

Porin keskustan liikenneverkkosuunnitelma

Luonnos 8.12.2022



RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

ESITYKSEN SISÄLTÖ

1. Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet
2. Keskustan liikenneverkko nykytilanteessa
3. Liikenneverkkosuunnitelma
4. Vaikutukset ja suunnitelman toteuttaminen

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

PORIN KESKUSTAN LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMA

- **Vaihe 1 - Nykytilanneanalyysi ja tavoitteiden asetanta (2020-2021)**

- Paikkatietoanalyysit
- Kuntalaisten karttakysely
- Luottamushenkilötyöpaja

→ Tavoitteet hyväksytty kaupunginhallituksessa

- **Vaihe 2 – liikenneverkkosuunnitelma (2022-**

- Tavoitteiden sovittaminen katuverkolle, liikenneverkkovaihtoehtojen tutkiminen ja vaikutusten arvioiminen.
- Elinkeinoelämän ja kuljetusten työpaja
- Porin polkupyöräilijöiden suunnittelutapaaminen
- Kaupunkifoorumi 8.12.2022

→ Suunnitelman hyväksyminen

Suunnitelmasta vastaa projektiryhmä

Mikko Nurminen, kaupunginarkkitehti, yksikön päällikkö

Sari Kivioja, yhdyskuntasuunnittelija

Eija Riihimäki, liikenneinsinööri

Sanna Välimäki, infrajohtaminen toimintayksikön esimies

Merika Lanne, joukkoliikennepäällikkö

Suunnittelua ohjaa johtoryhmä

Valtuustoryhmät, kaupunginhallitus

Kaupunkisuunnittelun ja elinvoiman viranhaltijat

Suunnittelukonsultti

Ramboll Finland Oy; Riku Jalkanen, projektipäällikkö

KATUJEN TARKENTUVA SUUNNITTELUPROSESSI

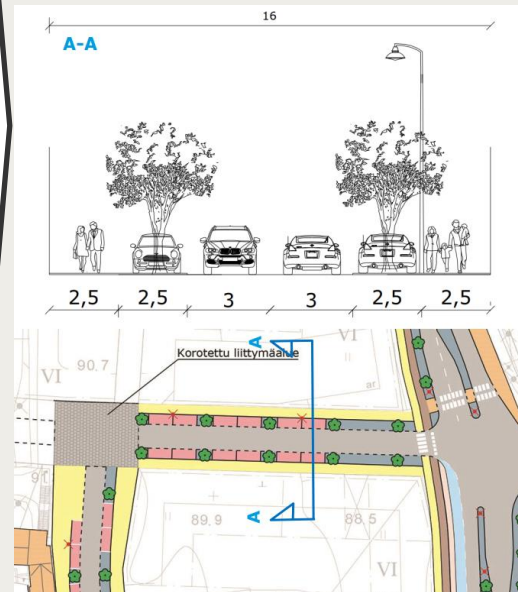
Liikenneverkko suunnitelma:

- Liikennejärjestelmän tavoitetilän määrittely
- Eri kulkumuotojen pääliikenneverkot



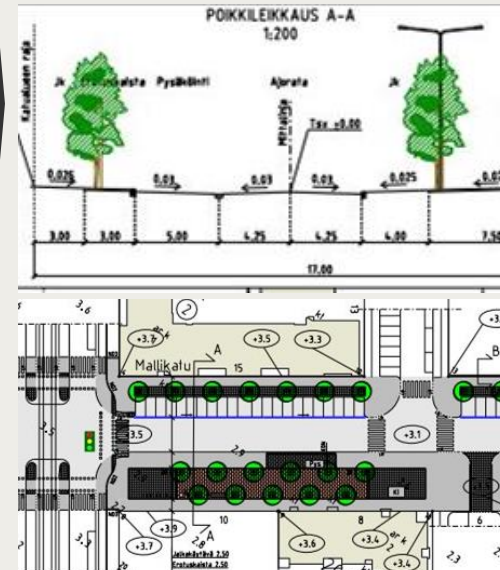
Yleissuunnitelma

- Vaihtoehtotarkastelut ja suositus katutilan käytöstä
- Tyyppipoikkileikkaus
- Liittymätyypit
- Kustannustason määrittely



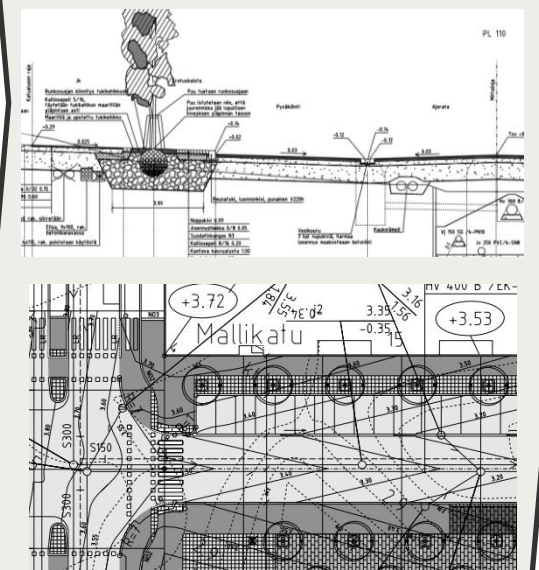
Katusuunnitelma

- Katualueen käyttö eri tarkoituksiin
- Istutusten, rakennelmien ja laitteiden sijoittelu
- Korkeusasemat
- Pintavesien johtaminen
- Päälysmateriaali



Rakennussuunnitelma:

- Kadun rakenteen suunnittelu
- Kunnallistekniikan suunnittelu
- Kalusteiden ja istutusten valinta



KAUPUNGINHALLITUKSEN HYVÄKSYMÄT SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Poria kehitetään **kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennekaupunkina**. *
- **Keskustaan saavutaan sujuvasti, mutta keskustassa liikutaan hitaasti.**
- Suunnitelmalla tavoitellaan **elinvoimaista, elinkeinotoiminnan, liikkumisen ja oleskelun** aluetta.
- **Tunnistetaan eri katujen roolit** liikennejärjestelmän ja maankäytön osana.
- Katujen **poikkileikkaukset uudistetaan** yhteensovittamalla kaupunkitilojen laatutasotekijät, kadun sijainti sekä ihmisten liikkumistarpeet :
 - Lisätään jalankululle osoitettuja alueita.
 - Pyöräilylle järjestetään nykyistä enemmän tilaa. Pyöräilyverkosta tehdään looginen.
 - Parannetaan keskustan saavutettavuutta valittujen väylien parantamisella ja opastuksella, erityisesti huomioiden huolto- ja pysäköintiliikenne.
 - Katutilan viihtyisyyttä parannetaan.
 - Helpotetaan joukkoliikenteen käyttöä.
- Liikenteen **turvallisuutta parannetaan** ajonopeuksia laskemalla ja liikennejärjestelyjä selkeyttämällä.
- Keskustaan saapuvan **liikenteen sujuvuus varmistetaan.**
- **Toteutetaan Jokikeskushanke ja vahvistetaan Promenadiakselia.** Eteläranta-Kirjurinluoto-Pohjoisranta siltojen tarve tarkastellaan.

**Pori-sopimus 2017*

SUUNNITELMALTA TAVOITELTAVAT VAIKUTUKSET

Jalankulku

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.

Pyöräliikenne

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

Moottoriajoneuvoliikenne

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.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen käyttökokemus paranee.

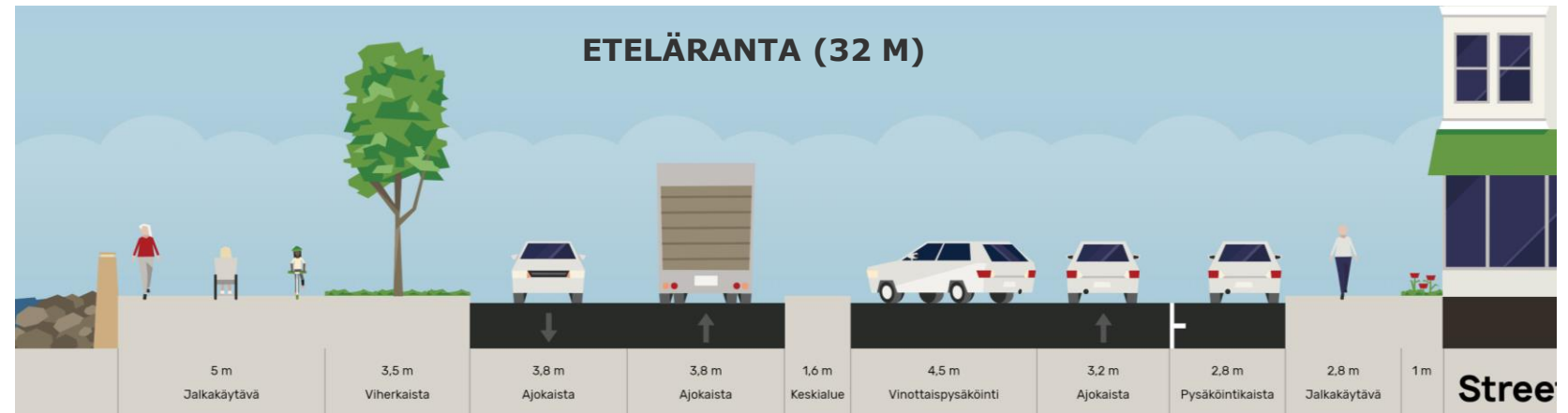
Aikataulujen täsmällisyys paranee.

Joukkoliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona kasvaa.

Joukkoliikenne lisää keskustan elinvoimaa.

KATUTILAN KÄYTTÖ ERI TARKOITUKSIIN

- Ideaalinen katutilan leveys kaikille liikennemuodoille sekä kalusteille ja istutuksille olisi noin 32 metriä
- Katualueiden tyypilliset leveydet Porissa on 18...25 metriä
- Tulee tehdä arvovalintoja miten äärellinen katualue jaetaan eri käyttötarkoituksiin
- Nykytilanteessa kompromissi on tehty lähes poikkeuksetta jalankulun ja pyöräilyn sekä keskustan viihtyisyyden kustannuksella!



KESKUSTAN LIIKENNEVERKKO NYKYTILANTEESSA

MOOTTORIAJONEUVO- LIIKENNEVERKKKO

- Ruutukaavakorttelijako
- Paljon yksisuuntaisia katuja
- Monikaistaisia katuja
- Paljon kadunvarsipysäköintiä
- Paljon liikenneonnettomuuksia
- Ei liikenneruuhkia



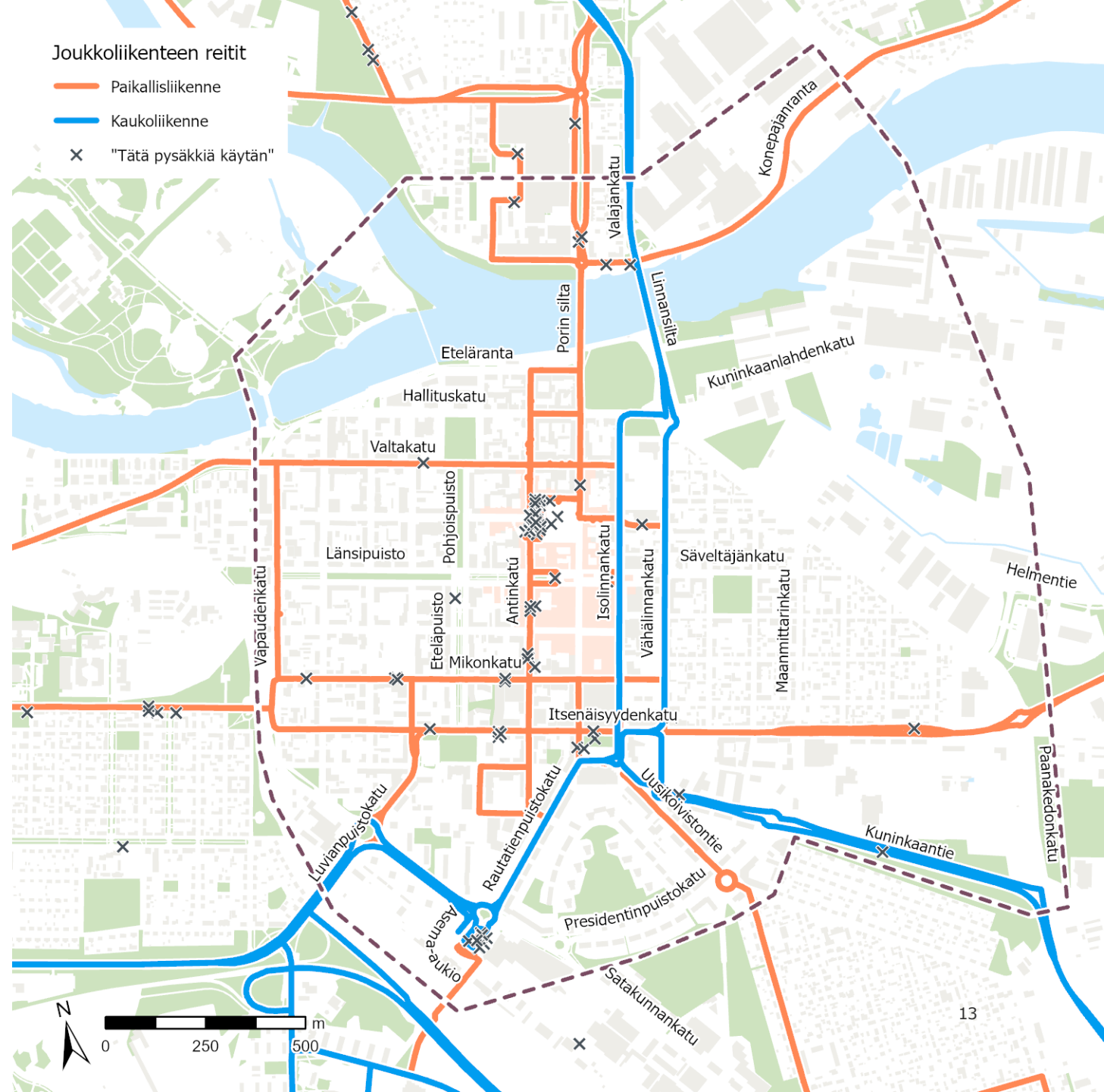
PYÖRÄILYVERKKO

- Pyöräliikenneverkko keskustassa on sekava.
- Erillisiä pyöräteitä ei ole – pyöräliikenne samalla väylällä joko jalankulun tai moottoriajoneuvojen kanssa.
- Väylästä ei ole jatkuva
- Puutteita yksityiskohdissa
 - Korkeat reunatuet
 - Tasa-arvoisten liittymien väistämissäännöt



