



Turun BUSTRIP – kestävän liikenteen vertaisarviointi Loppuraportti



Contents

1	Esittely	3
2	Tiivistelmä	3
3	Kehityskulut	5
3.1	Kaupunkikehitys	5
3.2	Talous	6
3.3	Liikenne.....	7
4	Vaikutukset	8
4.1	Melu.....	8
4.2	Ilmansaasteet	8
4.3	Terveys.	9
4.4	Turvallisuus	10
4.5	Ruuhkautuminen.....	11
4.6	Sosiaalinen tasa-arvo.....	12
4.7	Kaupunkielämän laatu	12
5	Benchmark: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu (SUTP)	13
5.1	Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu ja kestävän kehityksen suunnitelma	13
5.2	Vastuu kestävän liikenteen suunnittelussa	14
5.3	Kansalaisten osallistuminen ja osallisten kuuleminen	14
5.4	Politiikan koordinointi toimijoiden yhteistyön kautta.....	16
5.5	Sukupuolten tasa-arvo.....	16
5.6	Osaamisen lisääminen	17
5.7	Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laajuus ja määrittely	18
5.8	Peruskehityskuvan analyysi.....	18
5.9	Vision, tavoitteen ja osatavoitteiden määrittely	19
5.10	Kestävän liikenteen suunnitelma – toimenpiteiden toteutus ja rahoitus	20
5.11	Kestävän kaupunkiliikenteen politiikat ja toimenpiteet - yleisperiaatteet	21
5.12	Liikennetarpeen vähentäminen.....	22
5.13	Liikkumisen hallinta	23
5.14	Tasapuolisten ja saastuttamattomien liikennetarkaisujen kehittäminen	27
5.15	Vastuiden ja resurssien yksityiskohtainen kohdentaminen.....	28
5.16	Seuranta- ja arviointijärjestelyt	29
5.17	Suunnitelman hyväksyminen ja arviointi	30
6	Pilottihanke	30
Liite 1	Lehdistötiedote	32
Liite 2	Arviointiryhmä	34

Kohti kestäväää kaupunkiliikennettä

1 Esittely

Turun kaupungin toiminnan arviointi kestävään kaupunkiliikenteen kehittämisen osalta toteutettiin 21 – 25.8.2006 osana BUSTRIP – hanketta. Arviointiryhmään kuuluivat:

- | | |
|------------------------|---|
| Björn Abelsson | – Sundsvallin kaupunki, Ramboll Sweden AB, Ruotsi
(ryhmän johtaja) |
| Anna Granberg | – Itämeren kaupunkien liiton ympäristösihteeristö |
| Per Elvingson | – Örebron kaupunki, Ruotsi |
| Gintaras Stauskis | – Vilnan kaupunki, Liettua |
| Dace Liepniece-Liepina | – Liepajan kaupunki, Latvia |
| Lech Michalski | – Gdynian kaupunki, Puola |
| Mindaugas Kucinovas | – Kaunasin kaupunki, Liettua |
| Björn Gunnarsson | – Göteborgin kaupunki, Ruotsi |

Olemme arvioineet monia maankäytön ja liikenteen suunnittelun ulottuvuuksia Turussa. Tässä raportissa kokoamme havaintomme ja annamme suosituksemme Turun kaupungille harkittavaksi. Koska monilla ongelmilla on samat syyt, monet havainnoistamme ja suosituksistamme esitetään useamman kuin yhden otsikon alla.

2 Tiivistelmä

Turun kaupunki on hyvä kaupunki, jolla on monia ainutlaatuisia laatutekijöitä, kuten Kauppatori, Aurajoki, joka lisää elämää keskustaan sekä kaunis saaristo. Kaupunki on kuitenkin myös vaikeiden ongelmien edessä. Mielestämme vaikeimmat ovat:

- Heikko seudullinen suunnittelu
- Riittämätön joukkoliikenne
- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden ongelmat
- Lisääntyvä ruuhkautuminen
- Kaupunkikeskustan kiivas kilpailuasetelma

Heikko seudullinen suunnittelu

Turun kaupungin ja ympäristökuntien välillä ei ole todellista koordinaatiota. Tämä aiheuttaa ongelmia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle. Yhteistyön sijasta kunnat kilpailevat keskenään ”hyvistä veronmaksajista”.

Kuntauudistus vaikuttaa tarpeelliselta. Jos kuntarakenteeseen ei saada aikaan muutoksia, on perustettava seudullinen suunnitteluorganisaatio jolla on valta koordinoita eri kuntien toimintaa.

Riittämätön joukkoliikenne

Vaikuttaa siltä, että joukkoliikennettä pidetään ensisijaisesti erityispalveluna ihmisille, jotka eivät voi käyttää autoa. Bussit ovat liian hitaita, vuorotiheys on liian harva ja matkustajainformaatio ei ole riittävän hyvää. Tarvitaan uudistettu linjaverkosto, jolla on

rajoitettu määrä runkolinjoja, joilla on tiheä vuoroväli ja vähän pysäkkejä sekä lisäksi palvelulinjoja joilla on harvempi vuoroväli ja enemmän pysäkkejä. Liikennöintinopeutta tulisi parantaa lisäämällä joukkoliikenne-etuuksia kaduilla ja risteyksissä ja paremmalla lippujärjestelmällä, joka nopeuttaa matkustajien nousua. Informaatiota bussipysäkeillä ja busseissa tulisi kehittää.

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden ongelmat

Turulla on kunnianhimoinen pyöräilysuunnitelma. Monissa lähiöissä pyöräilijöiden ja kävelijöiden liikennejärjestelyt ovat erinomaiset. Kaupungin keskeisissä osissa kriittisiä osia kevyen liikenteen verkostosta puuttuu. Kaupungin on tarpeen toteuttaa pyöräilysuunnitelmat ja varmistaa, että kaupunkikeskusta ja muut tärkeät kohteet voidaan tavoittaa jalan ja pyörällä ilman vakavia konflikteja autoliikenteen kanssa.

Lisääntyvä ruuhkautuminen

Ruuhkautuminen on kasvava ongelma Turussa. Jos nykyisiä toimintalinjoja jatketaan, ruuhkautuminen kasvaa vielä enemmän. Pääsyyt ovat:

- Väestönkasvu.
- Talouskasvu.
- Auton omistuksen kasvu siten, että monilla perheillä on enemmän kuin yksi auto.
- Kaupunkirakenteen hajautuminen siten, että suuri osa uusista asuntoalueista toteutetaan kauas kaupunkikeskustasta tavalla, jota on mahdoton palvella tehokkaalla joukkoliikenteellä.

Kokemus osoittaa, että on hyödytöntä yrittää ratkaista ruuhkautuminen rakentamalla lisää teitä. Yksikään suuri kaupunki maailmassa ei ole onnistunut vähentämään ruuhkautumista lisäämällä tiekapasiteettia. Sen sijaan liikennepolitiikan tulee muuttaa kulkumuotojakaamaa siten, että julkisen liikenteen ja pyöräilyn osuus kasvaa ja autoilun osuus vähenee.

Kaupunkikeskustan kiivas kilpailuasetelma

Turulla on hyvin miellyttävä kaupunkikeskusta, jossa Kauppatori, Kauppahalli ja Aurajoki ovat tärkeitä ja ainutlaatuisia laatutekijöitä. Kuitenkin, ulkoisten kauppakeskusten kilpailu on hyvin kovaa. Monet asiakkaat ovat tottuneet kulkemaan autolla ja pysäköimään kaupan lähelle ulkoisissa kauppakeskuksissa, mikä ei ole käytännöllistä kaupunkikeskustassa.

Kaupunkikeskustan houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn säilyttämisen tulee olla keskeinen tavoite kaupungille. Tämän perusedellytys on, että saavutettavuus on hyvä sekä autolla, julkisella liikenteellä, kävellen että pyörällä. Mutta samaan aikaan liian suuri autoliikenne aiheuttaa ruuhkautumista, joka vähentää saavutettavuutta, ja huonon ympäristön, jossa on melua, ilmansaasteita ja onnettomuusriskejä. Siten on varsin vaikea tasapainoratkaisu päättää, kuinka paljon autoja kaupunkikeskustaan päästetään. Keskeinen kysymys on erotella työmatkalaiset ja ostosmatkalaiset. Työntekijöitä jotka tulevat töihin autolla tulisi rohkaista luopumaan autosta ja rohkaista käyttämään muita liikennemuotoja. Niitä, jotka tulevat autolla kauppaan, tulisi rohkaista tulemaan kaupunkikeskustaan. Mutta kaupunkikeskustan yritysten tulee ymmärtää, että ne eivät koskaan voi tarjota samoja palveluita autolla liikkuville asiakkaille kuin ulkoiset kauppakeskukset. Kilpailu pelkästään autosaaavutettavuudella on valmiiksi hävitty taistelu. Sen sijaan kaupunkikeskustan tulee vahvistaa ainutlaatuisia ominaisuuksiaan, kuten moninaisuutta, ilmapiiriä, kulttuuria, katuelämää ja laatua.

3 Kehityskulut

Kaupunkikehitystä, taloutta ja liikennettä arvioidaan kehityskulkuina, jotka vaikuttavat kestäväen kaupunkiliikenteen kysymykseen kaupungeissa. Tässä luvussa arvioidaan Turun vertaisarvioinnin havaintoja näiden kehityskulkujen voimakkuudesta.

3.1 Kaupunkikehitys

Harkittavia kysymyksiä

Euroopan ympäristöviranomaisen EEA toteaa raportissa "Kaupunkirakenteen hajautuminen Euroopassa – sivuutettu haste (Urban sprawl in Europe – the ignored challenge)" että "Kaupunkirakenteen hajautumista tulisi pitää yhtenä suurimmista yhteisistä haasteista, jonka kaupungistunut Eurooppa tänään kohtaa". EEA väittää, että kaupunkirakenteen hajautuminen on tärkeä, mutta sivuutettu kysymys, jolla on ympäristö-, sosiaalisia ja talousvaikutuksia sekä kaupungeissa että niitä ympäröiville maaseutualueilla, ja joka tekee ilmastonmuutoksen vähentämisestä vaikeampaa. Raportti on saatavilla:

http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_10/en/eea_report_10_2006.pdf

Kaupunkirakenteen hajautuminen voi olla vielä vaikeampi ongelma pitkällä tähtäyksellä. Seudullista yhteistyötä tarvitaan tämän estämiseksi. Seudulliset maankäyttösuunnitelmat tulisi päivittää ja niitä tulisi noudattaa yksityiskohtaisesti.

Ulkoiset kauppakeskukset, jotka kilpailevat kaupunkikeskustan ja asuntoalueiden lähikauppojen kanssa lisäävät liikennettä ja autoriippuvutta sekä vähentävät palvelujen saavutettavuutta autottomien ihmisten kautta. Jotkin ruotsalaiset raportit tästä kysymyksestä olisivat hyödyllistä opiskeltavaa (raportit ovat saatavilla Internetissä):

Externa och halvexterna affärsetableringar – litteraturstudie och kartläggning, Trivector traffic AB, rapport 2004:18,

Dags att handla nu – detaljhandeln och en hållbar samhällsutveckling, Stellan Svedström och Helena Holm, Boverket 2004,

Effekter av externetablerad handel, särskilt dagligvaruhandel, på trafikarbete och miljö – En kunskapsöversikt, Anders Hagson, Tema Stad & Trafik Chalmers tekniska högskola 2003.

Uudet asuntoalueet tulisi suunnitella yksityiskohtaisesti jotta ne olisivat houkuttelevia ja mahdollisia palvella joukkoliikenteellä ja pyörällä.

Esitettyjen teiden liikenne-, ympäristö-, ja kaupunkikehitysvaikutukset tulisi arvioida ja vain ne, joilla on myönteisiä vaikutuksia, tulisi rakentaa.

Erityislaatuinen saaristo- ja rannikkomaisema on johtanut laajalle levinneeseen kaupunkimaiseen asutukseen Turun seudulla. Turku on tärkein kaupunkikeskus jonka ympärillä on useita kaupunkimaisia asutusalueita. Tämä asutusrakenne edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä asukkaille eli seudullisten ja paikallisten kaupungin sisäisten liikennejärjestelmien oikeaa tasapainoa.

Koska suuri osa Turun asuntoalueista on jo kehittynyt kunnan rajoille asti, kaupungin kasvu jatkuu luonnollisesti ympäristökuntiin (joka on havaittavissa myös kaupungin yleiskaavasta vuodelle 2020). Tässä tilanteessa kuntarajat ylittävä ja seudullinen suunnittelu on ainoa näkyvissä oleva keino saavuttaa kestävä kaupunkikehitys yleisesti ja kestävä kaupunkiliikennejärjestelmä erityisesti.

Turun kaupungin viralliset rajat ulottuvat pohjoisesta etelään, kun taas kaupunkialue ulottuu idästä länteen. Laajentuminen naapurikuntiin Turun molemmin puolin (itään ja länteen) tulisi asettaa etusijalle verrattuna kaupungin laajentumiseen saarille etelään tai edelleen pohjoiseen.

Turun kaupungin erityinen kaupunkirakenne, jossa rajattuja asuntoalueita ympäröivät viheralueet, tulisi säilyttää.

Tämän tyyppisestä kaupunkirakenteesta seuraavat varsin pitkät matkaetäisyydet kotoa töihin. Tämän vuoksi kaupungin sisäiset ja seudulliset liikennejärjestelmät tulee ymmärtää yhtenä jakamattomana kokonaisuutena.

Suosituks

- Jotta kaupungin nykyinen luonne voidaan säilyttää, Turun kunnan aluetta tulisi suunnitella yhdessä idässä ja lännessä sijaitsevien kuntien kanssa, jotta voidaan laatia yhtenäinen ja tasapainoinen suunnitelma asunto-, työpaikka- ja palvelualueiden sekä niitä yhdistävän kestävä kaupunki- ja seutuliikenteen kehittämiseksi.
- Kuntarajojen sisällä sijaitsevien Hirvensalon, Satavan ja Kaksikerran saarten nykyistä tehokkaampi kaupunkirakentaminen tulisi arvioida erittäin kriittisenä tekona, jonka seuraukset Turun kaupungille ulottuvat kauas nyt asetettujen tavoitteiden tuolle puolen.
- Ulkoiset kauppakeskukset ovat kasvava ongelma Turun alueella osaltaan kuntien välisestä kilpailun seurauksena, mutta myös siksi, että ei ole selkeitä toimintalinjoja ja strategioita, joilla kauppakeskukset toteutettaisiin Turun kaupunkikeskustan integroituina osina. Nykyisin niitä suunnitellaan alueille, jossa ne vain lisäävät liikennettä ja uhkaavat Turun kaupunkikeskustaa, esimerkiksi ohikulkutien varteen
- Huomioi myös "Handeln i planeringen" – julkaisu Ruotsin Kaupunkisuunnittelutoimikunnalta.

