



# Pyöräliikenteen verkkosuunnitelman asukaskyselyn tulokset

11.10.2021

# 1. Kerro kantasi -kyselyn tulokset

# Yhteenvedo asukaskyselystä

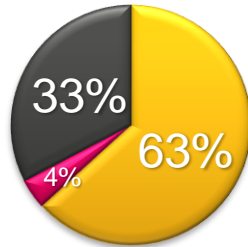
Työn aikana järjestettiin kaikille avoin kysely pyöräliikenteen verkkosuunnitelman luonnoksesta 4.8.–26.8.2021 välisenä aikana Kerro kantasi -palvelussa. Kyselyn tavoitteena oli kerätä ihmisten mielipiteitä suunnitelmaluonnoksesta ja Turun keskusta-alueen pyöräliikenneverkon uudistamisesta.

Vapaan kommentoinnin mahdollistavia vastauksia kirjattiin yhteensä 388 kappaletta. Esillä ollutta suunnitelmaluonnosta kommentoitiin yhteensä 98 kertaa ja kehityssuunnan puolesta tai vastaan 322 kertaa.

Monissa kommenteissa otettiin kantaa siihen, mikä esillä olleista A-, B- ja C-vaihtoehdoista oli paras, vaikka kyselyssä ei suoraan tätä kysytykään. Vaihtoehto A oli selkeästi suosituin, saaden noin kaksi kolmannesta annetuista äänistä. Myös kestävien kulkumuotojen kehityssuunta sai valtaosalta kannatusta.

## Suunnitelmien kannatus

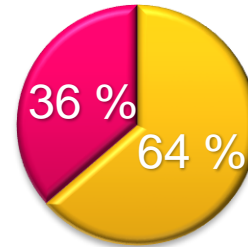
n = 98



■ Vaihtoehto A ■ Vaihtoehto B ■ Vaihtoehto C

## Kestävien kulkumuotojen kehityssuunta

n = 322



■ Myönteinen ■ Kielteinen

# Kommentit autoliikenteestä

- Muutosten vaatimien tilatarpeiden uskotaan aiheuttavan ruuhkien lisääntymistä etenkin keskustan läpikulku- ja pääväylillä. Mahdollisesti lisääntyvien ruuhkien epäillään siirtävän autoliikenteen siirtymistä korvaaville ja pidemmille reiteille. Edellä mainittujen seurausten uskotaan heikentävän ilmanlaatua keskusta-alueella.
- Läpiajoväylien sujuvuus koetaan erittäin tärkeäksi, etenkin pitkämatkalaisten näkökulmasta.
- Autokannan tulevaisuuden sähköistymisen koetaan kompensoivan nykytilan saastuttavuusongelmia.
- Autoilun vähenemisen ei uskota lisäävän pyöräliikenteen määrää keskusta-alueella.
- Kaistojen ja pysäköintipaikkojen vähenemisen koetaan heikentävän välttämättömien palveluiden (Kela, terveyskeskus, elintarvikekaupat) saavutettavuutta.
- Saavutettavuuden heikkenemisen koetaan vaikuttavan myös elinkeinoelämän olosuhteiden heikkenemiseen ja kannattavuuteen keskusta-alueella.

# Kommentit pyöräliikenteestä

- Pyöräväylien kunnossapitoon liittyvien ongelmien uskotaan vaikuttavan vahvasti kulkumuodon valintaan. Etenkin talviolosuhteiden parantamiseen toivotaan lisää resursseja.
- Nykyisten väylien ja reittien jatkuvuuksiin toivotaan parannusta. Väylien todetaan katkeavan turvattomasti ja ennakoimattomasti sekä loogisuuden olevan tietyiltä osin heikkoa.
- Pitkämatalaisten näkökulmasta pyöräliikenteen sisääntuloväyliin toivotaan lisää investointeja.
- Suunnitelmien katutilatarpeen aiheuttamien muutosten koetaan olevan kohtuullisia saavutetut edut huomioon ottaen.
- Turvallisuuden lisääminen vaatii vastaajien mukaan sekä autoilijoiden että jalankulkijoiden erottelua pyöräliikenteestä. Erityisesti lasten liikkumisen turvaamiseksi ehdotetaan korotettuja erotteluratkaisuja. Pyöräkaistojen käyttö on puolestaan hyväksi koettu ratkaisu kokeneempien pyöräilijöiden keskuudessa, kunhan jatkuvuudet ja risteysjärjestelyt on järjestetty.
- Pyöräliikenteen ajonopeuksien kohtuullisuudessa ja liikennesääntöjen noudattamisessa koetaan olevan parantamisen varaa ja valvonnan tarvetta.
- Liikennevalo-ohjauksen rooli nostetaan esiin turvallisuuden parantamiseen liittyen. Risteysalueilla voitaisiin vastausten mukaan suosia esim. ristikkäisiä ylityksiä mahdollistavaa ohjelmointia.
- Pyöräliikenteen lisäämisen koetaan vähentävän ruuhkia kulkumuotojakauman muutosten ja autoliikenteen määrien vähenemisen myötä.

# Kommentit jalankulusta, joukkoliikenteestä ja sähköpotkulaudoista

## Joukkoliikenne

- Matkaketjujen parantaminen nousi vastauksissa esiin osana keskustan rauhoittamista. Vastaajien mukaan joukkoliikenteen saavutettavuus ja esimerkiksi jatkoyhteyksien parantaminen helpottaisivat tavoitteisiin pääsyä. Maksuton liityntäpysäköinti keskusta-alueen ulkopuolella ja sieltä järjestetty joukkoliikenneyhteys vähentäisivät vastaajien mukaan autoilun tarvetta keskusta-alueelle saakka.
- Mahdollisesti muuttuvien katutila- ja kaistajärjestelyjen vaikutukset joukkoliikenteen sujuvuuteen on vastaajien mukaan otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

## Jalankulku

- Yksisuuntaistamisen ja pyörateiden jatkuvuuden parantamisen uskottiin vähentävän jalkakäytävillä ajoa sekä vaaratilanteiden syntymistä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden/potkulautailijoiden välillä
- Jalankulku ja pyöräliikenne pitäisi erotella toisistaan paremmin tulevaisuudessa, kun liikennemäärät kasvavat, varsinkin siellä missä ne ovat nykyisin yhdistetty samalle väylälle.

