

FM Mikko Laaksonen 2.6.2004

Keskustan saavutettavuuden kehittäminen – ja toripysäköinti

Kyselytiedot: TuKKK Mylly-kysely 2003, Turun seudun liikennetutkimus 1997

Tulkinnat ja tarkemmat laskelmat Mikko Laaksonen 5-6/2004

Lainatut kalvot: TuKKK Mylly-kysely / prof. Heli Marjanen

Ostosmatkojen absoluuttinen muutos vuosina 2001 - 2003

Jos kerran tai useammin viikossa = 100 matkaa / v

	Käynnit 2003	Auto	Bussi	Kävellen	Muu	
Turun keskusta	10089531	-377669	-65216	182	-29247	Kävelykatu +, Stockmann +, CM Kupittaa & Mylly -
Varissuo	1134098	-113719	-9991	18529	-16531	Kaarinan Lidl, Ravattula -
Kaarina	1999704	376216	1635	-2725	32517	Lidl +
Raisio	2167557	-703021	-39057	-85016	72664	Mylly -
Naantali	990587	-222714	-5631	36150	-36332	Mylly -
Lieto	712104	-14896	13261	-41782	-146781	Ravattula & Mylly -
Länsikeskus	7969750	-287566	-177844	36332	-71937	Mylly -
Mylly	3924928	3688589	66669	41782	127888	Mylly +
Ravattula	1383153	-63944	7085	-37422	-62491	Mylly -
<u>Yht</u>	<u>30371412</u>	<u>2281276</u>	<u>-209090</u>	<u>-33970</u>	<u>-130250</u>	Lähde: Mylly-kysely 2001 ja 2003
<u>Turun kunta</u>	<u>19193379</u>	<u>-778954</u>	<u>-253051</u>	<u>55043</u>	<u>-117715</u>	HUOM! Ei sisällä mm. CM Kupittaa ja Prisma Itäharju

Miksi auton osuus asiointimatkoilla lisääntyy?

- Kauppa on enemmän *tarjontaohjattua* kuin *keysyntäohjattua*. Uusia kauppakeskuksia markkinoidaan rajusti; taantuvia vanhoja aluekeskuksia ja lähikauppoja vähän.
- Kauppakeskukset sijoitetaan moottoriväylien risteyskohtiin (Välikehä ja Ohikulkutie)
- Kävelyetäisyydellä ei ole merkittävää asutusta
- Kauppakeskukset sijoitetaan sivuun joukkoliikenneyhteyksistä (Mylly) tai yhteydet joukkoliikennepysäkeille ovat vaarallisia ja epämukavia (Länsikeskus)
- Pyöräily-yhteydet eritasoisia, vaarallisia ja epämukavia (Mylly ja Länsikeskus)

- Ihmiset eivät liiku autolla vain siksi että haluavat autoilla, vaan myös siksi, että liikekeskuksiin ei ole toimivaa joukkoliikennettä, matkat ovat liian pitkiä käveltäväksi ja pyöräilyreitit ovat vaarallisia.
- Asiointimatkoilla, joilla auto ei ole nopein, myös autonomistajat käyttävät bussia, kävelevät ja pyöräilevät (Turun keskusta, lähikaupat ja aluekeskukset)



Asumisviihtyisyys Turun kaupunkikeskustan saavutettavuuden reunaehtona



- Keskustan vetovoimatekijä liike- ja työympäristönä on suuri asukasmäärä (ydinkeskusta 16 000, kokokeskusta 51 000 asukasta)
- Keskusta-asuminen Turun seudun halutuinta ja kalleinta. Keskustassa mielenkiintoisia asuntoja, monet alueet luonnonläheisiä ja historiallisia.
- Keskustan asukkaat selvästi nuorentuneet, ja keskustassa asuu nykyisin paljon lapsiperheitä.
- Keskustan asukkaat ovat keskustan ”kanta-asiakkaita” ja kuluttavat siellä kaikkein eniten
- Keskusta-asumista rajoittaa liikennemelu ja liikenteen vaarallisuus sekä yöelämän häiriöt.
- Niiden vuoksi erityisesti osa lapsiperheistä ei halua asua keskustassa.