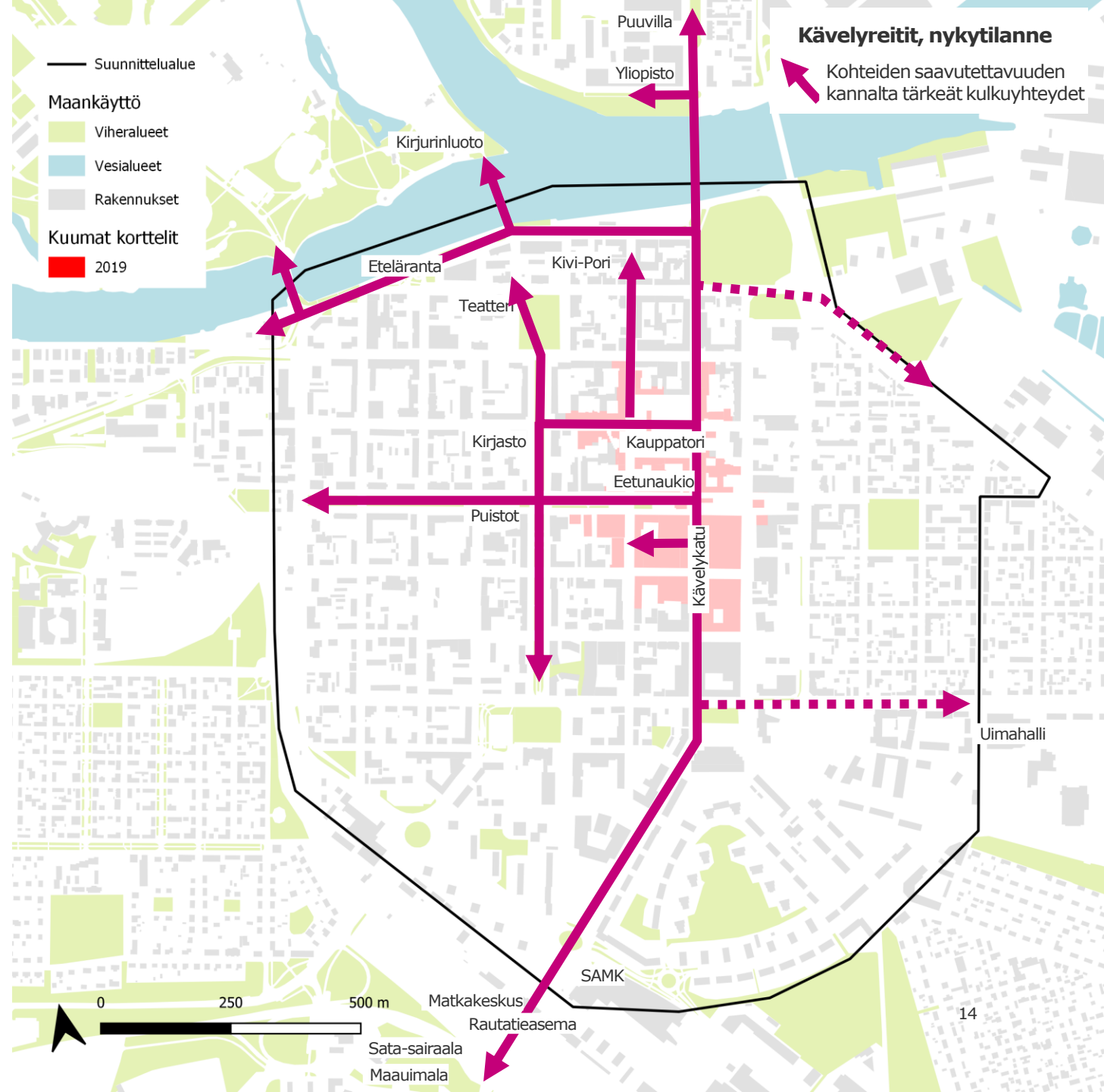
JOUKKOLIIKENNEVERKKKO

- Paikallisliikenneterminaali Kauppatorilla, kaukoliikenteen terminaali matkakeskuksessa.
- Yksisuuntaiset kadut vaikuttavat joukkoliikenteen reititykseen.
- Joukkoliikenteen sujuvuus pääosin hyvä, palvelutason haasteena vuoroväli ja matka-ajat.



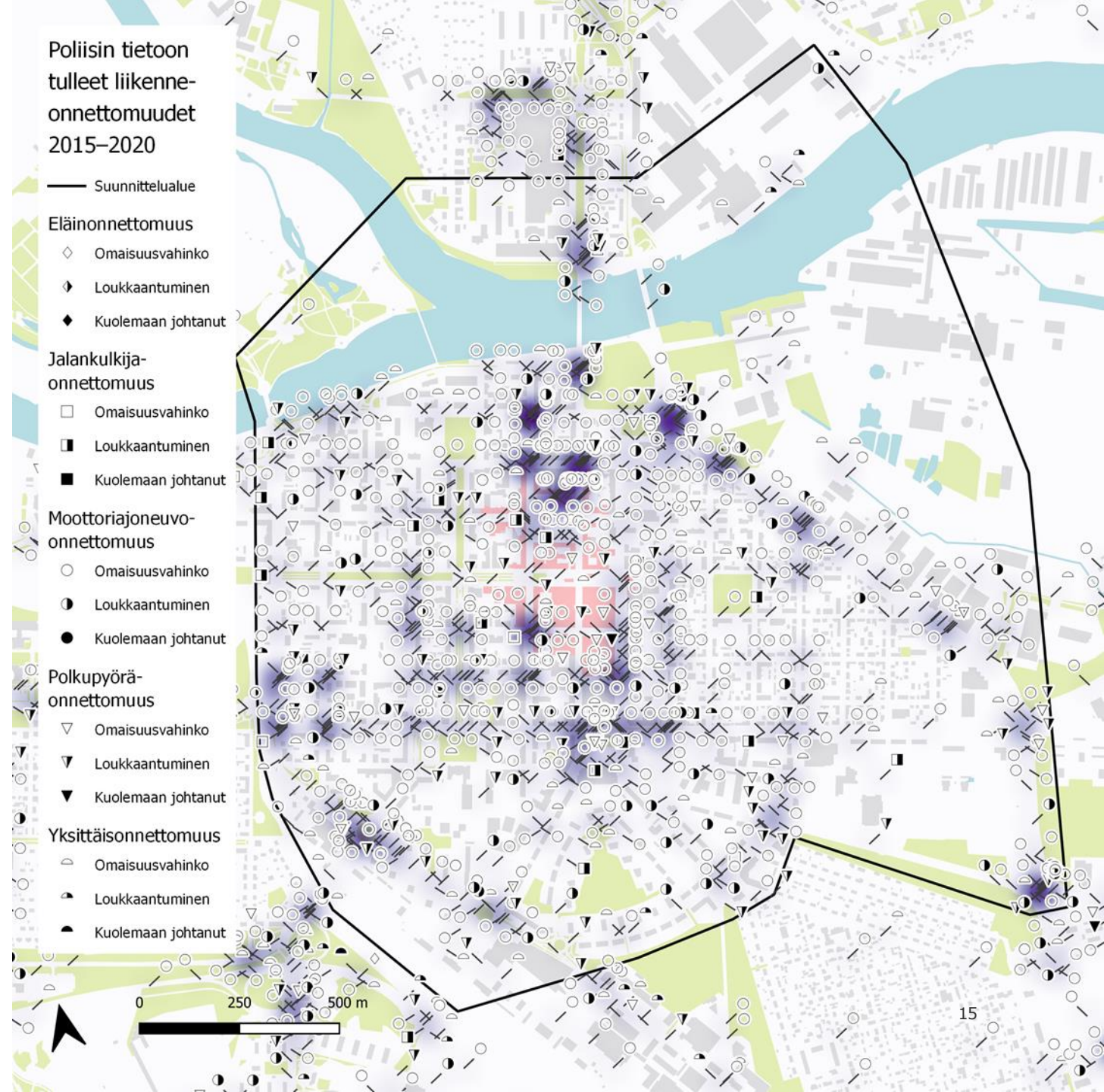
KÄVELY

- Tärkeimmät reitit:
 - Promenadiakseli, kävelykatu
 - Jokikeskus
 - Korttelikadut, joissa kivitjalkaliiketoimintaa
- Reittien lisäksi myös paikat ovat tärkeitä
- Jalkakäytävät usein kapeita, suojatiet pitkiä
- Epäviihtyisiä tiloja
- Väylän jakaminen pyöräliikenteen kanssa aiheuttaa turvattomuutta
- Kävelykadun huolto- ja polkupyöräliikenne haasteina.



LIIKENNETURVALLISUUS

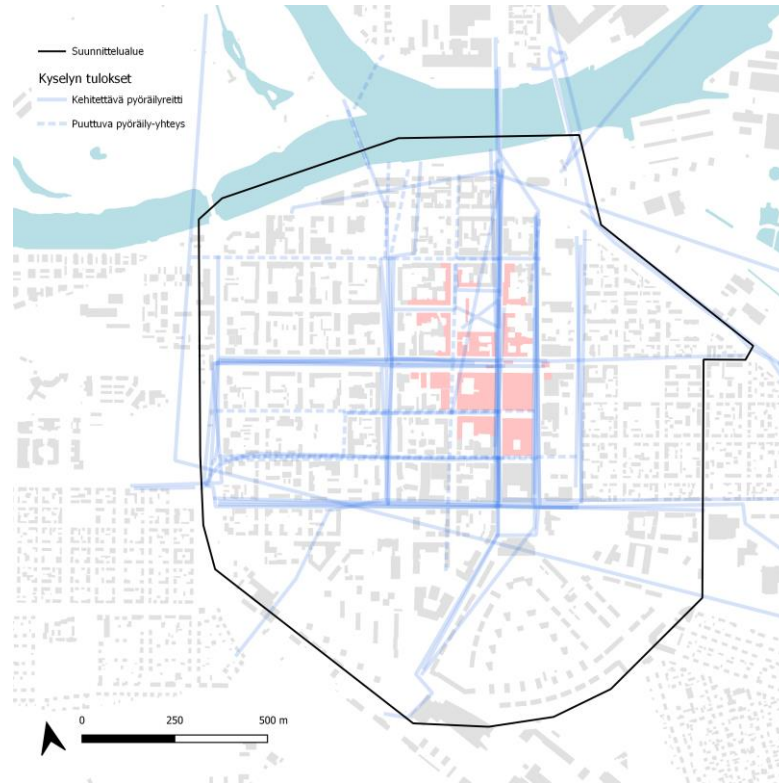
- Keskustassa sattuu valtavasti liikenneonnettomuuksia
- Turvallisuutta heikentää erityisesti leveät ja monikaistaiset ajoradat, sekä epäselvät pyöräilyjärjestelyt.



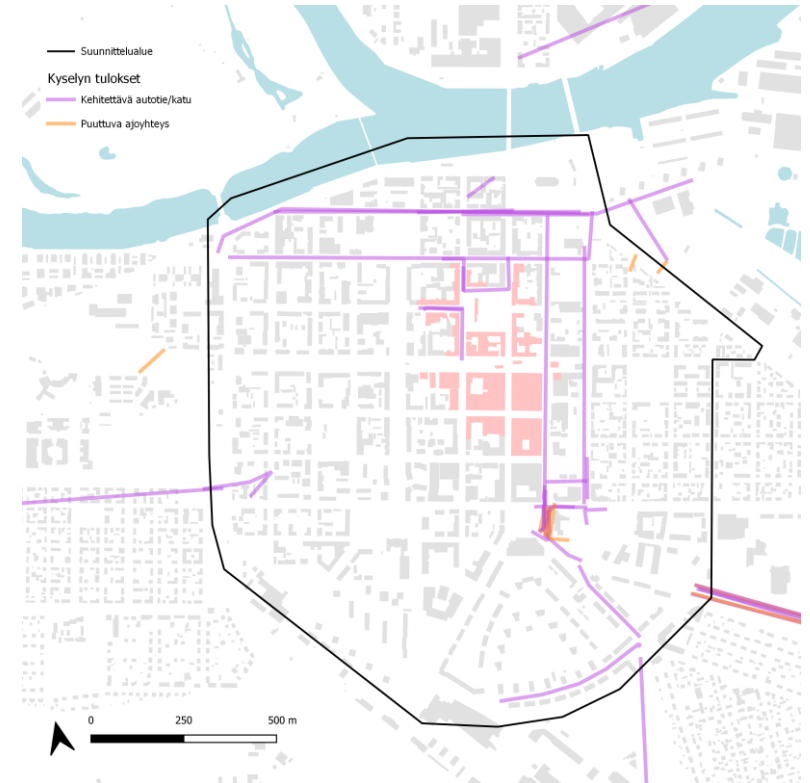
KUNTALAISKYSELY KEHITETTÄVISTÄ REITEISTÄ (2020)