## Sähköpotkulaudat

- Nopeasti yleistyneiden sähköpotkulautojen tuomat haasteet on otettava paremmin huomioon uusissa pyörätiesuunnitelmissa

# Kommentit tavoiteverkosta

- Saapuminen Kauppatorille pitäisi huomioida paremmin etenkin lounaan suunnasta.
  - Aurakadulle pitäisi saada jatkuva pyöräily-yhteys
  - Kauppiaskadun tuleva kävelypainotteinen rauhallinen pihakatu pitäisi huomioida suunnitelmassa
  - Puutarhakadun molemmat päädyt pitäisi merkitä rauhallisen liikkumisen alueiksi
  - Oikaisu Latokarinkadulta Ruissaloon pitäisi merkitä tavoiteverkkoon
  - Koulukadulta, Puistokadulta ja Martinkadulta ei saa poistaa ajokaistoja. Nykyiset pyörätiet ovat riittäviä
  - Hämeenkadun pyöräteitä ei pitäisi yksisuuntaistaa. Vaikeuttaa keskustasta yliopistolle kulkua
  - Hämeenkadun pyörätiet pitäisi yksisuuntaistaa, koska liikennemäärät ovat niin suuria ja jalankäytävät liian kapeita
  - Aninkaistenkadulle ja Uudenmaankadulle pitää saada yksisuuntaiset pyörätiet. Nykyinen pyörätie on liian kapea
  - Itäisellä Rantakadulla pitää siirtää pyöräliikenne rannasta kadun tasoon
  - Pyöräliikenne ja jalankulku pitäisi erotella toisistaan Läntisellä Rantakadulla
  - Itäisen Pitkädun sijasta Kupittaankatua pitäisi kehittää pyöräliikenteen pääreitteinä
  - Itäiselle Pitkädulle pitää saada kunnan pyörätiet, ei pelkkiä punaisia kaistoja niin kuin Kaskenkadulla
  - Piispankatu pitäisi lisätä suunnitelmaan ja muuttaa se mieluiten pyöräkaduksi
  - Tuomaansillan molemmat puolet pitäisi olla jatkossakin kaksisuuntaisia. Vaikeuttaa kulkua etenkin Lonttisista Ylioppilaskylään
  - Myllytunnelissa pitäisi olla mahdollisuus ajaa pyörällä molempiin suuntiin, koska reitti on suosittu yhteys keskustasta
  - Neitsytpolulla toimii paremmin kaksisuuntainen järjestely
  - Aurajoen alajuoksulle pitäisi saada kunnollinen yhteys joen yli
- 
- Suunnittelualue olisi pitänyt olla isompi. Nyt moni alue jäi vaille tavoiteverkkoa

# 2. Karttakyselyn tulokset



# Yhteenvedo karttakyselystä

Työn aikana järjestettiin kaikille avoin asukaskysely Kerro Kantasi - palvelussa. Asukaskyselyn yhtenä osana oli nykytilan haasteita kartoittava Maptionnaire-kysely, jossa asukkaat pystyivät merkitsemään kartalle Turun nykyiset huonot pyörätiet, puuttuvat pyörätiet ja hankalat risteykset.

Karttakysely pidettiin tarkoituksella mahdollisimman yksinkertaisena, jotta vastauksia saataisiin mahdollisimman paljon ja vastaaminen olisi mahdollisimman helppoa. Karttamerkintöjen jälkeen kyselyssä oli avoin kenttä, johon pystyi antamaan vielä sanallista palautetta Turun nykyisten pyöräväylien puutteista ja ongelmakohdista.

Karttakysely oli avoinna 4.8.–26.8.2021 välisenä aikana ja siitä tiedotettiin Turun kaupungin sosiaalisen median kanavissa sekä erillisessä mediatiedotteessa.

## Kysely Turun pyöräväylien puutteista ja ongelmakohdista

Tervetuloa vastaamaan Turun kaupungin kyselyyn pyöriteiden puutteista ja ongelmakohdista. Kyselyn tarkoituksena on kerätä kaupunkilaisten näkemyksiä Turun pyöräverkoston nykytilasta, jonka pohjalta pyöräliikenteen verkkosuunnitelmaan kuuluvia hankkeita tullaan arvioimaan tärkeysjärjestykseen.

Kyselyn avulla halutaan kartoittaa:

- mistä pyörätie puuttuu
- missä on huono pyörätie
- missä on pyöräliikenteen kannalta hankala risteys.

Vastaathan kyselyyn 25.8.2021 mennessä!

Kysely on lyhyt ja siihen vastaaminen vie vain muutaman minuutin. Voit vastata tietokoneella tai mobiililaitteella. Huomioithan myös, että kysely toimii parhaiten päivitettyillä selaimversiolla.

Kysely on osa Turun kaupungin pyöräliikenteen verkkosuunnitelmatyötä.

1 / 3

## Merkitse nykyiset puutteet Turun pyöräväylissä

Voit liikutella karttanäkymää hiirellä tai älylaitteen kosketusnäytöllä ja zoomailla karttaikkunaa lähemmäksi ja kauemmaksi. Reunoissa olevilla kuvakkeilla voit myös vaihtaa karttanäkymää, hakea paikkaa esimerkiksi kadunimen mukaan tai paikantaa oman sijaintisi.