- Jos liikenteen ja yöelämän haitat lisääntyvät, keskusta-asumisen suosio laskee, keskustaan muuttaa vähävaraisempaa väkeä ja keskustan liikkeet menettävät kanta-asiakkaitaan
- Miten ratkaista liikenne meluttomasti ja saasteettomasti?

Miten keskustaan todella tullaan?

- Keskustassa käyvät kaikki seudun asukkaat (97,8%)
Asiakkaita ei siis ole kokonaan menetetty
- Autolla käydään huomattavasti harvemmin kuin bussilla, kävellen ja pyörällä
- Noin 37,5% auton omistavista ruokakunnista (joita 80% kaikista) asioi keskustassa bussilla ja kevyellä liikenteellä
- Liikennejakauma täysin erilainen autokauppakeskuksissa
- Keskustamatkojen liikennemuotojakauma ei ole oleellisesti muuttunut. Sen sijaan yhä useampi käy keskustassa vain harvoin ja silloin autolla.

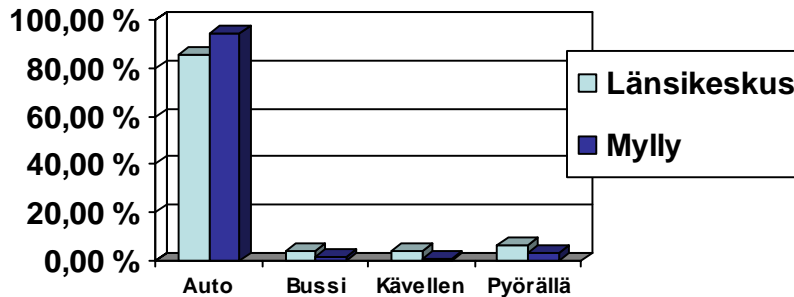
Kaikki käynnit:

2001: 35 200 - 49 600 käyntiä / pv

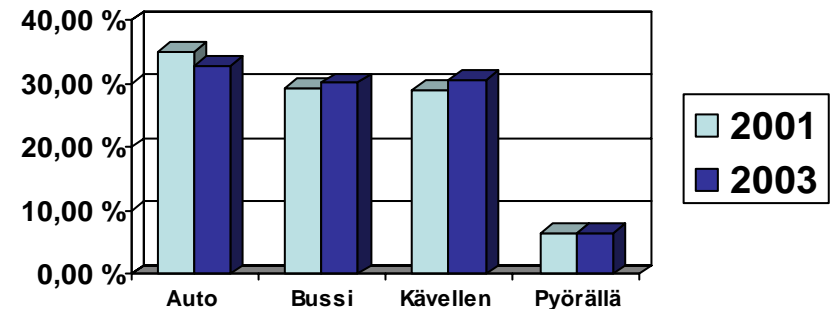
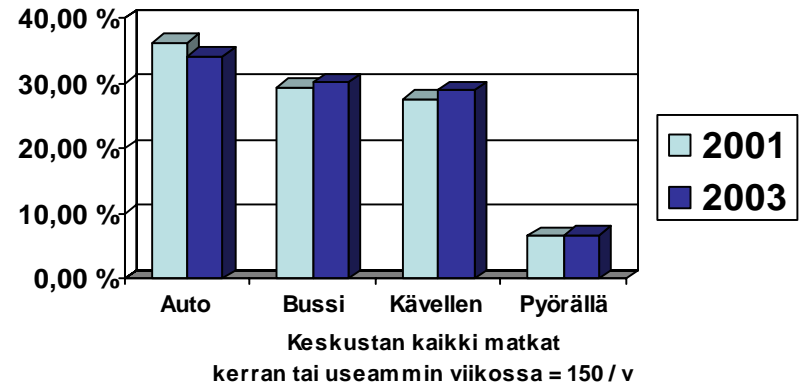
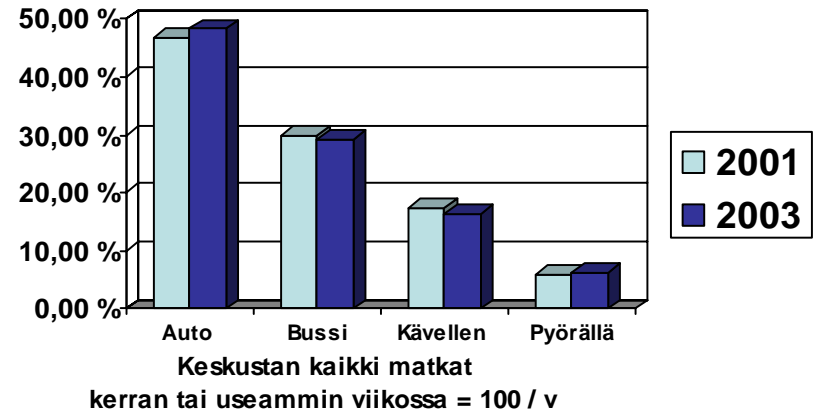
2003: 33 600 - 47 000 käyntiä /pv