Kävely



Pyöräily

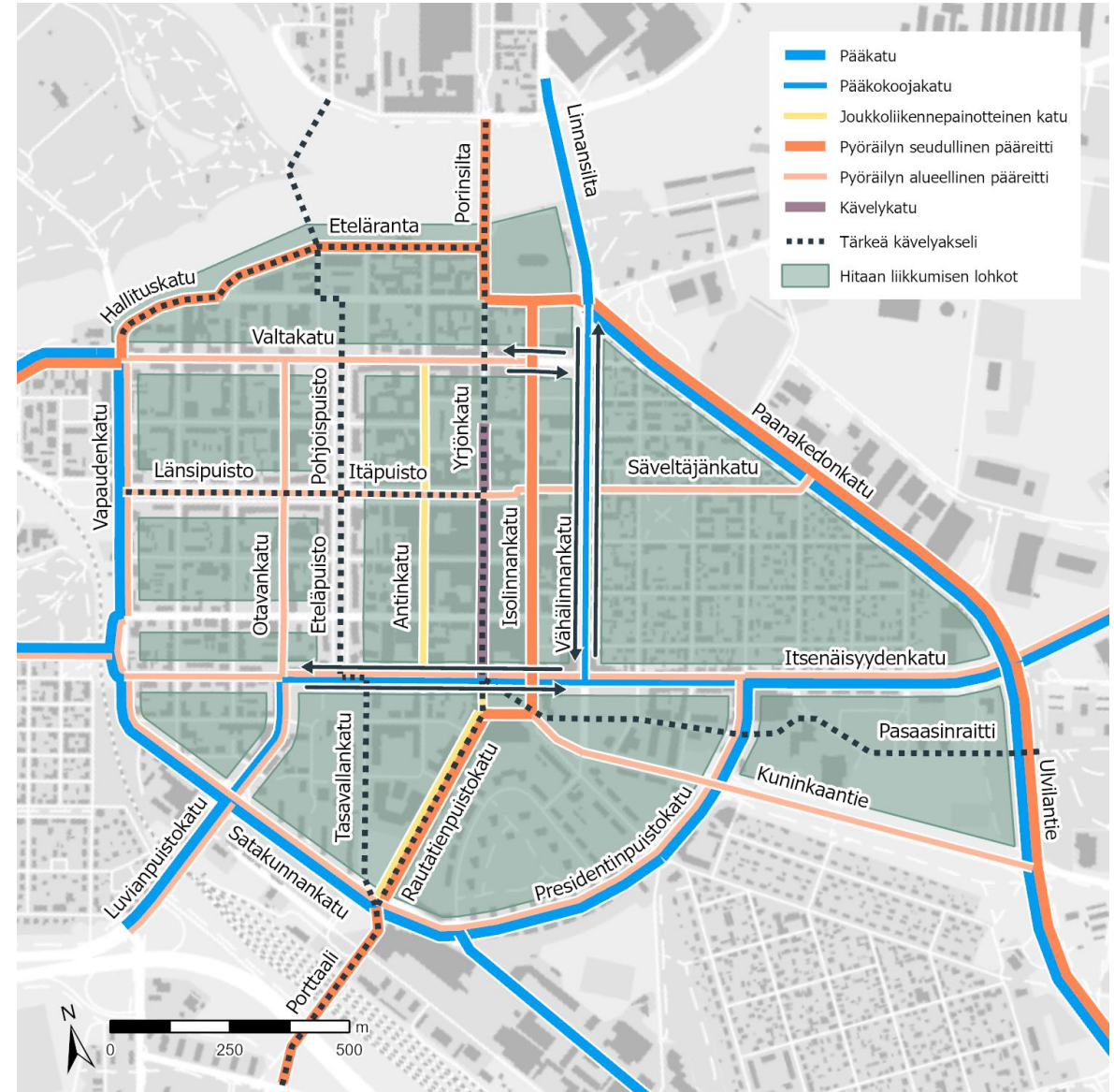


Moottoriajoneuvoliikenne

LIIKENNEVERKKOLUONNOS

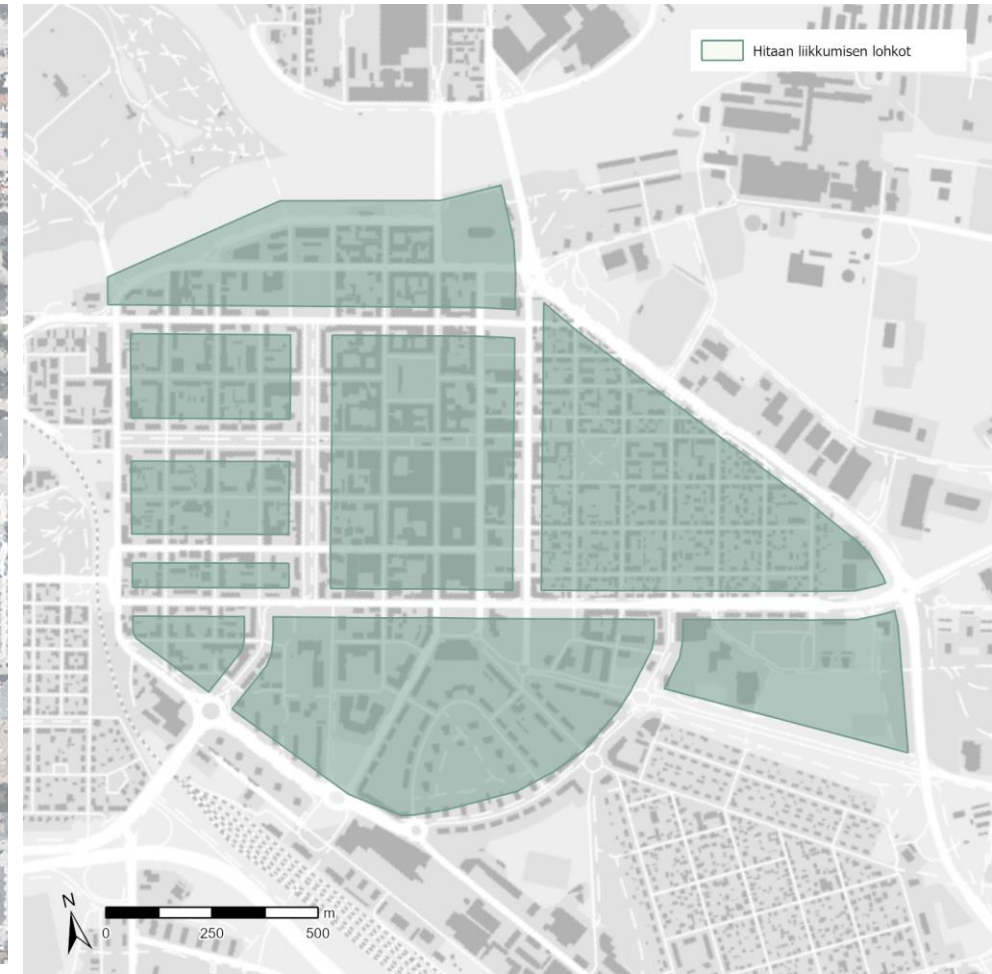
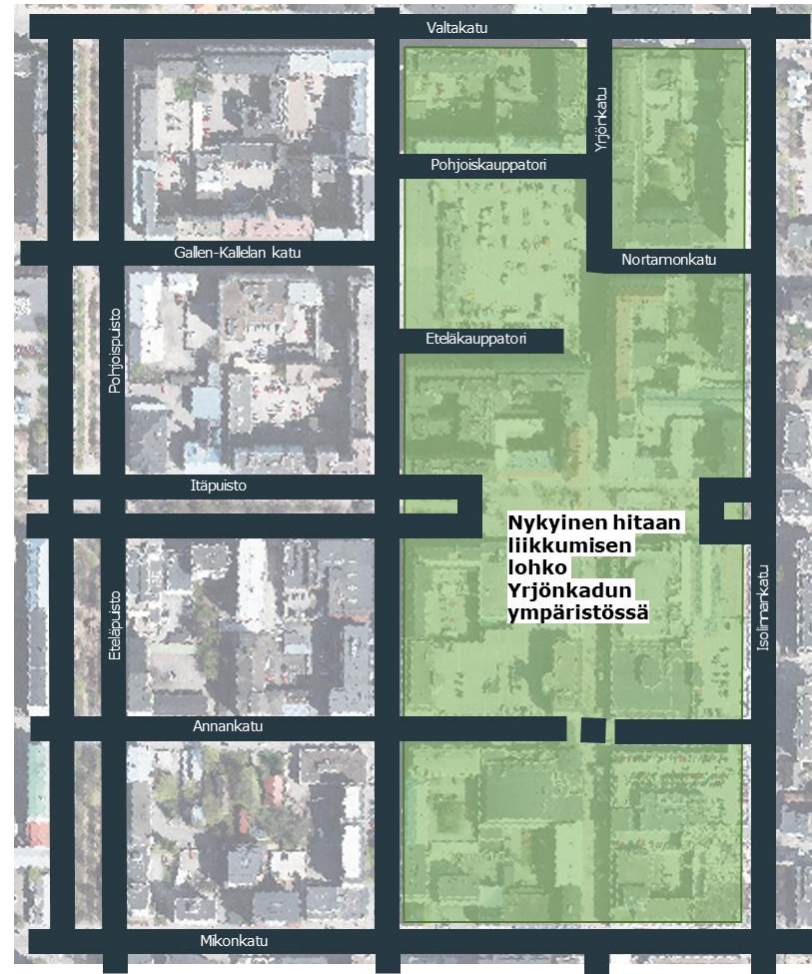
LIIKENNEVERKKOLUONNOS

- Viereiselle kartalle on kuvattu suunnittelualueen tärkeimmät väylät kulkumuodoittain sekä hitaan liikuttamisen lohkot.
- Pääkatujen ja pääkokoojakatujen suunnittelussa huomioidaan muita katuja voimakkaammin moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus ja pysäköintialueiden saavutettavuus. Itsenäisyydenkatu (osittain), Vähälinnankatu, Valtakatu ovat tavoitetilanteessa kaksisuuntaisia.
- Pyöräliikenteen verkko on looginen ja jatkuva. Pyöräily on sujuvaa ja turvallista.
- Hitaan liikuttamisen lohkoissa jalankulun sujuvuus, turvallisuus ja viihtyisyys on ensisijaista. Moottoriajoneuvoliikenne on mahdollista alhaisella nopeustasolla, mutta läpiajoreittejä voidaan rajoittaa.



HITAAN LIIKKUMISEN LOHKOPERIAATE

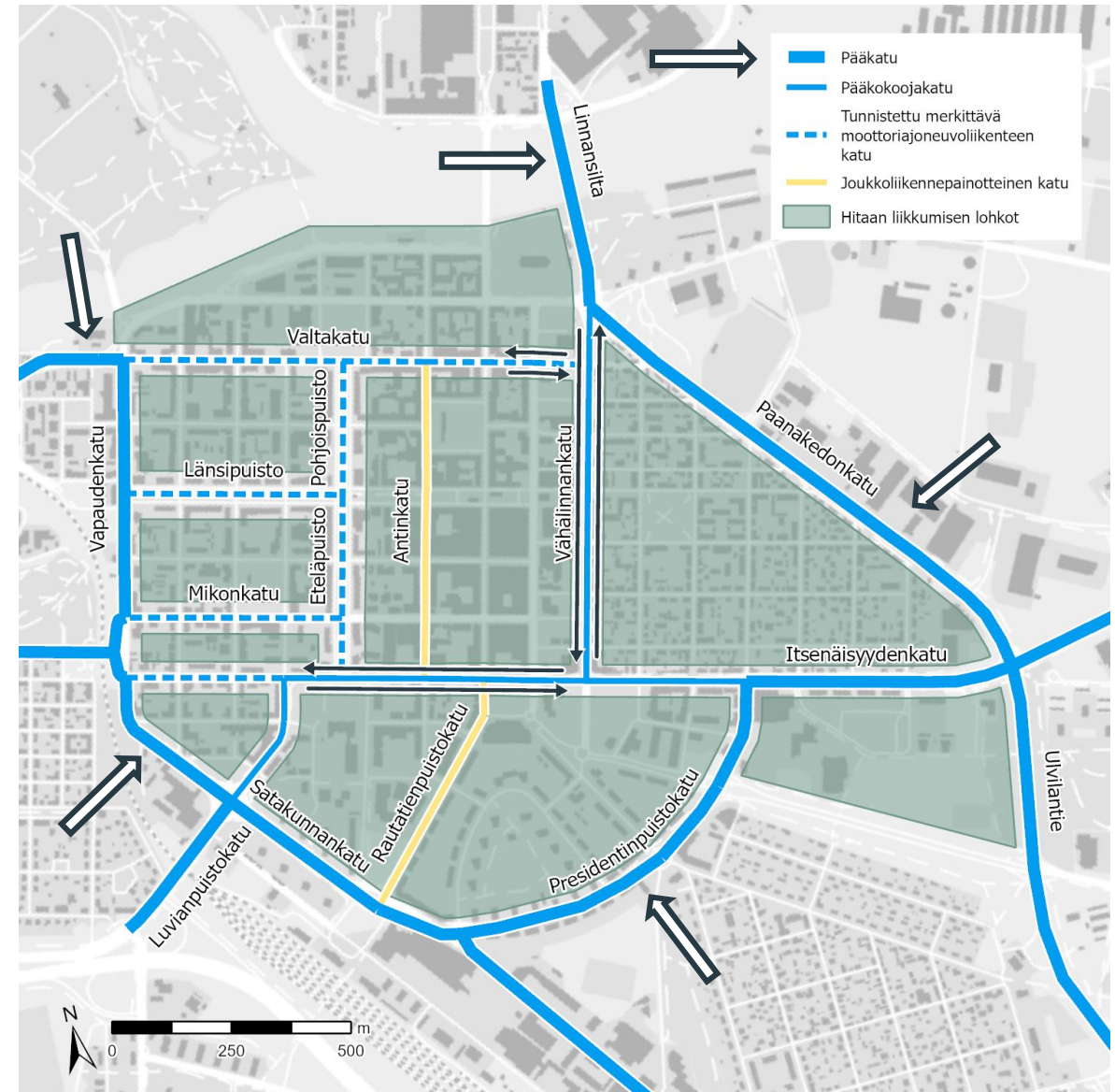
- Liikenneverkkoehdotuksessa on määritelty nykyistä laajemmat hitaan liikuttamisen lohkot
 - jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden edistäminen
 - kaupallisten edellytysten parantaminen
 - viihtyisyyden lisääminen
- Moottoriajoneuvoliikenne on mahdollista alhaisella nopeustasolla, mutta läpiajoreittejä voidaan paikallisesti rajoittaa. Mahdolliset rajoitukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.



MOOTTORIAJONEUVOLIIKENNE: PÄÄKADUT

= Kadut, joille ohjataan keskustan ohittava läpiajoliikenne.

