SELVITYS

TURKU

SOLMUKOHTIEN PALVELUKONSEPTI

RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHDAT

22.4.2025

TURUN KAUPUNKI

SUUNNITTELUTOIMISTO AMERIKKA OY



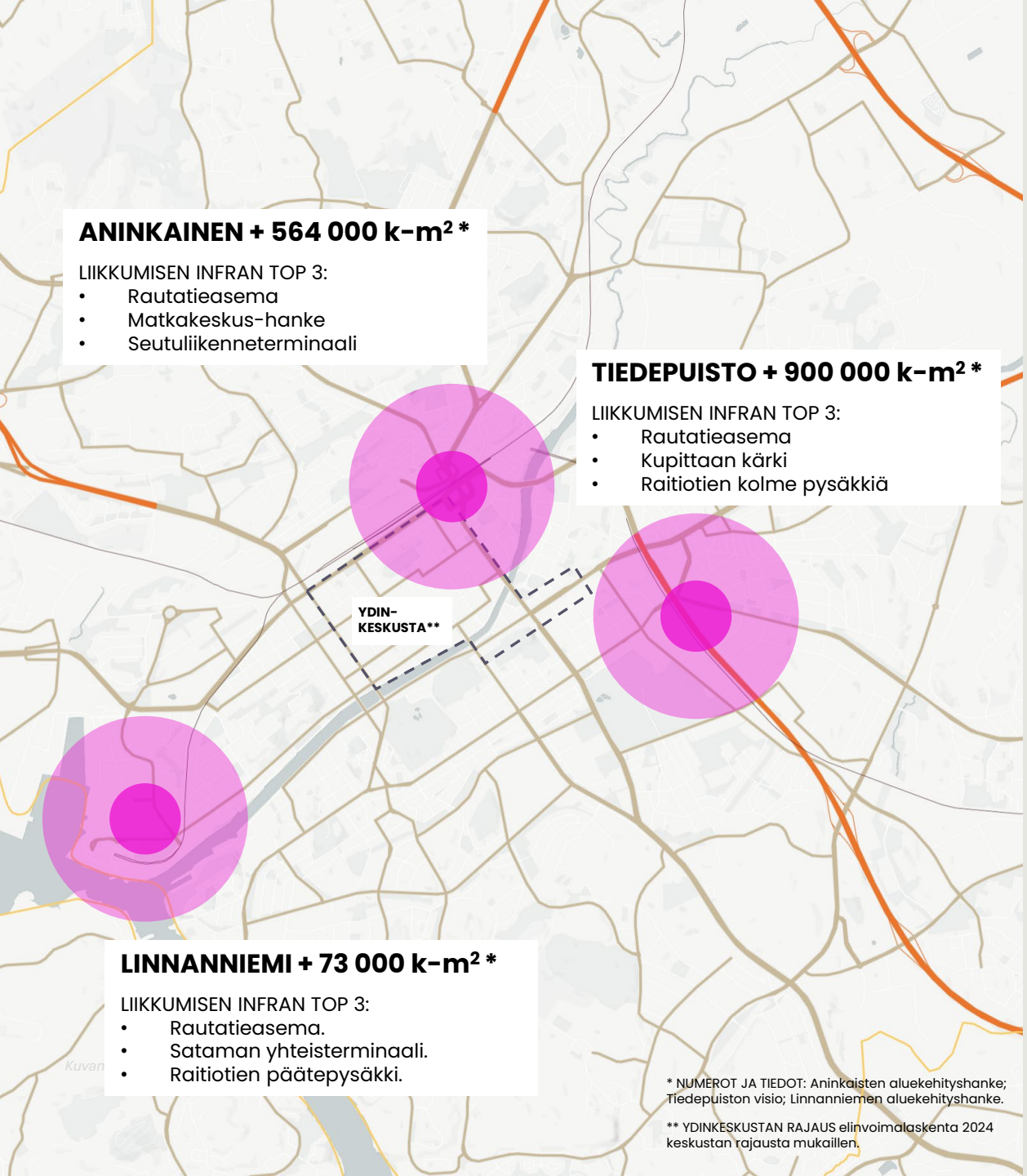
Lundén Architecture Company, Cobe & Renell Käppi Arkkitehdit Oy.

SISÄLTÖ



Lundén Architecture Company, Cobe & Reneli Kaupunkiarkkitehdit Oy.

1	**RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHDAT** I. Kasvava Turku solmukohtien ympärillä II. Solmukohdat osana kehittyvää kaupunkia i. Tiedepuisto / Kupittaa ii. Aninkainen / Matkakeskus iii. Linnanniemi / Turku satama
2	**PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMÄT SOLMUKOHDISSA**
3	**PALVELUKONSEPTI** I. Raideliikenteen solmukohtien palvelukonsepti II. Kokemuksia käytännöstä sekä benchmarkeja toteutuneista liikenteellisistä solmukohdista
4	**TIEDEPUISTON SOLMUKOHDAN TARKEMPI PALVELUKONSEPTI** I. Kehittyvä Tiedepuisto solmukohdan ympärillä II. Solmukohdan rakenne ja palvelukonsepti
5	**OLEELLISET HUOMIOT JATKOON**
6	**SELVITYSTYÖN TAUSTA**



SOLMUKOHTIA YMPÄRÖIVÄT KAUPUNGIN MERKITTÄVIMMÄT INFRA- JA ALUEKEHITYSHANKKEET

TYÖN LÄHTÖKOHDAT

Turussa on käynnissä kolme laajaa aluekehityskokonaisuutta: Tiedepuisto, Aninkainen ja Linnanniemi. Kokonaisuudet edustavat Turun merkittävintä kasvupotentiaalia. Näille alueille sijoittuvat myös kaupungin tärkeimmät raideliikenteen solmukohdat, joissa kohtaavat sekä kaukoliikenne että seudullinen liikenne; Linnanniemen alueella myös meriliikenne (sataman yhteisterminaali). Liikenteelliset solmukohdat ovat tärkeä osa alueensa kehityskokonaisuutta, identiteettiä ja palveluntarjontaa.

Solmukohdilla tarkoitetaan tässä sitä maantieteellistä aluetta, jossa useat eri liikennemuodot kuten raideliikenne (raitiotie, alueelliset ja kansalliset raideyhteydet), satamaliikenne, muu kaukoliikenne, seudullinen joukkoliikenne, liityntäpysäköinti, kävely ja pyöräily kohtaavat. Solmukohtien kehittäminen mahdollistaa myös laajemmat kuin liikkumisen liittyvät palvelukeskittymät ja -konseptit.

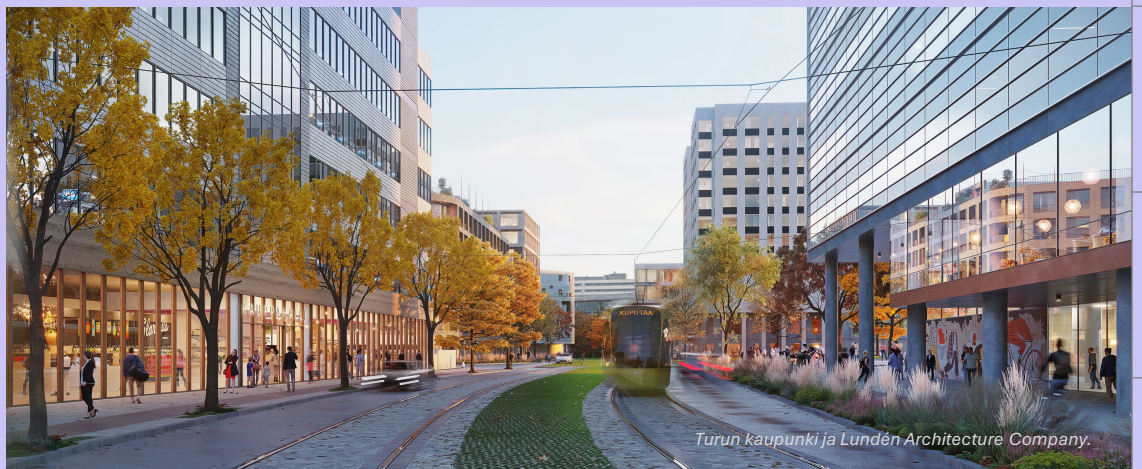
TYÖN TAVOITTEET

Tämän työn tavoitteena on ollut määritellä ja kiteyttää Turun raideliikenteen solmukohtien yhteinen palvelukonsepti, joka tulee tukemaan aluekehityskokonaisuuksien jatkosuunnittelua, ja on sovellettavissa käytäntöön alueelliset erityispiirteet huomioiden.

Tiedepuiston solmukohdan, eli Kupittaan rautatieaseman lähiympäristön palvelurakennetta ja sen järjestämistä tarkastellaan työssä tarkemmin tapausesimerkkinä.

Fokus työn tarkastelussa on 2030-luvun ja sen jälkeisessä tilanteessa. Palvelukonseptilla tavoitellaan palvelutasoa, joka muodostuu kun sataman yhteisterminaali, Matkakeskus ja Kupittaan kärki ovat rakentuneet ja luoneet edellytykset palveluiden toteutumiselle.

RAIDE-LIIKENTEEN SOLMUKOHDAT



Turun kaupunki ja Lundén Architecture Company.

I.	**KASVAVA TURKU SOLMUKOHTIEN YMPÄRILLÄ**
II.	**RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHDAT OSANA KEHITTYVÄÄ KAUPUNKIA**
	ANINKAINEN / MATKAKESKUS
	TIEDEPUISTO / KUPITTAA
	LINNANNIEMI / TURKU SATAMA

I.

KASVAVA TURKU SOLMUKOHTIEN YMPÄRILLÄ

- Turku kasvaa ja kansainvälistyy; vuoteen 2040 mennessä Kaupunki on kasvanut 40 000 uudella asukkaalla. Maahanmuuttajien osuus väestöstä tulee nousemaan.
- Turku tavoittelee hiilineutraalisuutta vuonna 2029. Tästä johdettuna tavoitteena on, että kestävien kulkumuotojen osuus Turun sisäisissä matkoissa kasvaa nykyisestä 55% (2021) 66% vuoteen 2030 mennessä.
- Merkittävä osa Turun investoinneista kaupunkikehitykseen, kulttuuriin, liikenteeseen ja liikkumiseen sekä arjen palveluihin on painottumassa Tiedepuiston, Aninkaisten ja Linnanniemen aluekehityshankkeisiin.
- Turku liittyy rautatie-, laiva- ja lentoliikenneyhteyksin Euroopan laajuiseen TEN-T liikenneverkkoon. Näitä kulkumuotoja käsittävien liikenteellisten solmukohtien kehittäminen on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävä investointi liikkumiseen ja liikennevirtoihin.

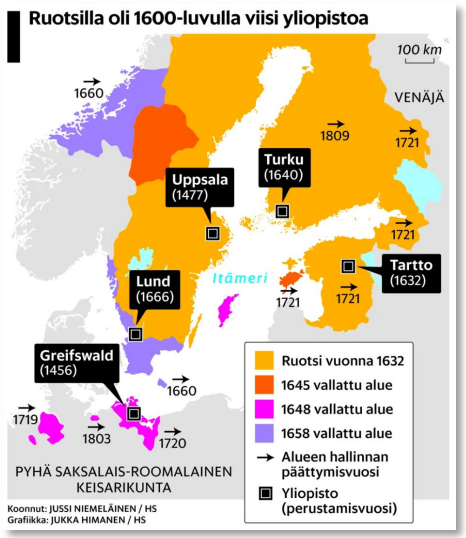


Lundén Architecture Company.

TURKU MENESTYY OSANA KANSAINVÄLISTÄ LIIKENNEVERKOSTOA

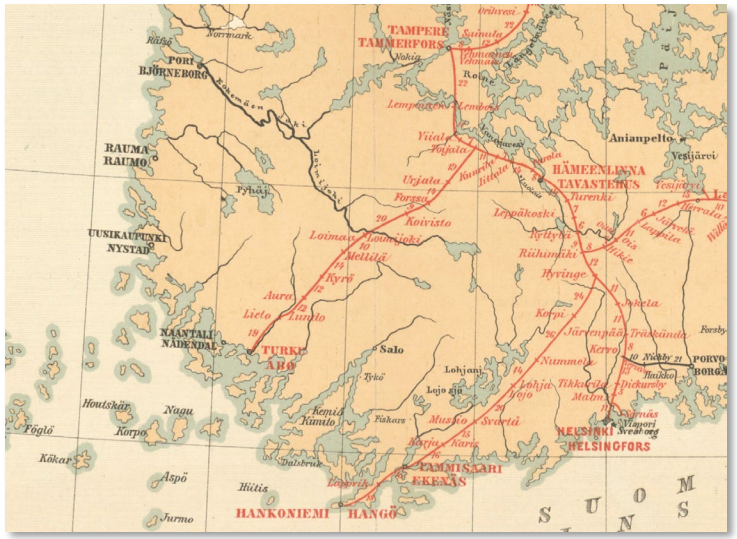
Kautta historiansa, Turku on ollut merkittävä Itämeren kaupunki ja liikenteellinen solmukohta.

1600-l: Turussa Ruotsin valtakunnan 3. Yliopisto.



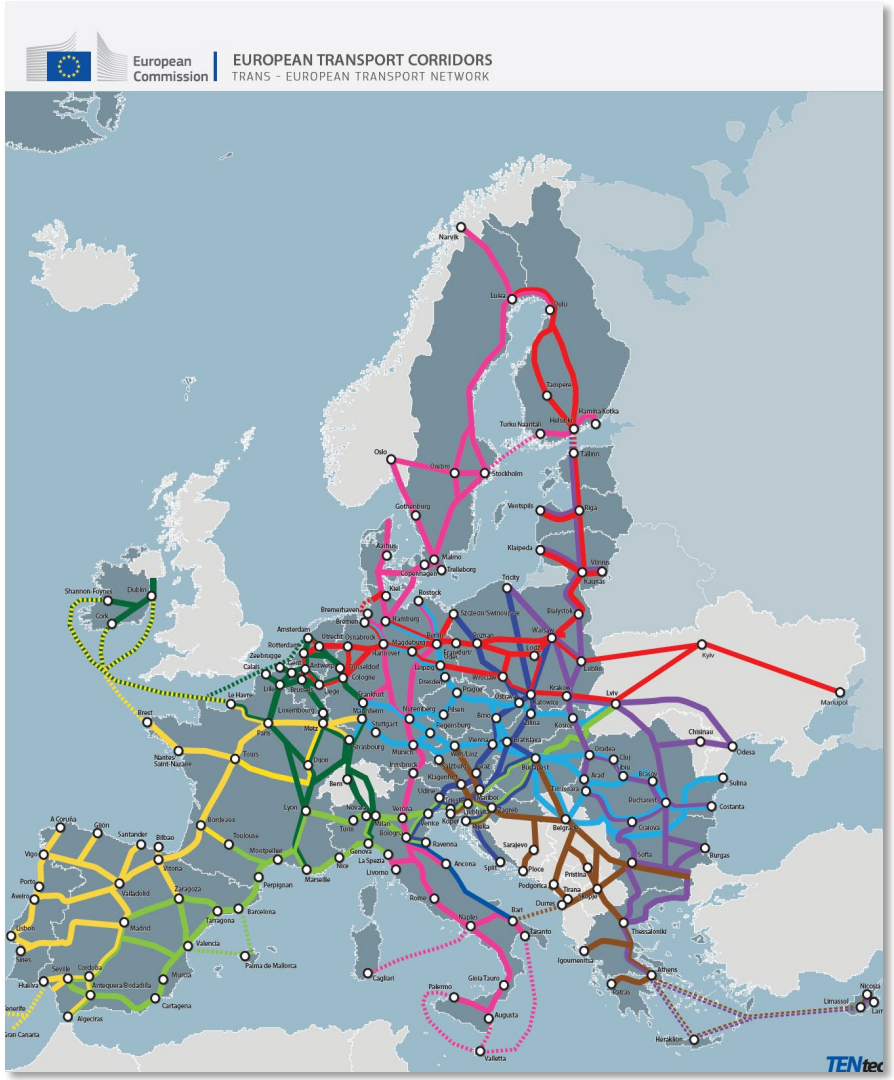
Helsingin Sanomat.

1800-l: Turku osana Suomen rataverkkoa



Kartta Suomen rautateistä 1889 vuoden lopulla (Public Domain).

2000-l: Osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa.



TEN-T Verkosto.
Euroopan Komissio.

TULEVAISUUDEN TURKU KASVAA JA KEHITTYY

Turun kasvuennusteessa todetaan, että kaupunkiin on suunnitteilla tai toteutumassa poikkeuksellisen suuri määrä kaupunkikehitykseen, kulttuuriin, liikenteeseen ja liikkumiseen sekä arjen palveluihin liittyviä investointeja. Merkittävä osa investoinneista on painottumassa nimenomaan Tiedepuiston, Aninkaisten ja Linnanniemen aluekehityshankkeisiin.

2040 – ennuste

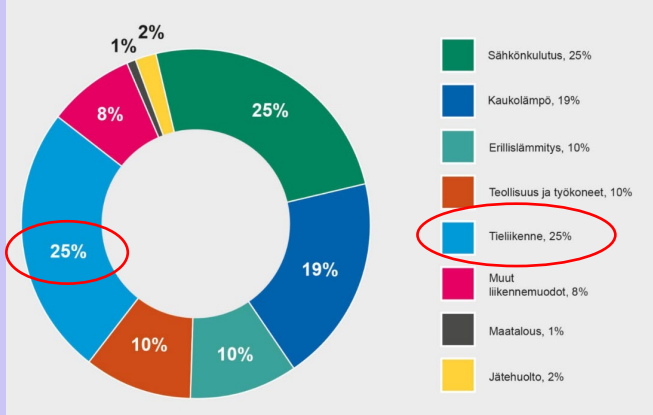
+40 000

UUTTA ASUKASTA.

KAUPUNKI KASVAA

Turun laajat aluekehityshankkeet vastaavat kaupungin kasvupaineeseen.

Aninkaisten, Tiedepuiston ja Linnanniemen aluekehitys-hankkeet sekä näihin liittyvät hankkeet kehittävät kaupunkia tulevaisuudessa.



TURKU TAVOITTELEE HIILINEUTRAALISUUTTA 2029: Tieliikenne on 25% päästöistä, vähentämällä tätä, vähennetään merkittävästi kokonaispäästöjä.

LIIKKUMISMUODOT OVAT MURROKSESSA

Turun kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamisen tavoitteet tarkoittavat, että suhteellisesti yhä useampi turkulainen käyttää liikkumiseen joukkoliikennettä. Tämä tarkoittaa Turun raideliikenteen solmukohtiin vuositasolla jopa satoja tuhansia uusia matkaketjulaisia.

2030 – TAVOITE

66%

kaupungin sisäisistä matkoista tehdään kestävillä kulkumuodoilla.

kestävien kulkumuotojen osuus (2021=55%)

2030 – TAVOITE

+32%

Kaupungin sisäisten joukkoliikenteen matkojen määrän tavoitteellinen kehitys.

SOLMUKOHTIEN KEHITYKSEN TAVOITE:

Merkittävät raideliikenteen solmukohdat muodostuvat oman alueensa aktiivisiksi kaupunkikeskuksiksi, joissa liikkuminen, etenkin joukkoliikenteen käyttö on ihmisten mielissä mukavaa ja mutkatonta. Samalla alueiden kaupallinen potentiaali hyödynnetään täysimääräisesti.

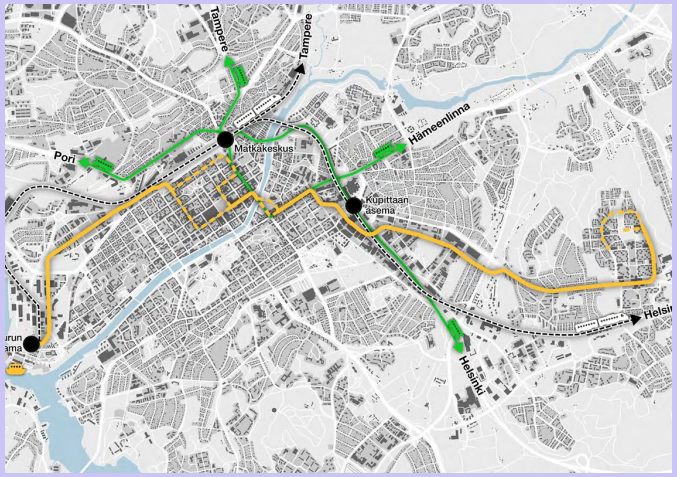
LIIKKUMISMUODOT OVAT MURROKSESSA

Raitiotiehanke on osa kasvavan kaupungin joukkoliikenneuudistusta, jolla taataan, että myös tulevaisuudessa arki ja liikkuminen Turussa on sujuvaa. Raitiotiehanke on ensisijaisesti kaupungin elinvoimahanke.

Länsirata mahdollistaa lähiliikenteen kehittämisen uusilla paikkakunnilla niin Uudellamaalla kuin Varsinais-Suomessakin.

Runkolinjasto uudistuu 1.7.2025 alkaen. Fölin runkolinjastouudistus vastaa joukkoliikenteen kysyntään nykyhetkessä, raitiotie tulevaisuudessa.

RAITIOTIE



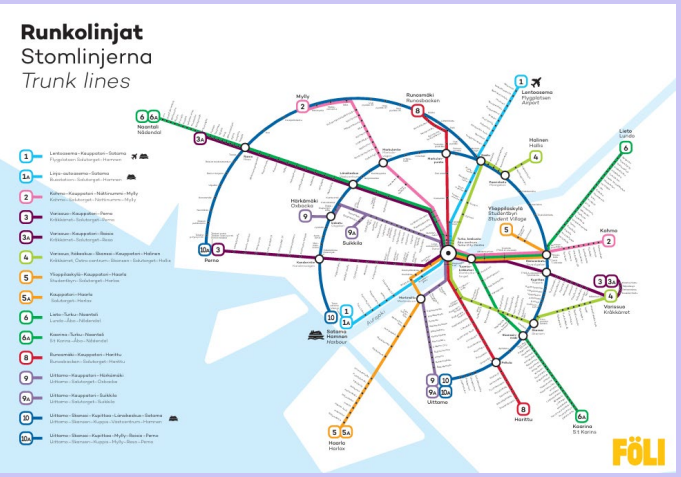
Turun raitiotien yleissuunnitelma, 2023.

LÄNSIRATA / LÄHILIIKENNE



Länsirata, Louhi-karttapalvelu.

RUNKOLINJASTON UUDISTUS



Föli.

II.

SOLMUKOHDAT OSANA KEHITTYVÄÄ KAUPUNKIA

- Aninkaisten, Tiedepuiston ja Linnanniemen solmukohdat ovat merkittäviä saapumisen paikkoja Turkuun.
- Raideliikenteen saapumisasemina solmukohdat edustavat identiteettimielessä koko kaupunkia. Tämä on tärkein ero kaupungin muihin joukkoliikenteen solmukohtiin.
- Turku panostaa kasvussaan erityisesti solmukohtia ympäröiviin aluekehityshankkeisiin.
- Vuoteen 2040 mennessä kaikkien solmukohtien henkilömäärälliset volyymit tulevat kasvamaan merkittävästi, mikä edellyttää täysin erityyppistä palvelurakennetta kuin, mitä niissä nykyisellään on. Kasvu tulee kaupungin kasvuennusteesta sekä kestävien kulkumuotojen osuuden nostotavoitteesta.



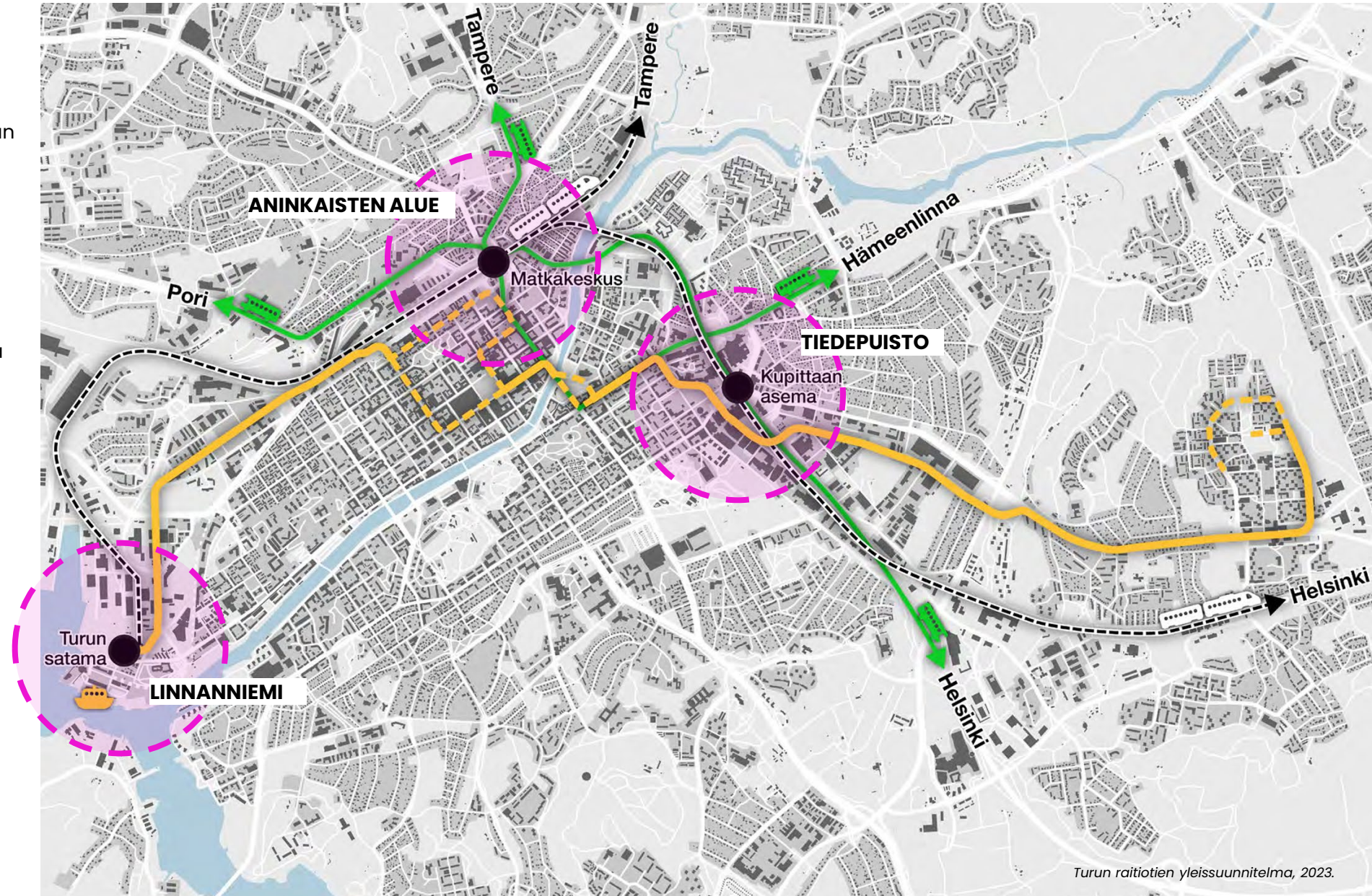
Turun kaupunki, Renell Käppi Arkkitehdit, Lundén Architecture Company & Cobe.