3.2 Talous

Harkittavia kysymyksiä

Turussa ei tällä hetkellä ole suunnittelu- tai taloustyökaluja, joilla voitaisiin erottaa liikenteen kasvu talouskasvusta. Tästä johtuen talouskasvu johtaa väistämättä lisääntyvään liikenteeseen, lisääntyvään autoliikenteeseen ja lisääntyviin ympäristövaikutuksiin. Tämä toteutuu useilla tasoilla:

Ilmeisintä on, että kasvava talous tuottaa lisää liikennettä, sekä henkilöliikennettä että tavarakuljetuksia. Ilman tarpeellisia vastakeinoja, liikenne kasvaa vähintään yhtä nopeasti kuin talous.

Yksityisautoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa, kun lisääntyvän vaurauden seurauksena useammille talouksille on mahdollista hankkia jopa toinen auto.

Tilallista rakennetta luonnehtii asumisen, työpaikkojen ja kauppojen esikaupungistuminen. Tämä lisää henkilö- ja tavarakuljetuksia.

Lisääntyvä autonomistus kiihdyttää edelleen esikaupungistumista. Korkeatuloiset perheet jättävät kaupungin ja muuttavat hiljaisemmille ja puhtaammille asuntoalueille. Tämä aiheuttaa lisääntyvän yksityisautoliikenteen kysynnän, koska näitä alueita ei voida tehokkaasti palvella joukkoliikenteellä. Kasvava autoliikenne johtaa ruuhkautumiseen, joka aiheuttaa paineita toteuttaa lisää tieinvestointeja. Nämä, ja autoliikenne, laskevat edelleen kaupunkimaisen alueen elämänlaatua, joka edelleen rohkaisee ihmisiä muuttamaan esikaupunkeihin. Kokemukset länsimaista osoittavat, että liikenneongelmia ei voida ratkaista rakentamalla lisää teitä. Vaikka maankäyttösuunnitelmat tähtäävät kaupunkirakenteen hajautumisen hallintaan, kaupunkirakenteen hajautumistrendi jatkuu edelleen. Turussa tätä kehitystä edistää myös seudun kuntien välinen kilpailu uusista veronmaksajista. Tämä kilpailu johtaa seudun liikenteen kannalta väärin optimoituun asutusrakenteeseen.

Suosituksia

- Talouskasvun aiheuttamaa autoliikenteen kasvua tulisi rajoittaa lisäämällä autolla liikkumisen kustannuksilla. Autoliikenteen ulkoisvaikutukset tulisi sisäistää reiluilla ja tehokkailla hinnoittelu- ja verotuskeinoilla. Useimmat näistä keinoista eivät ole paikallistai aluetason päätettävissä, vaan valtion tason ratkaisuja.
- Paikallistasolla voidaan vaikuttaa pysäköintimaksuihin. Turun kaupungin tulisi varmistaa, että auton käyttäjät maksavat todelliset pysäköinnin kustannukset, erityisesti pitkäaikaispysäköinnistä työmatkoilla. Työnantajia, jotka tarjoavat ilmaisia tai subventoituja pysäköintipaikkoja työntekijöilleen, tulisi rohkaista luopumaan tästä käytännöstä. Ilmaisia tai subventoituja pysäköintipaikkoja tulisi pitää työsuhte-etuna jota verotetaan kuten palkkaa.

3.3 Liikenne

Harkittavia asioita

Turun kaupunkiseudulla on huomattavia paineita kaupungin kasvulle ja uudistamiselle. Tämän osoittaa uudisrakentaminen saarilla ja esikaupunkialueilla. Monet ihmiset, erityisesti lapsiperheet, muuttavat pois ruuhkautuneilta alueilta välttääkseen pakokaasupäästöt, melun ja puutteellisen liikenneturvallisuuden.

Autonomistuksen kasvu sekä joukkoliikenteen taantuminen ovat seurauksia Turun kaupunki- ja palvelurakenteen muuttumisesta enemmän autosuuntautuneeksi (esikaupunkialueet Hirvensalossa ja Maariassa) sekä autoriippuvaisiksi (esikaupunkialueet naapurikunnissa, joissa asukkaat käyttävät lähinnä suuria kauppakeskuksia kuten Myllyä ja Länsikeskusta).

Autoihin suuntautunut liikennejärjestelmä kumoaa tiiviiden kaupunkialueiden sijaintiedun, koska ne voidaan kokea ruuhkautuneiksi. Autoihin perustuva liikennejärjestelmä aiheuttaa lähipalveluiden taantumisen ja korvautumisen kaukana sijaitsevilla palveluilla. Tämä johtaa lähipalveluiden vähentymiseen. Vuosina 2001-2005 on havaittu joukkoliikenteen käyttäjämäärien laskeneen muiden kehityskulkujen yhteydessä.

Suosituksia

- Turun strategiat ja toimintaohjelmat tulisi tarkistaa kestävän kaupunkiliikennejärjestelmän saavuttamiseksi. Joskus maankäytön kehittäminen tilaajan ehdoilla aiheuttaa liikenneongelmia, siksi kaupungin tulisi vaikuttaa enemmän näihin tarpeisiin esimerkiksi edistämällä julkiseen liikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn suuntautuneita alueita.

Liikkumisen hallinta

Turussa ei vaikuta olevan ymmärrystä "liikkumisen hallinnan (Transport management)" käsitteestä. Kaupungissa tehdään paljon töitä liikennesuunnitelmien, strategisten suunnitelmien, infrastruktuuri-investointien ja liikenne-ennusteiden valmistelemiseksi. Mutta liikenteen kysynnän hallinnalla ei ole riittävää tukea, vastuutahoja eikä työpanoksia kaupungin hallinnossa.

Kaikkia liikennemuotoja: tieliikennettä, raideliikennettä, ilmaliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä tulee arvioida kaupungin liikennesuunnitelmissa. Kestäviä liikennemuotoja kuten julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä tulee pitää yhtä tärkeinä kuin autoliikennettä. Kävelyä ja pyöräilyä ei tule pitää vain virkistysliikkumisen muotona vaan liikennemuotona myös työmatkoille jne.

Sekä matkustaja- että tavaraliikennettä on arvioitava. Suunnitelmien tulisi sisältää strategiset suunnitelmat ja toteutus suunnitelmat sekä henkilö- että tavaraliikenteen kestäväksi kehittämiseksi ei vain Turun kaupungissa vaan koko seudulla.

4 Vaikutukset

4.1 Melu

EU direktiivi 2002/49/EC asettaa raja-arvot melulle. Jotta saadaan relevantit tiedot liikenteen vaikutuksen selittämiseksi on kiinnostava tietää osuus asukkaista, jotka altistuvat yli 55 dBA (L_{den}) melulle päivisin ja iltaisin sekä unen häiriintyminen, jonka aiheuttaa altistuminen yli 45 dBA (L_{night}) melulle öisin.

Arviointi melutilanteesta Turun katujen ja teiden varrella tehtiin vuonna 1993 kaupungin ja tiehallinnon yhteistyönä. 33 katujaksoa analysoitiin ja suunnitelma meluntorjuntatoimenpiteistä hyväksyttiin. Suunnitelmaa ei ole toteutettu.

Varsinais-Suomen liitto on tehnyt arvioin liikennemelulle altistuvasta väestöstä Turun kaupunkialueella (huhtikuu 2000). 215 000 asukkaasta (1995) 9000 altistui yli 65 dBA (L_{Aq}) melulle ja 66 000 yli 55 dBA (L_{Aq}) melulle. Suurin osa asukkaista, jotka altistuvat voimakkaalle melutasoille asuvat pääteiden lähellä lähellä kaupunkikeskustaa. Myös kaupunkikeskustassa monet asunnot suuntautuvat vain kadulle päin, josta seuraa korkea melutaso. Käytetty metodi on kuitenkin varsin yleinen eikä kovin tarkka yksityiskohdissa.

Korkean melutason kaupunkialueilla asuville voi tuoda helpotusta käynti hiljaisilla alueilla viikonloppuisin ja iltaisin. Varsinais-Suomen liiton melukartoituksessa arvioitiin myös hiljaiset alueet (alueet joilla melutaso on alle 45 ja 35 dBA, L_{Aq}). Osoittautui, että seudun keskeisellä alueella ei ole lähes ollenkaan alueita, joilla melutaso olisi alle 45 dBA L_{Aq} . Näin ollen hiljaiset alueet eivät anna mahdollisuutta kodeissaan korkealle melutasolle altistuvilla asukkailla käydä hiljaisemmalla alueella mukavan etäisyyden päässä.

Suosituksia

- Vuoden 1993 melukartoitus on varsin vanha eikä kata kaikkia katuja ja teitä, joilla melutaso on yli 55 dBA. Vuoden 2000 kartoitus on kattava, mutta ei riittävän tarkka. Siksi uskomme että Turun kaupungissa ja kaupunkiseudulla on tarpeen tehdä tarkempi analyysi melutilanteesta perusselvityksen muodostamiseksi meluntorjunnalle. Pidämme myös tärkeänä seudulle säilyttää hiljaiset alueet ja alueet, jotka voisivat olla hiljaisia sekä tehdä suunnitelmat, jotka varmistavat, että arvokkaat virkistysalueet voivat olla hiljaisia tulevaisuudessakin.

4.2 Ilmansaasteet

Liikenteen ilmansaastepestöihin vaikuttavat käytetty polttoaine, sen laatu ja kulutus, liikennöintitapa ja liikennevirta.

Turun kaupunkiseudulla on hyvin kehittynyt ilmanlaadun valvontajärjestelmä, joka koostuu 7 automaattisesta mittausasemasta. Ilmanlaatu täyttää mittausten mukaan EU-direktiivit, kuitenkin pienhiukkasten (PM10) ja typpioksidien (NO_x) ohjearvot on ajoittain ylitetty.

Tärkeimmät päästöjen lähteet ovat liikenne ja teollisuus.

Kaupunki vaatii julkisen liikenteen hankinnoissa matalapäästöisiä busseja (Euro II - IV) ja vähäpäästöisiä laivoja suositaan satamamaksuista myönnettävillä alennuksilla. Kaupungilla ei ole kannusteita vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön tai vähäpäästöisten autojen

hankintaan ja busseissa ei käytetä vaihtoehtoisia polttoaineita. Kaupunki ei käytä vaihtoehtoisia polttoaineita lukuun ottamatta kahta sähköpakettiautoa.

Esimerkkejä tavoitearvoista liittyen kestäväan kaupunkiliikenteeseen:

PÄÄSTÖONGELMA	TAVOITE
NO _x päästöt, kaikkiaan	- ... % (2005 -)
Hiiildioksidipäästöt, kaikkiaan	- ... % (2005 -)
Kaupunki-ilman laatu	
NO ₂	< 40 µg/m ³ vuosikeskiarvo
pienhiukkaset	< 15-20 µg/m ³ vuosikeskiarvo
bentseeni	< 2 µg/m ³ vuosikeskiarvo
1,3 Butadiini	< 0.1 µg/m ³ vuosikeskiarvo
PAH	< 0.5 µg/m ³ vuosikeskiarvo
otsoni (esikaupungeissa)	< 120 µg/m ³ (8-tunnin keskiarvo)
melu asuntoalueilla	< 55 dBA (päivä) < 45 dBA (yö)

Suosituks

- On tarpeen kehittää tavoitteet ja osatavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden käytölle.
- Kampanja ympäristövaikutuksista ja tilanteen parantamiseksi tarpeellisista keinoista voi auttaa houkuttelemaan vahvemman julkisen ja poliittisen tuen toteutushankkeille.

4.3 Terveys

Liikenne vaikuttaa terveyteen pääasiallisesti kolmella tavalla:

- Liikenneonnettomuudet
- Melu ja ilmansaasteet
- Vaikutukset liikuntaan

Liikenneonnettomuuksia käsitellään alla osiossa 4.4 turvallisuus. Turussa on liikenneonnettomuuksissa kuollut noin 5 ja loukkaantunut noin 275 henkilöä keskimäärin vuodessa viime vuosina, joka osoittaa että liikenneonnettomuuksia tapahtuu varsin paljon.

Melua ja ilmansaasteita käsitellään erillisissä kappaleissa. Ilmansaasteiden terveysvaikutukset tunnetaan varsin hyvin, esimerkiksi APHEIS-hankkeen (pienhiukkaset) kautta. Melua on pidetty enemmänkin harmillisena tekijänä kuin terveyshaittana, mutta tuoreet tiedot Tanskasta osoittavat että melu voi johtaa ylijännitykseen ja siten sairastumiseen ja ennenaikaiseen kuolemaan.

Liikuntaa pidetään yhä enemmän keskeisenä terveyden ja hyvinvointiin vaikuttavana tekijänä. Liikenteellä on suuri vaikutus ihmisten käytäntöihin ja fyysiseen aktiivisuuteen. Pyöräily ja käveleminen työhön ja kouluun voi olla tärkeä osa ihmisten liikuntaa. Näiden liikennemuotojen hyvien olosuhteiden luomiseksi ja niiden edistämiseksi tarvitaan erityisiä lähestymistapoja ja ratkaisuja kaupunkisuunnittelussa.

Turun kaupunki on osa Terveet kaupungit – verkostoa ja vetää Itämeren terveiden kaupunkien verkostosta. Kuitenkin ympäristöterveyden seuranta, ainakin internetissä esitetty, on varsin puutteellinen.

Turussa ei tunnuta ymmärtävän melun vaikutusta elämänlaatuun. Esimerkiksi uusia asuinkortteleita rakennetaan suurten teiden ja katujen risteyskohtiin.

Varsinais-Suomen Agenda 21 – toimistolla on vuosia ollut pyörällä töihin – kampanja. Tämä on hyvä hanke pyöräilyn ja terveyden edistämiseksi.

Keskustan pyöräily-ympäristö vaikuttaa olevan varsin turvaton.

Suosituksia

- Terve kaupunki – statusta tulisi hyödyntää enemmän ympäristöterveyden ja terveellisten liikennemuotojen edistämiseksi.
- Melukartoitus tulisi tehdä säännöllisesti ja huomioida suunnittelussa.
- Pyörällä töihin – kampanjoita voitaisiin markkinoida vielä enemmän koko kaupungissa.
- On lisättävä pyöräteitä, alennettava autojen nopeuksia ja parannettava risteysten turvallisuutta kävelijöille ja pyöräilijöille. Alikulkuja tulisi harkita suurissa risteyksissä, joissa ne voivat olla teknisesti ja taloudellisesti perusteltuja.

4.4 Turvallisuus

Turun kaupunkiseudulla talous kasvaa nopeasti, joka lisää liikennettä, autoliikennettä ja tekee niistä johtuvien liikenneturvallisuusongelmien tiedostamisesta yhä tärkeämpää.

Liikenneturvallisuusasiat eivät tällä hetkellä saa riittävästi huomiota korkeimmalla tasolla, jotta nämä ongelmat voitaisiin käsitellä ja ratkaista. Turun kaupunki ei ole osoittanut riittävästi resursseja ja rahoitusta kaupungin budjetista, jotta liikenneturvallisuustoimenpiteet voitaisiin toteuttaa. Heikko poliittinen tahto ei tue päätöksiä jotka vaikuttavat – ainakin aluksi – epäsuosituilta, kuten keskustan liikenteen rajoittamista, alempia nopeusrajoituksia ja ajonopeuksien hidastamista kaventamalla ajorataa ja leventämällä jalkakäytäviä. Nämä toimenpiteet voisivat huomattavasti parantaa liikenneturvallisuustilastoja.