(Ovilaskurit: Hansa: 40 000, Stockmann: 20 000 normaali päivä)

Länsikeskus ja Mylly: Kaikki matkat
kerran tai useammin viikossa = 100 / v



Keskustan kaikki asiakkuudet 2001 - 2003



Keskustan asiakkuustyypit

1. Keskustan asukkaat

Keskustan asukkaat asioivat keskustassa hyvin usein ja kulkevat ensisijaisesti kevyellä liikenteellä. He ostavat keskustasta päivittäistavaraa ja erikoistavaraa. Kertaostos on pieni, mutta kokonaiskulutus keskustassa suurin. Keskustan laidalla päivittäistavaraa ostetaan omista lähikaupoista ja keskustaa lähimmistä marketeista. Tämä asiakasryhmä on koko seudun ostovoimaisin ja käyttää eniten kauppatoria (52% viikottain)

2. Turun kunnan lähiöiden asukkaat

Turun lähiöiden asukkaat asioivat keskustassa usein, pääosin bussilla ja toissijaisesti autolla. Keskustasta ostetaan pääosin erikoistavaraa, kertaostos on suurempi. Keskustassa käyminen liittyy usein muuhun asiointiin. Päivittäistavaraa ostetaan lähikaupasta tai lähimmästä kauppakeskuksesta, kävellen tai autolla Tämä käyttäjäryhmä käyttää toria usein (34% viikottain)

3. Keskustassa työssä ja opiskelemissa käyvät

Keskustan työntekijät ja opiskelijat käyvät keskustassa säännöllisesti vaikka asuisivat naapurikunnissa. Keskustasta ostetaan pääosa erikoistavaraa, päivittäistavaraa lähikaupasta ja kauppakeskuksista. Todennäköisesti suurin osa käynneistä autolla keskustassa kuuluu tähän ryhmään. Auto jätetään työnantajan pysäköintipaikalle tai tutulle kadunvarsipaikalle.

4. Naapurikuntien asukkaat

Turun naapurikuntien asukkaat käyvät Turussa harvoin, ja ostavat suurina kertaostoksina kalleinta erikoistavaraa. He käyvät keskustassa autolla, koska toimivia julkisen liikenteen yhteyksiä ei juuri ole. Päivittäistavaraa ostetaan omasta kuntakeskuksesta tai kauppakeskuksesta. Autolla käytetään pysäköintilaitosta. Kertaostos on hyvin suuri (vaatteita, koruja, juhlaruokaa, lahjoja), mutta keskustan osuus kokonaiskulutuksesta pieni.