Painamalla alla olevia värikkäitä kuvakkeita, voit asettaa havaitsemasi epäkohdan kartalle.

Kohdassa ei nykyisin ole lainkaan pyörätietä

**Pyörätie puuttuu**

Kohdassa on nykyisin pyörätie, mutta se on jollain tapaa huono tai hankala.

**Huono pyörätie**

Kohdassa oleva risteys on nykyisin pyöräliikenteen kannalta hankala tai epäkäytännöllinen.

**Hankala risteys**

Voit lisätä pisteitä kartalle niin paljon kuin haluat!

2 / 3

# Kaikki karttamerkinnyt

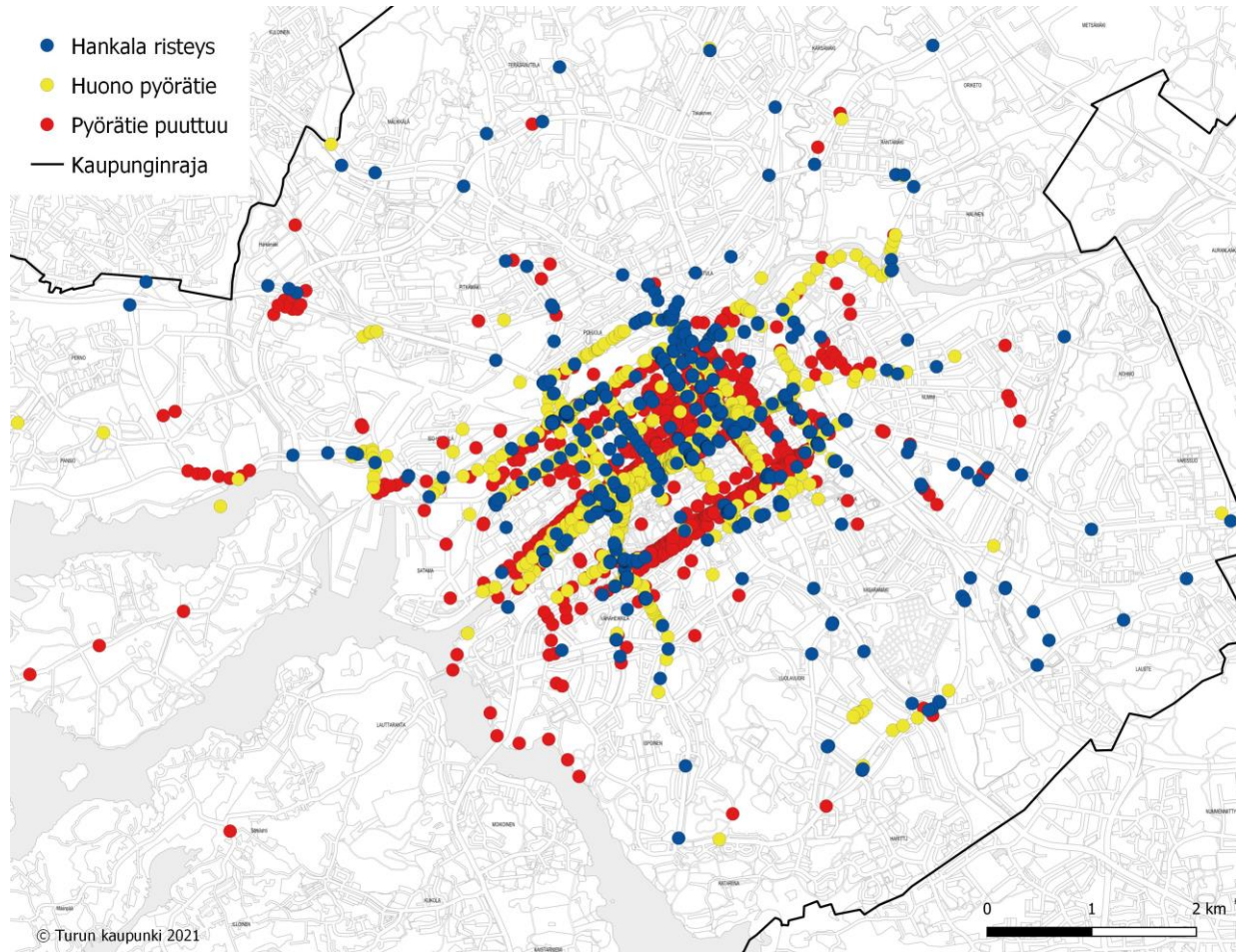
Kyselyyn vastanneita oli yhteensä 216 ja karttamerkintöjä saatiin yhteensä 2900.

Vastaukset keskittyivät hyvin selkeästi Turun ruutukaava-alueelle kaikissa kolmessa aiheessa. Saaristossa ja Pohjois-Turussa oli vain yksittäisiä merkintöjä.

Vastauksista vain 8 sijoittui Turun rajojen ulkopuolelle.

Kyselyn tulosten perusteella voidaan päätellä, missä on kiireellisin tarve uusille pyöräteille, ja missä on eniten tarvetta nykyisten pyöräväylien ja risteysten parantamiselle.

Suurin tarve pyöräilyverkon kehittämiseksi on selkeästi Turun keskustassa.



# Puuttuvat pyörätiet

Puuttuvia pyöräteitä merkittiin yhteensä 1293 kertaa. Näistä vain yksi sijaitsi Turun rajojen ulkopuolella.

Yksittäisistä kaduista eniten merkintöjä saivat:

1. Itäinen Pitkäkatu (220 merkintää)
2. Uudenmaankatu (147 merkintää)
3. Linnankatu (145 merkintää)
4. Aninkaistenkatu (119 merkintää)

Keskustan ulkopuolella eniten merkintöjä saivat Jyrkkälä, Pansiontie ja oikaisu Ruissaloon Latokarinkadun kautta.