Liikenneturvallisuuden suunnittelun parantamiseksi kaupungissa voitaisiin toteuttaa liikenneturvallisuusauditointi Ruotsin Kuntaliiton periaatteiden mukaisesti.

Liikkumismuotovalinnan suhteen kaupunkikeskustassa vaikuttaa olevan aivan liian vähän turvallisia pyöräteitä. Pyöräily ei yleisesti ottaen ole riittävän turvallista kaupungissa, ja koko kaupunkikeskustassa on puuttuvia pyörätienlinkkejä, joiden vuoksi yksittäinen matkareitti on monille pyöräilijöille pätkittäinen ja siksi todennäköisemmin kohtaa rajoittavia ongelmia. Liian harvat pyörätiet ja keskeneräinen pyörätieverkko voivat estää aikuisia ja koululaisia käyttämästä pyörää päivittäisillä koulu- ja työmatkoillaan. Pyörätieverkon ja sen opastuksen parantaminen lisäisi pyöräilyn todennäköisyyttä keskustassa – ja toivottavasti vähentäisi autoliikennettä.

Asuntoalueet ja ydinkeskusta ovat 40 km/h vyöhykkeitä, osin jopa 30 km/h vyöhykkeitä. Mutta katujen ja teiden suunnitteluratkaisut ovat hyvin mukavia nopeasta ajamisesta pitävälle. Nopeuksien laskeminen 40 km/h myös kaupunkikeskustan pääkaduilla ja uusien liikenneympyröiden rakentaminen lisäisivät turvallisuutta huomattavasti. Toinen hyvin merkittävä kysymys ovat tiemerkinnot. On selvää, että useilta kaduilta näkyvästi puuttuvat perustiemerkinnät, joka vaikuttaa väärinkäsityksiin ja onnettomuuksiin kävelijöiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden välillä. Kaupunkikeskustassa liikenteen nopeuksia tulisi edelleen laskea liikennesuunnittelulla. Esimerkiksi vihreä aalto 30 km/h tai liikennevalojen poistaminen kokonaan edistäisi pyöräilyä.

Kävelijöille ja pyöräilijöille tulisi toteuttaa erilliset kaistat tai väylät. Kun uutta infrastruktuuria rakennetaan pyöräilijöille, liikenneturvallisuus tarvitsee erityishuomiota. Suunnitellun pyörätieverkon toteuttamista keskustaan tulisi pitää tärkeänä toimenpiteenä keskustan liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi. Keskustan pyörätiet tulisi kytkeä merkittävästi

paremmin toisiinsa. Missä uudet pyörätiet eivät ole mahdollisia, tulisi harkita erillisiä pyöräkaistoja kadulla. Tämän ratkaisun yksi etu olisi kävelijöiden ja pyöräilijöiden välisten konfliktien vähentäminen. Toinen syy olisi että monet kävelyreitit olisivat merkittävästi mukavampia ja miellyttävämpiä. Turvallisuuden osalta tulisi harkita uusien vain kevyelle liikenteelle tarkoitettujen siltojen rakentamista Aurajoen yli, tosin kokonaisvaikutukset tulisi arvioida ennalta yhdessä osallisten kanssa.

Turun asukkaat pelkäävät autonkuljettajien "ajokulttuuria". Siksi myös kunnan tulisi keskittyä parempaa liikennekäyttäytymistä koskeviin valistuskampanjoihin. Rattijuopumuksen kanssa vaikuttaa olevan ongelmia, eikä nuorten turvallista ajamista edistetä erityisohjelmin.

Koululapset ovat erityisen haavoittuva ryhmä, joten koulutus varhaisessa iässä on hyvin tärkeää. Kaupungissa on joitakin hyviä esimerkkejä joita voidaan pitää hyvinä käytäntöinä kuten ekaluokkalaisten keltaiset hatut ja liikenneturvallisuusoppitunnit kouluissa. Autoton päivä – kampanjoita on myös, mutta niiden kysyntä asukkaiden joukossa ei ole kovin kehittynyttä. Liikenneturvallisuuskasvatusta koululapsille voitaisiin toteuttaa yhteistyössä Liikenneturvan kaltaisten aktiivisten ja asiaan erikoistuneiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Kampanjoissa tulisi keskittyä Turun erityisongelmiin eikä vain kansallisiin kysymyksiin.

Linja-autonkuljettajien asenteissa ja käytöksessä vaikuttaa olevan ongelmia. Palaute asukkailta, joiden kanssa keskustelimme, viittaa siihen, että linja-autonkuljettajien tulisi huomioida paremmin jalankulkijat, erityisesti vanhukset. Ammattikoulutusta tulisi parantaa ja sen tulisi huomioida liikenneturvallisuus. Erityiset koulutusseminaarit linja-autonkuljettajille olisivat hyödyllisiä, erityisesti ekologisen ajon kurssit.

Suosituksia

- Liikenneturvallisuuden suunnittelu tulisi auditoida.
- Pyörätieverkko tulisi rakentaa valmiiksi.
- Ajonopeuksia tulisi laskea.
- Turvallisten koulureittien toteuttamiseen lapsille tulisi kiinnittää erityishuomiota.

4.5 Ruuhkautuminen

Harkittavia asioita

Nykyisin Turun katuverkko on riittävä ja ruuhkautuminen ei ole erityisen dramaattista, mutta lähitulevaisuudessa kaupunkirakenteen hajautuminen ja lisääntyvä autoistuminen lisäävät autoliikennettä ja ruuhka-aikoja ja ruuhkien laajutta. Moottoritietasoiset liikenneväylät, joilla on läpikulkuliikennettä ja raskaita ajoneuvoja, jatkuvat suoraan kaupunkikeskustaan, jossa katuverkolla on liikenteenohjaus. Asuntorakentaminen saarilla voi aiheuttaa ruuhkautumista siltojen lähellä ja kaupunkikeskustan sisääntuloteilla. Suunnitellut uudet ulkoiset liikekeskukset lisäävät myös liikennevirtoja.

Suosituksia

Ruuhkautumisen ja sen negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi on tarpeen:

- rohkaista tai pakottaa läpikulkuliikenne käyttämään ohitusteitä esikaupunkialueilla
- kehittää julkisen liikenteen ja pyöräilyn infrastruktuuria
- keskustassa pysäköintilaitosten rakentaminen tulisi pysäyttää ja nostaa pysäköintimaksuja
- ruuhkautuvaa aluetta tulisi hallita ITS - keinoin

- saarten rakentamista tulisi rajoittaa ja autosuuntautuneita asuntoalueita ja ostoskeskuksia tulisi vähentää. Jos uusia kaupunkikeskustan ulkoisia ostoskeskuksia on tarpeen rakentaa, ne tulisi sijoittaa niin että niille voidaan toteuttaa hyvät joukkoliikenneyhteydet.

4.6 Sosiaalinen tasa-arvo

Sosiaalinen tasa-arvo vaikuttaa olevan kysymys, jota Turussa useimmiten käsitellään, koska se on luonnollisesti ja perinteisesti hyvin tärkeä. Koska väestörakenne muuttuu väestön vanhetessa, kaupunkisuunnittelun sosiaalisista ulottuvuuksista on tullut avainkysymyksiä. Tämä edellyttää parempaa ymmärrystä eri sosiaalisten ryhmien tarpeiden tyydyttämisestä.

Kaupunkisuunnittelun integroitu hallinta kuntarajojen yli tulisi tuottamaan merkittävästi enemmän sosiaalisia hyötyjä kaupungissa sekä lyhyellä että pitkällä tähtäyksellä kuin naapurikuntien välinen kilpailu ”hyvistä veronmaksajista”, jota on nykyisin havaittavissa.

Kaupungin esteettömyyden arviointi vaatisi tarkempaa analyysiä, mutta yleistasolla se voidaan arvioida varsin hyväksi.

Alueilla, joissa kansalaiset liikkuvat yhdessä monella eri liikennemuodolla (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely – erityisesti lapset), kuten kaupunkikeskusta, edellyttävät erityishuomioita.

Erytiskohteissa reitit liikuntarajoitteisille asukkaille tulisi tarkistaa katkeamattomien ja turvallisten matkareittien tarjoamiseksi.

Suosituksia

- Pyöräilijöille sekä liikuntarajoitteisille tulisi toteuttaa nykyistä näkyvämmät ja saavutettavammät opasteet ja merkinnät informaatiojärjestelmän osina tärkeimmissä kohteissa kuten risteyksissä, käänöksissä ja tasonvaihdossa jne.
- Kaikki tärkeimmät bussipysäkit tulisi kunnostaa esteettömiksi, koska se mahdollistaa iäkkäille kansalaisille joukkoliikenteen käytön.
- Erytistoimia sekä jatkuvaa toimintaa tulisi käyttää Turun esteettömyysohjelman 2012 toteuttamiseksi,

4.7 Kaupunkielämän laatu

Kaupunkisuunnittelulla on tärkeä tehtävä tuottaessa korkeaa elämänlaatua ja kestävä kaupunkiseutu. Jokaisen kestävä kaupungin suunnittelussa tulee yhteensovittaa asuntoalueet viheralueiden kanssa ja kehittää infrastruktuuri jolla voi mukavasti ja kestävästi saavuttaa jokapäiväiset palvelut. Eri liikennemuotojen yhdistäminen sekä julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen auttavat luomaan terveellisen kaupunkialueen.

Turussa elämänlaatu on korkea, ja se on saavutettu yhteensovittamalla kaupunkisuunnittelussa viheralueet asuin- ja työpaikka-alueiden kanssa.

Saaristo on virkistysalueena merkittävä etu Turun asukkaille. Kuitenkin, suunnitellut uudet asuntoalueet Hirvensalossa voivat olla hyvin houkuttelevia mutta johtavat myös liikenteen lisääntymiseen, koska alueen asukkaat tulevat käyttämään pääosin yksityisautoja ja joukkoliikenteen kysyntä tulee olemaan alhainen.

Saavutettavuus ja liikenne ovat elintärkeitä korkean elämänlaadun takaamiseksi asukkaille. Turussa on ilmeistä että asukkaat arvostavat asuntoalueita, joilla on hyvä julkinen liikenne, hyvät pyörätiet ja hyvä palveluiden saavutettavuus.

Turun sosiaalisen tasa-arvon ja eriytymisen analyysi (itsearviointiraportti, liite 6) osoittaa että useimmat asuntoalueet ovat suosittuja asukkaiden keskuudessa. Ainoastaan neljällä alueella voidaan osoittaa selviä eriytymisongelmia, Varissuolla, Lausteella, Pansiossa ja

Pahaniemessä. Näillä alueilla maahanmuuttajien osuus on korkea ja keskimääräiset tulot alhaisia.

Alhaisen statuksen syyt eivät kuitenkaan ole liikennejärjestelmässä tai palvelutarjonnassa. Päinvastoin, erityisesti Varissuo saa korkeat arvostukset julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. Tämä osoittaa, että muut tekijät kuin fyysinen rakenne selittävät miksi näillä alueilla on enemmän köyhiä ihmisiä ja maahanmuuttajia.

Kuitenkin, kun suunnitellaan hyvää elämänlaatua varten, on tärkeää palvella myös autottomien ihmisten liikennetarpeita. Joka tapauksessa, noin 30% asukkaista ei voi ajaa autoa koska he ovat liian nuoria, liian vanhoja tai liian rajoitteisia. Tähän arvoon tulisi lisätä asukkaat, joilla ei ole varaa autoon, joita on noin 10% (opiskelijat, pienituloiset). Nämä samat luvut ilmenevät myös kyselytutkimuksessa Turussa, jonka mukaan noin 20% ei omista autoa eikä tarvitse sitä ja 15% omistaa auton mutta pärjäisi ilmeisesti ilman. Näiden lukujen perusteella on ilmeistä, että Turun kaupungin tulee suunnitella hyvät joukkoliikenne- kävely ja pyöräilyratkaisut tarjotakseen asukkailleen hyvän elämänlaadun. Nykyisin jopa jotkin suositut asuinalueet arvioidaan heikoiksi näissä suhteissa, jonka seurauksena monet asukkaat kokevat, että he tarvitsevat auton. Esimerkiksi Kohmossa 75 % asukkaista kokee tarvitsevansa auton, kun viereisellä Varissuolla 55% on samaa mieltä.

Kaupunkikeskustasta tulisi elävämpi, jos kadut eivät olisi niin suuri este korttelien välissä. Suurempi osa katutilasta tulisi muuttaa jalkakäytäväiksi, kadunvarsipysäköintiä voitaisiin vähentää ja kadun poikkileikkausta kaventaa liikenteen nopeuksien alentamiseksi.

Suosituksia

- Asuntoalueiden suunnitteluprosessia, julkista osallistumista ja yhteistyötä eri toimijoiden ja osallisten kanssa tulisi kehittää korkean kaupunkielämän laadun säilyttämiseksi ja sosiaalisten ongelmien pienentämiseksi. Tämä auttaa kuntaa rohkaisemaan sellaisten kaupunkialueiden kehittämistä, jolla kaikki kokevat itsensä tasa-arvoisiksi.
- Kaupunkikeskustasta tulisi kehittää houkuttelevampi vähentämällä autoliikennettä ja lisäämällä kävelyalueita.

5 Benchmark: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu (SUTP)

5.1 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu ja kestävän kehityksen suunnitelma

Sekä Turku-Strategia (2005-08) että Turun Kestävän kehityksen ohjelma (2005-08) tunnustavat maankäytön ja liikenteen suunnittelun keskeisiksi tekijöiksi kestävän kehityksen tavoittamisessa. Vaikka tärkeimmät strategiat ja kestävän kehityksen ohjelmat esittävät varsin kestäviä toimenpiteitä, kaupunki näyttää olevan menossa päinvastaiseen suuntaan kun julkisen liikenteen käyttö laskee ja kaupunkirakenne hajautuu. Vaikuttaa siltä, että kaupungissa ei todella tajuta, mitä kestäväan kehitykseen tarvitaan. Esimerkiksi kestävä liikenne ei kiinnosta sosiaalitoimistoa kovinkaan paljon, ja sosiaalitoimella ei ole strategiaa, miten eri alueilla saavutettaisiin sosiaalinen sekoittuminen. Tämän seurauksena syntyy iän ja sosioekonomisen tilanteen suhteen homogeenisiä alueita, kuten Hirvensalo, joka puolestaan lisää sosiaalisen segregation ongelmien riskiä.

Strategiat ja ohjelmat laaditaan hyvin lyhyeksi kaudeksi, joka ei ole yhteensopivaa kestävän kehityksen kanssa. Toisaalta lyhyen tähtäimen ohjelmissa ei ole tavoitteita, mittareita, vastuunjakoja tai seurantaa suunnitelman toteutumisesta.

Kaupungista puuttuu yksityiskohtainen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa olisi liikennejärjestelmätavoitteet joihin päästään rationaalisin, johdonmukaisin toimenpitein.

Toiminnallisen kaupunkialueen/seudun tasolla ei ole riittävästi yhteistyötä, jokainen kunta vaikuttaa toimivan omin päin ja kilpailevan toisten kanssa. Ensi vuonna laaditaan seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka helpottaa tilannetta, mutta suunnitelmalle ei ole esitetty toteutuksen seurantaa. Näin ollen maankäyttösuunnitelmat pitäisi myös koordinoita seudullisesti ja integroida liikennesuunnitelmaan.