*Keskustan osalta on valittava, mitä asiakasryhmiä ensisijaisesti palvelemaan.
Suuria kertaostoksia tekevät eivät välttämättä tuo eniten rahaa keskustaan!*



Keskustan saavutettavuus eri välineillä

1. Autolla

- + Kaikki tiet vievät Turkuun – hyvät ja nopeat yhteydet koko seudulta
- + Pysäköintikapasiteetti riittää hyvin (yleensä vapaata tilaa löytyy)
- Pysäköinti aina maksullista joko paikalla tai tuotteiden hinnassa
- Keskustaan tullaan aina useiden liikennevalojen ja risteysten läpi
- Katukapasiteetti täysin käytetty, mikä tahansa korjaus aiheuttaa ruuhkan.

2. Bussilla

- + Useista Turun lähiöistä (mm. Runosmäki, Uittamo-Ispoinen, Luolavuori-Ilpoinen, Hepokulta-Nätinummi, Suikkila, Kurala) pääsee 15 minuutissa säännöllisesti keskustaan, nopeammin kuin autolla.
- Seudulliset yhteydet huonot poislukien keskukset
- Palvelu puutteellinen ostoslauantaisin ja sunnuntaisin
- Bussiin ei mahdu keskustan ja lähiöiden välissä
- Kapasiteetti loppu Varissuon ja Raision.-Naantalın suunnilla

3. Kävellessä

- + Runsaasti asuntoja välittömällä kävelyetäisyydellä
- + Viihtyisät kävely-ympäristöt Aurajokirannoilla ja keskustapuistoissa, kävellään jopa 1,5-2 km
- Ikäviä kohtia erityisesti keskustan itä-koillislaidalla

4. Pyörällä

- + Aurajokea ja Yliopistonkadun länsipäätä pitkin hyvät yhteydet
- Heikot yhteydet Humalistonkatu-Rautatieasema sekä Puutori-Linja-autoasema suuntaan
- Runsaasti katkoksia lähiöiden välisessä verkossa



Hyvät yhteydet kevyellä liikenteellä selittävät Martin ja Portsan, julkinen liikenne Moikoisten, Uittamon ja Suikkilan suosiota asuntoalueina. (Kuva: Ilpoinen)

Keskustan saavutettavuuden parantaminen

Tavoite + 30% asiointikäyntejä

2001: 35 200 - 49 600 käyntiä / pv

2003: 33 600 - 47 000 käyntiä / pv

+30 % = 10 500 -> 15 000 käyntiä / pv

Autolla

- 8 400 – 12 000 autoa / pv =
- 16 800 – 24 000 ajoneuvomatkaa
- 2100 – 3000 autopaikkaa (= 52,5 – 75 Me, 25 Ke/kpl)
- Sisääntuloväylille yksi sisääntulokaista lisää (Mistä tila? Entä risteysjärjestelyt?)
- ✓ Lisäkaistat: 5 km x 4 = n 10 Me
- ✓ Kuoletus/pysäköinti 1 – 2 e/h (70% käyttöaste)
- ✓ Pysäköintimaksu max. 1 e/h
- ✓ Auton käyttökulut 5 km x 2 x 0,5 e/km = n 5 e/matka
- ✓ Kaksisuuntainen matka yht: 6-7 e

Bussilla

- 21 000 – 30 000 matkaa/pv (+28-40%)
- 420 – 600 bussivuoroa / pv (täysiä 50 hlön busseja)
- 300 – 430 bussivuoroa / pv (täysiä 70 hlön busseja)
- ✓ Etuisuusjärjestelmä noin 9,2 Me (Tampere 2004)
- ✓ Yhdensuuntaiseiin matkan kustannus: 1,10 e, lipputulo 0,75 e Subventio 0,35 e (Turku 2003)
- ✓ Kaksisuuntainen matka yht. 2,20 e

Raitiovaunulla

- 21 000 – 30 000 matkaa/pv (+28-40%)
- 105 – 150 raitiovaunuvuoroa / pv (täysiä 200 hlön raitiovaunuja)
- ✓ Raiteen pääomakustannus / matka 0,32 e
- ✓ Liikennöintikustannus 0,22 e (Tampere 28.5.2004)
- ✓ Kaksisuuntainen matka yht: 1,08 e