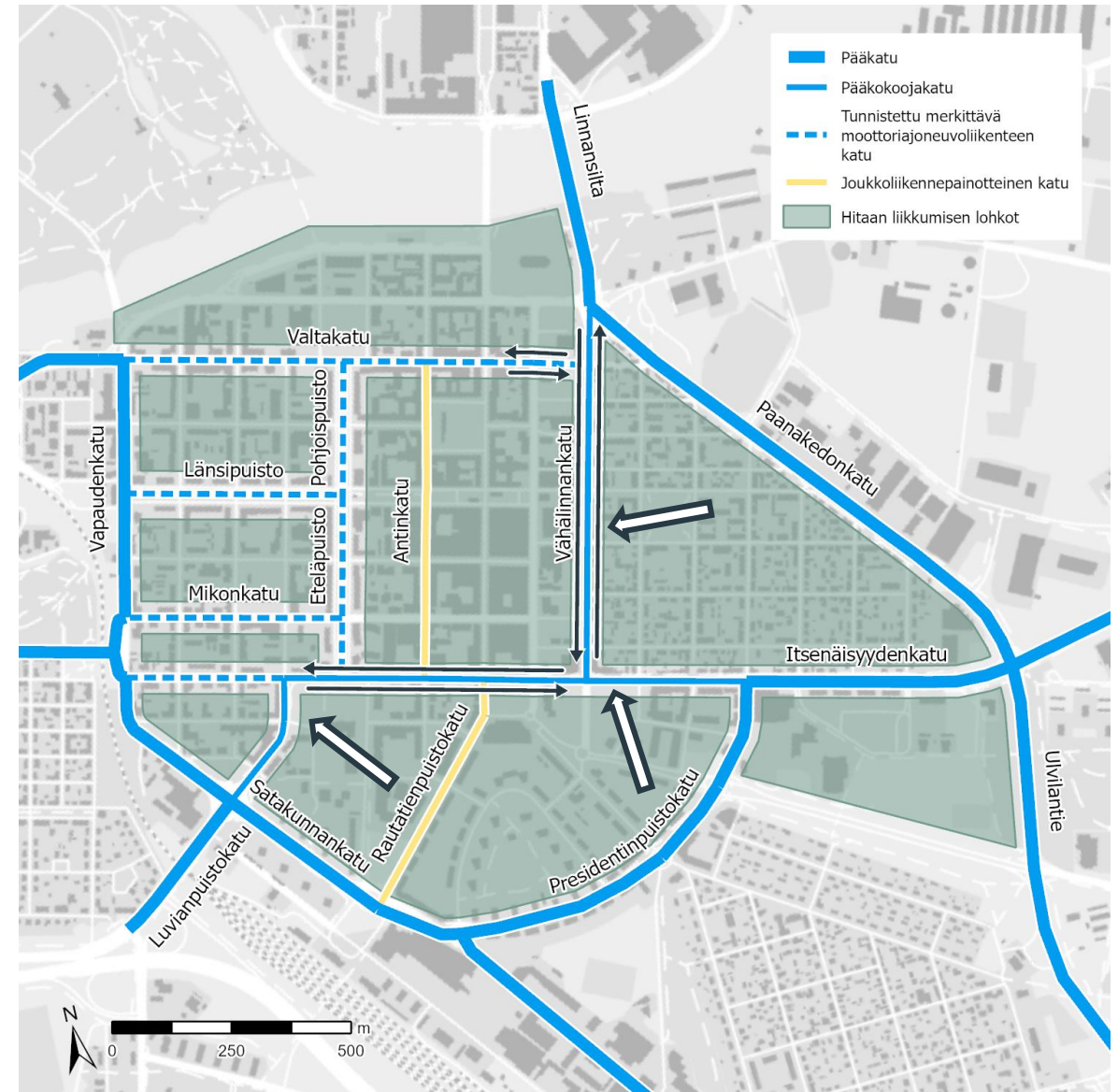
- Moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus tärkeässä roolissa
- Vapaudenkatu, Satakunnankatu, Presidentinpuistokatu, Itsenäisyydenkadun itäpää, Paanakedonkatu sekä Linnansilta (voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti)
- Tavoitenopeusrajoitus 40 km/h



MOOTTORIAJONEUVOLIIKENNE: PÄÄKOKOOJAKADUT

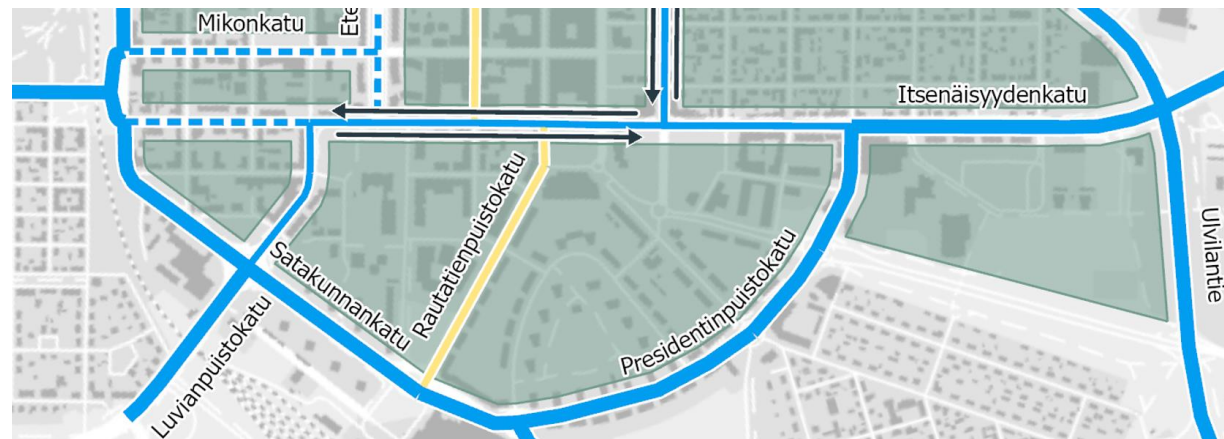
=Keskustan sisällä kulkevat kadut, joilla mahdollistetaan keskustan sujuva saavutettavuus moottoriajoneuvoliikenteellä.

- Yhteydet pysäköintialueille ja -laitoksiin tärkeässä roolissa.
- Kadunvarsipysäköintiä ei lähtökohtaisesti rakenneta liikenteen sujuvuuden takaamiseksi.
- Luvianpuistokatu – Itsenäisyydenkatu – Vähälinnankatu
 - Katujaksojen muuttaminen kaksisuuntaiseksi mahdollistaa joukkoliikenteelle sujuvamman reitityksen, siirtää raskaita kuljetuksia pois Valtakadulta ja Hallituskadulta sekä rauhoittaa Isolinnankadun liikennettä.
- Tavoitenopeusrajoitus 30...40 km/h



ITSENÄISYYDENKATU

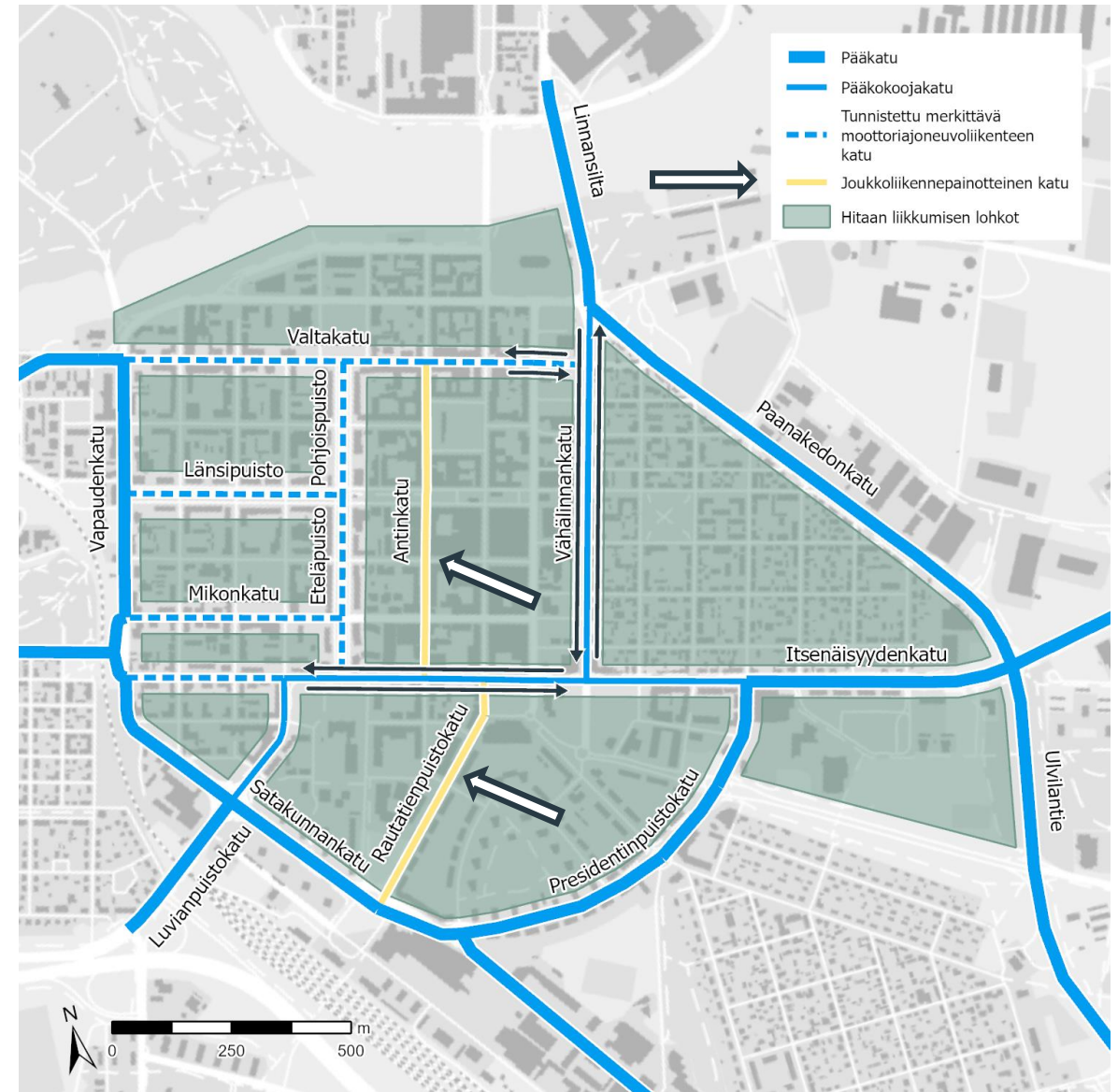
- Muutetaan kaksisuuntaiseksi Vähälinnankatu-Otavankatu.
- Mahdollistaa yhtenäisen keskustan ohittavan ajolinjan Linnasilta-Vähälinnankatu-Itsenäisyydenkatu-Otavankatu-Luvianpuistokatu.
- Helpottaa joukkoliikenteen reititystä Matkakeskuksen ja Kauppatorin paikallisliikenneterminaalin välillä.
- Kadulle rakennetaan kaksisuuntainen pyöräilyn alueellinen pääreitti.
- Pitkällä aikavälillä tavoitteena on, että katu olisi kaksisuuntainen Vapaudenkadulle asti, josta katu jatkuisi Valtiosillan yli Maantiekadulle. Tämä edellyttää merkittäviä muutoksia Valtiosillan järjestelyihin. Silta on hiljattain kunnostettu eikä sen uusiminen ole ajankohtaista.



MOOTTORIAJONEUVOLIIKENNE: JOUKKOLIIKENNEPAINOTTEISET KADUT

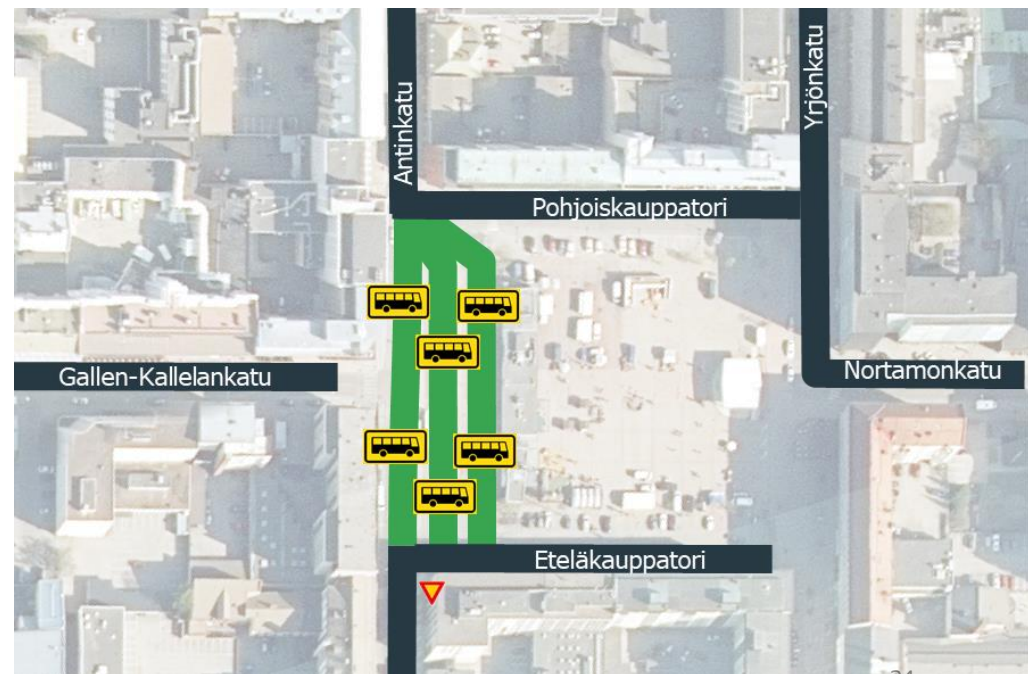
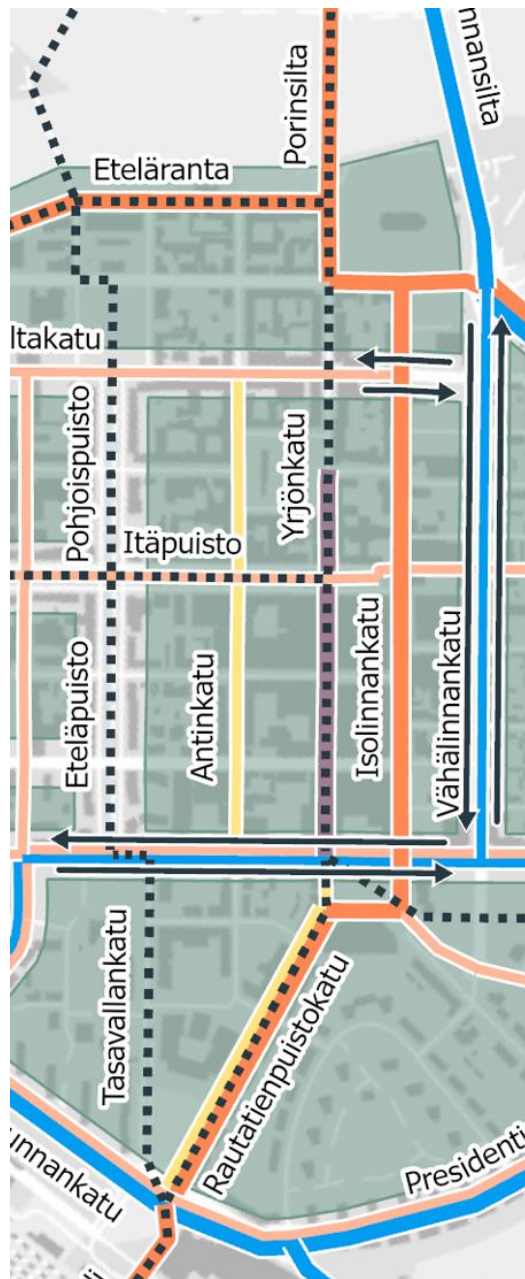
=Kadut, joita kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta.