Suosituksia

- Kaupungissa päätettyihin suunnitelmiin ja ohjelmiin tulisi sitoutua. Suunnitelmat ja strategiat tulisi tehdä pitempikestoisina. Lyhyen aikavälin toimenpideohjelmien toteutuminen tulee varmistaa sisällyttämällä tavoitteet, mittaustavat, vastuunjaot, taloudelliset resurssit ja seurantajärjestelmät.
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä tulee lisätä seututasolla. On varmistettava, että seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toteutuu ja seurattava etenemistä. Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman painopisteenä tulisi olla kestävä kehitys.
- Kaupunkikeskustalle tarvitaan uusi osayleiskaava, jossa tasapainotetaan eri liikennemuodot ja ratkaistaan kysymys, miten kaupunkikeskustasta tehdään seudun houkuttelevin kauppakeskus.

5.2 Vastuu kestävän liikenteen suunnittelussa

Harkittavia asioita

Turussa vastuu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kehittämisestä on Ympäristö- ja kaavoituslautakunnalla sekä Joukkoliikennelautakunnalla. Liikennesuunnittelijoiden keskuudessa on vahva tahto kehittää kestävä liikennejärjestelmä ja suunnittelijoiden välinen yhteistyö on hyvää.

Lautakunnilla on virkamiehiä, joilla on erinomaista tietoa kestävästä kaupunkiliikenteestä ja siksi hyvät mahdollisuudet kehittää suunnitelma, jolla on todellista vaikutusta tulevaisuuteen. Poliittinen tieto kestävän liikenteen käsitteestä on kuitenkin hieman epätasainen ja suunnittelijoiden ja poliitikkojen yhteistyö ei ole niin hyvää kuin sen tulisi olla. Osaksi tämä johtuu johtavien poliitikkojen lyhytnäköisestä ajattelusta.

Suosituksia

- Vastuullisten lautakuntien tulisi aloittaa keskustelu siitä, mitä kestävä liikenne todella on, ja miten se voidaan toteuttaa koko kunnassa.
- On tarpeellista käynnistää poikkihallinnollinen työryhmä kaikkien hallinnon osien osallistumiseksi prosessiin, koska kestävä liikkuminen vaikuttaa koko yhteiskuntaan.

5.3 Kansalaisten osallistuminen ja osallisten kuuleminen

Harkittavia asioita

Kaupunki- ja liikennesuunnittelussa osallisten kuuleminen on taattu Suomen laissa. Lisäksi kunta pyrkii tavoittamaan kaikenlaiset osalliset. Vaikutelmamme on, että tämä työ tehdään hyvin vakavissaan ja keskustelu on varsin kehittyntä. Kuitenkin, kaikilla ryhmillä ei ole samaa vaikutusta suunnitteluun.

Kauppakamarilla on erittäin hyvä keskusteluyhteys kaupunkiin – mutta tämä voi myös tarkoittaa, että heidän intressinsä priorisoidaan muita tärkeämmäksi. Esimerkiksi,

Humalistonkadun liikkeet ovat työskennelleet pyörätietä vastaan, koska sen takia täytyisi poistaa joitakin pysäköintipaikkoja. Toinen esimerkki on että Tok ja Kesko (kaksi suurta kaupan keskusliikkeitä) yleensä saavat tahtonsa läpi, joskus muiden tarpeiden kustannuksella. Kaupalliset toimijat kehittävät ulkoisia kauppakeskuksia ja kunnat vain vahvistavat suunnitelmat.

Kuitenkin, yhteistyö yksityisten yritysten kanssa on tarpeen kaupunkikeskustan liikenneongelmien ratkaisemiseksi. "Pysäköintiongelmassa" ei todennäköisesti ole kyse siitä, että asiakkaille olisi liian vähän parkkipaikkoja, vaan siitä, että liian monet pysäköintipaikat ovat kaupunkikeskustassa työskentelevien käytössä.

Poliittisilla puolueilla on merkittävä rooli kansalaisosallistumisessa, ja jos puolueet ovat aktiivisia, ne saavat hyvän kuvan asukkaiden tarpeista. Esimerkiksi Ruotsalainen Kansanpuolue (RKP) on varsin aktiivinen ja on esittänyt kantansa suunnittelukysymyksissä. RKP haluaa tiiviimpiä asuntoalueita saarille ja on pitänyt kaikkia liikennemuotoja tarpeellisina kaupungissa. Heillä on myös säännöllisiä tapaamisia suunnittelijoiden kanssa mielipiteen ilmaisemiseksi. On tärkeää, että kaikki puolueet osallistuvat keskusteluun ja ottavat kantaa kestävään liikenteeseen.

Poliisin ja liikennesuunnittelun välillä on hyvä keskusteluyhteistyö.

Aktiiviset kansalaisjärjestöt voivat auttaa huomattavasti parantamaan liikenneturvallisuutta kaupungissa ja tarjoamaan hyvät kanavat asukkaille ottaa osaa suunnitteluprosessiin.

Yliopistoilla on merkittävä rooli kaupungin elämässä.

Yksittäisten kansalaisten suora osallistuminen on rajoitetumpaa. Kaupunginhallituksen puheenjohtaja haluaa "antaa ihmisille mitä he haluavat" ja on siksi avoin kaikille ajatuksille, miten kaupunkikeskustaa tulisi kehittää. Mutta muutamat yksittäiset mielipiteet eivät välttämättä edusta enemmistön kantaa.

Kansalaisosallistumisen parantamiseksi aluekumppanuusryhmät auttavat kuntaa saamaan säännöllistä palautetta asukkailta erilaisten liikenneprojektien koordinaattoreiden ja muissa kysymyksissä alueellisten yhteisö-EU-hankkeiden kautta. Kuitenkin tähän asti vain ongelmallisimmilla alueilla on ollut aluekumppanuusryhmät kokoamassa palautetta asukkailta. Aluekumppanuus kattaa koko Turun vuonna 2007.

Koska suurin osa liikenneongelmista johtuu yksilöiden valinnoista, on tarpeen lisätä osallistumista kestäväan liikennejärjestelmän suunnittelussa. Tähän asti tiedotus on ollut pääosin yksisuuntaista: Kaupungilta asukkaille. Yksi esimerkki ovat "keltaiset lippalakit" ekaluokan oppilaille liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämä on hyvä hanke, mutta sitä pitäisi hyödyntää myös tiedottamiseen esim. liikenneturvallisuusopetuksesta ja niistä liikenneongelmista, joita lapset kouluun kyyditsevät vanhemmat aiheuttavat.

Näiden esimerkkien perusteella teemme johtopäätöksen, että kaksi aluetta tarvitsevat erityishuomiota eli:

- Miten tavoittaa se osa yhteiskuntaa, joka ei normaalisti osallistu julkiseen keskusteluun
- Miten kehittää seudullista kuntien välistä yhteistyötä

Ensimmäinen ongelma on todennäköisesti yhteinen useimpien Euroopan kaupunkien kanssa.

Jälkimmäiseen kysymykseen on elintärkeää saada aikaan yhteinen näkemys seutukehityksestä, joka puolestaan on seudun tärkeimpiä kysymyksiä kestäväan liikennejärjestelmän toteuttamiseksi.

Suosituksia

- Kuntien välistä seudullista yhteistyötä tulee parantaa, erityisesti maankäytön suunnittelussa ja julkisessa liikenteessä. Jos kuntarakennetta ei voida muuttaa, tulee perustaa todellista valtaa käyttävä seudullinen viranomaisen.
- Tiedonkulkua ja osallisten osallistumista oppilaskuntien suhteen tulisi parantaa. Opiskelijat ovat 15-20% asukkaista ja mahdollisista asukkaista ja äänestäjistä. On tärkeää tarjota työpaikkoja valmistuneille ja tarjota harjoittelupaikkoja aivovuodon pysäyttämiseksi. Jos opiskelijat voivat osallistua enemmän kaupungin päätöksentekoon ja kokevat että heillä on vaikutusta politiikkaratkaisuihin, he voivat mieluummin pysyä Turussa.
- Pyörällä töihin – kampanjoita tulisi jatkaa
- Lasten kuljettamista kouluun autolla tulisi pyrkiä vähentämään nykyistä enemmän.

5.4 Poliitiikan koordinointi toimijoiden yhteistyön kautta

Koska Turussa ei ole hyväksytty kestävä liikenteen suunnitelmaa, on vaikea arvioida, millä tasolla toimijoiden yhteistyö helpottaa kestävä liikenteen kehittämistä.

Kun kestävä liikenteen suunnitelman sisältö on määritetty, kunnan eri toimijoiden välinen koordinaatio täytyy määritellä.

Suosituksia

- Liikenneviranomaisten ja kaupunkisuunnittelijoiden sekä arkkitehtien yhteistyötä tulisi lisätä kestävä liikenteen kysymysten tietotason parantamiseksi ja niiden soveltamiseksi maakunta-, yleis- ja asemakaavoituksessa.
- Kaupungin sisäisten ja seudullisten liikenneviranomaisten yhteistyö tulisi saada rakentavammalle pohjalle jotta saavutettaisiin parempi, koordinoitu liikenteen hallinnan järjestelmä.
- Sosiaalisesti kestävästi kaupunkikehityksen saavuttamiseksi kaupunki- ja liikennesuunnittelussa ammatillista yhteistyötä ja toimintalinjojen yhtenäistämistä kunnan sosiaali-, koulutus-, talous-, kulttuuri-, ja muilla merkittävillä aloilla tulee tiivistää.

5.5 Sukupuolten tasa-arvo

Harkittavia asioita

Kuten itsearviointiraportissa todetaan, sukupuolten tasa-arvo on yleisesti hyväksytty sosiaalinen tavoite Suomessa. Lain mukaan kaikissa kunnan lautakunnissa on oltava vähintään 40% vähemmistössä olevaa sukupuolta, ja valittaessa virkamiehiä on kielletty valitsemasta tai olemasta valitsematta henkilöä sukupuolen perusteella.

Kuitenkin, vaikutelmamme on että useimmat johtavat poliitikot ja virkamiehet ovat miehiä. Tämä voi olla vakava puute, sillä on hyvin tunnettua tutkimuksesta, että miehillä ja naisilla on merkittäviä eroja heidän suhtautumisessaan liikennejärjestelmään ja miten he tosiasiaassa käyttävät sitä (yleisesti naisten liikennekäytös on paljon lähempänä kestävä liikennettä koska matkat ovat lyhyempiä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus suurempi).

Toinen näkökohta joka tulee esille itsearviointiraportissa, on että liikenne- ja maankäyttösuunnitelmia ja –päätöksiä ei yleensä arvioida sukupuolten tasa-arvon näkökulmasta.

Etnisen ja sosiaalisen tasa-arvon suhteen arviomme on että segregatio-ongelma on Turussa varsin pieni ja sosiaaliselta statukseltaan alhaisempia alueita ei syrjitä kaupunkisuunnittelussa, palveluiden ja liikenteen tarjonnassa.

Naapurikuntien välinen kilpailu "hyvistä veronmaksajista" voi tulevaisuudessa vaikuttaa negatiivisesti tasa-arvoon, koska se voi lisätä sosiaalista segregatiota.

Esteettömän ympäristön tarpeet on osoitettu Esteettömyysohjelmassa. Päivittäistavarakaupan meneillään oleva rakennemuutos on kuitenkin kasvava ongelma, koska ostosmahdollisuudet keskitetään yhä enemmän ulkoisiin keskuksiin, jotka on vaikea tavoittaa ilman autoa. Tämä on kielteistä ei ainoastaan liikuntarajoitteisten vaan myös vanhusten ja autottomien kannalta.

Liikuntarajoitteisten kansalaisjärjestöt ovat aktiivisia Turussa. Ne tekevät yksityiskohtaisia ehdotuksia kaupunkisuunnittelussa sekä liikennesuunnittelijoiden ja esteettömyysasiamiehen välinen yhteistyö on hyvää. Kaupunginhallitus on hyväksynyt esteettömyysohjelman vuoteen 2012.

Kuitenkin vain harvat bussipysäkit ovat esteettömiä liikuntarajoitteisille. Pyöräteiden puute aiheuttaa pyöräilyä jalkakäytävillä, joka aiheuttaa konflikteja pyöräilijöiden ja kävelijöiden, erityisesti vanhusten ja liikuntarajoitteisten, välille.

Suosituksia

- Suunnitelmat ja ohjelmat tulisi järjestelmällisesti arvioida sukupuolten tasa-arvon näkökulmasta.
- Päivittäistavaroiden kaupan hallitsemiseksi Turun seudulla tulisi tehdä politiikkaohjelma, joka varmistaa, että myös autottomat voivat ostaa päivittäistavarat. Monilla Ruotsin kaupungeilla on tällainen politiikka kunnan tasolla.

5.6 Osaamisen lisääminen

Harkittavia asioita

Henkilöstö on yleisesti pätevää tehtäviinsä. Ympäristö- ja kaavoituslautakunta sekä Joukkoliikennelautakunta ovat tehneet kumpikin opintomatkan eurooppalaisiin kaupunkieihin, jotka ovat hyviä esimerkkejä kestävästä kehityksestä. Poliisilla on hyvä koulutus liikenneturvallisuuskysymyksistä ja he vierailevat kaikissa kouluissa vuosittain. Varsinais-Suomen Agenda 21 – on aloittamassa yhteistyötä kauppakamarin kanssa. Mutta monien virkamiesten mukaan tarvitaan lisätietoa kestävästä liikenteen käytännöistä, ja BUSTRIP – hanke osaltaan täyttää näitä toiveita.

On huomattavissa, että monet poliitikot eivät ymmärrä esikaupunkikehityksen olevan kehityskulku, joka lisää auton käyttöä kaupungissa. Esimerkiksi kaavoituksessa edellytetty pysäköinnin minimimäärä aiheuttaa lisää liikennettä. Mutta myös poliitikot kokevat, että heidän ymmärtämystään kestävästä kehityksestä ja liikenteestä tulisi parantaa.

Usein asukkaat vaativat tieliikenteen tarjontaa ajattelematta kestävästä kehityksestä. Edes kaikki suunnittelijat eivät käytä julkista liikennettä tai pyörää merkittävänä liikennemuotona, tai edes niin usein kuin mahdollista.

Turun kaupungin ja seudun kuntien yhteistyö on heikkoa kaikilla tasoilla ja suunnittelijoiden näkökulma rajoittuu yleensä vain kunnan rajojen sisälle. Tämä haittaa integroitua liikenteen ja maankäytön suunnittelua esikaupunkialueilla, erityisesti joukkoliikenteen osalta,

Autonkuljettajat osoittavat joskus huonoa ajotapaa, esimerkiksi jättämällä huomiotta suojatiesäännön. Lisäksi maahanmuuttajien liikennekäyttäytyminen on todennäköisesti ohimenevä ongelma.