Kävellessä

- 21 – 30 000 asukasta lisää kävelyetäisyydelle keskustasta (kolme ostosmatkaa / vko, kuusi ostospäivää / vko)
- Kävelyetäisyydellä ei ole näin paljoa täydennysrakentamismahdollisuuksia!
- Täydennysrakentaminen tuo lisää asiakkaita, mutta sillä ei voida ratkaista koko ongelmaa

Pyörällä

- 21 – 30 000 asukasta lisää pyöräilyetäisyydelle keskustasta
- Pyöräteitä voidaan useisiin suuntiin parantaa, mutta kaikki eivät voi tai halua pyöräillä
- Huonolla säällä ei pyöräillä
- Pyörällä voidaan saada lisää asiakkaita, mutta ei riittävästi

Turun keskustan mahdollisuudet eurooppalaisena kaupunkikeskustana?



Turku 1997:

Kävely 25,5%, pyörä 11,5%, linja-auto 10,9%, auto 50,6%, muu 1,3%

Freiburg 1982:

kävely 35%, pyörä 15%, julkinen liikenne 11%, auto 39%

Freiburg 1999:

kävely 22%, pyörä 27%, julkinen liikenne 18%, auto 33%

Turun keskusta 2003:

Kävely 29%, pyörä 6,6%, linja-auto 30,2%, auto 34,2%

Strasbourg keskusta 1989:

kävely + pyörä 13%, linja-auto 27%, auto 60%

Strasbourg keskusta 2001: asiointimatkat +30%

kävely + pyörä 9%, julkinen liikenne 45%, auto 46%

(= kevytliikenne ja auto ennallaan, kasvu joukkoliikenteellä)



Asioinnin lisäämiskeinot eurooppalaisessa kaupunkikeskustassa

- Pikaraitiotie ja laaja seudullinen yhteistariffi
- Laaja kävelykeskusta (useita km)
- Laaja pyörätieverkko
- Asiointiautoilu priorisoitu työmatka-autoiluun verrattuna; pysäköintilaitokset säilytetty ja niiden käyttöä tehostettu
- Keskustassa voi edelleen asioida autolla yhtä paljon kuin ennenkin, mutta ei ajella ympäriinsä

Kysymys on siitä mielletäänkö Turun keskusta historiallisen eurooppalaisen kaupungin keskustaksi vai amerikkalaisen autokaupungin keskustaksi! Koko ja asukastiheys riittävät.

(Freiburg: 208 000 as, Strasbourg 250 000 as, seutu 450 000 as, Turku 175 000 as, seutu n. 290 000 as) (Kuvat: Antero Alku)

Paljonko toripysäköinti maksaa?

Kustannukset:

- Aiemmissa arvioissa torinalainen pysäköinti
30 – 40 000 e / kpl
- Toria ympäröivien katujen alle sijoitettu pysäköintipaikka eri arvioissa 48 – 60 000 e/kpl
- Helsingin P-Eliel, joka on teknisesti vastaava yksitasoinen, savimaalle rakennettu pysäköintihalli, maksoi 37 000 e/paikka
- Kustannusarvio 2004: 77 000 e / paikka.
- Ylläolevat kustannukset ilman johtosiirtoja, arkeologisia kaivauksia ja rakentamisesta aiheutuvien haittojen korvauksia.
- Arkeologiset kaivaukset n. +8000 e/paikka.

