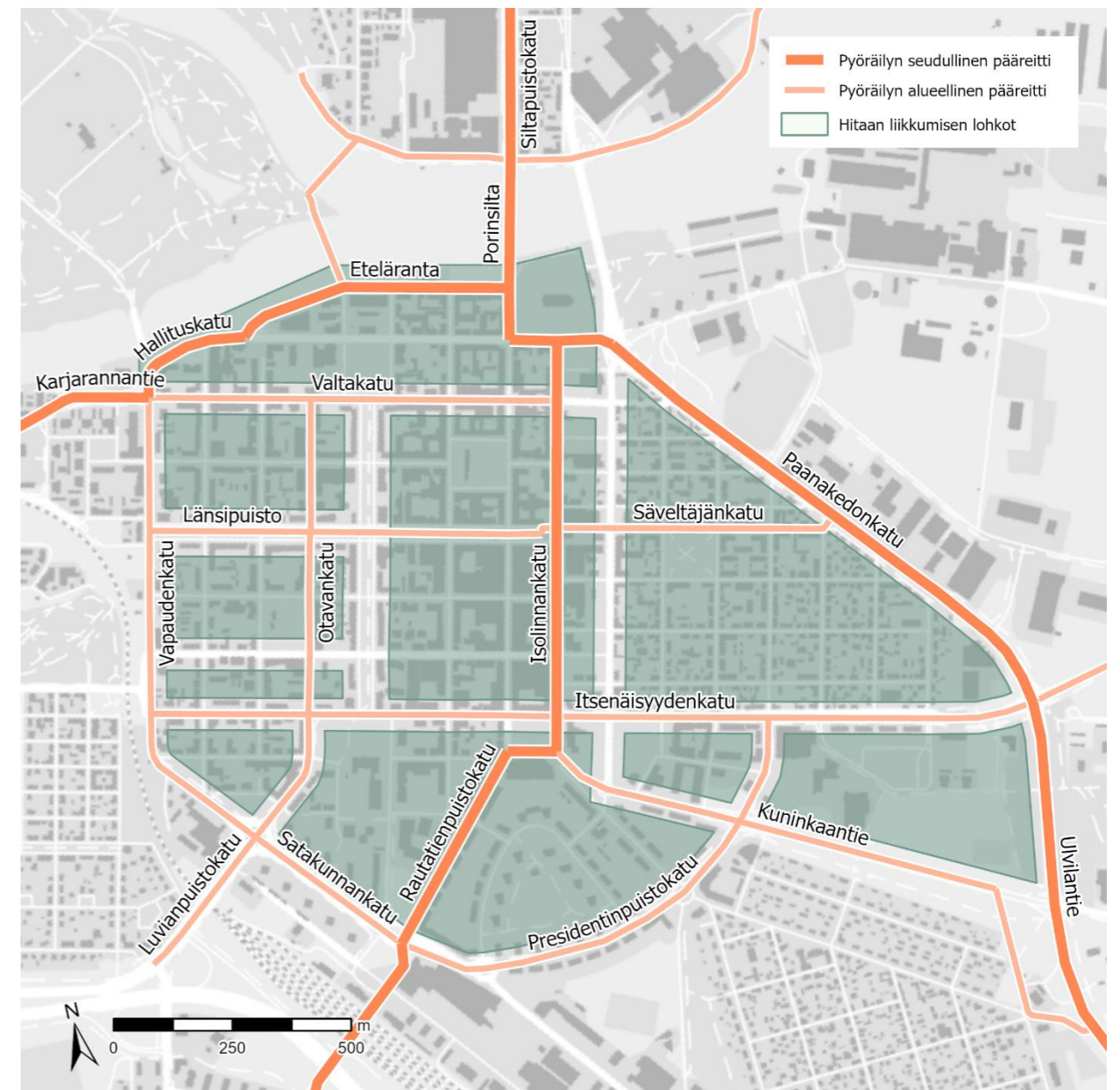
Pyöräliikenteen tavoiteverkko ei ota kantaa väylätyyppiin (pyörätie, pyöräkaista, pyöräkatu tai ajoratapyöräily ilman erillisjärjestelyjä). Pääreitettä täydentäviä paikallisreittejä ei ole tavoiteverkkoon osoitettu, mutta ne kulkevat joko ajoradalla tai tarpeen mukaan suunniteltavilla erillisillä pyöräteillä.

Seudulliset pyöräilyn pääreitit ovat

- Rautatiepuistokatu-Isolinnankatu-Porinsilta
- Hallituskatu-Eteläranta-Paanakedonkatu-Ulvilantie.

Alueellisina pääreiteinä toimivat

- Luvianpuistokatu-Otavankatu
- Vapaudenkatu-Satakunnankatu-Presidentinpuistokatu
- Länsipuisto-Säveltäjänkatu
- Itsenäisyydenkatu
- Kuninkaantie.

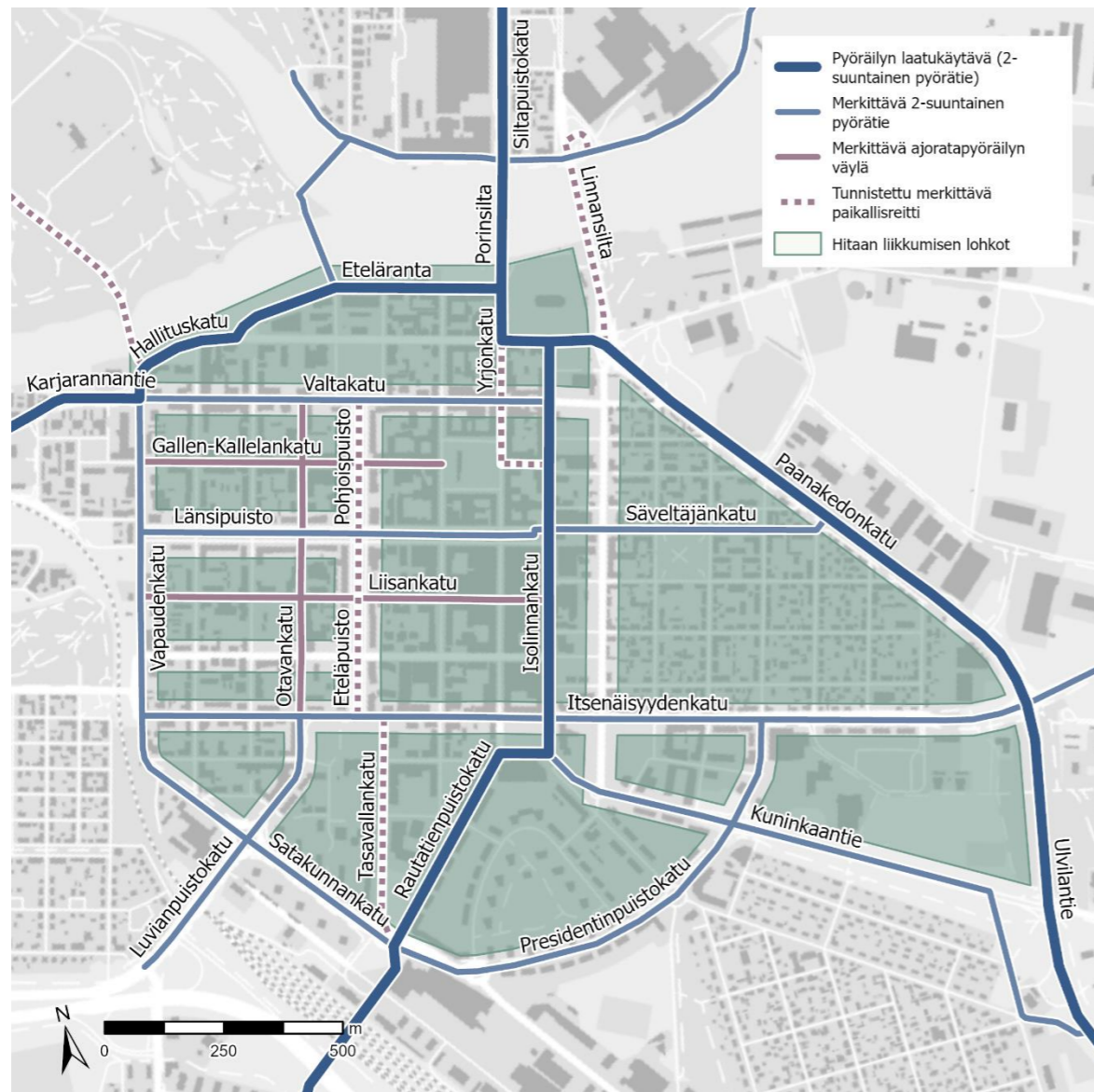


Kuva 21 Pyöräliikenteen tavoiteverkko.