Suosituksia

- On tarpeen luoda koulutusohjelma kestävän liikenteen parhaista käytännöistä poliitikoille, virkamiehille ja muille toimijoille. Heidän tulisi harkita hyötyjä, joita seuraa siitä, että kestäviä liikennemuotoja käytetään ja tuetaan – “tee mitä toisille opetat”.
- On tarpeen tarkoin harkita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun osallistuvien rooleja, vastuita ja toimintoja jotta saadaan tuettua monitoimintoisia yhteistyöryhmiä ja horisontaalista yhteistyötä kaupungissa ja kaupunkiseudulla.

5.7 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laajuus ja määrittely

Liikennekysymysten kanssa työskentelevien, niistä päättävien ja niiden vaikutusten alaisten henkilöiden tietämys kestävästä kaupunkiliikenteestä vaihtelee erinomaisesta olemattomaan. Turun liikennesuunnittelijat ymmärtävät kestävän kaupunkiliikenteen erittäin hyvin, mutta useimpien päätöksentekijöiden ja poliitikkojen tietotaso on puutteellinen. Tämä on yleistä hyvin monissa kaupungeissa ja ongelma, johon täytyy vaikuttaa koulutuksella ja tiedotuksella. Turussa liikennesuunnittelijoiden vaikuttaa olevan vaikeaa informoida poliitikkoja eräiden päätösten seurauksista. Julkinen keskustelu siitä, mitä kaupunki ja seutu voivat tehdä muuttuakseen kestävämmiksi, on myös tärkeää.

Toinen yhteistyöongelma on seutusuunnittelu, jossa eri kunnilla ei ole yhteistä yleissuunnitelmaa, vaan uudet asunnot, kaupat ja toimistot rakennetaan ilman pitkän tähtäyksen suunnitelmaa. Tämä johtaa kuntien väliseen kilpailuun asukkaista, joka tekee pitkän tähtäyksen suunnittelusta ja yhteistyöstä vieläkin vaikeampaa. Taaskin, ratkaisu on parempi koulutus ja tiedotus siitä, mitä seurauksia tällaisesta suunnittelusta on seudulle.

Koska Turku on käytännössä yhteen rakennettu naapurikuntien kanssa, nykyiset kuntarajat ovat selvästi ongelma. Jos Turku, Raisio, Kaarina ja muut kunnat olisivat yksi kunta, suunnitteluprosessi toimisi helpommin. Olisi myös helpompaa kehittää hyvä joukkoliikennejärjestelmä.

Koska kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ei ole vielä laadittu, sen laajuutta ei ole määriteltä. Nykyisten suunnitelmien lähestymistapa poikkeaa kestävän kaupunkiliikenteen näkökulmasta. Turussa painopiste on liikenteen ja liikkuvuuden kysymykset, eivät liikenteen vaikutukset ja selkeä yhteys maankäytön kehitykseen. Turun on tarpeen muuttaa näkökulmaa ja kehittää määritelmä, mitä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma sisältää ja mikä suunnitelman näkökulma on.

Suosituksia

- Yhteistyötä naapurikuntien kanssa on lisättävä. Turku on suurkaupunkialue, joka kilpailee Helsingin seudun kanssa. Tässä kilpailussa seudun on toimittava yksimielisesti.
- Kuntarakenteen muutoksesta on keskusteltava.
- Strategioita on liian monta, joten on vaikea tietää, mikä on tärkeää ja mikä ei. Tavoitteiden tulisi olla selkeämpiä ja konkreettisia.

5.8 Peruskehityskuvan analyysi

Vaikuttaa siltä, että Turun kaupungin liikennejärjestämäsuunnitelmat on laadittu kattavan nykytilannearvion perusteella. Turulla on perustiedot kestävästä kehityksestä varten pääosassa näistä suunnitelmista – mutta emme kokeneet, että olisi riittävän selvää, miten toimenpiteet ja toteuttamissuunnitelmat toteuttaisivat halutut muutokset ja kehityksen.

Kuitenkaan kestävästä ajattelusta ei ole integroitu kaupunkisuunnitteluun. Nykyinen kestävä liikenteen kehitysskenario perustuu nykyisten maankäyttötrendien kuten kaupunkirakenteen hajautumisen jatkumiseen. Koska keskeisillä alueilla ei ole sopivaa tilaa omakotitaloille suurilla

tonteilla, lapsiperheet muuttavat esikaupunkeihin, jolloin varsin usein vain nuoret ja vanhat ihmiset, joilla ei ole lapsia, jäävät keskikaupungille. Uusien ulkoisten ostoskeskusten rakentaminen johtaa lähikauppojen sulkemiseen ulkoisten kilpailupaineiden takia.

Valitettavasti suunnitteluprosessi ei useinkaan sisällä kestävänsä kehityksen kysymyksiä. Suuret rakennusliikkeet ostavat maata saarilta ja muista kohteista ja ohjaavat kehitystä haluamaansa suuntaan sen sijaan, mikä olisi kaupungille parasta. Myös silloin kun kaupunki omistaa maan, suunnittelukäytäntö antaa rakennusliikkeille suuren vaikutusvallan.

Kaupunkikeskustassa ja joillakin alueilla kuten Maaria – Jäkärlässä tarvitaan painopistettä uusien mukavien kävely- ja pyöräilyreittien rakentamiseen. On vaikea ymmärtää, miksi joillekin alueille, kuten Varissuolle, kehitetään hyvät joukkoliikenneyhteydet ja toiset jätetään huonojen yhteyksien varaan. Varissuolla julkinen liikenne ja lähipalvelut ovat niin hyvät, että monet asukkaat toteavat, että he eivät tarvitse yksityisautoa.

Turun kaupungilla on useita merkittäviä etuja verrattuna muihin suomalaisiin kaupunkeihin, joita ei täysin hyödynnetä: erinomaiset Kauppatori ja Kauppahalli, hyvät pyöräilyreitit jokivarressa, hyvä kevyen liikenteen silta ja lautta.

Perusindikaattorit on asetettu ja ne on osaksi saavutettu. Nykyisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on arvioitu merkittävä yksityisautoliikenteen kasvu (+ 20 – 30% vuosina 2005-2025), joukkoliikenteen matkustajamäärien hidaskasvu (*tässä on syytä mainita, että Turun joukkoliikenteen bonusjärjestelmässä ei ole kannustimia lisätä matkustajamäärää*) sekä pyöräilyn ja kävelyn suhteellisen merkityksen lasku (useissa kaupungin keskeisissä kohteissa ei ole pyöräpysäköintialueita). Suuri osa ihmisistä, jotka käyttävät joukkoliikennettä tai pyöräilevät, ovat nuoria tai vanhoja ihmisiä, joilla ei ole autoa käytössään. On kuitenkin hyvä, että pitkän matkan busseissa voi kuljettaa pyöriä.

Liikennetutkimukset osoittavat, että noin 60% opiskelijoista pyöräilee kesäisin ja 20% talvisin. Nykyisin ilmanlaatu täyttää EU-direktiivit ja uudet bussit täyttävät Euro II – V vaatimukset. Taloudellisella puolella työttömyys laskee, talous kehittyy myönteisesti, asunnot ovat useimmiten käytössä ja päivähoitopaikat ovat lähelle joukkoliikennettä.

Kestävänsä kaupunkiliikenteen suunnittelun hallintaa ja koordinoitua koskien on havaittavissa että eri hallintokuntien yhteistyö on parantumassa. Turku – strategialla ei kuitenkaan arvioida olevan konkreettisia tuloksia. Sektorien välisiä työryhmiä on joskus vaikea saada toimimaan Turussa, koska virkamiehet pitävät niitä ylimääräisenä työnä jota he eivät halua tehdä. Kuitenkin, EU-projektit ovat hyvä mahdollisuus vahvistaa eri yksiköiden kykyä ja halua tehdä yhteistyötä. Erityisesti eri osallisten välinen horisontaalinen yhteistyö on varsin uusi asia.

Turun kaupunki järjestää osallisten osallistumisen esimerkiksi uusien alueiden tai kehittämisalueiden osalta ja seudulliset toimijat seudullisissa hankkeissa.

5.9 Vision, tavoitteen ja osatavoitteiden määrittely

Johtavien poliitikkojen Turun kehittämissä on tarjota ihmisille sellaista elämää, jota he uskovat asukkaiden haluavan. Tämä tarkoittaa että he haluavat lisää tilaa omakotitaloille, hyvät pysäköintitilat kaupunkikeskustassa ja toimiva julkinen liikenne autottomille.

Tavoitteena ei ole muuttaa ihmisten tapaa ajaa ovelta ovelle autolla. Tämä on lähellä suomalaista unelmaa omakotitalosta veden äärellä. Nykyinen tavoite on luoda asumista nykyhetken mielihalujen mukaan ennemminkin kuin mikä olisi kestävänsä pidemmällä tähtäimellä. Tämä tarkoittaa, että visio on hyvin rajoittunut eikä ulotu neljän vuoden vaalikautta pidemmälle ajalle. Turku tarvitsee parempaa pidemmän aikavälin suunnittelua ja nykyisten suunnitelmien vaikutusten arviointia.

Vaikuttaa myös että on olemassa ero sen välillä mitä ihmiset todella haluavat tai ainakin voivat hyväksyä ja mitä poliitikot uskovat heidän haluavan. Ympäristöministeriön selvitys osoittaa, että Suomen asukkaat haluavat julkisen liikenteen, pyöräilyn ja kävelyn asettamista

autoliikenteen edelle, tyypillisesti noin 65-75% ollessa tätä mieltä. Haastattelututkimus Turussa (itsearviointiraportin liite 6) osoittaa että myös Turussa monet asukkaat ovat hyvin huolissaan julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn laadusta.

Yksi tavoite on saada pyörätieverkko valmiiksi. Tämä on hyvä esimerkki suunnitelmasta, joka vaikuttaa liikenteeseen myönteisesti. Yksi ongelma on, että Turulla on monia erilaisia strategioita, joille ei ole seurantainstrumentteja. Tämä vähentää strategioiden merkitystä ja vaikeuttaa niiden käyttöä päätöksentekijöiden ja poliitikkojen keskuudessa.

Suosituksia

Turun tulisi koota strategiansa ja muuttaa niitä suuremmin vaikuttaviksi. Niihin tulisi määritellä hyvin selkeät liikennetavoitteet niiden saavuttamisen helpottamiseksi. Esimerkiksi:

- Julkisen liikenteen matkustajamäärän tulisi lisääntyä 1% vuodessa.

Tarvitaan myös selkeä näkemys siitä, mitkä kaupunkikeskustan kilpailulliset laatutekijät ovat. Kaupunkikeskusta ei voi kilpailla ulkoisten kauppakeskusten kanssa saavutettavuudella autolla ja ilmaisella pysäköinnillä. Kaupunkikeskustan nuoremmat kauppiat vaikuttavat olevan tietoisempia tästä tosiasiasta ja pohtivat mitä muita kaupunkikeskustalle ainutlaatuisia tekijöitä voitaisiin kehittää kaupunkikeskustan houkuttelevuuden lisäämiseksi.

5.10 Kestävän liikenteen suunnitelma – toimenpiteiden toteutus ja rahoitus

Vertaisarvioinnissa havaittuja kysymyksiä

Löysimme paljon hyviä tavoitteita ja jopa suunnitelmia. Hyvä Agenda 21 – työ auttaa kaupunkia suunnittelemaan kestävää tulevaisuutta. Kaupunki suunnittelee kouluympäristöä siten, että koululaisille olisi houkuttelevampi pyöräillä kouluun ja koko kaupungille on laadittu pyöräilysuunnitelma. Joitakin uusia pyöriteitä myös suunnitellaan ja toteutetaan, mutta pääosin kauas kaupunkikeskustasta. Useimmilla uusilla asuntoalueilla (esim. Hirvensalo, Varissuo ja Halinen) on erinomaiset paikalliset pyöräily- ja kävelyreitit, mutta lähempänä kaupunkikeskustaa pyöräilijät joutuvat usein jakamaan tilan autoliikenteen kanssa.

Suunnitelmien toteutus, toisaalta, ei vaikuta yhtä hyvältä. Hyväksytyjen suunnitelmien toteuttamiseksi ei ole toimintaohjelmia. Turku-strategia ei huomioi liikennettä. Rahoituspäätökset eivät huomioi kestävä liikenteen suunnittelun periaatteita. Joukkoliikenteen budjetti kasvaa. Bussiliikenteen liikennöintikustannukset (erityisesti polttoaine ja henkilöstö) kasvavat samalla kun matkustajamäärä laskee, jonka seurauksena tuki kasvaa, lipunhintoja nostetaan ja palveluita vähennetään. Turku saa huonommat joukkoliikennepalvelut entistä korkeammalla hinnalla. Pyöräilysuunnitelmaa ei olla vieläkään toteutettu, rahoituksen puutteessa. Myös esteettömyyssuunnitelmalla on rahoitusongelmia, koska poliitikot eivät rahoita sitä. Odottaessa suuria investointeja (joita ei ehkä koskaan toteuteta) kaupunki ei tee mitään. Meille on jonkin verran epäselvää onko ongelma kuitenkin todella raha. Jotkut haastateltavat väittävät, että kyse on enemmän poliittisesta tahdosta kuin rahasta. Esimerkiksi poliittinen tahto tukea joukkoliikennettä on puutteellinen. Toinen kysymys jossa ei ole kyse rahasta on se, että ulkoisissa kauppakeskuksissa aukioloajat on koordinoitu, kun keskustassa taas näin ei ole. Kaupunkikeskustan ja kestävä liikenteen tukemiseksi aukioloaikojen eivät saisi syrjiä kaupunkikeskustaa.

Suosituksia

- Suunnitelmat tulisi uudelleenarvioida mahdollisen rahoituksen mukaan. Kauniit sanat, joiden takana ei ole taloudellista voimaa, eivät muuta mitään, mutta voivat toimia tekosyynä olla tekemättä mitään. Uskomme, että jos kaupunki haluaa toteuttaa kunnianhimoiset suunnitelmansa, sen täytyy löytää myös keinot rahoittaa suunnitelmat. .

5.11 Kestävän kaupunkiliikenteen politiikat ja toimenpiteet - yleisperiaatteet

Vertaisarvioinnissa havaittuja kysymyksiä

Turun kaupungin suunnittelua ei ilmeisesti tehdä riittävän pitkällä aikatahtimella. Suunnittelun hallitseva aikatahtäin on neljän vuoden vaalikausi. Johtavat puolueet tekevät vahvan sopimuksen täksi kaudeksi ja sille suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat myös toteutuvan. Mutta pidemmän aikavälin (taloudellista) suunnittelua ei ole. Lyhyt suunnittelun aikatahtäin ja vaalikausien painottaminen ohjaa toimenpiteisiin, jotka tuottavat myönteisiä tuloksia ennen seuraavia vaaleja. Pitkän tähtäimen toimenpiteitä ei tehdä eikä pitkän aikavälin strategista liikennesuunnitelmaa ole. Monet luottamusmiehistä eivät tunne riittävästi kestävästä kaupunkiliikennestä.

Tämä ei tarkoita, että kaupungilla ei olisi hyviä pitkän aikavälin suunnitelmia ja tavoitteita. Turun kaupunki on osa Euroopan laajuista ilmastokampanjaa ja Varsinais-Suomen Energiatoimisto tekee hyvää työtä ilmastomuutoksen ja energiasäästön alalla. Mutta kuten edellisissä luvuissa on todettu, hyvien strategioiden ja suunnitelmien vastapainona ovat vähemmän hyvät toimenpiteet. Kaupungin laatu ei ole lyhyellä aikavälillä merkittävin tavoite.