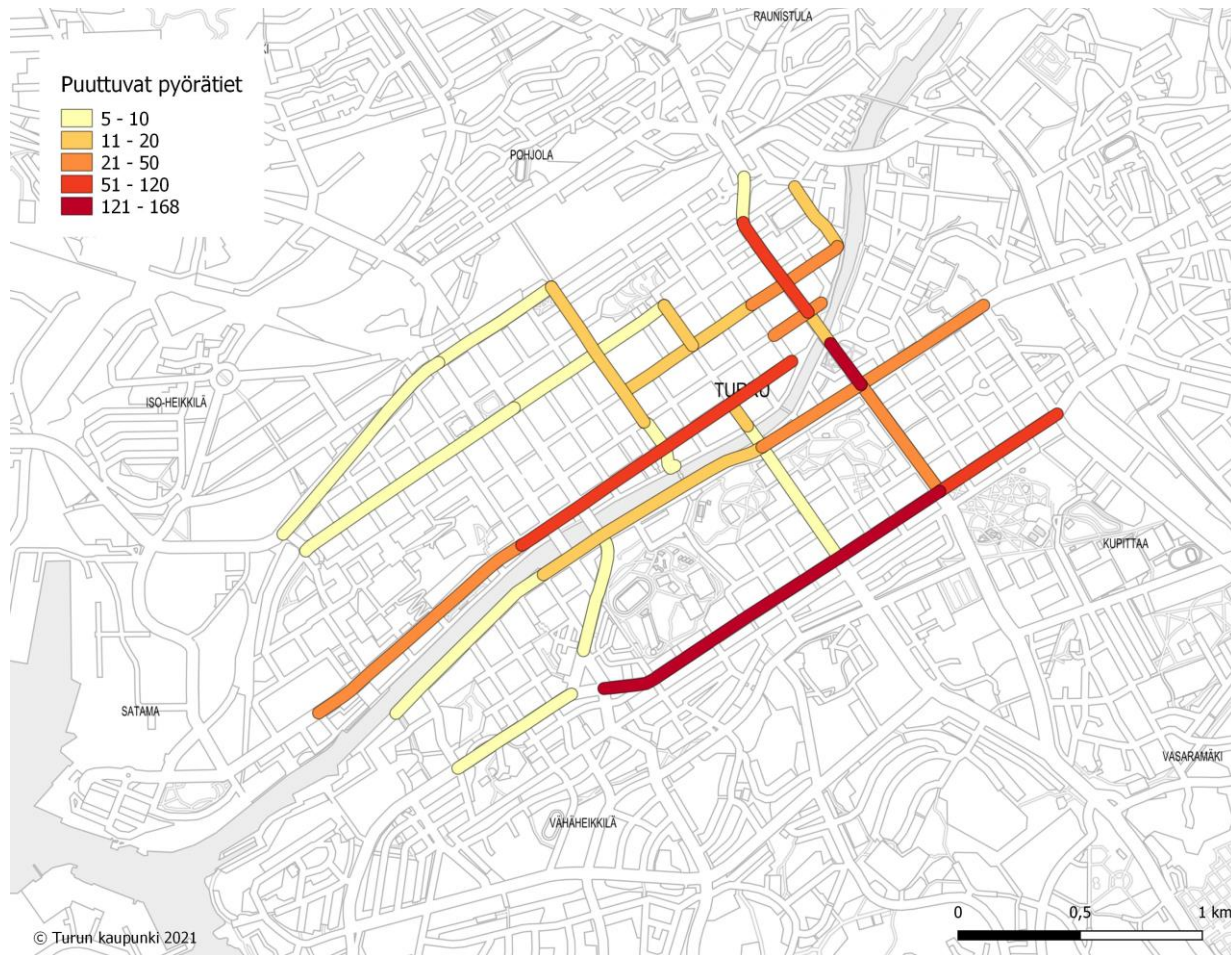




# Puuttuvat pyörätiet

Alla olevassa taulukossa on esitetty kaikki tavoiteverkkoon kuuluvat pyöräliikenteen kehittämishankkeet, jotka ovat saaneet yli 30 merkintää.

TOP 5	HANKE	Vastausmäärä
1	Itäinen Pitkäkatu (väli Kuninkaankatonkatu-Uudenmaankatu)	168
2	Uudenmaankatu (väli Itäinen Rantakatu-Hämeenkatu)	127
3	Aninkaistenkatu (väli Tuureporinkatu-Eerikinkatu)	115
4	Linnankatu (väli Sairashuoneenkatu-Brahenkatu)	112
5	Itäinen Pitkäkatu (väli Uudenmaankatu-Lemminkäisenkatu)	53
6	Hämeenkatu (väli Kaskenkatu-Uudenmaankatu)	34
7	Linnankatu (väli Sairashuoneenkatu-Crichtoninkatu)	33
8	Uudenmaankatu (väli Hämeenkatu-Itäinen Pitkäkatu)	31



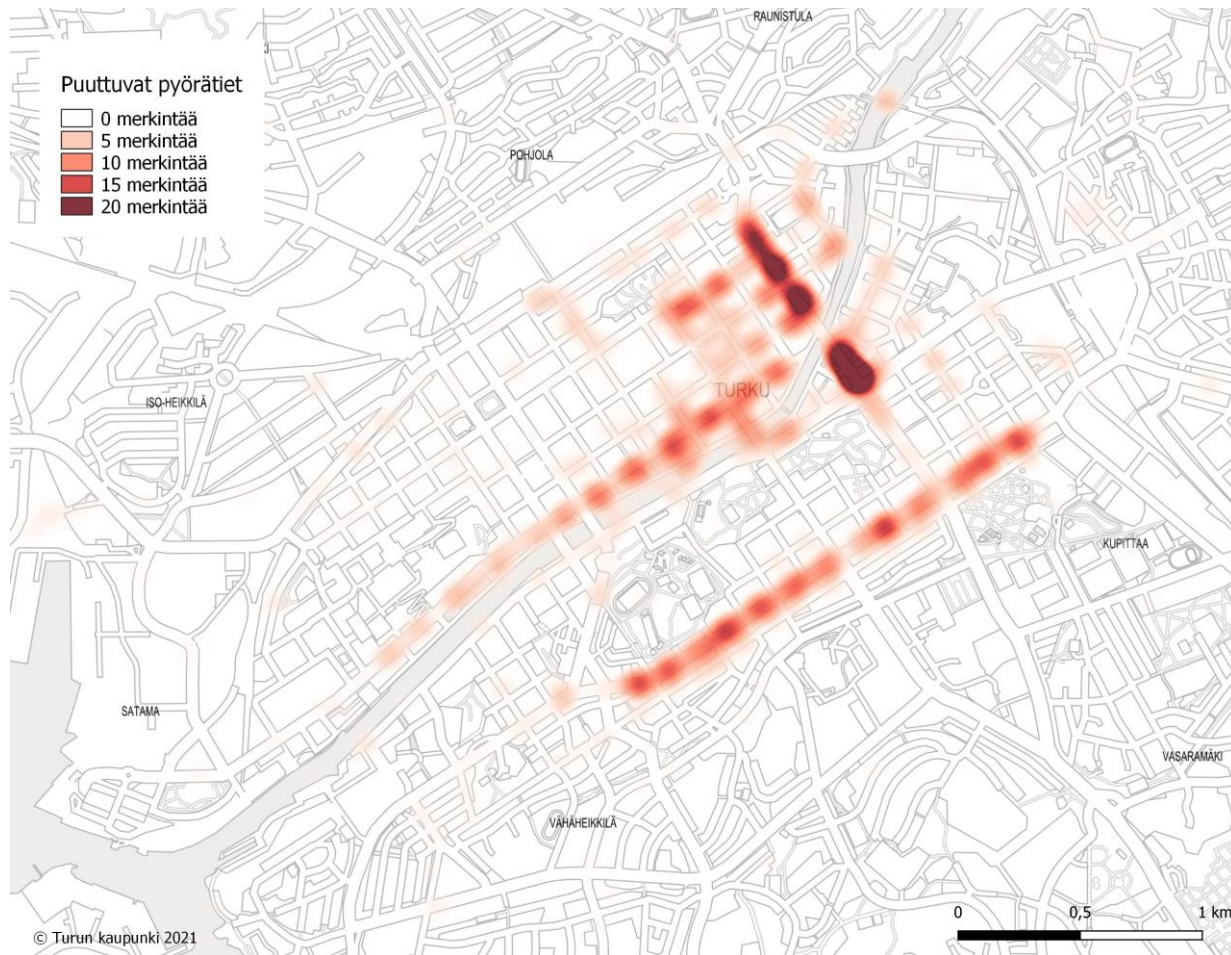
# Puuttuvat pyörätiet

Suurin osa puuttuvien pyöräteiden merkinnöistä osuu pyöräliikenteen tavoiteverkolle. Havainto tukee osaltaan verkkosuunnittelun onnistumista.

Eniten merkintöjä saanut yksittäinen kohde Turun katuverkolla on Uudenmaankatu Vanhan Suurtorin kohdalla.

Eniten merkintöjä tavoiteverkkoon kuulumattomista kaduista saivat:

1. Kupittaankatu (44 merkintää)
2. Maariankatu (42)
3. Läntiselle Rantakatu (33)
4. Eerikinkatu (25)
5. Kerttulinkatu (18)
6. Kristiinankatu (17)





# Huonot pyörätiet

Huonoja pyöräteitä merkittiin yhteensä 859 kertaa. Näistä vain kaksi sijaitsivat Turun rajojen ulkopuolella.

Yksittäisistä kaduista eniten merkintöjä saivat:

- Itäinen Rantakatu (149)
- Läntinen Rantakatu (147)
- Ratapihankatu (53)
- Puutarhakatu (40)

Keskustan ulkopuolella eniten merkintöjä saivat Tuontikatu, Ilpoistentie, Vanha Hämeentie ja Nummen rantapolku.



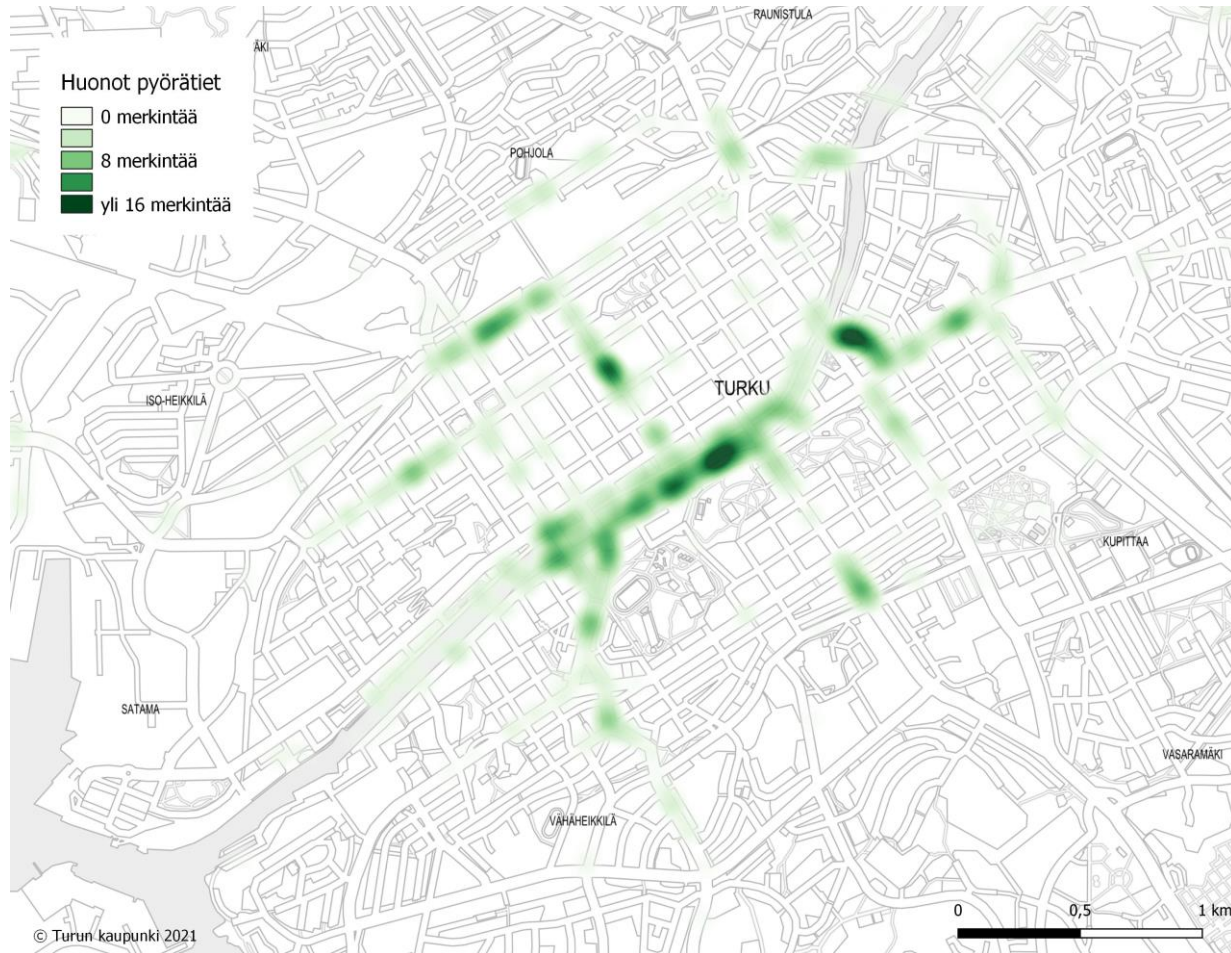
# Huonot pyörätiet

Suurin osa huonojen pyöräteiden merkinnöistä osuu pyöräliikenteen tavoiteverkolle. Havainto tukee osaltaan verkkosuunnittelun onnistumista.

Eniten merkintöjä saanut yksittäinen kohde Turun katuverkolla on Tuomiokirkontori.

Tavoiteverkkoon kuulumattomista kaduista vain kaksi sai yli kymmenen merkintää. Eniten merkintöjä tavoiteverkon ulkopuolella olevista kaduista saivat:

1. Läntinen Rantakatu (99)
2. Tuomiokirkontori (48)

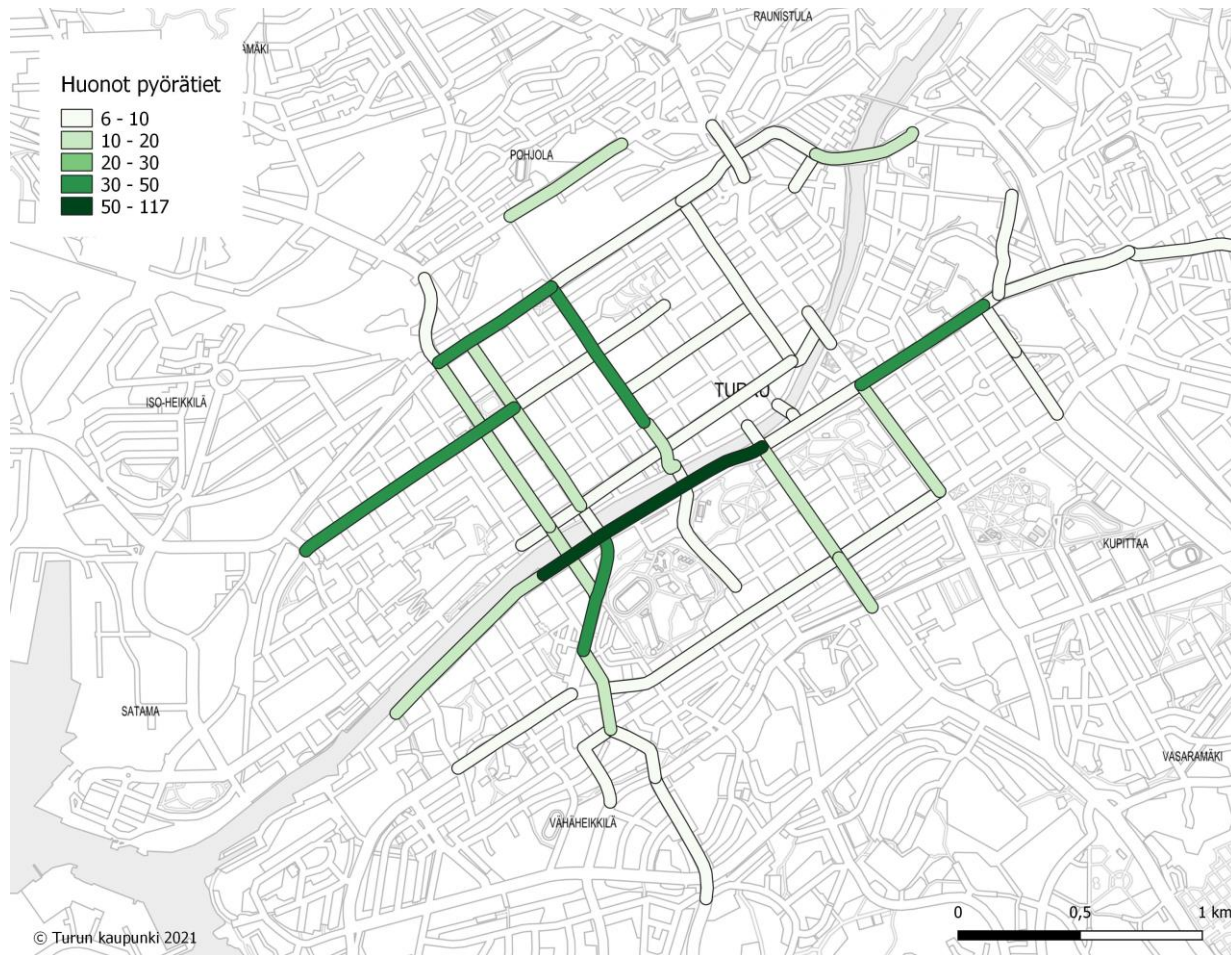




# Huonot pyörätiet

Alla olevassa taulukossa on esitetty kaikki tavoiteverkkoon kuuluvat pyöräliikenteen kehittämishankkeet, jotka ovat saaneet yli 20 merkintää.

TOP 5	HANKE	Vastausmäärä
1	Itäinen Rantakatu (väli Sotalaistenkatu-Rettiginrinne)	117
2	Ratapihankatu (väli Puistokatu-Humalistonkatu)	43
3	Martinkatu ja Myllyahde	39
4	Humalistonkatu	37
5	Puutarhakatu (väli Hansakatu-Koulukatu)	32
5	Hämeenkatu (väli Uudenmaankatu-Kiinamyllynkatu)	32
7	Kaskenkatu (väli Itäinen Pitkäkatu-Kunnallissairaalaantie)	20





# Hankalat risteykset

Hankalia risteysiä merkittiin yhteensä 748 kertaa.

Yksittäisistä kaduista eniten merkintöjä saivat:

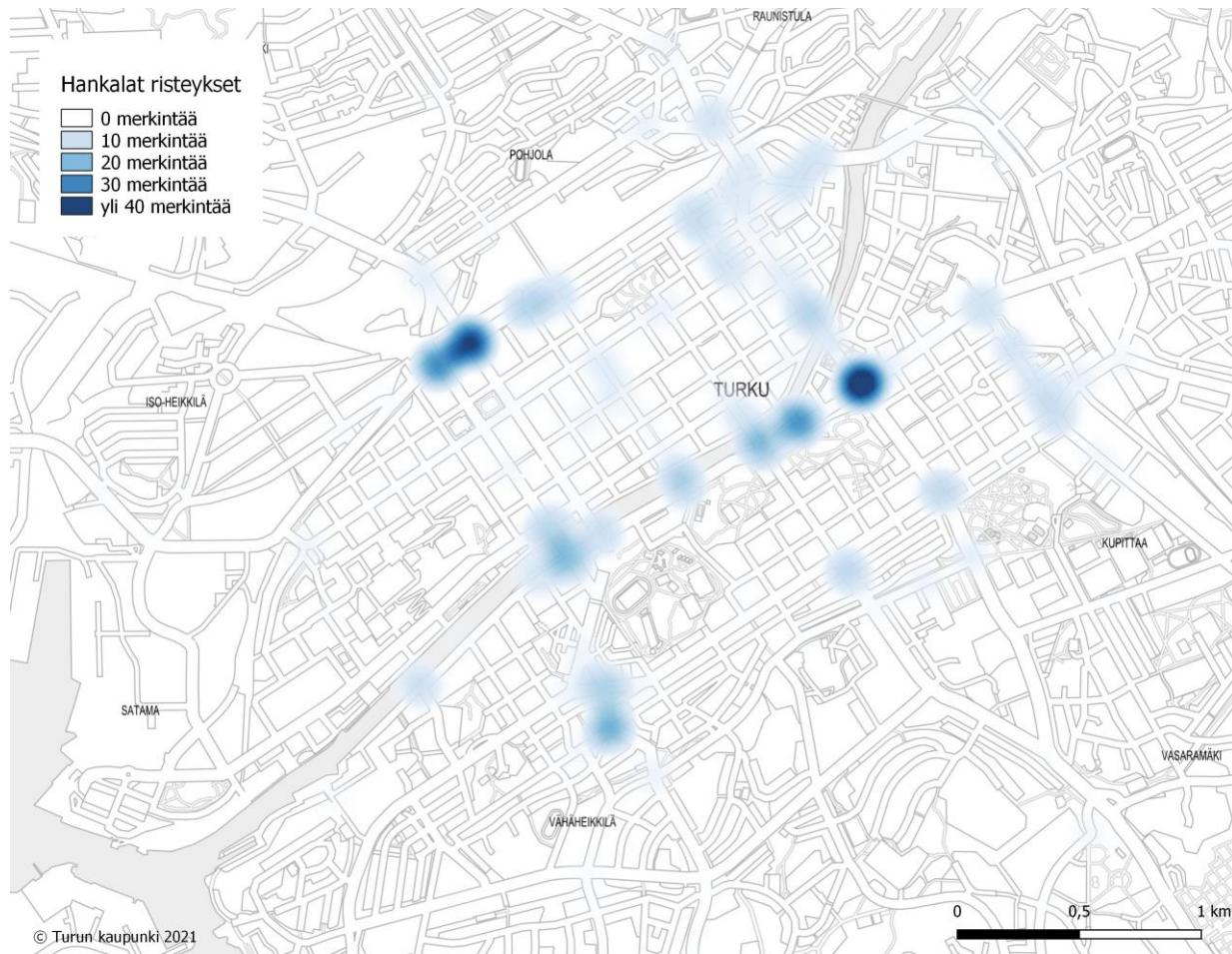
1. Hämeenkatu (110)
2. Ratapihankatu (93)
3. Uudenmaankatu (73)
4. Itäinen Rantakatu (72)



# Hankalat risteykset

Suurin osa hankalien risteysten merkinnöistä osuu pyöräliikenteen tavoiteverkolle. Havainto tukee osaltaan verkkosuunnittelun onnistumista.