- Antinkatu ja Rautatienpuistokatu
 - Varmistetaan sujuvat liittymä- ja pysäkkijärjestelyt
- Tavoitenopeusrajoitus 30...40 km/h



ANTINKATU

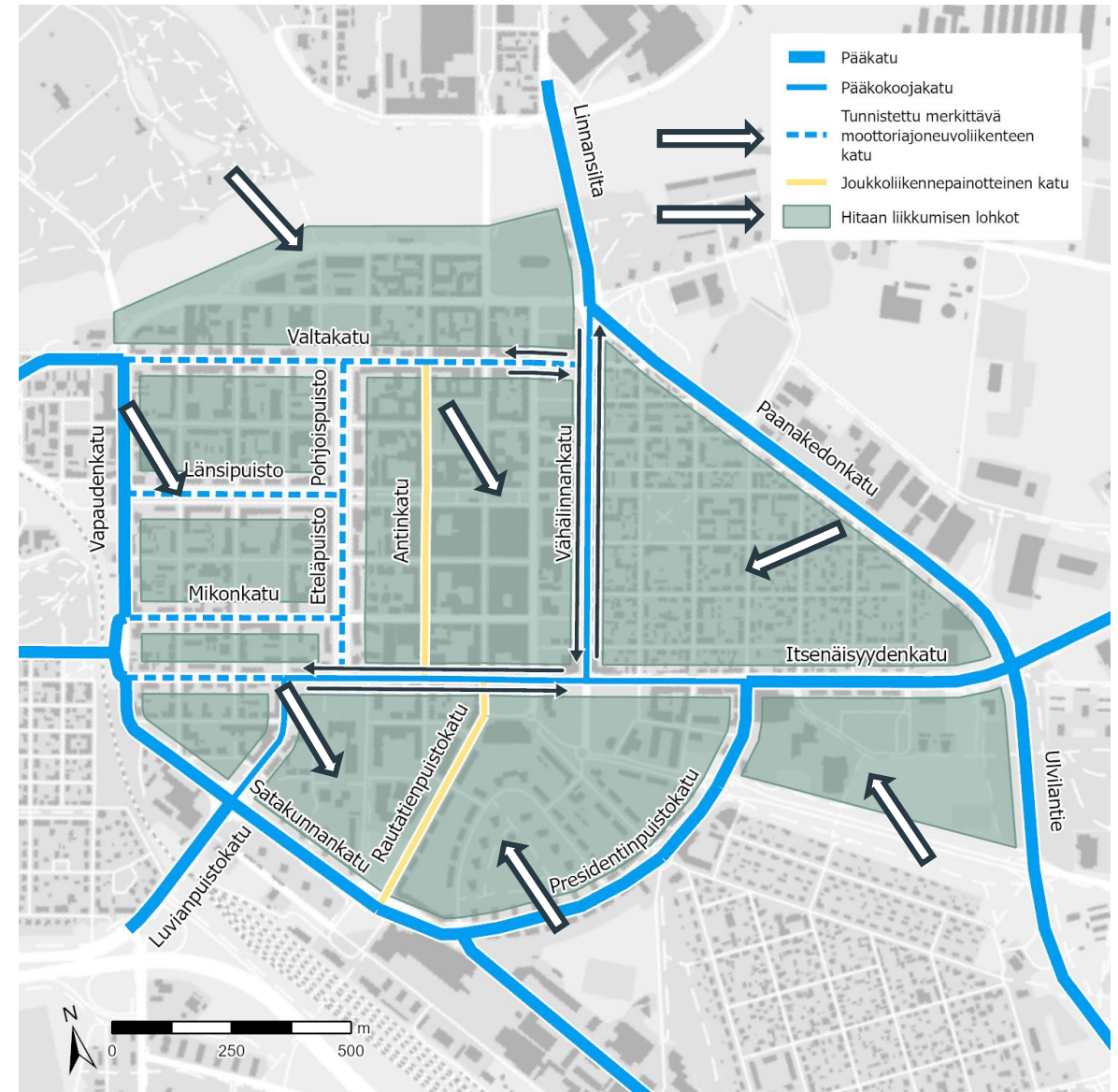
- Antinkatu on joukkoliikennepainotteinen katu, jolla mahdollistetaan sujuva joukkoliikenne, laadukkaat pysäkkijärjestelyt sekä turvalliset suojatieylitykset.
- Tavoitteena nykyistä leveämmät jalkakäytävät ja puuistutukset.
- Gallen-Kallelan Kadun liittymä Antinkadulle suljetaan terminaalialueen turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi.
- Kauppatorin terminaalialueen kohdalla voidaan rajoittaa henkilöautoliikennettä.



MOOTTORIAJONEUVOLIIKENNE: HITAAN LIIKKUMISEN LOHKOT JA NIIDEN REUNAT

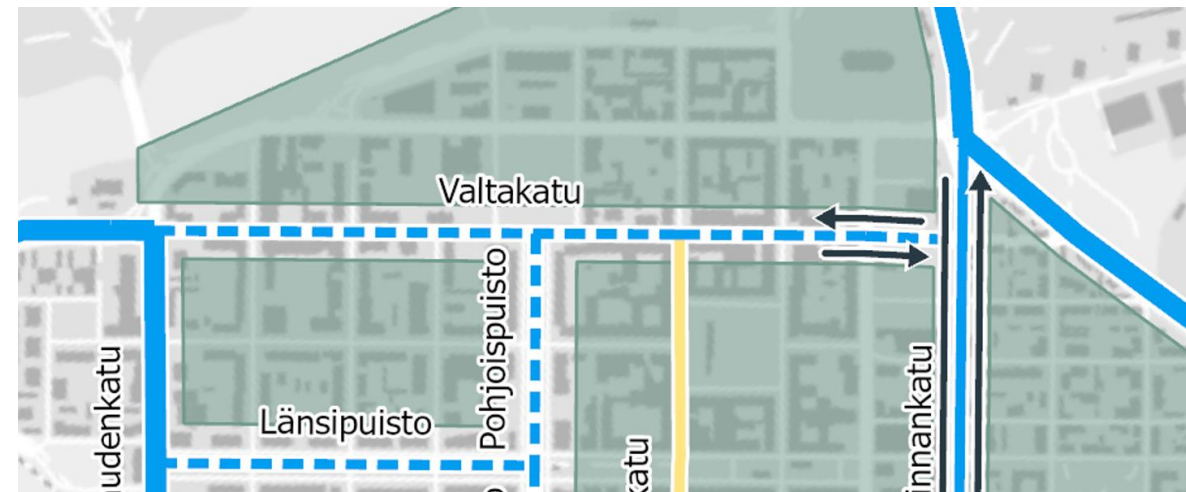
=jalankulun ja/ tai pyöräliikenteen sujuvuus, turvallisuus ja miellyttävyys on ensisijaista.

- Moottoriajoneuvoliikenne on mahdollista alhaisella nopeustasolla, mutta läpiajoreittejä voidaan rajoittaa.
- Kadunvarsipysäköinti mahdollista huomioiden katujen viihtyisyys ja turvallisuus.
- Tavoitenopeusrajoitus 20...30 km/h
- Lohkojen väleissä kulkee paikallisen ja läpiajavan autoliikenteen kannalta merkittäviä katuja, joissa voi olla maankäyttöä palvelevaa pysäköintiä.



VALTAKATU

- Katutilan uudelleen jako:
 - ajoradan kavennus ja pysäköinnin uudelleen ryhmittely
 - katupuut
 - pysäköintipaikan nostaminen jalkakäytävän tasoon reunakiven päälle rauhoittaa liikennettä
 - 2-suuntainen pyörätie.
- Itäpään (Tullipuominkatu) kaksisuuntaistaminen



PYÖRÄLIIKENTEN VERKKOHIERARKIA

Pyöräliikenteen verkkohierarkia muodostaa jatkuvan ja loogisen kokonaisuuden.

Seudulliset pääreitit

=Pyöräilyn laatukäytävät keskustan läpi ja sen ohi

- Rautatienpuistokatu-Isolinnankatu-Porinsilta sekä Hallituskatu-Eteläranta-Paanakedonkatu-Ulvilantie.

Alueelliset pääreitit

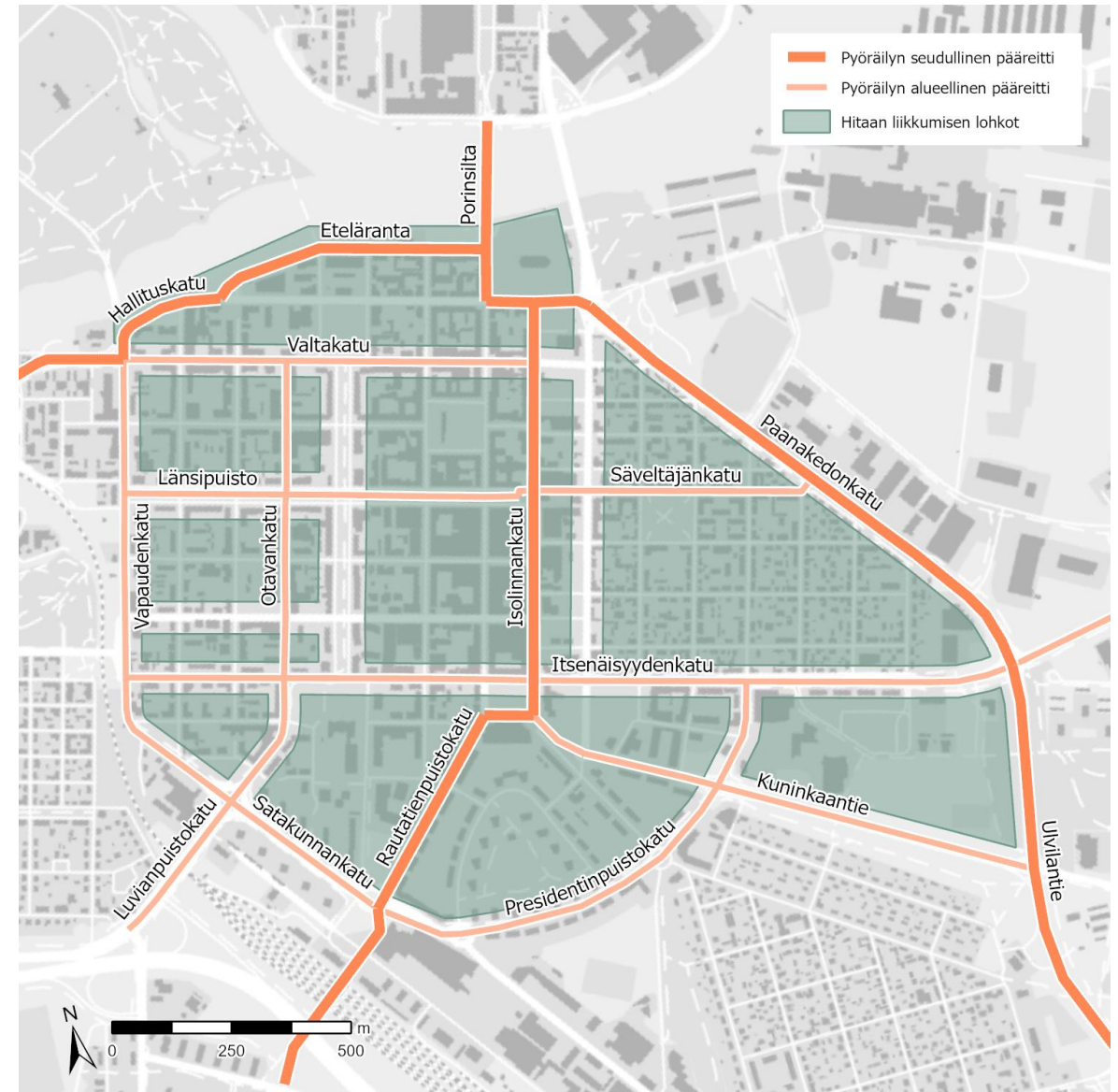
=Sujuvat ja jatkuvat pyöräliikenteen reitit keskustassa

- Luvianpustokatu-Otavankatu, Länsipuisto, Itsenäisyydenkatu sekä Kuninkaantie.

Paikallisreitit

=pääreittejä täydentävät reitit, jotka suunnitellaan tapauskohtaisesti

- Pyöräily ajoradalla tai täydentävillä paikallisreittitasoisilla pyöräteillä

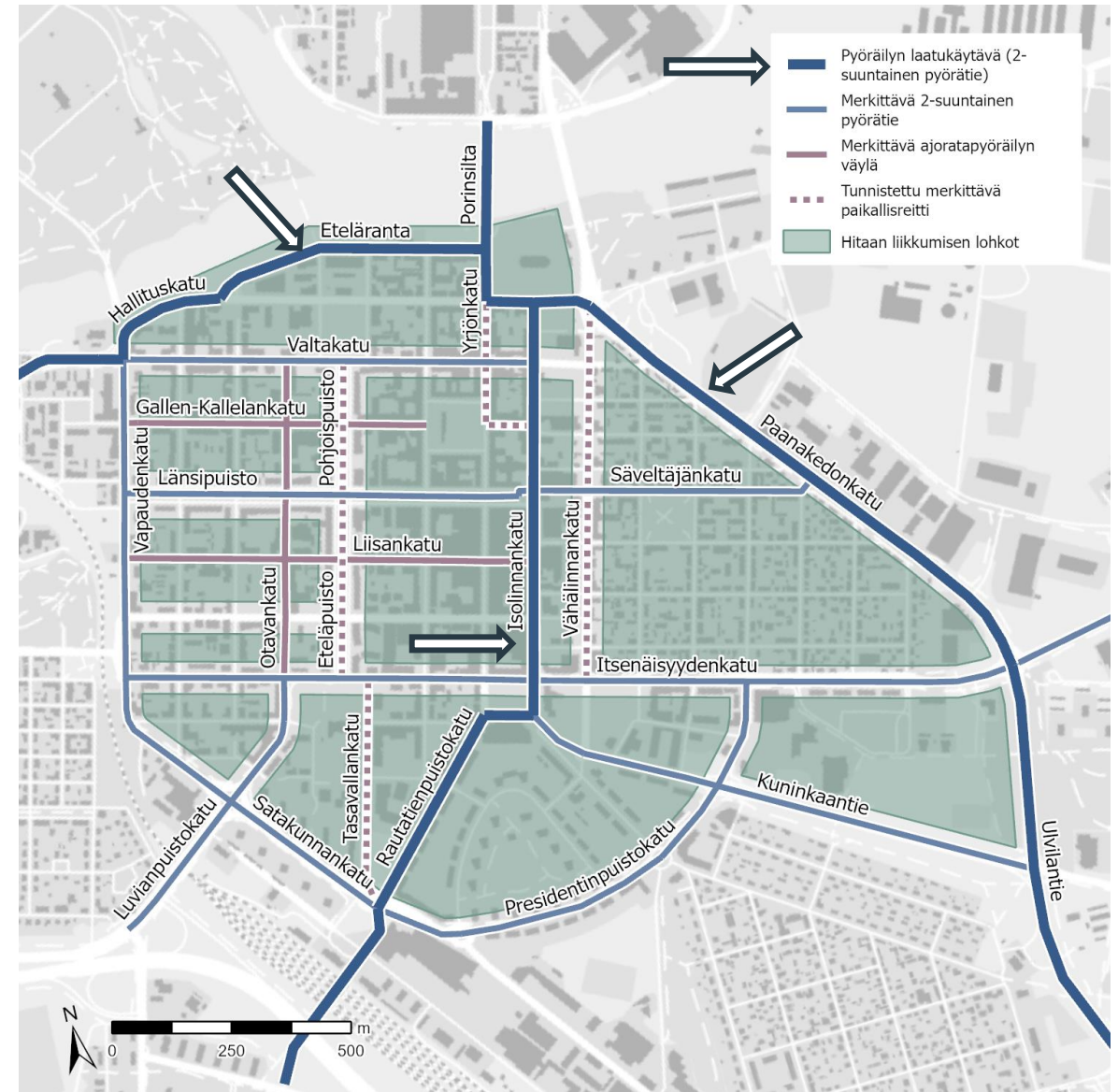


ESIMERKKEJÄ PYÖRÄLIIKENTEN LAATUTASOTAVOITTEISTA



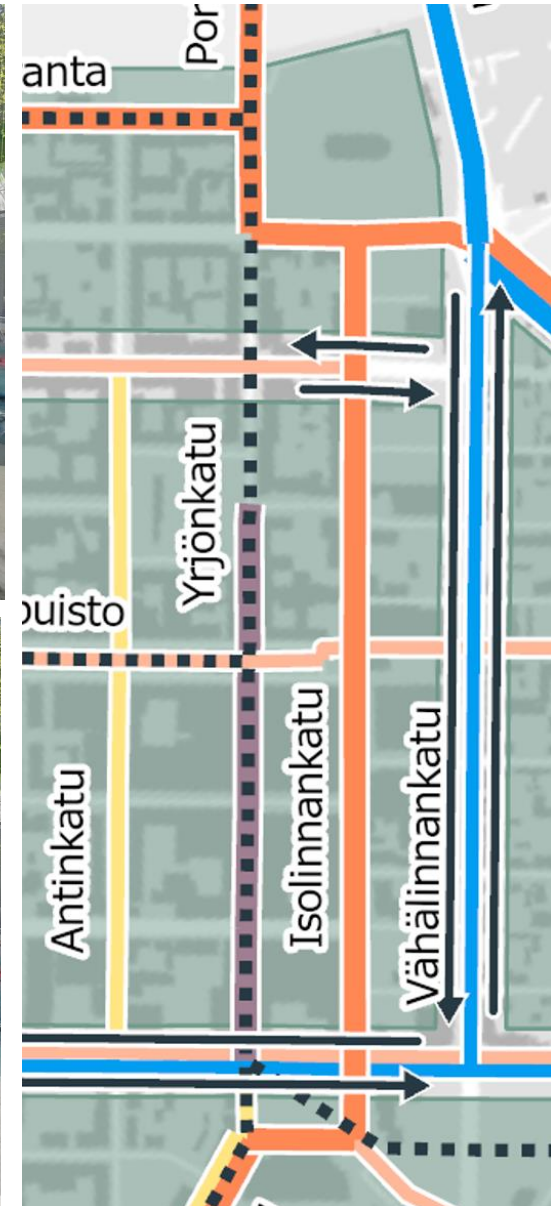
PYÖRÄLIIKKENNEVÄYLÄT: LAATUKÄYTÄVÄT

- Korkeatasoinen ja sujuva 2-suuntainen pyörätie, joka on eroteltu sekä moottoriajoneuvoliikenteestä että jalankulusta
- Tavoiteleveys 3,0...4,0 (minimi 2,5) m.
- Pyörätiet ovat lähtökohtaisesti etuajo-oikeutta ajorataan nähden. Liittymäalueilla ei käytetä tasa-arvoista liikennejärjestelyä. Tarvittaessa merkitään pyöräilijän ylityspaikka ja korotetaan pyörätien jatke.
- Tasonvaihdot toteutetaan riittävän loivilla luiskilla.



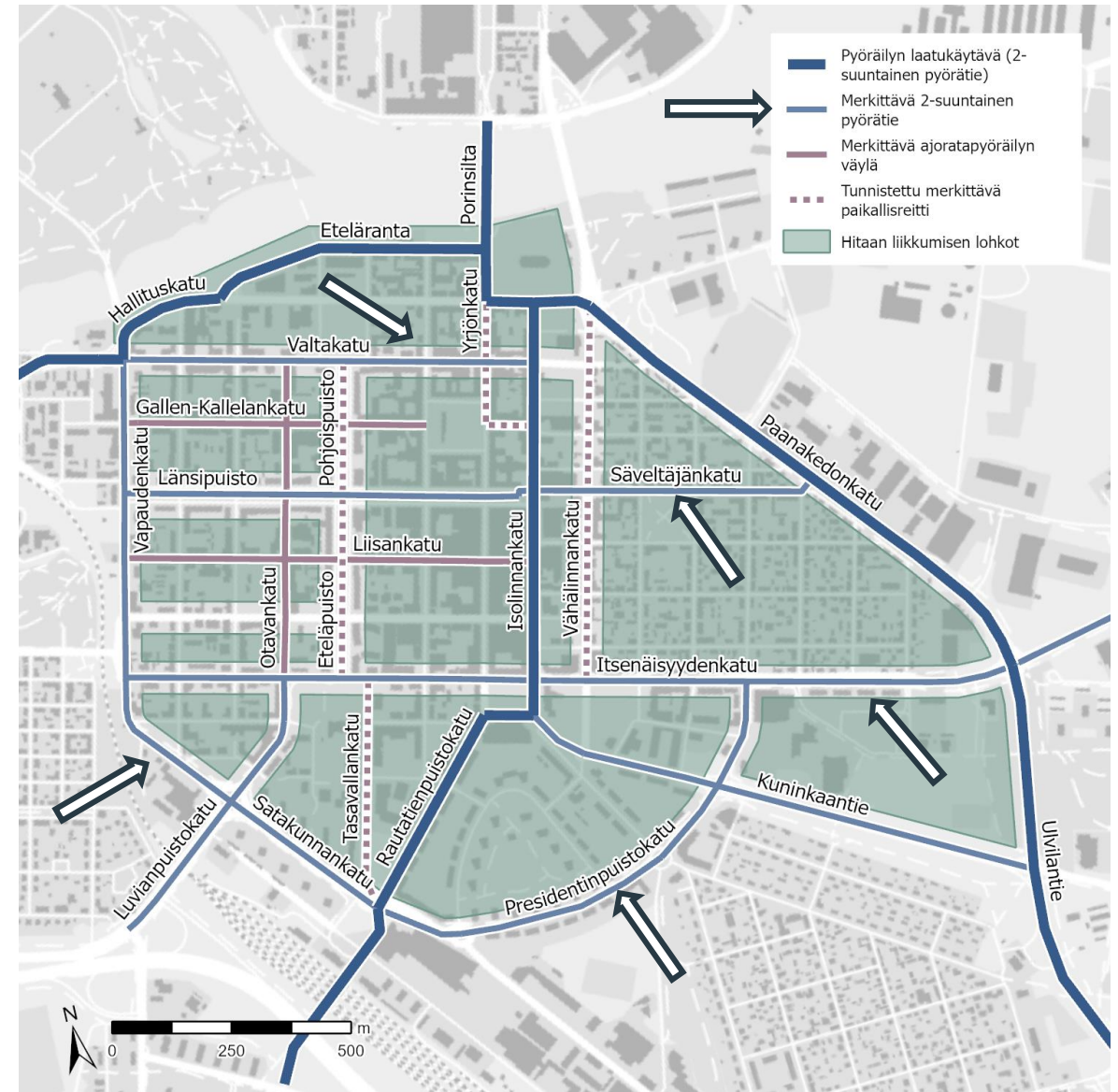
ISOLINNANKATU

- Liikenneverkkoluonnoksessa keskustan asiointiliikennettä palveleva katu, jossa kulkee laadukas pyöräilyn pääreitti.
- Voidaan toteuttaa yksisuuntaisena tai kaksisuuntaisena.
 - Yksisuuntainen järjestely mahdollistaisi enemmän kadunvarsipysäköintiä ja leveämmät jalkakäytävät.
 - Kaksisuuntainen järjestely mahdollistaisi moottoriajoneuvoliikenteelle monipuolisemman reitityksen ja vähentäisi liikennekuormaa Vähälinnankadulta.



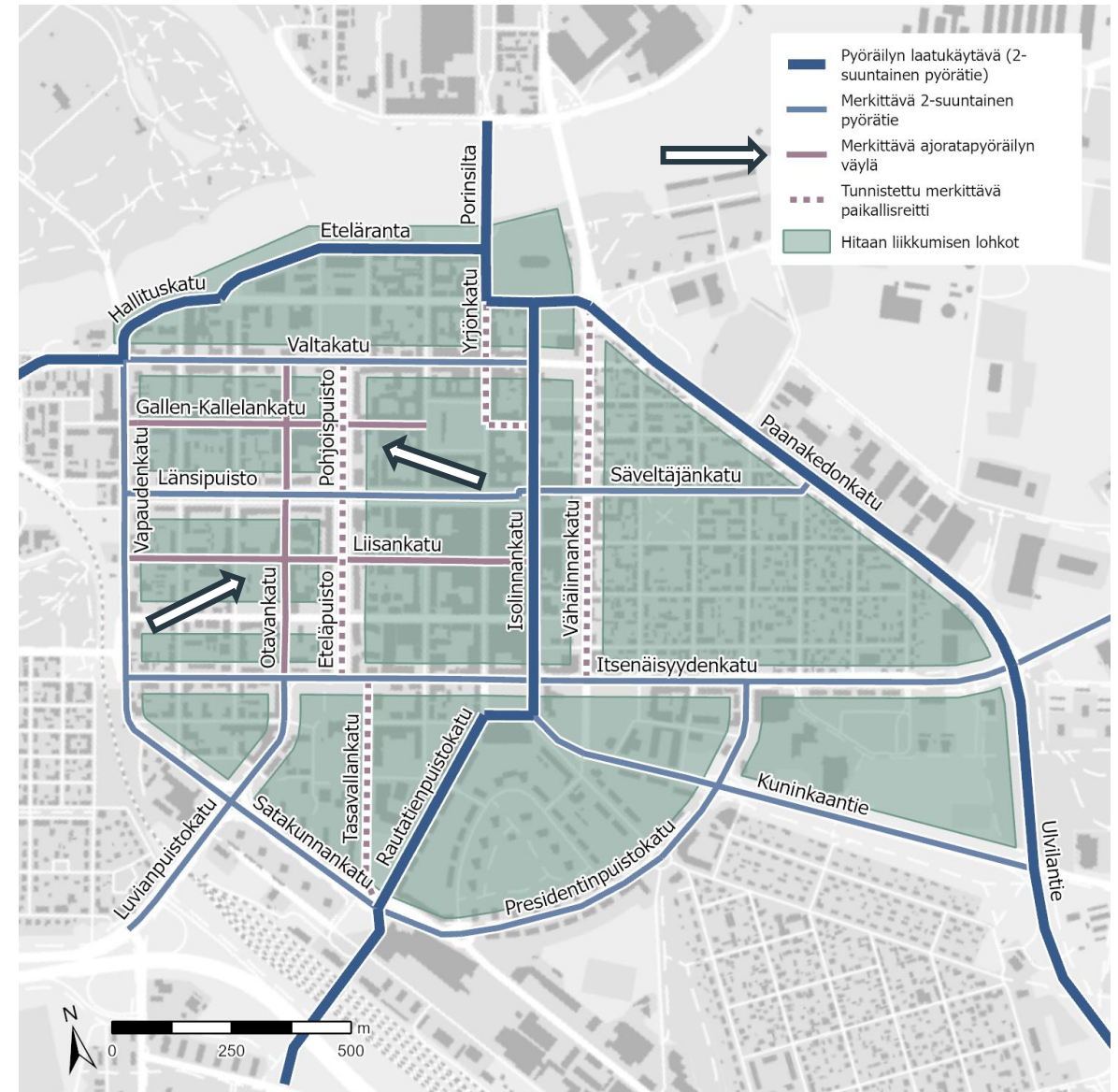
PYÖRÄLIIKENNEVÄYLÄT: MERKITTÄVÄT 2-SUUNTAISET PYÖRÄTIET

- 2-suuntainen pyörätie, joka on lähtökohtaisesti eroteltu sekä moottoriajoneuvoliikenteestä että jalankulusta.
- Tavoiteleveys 2,5...3,0 m.
- Ajoradan risteämisissä tavoitellaan etuajo-oikeutta pyöräliikenteelle. Liittymäalueilla ei käytetä tasa-arvoista liikennejärjestelyä. Tarvittaessa merkitään pyöräilijän ylityspaikka ja korotetaan pyörätien jatke.
- Tasonvaihdot toteutetaan riittävän loivilla luiskilla tai 0-tasoon upotetuilla reunatuilla.



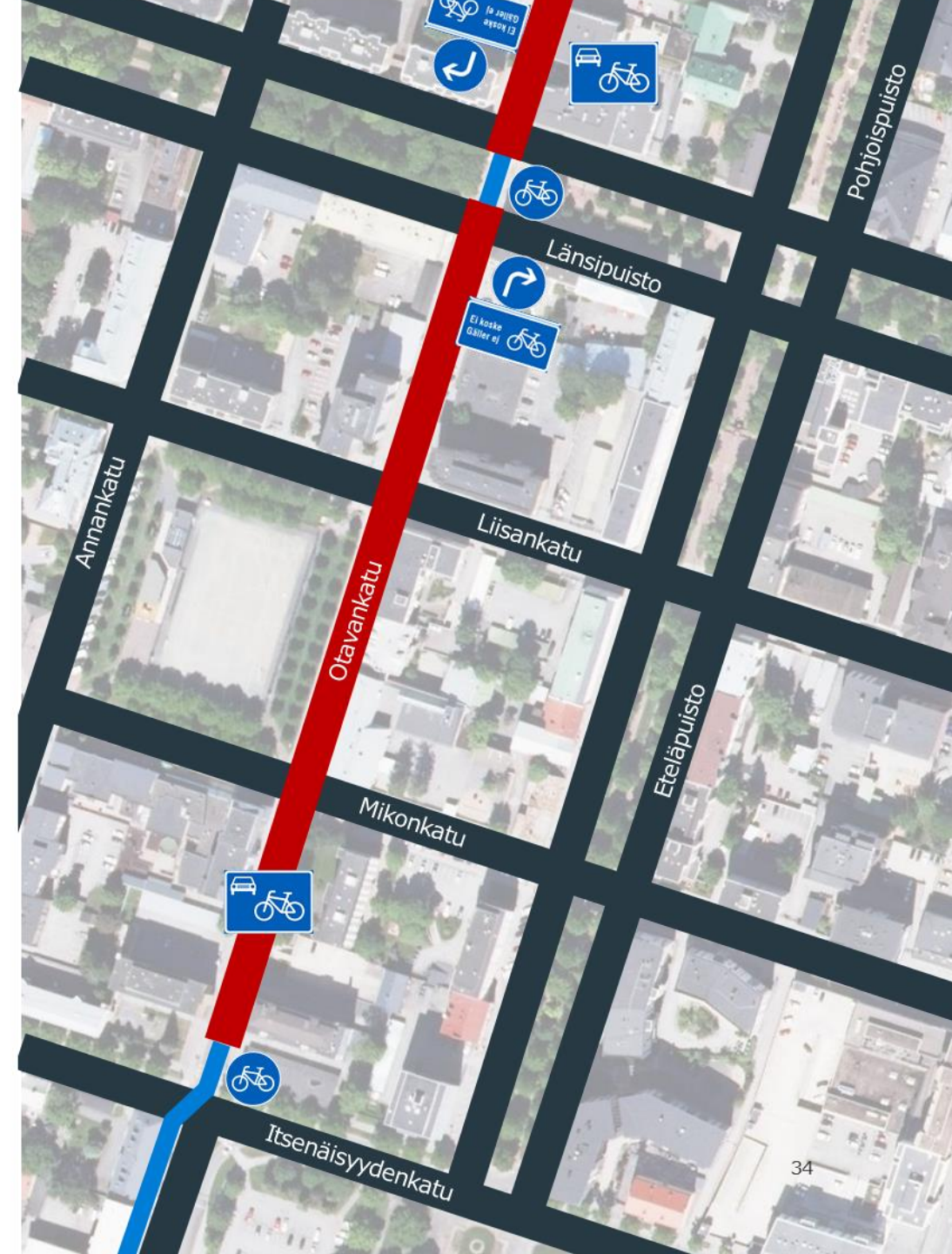
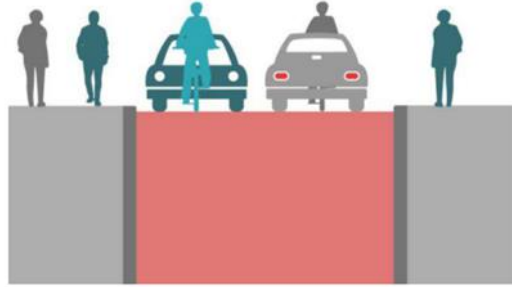
PYÖRÄLIIKENNEVÄYLÄT: MERKITTÄVÄT AJORATAPYÖRÄILYN REITIT

- Merkittävä pyöräilyreitti, jota kehitetään turvallisena ja sujuvana ajoratapyöräilyn väylänä.
- Voidaan toteuttaa pyöräkatuna, pihakatuna, hidaskatuna tai pyöräkaistoina.
- Ajoradan nopeusrajoitus 20...30 km/h.
- Pyöräilijälle sovelletaan samoja väistämissääntöjä kuin moottoriajoneuvoliikenteelle. Moottoriajoneuvoliikenteen määrää voidaan rajoittaa esimerkiksi läpiajokielloin.
- 2-suuntaiseen pyörätien liitoskohdissa kiinnitetään huomiota reittien selkeyteen ja jatkuvuuteen.



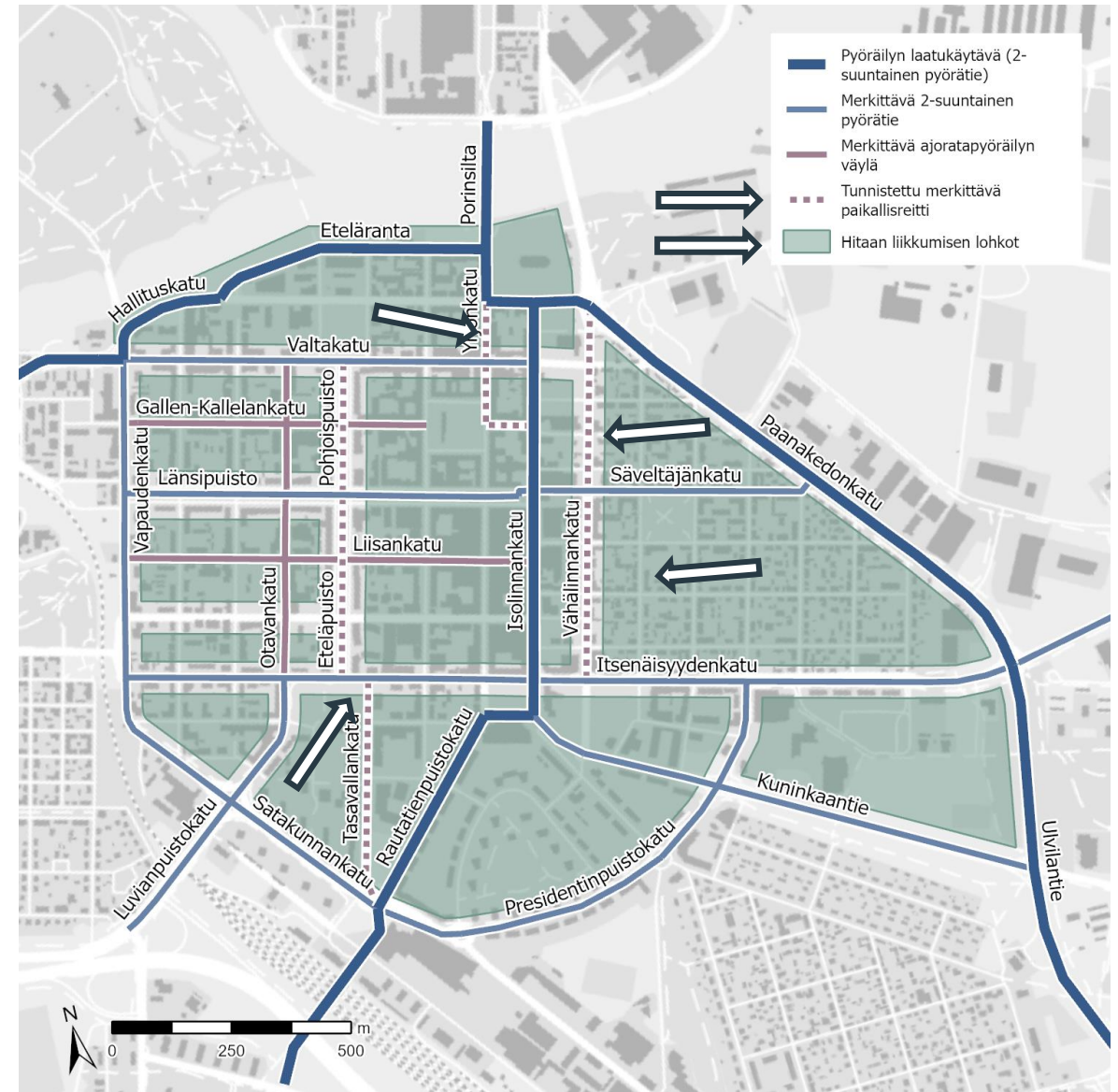
OTAVANKATU

- Otavankatu muutetaan pyöräkaduksi, jossa moottoriajoneuvoliikenne sovitaa ajonopeutensa pyöräliikenteen tarpeisiin.
- Itsenäisyydenkadun liittymästä Otavankadulle pohjoiseen sallitaan vain pyöräliikenteelle ja kävelyille.
- Myös Länsipuiston poikki ajo estetään moottoriajoneuvoliikenteeltä.



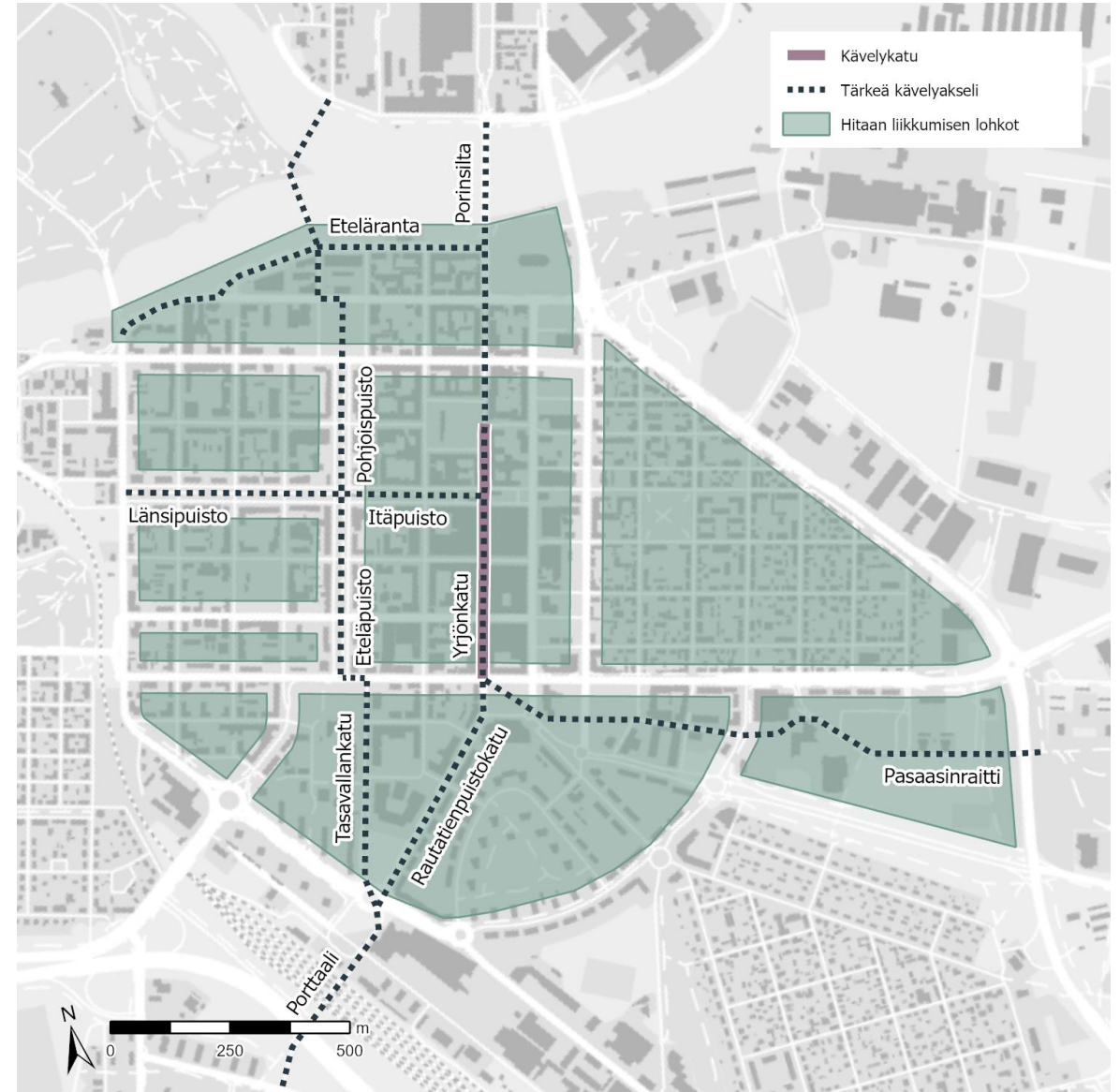
PYÖRÄLIIKKENNEVÄYLÄT: HITAAN LIIKKUMISEN LOHKOT JA PAIKALLISREITIT

- Paikallisreitit suunnitellaan tarpeen mukaan.
- Ensisijaisena ratkaisuna ajoratapyöräily, mutta voidaan toteuttaa tapauskohtaisesti myös 2-suuntaisena pyörätienä huomioiden väylätyypin vaihdoskohtien loogisuus ja jatkuvuus.
- Yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä ei lähtökohtaisesti käytetä muualla kuin puistoraiteilla.
- 1-suuntaisilla kaduilla voidaan toteuttaa 2-suuntainen pyöräily.
- Ajoradan nopeusrajoitus 20...30 km/h.



JALANKULKU

- Hitaan liikkumisen lohkoissa katujen suunnittelua ohjaavat ensisijaisesti jalankulkijoiden tarpeet.
- Viihtyisyys
- Turvallisuus
- Oleilu
- Katuvihreä
- Esteettömyys
- Keskustan tärkeitä kävelyakseleita ovat Promenadiakseli Rautatiepuistokatu-Yrjönkatu-Porin silta, Pasaasinraitti, puistoakselit sekä Jokikeskuksen reitit ja sillat.
- Yrjönkadun kävelykatua jatketaan Itsenäisyydenkadulle. Nortamonkadun pohjoispuolella Yrjönkadun jalankulun olosuhteita parannetaan liikennettä rauhoittamalla.
- Jokikeskuksen siltayhteyksiä parannetaan



KÄVELYKADUN LAAJENNUS



RISTIKKÄISPUISTOT

- Ristikkäispuistojen ilme säilytetään nykyisen kaltaisena, mutta puistoreittien sujuvuutta parannetaan jalankulkijoille ja pyöräilijöille.
- Puistojen suuntaisille pyöräteille osoitetaan etuajaoikeus risteäviin ajoratoihin nähden pyöräilijän ylityspaikka-merkillä B7 sekä ajoradan korotuksella.
- Risteysalueita kavennetaan. Puiston halkaiseva läpiajoliikenne poistetaan Otavankadulta. Myös Gallen-Kallelan kadulla, Liisankadulla, Annankadulla ja Katariinankadulla voidaan harkita risteävän ajoradan poistoa puiston yhtenäistämiseksi.