Kaupungilla ei ole työntekijöitä koskevaa liikennepolitiikkaa. Sillä ei myöskään ole liikennepalvelujen hankintapolitiikkaa henkilöliikenteen eikä tavaraliikenteen osalta. Kun kaupunki on hyväksynyt näitä kysymyksiä koskevat omat toimenpideohjelmansa, sen tulisi rohkaista muita kaupungin työnantajia tekemään samoin.

Maankäytön suunnittelu

Suuri havaitsemamme ongelma on seudun kuntien maankäytön suunnittelun puutteellinen koordinointi. Nykyiset hallinnolliset rajat ovat este kestäväälle maankäytön ja liikenteen suunnittelulle. Seudullinen suunnittelu on vain teoriaa – käytännössä joka kunnalla on oma ohjelmansa. Jokainen kunta kilpailee muiden kanssa veronmaksajista.

Julkinen liikenne

Toinen keskeinen tekijä kestävässä liikennejärjestelmässä on julkinen liikenne. Olemme havainneet useita ongelmia Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteessä.

Tärkein ongelma on, että koordinointi kaupungin sisäisten bussien ja seutuliikenteen välillä on riittämätön. Kaupungin sisäisten bussien ja seutubussien välillä on vain rajallista yhteistyötä:

- Kaupungin bussiliput hyväksytään kaupungin sisäisillä matkoilla useimmissa seutubusseissa
- Päällekkäinen kaupungin sisäinen liikenne on poistettu joiltakin kaduilta, joilla seutubussien palvelutaso on riittävä.
- Subventoitu seutukuukausilippu kelpaa sekä kaupungin sisäisissä että seutubusseissa.

Joukkoliikenne on suunniteltava koko seudulle siten että linjaverkosto, aikataulut, tariffit ja lippujärjestelmä ovat seudullisia. Nykyisin joukkoliikenne on negatiivisessa oravanpyörässä, jossa matkustajamäärät ja lipputulot laskevat. Jos tähän vastataan nostamalla lipunhintaa tai vähentämällä palveluita, lasku jatkuu edelleen.

Suosituksia

- Seudullisesti koordinoitu suunnittelu on ratkaisevan tärkeää kestäväälle kehitykselle. Kestävän kehityksen kannalta olisi parempi kehittää tiiviimpiä asuntoalueita ja säästää viheralueet virkistykseen. Eri toteutusstrategioiden vaihtoehdot tulisi analysoida ja hakita. Samaan aikaan on muistettava, että suomalaiset haluavat asua lähellä luontoa. Kuitenkin, useimmat ihmiset ymmärtänevät, että on mahdotonta tarjota hyvät palvelut ja

joukkoliikenne jos seudun asutus on liian hajautunut. Esimerkiksi Hirvensalon kehitystä voitaisiin tukea laadukalla joukkoliikenteellä saarille. Mutta suurin osa asukkaista käyttäisi silti yksityisautoa ja joukkoliikenteen kysyntä olisi alhainen. Bussiliikenne olisi siksi kuitenkin varsin harvaa ja laajalle levinneen maankäytön takia kävelyetäisyydet bussipysäkeille pitkiä, joka edelleen vähentäisi ihmisten joukkoliikenteen käyttöä.

- Houkutellessaan asukkaita Turun tulee voida tarjota sekä toimivat työmarkkinat että houkuttelevia asuntoalueita. Uskomme, että kestävä kaupunkiliikenne antaisi Turulle hyvän julkisuuskuvaan. Monet ihmiset, erityisesti nuoret, asuvat mieluummin suurkaupunkimaisella alueella kuin esikaupungissa, jossa palvelut ovat huonot ja eräisyydet kaupunkikeskustaan ja työpaikkoihin pitkät. Kompaktimpi kaupunki, jossa liikennejärjestelmä olisi parempi, tekisi kaupungista houkuttelevamman ja saisi opiskelijat pysymään kaupungissa heidän siirtyessään työelämään.
- Seudullisen yhteistyön tulee olla parempaa myös liikennesuunnittelussa. Joukkoliikenne tulee suunnitella koko seudulle, ei joka kunnalle erikseen. Myös Turun sataman ja Naantalın sataman välillä tarvitaan yhteistyötä.

5.12 Liikennetarpeen vähentäminen

Liikennetarpeen vähentämisessä avainasemassa ovat lyhyet etäisyydet keskeisiin matkakohteisiin kuten työ, koulu, palvelut kuten ruokakauppa, päivähoido tai urheilupaikat. Yksi etu tiiviissä taajama-alueessa on se, että se mahdollistaa kaikki nämä toiminnot pienellä alueella. Turun kaupungissa suuri osa asumisesta on tiiviillä alueilla, mutta kehityssuunta on negatiivinen palvelujen vähentyessä (kaupat ja koulut sulkeutuvat). Tämä on johtanut lisääntyviin ja pidempiin kuljetuksiin. Tulevaisuudensuunnitelmien omakotitaloasuminen ja alhaisen tiheyden asuntoalueet johtavat yhä lisääntyvään liikenteeseen.

Näin ollen nykyinen kehitys ja suunnitelmat Turussa vievät päinvastaiseen suuntaan, lisäten liikennetarvetta.

Pitenevät ja monimutkaistuvat liikennetarpeet rajoittavat liikkumisvalintoja. Ihmisten täytyy käyttää yhä enemmän autoa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sijaan.

Turun on lopetettava autosuuntautunut kaupunkisuunnittelu ja sen sijaan suunniteltava kaupunkia, jossa muiden liikennemuotojen mahdollisuudet ovat parempia. Yksi osa tätä on kaupunkirakenne ja palveluiden sijainti. Toinen ovat turvalliset ja laadukkaat kävely- ja pyöräilyreitit. Houkutteleva julkinen liikenne vähentää myös liikennettä, yksi bussi kuljettaa ruuhkassa vähintään 30 matkustajaa, kun autossa samaan aikaan on 1 – 1,2 matkustajaa. Hyvä julkinen liikennejärjestelmä, joka houkuttelee uusia käyttäjiä, on uusiin autoteihin verrattuna halpa keino estää liikenteen ruuhkautuminen.

Silti Turulla on useita hyviä suunnitelmia ja ideoita miten vähentää liikennettä.

Kaupunkikeskustan ulkopuolinen pyörätieverkko ja jokirannan kävelyalueet ovat hyviä, ja pyöräilyn suunnitelmat laadukkaita. On mielenkiintoista, että liikuntavirasto on niin suuri ja aktiivinen Turussa ja se rohkaisee aktiivisesti ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään töihin. Tämä on hyväksi sekä terveydelle että liikenteelle.

Suosituksia

- Maankäyttösuunnittelun tulisi pitää julkisen liikenteen mahdollisuuksia lähtökohtana suunniteltaessa uusia alueita. Hyviä ideoita voidaan löytää esimerkiksi Tukholman metron varhaisten linjojen suunnittelussa, missä uudet asuntoalueet suunniteltiin metroasemien ympärille. Samaa ajattelutapaa voidaan soveltaa bussi- tai pikaraitiotielinjojen varressa.
- Uudet asuntoalueet kaupunkikeskustaa ympäröivillä brownfield – alueilla voivat vähentää auton käyttöä (ainakin periaatteessa). Uudet asuntoalueet keskeisissä kohteissa tulisi suunnitella siten, että niissä on ”hiljainen puoli” meluhaittojen välttämiseksi.
- Jos uusia liikekeskuksia rakennetaan, ne tulisi sijoittaa kaupunkikeskustan lähelle
- Liikuntaviraston tulisi jatkaa pienten liikuntapaikkojen rakentamista, jotta ihmisten matkat liikuntapaikoille lyhenevät

5.13 Liikkumisen hallinta

Kaupunkikeskustan houkuttelevuus tulee ylläpitää. Keskustan tulee olla suosituin ostos-, asuin- ja työpaikka-alue. Vaikka liikennejärjestelyt keskustaan olisivat miten kestäviä tahansa, sillä ei ole merkitystä jos ihmiset valitsevat toiset ostos- tai työpaikka-alueet tai jos ihmiset eivät halua asua keskustassa.

Kestävän kaupunkikehityksen kiihdyttämiseksi sosiaalinen vastuuntunto tulee sisällyttää kaupunkisuunnitteluun yleisesti ja liikennesuunnitteluun erityisesti. Ammatillista yhteistyötä ja toimintapolitiikan koordinoitua kunnan eri toimijoiden välillä liikennekysymyksissä on tiivistettävä (koskien suunnittelua, taloutta, sosiaalitoimintaa, koulutusta, kulttuuria ja muita merkittäviä toiminta-alueita).

Kestävän liikennejärjestelmän on perustuttava suurelta osin joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn. Nykyisin ei voida nähdä keinoja, joilla autoon perustuva liikennejärjestelmä saataisiin kestäväksi. Vaihtoehtoiset polttoaineet voivat mahdollisesti ratkaista joitakin autoilun nykyisiä ongelmia, mutta monet ongelmat säilyvät niistä riippumatta. Ruuhkautuminen, hiukkaspäästöt, melu ja liikenneonnettomuudet ovat samantasoisia vaikka autojen polttoaine olisi biokaasu, sähkö tai vety. Erityisesti ruuhkautumista ei voida ratkaista muulla keinolla kuin vähentämällä autoliikenteen osuutta ja lisäämällä pyöräilyn ja julkisen liikenteen kulkumuoto-osuutta.

Tässä ei ole kysymys autoilun hylkäämisestä. Tietty määrä autoliikennettä tarvitaan kaupungin palvelemiseksi tavoilla, joihin mikään muu liikennemuoto ei sovellu. Mutta kun seutu kasvaa, autoliikenteen ei voida sallia kasvaa samassa tahdissa, jos ruuhkautuminen halutaan välttää. Tärkein kysymys on vähentää työmatka-autoilua (katso ”Pysäköinti”). Tämä on tärkeää koska työmatkat sijoittuvat rajalliseen aikaan ja siksi aiheuttavat suurimman osan ruuhkautumisesta vaikka työmatkat eivät yleensä ole kuin noin kolmasosa kaikista automatkoista. Työmatkat ovat myös matkoja jotka on helpoin siirtää joukkoliikenteeseen tai pyöräilyyn sekä hintajoustavimpia matkoja.

Keskustaan saapuvien autojen tulee olla niin vähäpäästöisiä kuin mahdollista. Vanhat ajoneuvot aiheuttavat hyvin suuren osuuden päästöistä ja niiden poistamisella ilmanlaatua voidaan parantaa paljon. Erityisesti vanhat raskaat ajoneuvot ovat pahoja saastuttajia. Useat kaupungit (esim. Tukholma ja Göteborg) ovat toteuttaneet ympäristövyöhykkeen keskustaan ja kieltäneet vanhat ja saastuttavat ajoneuvot.

Suosituksia

Yleinen arvio on, että liikkumisen hallinta – alueella on runsaasti varaa parantaa. Seuraavia ideoita esitetään toiminnan parantamiseksi:

Liikennesuunnittelu

- Liikkumisen hallinnan peruseriaatteista tulisi keskustella suunnittelun alkuvaiheessa, mukaanlukien sosiaaliset ulottuvuudet.
- Kaupunkisuunnittelijoiden (arkkitehtien) ja liikennesuunnittelijoiden yhteistyötä tulisi parantaa. Nykyisin arkkitehteilla on usein viimeinen sana, mutta heidän tietonsa kestävästä liikennejärjestelmästä ovat puutteelliset.
- Kaupungin tulisi päättää työntekijöitä koskevasta liikennepolitiikasta
- Ihmisten käyttöön tulisi pyrkiä vaikuttamaan liikkumisen hallinnan keinoin.
- Kaupunkikeskustaan tulisi määritellä ympäristövyöhyke. Kaikkien ajoneuvojen jotka tulevat keskustaan tulisi esimerkiksi olla nuorempia kuin 5 v tai täyttää Euro 3 – standardi. Standardeja voisi kiristää säännöllisesti.

Joukkoliikenne

Turun on parannettava joukkoliikennejärjestelmäänsä. Bussit ovat liian hitaita, erityisesti kaupunkikeskustassa. Osaksi tämä on lippujärjestelmän syytä. Turun on analysoitava, miksi kaupungilla on joukkoliikennejärjestelmä. Onko se vain palvelu niille, jotka eivät voi käyttää autoa tai polkupyörää, vai keino vähentää auton käyttöä? Ruuhkautumisen estämiseksi on tärkeää siirtää kulkumuotojakaamaa autosta joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn ruuhka-aikoina. Tämä tarkoittaa, että vuorotyöntekijät eivät ole erityisen tärkeitä, koska poikkeavina aikoina työskentelevät voivat käyttää autoa. Tärkeintä on saada ihmiset käyttämään joukkoliikennettä ja pyörää ruuhka-aikoina.

Myös tässä suhteessa satunnaiset bussin käyttäjät eivät ole kovin merkittäviä. Tärkeää on saada niin paljon säännöllisiä käyttäjiä kuin mahdollista. Kertalippujen myynti bussissa voi tuottaa vähän enemmän satunnaisia matkustajia, mutta se tarkoittaa myös, että harvemmat käyttävät joukkoliikennettä säännöllisesti pidempien matka-aikojen takia.

Lipun oston bussissa tulisi olla ainakin selvästi kalliimpaa kuin lipun ostaminen ennen bussiin nousua. Lippujärjestelmä sallii ennalta ostetut arvokortit, jotka on vain leimattava lippulaitteessa, jollaiset busseissa jo on. Paremman käytännön omaksuminen ei siis lisäisi kuluja. Tarvitaan ainoastaan arvokorttien myyntiä ennakoon eri paikoissa kaupungilla, esimerkiksi pikkukaupoissa ja kioskeissa. Vertailun vuoksi, Arlanda Express – lentokenttäjunana maksaa 200 SEK kun kertalippu ostetaan ennakolta. Jos lippu ostetaan junasta, se maksaa 25% enemmän, 250 SEK. Göteborgissa lipun voi ostaa ennalta ja leimata sen lippulaitteessa bussissa tai raitiovaunussa. Tukholmassa busseista poistetaan kaikki käteismyynti turvallisuussyistä (ryöstöriskin poistaminen). Tämä myös lyhentää matkustajien pysäkkiaikoja, erityisesti yhdistettynä automatisoituun lippujärjestelmään.