LIITTYMINEN LIIKENNEVERKKOIHIN:

Raideliikenteen solmukohdat liittyvät valtakunnalliseen liikenneverkkoon sekä seutuliikenneverkkoon, jota täydentää tulevaisuudessa myös mahdollinen Turun raitiotie.

JOKAINEN SOLMUKOHTA ON YKSILÖLLINEN, JOKAISELLA ON OMA IDENTITEETTINSÄ KAUPUNGISSA:

Sijaintinsa ja ympäröivän kaupunkirakenteensa puolesta jokainen kolmesta raideliikenteen solmukohdasta on yksilöllinen ja jokaisella on omat erityispiirteensä. Yksilölliset piirteet on otettava solmukohdan palvelukonseptin kehityksessä huomioon, eikä samaa perusratkaisua voida soveltaa sellaisenaan kaikkiin.



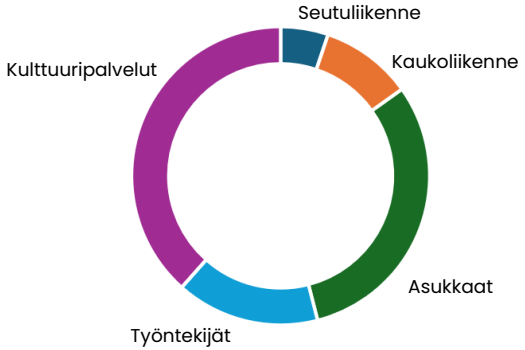
Turun raitiotien yleissuunnitelma, 2023.

ANINKAINEN - MATKAKESKUS

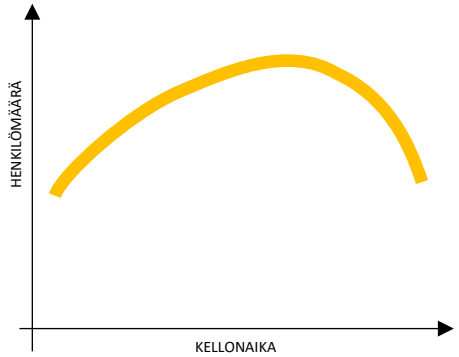
ARJEN JA TAPAHTUMIEN ALUE SEKÄ OSA YDINKESKUSTAA:

Moni matkaaja saapuu Turkuun Aninkaisten alueen ja sen yhteydessä sijaitsevien joukkoliikenteen asemien kautta. Puutorilta Aninkaistensillan kautta ratapihalle ulottuva alue kehittyy tulevaisuudessa paitsi paikallisen, seudullisen, valtakunnallisen ja globaalin liikenteen multimodaalisena keskuksena myös vahvana asumisen, työnteon, tapahtumien ja elämystoimintojen keskittymänä.

Aninkaisten alueen kehittämisen tavoitteena on kytkeä alue nykyistä tiiviimmin kaupungin keskustaan ja läheisiin toimintoihin. Alueen kehittämisen keskeisin ja kunnianhimoisin hanke on sen ytimeen suunniteltava korkeatasoinen Matkakeskus. Matkakeskus on fyysinen rakennus, joka tulee kokoamaan solmukohdan palveluita saman katon alle. Seudullisesti hyvä saavutettavuus julkisin liikennevälinein luo hyvän pohjan keskittää Aninkaisiin julkisia ja yksityisiä palveluita.



Henkilömäärä – jakauma 2040-arvio.
(vrk-arviot)



Alueen vuorokausipulssi.



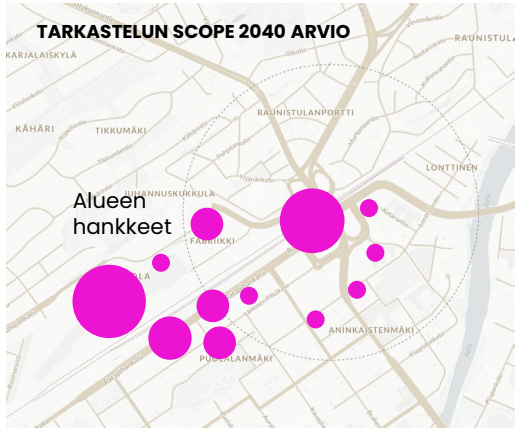
Lundén Architecture Company.

ANINKAINEN - MATKAKESKUS

Henkilömäärät Aninkaisissa: 2040 – arvio:

12 100 asukasta
6 100 työpaikkaa
15 068/vrk kulttuuripalvelut
2 025/vrk seutuliikenne
3 912/vrk kaukoliikenne

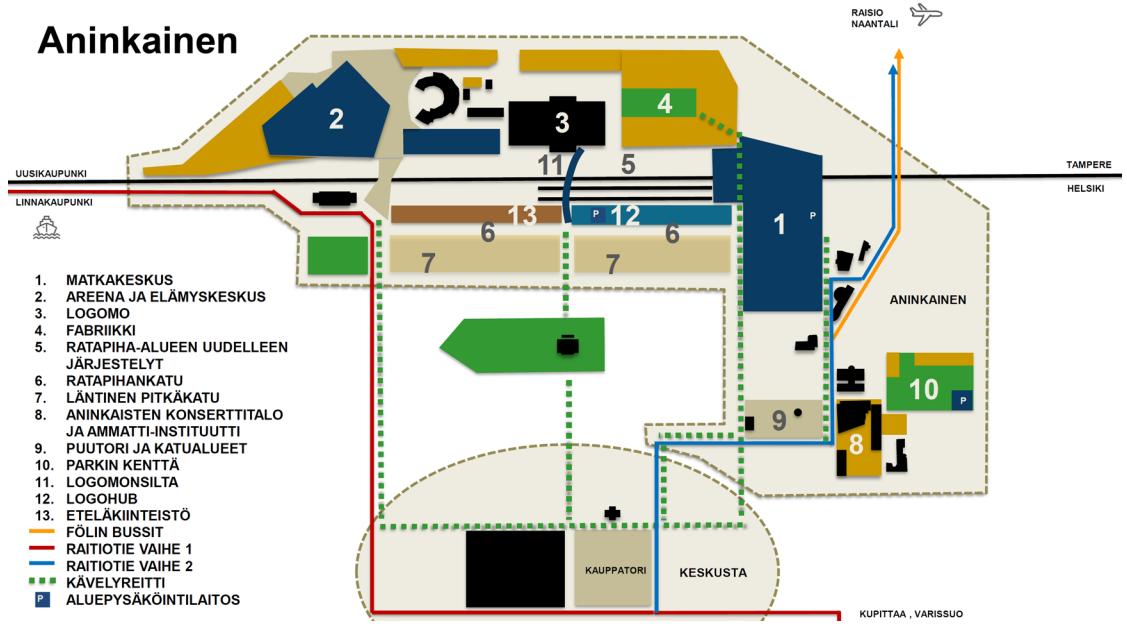




ARVIO 2040 PERUSTUU NYKYTILAN LUKUIHIN SEKÄ NÄIHIN LISÄTTYIHIN KASVUENNUSTEISIIN/ARVIOIHIN

Nykytilanteessa asukkaiden ja työntekijöiden määrä on vuodelta 2023 ja se perustuu 500m vyöhykkeeseen Logomonsillasta. Datan lähde on Chaos App / MML. Seutuliikenteen henkilömäärä perustuu vuoden 2023 Föli-liikenteen nousijamääriin seuraavilta pysäkeiltä (id) 89, 357, 211, 1990, 1993, 1992, 41, 19, 144, 151, 1016 ja 1017. Datan lähde on Föli, Turku. Kaukoliikenteen henkilömäärä perustuu VR:n asemakohtaiseen laskentaan vuodelta 2022. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana. Kulttuuripalveluiden määrä perustuu Logomon ilmoittamaan kävijämäärään 2023.

2040 arvion mukainen asukkaiden ja työntekijöiden määrän lisäys perustuu Aninkaisten alueen hankkeiden arvioihin (vaaleanpunaisella merkityt sijainnit kartalla). Seutuliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty kerrointa, joka perustuu Turun kasvuennusteeseen ja kestävien kulkumuotojen osuuden kasvuun. Kaukoliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty valtakunnallisesta kaukojunaliikenteen kasvuennusteesta vuodelle 2040 (Traficom) johdettua kerrointa. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana. Kulttuuripalveluiden määrä perustuu Turun Ratapihahankkeen (valmis 2031) kävijämäärätavoitteeseen.



Aninkaisten alueen hankkeet kaaviokuvassa, lähde: Turun kaupunki.

Alueelle sijoittuvat merkittävimmät hankkeet raideliikenteen solmukohdan näkökulmasta:

Matkakeskus-hanke, 100 000 – 150 000 kem2.

Turun ratapiha-hanke (Areena- ja elämyskeskus, asumista), 170 000 kem2.

Rautatieaseman viereiset toimitilakorttelit ja asuinkorttelit, 244 500 kem2.

Raideliikenteen infra-hankkeet:

- Kupittaa–Turku-ratahanke (KUTU).
- Länsirata-hanke.
- Lähijuna Varsinaissuomeen –projekti; junat Turusta Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin suuntiin.
- Turun raitiotie –hanke.

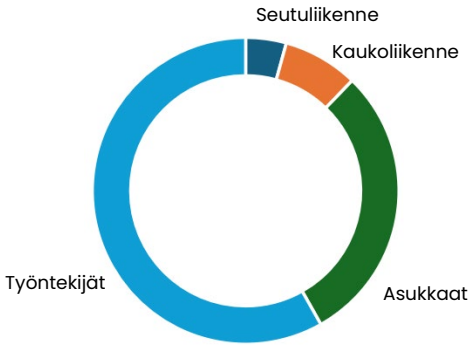
Lähde: Keskustan kehittämisen kärkihanke.

TIEDEPUISTO - KUPITTAA

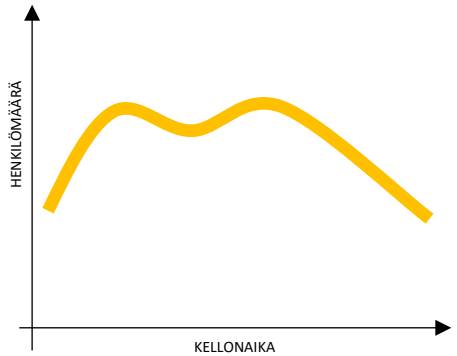
KESKUSTAMAINEN, KORKEAN OSAAMISEN KAUPUNGINOSA:

Turun Tiedepuisto on vetovoimainen alue, jonka pitkäjänteinen kehittäminen johtaa monipuolistuvaan elinkeinorakenteeseen ja tuottavuuden kasvuun. Lähes miljoonan kerrosneliömetrin kokoiselle alueelle (koko Tiedepuisto) odotetaan 18 000 työpaikkaa, 16 000 asukasta ja jopa 4 miljardin investointeja. Alueen rakentumisen odotetaan jatkuvan ainakin 2060-luvulle saakka.

Aluetta kehitetään keskustamaisen tehokkaana, mikä tarkoittaa mittavaa volyymiä myös käyttäjäpuolella. Kupittaan kärki on Tiedepuiston alueen ensimmäinen toteutuva kokonaisuus. Siitä muodostuu kaikkien kaupunkilaisten kohtaamispaikka, joka yhdistää Kupittaan ja Itäharjun kaupunginosat.



Henkilömäärä – jakauma 2040-arvio.
(vrk-arviot)



Alueen vuorokausipulssi.



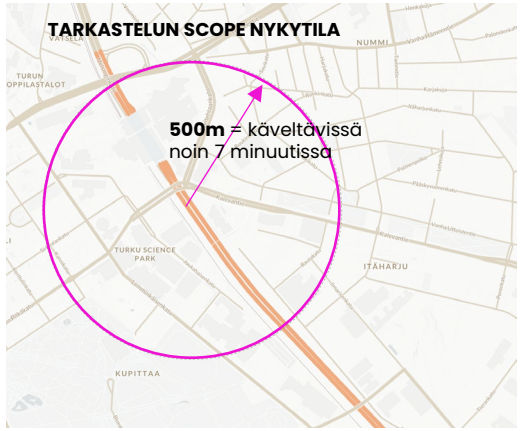
Turun kaupunki, Lundén Architecture Company, Renell Käppi Arkkitehdit & Cobe.

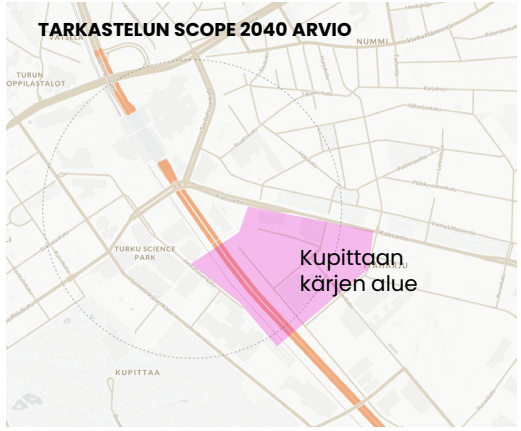
TIEDEPUISTO - KUPITTAA

Henkilömäärät Kupittaalla: 2040 – arvio:

8 500 asukasta
16 700 työpaikkaa

1 230/vrk seutuliikenne
2 282/vrk kaukoliikenne

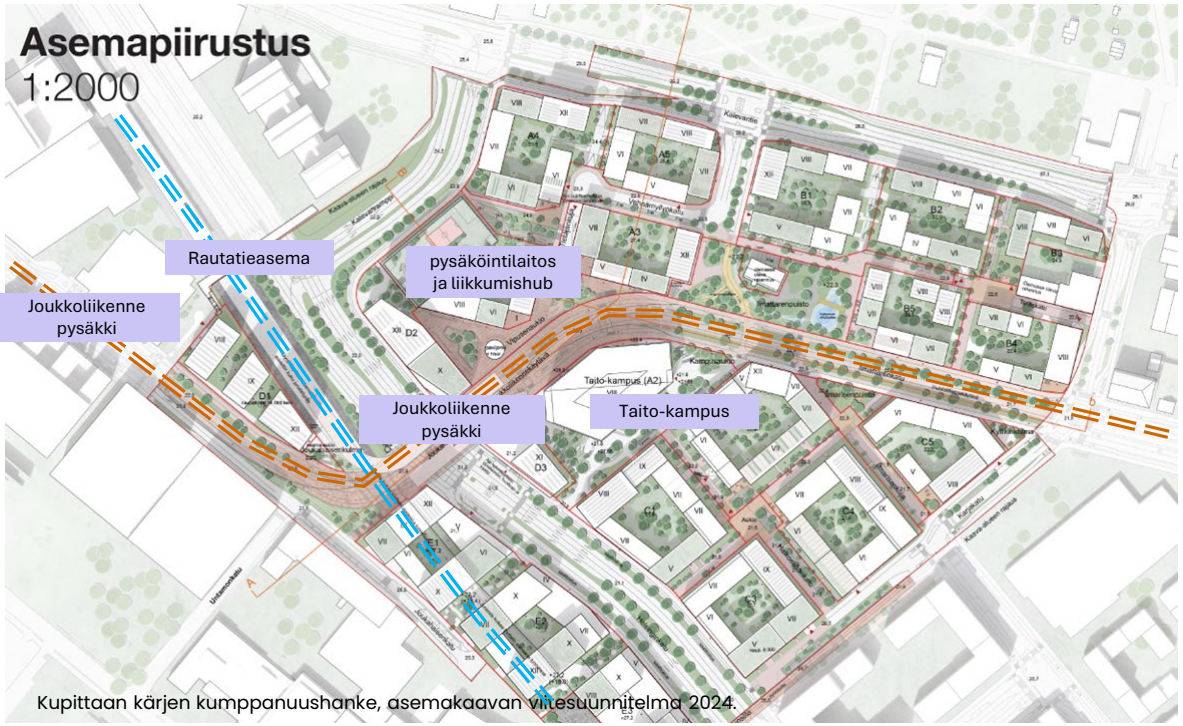




ARVIO 2040 PERUSTUU NYKYTILAN LUKUIHIN SEKÄ NÄIHIN LISÄTTYIHIN KASVUENNUSTEISIIN/ARVIOIHIN

Asukkaiden ja työntekijöiden määrä on vuodelta 2023 ja se perustuu 500m vyöhykkeeseen Kupittaan rautatieasemasta. Datan lähde on Chaos App / MML. Seutuliikenteen henkilömäärä perustuu vuoden 2023 Föli-liikenteen nousijamääriin seuraavilta pysäkeiltä (id) 847, 869, 1031, 1047, 846, 870, 340, 342, 1669 ja 845. Datan lähde on Föli, Turku. Kaukoliikenteen henkilömäärä perustuu VR:n asemakohtaiseen laskentaan vuodelta 2022. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana.

2040 arvion mukainen asukkaiden ja työntekijöiden määrän lisäys perustuu Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen arvioihin (vaaleanpunaisella merkitty rajaus kartalla). Seutuliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty kerrointa, joka perustuu Turun kasvuennusteeseen ja kestävien kulkumuotojen osuuden kasvuun. Kaukoliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty valtakunnallisesta kaukojunaliikenteen kasvuennusteesta vuodelle 2040 (Traficom) johdettua kerrointa. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana.



Kupittaan kärjen kumppanuushanke, asemakaavan viitesuunnitelma 2024.

Tiedepuisto / Kupittaan alueelle sijoittuvat merkittävimmät hankkeet liikenteellisen solmukohdan näkökulmasta:

Kärjen kansirakenne, liikenteelliset ja infraan liittyvät järjestelyt.

Kupittaan kärjen liikekorttelit, n. 144 000 kem2 ja Taito-kampus, n. 25 000 kem2.

Uutta asumista kärjen alueelle 156 000 kem2.

Ratikka-linjaus

Rautatie (kärjen kohdalla kannen alle)

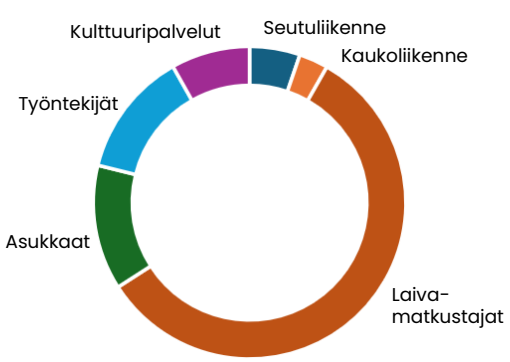
Kupittaan kärjen allianssi.

LINNANNIEMI - TURKU SATAMA

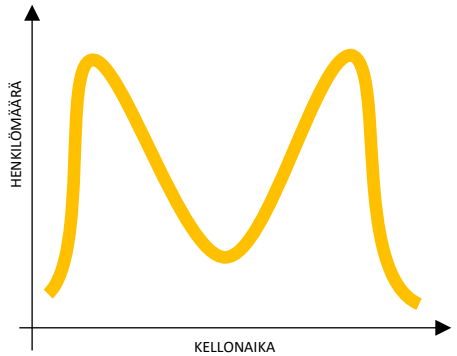
TAIDEKAUPUNGINOSA JA VAHVASTI SYKLINEN LIIKENNEHUBI

Linnanniemi Turun ensimmäinen taidekaupunginosa. Tavoitteissa se on tulevaisuudessa ympärivuotisen kaupunkikulttuurin keskus, jossa voi kokea samanaikaisesti historian, meren ja maailman kauneimman saariston. Alue sijaitsee ainutlaatuisella paikalla kaupunkikeskustan, historian, joen ja meren kohtauspisteessä. Vaikka satama on tärkeä osa historiallista Turkua, koko niemenkärjen peittävä satama-alue on kuitenkin myös erottanut kaupunkikeskustan ja saariston toisistaan.

Alue yhdistää tulevaisuudessa monipuoliset käyttäjäryhmät. Satamatoiminta luo alueelle vahvan syklisyyden.



Henkilömäärä – jakauma 2040-arvio.
(vrk-arviot)



Alueen vuorokausipulssi.



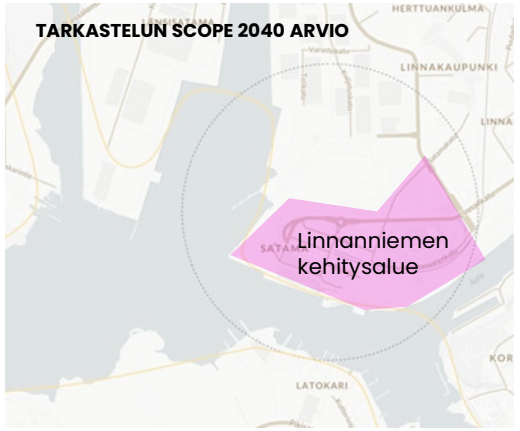
After Party, SHY, Sitowise.

LINNANNIEMI - TURKU SATAMA

Henkilömäärät Linnanniemen kehitysalueella: 2040 – arvio:

2 150 asukasta
2 160 työpaikkaa
1 356/vrk kulttuuripalvelut
9 589/vrk laivamatkustajaa
868/vrk seutuliikenne
502/vrk kaukoliikenne

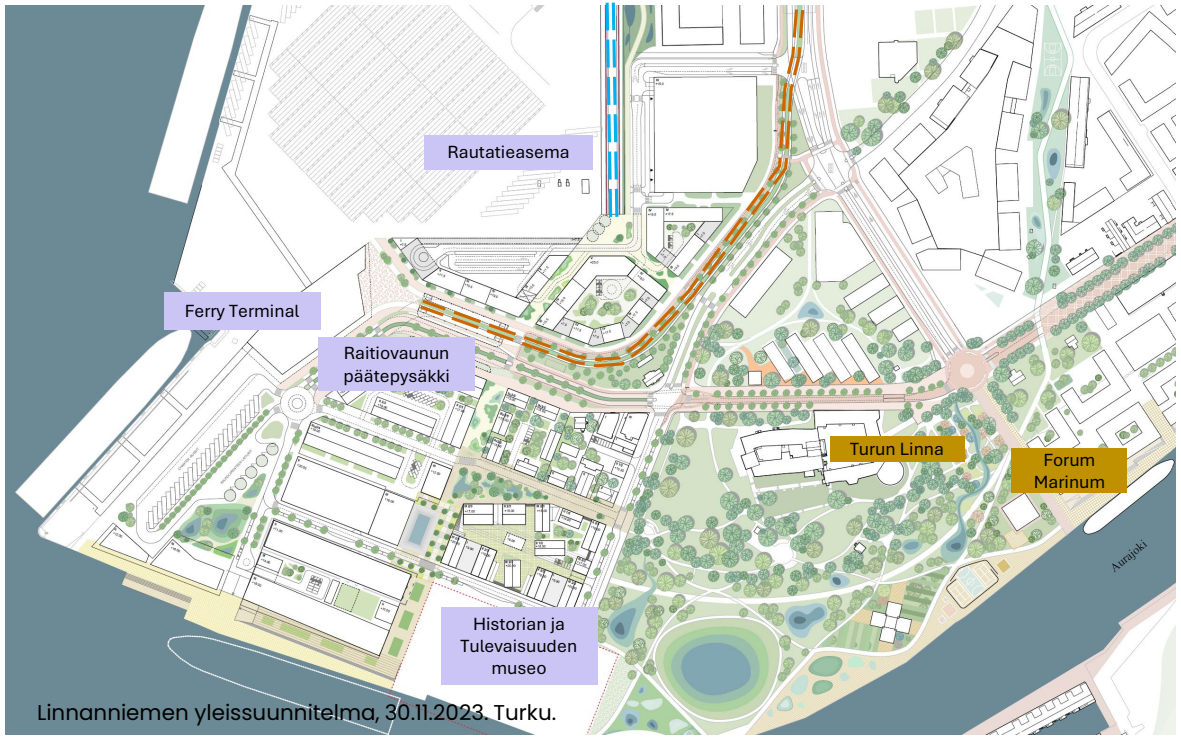




ARVIO 2040 PERUSTUU NYKYTILAN LUKUIHIN SEKÄ NÄIHIN LISÄTTYIHIN KASVUENNUSTEISIIN/ARVIOIHIN

Asukkaiden ja työntekijöiden määrä on vuodelta 2023 ja se perustuu 500m vyöhykkeeseen solmukohdan keskuksesta. Datan lähde on Chaos App / MML. Seutuliikenteen henkilömäärä perustuu vuoden 2023 Föli-liikenteen nousijamääriin seuraavilta pysäkeiltä (id) 1, 79, 2, 1980, 3, 55, 4 ja 54. Datan lähde on Föli, Turku. Kaukoliikenteen henkilömäärä perustuu VR:n asemakohtaiseen laskentaan vuodelta 2022. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana. Kulttuuripalveluiden määrä perustuu Turun linnan ja Forum Marinumin kävijämääriin 2023. Laivamatkustajien määrä perustuu vuoden 2023 Sataman liikennetilastoon.

2040 arvion mukainen asukkaiden ja työntekijöiden määrän lisäys perustuu Linnanniemen alueen hankkeiden arvioihin (vaaleanpunaisella merkityt sijainnit kartalla). Seutuliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty kerrointa, joka perustuu Turun kasvuennusteeseen ja kestävien kulkumuotojen osuuden kasvuun. Kaukoliikenteen henkilömäärän lisäyksen arviointiin on käytetty valtakunnallisesta kaukojunaliikenteen kasvuennusteesta vuodelle 2040 (Traficom) johdettua kerrointa. Huom. Kaukoliikenteen linja-automatkustajia ei ole mukana. Kulttuuripalveluiden arvio perustuu Turun Linnan ja Forum Marinumin lukuihin sekä Historian ja Tulevaisuuden Museon kävijämäärätavoitteeseen. Laivamatkustajien määrä perustuu A-insinöörien rakentamaan ennusteeseen viitesuunnitelman mukaan.