4.2.2 Pyöräliikenteen väylätyypit

Kuvassa 22 on esitetty keskustan pyöräliikenteen tavoitteelliset väylätyypit. Lähtökohdaksi on valittu 2-suuntaisten pyöräteiden järjestelmä, joka on 1-suuntaiseen järjestelyyn verrattuna helpommin vaiheittain rakennettavissa, mahdollistaa paremman yhteen kytken keskustan ulkopuoliseen pyöräilyverkkoon ja on helpommin kaikkien pyöräilijöiden omaksuttavissa.

Pyöräliikenneväylien laatutasoon ja yksityiskohtiin kiinnitetään huomiota. Pyöräily lähtökohtaisesti erotellaan jalankulusta koko keskusta-alueella. Reitit suunnitellaan laatutasoltaan ja jatkuvuudeltaan yhtenäisiksi ja liittymissä kiinnitetään huomiota riittävän loiviin luisiin pyörätien ja ajoradan korkoeron tasaamisessa. Mahdolliset reunatuet rakennetaan 0-korkoon ajorataan nähden. Pyöräilyn pääreiteillä tavoitellaan pyöräliikenteen etuajo-oikeutta ajorataan nähden. Tarvittaessa käytetään pyöräilijän ylityspaikan liikennemerkkiä B7. Liittymissä, joissa on ajoradan ylittävä pyörätie, ei lähtökohtaisesti tulisi käyttää tasa-arvoisia liikennejärjestelyjä, sillä niiden väistämisvelvollisuudet ovat huonosti tiedossa.



Kuva 22 Pyöräliikenteen väylätyypit.

Pyöräliikenteen seudullisille pääreiteille on osoitettu laatukäytävät:

- Pyöräliikenne on aina eroteltu sekä moottoriajoneuvoliikenteestä että jalankulusta
- Pyörätien tavoiteleveys 3,0...4,0 m
- Pyörätiet ovat lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettuja ajorataan nähden. Tarvittaessa merkitään pyöräilijän ylityspaikka B7- liikennemerkillä ja korotetaan pyörätien jatke.

Alueellisille pääreiteille on osoitettu merkittävät 2-suuntaiset pyörätiet (pois lukien Otavankatu, jossa ajoratapyöräily):

- Pyöräteiden tavoiteleveys 2,5...3,0 m.
- Ajoradan risteämissä tavoitellaan etuajo-oikeutta pyöräliikenteelle. Tarvittaessa merkitään pyöräilijän ylityspaikka B7-liikennemerkillä ja korotetaan pyörätien jatke.

Merkittäväksi ajoratapyöräilyn väyläksi tunnistettiin Otavankatu, Liisankatu sekä Gallen-Kallelankatu. Ajoratapyöräilyn turvallisuutta tulee kehittää erilaisin liikenteen rauhoittamisen keinoin.

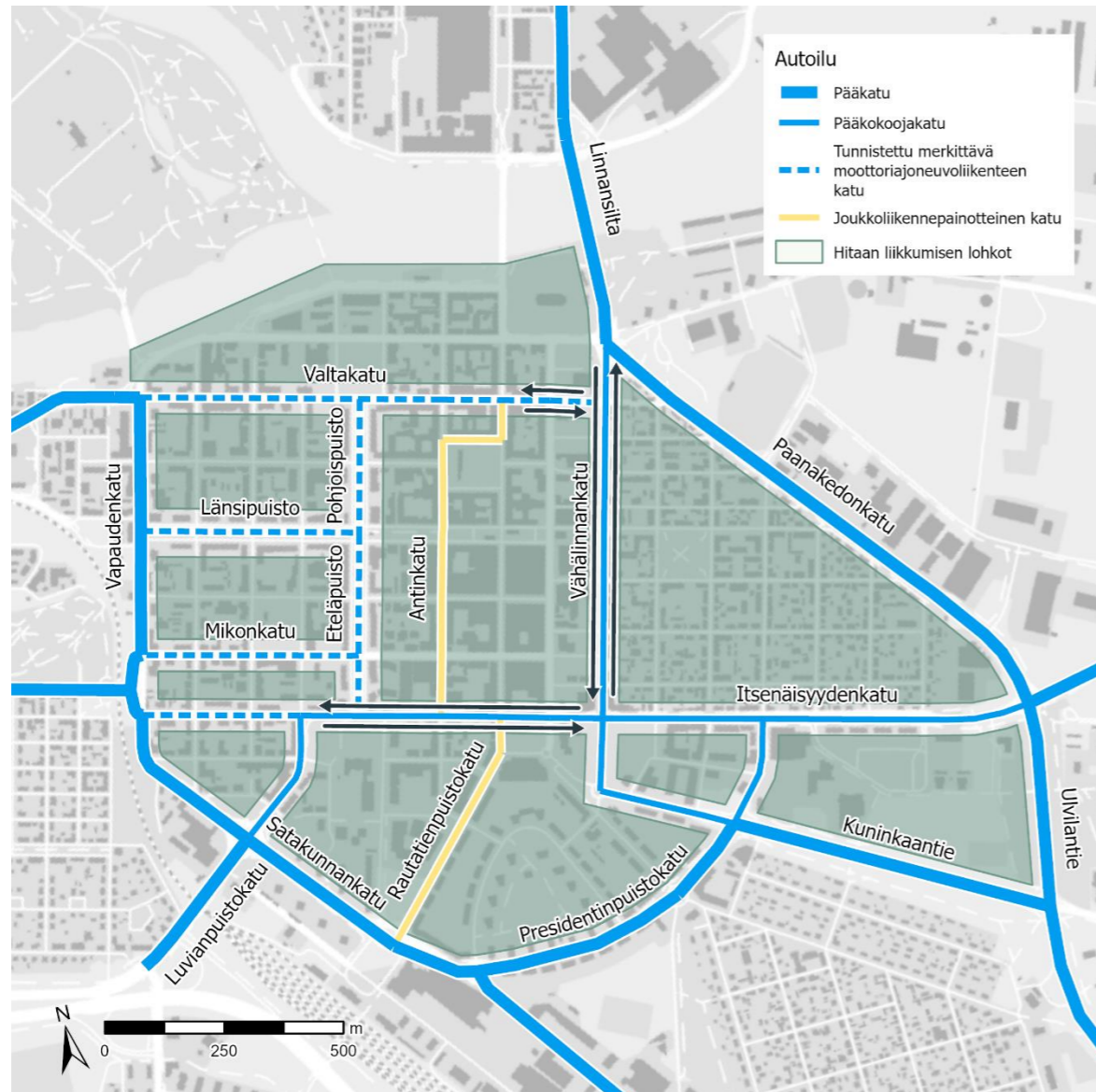
Paikallisreittien väylätarpeet (pyörätie vai ajoratapyöräily) suunnitellaan myöhemmin tapauskohtaisesti. Lähtökohtana hitaan liikkumisen lohkoissa on ajoratapyöräily, mutta ajoradan liikennemäärät tai muut syyt saattavat edellyttää pyöräliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen erottelua. Tällaisiksi merkittäviksi paikallisreiteiksi tunnistettiin ainakin Tasavallankatu, Eteläpuisto ja Pohjoispuisto, joille on suositeltavaa rakentaa erillinen pyörätie (tarvittaessa voidaan hyväksyä myös yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jos eroteltua väylää ei ole mahdollista rakentaa).

4.2.3 Pyöräpysäköinti

Laadukkaat, oikein sijoitetut pyöräpysäköintipaikat edistävät pyöräliikenteen suosiota, ehkäisevät pyörävarkauksia, parantavat julkisten tilojen esteettömyyttä ja viihtyisyyttä sekä helpottavat talvikunnossapitoa. Julkisten alueiden pyöräpysäköinnin parantamisesta tulee laatia erillinen suunnitelma, jossa otetaan kantaa tarpeelliseen pyöräpysäköinnin määrään, paikkojen sijoitteluun, telinealleihin sekä hylättyjen pyörien poistamiseen. Pidempiaikaisen pyöräpysäköinnin järjestäminen on yleensä kiinteistöjen vastuulla ja pyöräsäilytyksen vaatimukset tulee kirjata asemakaavoihin.

4.3 Moottoriajoneuvoliikenne

Moottoriajoneuvoliikenteen pääväylät määritettiin yleiskaavan mukaisella jaottelulla pääkaduiksi ja pääkokoojakaduiksi. Lisäksi tavoiteverkkoon on määritetty joukkoliikennepainotteiset kadut sekä hitaan liikunnan lohkoja rajaavat muut merkittävät moottoriajoneuvoliikenteen kadut. Joukkoliikennettä on tarkemmin käsitelty omassa luvussaan 4.4.



Kuva 23 Moottoriajoneuvoliikenteen tavoiteverkko.