Joukkoliikennelinjaston tulisi koostua muutamista päälinjoista, joilla on vähän pysäkkejä ja lyhyet vuorovälit ja joukosta palvelulinjoja, joilla on paljon pysäkkejä (mahdollisesti jopa pysähdykset pyynnöstä) mutta harvemmat vuorovälit. Palvelutaso tulisi määritellä selkeämmin. Ne, jotka matkustavat päivittäin työmatkoja bussilla auton sijaan suosivat yleensä pidempiä kävelymatkoja ja tiheää liikennettä verrattuna lyhyeen kävelymatkaan ja harvempaan vuoroväliin. Vanhuksille ja liikuntarajoitteisille, toisaalta, tulee tarjota hyvin lyhyet kävelymatkat, mutta heille vuorotiheys ei ole niin tärkeää. Kaupungit, jotka ovat uudelleenjärjestäneet linjaston näillä periaatteilla ovat lähes aina saaneet lisämatkustajia ilman liikennöintikustannusten lisääntymistä. Esimerkkeinä Jönköping, Sundsvall, Tukholma ja Malmö Ruotsissa sekä Kristiansand Norjassa. Hyvä raportti kysymyksestä on: "Konkurrensegenskaper hos kollektivtrafiksystem baserade på spårvagnar respektive bussar", VTI Meddelande 948-2004. Latauslinkki: <http://www.vti.se/2032.epibrw>

Suosituksemme ovat:

- Linjasto on uudelleenarvioitava.

- Lippujärjestelmä on uudistettava sisäänpääsyn sekä paikallisen ja seudullisen liikenteen käytön helpottamiseksi.
- Julkisen liikenteen saavutettavuuden parantamiseksi matkustajainformaatiota on parannettava, aikatauluja parannettava, ja nimet sekä pysäkkikataulut järjestettävä bussipysäkeille.
- Julkisen liikenteen markkinointi ja mainonta tulee järjestää houkuttelevammalla ja ammattimaisemmalla tavalla.
- Reaaliaikaista IT-järjestelmää tulee edelleen kehittää julkisen liikenteen nostamiseksi nykyaikaiselle ja edistykselliselle tasolle.
- Paikallisen, seudullisen ja pitkän matkan joukkoliikenteen koordinoinnista tulee keskustella ja sitä kehittää
- Joukkoliikenteen tulisi olla täysin esteetöntä liikuntarajoitteisille
- Kunnalla on suunnitelma tarjota työntekijöille 25% subventoitu joukkoliikennelippu
- Kupittaa aseman joukkoliikenneyhteyksiä tulisi parantaa
- Päärautatieaseman joukkoliikenneyhteyksiä tulisi parantaa.
- Bussilinjoja eri korkeakoulukohteiden välillä tulisi parantaa
- Busseissa tulisi olla seuraavan pysäkin tiedotus
- Suoria bussilinjoja työpaikka-alueille tulisi harkita
- Liikennevaloissa tulisi olla joukkoliikenne-etuudet

Autoliikenne

- Kaupungin liikennesuunnittelua tulisi kehittää. Tämä koskee joitakin ajankohtaisia suunnitelmia kuten satamaan ulottuvaa ohikulkutietä ja parempaa bussiyhteyttä Kupittaa asemalle.
- Työmatka – autoiluun kohdistuvia erityistoimenpiteitä tulisi valmistella.
- Autoliikenteen rauhoittaminen mahdollistaisi paremman joukkoliikenteen Kauppatorin ympärillä.
- Rattijuopumusongelmiin tulisi puuttua.
- Keskustan kauppoja tulisi rohkaista keskitettyyn jakeluliikenteeseen

Kävely ja pyöräily

- Liikuntavirastolla on yksikkö, joka työskentelee saadakseen usemmat ihmiset pyöräilemään ja kävelemään (eräänlaista liikumisen hallintaa). Tätä tulisi jatkaa, ja kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjä tulisi korostaa.
- Pyörätiet on rakennettava ja kunnostettava parempilaatuisiksi, puuttuvat reittiosuudet on yhdistettävä ja kunnostettava, kouluihin on toteutettava pyöräily-yhteydet ja pyöräilyn turvallisuutta parannettava.
- Jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapitoa on parannettava. Pyöräteiden ja katujen tulisi olla esteettömiä koko vuoden.
- Kupittaa aseman pyöräily-yhteyksiä tulisi parantaa
- Hämeenkadun pyörätietä tulisi jatkaa Kåren – ylioppilaskunnan talolle asti
- Kouluihin kulkevia pyöräteitä tulisi parantaa
- Joen ylittäviä uusia pyöräteitä tulisi harkita

- Kauppatorin pyöräily-yhteyksiä tulisi parantaa
- Jokirannan pyöräteitä ei tulisi sulkea tapahtumien aikana
- Itäisen Pitkäkadun pyörätietä tulisi harkita.

Pysäköinti

Kauppatorin alaisella pysäköintilaitoksella voi olla suurta symbolista arvoa. Laajemmasta näkökulmasta kysymys ei kuitenkaan ole pitäisikö pysäköintipaikat rakentaa vai ei. Tärkein kysymys on se, mikä on kaupungin pysäköintipolitiikka.

Kuten joukkoliikenteen matkustajien osalta, kaupungin on analysoitava, mitä ihmiset pysäköinniltä tarvitsevat. Työmatkapysäköintiä keskustassa tulisi rajoittaa, kun taas ostospysäköinnistä tulee huolehtia. Nykyinen pysäköintipaikkojen määrä on enemmän kuin riittävä ostospysäköintiin, jos vain keskustassa töissä olevat saataisiin käyttämään muita liikennemuotoja tai pysäköimään kauemmas keskustasta. Siksi pysäköintimaksujen ja –valvonnan tulisi rajoittaa työmatkapysäköintiä mutta mahdollistaa ostospysäköinti. Ensimmäiset tunnit voisivat olla kohtuullisen edullisia ja maksu merkittävästi korkeampi jatkotunneilta. Houkuttelevimmat pysäköintipaikat tulisi varata lyhytaikaiseen, alle tunnin pysäköintiin. Niiltä työntekijöiltä, joilla on ilmainen tai subventoitu pysäköintipaikka työpaikallaan, tulisi tuloverottaa pysäköinnistä perityn maksun ja pysäköintipaikan markkinahinnan erotuksen mukaan. Kaupungin ja muiden julkisten työntekijöiden ei pitäisi subventoida työntekijöiden pysäköintiä ja kaupungin tulisi rohkaista muita työnantaja tekemään samoin. Sen sijaan työnantajat voisivat tarjota ilmaisia tai edullisia joukkoliikenteen kausilippuja tai hyviä pyöräpysäköintipaikkoja, joiden yhteydessä on suihku- ja vaatteiden vaihtomahdollisuus vaatekaappeineen.

Työnantajien tulisi rohkaista työntekijöitä kävelemään tai pyöräilemään töihin terveysbonuksin. Esimerkiksi noin tunti fyysiseen harjoitteluun käytettyä aikaa voitaisiin laskea työajaksi (esimerkiksi pyöräileminen töihin tai kävely bussipysäkillä, tai jopa kävely kaukaiselta pysäköintipaikalta).

Kauppatorin pysäköintilaitoksen osalta arviomme on seuraava. Jos pysäköintipaikkojen määrä on sama, ja kustannuksia ei huomioida, on parempi että autot ovat pysäköintilaitoksessa kuin kadulla. Mutta olisi haitallista lisätä pysäköintipaikkojen määrää, koska tämä lisäisi autoliikennettä ja pahentaisi ruuhkautumista. Samaan aikaan on tunnustettava, että hyvä saavutettavuus autolla liikkuville asiakkaille on olennaista kaupunkikeskustalle. Mutta tämä tarkoitus voidaan tavoittaa useilla muilla keinoilla.

Kaupunki väittää, että laitoksen kustannukset eivät ole relevantteja, koska like-elämä maksaisi pysäköintilaitoksen. Mutta myös liike-elämän osalta tulisi harkita, mihin sijoitettuna raha tekisi kaupunkikeskustasta kilpailukykyisemmän. On kyseenalaista, ovatko ainakin rakennuskustannuksiltaan hyvin kalliit pysäköintipaikat paras tapa lisätä keskustan houkuttelevuutta. Erilaiset toiminnot kaupunkikeskustassa houkuttelisivat paljon enemmän asiakkaita kuin pysäköintilaitos.

Toinen ongelma ovat rakennusaikaiset haitat. Kaupungin tulee varoa, ettei se tapa kultamunia munivaa kanaa tekemällä Kauppatorista vähemmän houkuttelevaa pysäköintilaitoksen rakennusaikana.

Yksityiskohtaiset suosituksemme ovat:

- Pysäköintipolitiikkaa tulisi käyttää vähentämään kaupunkikeskustaan suuntautuvien automatkojen kysyntää
- Kauppatorin pysäköintilaitoksen vaikutukset on arvioitava strategisesti.

- Pysäköintimaksuja tulisi nostaa auton käytön ja pysäköinnin tarpeen vähentämiseksi (sairaalassa pysäköintimaksu on nykyisin 10 € kuussa).
- Yksityisautojen ilmainen pysäköinti työpaikoilla tulisi lopettaa.
- Asenne, että kaupunkikeskustassa on liian vähän pysäköintipaikkoja, tulisi asettaa kyseenalaiseksi ja rohkaista ajatusta, että pysäköinnin kysyntään voidaan vaikuttaa hinnalla.

5.14 Tasapuolisten ja saastuttamattomien liikenneratkaisujen kehittäminen

Turku on sopivan kokoinen pyöräliikenteelle ja nykyisen pyöräliikenteen suunnitelman toteuttaminen ja pyöräteiden lisärakentaminen houkuttelevan pyörätieverkon aikaansaamiseksi parantaisivat tätä positiivista imagoa. Nykyisin keskeneräinen pyörätieverkko rajoittaa kansalaisia pyöräilemästä päivittäisiä matkoja.

Poliittisella tasolla poliitikot ovat pakotettuja tekemään kestävämpiä ratkaisuja. He välttävät tekemästä vaikeita ratkaisuja yksityisautoilun rajoittamiseksi kaupunkikeskustassa.

Eri suunnitelmissa asetettujen tavoitteiden ja riittävien toimenpiteiden välillä vaikuttaa olevan epätasapaino.

Joukkoliikenteen osalta kaupunki vaatii matalapäästöisiä busseja (Euro II – V) mutta vähäpäästöisiä vaunuja ei käytetä mm. koska kaupungissa ei ole biokaasuasemaa. Etanolia, biodieseliä ja kestävästi tuotettua sähköä on saatavilla, mutta näiden vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö on hyvin vähäistä. Alueellisten ja pitkän matkan bussien esteettömyys on varsin huono. Junia ei käytetä lainkaan seutuliikenteeseen.

Tiedottamista kaupungin liikkumiskulttuurin muuttamiseksi on pidettävä tärkeänä ja keskeisenä osana kestävän kaupunkiliikenteen pitkän aikavälin strategiaa.

Raitioliikenteen palauttamismahdollisuus on, kalleudestaan huolimatta, hyvä mahdollisuus kehittää saasteetonta liikennettä kaupungissa ja tehdä joukkoliikenteestä houkuttelevampaa asukkaille. Käsityksemme on, että jatkoselvityksiä tehdään, mutta toteutus edellyttää seudullista joukkoliikenne-organisaatiota sekä huomattavaa taloudellista panostusta Suomen valtiolta tai uusia rahoituskeinoja. Mielipiteemme on, että joukkoliikennejärjestelmässä käytettävien ajoneuvojen valinta on toissijainen verrattuna kiireelliseen tarpeeseen vahvistaa joukkoliikenteen roolia maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. Vaikka Turun joukkoliikenne perustuisi jatkossakin vain bussiliikenteeseen, on tarpeen "ajatella raitiovaunun tapaan" eli käyttää joukkoliikennelinjastoa perustana maankäytön suunnittelulle ja suunnitella kaupunginosat joukkoliikenteen asemien ympärille. Tärkeimmät bussilinjat tulisi suunnitella kuin niitä liikennöitäisiin raitiovaunuilla ja busseille tulisi antaa samat liikenne-etuudet kuin raitiotielle. Tällaisella suunnittelulla olisi varsin helppoa tulevaisuudessa siirtyä busseista raitiovaunuihin, jos jatkoselvitykset osoittavat sen perustelluksi. Tätä konseptia tulisi kokeilla pilottihankkeena tiiviimmin asutulla alueella.

Suosituks

Autoliikenne

- Kaupungin hallinnon tulisi asettaa tavoitteet vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttämiseksi.
- Vaihtoehtoisille polttoaineille tulisi luoda houkuttimet.
- Puhtaammille autoille tulisi luoda houkuttimet.
- Kaupungin tulisi vaatia puhtaampia autoja kilpailuttaessaan liikennepalveluita.
- Sähköautojen pilottihanketta tulisi jatkaa.

Pysäköinti

- Järjestelmä, jossa kaupat antavat alennusta, jotta asiakkaat voivat käyttää pysäköintipaikkoja, tulisi ottaa keskusteluun. Miksi asiakkaiden, jotka kulkevat bussilla tai pyörällä tulisi maksaa enemmän kuin asiakkaiden, jotka kulkevat autolla?

Pyöräily ja kävely

- Keskenäinen pyörätieverkko rajoittaa päivittäistä työmatkapyöräilyä

Meriliikenne

- Satamalla on laatujärjestelmä, jota tulisi rohkaista.
- Puhtaita aluksia tulisi suosia satamamaksuilla (kuten nykyisin).

Joukkoliikenne

- Joukkoliikenteen palvelut tulisi optimoida osana kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ja niitä tulisi markkinoida tärkeimpänä liikennemuotona kaupunkialueelle ja sen sisällä.
- Mahdolliselle tulevalle raitiolinjastolle tulisi tehdä aluevaraukset.
- Joukkoliikenteessä tulisi käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita.
- Nykyisiä rautateitä voitaisiin käyttää alueelliseen paikallisliikenteeseen.
- Käynnistää pilottihanke korkeatasoisilla runkobussilinjoilla, jolla näytetään, että joukkoliikenne voi menestyä. Suunnitelkaa suora, nopea ja tiheästi liikennöitävä bussilinja joka kulkee kaupunkikeskustan ja jonkin suuren työpaikka-alueen kautta. Markkinointi on keskeinen asia menestyksen takaamisessa.

5.15 Vastuiden ja resurssien yksityiskohtainen kohdittaminen

Vertaisarvioinnissa havaittua

Suunnittelijat ja ympäristönsuojeluviranomaiset ovat yhdessä virastossa, Ympäristö- ja kaavoitusvirastossa. Tämän pitäisi taata varsin hyvä yhteistyö, mutta se ei vaikuta olevan täydellistä. Ympäristöasioita ei oteta huomioon niin paljon kuin pitäisi. Yksi syy voi olla puuttellinen tietämys kestävästä liikenteestä poliitikkojen ja yleisön keskuudessa. Johtavat virkamiehet, joilla on parempi tietämys, eivät uskalla ottaa yhteen poliitikkojen kanssa. Useat johtavat virkamiehet ovat myös poliitikkoja ja siksi hyvin vaikutusvaltaisia päätöksentekoprosesseissa. Mutta nämä ihmiset eivät ole "ympäristöystävällisimpiä". Sen sijaan suunnittelua ohjaa vahva halu kehittää kaupunkia taloudellisesti, joka nähdään vastakohtaisena kestäväälle kehitykselle.

Maankäytön suunnittelijoiden keskuudessa ymmärrys maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteydestä on heikko tai maankäytön suunnittelijat eivät pidä liikenteen lisääntymistä ongelmana. Vaikuttaa siltä, että asuntoalueet suunnitellaan ensin ja liikenneongelmat yritetään ratkaista jälkikäteen. Asuntoalueiden suunnittelu hyvän joukkoliikenteen varten kestävästä liikennekäyttäytymisen takaamiseksi ei ole ajatuksena ilmeinen. Liikenteen suunnittelijoilla on liian paljon tehtävää ja he eivät voi tarkistaa kaikkia suunnitelmia liikenteen suhteen.