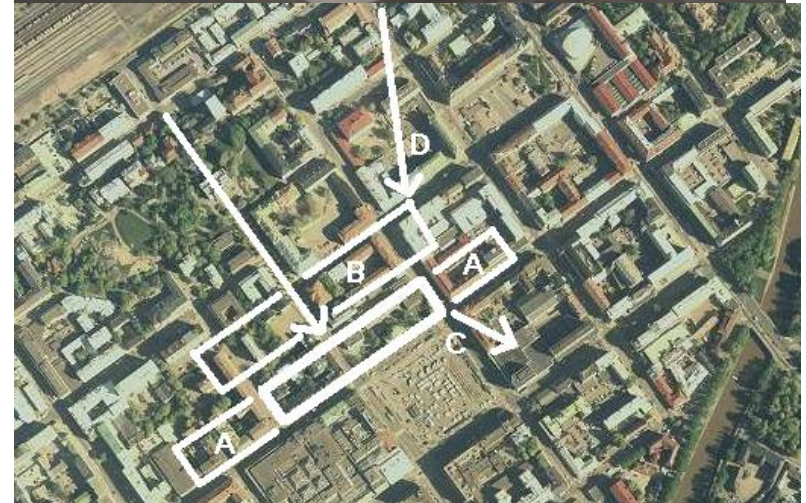
Investoinnin kuoletus / pysäköinti: 300 kauppapäivää,
1h pysäköinti 5 pysäköintiä/ruutu = n.70% käyttöaste

1,02 e / 25 000 e	(350 paikkaa = 8,75 Me)
1,51 e / 37 000 e	(350 paikkaa = 12,95 Me)
2,03 e / 50 000 e	(350 paikkaa = 17,5 Me)
2,03 e / 77 000 e	(350 paikkaa = 27 Me)

1000 paikkaa / 77 000 e = 77 Me

Entä P-Louhen laajentaminen?

- P-Louhen laajentaminen A, B maksaa n. 25 000 e / paikka
- Tarvittaessa n. 2 Meur uuden rampin D + sisäänkäynnin C Wiklundin kortteliin.
- P-Louhen laajennus on samalla etäisyydellä Wiklundin korttelin keskustasta kuin toriparkki.



Kuinka pitkään rakentaminen kestää?

Rakennusaika:

- P-Puutori, Turku 1½v
- P-Eliel, Helsinki 2½v
- P-Kasarmitori, Helsinki 2v
- + arkeologiset kaivaukset 19 roudatonta kk (voidaan vaiheistaa rakennustöiden kanssa)
- Matala, mutta erityisen hankala, kuten P-Eliel

Rakentamisaika yhteensä n. 2½ – 4 v

Vaikutusarviointi: 2 – 3 v

- Haitta on oleellisesti suurempi pysäköintilaitoksen rakentamisaikana kuin toria kunnostettaessa. Kunnostettaessa työalueella voi osin kulkea ja uusi toripinta otetaan heti käyttöön. Töitä ei tehdä talvella.
- Jos haittaa vuodesta toripysäköinnin rakentamista kuvataan luvulla 1, on haitta kunnostamisesta vuodessa $9/12 * 0,5 = 0,375$. Haitta kunnostamisesta vastaa siis noin 9 kk toripysäköinnin rakentamistöistä.
- P-Louhen laajentamisesta ei ole tällaista haittaa



Helsingin Kasarmitorin pysäköintilaitos
(töiden kesto: 11/2003 – n. 9-10/2005)

Miten Kauppatorin pysäköintilaitoksen rakentaminen vaikuttaa kauppaan?

- Helsinki: Kampin terminaali: Lasipalatsissa useita tyhjiä liiketiloja
- Helsinki: Elielinaukion P-laitos: kauppa ei menesty odotetusti aseman kauppakäytävällä Sanomatalossa eikä Sokoksessa
- Tampere: P-Keskustori: Kauppakatu taantunut ostoskatuna, runsaasti toissijaista toimintaa
- Turku, Puutori: Torikauppa loppui pysäköintilaitoksen rakentamisaikana eikä elpynyt.
- Turku, Julia: Kauppakeskuksen liike-elämä taantui kun uudisrakennustyöt hättäsivät kulkua talon läpi. Kävelyvirrat siirtyivät jokirantaan.

- Mikään ei takaa ettei Kauppatorilla käy täsmälleen samoin rakennustöiden aikana
- Kuka korvaa torikauppiaiden ja pienyritysten liikevaihtotappiot? Kaupunki vai pysäköintihallin rakentajat?
- Miten pitkään kaupan elpyminen kestää?
- Negatiivinen kierre voi vahvistua ja jyrkentyä.
- Ihmisten reitit eivät välttämättä koskaan palaudu.