Linnanniemen yleissuunnitelma, 30.11.2023. Turku.

Linnanniemen / Sataman alueelle sijoittuvat merkittävimmät hankkeet liikenteellisen solmukohdan näkökulmasta:

Ferry Terminal – matkustajaterminaalihanke 10 000 kem2.

Historian ja Tulevaisuuden museo, 45 000 kem2.

Rautatieaseman viereiset toimitilakorttelit 10 900 kem2 ja asuminen 6 925 kem2.

Ratikkalinjaus

Rautatie (raiteen siirto)

Lähde: Linnanniemen aluekehityshanke.

YHTEENVETO - SOLMUKOHTIEN AVAINLUVUT

ANINKAISTEN ALUE – MATKAKESKUS

Arjen ja tapahtumien alue sekä osa ydinkeskustaa.

Henkilömäärät: 2040 – arvio

12 100 asukasta
Lisäys: + 5 900

2 025/vrk seutuliikenne
Lisäys: + 491/vrk

6 100 työpaikkaa
Lisäys: + 2 300

3 912/vrk kaukoliikenne
Lisäys: + 625/vrk

15 068/vrk kulttuuripalvelut
Lisäys: + 14 247/vrk

Henkilömäärät: Nykytilanne

6 200 asukasta

1 534/vrk seutuliikenne

3 800 työpaikkaa

3 288/vrk kaukoliikenne

822/vrk kulttuuripalvelut

TIEDEPUISTO – KUPITTAA

Keskustamainen, korkean osaamisen kaupunginosa.

Henkilömäärät: 2040 – arvio

8 500 asukasta
Lisäys: + 3 000

1 230/vrk seutuliikenne
Lisäys: + 298/vrk

16 700 työpaikkaa
Lisäys: + 8 500

2 282/vrk kaukoliikenne
Lisäys: + 364/vrk

Henkilömäärät: Nykytilanne

5 500 asukasta

932/vrk seutuliikenne

8 200 työpaikkaa

1 918/vrk kaukoliikenne

LINNANNIEMI – TURKU SATAMA

Taidekaupunginosa ja vahvasti syklinen liikennehubi.

Henkilömäärät: 2040 – arvio

2 150 asukasta
Lisäys: + 450

868/vrk seutuliikenne
Lisäys: + 210/vrk

2 160 työpaikkaa
Lisäys: + 1 410

502/vrk kaukoliikenne
Lisäys: + 80/vrk

1 356/vrk kulttuuripalvelut
Lisäys: + 712/vrk

9 589/vrk laivaliikenne
Lisäys: + 2 918/vrk

Henkilömäärät: Nykytilanne

1 700 asukasta

658/vrk seutuliikenne

750 työpaikkaa

422/vrk kaukoliikenne

644/vrk kulttuuripalv.

6 671/vrk laivaliikenne

Asukas- ja työpaikkamäärät perustuvat alueen nykyiseen asukasmäärään sekä hankkeilta saatuun ennustetietoon tulevasta kehityksestä. Seutuliikenteen määrissä on huomioitu vain Föli-liikenne ja sen kasvua on ennustettu perustuen Turun kasvuennusteeseen sekä kestävien kulkumuotojen osuuden kasvuun. Kaukoliikennettä tässä edustaa ainoastaan VR:n raideliikenne, eli kaukoliikenteen linja-autojen osuus puuttuu. Arvioista on koottu erillinen taulukkolaskelma, johon voi pyydettäessä tutustua tarkemmin.

PÄÄKÄYTTÄJÄ-RYHMÄT


Vesa Tyni.

I.	**SOLMUKOHTIEN PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMÄT**
	MATKAKETJULAISET
	TYÖNTEKIJÄT JA OPISKELIJAT
	LÄHIALUEEN ASUKKAAT JA ASIOIJAT
	VAPAA-AJAN MATKAILIJAT, KULTTUURI- JA TAPAHTUMAVIERAAT

I.
SOLMUKOHTIEN PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMÄT

- Alueen pääkäyttäjäryhmien toiveiden ja huolien tunnistaminen yhdessä henkilömäärien kanssa on merkittävässä roolissa solmukohtien palvelukokonaisuutta suunniteltaessa.
- Eri pääkäyttäjäryhmät eroavat toisistaan muun muassa kulutuskäyttäytymisen, liikkumistapojen ja -tarpeiden sekä ajanviettotottumusten osalta.
- Alueellisesti erot pääkäyttäjäryhmien jakautumisessa solmukohtien välillä ovat merkittäviä ja vaikuttavat siten suoraan myös solmukohtien palvelutarjontaan.



Vesa Tyni.

SOLMUKOHTIEN HENKILÖMÄÄRÄT

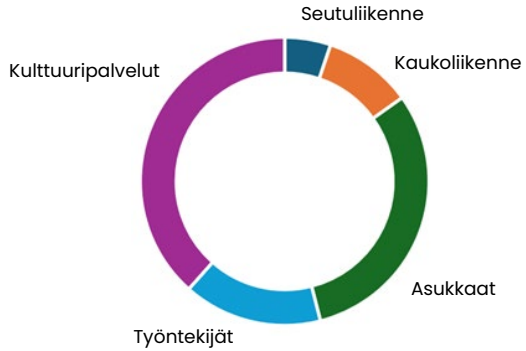
HENKILÖMÄÄRÄ KERTOO SOLMUKOHDAN VOLYYMIN JA TOIMII POHJANA PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMITTELYLLE

Liikenteellisiä solmukohtia ja näiden eroavaisuuksia tarkastellaan tässä työssä muun muassa henkilömääriä vertaamalla (seutuliikenteen ja kaukoliikenteen käyttäjät, alueen asukkaat, työntekijät, kulttuuri- ja tapahtuma-asiakkaat sekä laivamatkustajat). Henkilömäärätarkastelu kertoo paljon alueen volyymista ja painotuksista; painottuuko alue ensisijassa työpaikka-alueena, asumisen alueena vai muiden toimintojen alueena. Lisäksi henkilömäärä kertoo eri liikennemuotojen suhteen (kaukoliikenne / seutuliikenne) sekä näiden volyymin.

Palvelukonseptin pohjana oleva pääkäyttäjäryhmittely rakennettiin hyödyntäen solmukohtien henkilömäärädataa sekä käyttäjälähtöisen palvelumuotoilun periaatteita. Palvelutarpeiden kiteytys tapahtui asiantuntijatyöpajan pohjalta, jossa Aninkaisten, Linnanniemen ja Tiedepuiston hankkeiden edustajat sekä oleellisimmat sidosryhmät yhdessä pohtivat eri käyttäjäryhmien tarpeita sekä palveluihin vaikuttavia alueellisia erityispiirteitä.

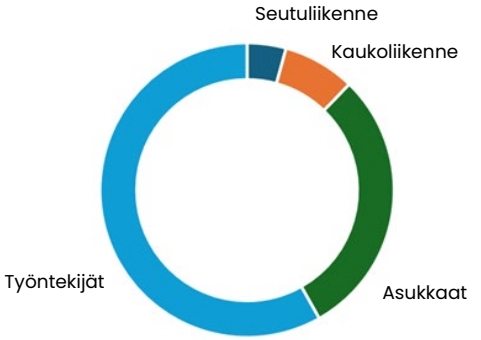
HENKILÖMÄÄRIEN SUHTEET SOLMUKOHDITTAIN, 2040-ARVIO
(VRK)

ANINKAINEN



Painotus asukkaissa ja kulttuuripalveluissa. Vahvin kaukoliikenneasema.

TIEDEPUISTO



Vahvin painotus työntekijöissä. Painotusta myös asukkaissa.

LINNANNIEMI



Laivamatkustajat isoin ryhmä, tämän jälkeen työntekijät ja asukkaat.

SOLMUKOHTIEN PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMÄT

TÄSSÄ TYÖSSÄ MÄÄRITELLYT LIIKENTEELLISTEN SOLMUKOHTIEN PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMÄT OVAT:

A) Matkaketjulaiset (Seutuliikenne, kaukoliikenteen pendelöijät)
B) Lähialueen työntekijät ja opiskelijat
C) Lähialueen asukkaat ja asioijat
D) Vapaa-ajan matkailijat, kulttuuri- ja tapahtumakävijät

PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMITELY AUTTAA MÄÄRITTÄMÄÄN TODELLISTA TARVETTA VASTAAVAT PALVELUIDEN PAINOTUKSET SOLMUKOHTIIN

Alueen pääkäyttäjäryhmien toiveiden ja huolien tunnistaminen yhdessä volyymitiedon kanssa on merkittävässä roolissa solmukohtien palvelukokonaisuutta suunniteltaessa. Kukin pääkäyttäjäryhmä eroaa toisista muun muassa kulutuskäyttäytymisen, liikkumistapojen- ja tarpeiden sekä ajanviettotottumusten osalta.

Alueellisesti erot pääkäyttäjäryhmien jakautumisessa Solmukohtien välillä ovat merkittäviä ja vaikuttavat siten suoraan myös solmukohtien palvelutarjontaan. Toisaalta tulee myös huomioida käyttäjäryhmien liukuvat rajat, sillä sama ihminen voi kuulua vuorotellen eri ryhmiin edustaen esimerkiksi arkisin tavoiltaan työntekijää, mutta vapaa-ajallaan alueen asukasta tai kulttuurikävijää.



PÄÄKÄYTTÄJÄRYHMIEN PALVELUTARPEIDEN TARKASTELU

Tässä työssä hyödynnettiin pääkäyttäjäryhmien palvelutarpeiden tarkastelun tueksi valtakunnallisen Liikenne 12 palvelutasomäärittelyn kriteerejä; saavutettavuus, informaatio sekä tilat ja palvelut. Lisäksi huomioitiin mm. erilaiset sosioekonomiset lähtökohdat, kuten hinnoittelun saavutettavuus mahdollisimman monelle.

Tässä työssä tarkastellut pääkäyttäjäryhmien tarpeet ja toiveet on ryhmitelty seuraavien teemojen mukaan:

1. Informaatio ja esteettömyys
2. Turvallisuus ja saavutettavuus
3. Tilat ja palvelut
4. Sosioekonomisten erojen huomiointi
5. Viihtyisyys ja ympäristö

Seuraaville sivuille on koottu kunkin liikenteellisen solmukohdan pääkäyttäjäryhmän palvelutarpeiden tarkastelun yhteenveto.

MATKAKETJULAISET



TARPEET JA TOIVEET. Matkaketjulaiset, eli eri liikennemuotojen vaihtajat, tarvitsevat erityisesti sujuvia siirtymiä ja nopeita palveluita solmukohdassa.

1. INFORMAATIO JA ESTEETTÖMYYS

Reittien ja kulkuyhteyksien sujuvuus on matkaketjulaisten kannalta kriittistä. Alueilla tulee olla selkeät ja hyvin opastetut reitit eri liikennemuotojen välillä.

2. TURVALLISUUS JA SAAVUTETTAVUUS

Sähköpotkulaudat, polkupyörät ja muut mikroliikkumisen välineet ovat suosittuja matkaketjulaisten keskuudessa; näille tarvitaan selkeät ja turvalliset reitit sekä riittävästi pysäköinti- ja latausmahdollisuuksia.

3. TILAT JA PALVELUT

Seudulliset pendelöijät ja työmatkalla matkustajat käyttävät todennäköisesti nopeita palveluita, kuten kahviloita ja kioskeja.

Kaukoliikenteen matkustajille taas hitaammat palvelut ja matkatavarasäilytys voivat olla merkittäviä palveluita. Tarjolla tulisi olla myös rauhallisia tiloja työskentelyyn sekä latausmahdollisuudet mobiililaitteille.

4. SOSIOEKONOMISTEN EROJEN HUOMIOINTI

Palveluiden hintatason ei saisi nousta liian korkeaksi, jotta kaikki voivat käyttää niitä. Solmukohdan palveluiden kohtuuhintaisuus on erityisesti opiskelijoiden ja työelämän ulkopuolella olevien näkökulmasta tärkeää.

5. VIIHTYISYYS JA YMPÄRISTÖ

Suomen sääolosuhteet, kuten pimeys, sade ja kylmyys on huomioitava. Sääsuojattuja reittejä ja suojaisia paikkoja kaivataan sijainteihin, joissa joudutaan odottelemaan tai siirtymään ulkosalla.

KÄYTTÄJÄRYHMÄN ALUEELLINEN PAINOTUS

- Erityisen voimakas painotus
- Merkittävä painotus
- Kohtalainen painotus
- Kevyehkö painotus

ANINKAINEN

MERKITTÄVÄ PAINOTUS

Aninkaisten solmukohta (Matkakeskus) tulee olemaan merkittävä seudullinen vaihtopiste. Aninkaisten rautatieasema on myös Turun päärautatieasema ja kaukoliikenteen pääasema. Aninkainen toimii vaihtopisteenä myös lentoasemalta Turkuun saapuville

TIEDEPUISTO

MERKITTÄVÄ PAINOTUS

Tiedepuiston solmukohta on erityisesti työmatkaliikkujille tärkeä solmukohta. Solmukohdassa yhdistyvät rautatieliikenne, ratikka, muu seutuliikenne ja autoilu sekä kevyt liikenne.

LINNANNIEMI

KEVYEHKÖ PAINOTUS

Linnanniemi ei tule olemaan samanlainen matkaketjun vaihtopiste kuin Tiedepuiston ja Aninkaisten solmukohta, vaan enemmänkin päätepiste.

ALUEEN TYÖNTEKIJÄT JA OPISKELIJAT:



TARPEET JA TOIVEET. Työmatkan sekä liityntäpysäköinnin sujuvuus korostuvat. Opiskelijat ovat erityisryhmä; he käyttävät aluetta moneen vuorokauden aikaan, mutta palveluiden hinnoittelun on oltava heille saavutettavissa.

1. INFORMAATIO JA ESTEETTÖMYYS

Kaupunkipyörien ja muiden vaihtoehtoisten liikkumismuotojen löytyminen ja helppo käyttö ovat tärkeitä nopeissa siirtymissä.

2. TURVALLISUUS JA SAAVUTETTAVUUS

Ryhmä liikkuu solmukohdassa etenkin arkiaamuina ja iltapäivän tunteina. Ruuhkautumisen estäminen ja jouhevat siirtymät ovat ryhmälle oleellisia.

3. TILAT JA PALVELUT

Työntekijöiden profiilit vaihtelevat suuresti alueiden välillä, mikä vaikuttaa palvelutarpeisiin. Huomattava osa työmatkailijoista kulkee töihin edelleen autolla ja pysäköinnin sujuvuus koettiin tärkeäksi. Sataman alueella pysäköintipaikkojen saatavuus korostui. Matkaketjussa joukkoliikenteen yhdistäminen yksityisautoiluun on koettu yleisesti nykyisellään haasteeksi.

4. SOSIOEKONOMISTEN EROJEN HUOMIOINTI

Opiskelijat, toimistotyöntekijät, sairaaloiden ja terveydenhuollon työntekijät sekä huollon ja logistiikan työntekijät ovat kaikki taustoiltaan erilaisia. Tärkeää on, että palveluiden hinnoittelussa huomioidaan eri tulotasot ja kulutuskäyttäytyminen. Opiskelijat käyttäjäryhmänä käyttävät alueensa palveluita, mikäli niiden hinnoittelu sopii opiskelijabudjettiin.

5. VIIHTYISYYS JA YMPÄRISTÖ

Suomen sääolosuhteet, kuten pimeys, sade ja kylmyys on huomioitava. Sääsuojattuja reittejä ja suojaisia paikkoja kaivataan sijainteihin, joissa joudutaan odottelemaan tai siirtymään ulkosalla.

KÄYTTÄJÄRYHMÄN ALUEELLINEN PAINOTUS

- Erityisen voimakas painotus
- Merkittävä painotus
- Kohtalainen painotus
- Kevyehkö painotus

ANINKAINEN

KOHTALAINEN PAINOTUS

Aninkaisten solmukohta toimii vaihtopisteenä pendelöijille ja toisaalta keskusta alue on Tiedepuiston rinnalla Turun merkittävin työpaikkakeskittymä.

TIEDEPUISTO

ERITYISEN VOIMAKAS PAINOTUS

Tiedepuisto on tulevaisuudessa Turun merkittävin työpaikka-keskittymä ydinkeskustan ohella. Lisäksi alueella sijaitsee runsaasti koulutuslaitoksia sekä Turun yliopistollinen sairaalakampus, joka tuo solmupisteeseen ympärivuorokautista liikennettä.

LINNANNIEMI

KOHTALAINEN PAINOTUS

Alue on satamatoimintoihin liittyvien työpaikkojen keskittymä, mikä tuo solmukohtaan liikennettä ympäri vuorokauden. Määrällisesti työpaikkoja on Tiedepuiston tai Aninkaisten solmukohtaan verrattuna maltillinen määrä.

ALUEEN ASUKKAAT JA ASIOIJAT:



TARPEET JA TOIVEET. Asukkaiden näkökulmasta tärkeiksi nousevat palveluiden saavutettavuus (löytyvät läheltä) ja sujuvuus sekä alueella liikkumisen turvallisuus.

1. INFORMAATIO JA ESTEETTÖMYYS

Järkevät esteettömät reitit ovat tärkeäitä alueella asioivien erityisryhmien arjen sujuvuuden kannalta. Opastuksen tulee olla selkeää, ja alueiden läpi kulkemisen ylipäätään sujuvaa.

2. TURVALLISUUS JA SAAVUTETTAVUUS

Asukkaita huolettaa turvallisuus, erityisesti alueilla, joissa liikenne on vilkasta. Sujuvien jalankulun, kevyen liikenteen ja mikroliikkumisen reittien huomiointi on tärkeää.

3. TILAT JA PALVELUT

Alueiden asukkaat kaipaavat alueellensa arjen tarpeet täyttäviä palveluita, kuten kattavaa päivittäistavarakauppaa sekä toisaalta viihtymisen palveluita, kuten ravintoloita ja kahviloita.

Saavutettavuuden näkökulmasta arjen palveluiden tulisi löytyä läheltä omaa kotia.

4. SOSIOEKONOMISTEN EROJEN HUOMIOINTI

Palveluiden hintatason ei saisi nousta liian korkeaksi, jotta kaikki voivat käyttää niitä. Solmukohdan palveluiden kohtuuhintaisuus on erityisesti opiskelijoiden ja työelämän ulkopuolella olevien näkökulmasta tärkeää.

5. VIIHTYISYYS JA YMPÄRISTÖ

Suomen sääolosuhteet, kuten pimeys, sade ja kylmyys on huomioitava. Sääsuojattuja reittejä ja suojaisia paikkoja kaivataan sijainteihin, joissa joudutaan odottelemaan tai siirtymään ulkosalla.

KÄYTTÄJÄRYHMÄN ALUEELLINEN PAINOTUS

- Erityisen voimakas painotus
- Merkittävä painotus
- Kohtalainen painotus
- Kevyehkö painotus

ANINKAINEN

MERKITTÄVÄ PAINOTUS

Alueelle kehitetään runsaasti uutta asumista. Keskusta on Turun tiiveintä kaupunkiympäristöä, joten asiointivolyymiä on runsaasti. Mikäli Aninkaisiin keskitetään julkisia palveluita, se on tästä näkökulmasta myös seudullisesti erityisen tärkeä.

TIEDEPUISTO

MERKITTÄVÄ PAINOTUS

Tiedepuiston alueelle rakennetaan yli 10 000 uutta asuntoa ja alue kasvaa koossaan ydinkeskustaan vertautuvaksi asuinkaupunginosaksi.

LINNANNIEMI

KOHTALAINEN PAINOTUS

Linnakaupunkia kehitetään asuinalueena, mutta valtaosa asukkaista tulee todennäköisemmin arkiasioimaan muualla kuin Linnanniemen alueella. Linnanniemen välittämässä vaikutusalueessa (n. 500m) asukkaiden määrä ei tule olemaan erityisen merkittävä.

VAPAA-AJAN MATKAILIJAT, KULTTUURI- JA TAPAHTUMAKÄVIJÄT:



TARPEET JA TOIVEET. Turistien ja matkailijoiden osalta korostuvat palveluiden selkeys ja luettavuus, sekä ajatus siitä, että turistin kokemus liikenteellisestä solmukohdasta voi olla ainutkertainen.

1. INFORMAATIO JA ESTEETTÖMYYS

Reittien on oltava selkeitä ja helposti luettavia, jotta ensikertalainen osaa suunnistaa esimerkiksi keskustaan tai oikeille jatkoyhteyksille. Kaupunkipyörien ja muiden vaihtoehtoisten liikkumismuotojen löytyminen ja helppo käyttö ovat tärkeitä matkailijoille. Maksamisen helppous on myös olennainen osa matkailijan sujuvaa kokemusta.

2. TURVALLISUUS JA SAAVUTETTAVUUS

On oleellista suunnitella reitit siten, että suurtapahtumien ja isojen matkustajalaivojen mukanaan tuomat ruuhkapiikit huomioidaan. Lisäksi isompienkin matkatavaroiden kanssa on kyettävä liikkumaan mahdollisimman sujuvasti. Tämä on huomioitava erityisesti tasoeroja suunniteltaessa.

3. TILAT JA PALVELUT

Palvelut eivät saa olla sisäänpäin kääntyneitä, vaan niiden tulee olla helposti löydettävissä ja avoinna kaikille. Moni laivamatkustaja saapuu Turkuun varhain aamulla. Tällöin Sataman alueen palveluiden, kuten kahviloiden ja matkatavarasäilytyksen, on oltava avoinna aikaisin.

4. SOSIOEKONOMISTEN EROJEN HUOMIOINTI

Palveluiden hintatason ei saisi nousta liian korkeaksi, jotta kaikki voivat käyttää niitä.

5. VIIHTYISYYS JA YMPÄRISTÖ

Suomen sääolosuhteet, kuten pimeys, sade ja kylmyys on huomioitava. Sääsuojattuja reittejä ja suojaisia paikkoja kaivataan sijainteihin, joissa joudutaan odottelemaan tai siirtymään ulkosalla.

KÄYTTÄJÄRYHMÄN ALUEELLINEN PAINOTUS

- Erityisen voimakas painotus
- Merkittävä painotus
- Kohtalainen painotus
- Kevyehkö painotus

ANINKAINEN

ERITYISEN VOIMAKAS PAINOTUS

Muualta saapuvat Turun keskusta-alueen tapahtumavieraat kulkevat todennäköisimmän Aninkaisten kautta. Mikäli Areena- ja Elämyskeskushanke toteutuu, se tarkoittaa hyvin merkittäviä tapahtumien kävijämääriä (5-6 miljoonaa/v). Logomon tapahtumat vetävät nykyisellään 300 000 kävijää / v.

TIEDEPUISTO

KEVYEHKÖ PAINOTUS

Kupittaan rautatieasema tuskin tulee olemaan tulevaisuudessa muualta tulevien matkustajien (pois lukien työmatkailu) pääasiallinen rautatieasema, vaan Aninkainen (tapahtumat, ydinkeskustan läheisyys) ja Linnanniemi (yhteisterminaali) vetävät todennäköisesti suurimman osan tästä käyttäjäryhmästä.

LINNANNIEMI

ERITYISEN VOIMAKAS PAINOTUS

Laivamatkustajat ovat erittäin merkittävä käyttäjäryhmä alueella. Toisaalta ryhmän asiointi alueella on syklistä ja perustuu matkustajalaivojen saapumis- ja lähtemisaikatauluun.
Linnanniemeä kehitetään Taidekaupunginosana ja Linna sekä alueen museot ja taidetapahtumat ovat identiteettimielessä merkittävässä roolissa koko Turun kaupungin kannalta.

PALVELU-KONSEPTI



Turun kaupunki.

I.	**RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHTIEN PALVELUKONSEPTI**
II.	**KOKEMUKSIA KÄYTÄNNÖSTÄ SEKÄ BENCHMARKEJA TOTEUTUNEISTA LIIKENTEELLISISTÄ SOLMUKOHDISTA**

I.

RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHTIEN PALVELUKONSEPTI

- Tässä työssä solmukohta on määritetty siksi maantieteelliseksi alueeksi, jossa matkaketjun siirtymä kulkumuodosta toiseen tapahtuu.
- Palvelukonsepti määrittää palveluiden pääkategoriat, keskeisimmät palvelut, sekä miten palvelut olisi syytä sijoittaa suhteessa solmukohtaan.
- Mitä lähemmäs solmukohdan ydintä palvelut sijoitetaan, sitä elimellisemmin niiden on liityttävä matkaketjuun. Lähialueen palveluprofiilissa korostuvat sen sijaan alueen erityispiirteet ja muut käyttäjäryhmät kuin matkaketjulaiset.



Lundén Architecture Company, Cobe & Renell Käppi Arkkitehdit Oy.

SOLMUKOHDAT OVAT MATKAKETJUJEN VAIHTOPISTEITÄ JA KAUPUNGINOSANSA PALVELUKESKITTYMIÄ.

PALVELUKATEGORIOIDEN POHJANA LIIKENNE 12 MÄÄRITTELY:

Aninkaisten, Tiedepuiston ja Linnanniemen raideliikenteen solmukohdat ovat valtakunnallisesti merkittäviä raideliikenteen solmupisteitä. Liikenne 12 suunnitelma (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2022) on määritellyt tämän tyyppisille solmupisteille seurattavan palvelutasokriteeristön.

HUOMIO: Palvelukokemukseen vaikuttavat solmukohdan varsinaisten tilojen ja palveluiden lisäksi vahvasti liikenneinfra ja sen toimivuus: vuorovälit, vaihtoyhteydet, kapasiteetti ja kattavuus, häiriöttömyys.