Suunnittelutoimiston ja kiinteistölaitoksen vastuunjako vaikuttaa epäselvältä. Kiinteistölaitos vastaa liikennehankkeiden rahoituksesta (lukuun ottamatta aivan pieniä hankkeita), mutta ei tiedosta kestävästä liikennejärjestelmän tarpeista. Siksi rahoitus uudelle julkiselle liikenteelle uusilla alueilla on usein riittämätön.

Kaupungin sisäisen ja seudullisen joukkoliikenteen puutteellinen koordinaatio on mainittu jo aikaisemmin. Seudullisen joukkoliikenteen suunnittelu perustuu yksityisten yritysten

aloitteeseen ja linjalupapäätökset tekee lääninhallitus, mutta ne ovat hyvin heikko seudullinen ohjauskeino. Seutuliikenne perustuu siksi vain yksityiseen voittoon.

Toinen ongelma on yhteistyö julkisen liikenteen suunnittelijoiden ja esteettömyysasioita ajavien tahojen välillä. Myös katu- ja liikennesuunnittelu tehdään ilman riittävää tietoisuutta ja yhteistyötä liikuntarajoitteisten edustajien kanssa.

Toisaalta liikuntavirasto vaikuttaa tekevän hyvää yhteistyötä julkisen liikenteen ja liikennesuunnittelun kanssa suunnitellessaan suuria urheilulaitoksia:

- Tärkeimmälle jäähallille on erityinen bussilinja otteluiden aikana.
- Pääuimahallille on bussiyhteys.
- Tärkeimmälle jalkapallostadionille kulkee useita bussilinjoja, mutta ei lisälinjoja otteluiden aikaan.

Suosituksia

- Yleinen ongelma on, että autoliikenne ei maksa ulkoisia kustannuksiaan. Tämä ei ole Turun tai Suomen erityisongelma, vaan yleismaailmallinen ongelma. Koska autonkuljettajat eivät maksa autoliikenteen sosiaalisia kustannuksia (melu, saasteet, onnettomuudet, ruuhkautuminen) autoliikenteelle on ylikysyntää. Tämän kysynnän täyttäminen uusilla teillä on osoittanut hyödyttömäksi kaikkialla. Uudet tiet vain luovat yhä lisää liikennettä ja autoliikenteen kulkumuoto-osuutta julkisen liikenteen ja pyöräilyn kustannuksella.
- Silti voi olla tarpeen toteuttaa uusia teitä erityisesti rahtiliikenteen ohjaamiseksi pois kaupungin keskeisistä osista. Tällöin samalla on toteutettava muita toimenpiteitä autoliikenteen kysynnän rajoittamiseksi, tiukka pysäköintipolitiikka, alhaiset nopeusrajoitukset keskustassa, tehokas joukkoliikenne sekä turvalliset ja suorat pyörätiet.
- Kaupungin on hahmotettava tarve liikkumisen hallinnasta vastaavalle elimelle kestävän kaupunkiliikennejärjestelmän aikaansaamiseksi ja ylläpitämiseksi. Tämän osaston tai vastuuelimen tulisi olla vastuussa ja koordinoida kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu kaupungissa ja työskennellä kaikkien liikennemuotojen parissa.
- Suunnitellessaan uusia teitä ja muita liikennehankkeita Turun täytyy tehdä nykyistä enemmän vaikutusarviointeja.

5.16 Seuranta- ja arviointijärjestelyt

Kestävän kehityksen ohjelman seuranta tapahtuu ympäristöraportissa, joka on osa kaupungin talouden vuosittaista raportointia. Kehitystä seurataan säännöllisesti indikaattoreilla, jotka ovat yhteiset muitten suurten kaupunkien kanssa. Kaupunki vaikuttaa olevan laatimassa myös hiljaisten alueiden melukartoitusta. Kaupungilla on myös 27 indikaattoria neljällä alueella, joilla seurataan ensisijaisesti kaupungin hallinnon kestävää kehitystä mutta myös osin koko kaupungin tilannetta.

Kaupungin tiedot liikennevirroista ja liikenteen kehityksestä ovat puutteelliset. Liikennemuotojakauma on arvioitu viimeksi 1997. Liikennemuotojakaumaa tulisi seurata säännöllisesti, jotta toimenpiteiden vaikutukset nähdään. Poliisilla on hyvä järjestelmä liikenneonnettomuuksien seurantaan.

Arviointiryhmä sai kuvan, että useita suunnitelmia ja ohjelmia on olemassa, esimerkiksi pyöräilyverkoston suunnitelma, mutta niitä ei toteuteta järjestelmällisesti. Jos kunnollinen seurantajärjestelmä olisi olemassa, suunnitelmien toteutuksen seuranta olisi läpinäkyvämpää.

Suosituksia

- Kaupungin indikaattorijärjestelmä on suuntautunut Turun kaupungin organisaation toimintaan. Sen sijaan indikaattorien tulisi koskea koko kaupunkia. Liikennettä koskevien indikaattorien tulisi olla yksityiskohtaisempia ja suunnattuja arvioimaan kehitystä kohti kestävästä liikennejärjestelmästä.
- Liikennevirtojen, liikenteen kehityksen ja liikenneonnettomuuksien seuranta tulisi parantaa ja suunnitella yksityiskohtaisen liikennesuunnittelun riittäväksi työkaluksi.
- Valmisteilla oleva myös hiljaisia alueita koskeva melukartoitus tulisi toteuttaa.

5.17 Suunnitelman hyväksyminen ja arviointi

Harkittavia asioita

Kaupungilla ja seudulla on suunnitelmat ja kehittämisohjelmat maankäytön kehitystä, kaupunkikeskustan liikenteen hallintaa ja julkista liikennettä varten. Turun liikennesuunnitelmat hyväksyy kaupunginvaltuusto tai sen alaiset luottamuselimet.

Hyväksytyjen strategioiden arviointijärjestelyt ovat kuitenkin varsin riittämättömät. Suunnitelmien vaikutuksia ei rutiininomaisesti arvioida ja strategista ympäristövaikutusten arviointia ei ole tehty millekään suunnitelmalle tähän mennessä. Pitkän tähtäyksen kestävä kehityksen visio puuttuu. Hallitseva aikatahtain on hallitsevien puolueiden neljän vuoden mittainen sopimus.

Hallintokunnat tiedostavat kuitenkin että vanhat liikennesuunnitelmat tulisi päivittää kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun näkökulmasta. Ne odottavat, että kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymisprosessi ratkaistaan BUSTRIP – arvioinnin sekä hallinnon ja julkisen konsultoinnin perusteella. Tässä prosessissa yhteistyötä muiden yhteisöjen kanssa tulisi parantaa.

Tärkeiden osahankkeiden ympäristövaikutukset voidaan arvioida SEA – direktiivin mukaisesti, jos tarpeen.

Suosituksia

- Yleiskaavoitusta ja liikennesuunnittelua tulisi jatkossa kehittää kestävä kehityksen näkökulmasta. Kestävä kaupunkiliikenteen periaatteita ja käytäntöjä tulisi käyttää laajemmin. Kestävä kehityksen perusindikaattoreiden käyttäminen on tarpeellista myös strategisten tavoitteiden seuraamiseksi.
- Yhteistyöjärjestelyjä muiden yhteisöjen kanssa ja kaupungin yksiköiden välillä tulisi kehittää. Se on erityisen tärkeää suunniteltaessa seudullista joukkoliikennettä, liikennetiedotusta ja lippujärjestelmää, joka tukee kestävä kehitystä.
- Nykyisin monia suunnitelmia ei rahoiteta riittävästi. Esimerkiksi liikenneturvallisuuksien toteuttamista on vaikea rahoittaa. Maankäytön, liikenteen ja talouden suunnittelun koordinaatio tulisi parantaa.

6 Pilottihanke

Turun pilottihanke on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kevyen liikenteen asiamestotoiminnan kautta.

Hankkeessa on kysymys ensisijaisesti viidestä asiasta:

1. Palautteen kokoaminen kansalaisilta kävelystä ja pyöräilystä (yli 120 yhteydenottoa sähköpostilla ja puhelimitse)

2. Osallisavien tapahtumien järjestäminen asukkaille: kansalaistapaamiset, kampanjat työpaikoilla, autoton päivä jne. (useita tapaamisia jo organisoitu ja joitakin suunnitteilla)
3. Kävelyn ja pyöräilyn PR – toiminta (yli 10 artikkelia paikallisessa ja kansallisessa lehdistössä).
4. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman laatiminen palautteeseen perustuen osana Turun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa.
5. Yhteistyö muiden kaupungin yksiköiden, paikallisten viranomaisten ja kansalaisjärjestöjen kanssa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

BUSTRIP – hankkeen formaatin mukainen pilottihankkeen tarkempi toimintasuunnitelma valmistellaan ja tarkistetaan syksyn aikana.

Turun kaupungin on tarpeen suunnitella, miten pilottihankkeen vaikutusta seurataan. Paljonko pyöräily ja kävely lisääntyvät pilottihankkeen seurauksena?

Liite 1 Lehdistötiedote

Lehdistötiedote - julkaisuvapaa 25/08/2006 09:00

24/08/2006

Turku kestävyiden tienristeyksessä!

Kansainvälinen kestävä liikenteen asiantuntijoiden ryhmä on kuluneen viikon tutkinut Turun kaupungin liikenne- ja liikkuvuuskysymyksiä ja arvioinut, miten kaupunki edistyy kestävä liikennejärjestelmän kehittämisessä. Perustuen haastatteluihin asukkaiden, liike-elämän, poliitikkojen ja asiantuntijoiden kanssa sekä tutustuttuaan kaupunkiin, arvioijien tärkeimmät havainnot ovat seuraavat:

- kaupungilla on korkeat tavoitteet monissa suunnitelmissa ja ohjelmissa
- käveleminen ja pyöräily ovat tärkeitä liikennemuotoja Turussa
- kaupunkikeskustalla on ainutlaatuisia laatutekijöitä, joita tulisi kehittää
- kaupunkikeskusta on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä

Kuitenkin, arviointiryhmä kokee että:

- Maankäytön ja liikenteen suunnittelusta puuttuu pitkän aikavälin perspektiivi
- Seudun kuntien yhteistyötä on kiireellisesti parannettava maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa
- Julkisen liikenteen markkinointia ja informaatiota matkustajille on parannettava ja matka-aikoja nopeutettava
- Kaupunkikeskustan ei tule kilpailla saavutettavuudella autolla vaan omilla ainutlaatuisilla laatutekijöillään.
- Keskustan pyörätiereitistö tulisi rakentaa valmiiksi ja autojen nopeuksia alentaa, jotta pyörän käyttö lisääntyisi entisestään

Lokakuun alussa ryhmä on saanut raporttinsa valmiiksi, ja se on kaupungin hallinnon käytettävissä laadittaessa kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa.

Arviointiryhmä:

Björn Abelsson - Sundsvall, Ramboll Sweden AB, Ruotsi (ryhmän johtaja)

Anna Granberg - Union of Baltic Cities - ympäristösihteeristö

Dace Liepniece -Liepaja, Latvia

Per Elvingson -Örebro, Ruotsi

Gintaras Stauskis - Vilna, Liettua

Lech Michalski - Gdynia, Puola

Mindaugas Kucinovas - Kaunas, Liettua

Björn Gunnarsson - Göteborg, Ruotsi

Lisätiedot:

Mikko Laaksonen, mikko.k.laaksonen@turku.fi, 02-2623500

Ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelutoimisto, Turun kaupunki

Taustatietoa

BUSTRIP (Baltic Urban Sustainable Transport Implementation and Planning - www.bustrip-project.net)

Bustrip on hanke, jota koordinoi Turkuun sijoitettu Itämeren kaupunkien liiton Ympäristö- ja Agenda 21 - sihteeristö. Projekti tuottaa Euroopan kaupungeille ja kunnille käytännön työkaluja tuottavaa kestävästä kaupunkiliikennestä. BUSTRIP-hankkeen 12 kumppanikaupunkia ovat ensimmäiset Euroopassa, jotka alkavat valmistella ja toteuttaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joita suositellaan Euroopan komission Temaattisessa kaupunkiympäristöä koskevassa strategiassa (kuudes ympäristötoimintaohjelma). BUSTRIP hankkeella on ainutlaatuinen mahdollisuus näyttää eurooppalaisille kaupungeille, miten tuottaa kestävästä liikennestä samalla kun talous kasvaa.

Jokaisessa kahdessatoista kumppanikaupungissa toteutetaan vertaisarviointi, joka auttaa niitä ymmärtämään niiden nykyisen tilanteen suhteessa kestävästä kaupunkiliikenteen tavoitteeseen. He käyttävät tätä valmistellakseen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, ja toteuttaakseen pilottihankkeita, joilla saadaan käytännön tuloksia.

BUSTRIP tuottaa kestävästä liikenteen työkalupakin, johon kootaan kaupunkien parhaat käytännöt ja oppimiskokemukset. Työkalupakki auttaa eurooppalaisia kaupunkia ymmärtämään kestävästä liikennesuunnittelua sekä mahdollisuuksia edistyä kohti kestävästä kaupunkiliikennestä.

Projektia koordinoi UBC ja kaksi muuta pääkumppania ovat UBC:n liikennekomissio ja Chalmersin tekninen yliopisto (Göteborgissa). Nämä kolme pääkumppania muodostavat projektin ohjausryhmän. Kaksitoista paikallista ja seudullista viranomaista Virossa, Suomessa, Saksasta, Latviasta, Liettuasta, Puolasta ja Ruotsista saa vertaisarviot ja valmistele kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia.

Projektia osarahoittaa Euroopan unionin aluekehitysrahasto BSR INTERREG III B naapurisuusohjelma, Suomen ympäristöministeriö sekä kumppanikaupungit. Koko projektibudjetti on 3,1 MEUR. Hankkeen kesto on kesäkuu 2005 - joulukuu 2007.

Johtava kumppani: Itämeren kaupunkien liitto, ympäristösihteeristö, Suomi

Kontaktihenkilö:

Sakari Saarinen

+358 2 262 3201

E-mail: sakari.saarinen@turku.fi

www.bustrip-project.net

Liite 2 Arviointiryhmä

Turun vertaisarviointiryhmän esittely

Björn Abelsson – Sundsvallin kaupunki, Ramboll Sweden AB, Ruotsi (ryhmän johtaja)

Björn Abelssonilla on laaja kokemus liikennesuunnittelusta sekä teiden ja rautateiden ympäristövaikutusten arvioinnista. Hän työskentelee myös pyöräilyn suunnittelun, liikennesuunnittelun melu-, ilmansaaste- ja terveysvaikutusten, hyöty-kustannusanalyysien ja liikenneturvallisuuden parissa. Abelsson on Turun vertaisarviointiryhmän johtaja.

Anna Granberg – Itämeren kaupunkien liiton ympäristösihteeristö

Anna Granberg on valmistunut sosiaalitieteiden maisteriksi Uumajan yliopistosta pääaineenaan valtiotiede. