



# Vähä-Heikkilän Mäkitupalaisyhdistys ry

Kotisivu: <https://makitupalaiset.fi>; facebook

LAUSUNTO 28.08.2018

**Lausuntopyyntö**, Kaupunkiympäristötoimiala, Seudullinen joukkoliikenne. Dnro 5539–2018.

Turun seudun joukkoliikenne Föli, [joukkoliikenne@turku.fi](mailto:joukkoliikenne@turku.fi)

## Vähä-Heikkilän Mäkitupalaisyhdistys ry. lausuu runkolinjaston luonnokista seuraavaa:

### **Julkinen bussiliikenne kaupungin joukkoliikennejärjestelmässä.**

Runkolinjasuunnitelma on yleisellä tasolla kokonaisuutena hyvä ja tarkoituksena nykyisen bussiverkoston palvelutason kohottaminen, mutta pientä hiomista yksityiskohdissaan suunnitelma mielestämme vielä kaipaa.

On tärkeää, että joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan jatkuvasti. Pysäkki- ja vuorovälien sekä matka-aikojen pitäminen riittävän lyhyinä on palvelutason tärkeimpiä ominaisuuksia. Linjastoluonnos näyttää pyrkivän näissä kohtuulliseen tasoon. Bussiliikenteen etuuksia tulee ehdottomasti lisätä palvelun nopeuden takaamiseksi. Liikennejärjestelmän kehittämisessä onkin pidettävä huolta siitä, että runkolinjaratkaisu ei heikennä kaupunkilaisten palvelutasoa eri puolilla kaupunkia (pysäkkiväli ja matka-aika vaihtoineen ja lyhyet vaihtosiirtymät jalkaisin).

Kehittämällä runkolinjastoa ja koko linjastoa saadaan hyvä julkisen liikenteen palvelutaso ja sen kehityspolku muuttuvassa kaupungissa. Runkolinjabussit muodostavat luonnoksessa kuvatulla tavalla kehitettyinä melko hyvän ja kohtuullisen nopean ja joustavan palvelun. Tulevat kalusto ja mahdolliset muut järjestelmäratkaisut mahdollistavat myös pakokaasujen päästöjen, mm CO<sub>2</sub>, vähenemisen. Tässä suunnittelussa on vahvistettava edelleen julkisen liikenteen osuutta kokonaispalvelutasoa parantamalla.

### **Yksittäisiä näkemyksiämme vaihtoehtoista ja joistain linjoista.**

Suunniteltujen vaihtoehtojen VE1:n ja VE2:n eroja on melko vaikea havaita. Mitään oleellisia ja ratkaisevia eroja emme kuitenkaan niissä vaihtoehtoissa havainneet. Tämä huomioon ottaen esitämme kuitenkin eräitä kommentteja näistä vaihtoehtoista.

#### **Rengaslinjat**

Periaatteessa VE1:n linja 9A on hyvä ns. kokoava ja yhdistävä pitkä Uittamolta Kupittaaan ja Artukaisten kautta satamaan, koko kaupungin ympäri kulkeva ulompi rengaslinja, mikä mahdollistaa nopeat poikittais- sekä siltä säteittäisliikkumiset ilman Kauppatoria. VE1:n linja 9B toimii myös melko hyvänä rengaslinjana huomioiden myös Raision. Nämä linjat palvelevat parhaiten juuri poikittaisliikenteenä ja yhdistävänä eri säteiden välillä. Varsinaisena päästä päähän matkustamiseen ne eivät toimi. Myös suunnitellut vuorovälit ovat melko hyvät koko päivän arkisin. VE2:ssa näiden linjojen alkupää Uittamon suunnasta ovat oleellisesti muuttuneet, eivätkä palvele enää täysin rengaslinjana poikittaisliikenteessä. Selkeä ongelma molemmissa vaihtoehtoissa on sisemmän rengaslinjan puute. Tämän rengaslinjan tulisi yhdistää mm. Kupittaaan asema, keskusta, bussiasema ja rautatieasema, kulkien Martinsiltaa/Myllysiltaa sekä Kirkkosiltaa tai Tuomaansiltaa joen yli molempiin suuntiin. Linja voisi olla jonkinlainen yhdistelmä entisen 3-raitiolinjan ja nykyisten 3/30 bussien reiteistä nuo matkakeskukset ja keskusta huomioiden.