Kuvat: Tampereen Keskustorin P-laitos (ylätaso), Kauppakatu ja Keskustori/ Frenckellin aukio,



Miten Kauppatorin pysäköintilaitos toimii liikenteellisesti?

Lähde : Ramboll / J. Lehtomaa 30.5.2004; ”Turun kauppatorin alle tehtävän keskustapysäköintilaitoksen vaikutusarviointi”

- Oletukset: Wiklundin kortteli 250 paikkaa (130 asiakaspaikkaa), toripysäköinti 350 paikkaa (250 asiakaspaikkaa)
- Lisää saavutettavuutta henkilöautolla ja henkilöauton osuutta keskustan liikennemuotojakaumassa
- Kaksinkertaistaa Brahenkadun liikenteen välillä Eerikinkatu-Yliopistonkatu 520 ajon/huipputunti -> n. 1040 ajoneuvoa /huipputunti
- Eerikinkadun ja Brahenkadun risteyksessä joudutaan joko heikentämään joukkoliikenteen sujuvuutta tai liikenne pysäköintilaitokseen ei suju. Viivytykset kasvavat 27 sek/ajoneuvo
- Pysäköintilaitoksen ramppi Brahenkadulta ei toimi sujuvasti, viive neljä minuuttia huipputuntina
- Sujuvuutta voidaan parantaa pienentämällä laitosta, toteuttamalla toinen ramppi tai varaamalla enemmän tonttipaikkoja

Kommentti:

- *Kauppatorin pysäköintilaitos ei toimi sujuvasti nykyisen rampin kautta*
- *Pysäköintilaitoksen toteuttaminen heikentää Eerikinkadun kautta tulevan bussi- ja autoliikenteen sujuvuutta*
- *Pysäköintilaitos siis heikentää keskustan ajoneuvoliikenteen sujuvuutta.*
- *Vaikutusarvioinnissa on arvioitu huipputuntina kulkevan sisään ja ulos 160 autoa ja sisäänajon ruuhkautuvan. Asiointipaikkoja olisi 380. Entä jos kaikilla pysäköidään 1h kuten Stockmannilla? 380 autoa sisään ja ulos?*
- *Miten ihmeessä kuvitellaan ihmisten tulevan autolla kauppakeskuksen sijaan jos laitokseen sisään/ulosajo aiheuttaa 4 minuutin viiveen?*
- *Tehdäänkö toinen sisäänajo Kauppiaskadulta?*
- *Miten monta asukasta liikenteen kaksinkertaistuminen karkoittaa?*



Toripysäköinnin riskit keskustan asiakkaille



Toripysäköinnin hyötyjät:

Enintään 2625 asiakasta/pv (250 asiointi - ja 100 tonttipaikkaa)

Toripysäköinnin kärsijät:

Kevyellä liikenteellä 12 - 17 000 asiakasta / pv

Joukkoliikenteellä: 10 - 14 000 asiakasta / pv

Kauppatori VI ja Tuurepori VI – alueiden asukkaat, n. 3 500

52% keskustan ja 37% Turun kunnan asukkaista (toria viikottain käyttävät)

Hyötyjen hyödyn on oltava kymmenkertainen kärsijöiden haittaan nähden, jotta hanke olisi kannattava!

Pysyvät riskit

- Aninkaistenkadun, Eerikinkadun, Brahenkadun ja mahdollisesti Kauppiaskadun liikenne lisääntyy noin 4200 autolla / vrk joka alentaa asuinviihtyisyyttä => keskustasta menettää kanta-asiakkaita
- Keskustan saavutettavuus bussilla ja autolla Eerikinkadun sisääntulon kautta jää heikoksi, joka karkottaa sekä autolla että bussilla liikkuvia.
- Mikäli kauppa taantuu riittävän pahoin rakennusaikana, taantuminen jää pysyväksi kun tietyt asiakasryhmät jäävät pysyvästi pois.
- Toripysäköinti kohottaa keskustan hintatasoa pysyvästi; taso riippuu liikevaihdosta
- Toripysäköinnin vaikutus puupaalutukseen voi realisoitua nyt tai 50 vuoden päästä