4.3.1 Pääkadut

Pääkadut merkitään yleiskaavaan ja niille pyritään ohjaamaan keskustan läpi ja ohi kulkeva liikenne. Pääkaduilla moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus on tärkeässä roolissa. Pääkaduille ei lähtökohtaisesti osoiteta kadunvarsipysäköintiä, jotta liikenteen sujuvuus voidaan varmistaa ja talvikunnossapito helpottuu. Pääkatujen tavoitenopeusrajoitus on 40 km/h.

Pääkatuina toimivat voimassa olevan yleiskaavan tapaan Vapaudenkatu, Satakunnankatu, Presidentinpuistokatu, Kuninkaantie, Paanakedonkatu sekä Linnansilta.

4.3.2 Pääkokoojakadut

Voimassa olevassa yleiskaavassa ei ole osoitettu pääkokoojakatuja keskustaan. Pääkokoojakadut ovat keskustan sisällä kulkevia katuja, joilla mahdollistetaan sujuva saapuminen keskustaan ja joissa yhteydet pysäköintialueille ja -laitoksiin ovat tärkeässä roolissa. Pääkokoojakaduille voidaan osoittaa kadunvarsipysäköintiä vain, jos sillä ei ole vaikutusta liikenteen sujuvuuteen tai talvikunnossapitoon. Pääkokoojakatujen tavoitenopeusrajoitus on 30–40 km/h.

Tavoiteverkkoon merkittiin uusi pääkokoojakatuyhteys Luvianpuistokatu – Itsenäisyydenkatu – Vähälinnankatu, jonka muuttaminen kokonaisuudessaan kaksisuuntaiseksi mahdollistaa joukkoliikenteelle sujuvamman reitityksen, siirtää raskaita kuljetuksia pois Valtakadulta ja Hallituskadulta sekä rauhoittaa Isolinna-kadun liikennettä.

4.3.3 Alempiasteinen moottoriajoneuvoliikenteen verkko

Hitaan liikunnan lohkojen sisällä katujen suunnittelun lähtökohtana tulee olla viihtyisä, sujuva ja turvallinen jalankulun ja pyöräilyn ympäristö. Tämä lisää keskustan vetovoimaa kaupan, palveluiden, kulttuurin ja tapahtumien keskittymänä sekä parantaa asuinviihtyisyyttä. Moottoriajoneuvoliikenteen lohkojen sisällä on mahdollista alhaisella nopeustasolla, mutta läpiajoreittejä voidaan rajoittaa paikallisesti, jos sillä saadaan parannettua jalankulun tai pyöräilyn olosuhteita. Erityisesti Gallen-Kallelankadun katkaisu Antinkadulle (joukkoliikenteen sujuvuus, kadun kävelypainotteisuuden ja ravintolatoiminnan kehittäminen) sekä Otavankadun katkaisu Länkipuistossa (pyöräliikennekatu, puiston viihtyisyys ja jatkuvuus) eivät aiheuttaisi merkittävää haittaa moottoriajoneuvoliikenteelle, mutta tekisivät jalankulusta sekä pyöräliikenteestä nykyistä houkuttelevampaa. Mahdolliset muut läpiajorajoitukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Hitaan liikunnan alueella tavoitenopeusrajoitus on 30 km/h.

Hitaan liikunnan lohkojen reunoilla kulkevat Valtakatu, Länkipuisto, Pohjoispuisto, Eteläpuisto sekä Mikonkatu eivät ole yleiskaavan mukaisella luokittelulla pääkatuverkon osia, mutta niillä on keskustan paikallisen moottoriajoneuvoliikenteen kannalta merkittävä rooli. Katujen läpiajoo ei tulisi rajoittaa. Moottoriajoneuvojen liikennevirtaa voidaan kuitenkin rauhoittaa esimerkiksi nykyistä kapeammalla ajoradalla, kadunvarsipysäköinnillä tai 30 km/h nopeusrajoituksella.

4.3.4 Pysäköinti

Keskustan katutilojen muuttaminen edellyttää kadunvarsipysäköinnin harkittua vähentämistä, jotta tilaa saadaan paremmille pyöräilyille, leveämmille jalkakäytävälle, lyhyemmille suojateille sekä uusille viheristutuksille. Pysäköintipaikkojen vähentämistarve tarkentuu jatkosuunnittelussa. Kadunvarsipaikkojen vähentäminen ei vaikuta keskustan saavutettavuuteen henkilöautolla, sillä pysäköintitilustilustusten perusteella pysäköintipaikoista on nykyisin ylitarjontaa.

Kaduilla, joilla kadunvarsipysäköintiä säilytetään, käytetään mitoitukseen sekä sijoitteluun aikaisempaa modernimpia suunnitteluperiaatteita. Nykyisin kadunvarsipysäköinti on usein osoitettu leveän ajoradan ulkoreunaan maalimerkinnällä. Kadunvarsipysäköinnin erottaminen reunatuella ajoradasta ja nostaminen jalkakäytävän tasoon laskee ajonopeuksia, lyhentää suojateita, mahdollistaa katuvihreän lisäämisen pysäköintipaikkojen väliin ja korostaa jalankulun merkitystä keskustan pääliikennemuotona.

Uusi pysäköinnin opastusjärjestelmä parantaa pysäköintialueiden saavutettavuutta ja vähentää pysäköintipaikkaa hakevaa tarpeetonta ja haitallista keskustaliikennettä.

Isolinnankadun ja Vähälinnankadun välissä sijaitsevien, kaupungin omistuksessa olevien pysäköintialueiden korvaaminen osittain tai kokonaan rakenteellisella pysäköinnillä vähentäisi pysäköintiin käytettyä maapinta-alaa ja mahdollistaisi keskustan täydennysrakentamista. Tämä toisi keskustaan uusia asukkaita ja sitä myötä lisäksi keskustapalveluiden kysyntää sekä elävyyttä. Mahdollisiin uusiin pysäköintilaitoksiin voitaisiin osoittaa keskustan täydennysrakennuskohteiden veloitteipaikkoja, joilla voitaisiin kattaa osa rakenteelliseen pysäköintiin investoimisesta.

4.3.5 Nopeusrajoitukset

Pääkatujen ja pääkokoajakatujen nopeusrajoitus on enintään 40 km/h. Muilla kaduilla tavoitenopeusrajoitus on 30 km/h, mikä parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää liikennemelua, eikä vaikuta merkittävästi matka-aikoihin tai keskustan saavutettavuuteen. Alentunutta nopeusrajoitusta on luonnollista noudattaa, kun katujen ajoratoja kavennetaan ja katu ympäristöä muutetaan pienipiirteisemmäksi puuistutuksilla sekä kadunvarsipysäköintiä uudelleen järjestelemällä.

4.4 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen pääväylien tavoiteverkkoa on pyritty yksinkertaistamaan keskustan alueella. Tavoitteena on keskittää joukkoliikenne nykyistä harvemmille väylille, jolloin linjaston hahmottaminen ja vaihtoyhteyksien järjestäminen olisi helpompaa. Vähälinnankadun ja Itsenäisyydenkadun suuntaisuuksien muutokset mahdollistavat nykyistä tehokkaamman joukkoliikenteen reitityksen

4.4.1 Joukkoliikenteen solmupisteet

Joukkoliikenteen solmupisteet ovat pysäkkialueita, joiden lähistöllä on merkittäviä käyntikohteita ja joiden kautta kulkee useita joukkoliikennelinjoja ja joissa tehdään vaihtoja linjalta toiselle. Keskustan alueella tärkeimmät solmupisteet ovat matkakeskuksessa, Keskusaukiolla, Kauppatorilla ja Puuvillan edessä Siltapuistokadulla. Solmupisteisiin toteutetaan laadukkaat pysäkkijärjestelyt (penkit, katokset, reaaliaikaiset aikataulunäytöt).

4.4.2 Joukkoliikennepainotteiset kadut

Antinkatu sekä Rautatiepuistokatu ovat hitaan liikunnan lohkojen sisällä kulkevia joukkoliikennepainotteisia katuja, joissa joukkoliikenteen sujuvuus ja laadukkaat pysäkkijärjestelyt ovat ensisijaisia. Joukkoliikennepainotteisilla kaduilla henkilöautopysäköintiä voidaan rajoittaa joukkoliikenteen sujuvuuden edistämiseksi ja joukkoliikenteelle pyritään antamaan etuajo-oikeus liittymissä.

4.4.3 Merkittävät joukkoliikenteen kadut

Itsenäisyydenkatu, Satakunnankatu matkakeskuksen ja Luvianpuistokadun välillä, Luvianpuistokatu, Mikonkatu Antinkadusta itään sekä Yrjönkatu Kauppatorista pohjoiseen ovat merkittäviä joukkoliikenteen katuja. Kaduilla kiinnitetään huomiota joukkoliikenteen sujuvuuteen ja laadukkaisiin pysäkkijärjestelyihin.

4.4.4 Joukkoliikenne muilla kaduilla

Muilla joukkoliikenteen käyttämillä kaduilla joukkoliikenteen vaatima tila ja muut järjestelyt sovitetaan yhteen muiden kulkumuotojen kanssa.



Kuva 24 Joukkoliikenteen pääväylien tavoiteverkko

4.5 Katukohtaiset ratkaisut

4.5.1 Vähälinnankatu

Vähälinnankatu on keskustan pääkokoajakatu, joka ehdotetaan muutettavan kaksisuuntaiseksi. Madollisuus ajaa kadun läpi pohjoisesta etelään vähentää Isolinnankadun liikennemääriä ja vähentää raskaan liikenteen tarvetta ajaa Kivi-Porin läpi Hallituskadulta. Kadun poikkileikkauksessa on lähtökohtaisesti yksi kaista molempiin suuntiin sekä tarvittaessa liittymissä vasemmalle ryhmittymiskaista. Tällöin turvattomat suojatiet, jotka risteävät kahden tai useamman saman suuntaisen ajokaistan yli, vähenevät merkittävästi. Tarvittaessa pääliittymät muutetaan valo-ohjatuiksi siten, että läpiajoliikenteelle mahdollistetaan vihreä aalto. Osa 5. kaupunginosaan johtavista katuliittymistä voidaan sulkea.

Pyöräliikenne Vähälinnankadulla osoitetaan kaksisuuntaiselle pyörätielle tai yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle, mikäli riittävän leveää pyörätietä ei kadulle voida jatkosuunnitelmissa osoittaa.



Kuva 25 Havainnekuva Vähälinnankadusta kaksisuuntaisena.

4.5.2 Isolinnankatu

Kadulle osoitetaan pyöräilyn seudullinen pääreitti, joka on keskustan tärkein pohjois-etelä-suuntainen pyöräliikenneväylä. Reitti toteutetaan 3..4 metriä leveänä kaksisuuntaisena pyörätienä. Kadun väistämissäännot tarkistetaan siten, suoraan kulkeva pyöräilijä on etuajo-oikeutettu muuhun liikenteeseen nähden (tasa-arvoiset liittymät poistetaan tai niihin osoitetaan pyöräilijän ylityspaikka liikennemerkillä B7).

Isolinnankadun merkitys läpiajoliikenneväylänä pienenee Vähälinnankadun kaksisuuntaistamisen takia. Isolinnankatu muutetaan keskustan asiointikaduksi, jossa liikennevirta kulkee hitaalla nopeudella. Kadulta on yhteydet useisiin keskustan pysäköintilaitoksiin ja lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä säilytetään.

Liikenneverkon toimivuuden kannalta katu voidaan säilyttää yksisuuntaisena tai muuttaa kaksisuuntaiseksi. Kaksisuuntaistaminen antaisi enemmän valinnanvaraa moottoriajoneuvoliikenteen reiteille, mutta yksisuuntainen järjestely mahdollistaisi enemmän tilaa pysäköinnille, istutuksille, jalankululle sekä pyöräliikenteelle. Tässä suunnitelmassa ei otettu kantaa kadun mahdolliseen kaksisuuntaistamiseen. Suuntaisuus ratkaistaan yleissuunnitelmassa, jossa tutkitaan tarkemmin mahdollisen kaksisuuntaisuuden hyödyt, haitat sekä kustannusvaikutukset. Mikäli katu säilytetään

yksisuuntaisena, tulee kahden samansuuntaisen kaistan ylittävät suojatiet poistaa tai ylitys jakaa keskisaarekkeella kahteen jaksoon.



Kuva 26 Isolinnankadun tavoitetilaa 1-suuntaisena tai 2-suuntaisena.

4.5.3 Yrjönkatu

Yrjönkadun kävelykatu ehdotetaan jatkettavaksi etelään Mikonkadun ja Itsenäisyydenkadun välille. Keskustan läpi kulkeva pyöräliikenne ohjataan kävelykadun sijaan Isolinnankadulle. Nortamonkadun ja Porinsillan välillä tavoitteena on jalkakäytävien leventäminen ja pyöräliikenteen sekä jalankulun erottelu toisistaan.

Tavoitteena on, että kävelykadun huolto liikenteen haittoja vähennetään sallimalla huoltoajo vain aamuisin ja iltaisin vilkkaimpien ostos- ja asiointiaikojen ulkopuolella. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulisi tutkia huolto liikenteen pysäköinnin keston rajoittamista enimmillään 5–30 minuuttiin esimerkiksi mobiilisovelluksella, joka toimii pysäköintimaksusovellusten tavoin, mutta ei veloita käyttäjältä pysäköintitaksaa. Lisäksi huolto liikenteelle tulee rakentaa lastauspaikkoja kävelykadun päätteisiin sekä ajoradan risteyskohtiin.

4.5.4 Antinkatu

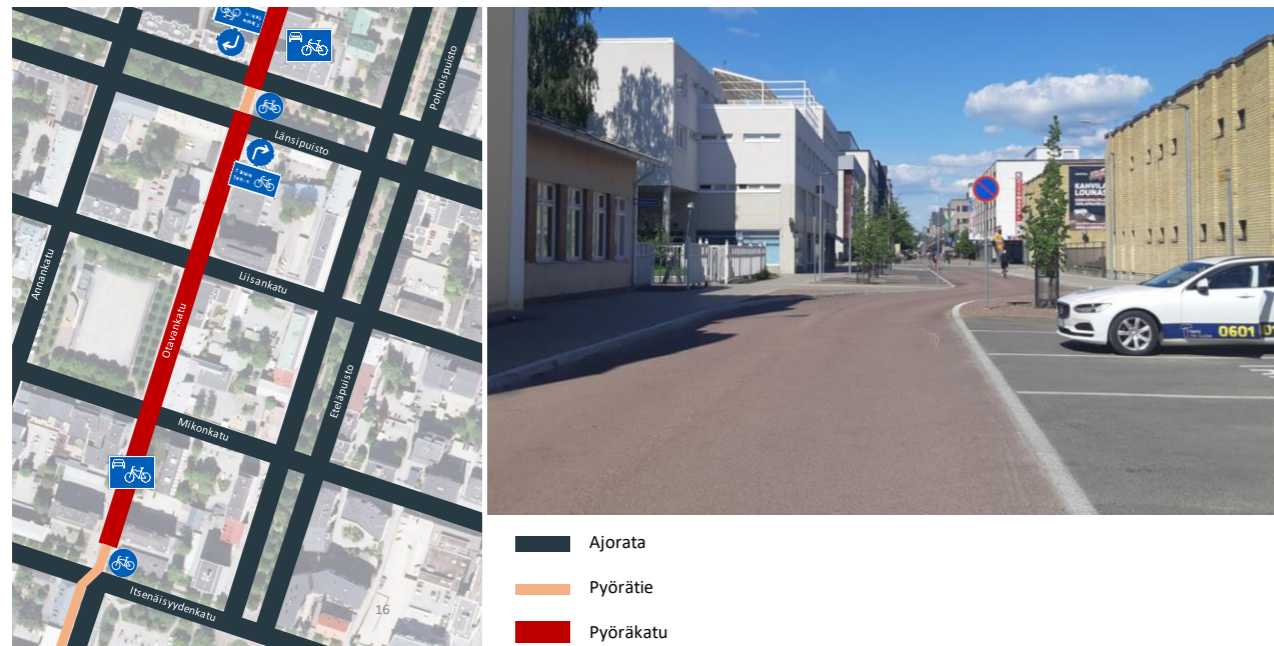
Antinkatu on joukkoliikennepainotteinen katu, jonka varrella on paljon liiketiloja. Kadun kehittämisen tavoitteina on mahdollistaa sujuva joukkoliikenne, laadukkaat pysäkkijärjestelyt, turvalliset suojatie ylitykset, viihtyisät jalkakäytävät sekä kivijalkaliiketoiminnan edistäminen.

Kadun ajorataa kavennetaan ja jalkakäytäviä sekä odotusalueita levennetään. Kadulla voidaan sallia ajoratapysäkit, jos tämä on edellytyksenä laadukkaiden odotusalueiden rakentamiseksi. Kadunvarsipysäköinnin uudelleensijoittelu tehdään siten, että se ei vaikuta joukkoliikenteen sujuvuuteen ja mahdollistaa katupuuston lisäämisen.

Antinkatu välillä Pohjoiskauppatori-Valtakatu on kesäisin kävelykatu ja talvisin hitaan liikkumisen lohkon sisällä kulkeva hidaskatu. Gallen-Kallelankadun liittymä Antinkadulle suljetaan joukkoliikenteen laiturialueen turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi. Kauppatorin laiturialueen kohdalla voidaan rajoittaa henkilöautoliikennettä, mikäli joukkoliikenteen sujuvuus niin vaatii.

4.5.5 Otavankatu

Otavankadun merkitys moottoriajoneuvoväylänä on pieni, mutta pyöräliikenteen reittinä suuri. Liikenteen tavoiteverkossa kadulle osoitettiin pyöräilyn alueellinen pääreitti, joka toteutetaan pyöräkatuna Itsenäisyydenkadun ja Valtakadun välillä. Pyöräkadulla moottoriajoneuvoliikenne on sallittu, mutta se tapahtuu pyöräliikenteen ehdoilla muuttamalla katu pienipiirteisemmäksi ja nopeusrajoitusta laskemalla. Itsenäisyydenkadun moottoriajoneuvoliittymä Otavankadulle pohjoiseen suljetaan ja läpiajo Länsipuiston yli estetään muulle kuin pyöräliikenteelle. Muut moottoriajoneuvoliikenteen reitit Otavankadulle säilytetään.



Kuva 27 Otavankadun tavoitetilanne. Läpiajo on mahdollista pyöräliikenteelle, mutta autoliikenteen reittejä ja ajonopeutta rajoitetaan. Kuvassa esimerkki Joensuun Kauppakadulta.

4.5.6 Vapaudenkatu

Kadun roolia keskustan kiertävänä pääkatuna ja kehäkatuna korostetaan. Moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden varmistaminen on tärkeää, jotta muiden pohjois-etelä-suuntaisten katujen (Katariinankatu, Annankatu, Otavankatu) liikennettä voidaan rauhoittaa. Kadulle osoitetaan pyöräilyn alueellinen pääreitti.

4.5.7 Itsenäisyydenkatu

Itsenäisyydenkatu on nykyisin kaksisuuntainen välillä Paanakedonkatu-Vähälinnankatu. Katu ehdotetaan muutettavan kaksisuuntaiseksi myös välillä Vähälinnankatu-Otavankatu. Muutos mahdollistaa yhtenäisen keskustan ohittavan ajolinjan Linnansilta-Vähälinnankatu-Itsenäisyydenkatu-Otavankatu-Luvianpuistokatu. Järjestely helpottaa joukkoliikenteen reititystä matkakeskuksen ja Kauppatorin solmupisteiden välillä.

Kadulle rakennetaan kaksisuuntainen pyöräilyn alueellinen pääreitti.

Pitkällä aikavälillä tavoitteena on, että katu olisi kaksisuuntainen Vapaudenkadulle asti, josta katu jatkuisi Valtionsillan yli Maantiekadulle. Tämä edellyttää merkittäviä muutoksia Valtionsillan järjestelyihin. Silta on hiljattain kunnostettu eikä sen saneeraaminen ole todennäköistä nykyisillä rahoitusnäkömillä.



Kuva 28 Havainnekuva Itsenäisyydenkadusta kaksisuuntaisena.

4.5.8 Mikonkatu

Itsenäisyydenkadun sekä Vähälinnankadun kaksisuuntaistamisten takia Mikonkadun itäpään merkitys läpiajoliikenneväylänä vähenee välillä Vähälinnankatu-Eteläpuisto. Kadun tärkeimmäksi rooliksi muodostuu kiinteistöjen saavutettavuuden ja kivijalkaliiketoiminnan edistäminen. Tavoitteena on viihtyisyyden ja turvallisuuden lisääntyminen, kadunvarsipysäköinnin helpottaminen ja näin ollen kivijalkaliiketoiminnan edellytysten parantaminen. Kadun itäpäätä voidaan rauhoittaa ajorataa kaventamalla, kaistoja vähentämällä, jalkakäytäviä leventämällä sekä istutuksia lisäämällä. Kahden samansuuntaisen ajokaistan suojatiet pyritään poistamaan. Liikenneverkollisesti katu voitaisiin muuttaa kaksisuuntaiseksi, mikä helpottaisi kadun kiinteistöjen saavutettavuutta moottoriajoneuvoliikenteellä.

Eteläpuiston länsipuolella läpiajoliikenteen rooli on edelleen merkittävä, sillä Valtionsillan järjestelyiden takia Itsenäisyydenkadun länteen kulkeva liikennevirta ohjataan Eteläpuiston kautta Mikonkadulle. Toisaalta Mikonkatu kulkee tiiviisti rakennetun korttelirakenteen läpi, jonka varrella on mm. koulu sekä Liisantorin lähiliikuntapaikka. Tällä katujaksolla tavoitteena on viihtyisyyden parantaminen ja kadun ajonopeuksien hillitseminen esimerkiksi ajorataa kaventamalla, keskisaarekkeellisilla suojateillä ja uusia katupuita istuttamalla.

4.5.9 Liisankatu

Liisankadun merkitys moottoriajoneuvoliikenteen tai väylänä on pieni. Kadun kehittämisen tavoitteena on kaupunkikuvan parantaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ajorataa kaventamalla ja katupuustoa lisäämällä. Liisankadun pyöräliikenne ohjataan ajoradalle, jossa se on turvallista ja sujuvaa. Jalkakäytäviä levennetään.

4.5.10 Gallen-Kallelankatu

Gallen-Kallelankadun varrella on palvelu- ja kulttuurikohteita sekä kadun länsipäässä koulukeskittymä, joka aiheuttaa merkittävästi oppilasliikennettä niin jalan, pyörällä kuin koulukuljetuksillakin. Kadun merkitys moottoriajoneuvoliikenteen väylänä on pieni. Kadun kehittämisen lähtökohdaksi on palveluiden saavutettavuuden parantaminen jalan ja pyörällä sekä turvallisen koululiikenteen ja oppimisympäristön mahdollistaminen. Tavoitetilanteessa katu on keskustan hidaskatu, jossa liikkuminen on viihtyisää ja

turvallista. Kadun ajorataa kavennetaan, katupuustoa lisätään ja kadunvarsipysäköintiä jäsenellään uudelleen. Kadun itäpäässä ajoyhteys Antinkadulle katkaistaan, joka edistää kivijalkaliikkeen ulkomyyntimahdollisuuksia, tukee kesäkävelykatutoimintaa sekä parantaa joukkoliikenteen laiturialueen turvallisuutta sekä joukkoliikenteen sujuvuutta.

4.5.11 Valtakatu

Valtakatu tunnistettiin merkittäväksi moottoriajoneuvoliikenteen kaduksi, jonka läpiajon sujuvuus turvataan. Kadulle osoitetaan pyöräilyn alueellinen pääreitti. Kadun poikkileikkaus uusitaan siten, että tilaan sovitetaan kaksisuuntainen pyörätie sekä nykyistä kapeammat ajokaistat. Pysäköintiä ryhmitellään uudelleen ja katupuustoa lisätään mahdollisuuksien mukaan. Katu muutetaan kaksisuuntaiseksi Vähälinnankadun ja Yrjönkadun välillä, mikä mahdollistaa viereisen Hallituskadun liikenteen rauhoittamisen.



Kuva 29 Havainnekuva Valtakadusta kaksisuuntaisena

4.5.12 Hallituskatu

Hallituskatu kulkee historiallisen Kivi-Porin läpi. Kadun moottoriajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia pyritään vähentämään ohjaamalla läpiajoliikennettä Vähälinnankadulle sekä Valtakadulle. Hallituskadun ajorataa kavennetaan, jalkakäytäviä levennetään ja kadulle istutetaan lisää puita. Valtakadun ja jokirannan välinen alue muodostaa hitaan liikkumisen lohkon, jossa moottoriajoneuvoliikenteen ajoyhteyksiä Hallituskadulta viereisille kaduille voidaan rajoittaa alueen viihtyisyyden ja turvallisuuden lisäämiseksi.

4.5.13 Eteläranta

Etelärantaa kehitetään siten, että moottoriajoneuvoliikenne ei häiritse Jokikeskuksen jalankulun viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Vapaudenkadun suunnasta Etelärannan kautta Porinsillalle nykyisin kulkeva liikennevirta ohjataan käyttämään ensisijaisesti Valtakatua ja Linnansiltaa. Etelärannan ja Yrjönkadun väistämisvelvollisuuksia muutetaan siten, että pyöräliikenne on etuajo-oikeutettua Eteläranta-kadun

ajorataa nähden. Ensisijaisena vaihtoehtona on kärkikolmion asettaminen Etelärannalle, mutta liittyä voidaan muuttaa tarvittaessa myös valo-ohjatuksi.

4.5.14 Ristikkäispuistot

Ristikkäispuistojen ilme säilytetään nykyisen kaltaisena, mutta puistoreittien sujuvuutta parannetaan. Puistojen suuntaisille pyöräteille osoitetaan etuajo-oikeus risteäviin ajoratoihin nähden esimerkiksi pyöräilijän ylityspaikka-merkillä B7 sekä ajoradan korotuksella tai risteävän ajoradan kärkiolmiolla. Kaupunkihistoriallisista syistä puistojen keskellä kulkevia pyöräteitä ei asfaltoida.

Puistoja halkovien ristikkäisten katujen liittymäalueita kavennetaan ja mahdollisuuksien mukaan risteävä läpiajoliikenne katkaistaan kokonaan. Läpiajoliikenne poistetaan Otavankadulta. Myös Gallen-Kallelankadulla, Liisankadulla, Annankadulla ja Katariinankadulla voidaan harkita risteävän ajoradan poistoa puiston yhtenäistämiseksi (tarkentuu jatkosuunnittelussa).

Puistojen risteysten kiertoliittymä on nykytilanteessa poikkeuksellinen, sillä kiertotilassa on suojatiet. Pyöräilijän on näissä kohdissa väistettävä ajoradan liikennettä, mutta sääntö on huonosti tiedostettu. Tästä syystä myös kiertotilan suojateiden kohdalle ehdotetaan lisättävän pyöräilijän ylityspaikkaa B7-liikennemerkillä.



Kuva 30 Havainnekuva pyöräilijän etuajo-oikeudesta pyöräilijän ylityspaikka-merkillä puiston ja ajoradan risteyskohdassa Antinkadulla.

4.5.15 Muut keskustan kadut

Liikenneverkkokarttaan on merkitty tavoitetila myös muille kaduille, joita ei tässä luvussa ole erikseen mainittu. Kadut sijoittuvat pääosin hitaan liikkumisen lohkoihin, joiden läpiajoliikennettä pyritään rauhoittamaan ja ohjaamaan pääkatuverkolle. Katujen kehittämisessä huomioidaan erityisesti läheisen maankäytön tarpeet saavutettavuuden, viihtyisyyden ja turvallisuuden kannalta.

4.5.16 Jokikeskus

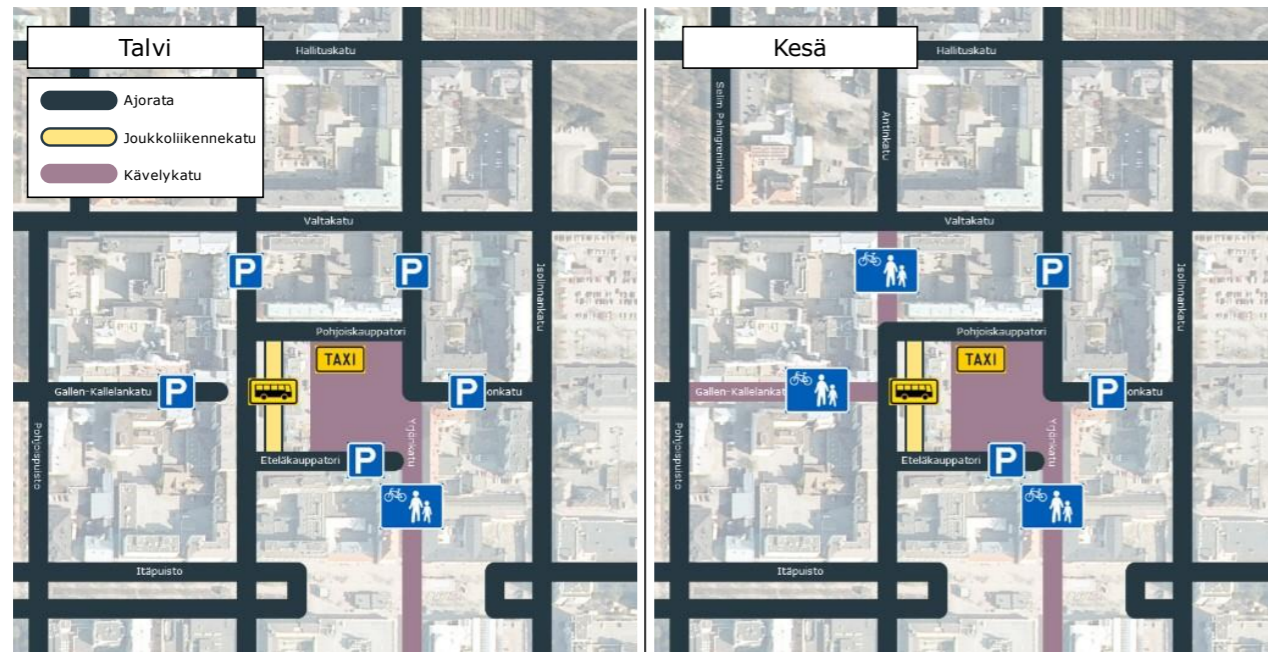
Jokikeskuksen kehittäminen on yksi kaupungin kärkihankkeista. Tavoiteverkkoon määriteltiin Etelärannan, Kirjurinluodon ja Pohjoisrannan yhdistävät uudet ympärivuotiset sillat, jotka ovat keskeinen osa Kirjurinluodon vapaa-ajan toimintojen sekä Puuvillan tiede- ja kauppakesittymän kehittämistä osaksi keskustan jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä.

4.5.17 Kauppatorin ympäristö

Antinkatu välillä Pohjoiskauppatori-Valtakatu on kesäisin kävelykatu ja talvisin hitaan liikkumisen lohkon sisällä kulkeva hidaskatu. Katuosuuden joukkoliikennelinjat siirretään ympärivuotisesti reitille Antinkatu - Pohjoiskauppatori - Yrjönkatu, jolla vältetään joukkoliikenteen poikkeusjärjestelyt kesäkaudella.

Gallen-Kallelankatu muutetaan päätyväksi kaduksi, mikä parantaa Kauppatorin ja laiturialueen ympäristön kävelyolosuhteita, joukkoliikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Ratkaisu mahdollistaa kesäkävelykatutoiminnan kehittämisen ja katutilojen käytön ulkomyyntiin nykyistä joustavammin. Kadun katkaisu mahdollistaa myös joukkoliikenteen laiturialueen laajentamisen Antinkadulle, mikäli tarpeen.

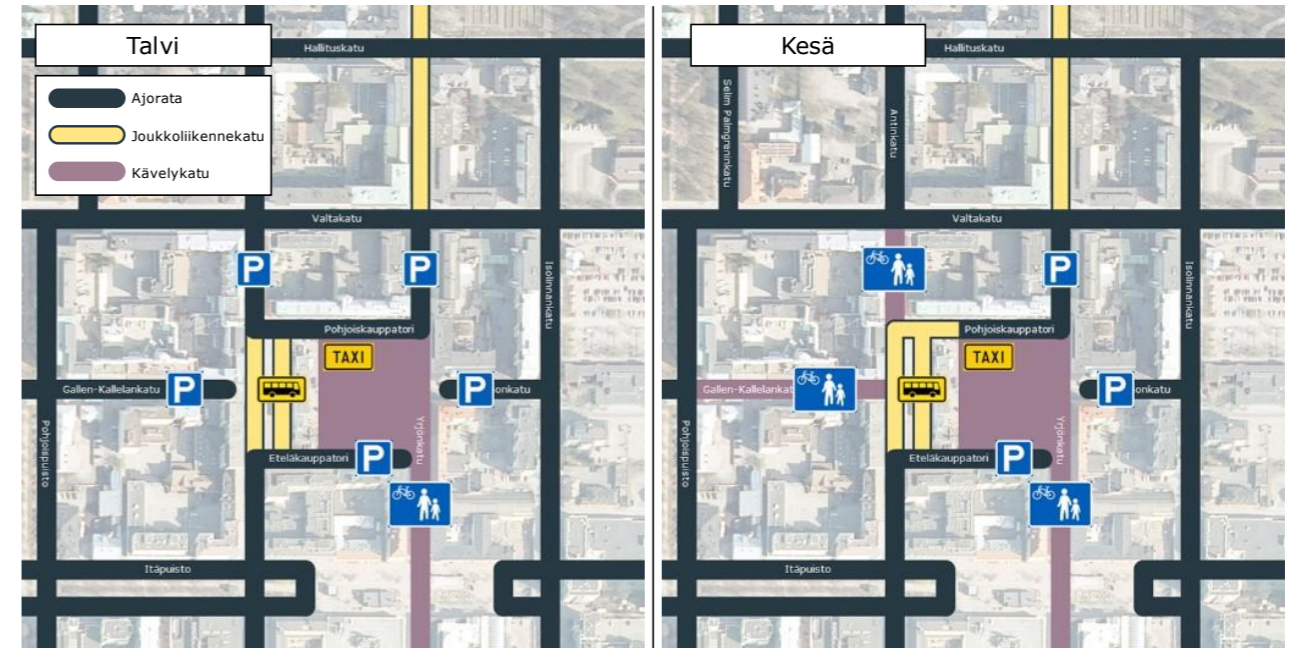
Liikenneverkko-suunnitelman kanssa on samanaikaisesti laadittu Kauppatorin laiturialueen esiselvitys sekä Kauppatorin yleissuunnitelma. Suunnitelmaluonnoksissa taksiasema siirretään Yrjönkadun laidalta Pohjoiskauppatorin laidalle. Kadunvarsien pysäköintipaikkoja poistetaan Pohjoiskauppatorilta taksiaseman ja joukkoliikenteen reittien takia. Muutoin Kauppatorin ympäristössä moottoriajoneuvojen pysäköintipaikat säilytetään nykyisen kaltaisina.



Kuva 31 Kauppatorin liikennejärjestelyt.

Kauppatorin ympäristöön tehtiin jatkotarkastelu joukkoliikennereiteistä ja promenadiakselin kehittämismahdollisuuksista osana hitaan liikkumisen lohkon rauhoittamista (kuva 32). Nortamonkadun muuttaminen päätyväksi pysäköintikaduksi Gallen-Kallelankadun tavoin mahdollistaisi Yrjönkadun kävelykadun jatkamisen Pohjoiskauppatorille sekä torialueen laajentamisen. Valtakadun ja Pohjoiskauppatorin välisellä Yrjönkadulla on säilytettävä moottoriajoneuvoliikenteen yhteys torilla sijaitsevan taksiaseman ja kaupungin palvelupisteen asiakaspysäköinnin takia. Valtakadun pohjoispuolella

Yrjönkatua voitaisiin kehittää joukkoliikennekatuna, mikä rauhoittaisi liikennettä Porinsillalla, vahvistaisi promenadiakselia ja edistäisi Puuvillan alueen kytkentää osaksi kävelykeskustaa.



Kuva 32 Ajoneuvoliikenteen ja promenadiakselin vaihtoehtoiset liikennejärjestelyt Kauppatorin ympäristössä hitaan liikkumisen lohkon sisällä.

4.5.18 Aittaluodon ja Isosannan katujärjestelyt

Liikenneverkko-suunnitelmassa ei tunnistettu liikenteellistä tarvetta uudelle siltayhteydelle Aittaluodosta Isosantaan, joka on merkitty nykyiseen yleiskaavaan mahdollisena yhteystarpeena. Yhteystarvemerkintä on osittain vanhentunut, sillä Konepajarannan teollisuusalueen maankäyttö on muuttumassa ja uudella siltayhteydellä pyrittiin alun perin mm. ohjaamaan pääkadun liikennehaitat teollisuusalueelle. Lisäksi uusi siltainvestointi olisi suuri verrattuna siitä saavutettaviin hyötyihin. Moottoriajoneuvoliikenteen pääliikennevirta osoitetaan Linnansillalle ja Valajankadulle. Isosannan teollisuusalueen muuttuva maankäyttö sovitetaan Valajankatuun ja Konepajaranta-katuun siten, että liikennejärjestelyt ovat sujuvia ja turvallisia.

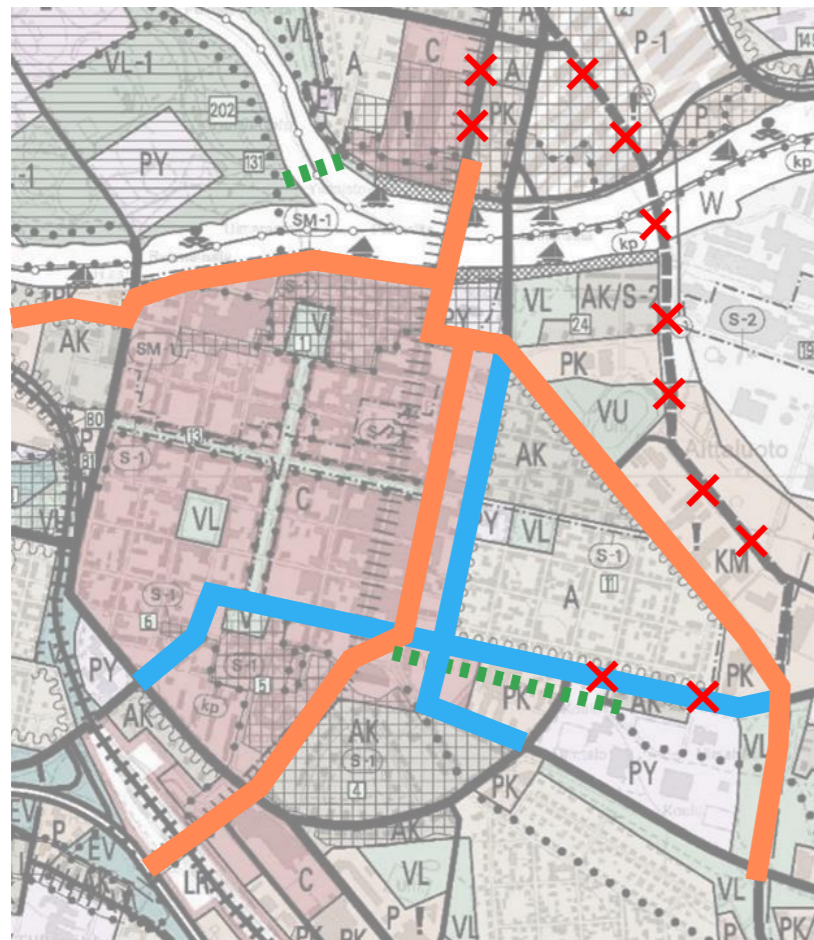
4.5.19 5. kaupunginosa

5. kaupunginosaan liikennejärjestelyiden tavoitteena on, että alueella kulkisi vain kaupunginosaan saapuvaa tai sieltä lähtevää moottoriajoneuvoliikennettä. Nykyisin alueella on kaksi läpiajettavaa katua, Säveltäjänkatu ja Maanmittarinkatu, joiden liikennettä tulee vahvemmin ohjata pääkatuverkolle. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi alentamalla nopeusrajoitusta tai muuttamalla Maanmittarinkadun liittymät tasa-arvoiseksi. Liikennesimulointien perusteella myös Maanmittarinkadun läpiajon katkaiseminen olisi mahdollista. Vähälinnankadulta on ajoyhteyksiä 5. kaupunginosaan nykyisin viidestä eri liittymästä. Näistä esimerkiksi Itätullinkadun ja Juhana Herttuan kadun katkaiseminen sujuvoittaisi Vähälinnankadun liikennettä ja rauhoittaisi 5. kaupunginosaan liikennemääriä. Kaupunginosaan läntisiä katuja käytetään myös keskusta-asioinnin pysäköintiin, sillä kaduilla on ilmaisia pysäköintipaikkoja. Paikkojen muuttaminen maksullisiksi, aikarajoitetuksi tai alueen asukkaille rajoitetuksi vähentäisi liikennehaittoja, mutta mahdolliset muutokset tulee suunnitella tarkemmin yhteistyössä alueen asukkaiden kanssa.

4.6 Yleiskaavaan ehdotettavat liikennemerkinnät

Liikenneverkkoluonnos täydentää nykyisen yleiskaavan merkintöjä:

- Uudet pääkokoajakatu-merkinnät keskustan läpi Vähälinnankadulle ja Itsenäisyydenkatu-Luvianpuistokatu –linjaukselle
- Porinsilta ja sen jatkeena toimiva Siltapuistokatu vapautetaan pääkatu-merkinnöistä
- Aittaluodon uuden sillan tavoitevuoden jälkeinen pääkatu-merkintä poistetaan.
- Pyöräilyn seudulliset pääreitit lisätään. Lisäksi voidaan merkitä alueellisia pääreittejä yhteystarpeina.
- Kirjurinluodon ja Pohjoisrannan siltayhteys lisätään.



Kuva 33 Yleiskaavaan ehdotetut muutokset liikenneverkkoihin.

4.7 Liikenneverkkoasuunnitelman toteuttaminen

Liikenneverkkoasuunnitelman suunnittelualue on erittäin laaja, ja käytännössä jokaiselle kadulle tunnistettiin parannustarpeita. Merkittäviä katuinvestointeja ei ole keskustan kaduille vuosikymmeniin tehty, joten korjausvelka on huomattava. Työ toimii pitkäikäisenä ohjenuorana katujen kehittämiseksi.

Ehdotettuja toimenpiteitä voidaan edistää itsenäisinä investointihankkeina tai yhteensovittavaa muutostyötä kadun alla kulkevan infran tai katurakenteen perusparannushankkeisiin.

Lähitulevaisuuden toimenpiteiden ohjelmoinnissa tärkeintä on, että katutilojen laatua, kävelyä ja pyöräilyä painottavat toimenpiteet rakennettaisiin etupainotteisesti, sillä aikaisemmin investoinnit on tehty pääosin moottoriajoneuvoliikenteen ehdoilla. Investoinnit kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin lisäävät keskustan elävyyttä ja niillä voidaan pidentää keskusta-asioinnin ja oleskelun viipymää Kävely-ympäristön parannustoimenpiteet ovat yleensä myös edullisempia kuin moottoriajoneuvoliikenteen vaatimat investoinnit. Kaikkialla keskustassa, mutta erityisesti Kivi-Porin alueella panostetaan laadukkaisiin pintamateriaaleihin, kadunkalusteisiin sekä katunäkymiin ja suunnittelu tehdään yhteistyössä Satakunnan Museon kanssa.