LIIKENTEELLISEN SOLMUKOHDAN PALVELUKONSEPTI TUKEE SOLMUKOHDASSA TOIMIMISTA ERI LÄHTÖKOHDISTA:



SOLMUKOHTA JA LÄHIALUE MUODOSTAVAT KOKONAISUUDEN

Tässä työssä solmukohta on määritetty siksi maantieteelliseksi alueeksi, jossa matkaketjun siirtymä kulkumuodosta toiseen tapahtuu. Rajaus on siis riippuvainen siitä, miten eri kulkumuotojen vaihtopisteet sijoittuvat ympäristöön.

Matkaketjun eri kulkumuotoja ja vaihtopisteitä ovat:

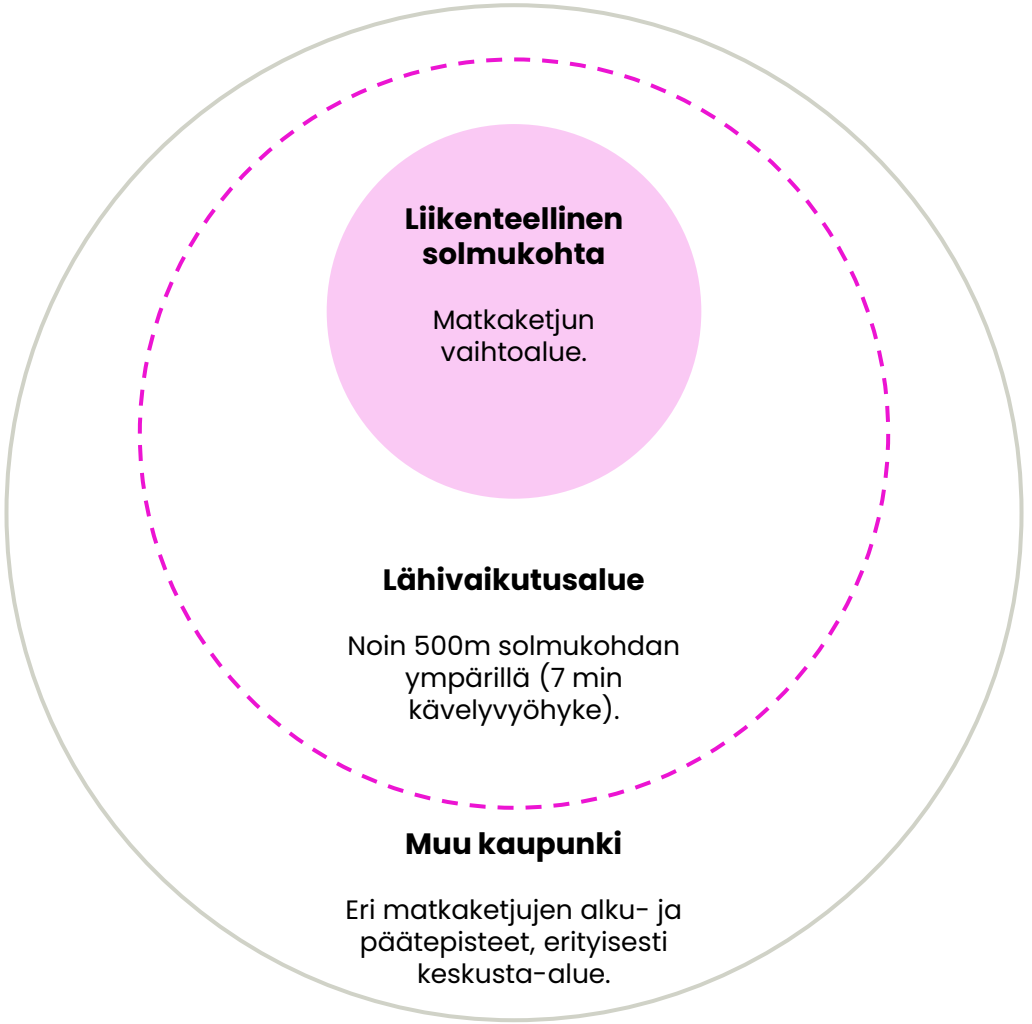
- Kaukoliikenne / asemat ja terminaalit
- Seutuliikenne / terminaalit ja pysäkit
- Taksit, Kyytipalvelut, saattoliikenne / asemat ja saattopaikat
- Pyöräily / pyöräpysäköinti
- Mikroliikkuminen / mikroliikkumisvälineiden jättöruudut
- Kävely
- Yksityisautoilu / liityntäpysäköinti

Liikenteellisen solmukohdan näkökulmasta se lähiympäristö, joka on saavutettavissa 5-10 minuutissa kävellen, on sisällöllisesti merkittävä, koska se on saavutettavissa solmukohdasta suhteellisen nopeasti kävellen.

Solmukohta on kriittinen palvelutason kvantitatiivisessa määräytymisessä. Identiteetti ja palvelutason laatu muodostuvat puolestaan lähivaikutusalueella:

- **Solmukohdassa**: Pääasiallisesti palvelut kriittisiä välttämättömyyksiä matkaketjujen kannalta.
- **Lähialueella**: Alueen identiteettiä määrittäviä, laatutasoa ja palvelukokemusta nostavia palveluita. Myös muutoin kuin matkaketjuissa.

PALVELUTASON KRIITTISET ELEMENTIT SIJOITTUVAT SOLMUKOHTAAN, LAATU JA IDENTITEETTI MUODOSTUVAT LÄHIVAIKUTUSALUEELLA:



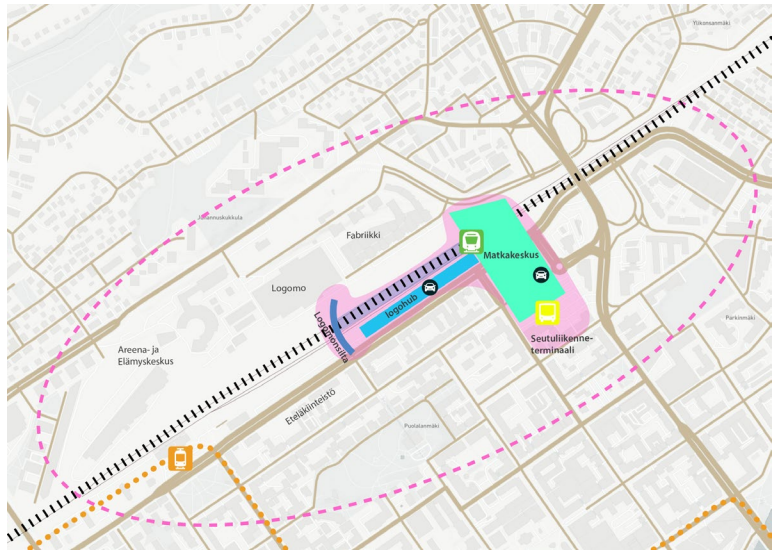
MAANTIETEELLINEN ALUE KÄYTÄNNÖSSÄ

Raideliikenteen solmukohdat sekä niiden lähialue kartalla, viitteellisesti esitettynä.

SELITTEET:

- Raideliikenteen solmukohta
- Raiteet ja laiturialue
- Raitiotielinjaus
- Pysäköinti; liityntäpysäköinti, Saattopysäköinti.
- Rautatieasema
- Raitiotien pysäkki
- Seudullisen liikenteen (Föli-liikenteen) pysäkki (huom. Perustuu nykyiseen liikenneverkkoon, pl. Aninkainen)
- Kaukoliikenteen pysäkki (huom. Perustuu nykyiseen liikenneverkkoon)

ANINKAINEN



Aninkaisten solmukohta on varsin selkeästi rajautunut ja maantieteellisestä kompakti: se keskittyy Matkakeskus-hankkeen ympärille.

Lähivaikutusalueeksi on tässä huomioitu ovaali alue solmukohdan ympärillä. Tällä alueella sijaitsevat kehityshankkeet Areena- ja Elämyskeskus, Fabriikki, Eteläkiinteistö (toimitilakehityshanke) sekä oleva Logomon tapahtumakeskus. Lisäksi tulevan raitiotien lähin pysäkki sijoittuu lähivaikutusalueelle.

TIEDEPUISTO



Tiedepuiston solmukohta sijoittuu maantieteellisesti rautatieaseman laiturialueen päätyihin muodostuviin liikkumisen hubeihin.

Solmukohtaan kuuluu Kupittaan kärjen joukkoliikennekäytävällä sijaitseva raitiovaunupysäkki sekä hybridipysäköinti pysäköintilaitoksella ja liikkumishubilla.

LINNANNIEMI



Linnanniemen solmukohdan alue levittäytyy maantieteellisesti suhteellisen laajalle alueelle. Tämä johtuu satamatoiminnan luonteesta; tilaa vaativat toiminnot venyttävät etäisyyksiä.

Tärkeimmät siirtymät solmukohdassa ovat pysäköinnistä, charterbusseilta, rautatieasemalta sekä ratikkapysäkiltä yhteisterminaaliin.

Uuden Linnanpuiston ja Merikorttelin väliin sijoittuu mahdollinen yhteyspaikka Aurajoen yli, joka voitaisiin toteuttaa Föri-tyyppisenä ratkaisuna. Kiinteää siltaa ei voida toteuttaa.

SOLMUKOHDAN PALVELUKATEGORIAT

Liikenne 12 kriteeristö on jaettu kolmeen kategoriaan: Saavutettavuus, informaatio sekä tilat ja palvelut. Kriteeristö keskittyy erityisesti matkustajapalveluihin sekä liikkumisen palveluihin. Liikenne 12 kriteereissä on kuitenkin myös viittauksia myös kaupallisiin palveluihin, kuten kioskeihin ja välipala-automaatteihin.

PALVELUIDEN NELJÄ PÄÄKATEGORIAA

	LIIKKUMISEN PALVELUT	MATKUSTAJAPALVELUT	KAUPALLISET PALVELUT	JULKISET PALVELUT
				
	Liikkumisen palveluita ovat eri liikkumisen muodot ja vaihdot solmukohdassa, kuten pysäkit, pyörätelineet, pysäköinti, yhteiskäyttöiset liikennevälineet.	Matkustajapalvelut liittyvät matkaketjun vaihtojen väliseen aikaan; saapumisiin ja lähtöihin solmukohdasta. Näitä ovat mm. odotustilat, lippuautomaatit ja yleiset WC-tilat.	Pääasiallisesti kokonaisuus muodostuu kahviloista, ravintoloista, kioskeista, päivittäistavarakaupoista, apteekeista, arjen muista palveluista sekä majoituspalveluista.	Julkisia palveluita voivat olla viheralueet, kaupungin palvelupisteet, terveyspalvelut, sosiaalipalvelut, kirjastot sekä oppilaitokset.
LIIKENNE 12 KRITEEREISSÄ MÄÄRITETYT SOLMUPISTEEN PALVELUT KATEGORIOITTAIN (Valtakunnallisesti merkittävissä kaukoliikenteen solmupisteissä seurattavat, tärkeimmät palvelutasokriteerit)	• Liityntäyhteyksien pysäkit (paikallisliikenne 200m etäisyydellä terminaalista / asemalta). • Liityntäpysäköinti • Runkolukittavat pyörätelineet (min 50%), katettu pyöräpysäköinti (min 50%) • Kaupunkipyöräasema	• Kiinteät opasteet palveluista ja reiteistä. Lähialuekartat. • Näyttötaulut tulevista ja lähtevistä vuoroista. • Lippuautomaatit. • Lämpimät odotustilat. • Työskentelymahdollisuus odotusaikana. • Matkatavaroiden säilytys. • Yleiset WC-tilat. • Henkilökunnan läsnäolo; vartiointi ja opastus.	• Kahvio tai välipala-automaatti. • Satamissa ja lentokentillä autonvuokrauspalvelu.	Kategorian palveluihin ei oteta kantaa Liikenne 12 seurattavissa palvelukriteereissä.

PALVELUT SIJOITETAAN TARPEEN JA KYSYNNÄN MUKAAN

	 LIIKKUMISEN PALVELUT	 MATKUSTAJAPALVELUT	 KAUPALLISET PALVELUT	 JULKISET PALVELUT
SOLMUKOHDASSA	**80%** • **Runkolukittavat pyörätelineet (min 50%), katettu pyöräpysäköinti (min 50%).** • **Kaupunkipyöräasema** • skuuttiparkki.	**90%** • **Kiinteät opasteet palveluista ja reiteistä. Lähialuekartat.** • **Näyttötaulut tulevista ja lähtevistä vuoroista.** • **Lippuautomaatit.** • **Lämpimät odotustilat, Yleiset WC-tilat.**	**10%** • **Kahvio tai välipala-automaatti.** • Take-away. • Rahannostoautomaatti (ATM). • **Satamissa ja lentokentillä autonvuokrauspalvelu.**	**1%** • Mahdollinen kaupungin palvelupiste.
LÄHIALUEELLA	**20%** • **Liityntäyhteyksien pysäkit (paikallisliikenne 200m etäisyydellä terminaalista / asemalta).** • **Liityntäpysäköinti.** • Yhteiskäyttöautot. • Sähköauton latauspaikat.	**10%** • **Matkatavaroiden säilytys.** • **Henkilökunnan läsnäolo; vartiointi ja opastus.** • **Työskentelymahdollisuus odotteluaikana.**	**90%** • Yhteiskäyttöiset työskentelytilat (kaupallinen). • Lounas- ja illallisravintolat, kahvilat. • Päivittäistavarakauppa. • Apteekki. • Posti- ja pakettipalvelut, lähilogistiikkaratkaisut, kuten lähettinoudot ja –toimitukset (WOLT ja vastaavat) • Hotelli. • Pesula- ja suutaripalvelut. • Pyöränhuolto.	**99%** • Viheralueet, leikkipaikat. • Terveyskeskus. • Kirjasto. • Taide- ja kulttuuripalvelut. • Opetus ja koulutus.

Taulukossa Liikenne 12 kriteereissä määritetyt solmupisteen palvelut on korostettu **lihavoidulla tekstityypillä**.

PALVELUT RAKENTAVAT SOLMUKOHDAN ASIAKASKOKEMUSTA

IDENTITEETTIPALVELUT SEKÄ ARJEN VÄLTTÄMÄTTÖMYYDET:

Tasapaino arjen välttämättömyyksien ja profiilia nostattavien, identiteettimielessä erityisempien palveluiden välillä on syytä löytää. Molempia tarvitaan, ja volyymiltaan arjen välttämättömyydet voivat olla isompi, mutta erityiset palvelut nostavat tehokkaasti solmukohdan laatuvaikutelmaa.

NOPEUS VAIKUTTAA PALVELUPROFIILIIN:

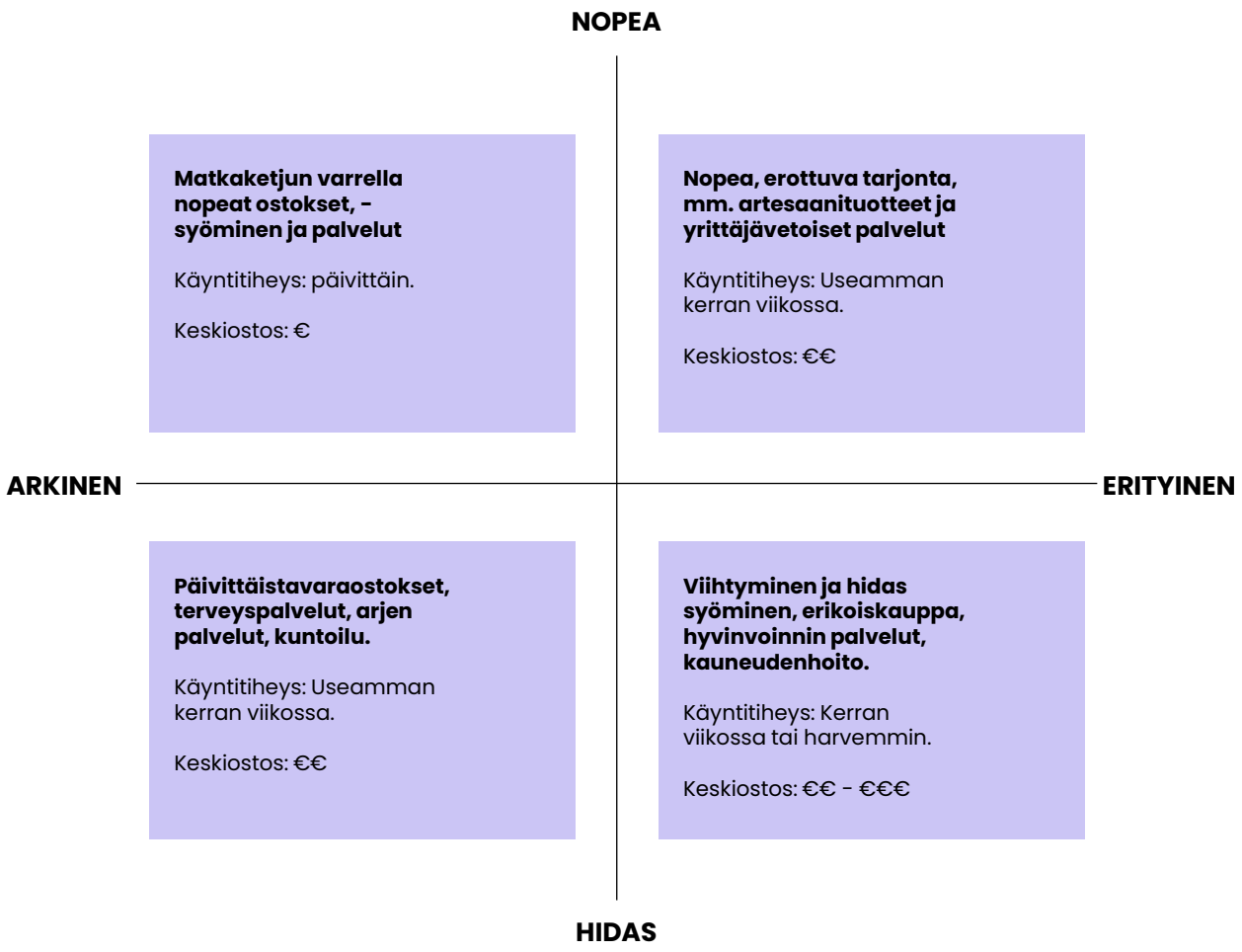
Palvelukokemuksen näkökulmasta liikenteellisten solmukohtien ja niiden lähialueen palveluiden profiilia on hyvä miettiä myös asiointinopeuden kannalta. Tämä koskee erityisesti kaupallisten palveluiden sijoittelua ja profilointia, sillä riittävän asiakasvirran varmistaminen on niille elinehto.

Varsinaisen solmukohdan palvelukokonaisuus on syytä painottaa oheisen nelikentän yläneljänneksiin (nopeaa palvelua). Lähialueen palveissa painotus on taas luontevampi asiointisyklin näkökulmasta alaneljänneksissä (hitaampaa palvelua).

Nopeat palvelut (solmukohdassa) liittyvät oletusarvoisesti tiiviimmin varsinaiseen matkaketjuun, ja näiden on hyvä oilla selkeitä ja helposti hahmotettavia.

Hitaammat palvelut (lähialueella) liittyvät enemmän alueen profiiliin ja toiminnalliseen kokonaisuuteen. Niissä korostuvat matkaketjulaisten sijaan alueen muiden käyttäjäryhmien tarpeet ja toiveet; mitä alueen asukkaat ja työntekijät sekä alueella muista syistä vierailevat kaipaavat ja tarvitsevat.

HYVÄ ASIKASKOKEMUS SYNTYY OIKEASTA YHDISTELMÄSTÄ ERITYYPPISIÄ PALVELUITA:



TODELLINEN ASIAKASVIRTA VAIKUTTAA PALVELUIDEN MENESTYKSEN EDELLYTYKSIIN

PALVELUIDEN TODELLINEN ASIAKASVIRTA ON TUNNISTETTAVA:

Palvelukonseptin rakentamisessa liikenteelliseen solmukohtaan on huomioitava, että erityyppisten solmukohtien pääkäyttäjäryhmien käytös vaikuttaa merkittävästi potentiaaliseen asiakasvirtaan. Toisin sanoen, solmukohdissa liikkuvat ihmiset toimivat niissä eri syistä, mikä vaikuttaa siihen, millaisia todellisia asiakasvirtoja solmukohtiin muodostuu.



Turun kaupunki.

Esimerkkinä Linnanniemi / Turku Satama -solmukohta, jossa laivamatkustajia saapuu solmukohtaan runsaasti pulsseina, mutta sieltä poistutaan varsin ripeästi eteenpäin. Pulssien ulkopuolella solmukohta on verrattain hiljainen, eikä näin ollen elätä vaikkapa laajaa ravintolatarjontaa solmukohdan välittömässä läheisyydessä. Aninkaisten ja Kupittaan alueella on taas enemmän viipymistä (johtuen työntekijöistä ja asukkaista ja elämysmatkailijoista), mikä taas tukee laajempaa kaupallista palvelukokonaisuutta.

YHTEENVETO - HYVÄN PALVELUKOKEMUKSEN KRITEERIT

Oheen on listattu kolme palvelukokemuksen kannalta tärkeää kriteeriä, joiden toteutuminen olisi tavalla tai toisella turvattava Turun raideliikenteen solmukohtia kehitettäessä. Tarkka suunnittelu ja palvelukonseptin ohjaus varmistavat, että toteutuvan palvelukokonaisuuden laatu vastaa asetettuja tavoitteita solmukohdissa ja lähialueella.

1# OIKEA PALVELUTASO KRITEERI:

Matkustajapalvelut sijaitsevat vaihtoaseman välittömässä läheisyydessä (alle 50m). Alueelle mahdollistetaan riittävästi **Palveluita** oikeisiin kohtiin asiakaspolkuja (= asiakas-kokemus + luodaan palveluille menestyksen edellytykset). Palveluiden laadun ja määrän toteutumisesta huolehditaan hanketasolla.

2# SUJUVAT SIIRTYMÄT KRITEERI:

Reitit ja yhteydet ovat **selkeitä, mahdollisimman suoria** ja tärkeimmillä vaihtoyhteyksillä sääsuojattuja. **Vaihdot, vuorovälit ja odotusajat** ovat lyhyitä. Esteettömät reitit eivät kierrä kohtuuttomasti. **Kestävien kulkumuotojen** käyttö ja niihin liittyvät siirtymät ovat aidosti houkuttelevin vaihtoehto.

3# ALUEEN VETOVOIMA KRITEERI:

Lähialueen kaupunkitilasta rakennetaan elävää. Tärkeimpiä **kävelyreittejä** ei osoiteta vilkkaasti liikennöityjen katujen viereen (melu, estevaikutus), ja huomioidaan viherympäristö. **Turvallisuuden tunnetta** edistetään fyysisillä (mm. valaistus, ei pimeitä nurkkia) ja toiminnallisilla (mm. sosiaalinen kontrolli, valvonta) keinoilla.

II.

KOKEMUKSIA KÄYTÄNNÖSTÄ SEKÄ BENCHMARKEJA TOTEUTUNEISTA LIIKENTEELLISISTÄ SOLMUKOHDISTA

- Liikenteellisen solmukohdan palvelukonseptin tulee tukea matkaketjujen sujuvuutta, lisätä alueen viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta sekä minimoida mahdolliset haasteet, kuten turvallisuus- ja saavutettavuushaasteet.

- Työssä kartoitettujen raideliikenteen solmukohtien benchmark –kohteiden oleellisimmat nostot: **palveluiden keskittäminen, sääsuojatut reitit, matkustajapalveluiden ja kaupallisten palveluiden saumaton yhdistyminen kokemustasolla**. Nämä ovat merkittäviä teemoja myös Turun solmukohtien palvelukonseptia kehitettäessä ja niitä on kuljetettu varsinaiseen konseptiin.



Abo Creatives.

BENCHMARK-NOSTO

KOKEMUKSIA KÄYTÄNNÖSTÄ

HYVIN SUUNNITELTU PALVELUKONSEPTI TUKEE ASIAKASKOKEMUSTA:

Palvelukonsepti huomioi solmukohdassa toimimisen eri näkökulmista sekä edistää turvallisuuden tunnetta ja saavutettavuutta. Oheen on koottu huomioita matkustajapalveluiden ja kaupallisten palveluiden järjestämiseen liittyen sekä muita yleisiä huomioita.

Taustana toimivat Suunnittelutoimisto Amerikan kokemukset merkittävien raideliikenteen solmukohtien kehityksestä: Triplan Kaupunkikeskus, Helsingin Päärautatieasema, Kampin Keskus sekä Helsingin Metron kaupallinen kokonaisuus.

MATKUSTAJAPALVELUT:

ODOTUSTILAT
Odotustiloja tarvitaan rautatieasemilla ja muissa kaukoliikenteen terminaaleissa, mutta niiden kaupallinen operointi ei ole houkuttelevaa. Tämän vuoksi ne usein ajautuvat syrjään sijoitetuiksi ja piiloon yleiseltä, sosiaaliselta valvonnalta, mikä synnyttää haasteita, kuten häiriökäyttäytymistä. Keskeisellä sijainnilla olevat, kaupallisten palveluiden ympäröimät istuskelualueet, jotka on mitoitettu lyhytaikaiseen käyttöön, ovat toimiva ratkaisu. Näin alueella säilyy sosiaalinen kontrolli ja asiakaskokemus on viihtyisämpi.

OPASTUS
Liikenteellisessä solmukohdassa käyttäjäpolut ovat monimuotoisia ja seuraavat harvoin yksinomaan vain liikenteellistä linjaa tai kaupallisten palveluiden linjaa. Opastuksen integrointi – esimerkiksi yhdistämällä julkisen liikenteen ja kaupallisten palveluiden opasteet – helpottaa käyttäjien suunnistamaan ja vahvistaa kokonaisvaltaista käyttäjäkokemusta.

YLEISÖ WC:T
WC-tilat vaativat tehokkaan ylläpitomallin, jossa korostuvat valvonta, siisteys ja turvallisuus. Palveluhenkilöstön aktiivinen läsnäolo paitsi varmistaa tilojen käytettävyyden myös ehkäisee häiriöitä.

KAUPALLISET PALVELUT:

NOPEAT JA HITAAMMAT PALVELUT
Solmukohdan kaupalliset palvelut palvelevat eri käyttäjäryhmiä. Nopeiden palveluiden, kuten lipunmyynnin ja matkatavarasäilytyksen, kannattaa olla helposti saavutettavissa ja ensisijaisesti itsepalveluperiaatteella toteutettuja. Toisaalta pidempää viipymää tukeutuvat palvelut, kuten kahvilat ja ravintolat, voivat parantaa alueen houkuttelevuutta, mikäli asiakasvirta näiden palveluiden toteuttamiseen on riittävä.

MUUT HUOMIOT:

TURVALLISUUS
Turvallisuusratkaisut on suunniteltava huolellisesti. On suositeltavaa sijoittaa palvelut ja tilat siten, että järjestyksenvalvonta voi valvoa laajoja alueita ja samalla tukea esimerkiksi siisteyden ylläpitoa. Turvallisuustoimien integrointi muihin palveluihin parantaa kustannustehokkuutta ja käyttöympäristön viihtyisyyttä.

PALVELUIDEN HUOLTO JA LOGISTIIKKA
Logistiikan ja huoltotoimintojen sijoittelulla on merkittävä vaikutus kokonaisuuden sujuvuuteen. Näiden toimintojen eriyttäminen käyttäjävirroista parantaa liikenteen solmukohdan toimivuutta ja käyttäjäkokemusta.

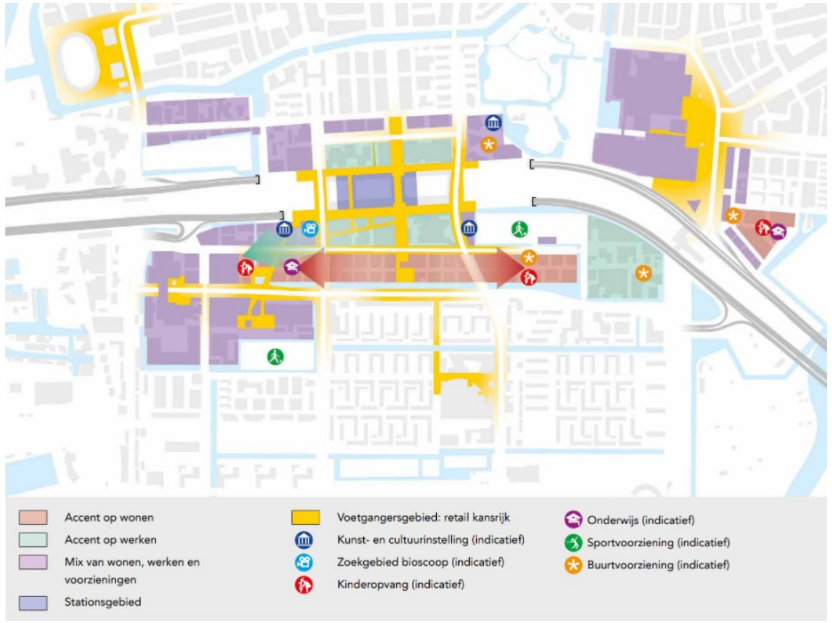
ESIMERKKEJÄ MAAILMALTA

Raideliikenteen solmukohdan kehityksen näkökulmasta tärkeimmät nostot, TOP 3:

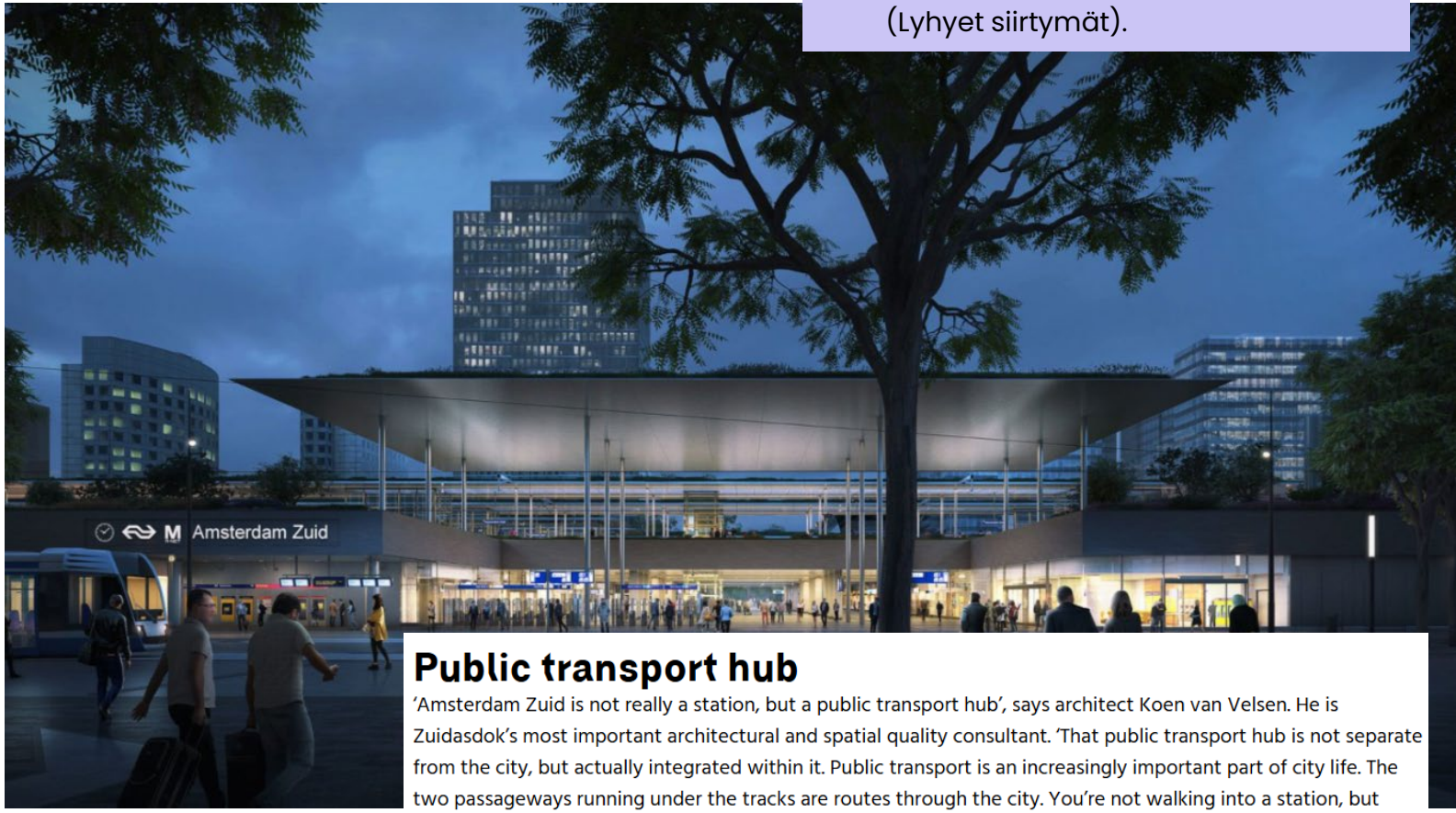
- Palveluiden keskitys solmukohtaan.
- Kivijalan aktivointi alueella.
- Matkaketjujen sujuvuus kulkuvälinettä vaihdettaessa (Lyhyet siirtymät).

ZUIDAS, AMSTERDAM

VALMIS 2030



YHT. 2M m2, JOSTA 0,4M m2 ON PALVELUITA. SOLMUKOHDAN LÄHIALUEELLA MAANTASOKERROS ON LÄHES AINA JULKISTA TILAA.



Public transport hub

'Amsterdam Zuid is not really a station, but a public transport hub', says architect Koen van Velsen. He is Zuidasdok's most important architectural and spatial quality consultant. 'That public transport hub is not separate from the city, but actually integrated within it. Public transport is an increasingly important part of city life. The two passageways running under the tracks are routes through the city. You're not walking into a station, but through the city. And, of course, if you head upstairs from one of the passageways, you can catch the train or metro there.' The essence of the design is the link between the public space and all the types of public transport.

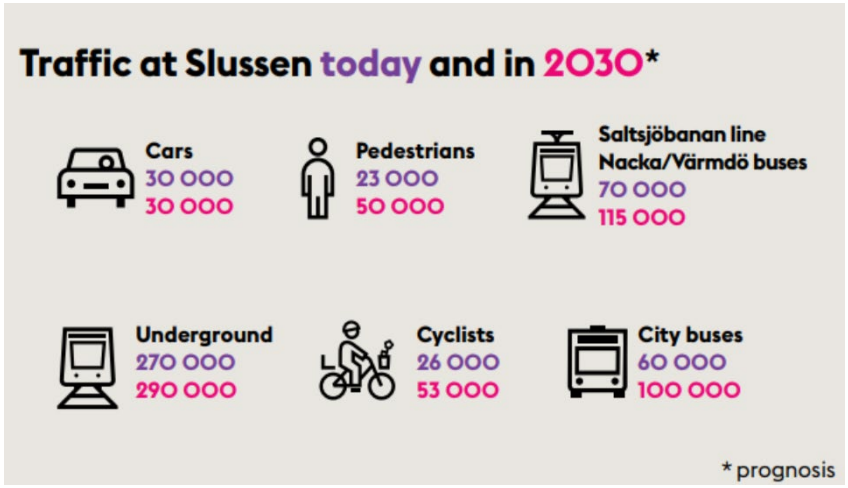
ESIMERKKEJÄ MAAILMALTA

Raideliikenteen solmukohdan kehityksen näkökulmasta tärkeimmät nostot, TOP 3:

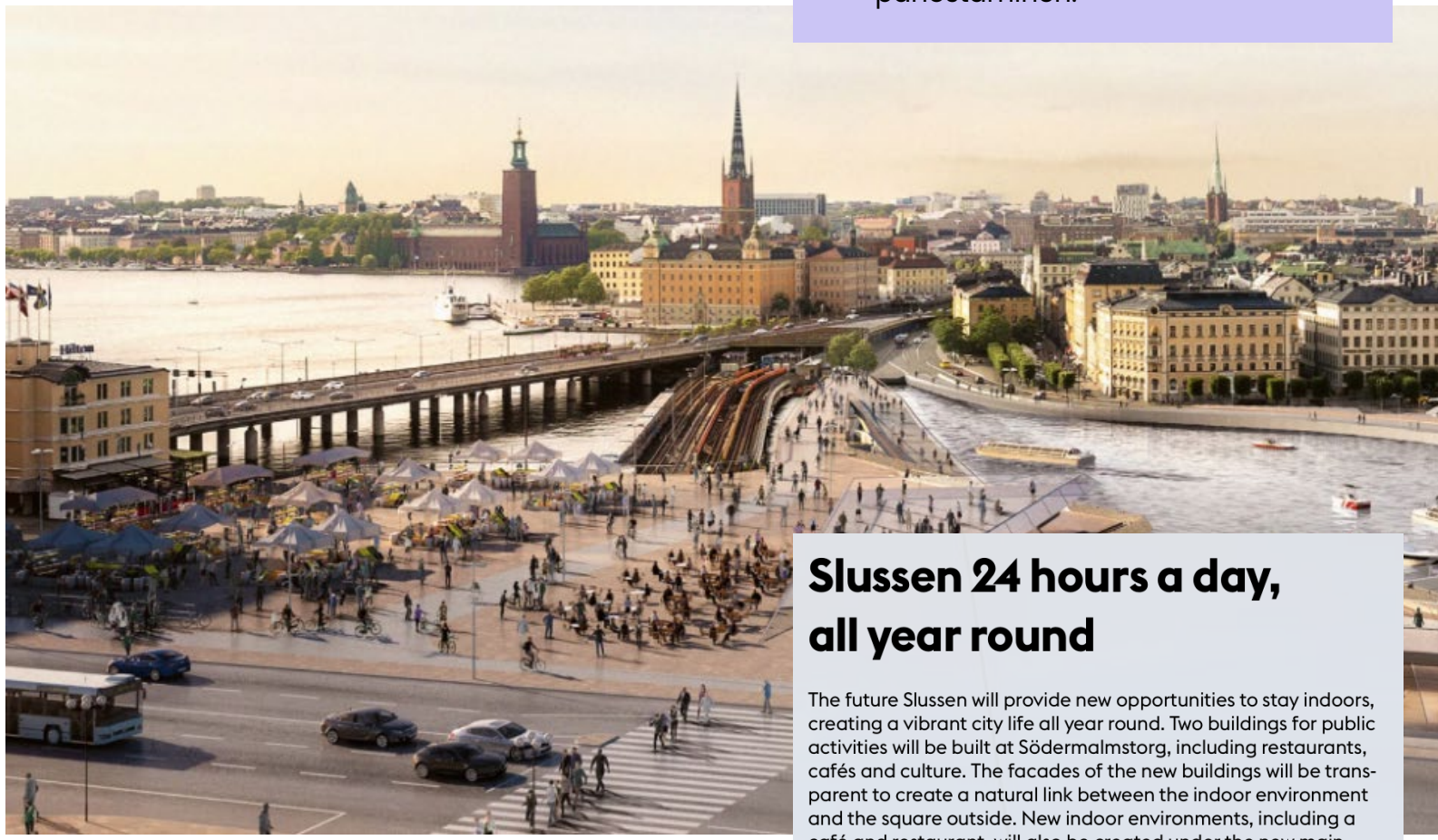
- Sääsuojattuihin yhteyksiin panostaminen.
- Ison liikkujamäärän hallinta.
- Palveluiden laatuun panostaminen.

NEW SLUSSEN, TUKHOLMA

VALMIS 2025



SLUSSEN ON RUOTSIN TOISIKSI SUURIN LIIKENNEHUBI, 400 000 LIIKKUJAA KULKEE SEN LÄPI PÄIVITTÄIN. SISÄYHTEYKSIIN ON PANOSTETTU ERITYISESTI.



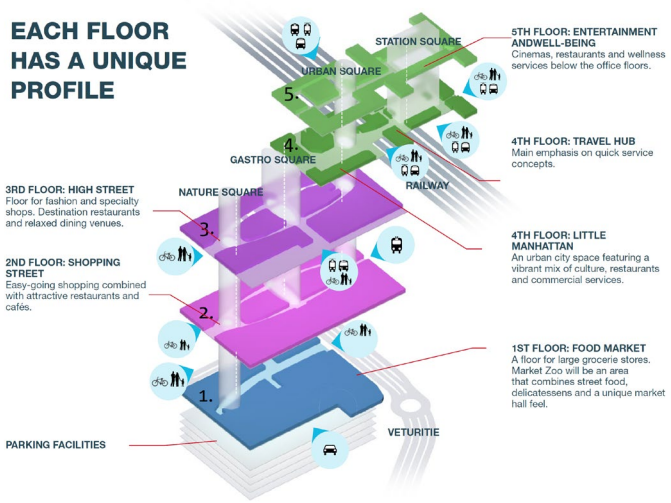
Slussen 24 hours a day, all year round

The future Slussen will provide new opportunities to stay indoors, creating a vibrant city life all year round. Two buildings for public activities will be built at Södermalmstorg, including restaurants, cafés and culture. The facades of the new buildings will be transparent to create a natural link between the indoor environment and the square outside. New indoor environments, including a café and restaurant, will also be created under the new main bridge linking Gamla Stan and Södermalm.

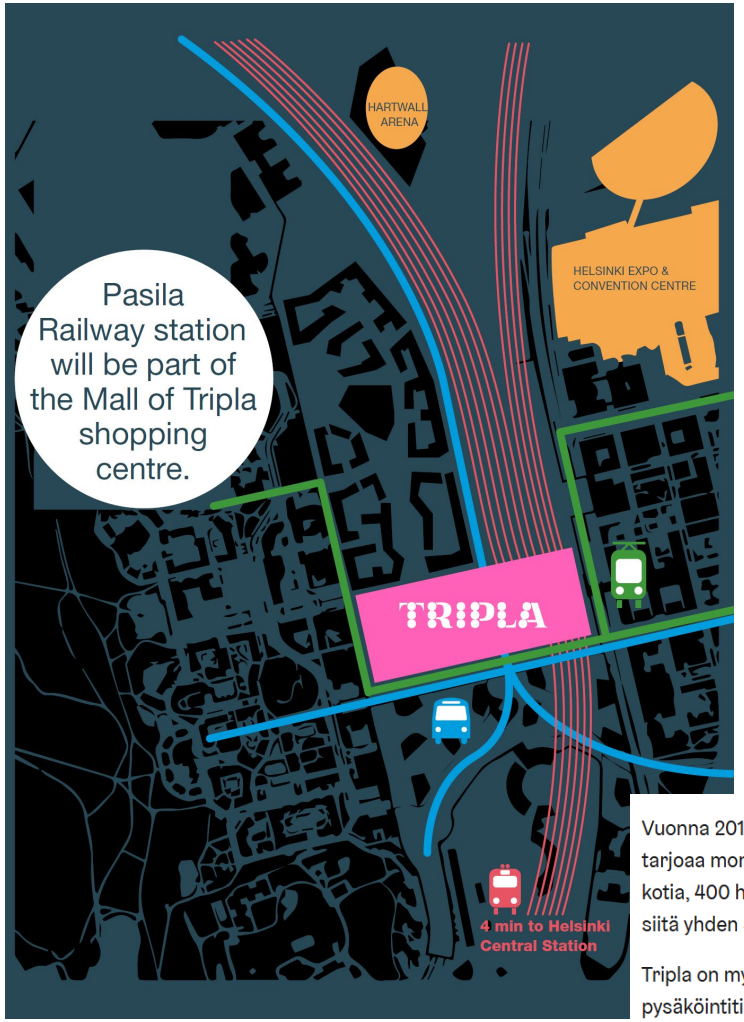
ESIMERKKEJÄ MAAILMALTA

TRIPLA, HELSINKI

VALMIS 2019

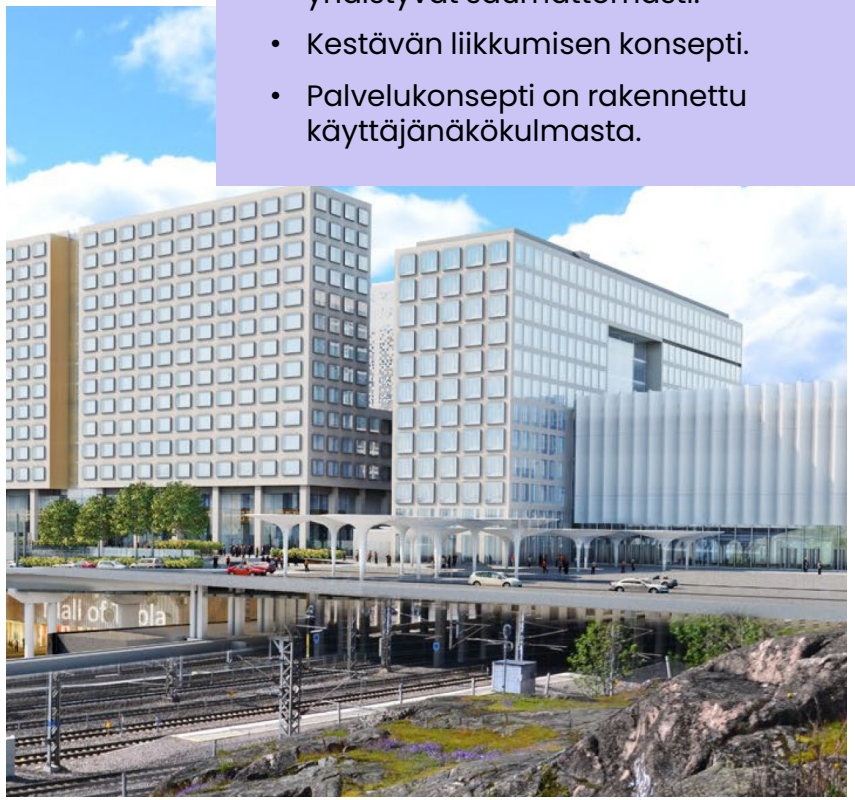


N.140 000 JUNAMATKUSTAJAA JA N.80 000 RATIKKA/BUSSI MATKUSTAJAA KULKEE PÄIVITTÄIN TRIPLAN LÄPI.



Raideliikenteen solmukohdan kehityksen näkökulmasta tärkeimmät nostot, TOP 3:

- Kauppakeskus ja liikenne hub yhdistyvät saumattomasti.
- Kestävän liikkumisen konsepti.
- Palvelukonsepti on rakennettu käyttäjänäkökulmasta.



Vuonna 2019 avautunut Mall of Tripla on tuonut eloa ja vetovoimaa koko Keski-Pasilan alueelle. Kauppakeskus tarjoaa monipuoliset palvelut niin alueen asukkaille, työssäkäyville kuin vierailijoillekin. Triplassa on yli 400 kotia, 400 hotellihuonetta ja lähes 250 liikettä. Vuosittain Triplaan saapuu noin 27 miljoonaa kävijää, mikä tekee siitä yhden Suomen vilkkaimmista kauppakeskuksista.

Tripla on myös merkittävä työpaikka-alue, sillä se työllistää yli 7 000 ihmistä. Keskuksen yhteydessä on pysäköintitilat 2 300 autolle ja 3 500 polkupyörälle.

Triplan avautumisen yhteydessä valmistuivat myös Pasilan uusi asema, Pasilansilta ja Teollisuuskadun tunneli. Kauppakeskuksen rooli ei rajoitu pelkästään kaupankäyntiin – se toimii myös vilkkaana liikenteen solmukohtana ja alueen asukkaiden arkea helpottavana palvelukeskuksena.

TIEDEPUISTON SOLMUKOHTA



Turun kaupunki ja Lundén Architecture Company.

I.	**KEHITTYVÄ TIEDEPUISTON ALUE SOLMUKOHDAN YMPÄRILLÄ**
II.	**SOLMUKOHDAN RAKENNE JA PALVELUKONSEPTI**

I.
KEHITTYVÄ TIEDEPUISTON ALUE SOLMUKOHDAN YMPÄRILLÄ

- Turun yliopistokampukselta Kupittaan työpaikkakeskittymään ja edelleen Itäharjulle ulottuva Tiedepuiston alue on kaupunkiseudun merkittävin osaamisen ja korkean teknologian työpaikkojen kasvukeskus.
- Tiedepuistoon luodaan edellytykset 18 000 uudelle työpaikalle ja 16 000 asukkaalle. Investointipotentiaaliksi arvioidaan 4 000 000 000 €, josta yli 90 % on yksityisiä.
- Kupittaan kärki on Tiedepuiston alueen ensimmäinen toteutuva kokonaisuus. Siitä muodostuu kaikkien kaupunkilaisten kohtaamispaikka, joka yhdistää Kupittaan ja Itäharjun kaupunginosat. Kupittaan kärjen ytimessä sijaitseva rautatieasema on alueen liikenteellisen solmukohdan ydin.


Lundén Architecture Company, Cobe & Renell Käppi Arkkitehdit Oy.

TIEDEPUISTON VISIO

VISIO ANTAA SUUNNAN TIEDEPUISTON KEHITTÄMISELLE:

Tiedepuiston tavoitellaan kehittyvän kansainvälisesti kiinnostavana ja rohkean kokeilevana osaamiskeskittymänä, joka on toiminnoiltaan monipuolinen ja logistisesti vetovoimainen. Tiedepuiston visio on laadittu alueen Masterplanin 2050 pohjalta.

Tiedepuiston kokonaisuus on keskeinen koko Turun seudun kehittymisessä sekä kaupunkistrategian linjauksien mukaisen elinkeinoelämän kestävän kasvun varmistamisessa. Tiedepuiston aluetta määrittelee vahvasti sen yhteistyöekosysteemi, joka kattaa noin 300 yritystä ja muodostaa tiiviin yhteistyön korkeakoulujen kanssa. Sairaalan läsnäolo vahvistaa alueen roolia tärkeänä innovaatio- ja tutkimuskeskuksena.

Toimijoiden välisiä yhteistoimintatapoja, -verkostoja, -alustoja ja -kumppanuuksia kehitetään tavoitteellisesti Triple Helix -toimintamallin pohjalta alueen kilpailukyvyn, vetovoiman ja kokonaisvaltaisen kaupunkikehityksen vahvistamiseksi.

TIEDEPUISTO LUKUINA

Uusia rakennuksia	Ihmisiä	Investointeja
Asuntoja: **650 000 km2** (10 000 kpl)	Asukkaita: **16 000**	**4 mrd. €**
Toimitilaa: **250 000 km2**	Työpaikkoja: **18 000**	Yli 90 % yksityisiä.

Rakennusaika: asuminen valmis 2070; toimitilat valmis 2065



Tiedepuiston kehittämisen tavoitteena on saada hyödynnettyä mahdollisimman täysimääräisesti sijainnin poikkeukselliset lähtökohdat sekä monipuolisen osaamiskeskittymän luoma potentiaali hyödyntämään kokonaisvaltaista kaupunkikehitystä ja kaupungin kasvua.

Tiedepuiston alue kytkeytyy olevaan kaupunkirakenteeseen. Kupittaan kärki Tiedepuiston ytimessä on alueen ensimmäisenä valmistuva kokonaisuus.

Tiedepuiston vision taloudellinen selvitys, Arctos, 2024 (numerot); Tiedepuiston visio 2024; Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen allianssiryhmittymän lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta 22.6.2023.

Kartta: Lundén Architecture Company.

TIEDEPUISTO RAIDELIIKENTEEN SOLMUKOHTANA

SOLMUKOHTA ON OSA RATKAISUA KOHTI HIILINEUTRAALIA TURKUA 2029

Turun hiilineutraalisuustavoite 2029 on alueen kehityksen lähtökohta. Fiksut liikkumisen ratkaisut ovat merkittävä osa tavoitteeseen pääsemistä.

Tiedepuiston vision mukaan alue houkuttelee yrityksiä, sijoittajia ja asukkaita tarjoamalla paikallisiin ja alueellisiin liikkumisen tarpeisiin päästöttömiä, älykkäitä ja sujuvia vaihtoehtoja. Kupittaan rautatieaseman ympärille muodostuva raideliikenteen solmukohta, johon ratikka yhdistyy, on tärkeässä osassa ratkaisuja: Saumattomasti toisiinsa kytkeytyvät kestävän liikkumisen muodot ja niitä tukevat palvelut tekevät arjesta sujuvaa.