Rakennusaikaiset riskit

- Toripysäköinnin rakentamisaikainen haitta on noin nelinkertainen verrattuna torin kunnostukseen.
- Torikaupan ja ympäröivien liikkeiden liikevaihtomenetysten voidaan arvioida olevan noin nelinkertaiset. Tämä nostaa liiketoiminnan lopettamisriskiä.
- Vakavin haitta kohdistuu kevyellä liikenteellä ja joukkoliikenteellä kulkeviin Turun keskustan ja lähiöiden asukkaisiin ja vähiten harvoin keskustassa asioiviin naapurikuntien asukkaisiin

Miksi toripysäköintiä kuitenkin halutaan? – ja miksi suositaan autolla kulkevia?



Tavoitteena *Asiakasuskollisuus*

- Autolla omaan halliin pysäköivä asiakas on uskollinen asiakas jolle voi korvata pysäköintimaksun
- Koko keskustaa hyödyttävään pysäköintilaitokseen (esim. Louhi) tuleva voi asioida muualla
- Kevyellä tai joukkoliikenteellä kulkeva voi tehdä ”lineaarisen” matkan keskustan läpi sen sijaan että palaa takaisin autolleen.
- Vähentää koko keskustaa hyödyttäviä asiointeja

Tavoitteena *Suuri kertaostos*

- Autoileva asiakas asioi harvemmin ja ostaa kerralla enemmän
- Autolla kulkeva asiakas tekee päivittäistavaraostokset muualla ja ostaa vain kallista erikoistavaraa keskustassa
- Vähentää työntekijäkuluja ja työllisyyttä

Tavoitteena *Uskollisuus omalle ketjulle*

- Ketjun kannalta asiakas, joka asioi kauppakeskuksessa viikottain ja keskustassa harvoin, on hyvä asiakas
- Keskustaan kalleimmat erikoistavarat, ravintolat, hotellit ja yöelämä.



Tavoitteena *liikematkahotellien lisääminen* Börsin ja Turun Sanomien kortteleissa ja Turun Sanomien toimituksen poistuminen maailmankuulusta Alvar Aallon suunnittelemasta Turun Sanomien talosta - tonttipaikat tarvitaan näille muutoksille.

Keskustan saavutettavuuden kehittäminen – ja toripysäköinti - yhteenvedoa

- 1. Toripysäköinti karkottaa keskustan asiakkaita**
 - Autolla yhteydet hankalat ja ruuhkaiset, ei houkuttele asiakkaita Myllystä ja Länsikeskuksesta
 - Hidastaa pysyvästi joukkoliikennettä itäsuuntaan
 - Rakennusaika karkottaa kävelen ja pyörällä tulevia ja asukkaita
- 2. Keskustan sisäistä autoliikennettä ei voida kasvattaa karkottamatta ostovoimaisia asukkaita keskustasta**
- 3. Realistiset keinot parantaa keskustan saavutettavuutta**
 - Autolla tehtäviä työmatkoja on vähennettävä, jotta asiointiautomatkoille saadaan katu- ja pysäköintitilaa
 - Nykyisten pysäköintilaitosten käyttöä tehostettava
 - Louhen laajennus mahdollisuus lisätä asiointipysäköintiä lisäämättä haittoja oleellisesti.
 - Keskustaan tulisi toteuttaa kaikilta suunnilta yhtä hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet kuin nyt on Aurajokisuun – Portsan – Martin suunnasta.
 - Keskustaan tulisi toteuttaa kaikilta seudun asuntoalueilta yhtä hyvä joukkoliikenne kuin tällä hetkellä on Turun keskeisistä lähiöistä. Keinot: Seudullinen yhteistariffi, joukkoliikennetuudet ja pikaraitiotie.