#### **Uittamon – Puistomäen - Vähäheikkilän suunnan linjastot**

VE1:n 9A pitäisi ehdottomasti säilyttää, mutta myös VE2:n 9A linjan alkuosa Uittamolta Vähä-Heikkilän ja jokirannan kautta kulkeva reitti pitäisi saada tavalla tai toisella myös mukaan, muuten Puistomäen ja Vähä-Heikkilän alueet jäävät liikennemottiin. Linja L71 reititys ja aikataulutus eivät palvele Uittamon suunnasta Puistomäen ja Vähäheikkilän kautta Kupittaaalle kulkevana näiden alueiden asukkaita keskustan suuntaan, muuten kuin hidastavin vaihtoyhteyksin. Myös L71:n pysäkkiväli Vähäheikkiläntien/Uittamontien risteyksen ja Niilonkadun välillä on aivan liian pitkä näiden pysäkkien välillä asuville ja asioiville (asukkaiden lisäksi, useita kouluja ja päiväkoteja sekä erilaisia yrityksiä ja kauppaliikkeitä). Edellä esiin tuotujen seikkojen perusteella VE1:n ja VE2:n 9A ja 9B sekä VE1:n L71 reititykset pitäisi iotenkin yhdistää

ja synkronoida keskenään, jotta mm. Vähä-Heikkilän ja Puistomäen alueen asukkaiden ja siellä asioivien keskustan suunnan kulku ei oleellisesti heikkenisi. Hyvänä toisaalta näemme mm. Uittamon suunnalta tulevan L71 linjan melko suoraa reititystä Kupittaalalle, mikä mahdollistaa nopeamman kulun monille työpaikoille sillä alueella, mutta ei kuitenkaan Skanssiin asti.

Molemmissa vaihtoehdoissa linja 10 on melko hyvin Uittamon ja osan Puistomäen asukkaita palveleva kunhan pysäkit 1216/1217 myös säilyvät, mutta Puistomäen Uittamontien alapuolen ja Vähäheikkilän asukkaiden osalta tämä linja on selkeä heikennys nykyiseen linja 9 verrattuna, tosin selkeästi tiheämpi vuoroväli kompensoi sitä hieman, mutta asukkaiden matkat pysäkeille pitenevät oleellisesti. Esitämmekin jonkinlaista palvelutasoa parantavaa ratkaisua näiden alueen asukkaille, koululaisille ja muille asioiville.

### **Satama ja Matkakeskus**

Molemmissa vaihtoehdoissa Sataman ja Matkakeskuksen välillä vuoroväli on 15min ja siitä eteenpäin Lentotasemalle ja Moisioon 15/30min, mitkä ovat kohtuulliset. Tämä linja palvelee kokonaisuudessaan melko hyvin kaikkia turkulaisia.

### **Hirvensalon suunnan liikenne**

Hirvensaloon suunniteltu ns. kokoava rengaslinja L96, molemmissa vaihtoehdoissa 10/15min:n vuorovälillä on mielestämme periaatteessa ja teoriassa hyvin palveleva ja Kaksikerrantieltä yhdyspysäkiltä keskustaan kulkee mm. linjat 5 ja 5A n. 10 min vuorovälein. Tämä on periaatteessa toimiva ja hyvä kokonaisuus. Ainoan kysymyksen aiheuttaa 5A:n Haarlasta Ylioppilaskylään melko pitkä kokonaisajoaika 80-90min ja linja 5:n Haarlasta Kauppatorille 50min. Nämä kokonaisajat ovat ehdottomasti liian pitkät kun osan matkustajista pitäisi tulla näille linjoille vielä mukaan L96:lta, minkä ajoaika kummastakin lähtöpäädystä vaihtopysäkille on n. 15min. + vielä mahdollinen maksimi vaihdon odotusaika 10min. Hirvensalon julkisen liikenteen suunnittelu ei ole helppoa, mutta jotenkin se pitäisi näillä runkolinjaratkaisuilla ja bussien etuajoi- oikeuksilla saada selkeästi nopeammaksi, jolloin siitä tulisi houkuttelevampi. Vaikka bussien vuorotiheys olisi hyvinkin tiheä, jos kokonaismatkustusaika keskustaan kestää yli tunnin, niin silloin joukkoliikenne ei houkuttele. Tätä Hirvensalon bussiliikenteen houkuttelevuutta on ehdottomasti saatava lisättyä mm. bussien entistä paremmilla etuoikeuksilla ja sitä kautta matka-aikojen lyhenemisellä. Näemme tämän liikenteen kehittämisen Vähä-Heikkilän ja Martin alueen kannalta erittäin tärkeäksi, jotta ruuhkaisen ja jatkuvasti kasvavan henkilöautoliikenteen kuormittama Vähäheikkilän sekä Martin alue (Vähäheikkiläntie, Stålar- minkatu, Martinkatu) säilyisi asukkaille jatkossakin miellyttävänä asuinpaikkana. Linjastot ovat molemmissa vaihtoehdoissa suunniteltu pääosin hyvin ja melko kattavasti ja vuorovälitkin kaikissa ovat kohtuul- liset. Tärkeää on tietysti, että tavoitteiden mukaisesti pyritään parantamaan matkustamisen sujuvuutta ja nopeutta lisäämällä mm poikkiyhteyksiä, VE1 on ilmeisesti jonkin verran parempi lähtökohta jatkosuun- nitteluun, mutta kokonaisuudessa on luonnollisesti myös huomioitava kustannusvaikuttavuus suhteessa saavutettuun käytön lisääntymiseen. Nämä kaikki onnistuessaan lisäävät joukkoliikenteen käytön houkut- televuutta.

Lisäksi Hirvensalosta Kupittaalalle pitäisi suunnitella myös linja Vähäheikkiläntietä Kaskentielle, mistä edel- leen Hautausmaantielle ja Skanssin kautta Kupittaan alueelle. Tämä linja palvelisi hirvensalolaisten työ- matkaliikennettä ja mahdollistaisi monille oman auton käytön vähentämisen. Linjaa voisivat hyödyntää myös Vähäheikkilän ja Puistomäen alueen asukkaat sekä myös Martin alueen asumisviihtyisyys paranisi vähenevänä henkilöautoliikenteenä. Kokonaisuutena esitämme tutkimista joukkoliikenteen lisäämiseksi Vähäheikkiläntielle, minkä varrelle on lähivuosina tulossa myös runsaasti uutta rakentamista.

### **Yksityisautoilun palvelutasoon pitää pystyä vastaamaan.**

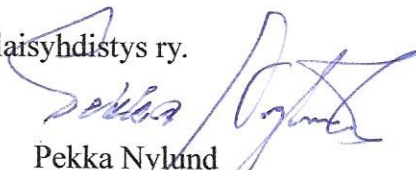
Syöttöjen runkolinjoille tulee olla riittävän tiheät ja säännölliset sekä kulkumatkat pysäkeille kohtuulliset, jotta bussien käyttö on helppoa ja odotusajat kohtuullisia. Suunnittelun jatkuessa näistä tulee pitää huolta. Samoin on otettava huomioon Suomen vaihtelevat sääolosuhteet, jolloin vaihtopaikkojen pitäisi olla suo- jaisia ja katettuja ja jopa lämmitettyjä sekä aikatauluissa pyrkiä optimoimaan mahdollisimman lyhyet odo- tusajat vaihtoihin. Vain tällä tavalla pystytään vastaamaan yksityisautoilun palvelutasoon ja tekemään jouk- koliikenteen käytöstä houkuttelevaa.

Ystävällisesti

Vähä-Heikkilän Mäkitupalaisyhdistys ry.



Markku Ahti  
puheenjohtaja  
markku.a.ahti@gmail.com  
050-5141890



Pekka Nylund  
varapj. ja ympäristöasioiden vastaava  
nylundp@gmail.com  
050-5232238