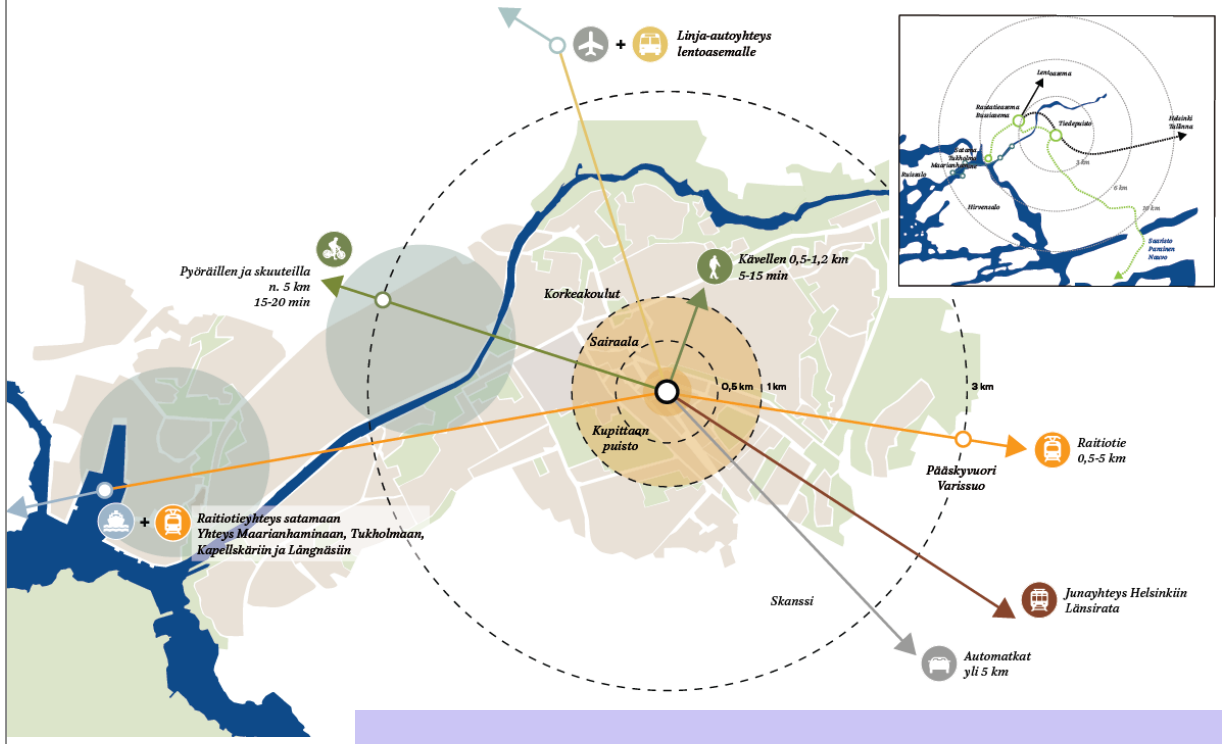
RAIDELIIKENTEEN INVESTOINNIT OVAT KESKEISESSÄ ROOLISSA ALUEEN KEHITTÄMISESSÄ

Suunnitellut parannukset raideliikenneverkostoon parantavat yhteyksiä, tekevät Turusta helpommin saavutettavan ja lisäävät kysyntää paikalliselle kiinteistömarkkinalle.

Alueen raideliikenteen pääinvestoinnit ovat:

1. Raitiotie
2. Kupittaan kaksoisraide
3. Länsirata

Raideliikenteen investoinnit, erityisesti raitiotie, luovat perustan ennustettavalle ja pitkäaikaiselle kiinteistösijoittamisen jatkumolle. Raideliikenteen kehittäminen on osoitus Kaupungin sitoutumisesta Tiedepuiston aluekehitykseen.



Tiedepuisto sijaitsee liikenteellisessä solmukohdassa, joka vahvistuu uuden joukkoliikenteen runkolinjan myötä.

Akateeminen tutkimus osoittaa, että vahvat raideliikenteen kaupungit menestyvät useilla mittareilla mitattuina hyvin verrattuina kaupunkeihin, jotka ovat vähemmän raideliikenteeseen suuntautuneita.

Tiedepuiston visio 2024.

Kartta: Lundén Architecture Company.

KUPITTAAN KÄRJEN ALUE

ALUEEN MERKITTÄVIN HANKEKOKONAISUUS JA SOLMUKOHDAN YDIN:

Kupittaan kärjen kumppanuushanke osana Turun Tiedepuiston kehittämistä on kaupungin elinvoiman turvaamisen ja kasvun sekä näihin liittyvän kilpailukyvyn näkökulmasta tulevien vuosien merkittävin kokonaisvaltainen kaupunkikehityskokonaisuus.

Hankkeen mukainen suunnittelualue muodostaa innovaatio- ja osaamiskeskittymän sydämen, joka on vetovoimainen ja houkutteleva niin paikallisille kuin kansainvälisillekin yrityksille ja instituutioille. Hankkeen tavoitteena on lisätä Tiedepuiston houkuttelevuutta yrityksille ja työntekijöille mm. alueen synergiaetujen, viihtyisän ympäristön ja toimivan arjen infrastruktuurin kautta. Hankkeella tavoitellaan mahdollisimman nopeaa suunnittelualueen rakentumista ja kahden eri kaupunginosan yhdistämistä toisiinsa.

Hankkeen suunnittelualueen mukainen kokonaisuus on toteutuessaan keskeisin osa Turun Tiedepuistoa, yhdistäen alueen toiminnot ja palvelut yhdeksi kokonaisuudeksi ja tätä kautta mahdollistaen seudullisen kasvupotentiaalin toteutumisen. Rakentaminen ja siihen liittyvä aluetehokkuus hankkeen mukaisella suunnittelualueella tulee olemaan suuri.

Alueelle tavoitellaan yli 250 000 kerroneliömetrimäärän mukaista rakennusoikeutta. Tavoitteena on, että kansi ja sille sekä sen rajapinnoille rakentuvat toiminnot ovat fyysisesti ja toiminnallisesti yksi kokonaisuus. Alueesta tulee sekoittunutta, vehreää kaupunkiympäristöä, jossa työskentelyn lisäksi myös asutaan ja eletään.

Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen allianssiryhmittymän lausunto Turun raitiotien yleissuunnitelmasta 22.6.2023. Kupittaan kärjen allianssi.



Kupittaan kärki muodostaa raideliikenteen solmukohdan ytimen. Solmukohdassa yhdistyvät kaukoliikenne ja seutuliikenne. Kupittaan kärjen alue on merkittävä toimitilakeskittymä Turussa, ja se kehittyy voimakkaasti 2030-luvulle tultaessa. Työmatkaliikkuminen ja työmatkaliikkujat tulevat olemaan merkittävässä roolissa solmukohdassa.

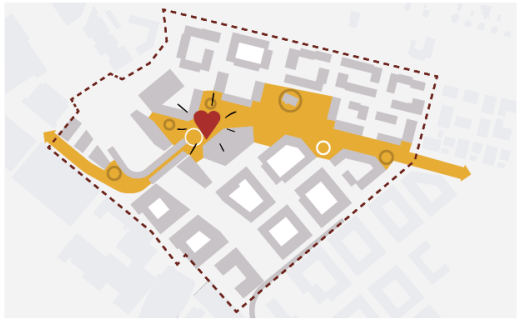
Turun kaupunki, Lundén Architecture Company, Renell Käppi Arkkitehdit & Cobe.

KUPITTAAN KÄRKI ON TIIVIS, JOUKKOLIIKENTEESEEN TUKEUTUVA KAUPUNKIALUE

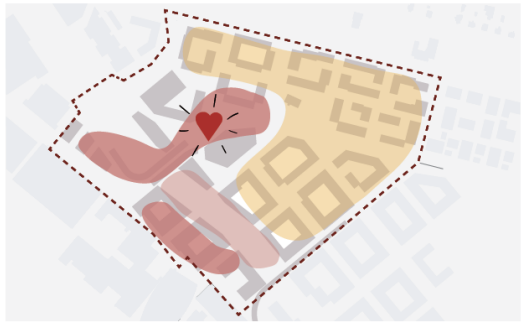
Asemakaavan viitesuunnitelma (10.6.2024) tavoittelee radan ja Helsinginkadun erottaman kaupunkirakenteen yhdistämistä sekä keskustamaisen kaupunkitilan jatkamista ydinkeskustasta Kupittaalle.

Viitesuunnitelman mukaan alue tukeutuu joukkoliikenteeseen, joka on keskitetty Kannella joukkoliikennekäytävälle, Helsinginkadun ja Kalevantien varteen sekä luoteessa uuteen linja-autoterminaaliin (ei kaava-alueella). Kupittaan asemaa tukevat uudet palvelut tulevat sijaitsemaan kaava-alueella.

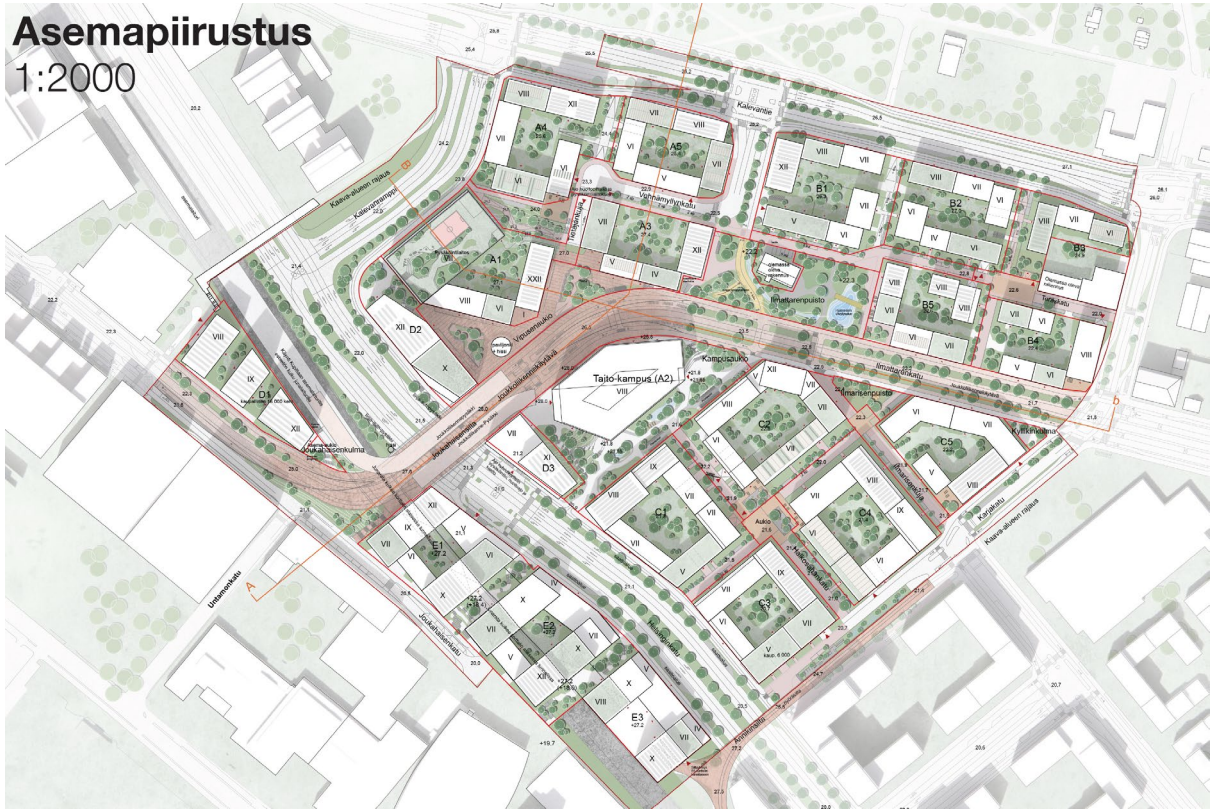
Joukkoliikennekäytävä ja pyörä- sekä jalankulkuyhteydet tukevat palveluiden sijoittamista kannelle.



Joukkoliikennekäytävä
Toiminta ja ihmisten kohtaaminen keskittyvät joukkoliikennekäytävän varrelle



Palvelut ja kaupalliset tilat
Palveluiden ja kaupallisten tilojen painopiste on alueen sykkivän sydämen eli Plazan ympäristössä ja Helsinginkadulla sekä radan päällä (punaisella). Rauhallisia asuinvyöhykkeitä (keltaisella) elävöittävät kivijalkaliikkeet ja asukkaiden yhteistilat.



TOIMITILAA, PALVELUITA JA TAITO-KAMPUS YTIMESSÄ:

”Alueen keskuksen eli Plazan välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Taito-kampus, korkea rakentaminen, joukkoliikennepysäkit, erilaisia rakennustyyppejä ja kaupallisia tiloja. Tämä kokonaisuus tekee alueesta aamusta iltaan elävän. Kupittaan kärjen kortteleiden avoimet ja aktiiviset maantasokerrokset luovat huokoista ja turvallista kaupunkitilaa, kun katseilta piilossa olevia katvealueita ei muodostu.”

”Fiksun liikkumisen solmukohta muodostuu Helsinginkadun ylittävän kannen, joukkoliikennepysäkin, hybridikorttelin auto- ja pyöräpysäköintilaitoksen sekä Kupittaan aseman väliselle alueelle. Solmukohdassa vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat mahdollisimman sujuvia ja esteettömiä ja se toimii myös Kupittaan kärjen kaupallisen toiminnan keskipisteenä.”

Kupittaan kärjen allianssi, asemakaavan viitesuunnitelma, 10.6.2024.

II.

TIEDEPUISTON SOLMUKOHDAN RAKENNE JA PALVELUKONSEPTI

- Tiedepuiston solmukohta sijaitsee Turun merkittävimmällä työpaikka-alueella. Alueen profiilissa näkyy myös oppilaitosten ja yliopistollisen sairaalakampuksen sijainti lähialueella. Toisaalta kärjen alueelle rakennetaan asuntoja 3 000 uudelle asukkaalle. Asukkaat siis painottuvat ryhmänä myös.
- Solmukohtaa määrittää kaksinapaisuus ja –tasoisuus. Kupittaan kärjen eri tasot ja rautatieasema muodostavat liikenteellisen solmukohdan päädyt.
- Koska solmukohta ulottuu laajalle alueelle rautatieaseman päädystä Kupittaan kärjen päätyyn, palvelut kannattaa keskittää aktiivisimpiin kohtiin riittävän asiakasvirran takaamiseksi.



Turun kaupunki, Lundén Architecture Company, Renell Käppi Arkkitehdit & Cobe.

SOLMUKOHDAN RAKENNE

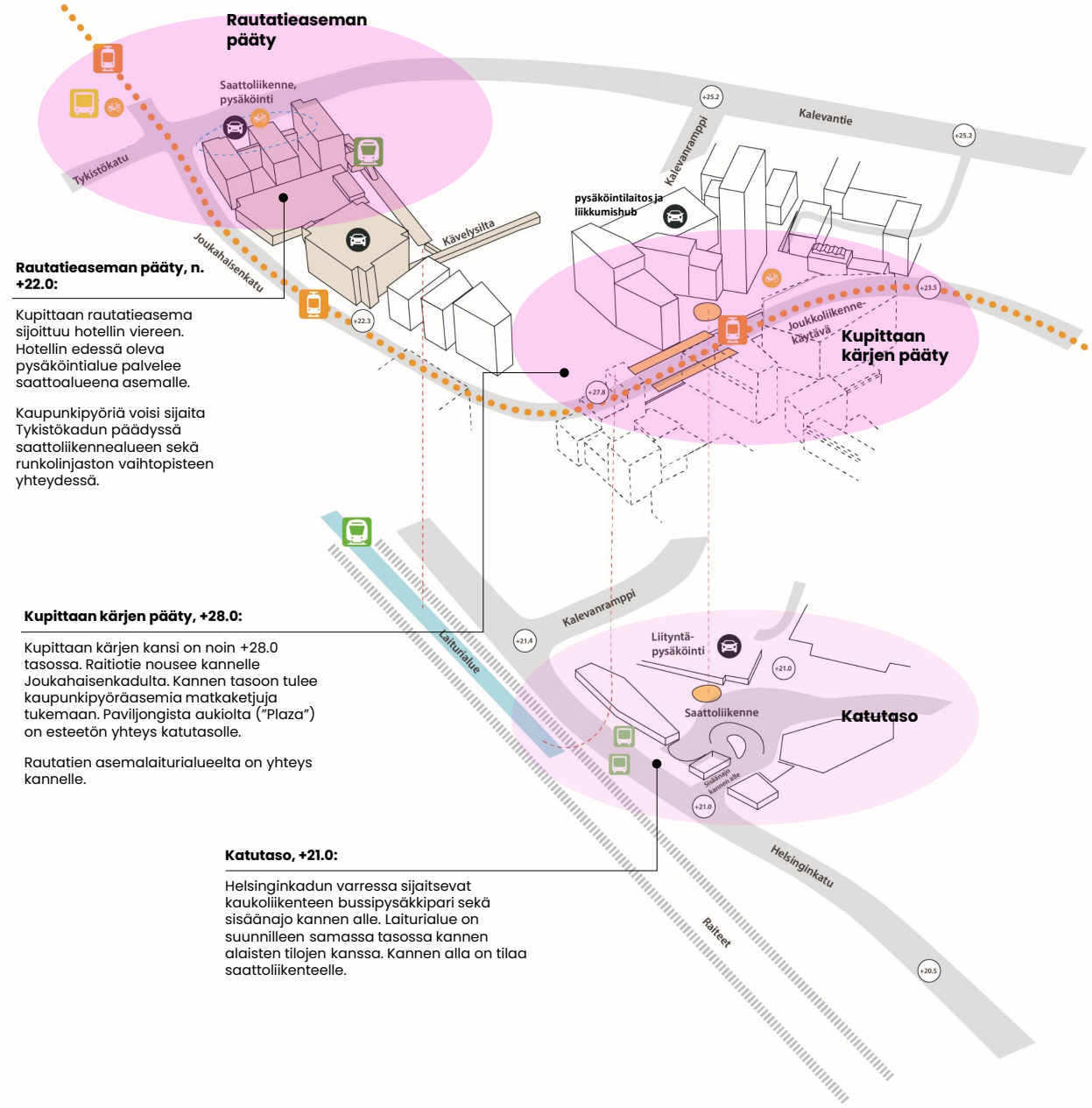
SOLMUKOHTA KAHDEN NAVAN VÄLISSÄ JA KAHDESSA TASOSSA:

Solmukohtaa määrittää kaksinapaisuus ja –tasoisuus. Kupittaan kärjen pääty ja rautatieasema muodostavat liikenteellisen solmukohdan navat. Kupittaan kärki luo alustan joukkoliikennekäytävälle, joka palvelee myös jalankulkua ja pyöräilyä. Kupittaan kärjen hybridipysäköintiin kuuluu monipuolista pysäköintimahdollisuutta tarjoava pysäköintilaitos sekä liikkumishub, joka yhdistää eri liikkumismuodot Helsinginkadun ja kannen tasossa.

Viereinen aksonometria kuvaa solmukohdan rakenteen ja merkittävimpien liikennemuotojen sijoittumisen periaatetasolla.

Alla ote Kupittaan kärjen asemakaavan viitesuunnitelman alueleikkauksesta:





Rautatieaseman pääty, n. +22.0:

Kupittaan rautatieasema sijoittuu hotellin viereen. Hotellin edessä oleva pysäköintialue palvelee saattoalueena asemalle.

Kaupunkipyöriä voisi sijaita Tykistökadun päädyssä saattoliikennealueen sekä runkolinjaston vaihtopisteen yhteydessä.

Kupittaan kärjen pääty, +28.0:

Kupittaan kärjen kansi on noin +28.0 tasossa. Raitiotie nousee kannelle Joukahaisenkadulta. Kannen tasoon tulee kaupunkipyöräasemia matkaketjuja tukemaan. Paviljongista aukiolta (”Plaza”) on esteetön yhteys katutasolle.

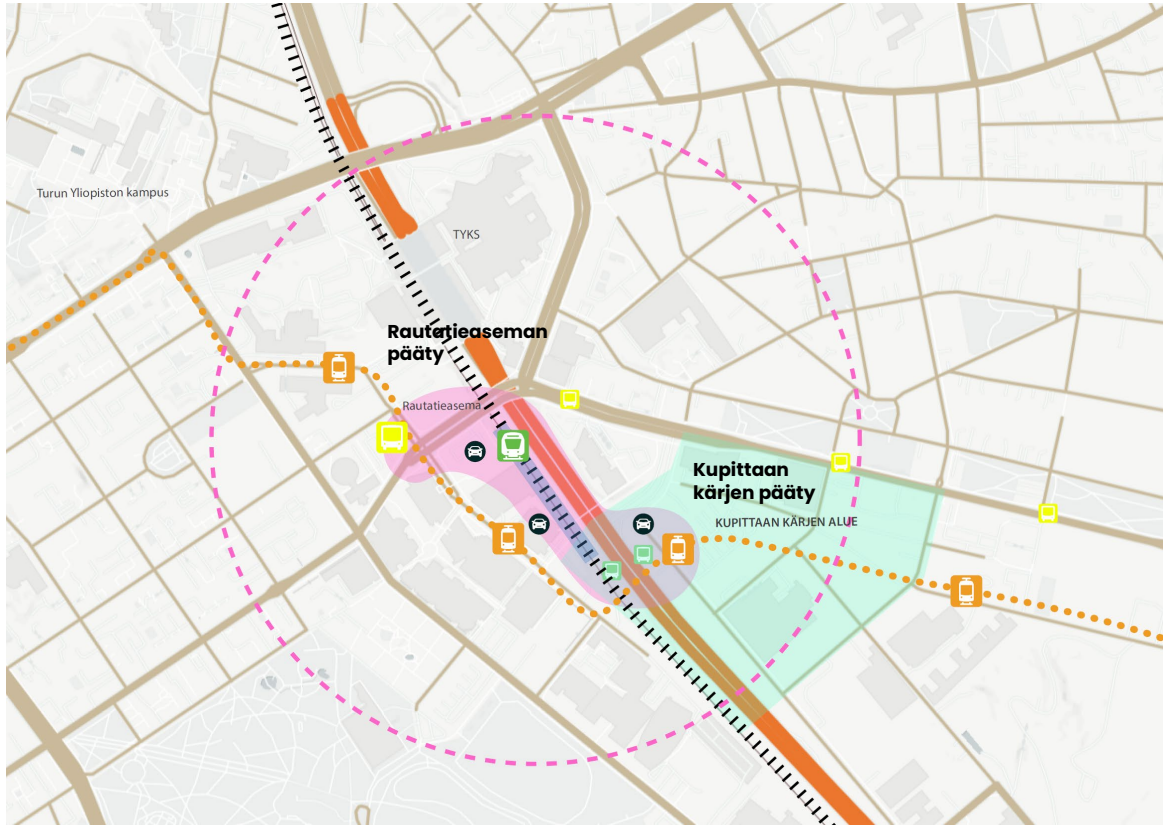
Rautatien asemalaiturialueelta on yhteys kannelle.

Katutaso, +21.0:

Helsinginkadun varressa sijaitsevat kaukoliikenteen bussipysäkkipari sekä sisäänajo kannen alle. Laiturialue on suunnilleen samassa tasossa kannen alaisten tilojen kanssa. Kannen alla on tilaa saattoliikenteelle.

MATKAKETJUT JATKUVAT SOLMUKOHDAN MOLEMMISTA PÄISTÄ

Tiedepuiston liikenteellinen solmukohta käsittää alueen, joka ulottuu Kupittaan kärjestä aina olevalle rautatieasemalle asti. Näiden solmukohdan päätyjen käytöt muodostuvat käytännön arjessa todennäköisesti hieman toisistaan poikkeaviksi:



Raideliikenteen solmukohta esitettynä vaaleanpunaisella korostuksella ylläolevassa karttakuvassa.

Kupittaan kärjen pääty:

Solmukohdan Kupittaan kärjen pääty muodostuu luontevaksi vaihtopisteeksi niille, jotka vaihtavat junalle, ratikkaan, Helsinginkatua kulkeviin kaukoliikenteen busseihin tai liityntäpysäköintiin. Lisäksi se on luonteva siirtymä polkupyörälle tai kaupunkipyörälle (/muulle mikroliikkumiselle), joilla jatketaan koilliseen, kaakkoon ja lounaaseen.

Kupittaan kärjen päädyn käyttäjissä korostuvat alueen päivittäiset käyttäjät, kuten alueen asukkaat sekä työntekijät ja opiskelijat. Toisaalta tässä päädyssä tapahtuu myös vaihto kaukoliikenteen busseihin (Helsinginkadun varren pysäkit).

Rautatieaseman pääty:

Solmukohdan rautatieaseman pääty muodostuu luontevaksi vaihtopisteeksi niille, jotka vaihtavat junalle tai runkolinjoille, jatkavat TYKS:n, Yliopiston tai keskustan suuntaan.

Takseille, muulle kyytiliikenteelle sekä yksityisautoille rautatieaseman pääty on todennäköisesti sujuvampi saattoyhteys kuin kannen pääty, jossa saattoliikenne jättää Helsinginkadun varteen, mistä on ensin noustava kannen tasoon ja junalle mentäessä kannelta laskeuduttava uudelleen laiturialueen tasoon.

Rautatieaseman päädyn käyttäjissä korostuvat todennäköisesti ne, jotka eivät asioi päivittäin solmukohdassa (vapaa-ajan matkailijat, työmatkaliikkujat kaukojunalla) sekä ne, jotka jatkavat TYKS tai Yliopistolle tai runkolinjojen pysäkeille.

PALVELUKONSEPTIN LÄHTÖKOHDAT

PALVELUJAKAUMA ON SUUNNITELTAVA ASIOINTIREITIT HUOMIOIDEN:

Koska solmukohta ulottuu laajalle alueelle rautatieaseman päädystä kannen päätyyn, palvelut kannattaa keskittää aktiivisimpiin pisteisiin riittävän asiakasvirran takaamiseksi.

Lisäksi palvelut kannattaa painottaa kohderyhmien tarpeiden mukaan:

Kupittaan kärjen päädyssä liikkuvat todennäköisesti päivittäin solmukohdassa asioivat matkaketjulaiset sekä alueen työntekijät ja asukkaat. Heille matkustajapalvelut eivät välttämättä ole kriittisiä, vaan palvelutarpeet painottuvat muihin arjen palveluihin ja omaan matkaketjuun. Kannen kaupunkiaukio – Plaza – muodostuu luontevaksi paikaksi hitaamman syömisen ravintoloille, päivittäistavarakaupalle sekä arjen palveluille (apteekit, terveys ja hyvinvointipalvelut).

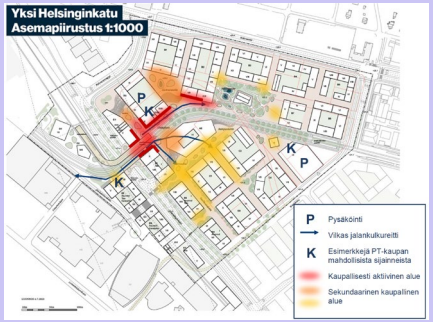
Rautatieaseman päätyä hyödyntävät todennäköisesti harvemmin solmukohdassa asioivat vapaa-ajan matkailijat. Heidän painotustaan ei ole arvioitu Tiedepuiston solmukohdassa merkittäväksi, vaan kevyemmäksi. He kuitenkin tarvitsevat asemapalveluita (Liikenne 12 määrityksen mukaisia solmupisteen palveluita). Näitä ovat odotustilat, informaatio (näyttötaulut) lippuautomaatit ja kahvila (välipala). Matkustajapalveluille on siis hyvä löytyä rautatieaseman päädyn alueelta luonteva sijainti. Oleva hotelli tukee tämän päädyn palvelukokonaisuutta erinomaisesti.

Rautatieaseman päätyä hyödyntävät myös runkolinjoilta ratikkaan tai junaan vaihtavat matkaketjulaiset. He hyötyvät nopeista, matkaketjuun liittyvistä kaupallisista palveluista.

KUPITTAAN KÄRJEN KAUPALLINEN SELVITYS KOROSTAA KANNEN AKTIIVISUUTTA:

Kupittaan kärjestä laaditussa kaupallisessa selvityksessä (Realidea, 2023) todetaan:

"Kupittaan kärki juna-aseman ja raitiotien solmukohdassa Taito-kampuksen tuntumassa on luonteva paikka kaupallisille palveluille. Kupittaan kärjen kaupalliset toimijat palvelevat pääosin lähialueen asukkaiden ja työssäkävijöiden päivittäisasioinnin tarpeita, ja suuremmat erikoiskaupan keskittymät sijaitsevat jatkossakin Turun keskustassa ja Skanssissa. Alueen hypermarketit etumyymälöineen palvelevat asukkaita suurissa ostostarpeissa."



AKTIIVISET HOTSPOTIT:

Kaupallisessa selvityksessä todetaan: "Luonnolliset asiakasvirrat ohjautuvat julkisen liikenteen pysäkkien ja päivittäistavarakaupan äärelle. Nämä ovat tärkeitä paikkoja liiketilojen sijoittelussa."

Toiminto	Toimiala	Pinta-ala, hy-m²	Kpl
PT-kauppa	Päivittäistavarat	2 500	1
Kioski	Päivittäistavarat	80	1
Pientoimisto	Toimisto	50	2 - 5
Apteekki	Kaupalliset palvelut	250	0 - 1
Fysioterapia / hieronta	Kaupalliset palvelut	50	1 - 2
Parturi-kampaamo	Kaupalliset palvelut	50	2 - 3
Kauneushoitola	Kaupalliset palvelut	50	1 - 2
Erikoisliike	Erikoiskauppa	70	0 - 2
Kahvila	Kahvilat ja ravintolat	70	1 - 3
Pikaruokaravintola	Kahvilat ja ravintolat	100	1 - 3
Ravintola	Kahvilat ja ravintolat	100	1 - 3
Ravintola	Kahvilat ja ravintolat	200	1 - 2
Yhteensä		**3 500 - 5 500**	**10-25**

LASKENNALLINEN PINTA-ALA:

Kaupallisen selvityksen mukaan kärjen liiketilat palvelevat pääsääntöisesti alueen sisäistä kysyntää ja painottuu lähipalveluihin. Kaikki esitetyt palvelut ovat merkittävän liikenteellisen solmukohdan kannalta tärkeitä.

SUUNTAA-ANTAVA PALVELUMITOITUS

	 LIIKKUMISEN PALVELUT	 MATKUSTAJAPALVELUT	 KAUPALLISET PALVELUT	 JULKISET PALVELUT
SOLMUKOHDASSA	TERMINAALIALUEET, PYÖRÄPARKIT, MIKROLIIKKUMISEN PALVELUT, YHTEISKÄYTTÖKULKU-VÄLINEET.	~200m²	~500m²	~0-250m²
LÄHIALUEELLA	LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN PALVELUTILAT, AUTONVUOKRAUKSEN PALVELUTILAT.	~50m²	3.000 - 5.000m²	~25.000m² (TAITO-KAMPUS) (LISÄKSI SAIRAALA)

Liikkumisen palveluita ovat eri liikkumisen muodot ja vaihdot solmukohdassa.

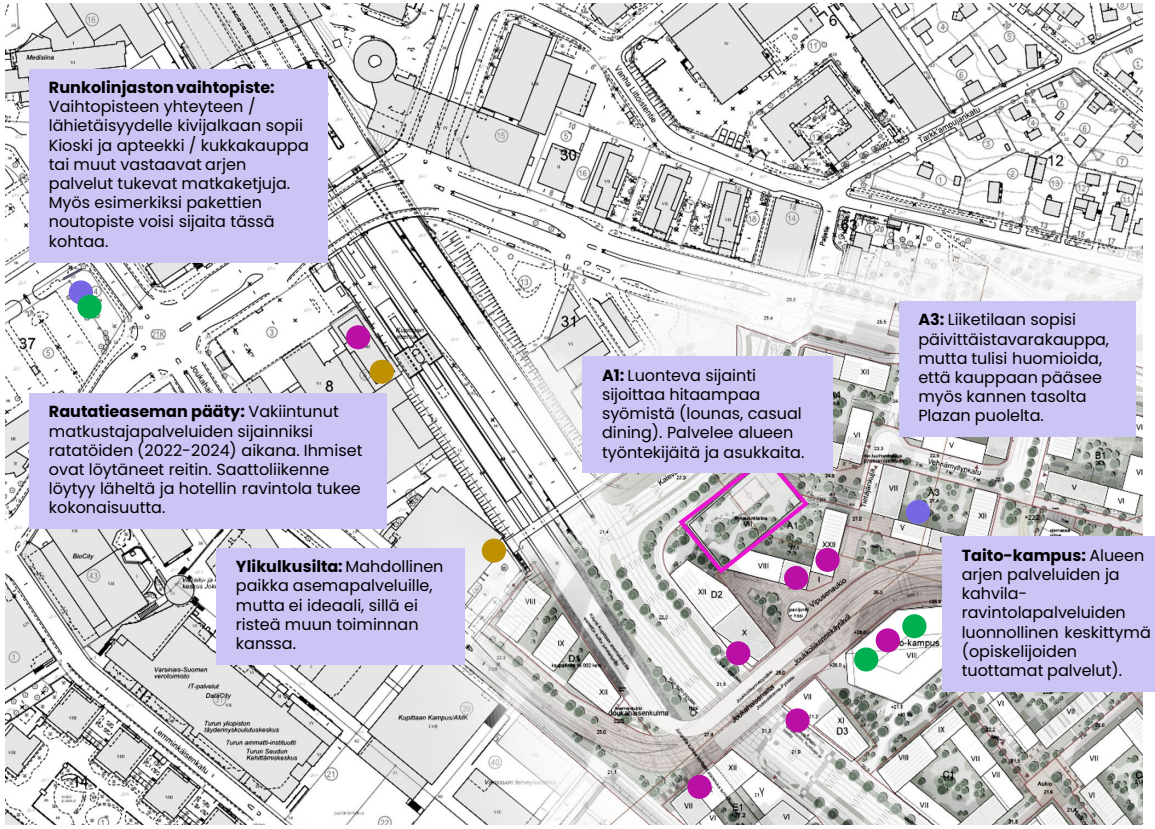
Matkustajapalvelut liittyvät matkaketjun vaihtojen väliseen aikaan.

Arvio perustuu Kupittaan Kärjen kaupalliseen selvitykseen, Realidea, 2023.

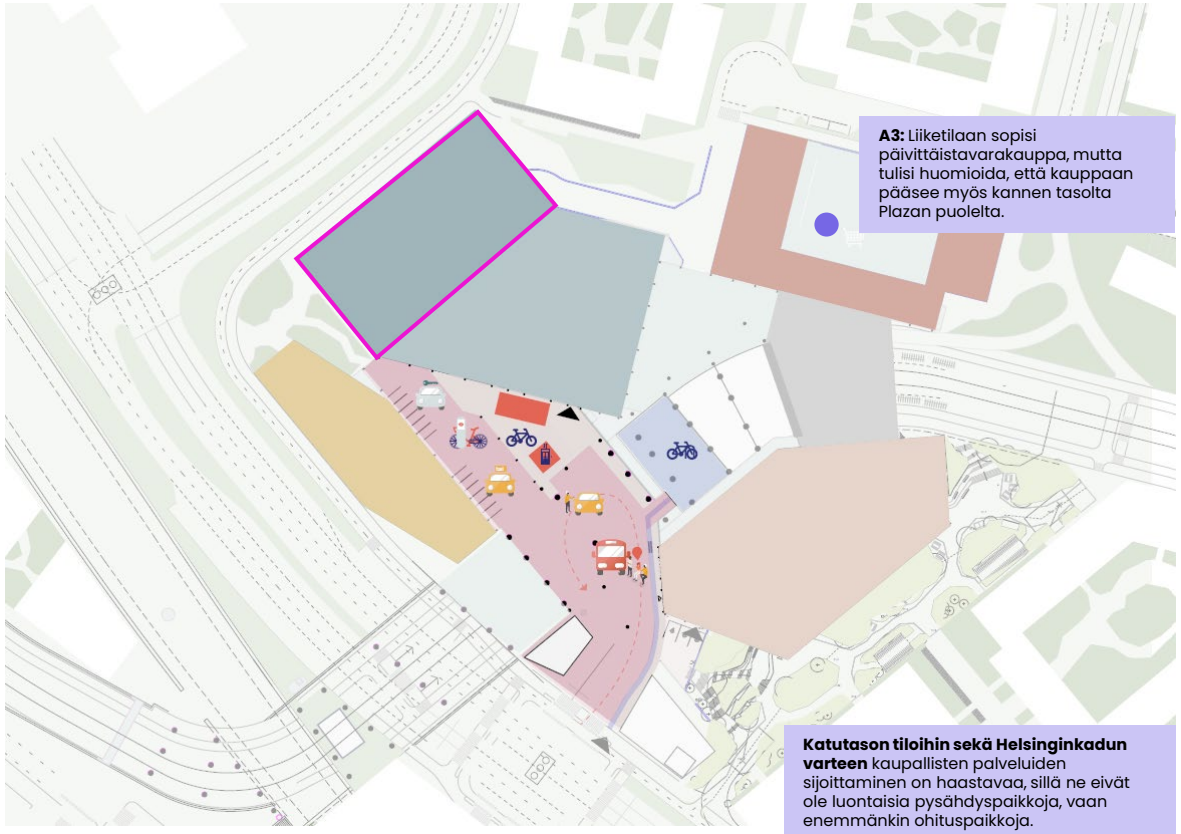
Julkisia palveluita voivat olla kaupungin palvelupisteet, terveyspalvelut jne.

EHDOTUS PALVELUIDEN SIJOITTUMISESTA SOLMUKOHDAN RAKENTEESEEN

KANSITASON (+28.0) JA RAUTATIEASEMAN PÄÄDYN PALVELUKOKONAISUUS:



KATUTASON (+21.0) PALVELUKOKONAISUUS KANNEN ALLA:



Matkustajapalvelut, n. 250m²

- Vaihtoehtoiset sijainnit

Kaupalliset palvelut, n. 3 000 – 5 000m²

- Ravintolat, kahvilat
- Päivittäistavara, kioski
- Muut kaupalliset palvelut

Liikkumisen palvelut

- Liityntäpysäköinti-varaus; autot, polkupyörät

Pohjakarttojen lähde:
Kupittaan kärjen allianssi

OLEELLISET HUOMIOT JATKOON


Timo Jakonen.

I.	**OPEROINTI JA TOTEUTUS**

I.
OPEROINTI JA TOTEUTUS

- Kriittiset ratkaisut lukittuvat laajoissa aluekehityshankkeissa usein jo alkumetreillä, mutta toteutuvat vaiheittain pitkällä aikavälillä.
- Palvelukonseptin kehitys on monen toimijan yhteispeliä. (Infra, operointi, investoinnit). Selkeä vastuutaho palvelukonseptin eri osien toteutumiselle on tärkeää hahmottaa.
- On määritettävä Turun kaupungin toimesta selkeästi, mikä on se kunnianhimon taso, jonka halutaan tärkeimmissä aluekehityshankkeissa toteutuvan liikkumisen palvelukonseptin osalta.
- Kehitystä: Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksen 2024-2035 mukaisesti selvitetään junaliikenteen tarvitsemien asemapalveluiden valtakunnallinen järjestämismalli.



Abo Creatives.

SOLMUKOHDAN HYVÄ PALVELUKOKEMUS SYNTYY YHTEISTYÖLLÄ

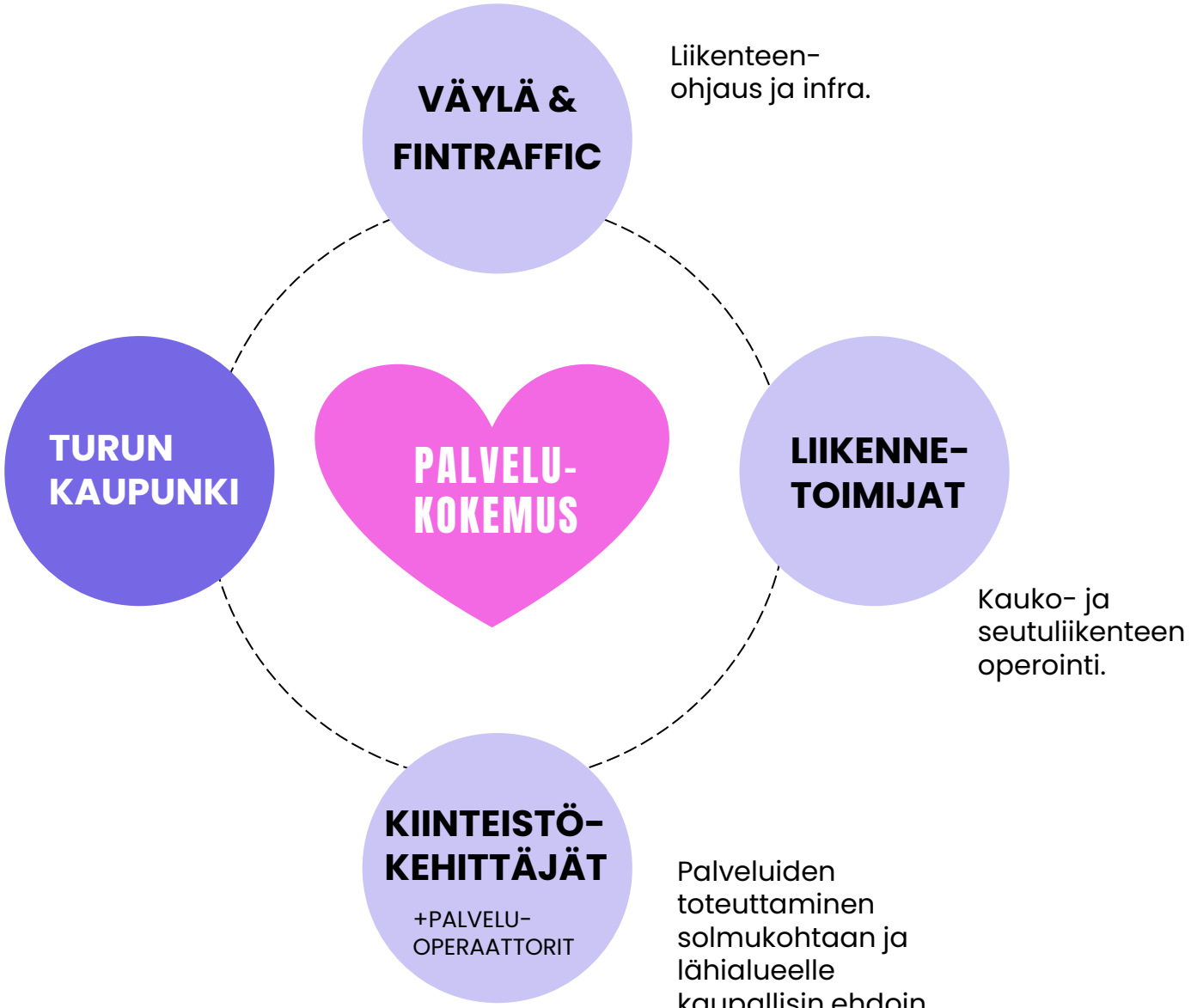
Kaupungin on määritettävä se palvelukokemuksen taso, joka halutaan turussa saavuttaa.

Kehitystyössä tarvitaan monen Kaupungin eri osa-alueen yhteistä panosta:

- Maankäyttö.
- Palveluverkko.
- Liikennejärjestelmän suunnittelu.
- Elinvoima ja matkailu.

Tämän jälkeen on asetettava palvelukokemuksen laadulliset tavoitteet.

Yhteistyö liikennetoimijoiden, Fintrafficin ja kiinteistökehittäjien välillä on keskeistä.



OPEROINTIMALLIN JATKO-KEHITYKSEN SUOSITUKSIA

Operoinnissa on keskeistä saumattoman käyttäjäkokemuksen luominen sekä palveluiden tehokas ja tarkoituksenmukainen hallinnointi.
Oheen on koottu yhteenveto suosituksista, jotka palvelukonseptin jatkokehityksessä ja operointimallin suunnittelussa on syytä huomioida kaikissa kolmessa raideliikenteen solmukohdassa.

Palvelukonseptin toteutuminen vaatii, että sen kehittäminen kulkee aluekehityksen rinnalla ja muodostuu tarkka suunnitelma, mihin kiinteistöihin palvelut halutaan toteutuvan.

KOKONAISUUDEN KESKITETTY HALLINNOINTI:
Solmukohdan palvelukonseptia kannattaa hallinnoida kokonaisuutena. Keskitetty hallinnointimalli mahdollistaa palvelujen optimoinnin sekä laadun ja käyttäjäkokemuksen kontrolloinnin. Hallinnointi voi perustua yhteistyöhön useiden toimijoiden, kuten VR:n ja kaupallisten palveluoperaattoreiden välillä.

PALVELUIDEN OPEROINTI:
Kaupallisten palveluiden operoinnista vastuun antaminen kaupalliselle toimijalle, jolla on vahva intressi ylläpitää laadukkaita ja houkuttelevia palveluita, on suositeltavaa. Julkisten palveluiden, kuten opasteiden ja WC-tilojen operointi on syytä pitää kokonaisuuden keskitetyn hallintatahon hallinnassa.

INTEGROITU JA SELKEÄ OPASTUSJÄRJESTELMÄ:
Virallisen opastusjärjestelmän ja kaupallisten opasteiden yhteensovitus ja yhteinen ratkaisu vähentää käyttäjien liikkumisen kitkaa ja edistää kaupallisten palveluiden toimintaedellytyksiä.

TURVALLISUUDEN INTEGROINTI PALVELUIHIN:
Järjestyksenvalvonta ja tilojen ylläpito kannattaa niputtaa muihin palvelutoimintoihin, kuten asiakaspalveluun tai siivoukseen. Kilpailutettavalle palveluoperaattorille on suositeltavaa määrittää tarkat palvelulaatu-tavoitteet. Tämä lähestymistapa tehostaa resurssien käyttöä ja parantaa käyttäjäkokemusta.

MUITA NOSTOJA HANKEKEHITYKSESSÄ HUOMIOITAVAKSI:

- KÄYTTÄJÄRYHMIEN TARPEIDEN HUOMIOINTI: Palvelut on suunniteltava eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. Nopeat ja helposti saavutettavat palvelut tulee sijoittaa solmukohdan keskeisille paikoille, kun taas pidempää viipymää edellyttävät palvelut voivat sijaita lähialueelle, rauhallisemmilla sijainneille.

- TULEVAISUUDEN LIIKKUMISEN MUOTOJEN HUOMIOINTI: Liikkumisen uudet muodot, kuten mikroliikkuminen ja automatisoitu logistiikka edellyttävät tilavarauksia ja infrastruktuuriratkaisuja, jotka huomioivat näiden toimintojen erityisvaatimukset. Näiden ratkaisujen integrointi suunnitteluvaiheessa varmistaa joustavuutta tulevaisuuden tarpeisiin.

SELVITYSTYÖN TAUSTA



I.	**TYÖN METODIIKKA**
II.	**TYÖN KONTEKSTI**

TYÖN METODIIKKA

Selvitystyön perustana on ollut taustatutkimus, tiivis yhteistyö Turun kaupungin kanssa sekä laaja osallistava prosessi (asiantuntijakeskustelut ja työpajat). Työ ajoittui pääsääntöisesti syyskaudelle 2024, viimeistely keväälle 2025.

Tiivis yhteistyö Turun ydintiimin kanssa:

Työ laadittiin tiiviissä yhteistyössä Turun kaupungin ydintiimin sekä Kupittaan kärjen kumppanuushankkeen kanssa. Ydintiimiin kuuluivat Keskustan kehittämisen ja Matkakeskuksen, Linnanniemen, sekä Tiedepuiston hankkeiden edustajat Turun organisaatiosta. Työn väliversioihin ja selvityksen sisältöihin haettiin tukea hankkeilta.

Yhteiskehittämisen työpajat:

Tämän työn aikana järjestettiin kolme yhteiskehittämisen työpajaa, joiden tavoitteena oli syventää yhteistä tilannekuvaa ja kehittää palvelukonseptin ratkaisuja. Työpajoihin osallistuivat alueiden hankkeiden edustajat sekä merkittävimpiä sidosryhmiä, kuten VR.
Työpajat fokusoitiin teemallisesti seuraavasti.

- Työpaja 1 – Asiakasryhmät. Solmukohdan periaatteet. Asiakasryhmien määrittely, tarpeet ja toiveet.
- Työpaja 2 – Palvelukonsepti. Palvelukonseptin lähtökohdat ja painotukset, sijoittuminen solmukohdan ympärillä. Palveluidenkäytännön järjestämisen lähtökohdat alueilla.
- Työpaja 3 – Kupittaan kärjen alueen tarkempi tarkastelu. Palveluiden sijoittuminen alueella, aluekehityksen status ja hankkeiden tilanne.

Kahdenväliset asiantuntijakeskustelut:

Tässä työssä järjestettiin yhteensä 9 kpl kahdenvälisiä asiantuntijakeskusteluja, jotka syvensivät näkökulmia ja antoivat syötteitä palvelukonseptin sisältöön. Keskustelut käytiin seuraavien tahojen kanssa:

- Teams-haastattelu: Timo Hintsanen, Turku. Turun kaupunkikehitys.
- Teams-haastattelu: Elina Rantanen, Turku. Apulaispormestarin näkemys alueidentiteettiin tarkastelualueilla.
- Teams-haastattelu: Matilda Penttinen, Mika Rajala, Turku. Aninkainen-Matkakeskus.
- Teams-haastattelu: Ari Mäkinen, Turun Teknologia ja Tiedepuisto Oy, Janne Mustonen, Turku. Tiedepuiston alueen kehitys.
- Teams-haastattelu: Petri Herrala, Lundén Architects. Kupittaan kärjen tarkastelu.
- Teams-haastattelu: Mervi Lehto, Julia Chir, Turku. Linnanniemi.
- Teams-haastattelu: Juha Pulmuranta, Jaana Mäkinen, Turku. SUMP-hanke.
- Teams-haastattelu: Julia Flovén, VR. Matkustajapalvelut, palvelukonsepti.
- Puhelinkeskustelu: Riitta Tammi, Väylävirasto. Valtakunnalliset kehityshankkeet.

TYÖN KONTEKSTI

Tämä selvitystyö liittyy sekä valtakunnalliseen viitekehykseen että Turun kaupungin kestävän liikkumisen edistämiseen. Solmukohtien palvelukonseptin määrittelyssä (palvelutaso, toiminnallinen sisältö, maantieteellinen rajaus) tukeudutaan muun muassa seuraaviin tausta-aineistoihin:

Liikenne 12 suunnitelma, Liikenne- ja viestintäministeriö, 2022.
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, johon kuuluu merkittävien henkilöliikenteen solmujen palvelutasomäärittelyt.

Palvelutasoselvitys, Traficom, 2022.
- Henkilöliikenteen solmupisteiden matkustajapalveluiden palvelutason tilannekuva.
- Tilannekuvassa kuvataan kotimaan suurimpien henkilöliikenteen solmupisteiden matkustajapalveluiden ja matkustajainformaation palvelutason nykytila keväällä 2022 tehdyn arvioinnin perusteella.

Turun kestävän liikkumisen ja logistiikan suunnitelmat SUMP ja SULP, Turun kaupunki, 2024.
- Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman (SUMP) tehtävänä on koota kaikki kestävään liikkumiseen liittyvät päätökset ja linjaukset yhteen, selkeyttää tavoitteet, tehdä ne mitattaviksi ja resursoiduiksi toimenpiteiksi ja saada toimenpiteillä aikaan tuloksia.
- Kestävän logistiikan suunnitelma (SULP) on kokonaisvaltainen suunnittelustrategia ja -työkalu, jolla kaupunkialueilla voidaan varmistaa tehokas ja kestävä logistiikkatoiminnan kehittäminen.

Keskustavisio 2050 sekä Tiedepuiston visio, Turun kaupunki.

Turun kaupungin kestävä ilmasto- ja energiatoimintasuunnitelma 2029, Turun kaupunki, 2018.
- Turun kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2029 mennessä. Sen saavuttamiseksi Turun alueen kasvihuonepäästöjä vähennetään vuoteen 2029 menneessä vähintään 90 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Tavoitetta tiukennettiin keväällä 2022.
- Aktiivinen liikkuminen ja joukkoliikenteen kehittäminen vaikuttavat vahvasti Hiilineutraalin Turun toteutumiseen. Tavoite kestävien kulkumuotojen osuudelle on yli 66 prosenttia vuonna 2030.

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus kaudelle 2024 - 2035.

Turun (MAL-)kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, Varsinais-Suomen liitto, 2025**.**

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Varsinais-Suomen liitto 2025.

Joukkoliikenteen solmukohtavisio Turun kaupunkiseudulla, Turun seutu, 2024.
- Kuvaa karttaesityksenä yhteisen seudullisen näkemyksen joukkoliikenteen tulevaisuuden solmukohdista sekä esittää tärkeimmät lähiajan suunnittelu- ja kehittämiskohteet.

Kaupunkistrategia 2029, Turun kaupunki.
- Turun keskustalla on mahdollisuus johtaa Turun kasvua eurooppalaiseksi merkittäväksi tieteen, kulttuurin ja matkailun kaupungiksi.
- Turku voi kasvaa tähän asemaan: kasvattamalla yliopistojen rooleja keskustassa, investoimalla uusiin ja olemassa oleviin julkisiin tiloihin, [--]*muun muassa* luomalla käyttäjälähtöisen ja viihtyisän liikenneverkoston, joka mahdollistaa keskustan kaupunkimaisen kasvun.

TYÖN KONTEKSTI: LIIKENNE 12

LIIKENNE 12 PALVELUTASOMÄÄRITTELY PALVELUKONSEPTIN TAUSTANA:

Liikenne 12 palvelutasomäärittelyssä otetaan kantaa solmupisteiden matkustajapalveluiden palvelutasoon, palvelutasotekijöihin, palvelutasokriteereihin sekä palvelutasoluokkiin. Nämä toimivat pohjana Solmukohtien palvelukonseptille. palvelukonseptia tarkastellaan kuitenkin tässä työssä matkustajapalveluita laajemmin, ja huomioidaan myös muut kuin matkustajapalvelut.

Ote Liikenne12 palvelutasomäärittelystä:

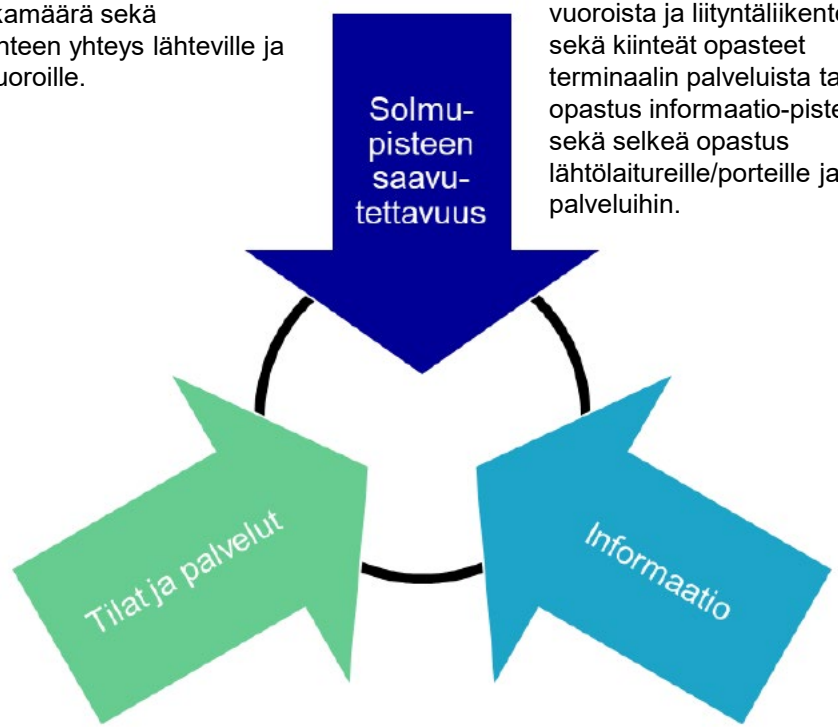
”Solmupisteen tilat ja palvelut, saavutettavuus sekä informaatio määrittävät solmupisteen palvelutason.

- Matkaketjun sujuvuuteen vaikuttavat lisäksi liikennepalvelujen tarjonta ja laatu.
- Saavutettavuuden osalta tärkeimpänä tavoitteena on yksi matkalippu koko matkaketjulle (yksi maksutapahtuma) sekä informaation saaminen koko matkaketjua koskien samasta lähteestä.
- Solmupisteessä annettavan informaation osalta tavoitteena on selkeä, rohkeasti palvelumuotoilua hyödyntävä ja katkeamaton opastus kaikkien liikennemuotojen välillä.
- Informaatio on luotettavaa ja sitä annetaan eri kielillä matkustajien tarpeiden mukaan.
- Tavoitteena on, että tilat ja palvelut mahdollistavat matkaketjun sujumisen turvallisesti ja miellyttävästi.”

LIIKENNE 12 MUKAISET SOLMUPISTEEN PALVELUKRITEERIT:

Saavutettavuuden osalta tärkeimmiksi kriteereiksi tunnistettiin turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet, järjestetty henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti ja riittävä paikkamäärä sekä paikallisliikenteen yhteys lähteville ja saapuville vuoroille.

Informaation osalta tärkeimmiksi kriteereiksi tunnistettiin tiedon laatu ja luotettavuus (sama tietolähde), reaaliaikainen tieto lähtevistä ja saapuvista vuoroista ja liityntäliikenteestä sekä kiinteät opasteet terminaalin palveluista tai opastus informaatio-pisteeseen sekä selkeä opastus lähtölaitureille/porteille ja palveluihin.



Tilojen ja palveluiden osalta tärkeimpinä kriteereinä ovat selkeät, turvalliset ja miellyttävät asiakastilat, esteetön wc sekä odotustilojen käytettävyys aina kun on liikennöintiä.

TYÖN KONTEKSTI: SUMP JA KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

PALVELUKONSEPTIN-TYÖN YHTEYS SUMP-SUUNNITELMAAN:

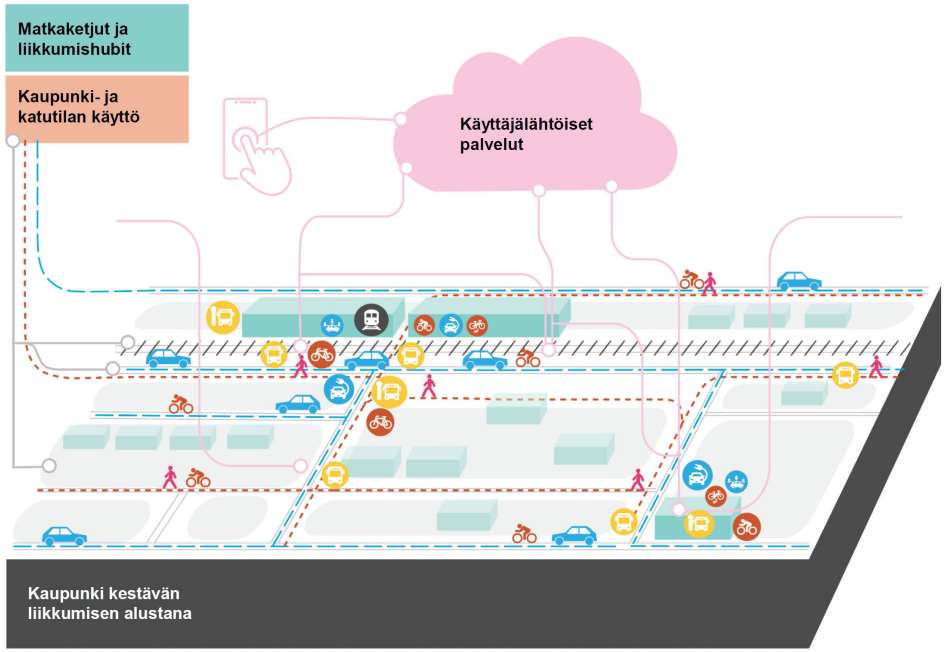
Palvelukonsepti liittyy vahvasti Turussa meneillään olevaan Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmaan (SUMP), jossa matkaketjut ja liikkumishubit ovat yksi toimenpidealueista.

Erityisiä rajapintoja SUMP-työhön ovat:

- Käyttäjälähtöisyys.
- Matkaketjujen palvelukokemusta parantavien tilavarausten mahdollistaminen -> saattoliikenne ja kyytipalvelut, mikroliikkuminen, polkupyörät, logistiikka kiinteistölle ja lähettipalveluille.
- Toimitaan digitaalisen ja fyysisen palvelun välissä.
- Kevyen ja julkisen liikenteen kulkumuoto-osuuden nostaminen on keskiössä.

Ote SUMP-suunnitelmasta: ”Tulevan maankäytön on tiivistyttävä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ympärille ja täydennysrakentamista ohjataan keskuksista, asuintiivistymistä, kestävästä liikkumisesta ja lähipalveluista muodostuvalle vyöhykkeelle. Alueen yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja rakentamistehokkuutta lisätään. Alueen kehittämisen tulee tukea kävely-, pyöräily ja joukkoliikennereittien parantamista sekä edistää palveluiden saavutettavuutta ja turvaamista.”

SUMP-SUUNNITELMAN TOIMENPIDEKOKONAISUUDET:



Kaupunki kestävän liikkumisen alustana

Kokonaisuus toimii pohjana, edellytyksenä tai tukitoimintona muille toimenpiteille. Toimenpiteet eivät kohdennu suoraan asukkaisiin vaan välissä on yleensä toinen toimija, kuten rakentaja tai liikennöitsijä.

Kaupunki- ja katutilan käyttö

Kokonaisuus ohjaa ja priorisoi kaupunki- ja katutilan jakamista, suunnittelua ja ylläpitoa nykyistä kestävämmällä tavalla sekä ohjeistaa muita toimijoita katutilan käytössä.

Matkaketjut ja liikkumishubit

Kokonaisuus sisältää erityisesti joukkoliikenteen solmupisteisiin kohdentuvia ja matkaketjujen edellytyksiä parantavia toimenpiteitä.

Käyttäjälähtöiset palvelut

Kokonaisuuden toimenpiteet ovat aineettomia ja se sisältää digitaalisia palveluita, taustajärjestelmiä sekä liikkumisen ohjauksen ja liikennekasvatuksen.

TYÖN KONTEKSTI: SUMP JA KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

TURUSSA VÄESTÖN JA KESTÄVIEN KULKUMUOTOJEN OSUUDEN KASVU TUO LISÄÄ KÄYTTÄJIÄ JOUKKOLIIKENTEESEEN:

Turun kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamisen tavoitteet tarkoittavat, että suhteellisesti yhä useampi turkulainen käyttää liikkumiseen joukkoliikennettä. Seutuliikenteen matkoissa nousun voidaan kestävän liikkumisen tavoitteista ja väestönkasvusta johdettuna arvioida olevan 32% mikä tarkoittaa Turun raideliikenteen solmukohtiin vuositasolla jopa satoja tuhansia uusia seutuliikenteen matkaketjulaisia.

Joukkoliikenteen käyttäjämäärän lisäyksen vuoteen 2030 laskutapa: lisäyskerroin 1.1 perustuu väestönkasvuennusteen perusuraan vuonna 2030. Tähän vuoden 2030 väestömäärään sovelletaan lisäksi kerrointa 1.2. joka kuvastaa tavoiteltua 20% kasvua joukkoliikenteen kulkutapaosuudessa vuonna 2030. (9% ->10.8%)

KESTÄVIEN KULKUMUOTOJEN OSUUS (2021=55%)

2030 – tavoite

66%

kaupungin sisäisistä matkoista.

KAUPUNGIN SISÄISTEN JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJÄMÄÄRÄN TAVOITTEELLINEN ENNUSTE

2030 – tavoite

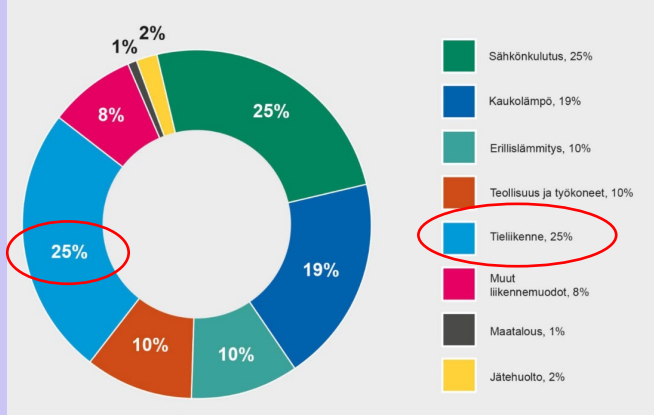
+32%

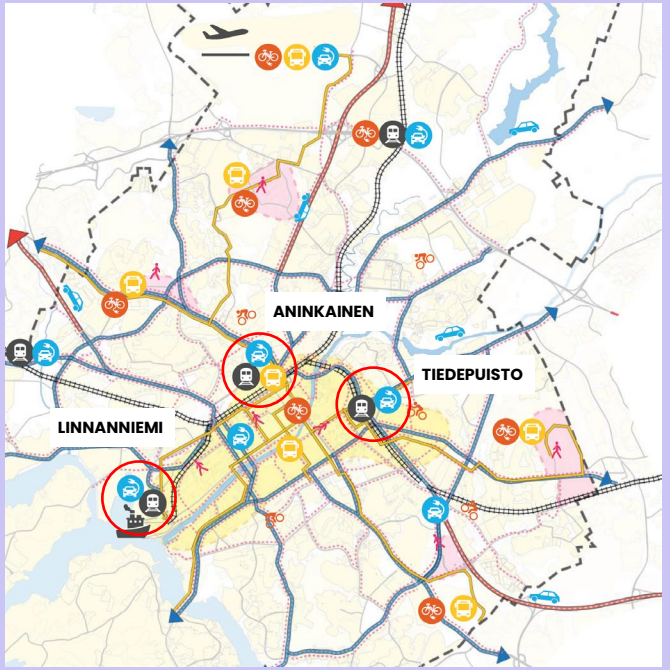
Kaupungin sisäisten joukkoliikenteen matkojen määrän tavoitteellinen kehitys

HIILINEUTRAALI TURKU 2029:

Turun kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2029 mennessä. 25% Turun ilmasto-päästöistä (v. 2022) aiheutuu tieliikenteestä, joten kestävien kulkumuotojen (jalankulku, pyöräily, julkinen liikenne) osuutta kasvattamalla näitä päästöjä saadaan pienennettyä.

Lähde: Turun ilmastosuunnitelma 2029, Turku 2022.





KAUPUNKILIIKKUMISEN KEHITTÄMISKOHDAT:

Oheinen kartta perustuu yleiskaavan tavoitetilaan ja se kuvaa Turun kaupunkiliikkumisen tärkeimpiä kohteita.

Keltaisella alueella on esitetty ydinkeskusta, Kupittaan ja Tiedepuiston muodostama alue, jossa on eniten asukkaita, työpaikkoja, palveluita ja erilaisia yhteen sovittamisen tarpeita.

Eri symbolit kuvaavat rautatieasemia ja -seisakkeita, kauko- ja paikallisliikenteen terminaaleja sekä liityntäpysäköintiä.

Lähde: SUMP, Turku 2024.

TYÖN KONTEKSTI: RAITIOTIEHANKE

TURUN RAITIOTIEHANKE ON TÄRKEÄ ELINVOIMAHANKE JA KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMISEN VÄLINE:

Turun kaupungin mukaan raitiotiehanke ei ole vain joukkoliikennehanke, vaan merkittävä seudun kasvua tukeva strateginen kaupunkikehityslinjaus pitkälle tulevaisuuteen. Turun yleiskaavan 2029 tavoitteiden mukaisesti kaupungin kasvua keskitetään nimenomaan joukkoliikennekäytäville. Kaupunki arvioi, että mikäli raitiotie toteutuu, sen vaikutusalueelle arvioidaan rakentuvan 35% enemmän kuin ilman raitiotietä vuoteen 2050 mennessä.

Hanke on myös merkittävä kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamiseksi, sillä se rakentaa käyttäjäystävällisempää ja vetovoimaisempaa joukkoliikennettä kaupunkiin. Liikennöinnin ennakoitavuus sekä tiiviit vuorovälit lisäävät matkustamisen mukavuutta. Raitiotien kytkee lisäksi Turun eri alueet tiiviimmin toisiinsa.

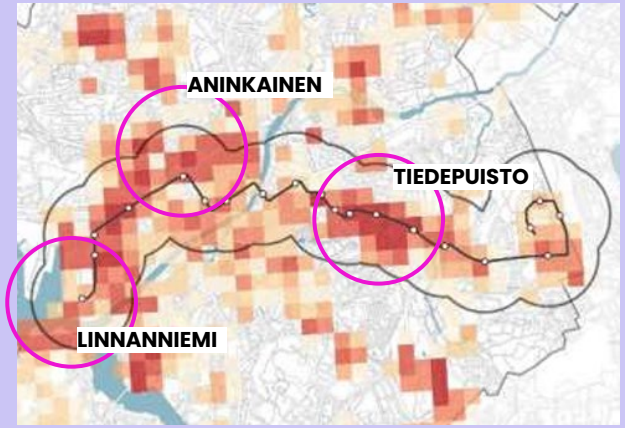


RAITIOTIEHANKKEELLE ASETETUT VIISI PÄÄTAVOITETTA OVAT:

1. Seudun kilpailukyky, kasvu ja vetovoima.
2. Kestävä kaupunkirakenne.
3. Sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne.
4. Kaupungin asukkaiden viihtyisyys ja hyvinvointi lisääntyvät.
5. Taloudellisesti kestävä investointi.

RAITIOTIEHANKEEN AIKATAULU:

- 2031 liikennöinnin käynnistyminen.
- 2026-2030 Satama-Varissuo osuuden rakentaminen.
- 2025 investointipäätös raitiotien toteutuksesta
- 2024-2026 Satama-Varissuo osuuden toteutussuunnittelu.



Kartalla näkyy vuoteen 2050 mennessä arvioitu uusi rakentaminen raitiotielinjan varrella. Tässä Tiedepuiston, Aninkaisten ja Linnanniemen (laajemmin Linnakaupunki) alueet korostuvat kasvun keskittyminä. Ne on ympyröity punaisella kartan päällä.

Lähde: Turun kaupunki, Raitiotiehanke.

TYÖN KONTEKSTI: TEN-T LIIKENNEVERKKO

TURKU ON KANSAINVÄLISESTI MERKITTÄVÄ LIIKENTEEN SOLMUKOHTA EUROOPASSA

Turku ja sen rautatieasemat, lentokenttä sekä satamat yhdistyvät Euroopan laajuiseen TEN-T liikenneverkkoon. Liikenteellisten solmukohtien kehittäminen on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävä investointi liikkumiseen ja liikennevirtoihin.

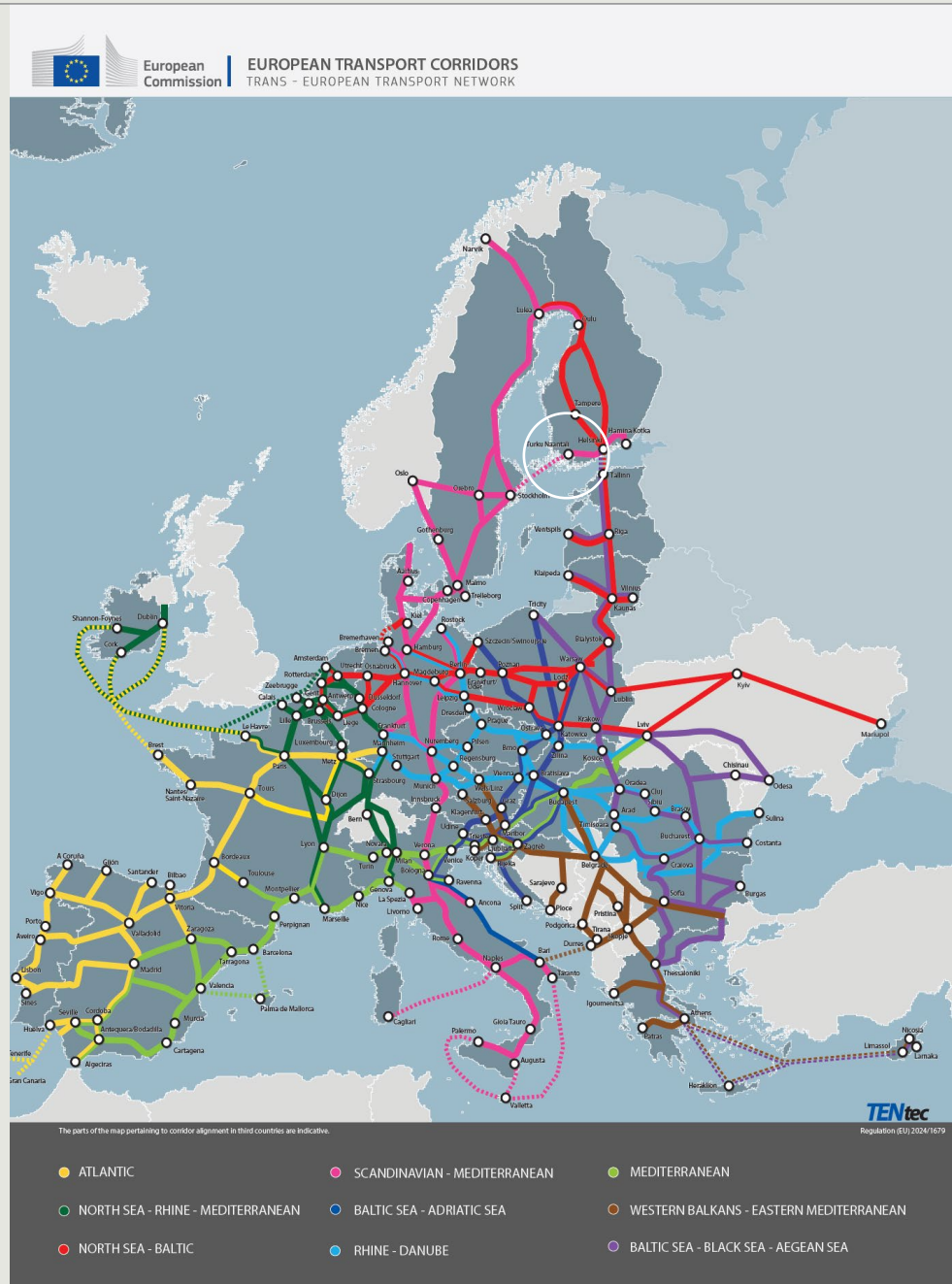
URBAN NODE: Turku on keskeinen liikenteen solmukohta (urban node) Euroopan laajuisessa TEN-T liikenneverkossa. Turun ja Helsingin välinen rautatieosuus kuuluu ns. Skandinavia–Välimeri-käytävälle ja se on pitkään ollut korkeimman prioriteettitason yhteys (TEN-T suunnitelmassa). Turun ja Naantalin satamat sekä Turun lentokenttä kuuluvat TEN-T ydinverkkoon.

Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on koko EU:n kattava rautatie-, sisävesi-, meriliikenne- ja maantieverkosto. TEN-T-lainsäädäntö määrittelee Euroopan keskeisimmät liikennekäytävät, liikenneinfralle asetetut vaatimukset ja se myös suuntaa Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) rahoitusta prioriteettikohteisiin kestävämmän liikenteen hyväksi.

Lähde: Traficom.

Oheisessa kartassa on kuvattuna TEN-T mukaiset liikenne-käytävät. Suomesta Turku on Helsingin ohella ainoa TEN-T verkostossa meriliikenteen käytäväksi huomioitu satama. (Turku on ympyröity kartalla valkoisella.)

Lähde: European Comission, Mobility and Transport.



TYÖN KONTEKSTI: KASVUENNUSTE VUOTEEN 2040

KASVUENNUSTE TARKOITTAA UUSIA KAUPUNKILAISIA JA TÄTÄ KAUTTA UUSIA ASIAKKAITA PALVELUILLE:

Turun väestönkasvu on ollut viimevuosina nousujohteista ja tuoreimman ennusteen (10/2024) mukaan kasvu tulee jatkumaan vuoteen 2040.

Turun kasvuennusteessa todetaan, että kaupunkiin on suunnitteilla tai toteutumassa poikkeuksellisen suuri määrä kaupunkikehitykseen, kulttuuriin, liikenteeseen ja liikkumiseen sekä arjen palveluihin liittyviä investointeja. Merkittävä osa investoinneista on painottumassa nimenomaan Tiedepuiston, Aninkaisten ja Linnanniemen aluekehityshankkeisiin. Tästä syystä näiden alueiden palveluiden käyttäjämäärät tulevat todennäköisesti kasvamaan jopa voimakkaammin kuin koko kaupungin kasvuennuste keskimäärin antaa olettaa.



KASVUENNUSTE 2040:

Viiden viime vuoden aikana Turun kasvu on ollut hyvin kokonaisvaltaista. Turun väestönkasvu on ollut muiden suurten kaupunkien tavoin ennätyksellisen suurta viime vuosina. Viiden vuoden aikana Turku on saanut lisää noin 10 700 asukasta, noin 7 800 työpaikkaa, noin 3 400 yritystä ja noin 2 800 korkeakouluopiskelijaa.

Turun kaupunki julkisti tuoreen väestöennusteen perjantaina 4.10.2024. Ennuste pitää sisällään kolme vaihtoehtoista väestöskenaariota:

- Perusura: kaupungin väestö kasvaisi 40 000 henkilöllä (19,5 %) vuoteen 2040 mennessä.
- Syntyvyysskenaario: kaupungin väestö kasvaisi 41 800 henkilöllä (20,5 %) vuoteen 2040 mennessä.
- Maahanmuuttoskenaario: kaupungin väestö kasvaisi 59 100 henkilöllä (28,8 %) vuoteen 2040 mennessä.

Kasvun vahvana ajurina on Turun kansainvälistyminen. Ennusteen mukaan vuonna 2040 lähes joka neljäs turkulainen olisi monikielinen. Nykytilanteessa noin joka seitsemäs Turkulainen on ulkomaalaistaustainen.

Lähde: Kasvuennuste 2040, Turun Kaupunki.

KIITOS!

TURUN KAUPUNKI

Elinvoiman palvelukokonaisuus

Tiedepuisto / Kupittaan kärjen kumppanuushanke

Aninkainen – Matkakeskus

Linnanniemi

SUUNNITTELUTOIMISTO AMERIKKA OY

Sörnäistenkatu 1
00580 Helsinki
Suomi



Jonne Mattila.