Pieniä toimenpiteitä, joita voidaan toteuttaa kevyillä suunnitelmilla ja nopealla aikataululla on esimerkiksi:

- nopeusrajoitusmuutokset
- ajoradan pistemäiset kavennukset suojateiden kohdalla
- reunatukien poistot pyöräteiden liittymissä
- pyöräliikenteen väistämissääntöjen selkeyttäminen ja väylästäön jatkuvuuden parantaminen liittymäalueilla

Kaduille, joiden liikennejärjestelyt on ehdotettu muutettavaksi, tulee laatia tarkemmat yleissuunnitelmat, joissa selvitetään toteutuskelpoiset toimenpidevaihtoehdot, liittymäjärjestelyt sekä määritetään investoinnin kustannustasot. Lähitulevaisuuden yleissuunnittelutarpeita on mm.

- Vähälinnankadun ja Itsenäisyydenkadun (sekä Isolinnankadun ja Mikonkadun) suuntaisuuksien muuttamiseen tähtäävät suunnitelmat.
- Isolinnankadun pyörätien suunnittelu suositellaan käynnistettävän mahdollisimman pian. Yleissuunnitelmalla tutkitaan, voidaanko pyörätien rakentaminen toteuttaa edellä mainittujen katujen saneeraamisesta erillään, jotta pyörätieinvestointi ei viivästyisi.

Katujaksot, joiden mitoitusperiaate on jo tiedossa, voidaan uudistaa suoraan katu- ja/tai rakennussuunnitelmalla. Tällaisia toimenpiteitä on mm.

- Otavankadun pyöräkatu.
- Kävelykadun laajentaminen Itsenäisyydenkadulle (edellyttää todennäköisesti Itsenäisyydenkadun kaksisuuntaistamista, jotta joukkoliikenteen reititys ei kärsisi)
- Hitaan liikkumisen lohkojen läpiajoliikenteen rauhoittaminen (suunnitellaan aluekohtaisesti)
- Ajoratojen kaventamiset ja reunatukilinjojen muutokset, jalkakäytävien leventäminen sekä katupuiden lisääminen. Voidaan mahdollisuuksien mukaan tehdä erillishankkeena tai ajoittaa kadun perusparannuksen yhteyteen (esimerkiksi Valtakatu).
- Pysäköinnin aktiivisen opastusjärjestelmän rakentaminen, joka edistää pysäköintilaitosten käyttöä ja keskustan saavutettavuutta sekä pienentää tarvetta kadunvarsipysäköintiin (hanke käynnissä).

4.8 Vaikutusten arviointi

Alla on arvioitu liikenneverkko-suunnitelman vaikutuksia suhteessa luvussa 3 esitettyihin tavoiteltaviin vaikutuksiin kulkumuodoittain. Suunnitelmalla on liikennevaikutusten lisäksi merkittävä vaikutus keskustan viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen asuin-, asiointi- ja vierailupaikkana.

Jalankulkuun tavoitellut vaikutukset

- Keskustan katutilojen laatu ja esteettömyys paranevat.
- Oleilun ja liikkumisen turvallisuus ja miellyttävyys paranee.
- Kaupallisten palveluiden asiakasvirrat kasvavat ja keskusta elävöityy.
- Suuria ihmismassoja houkuttelevien tapahtumien järjestäminen keskustassa helpottuu.

Suunnitelman vaikutukset jalankulkuliikenteeseen

Tavoitellut vaikutukset toteutuvat. Moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittaminen, jalankululle osoitetun tilan lisääminen sekä pyöräliikenteen ja jalankulun rakenteellinen erottelu tekevät keskustassa liikkumisesta nykyistä viihtyisämpää ja turvallisempaa. Kapeammat ajoradat parantavat keskustan esteettömyyttä sekä mahdollistavat suojaa ja viihtyisyyttä lisäävien katupuiden istuttamisen. Jalkakäytävien leventäminen ja kävelykadun jatkaminen mahdollistavat katutilan käytön ulkomyyntiin nykyistä laajemmin ja helpottaa erilaisten tapahtumien järjestämistä keskustassa.

Viihtyisämpi keskustaympäristö pidentävät keskustassa asioinnin ja oleskelun viipymää, mikä lisää kaupunkilaisten kohtaamisia ja tuo näin elävyyttä kaupunkikuvaan sekä lisää yritysten asiakasvirtoja. Viihtyisämpi keskusta on myös houkuttelevampi asuinpaikkana, mikä luo edellytyksiä keskustan asukasmäärän kasvulle ja sitä myötä edelleen lisää keskustan kaupallisten palveluiden kysyntää. Uudistetun keskustan myötä myös Porin maine houkuttelevana vierailupaikkana paranee.

Pyöräliikenteelle tavoitellut vaikutukset

- Keskustan saavutettavuus paranee.
- Pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus parantuvat.
- Jalkakäytävällä ja kävelykadulla jalankulkijoiden seassa pyöräily vähenee.
- Pyöräilyn suosion kasvu lisää taloudellisia, terveydellisiä, ympäristöllisiä ja imagollisia hyötyjä.
- HINKU-tavoitteen saavuttaminen lähenee.
- Moottoriajoneuvoliikenteen pysäköintikysyntä pienenee

Suunnitelman vaikutukset pyöräliikenteeseen

Tavoitellut vaikutukset pääosin toteutuvat. Pyöräliikenteen järjestelyt parannetaan modernien laatuvaatimusten mukaisiksi, mikä tekee pyöräilystä Porin keskustassa nykyistä helpompaa ja houkuttelevampaa. Liikenteen turvallisuus paranee, sillä pyöräliikenne näkyy keskustassa omana liikennemuotona, ja pyöräilijän ajolinjat ovat nykyistä helpommin muiden liikkujien ennustettavissa. Pyöräliikenteen suosion ennustetaan kasvavan, mutta kasvun vaikutukset kaupungin päästövähennys- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, moottoriajoneuvoliikenteen pysäköintikysyntään tai kaupungin imagoon voivat jäädä pieneksi.

Moottoriajoneuvoliikenteelle tavoitellut vaikutukset

- Autolla on helppo saapua keskustaan ja pysäköinnin jälkeen kävely keskustassa on miellyttävää.
- Keskustan liikennejärjestelyt selkeytyvät.
- Ajonopeudet laskevat ja ympäristöhaitat vähenevät.
- Liikenteen turvallisuus paranee.
- Huoltoliikenne keskustassa on sujuvaa.

Suunnitelman vaikutukset moottoriajoneuvoliikenteeseen

Tavoitellut vaikutukset pääosin toteutuvat. Keskustan liikenne ohjataan reiteille, joissa liikenteen haittavaikutukset ovat pienimmät. Keskustan liikennesimulointimallilla tehtyjen tarkastelujen perusteella liikenneverkon välityskyky on riittävä, mutta liikennevirran nopeus paikoittain hidastuu ja ajoreitit muuttuvat vanhasta totutusta. Ydinkeskustan ja muiden kaupallisten keskittymien saavutettavuus säilyy tai paikoitellen paranee katujen kaksisuuntaistamisen myötä. Pysäköintialueiden ja -laitosten saavutettavuus paranee pysäköinnin opastusjärjestelmän käyttöönoton myötä. Pysäköintipaikkojen vähentyminen ei vaikuta merkittävästi vapaiden autopaikkojen tarjontaan, sillä paikoista on nykyisin ylitarjontaa. Kävely pysäköintipaikalta matkakohteeseen muuttuu miellyttävämmäksi ja turvallisemmaksi. Suunnitelmalla ei ole merkittäviä vaikutuksia huoltoliikenteelle.

Joukkoliikenteen käytölle tavoitellut vaikutukset

- Joukkoliikenteen käyttökokemus paranee.
- Aikataulujen täsmällisyys paranee.
- Joukkoliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona kasvaa.
- Joukkoliikenne lisää keskustan elinvoimaa.

Suunnitelman vaikutukset joukkoliikenteeseen.

Tavoitellut vaikutukset toteutuvat osittain. Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja laatuun vaikuttaa keskustan katujärjestelyjen sijaan merkittävämmän linjaston kattavuus sekä vuoroväli. Uudet kaksisuuntaiset väylät mahdollistavat tehokkaamman linjastorakenteen, paremmat vaihtopysäkkimahdollisuudet sekä koulukorttelien paremman saavutettavuuden. Kauppatorin joukkoliikenteen solmupisteen järjestelyt selkeytyvät Gallen-Kallelankadun liittymän sulkemisen myötä. Ajoratojen kaventaminen ja jalkakäytävien leventäminen mahdollistavat paremmat odotustilat sekä miellyttävämmän kävelyn matkakohteeseen tai vaihtopysäkeille.