PIENET TOIMENPITEET

- Katutilan paikallisia parantamisia liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi:
 - Ajokaistojen kavennuksia
 - Suojateiden lyhentämisiä liittymissä
 - Nopeusrajoitusten laskemisia
 - Pyöräteiden liittymämuutoksia, reunakivien poistoja
 - Väistämisvelvollisuuksien muutoksia (tasa-arvoisten liittymien vähentämisiä kaduilla joissa pyörätie)



Esimerkki: Ajoradan kaventaminen hitaan liikkumisen lohkossa



Esimerkki: Suojatien lyhentäminen liittymässä

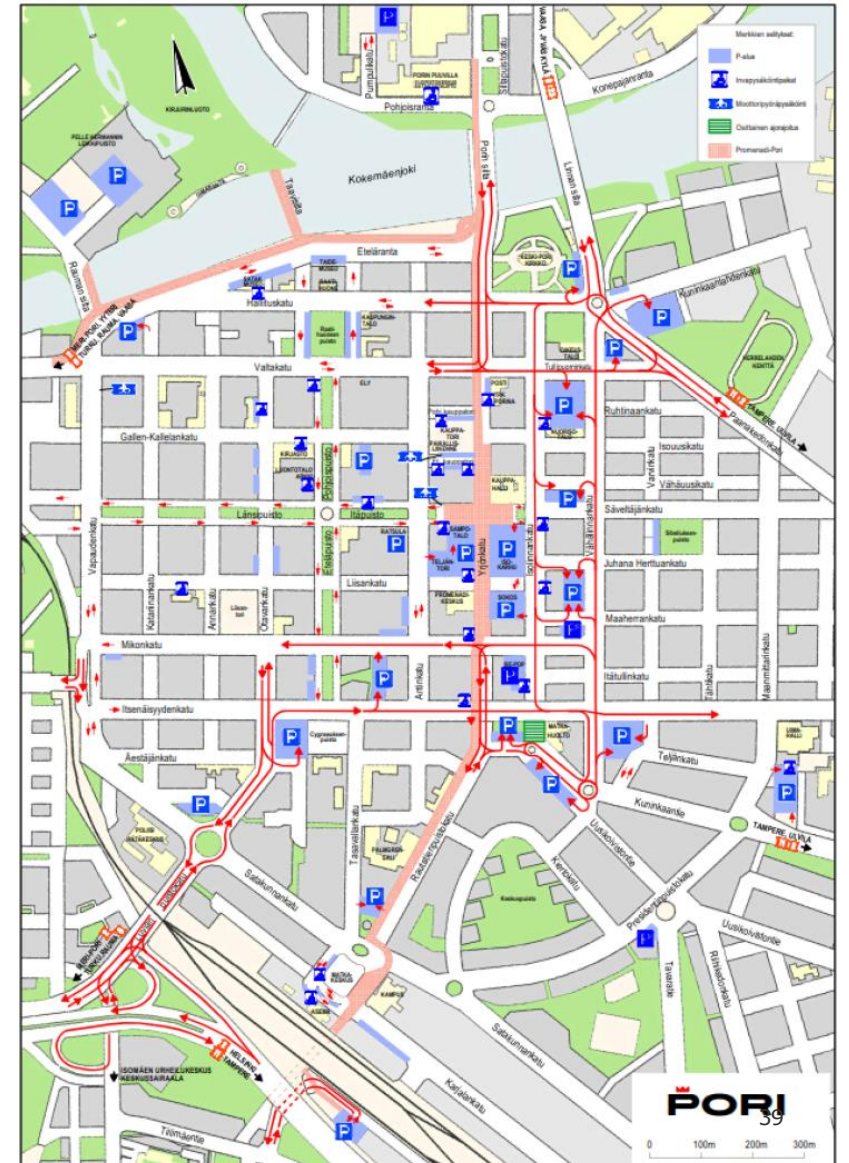
PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄ

Nykytilanne

- Paljon kadunvarsipysäköintiä, mahdollisuus myös maksuttomaan pysäköintiin
- Kadunvarsipysäköintipaikat vajaakäytöllä
- Pysäköintilaitokset vajaakäytöllä

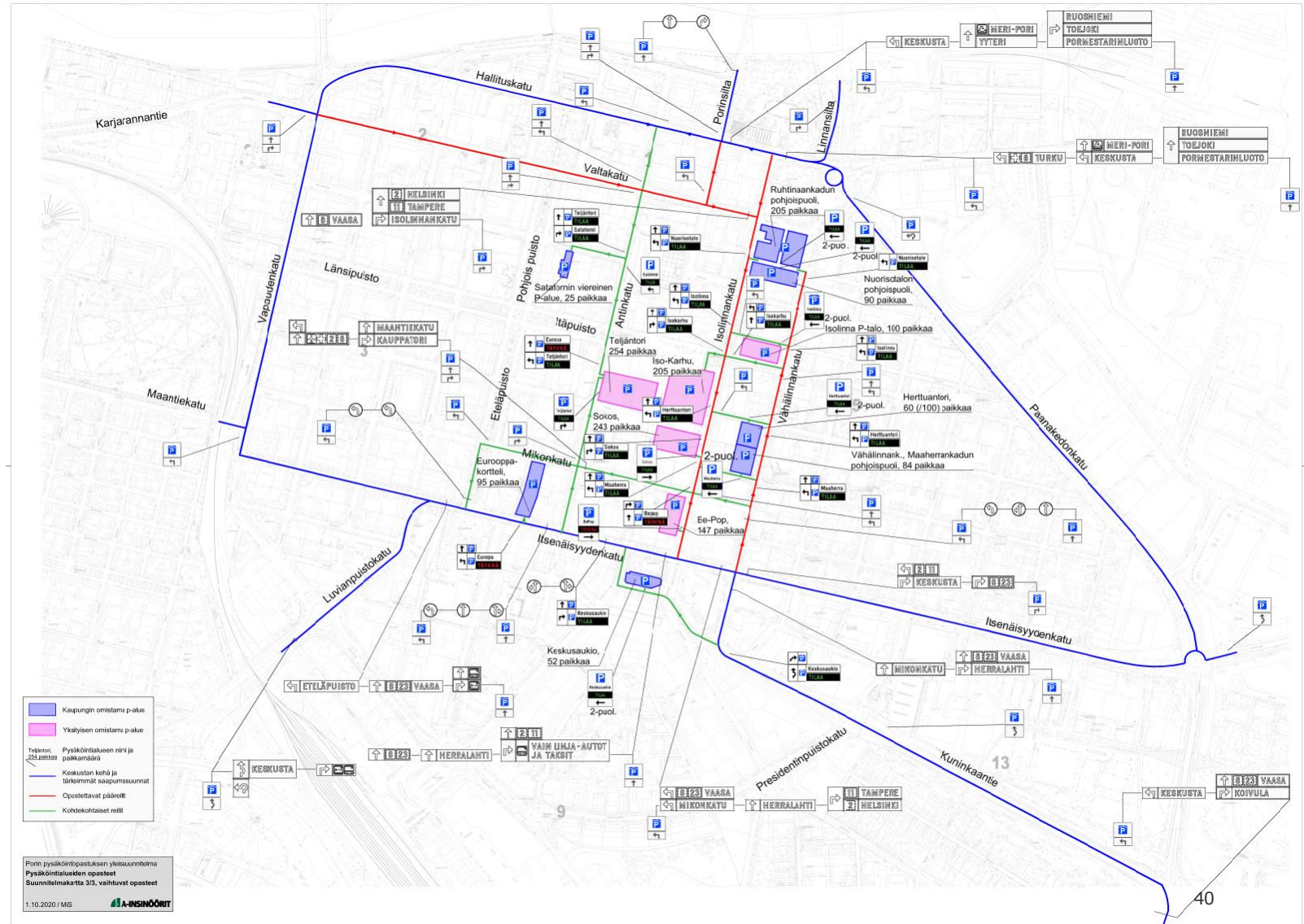
→ Pysäköintipolitiikka 2030 (2019):

- Ydinkeskustassa pysäköinti on pääsääntöisesti maksullista, mutta poikkeuksena voidaan toteuttaa 0,5-1h kiekkopysäköintiä.
- Kehitetään pysäköinnin opastus-, lupa- ja maksujärjestelmiä.
- Pyöräpysäköintitarpeet huomioidaan ulkoalueiden suunnittelussa.
- Kiinteistöjen pysäköinti huomioidaan kaavoitettavien tonttien määräyksissä



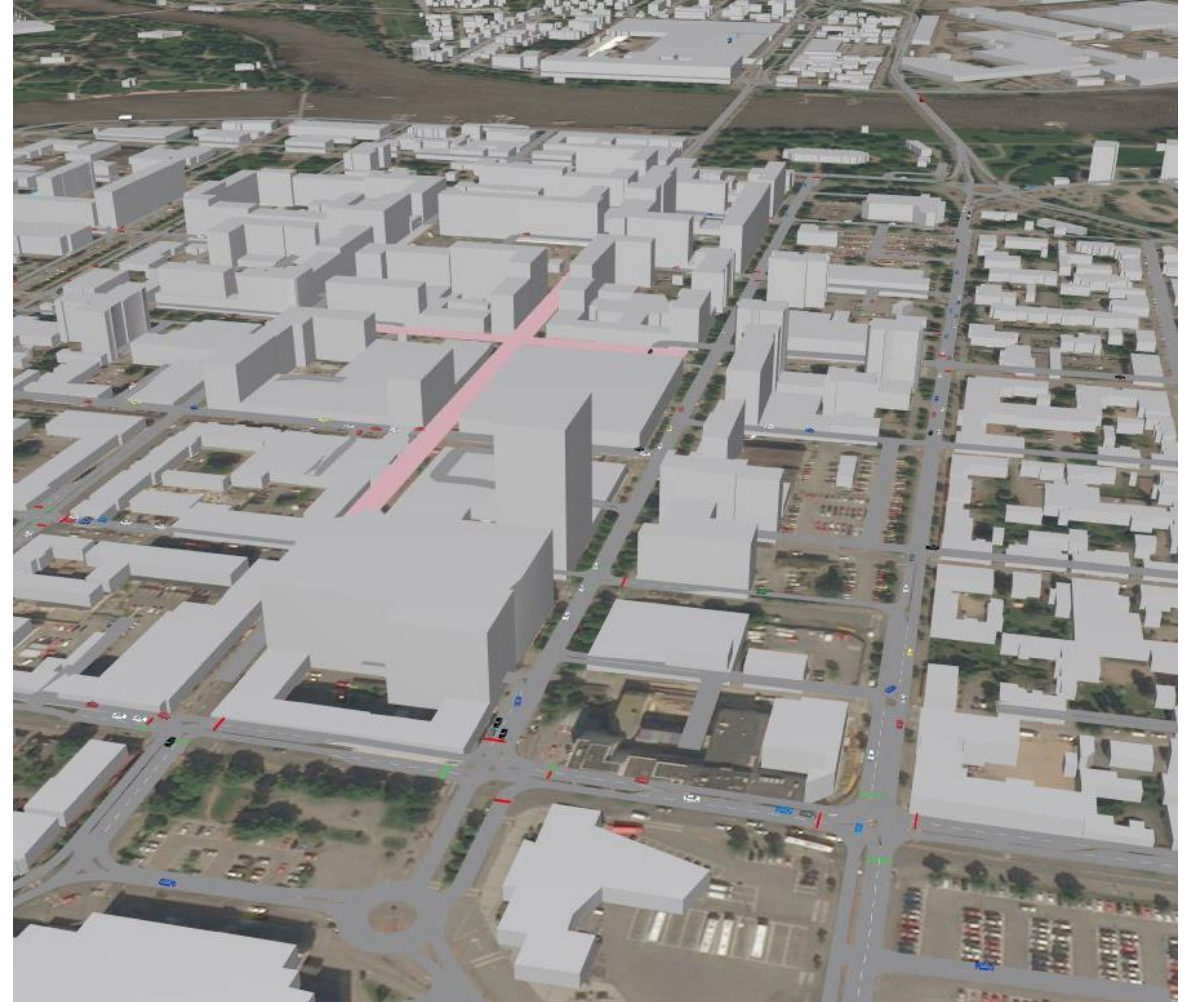
PYSÄKÖINTIJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

- Pysäköintialueiden ja –laitosten käytettävyyttä edistetään aktiivisella pysäköinnin ohjauksella.
- Kadunvarsipysäköinnin paikallinen vähentäminen on useiden verkollisten toimenpiteiden edellytyksenä.
- Kadunvarsipysäköinnin vähentämisellä ei ole vaikutusta keskustan saavutettavuuteen, sillä
 - Kadunvarsipysäköinnin seurantatutkimusten mukaan käyttöaste on alhainen.
 - Pysäköintilaitoksissa on paljon käyttämätöntä kapasiteettia.
- Mahdollisuutena pysäköinnin lisääminen rakentamalla tarvittaessa monikerrospysäköintiä Vähälinnankadun pysäköintialueille.



LIIKENNEVERKON KAPASITEETTI

- Nykytilanne:
 - Keskustan kaduilla ei ole liikenneneruuhkia. Mahdolliset jonoutumiset ovat hetkittäisiä ja paikallisia. Valtaosalla kaduista on ylikapasiteettia.
- Näköpiirissä oleva tulevaisuus:
 - Porin kaupungin tai seudun väkiluku ei kasva.
 - Maantieliikenne valtateillä on ennustettu kasvavan.
 - Keskustan liikennemäärien ei ennusteta kasvavan, mutta liikennevirrat voivat siirtyä maankäytön ja liikenneverkon kehittämisen myötä.
- Simulointiohjelmalla on tutkittu liikenneverkkovaihtoehtojen vaikutuksia katujen liikennemääriin, ruuhkautumiseen ja ajonopeuksiin.
- Toimivuustarkastelujen perusteella:
 - Liikenne saadaan toimimaan tavoiteverkon mukaisella liikenneratkaisulla.
 - Liikennevirrat muuttuvat nykyisestä. Liikenne siirtyy uusille reiteille ja hakeutuu lopulta tasapainotilaan.



VAIKUTUKSET JA ETENEMISPOLKU

SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Jalankulku

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. 

Pyöräliikenne

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 

Moottoriajoneuvoliikenne

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. 

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen käyttökokemus paranee. 

Aikataulujen täsmällisyys paranee. 

Joukkoliikenteen houkuttelevuus kulkumuotona kasvaa. 

Joukkoliikenne lisää keskustan elinvoimaa. 

SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN

- Liikenneverkkosuunnitelma
 - Toimii ohjenuorana keskustakatuja kehittämisessä
 - Suunnitelman toimenpiteet ohjelmoidaan erikseen
- Tärkeimmät ja kustannustehokkaimmat toimenpiteet liittyvät pyöräilyjärjestelyihin sekä jalankulun turvallisuuteen ja viihtyisyyteen:
 - Isolinnankadun laadukas pääpyörätie
 - Jalkakäytävien leventäminen, suojateiden lyhentäminen
 - Reunatukien poistot pyöräteiltä, liittymäjärjestelyiden selkeyttäminen, jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Koko tavoiteverkon toteuttaminen pidemmän aikavälin tavoite:
 - Parannusinvestoinnit joko erillisinä kehityshankkeina tai kadun/katuinfran perusparannusten yhteydessä
 - Katujen kaksisuuntaistamisten kustannus- ja hyötyvaikutukset tutkitaan tarkemmin ja sisällytetään kaupungin investointiohjelmiin