Yksikään tavoiteverkkoon kuulumaton risteys ei saanut yli viittä merkintää.

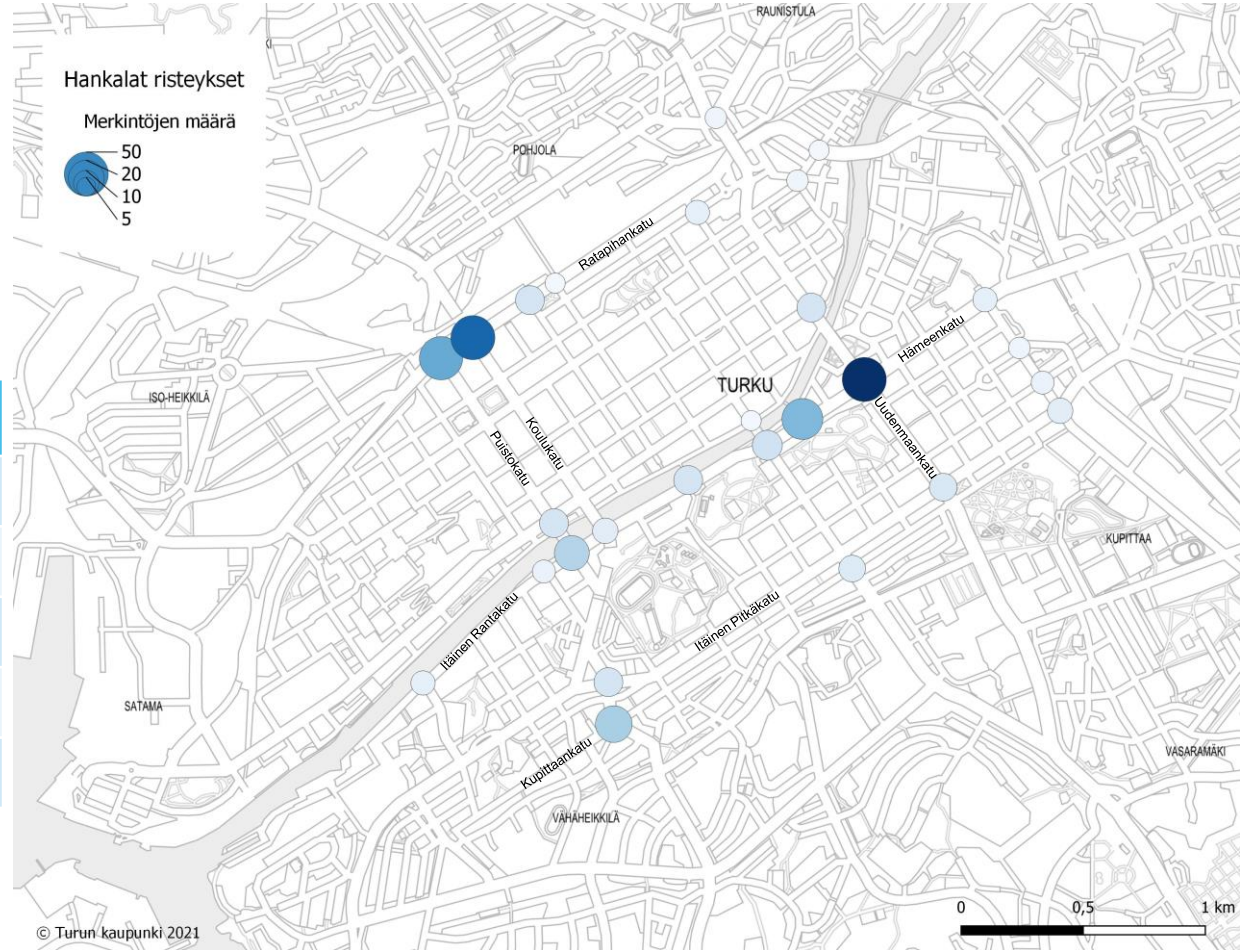




# Hankalat risteykset

Alla olevassa taulukossa on esitetty kaikki tavoiteverkkoon kuuluvat pyöräliikenteen kehittämishankkeet, jotka ovat saaneet yli 20 merkintää.

TOP 5	HANKE	Vastausmäärä
1	Uudenmaankadun ja Hämeenkadun risteys	50
2	Koulukadun ja Ratapihankadun risteys	42
3	Puistokadun ja Ratapihankadun risteys	29
4	Hämeenkadun ja Rettiginrinteen risteys	26
5	Kupittaankadun ja Kuninkaankartanonkadun risteys	21



# Tavoiteverkon ulkopuoliset merkinnät

Moni tavoiteverkon ulkopuolelle jäävä puuttuvan pyörätien merkintä sijoittuu rauhallisen liikkumisen alueelle kuten Rauhankatu, Sirkkalankatu ja Kupittaankatu. Tulevaisuudessa kyseisillä kaduilla ei erillisen pyörätien tarvetta pitäisi olla, jos liikenteen rauhoittaminen toteutuu. Toisaalta mm. Maariankatua, Aurakatua tai Eerikinkatua ei ole suunniteltu rahoitettavaksi, joten erillisen pyörätien tarve säilyisi myös tulevaisuudessa.

Tavoiteverkon lisäksi myös Tuomiokirkkotorin ja Läntisen Rantakadun kehittämiseen pitäisi investoida. Toisaalta pyörätien rakentaminen Linnankadulle saattaisi vähentää pyöräilyolosuhteiden kehittämistarvetta Läntisellä Rantakadulla.

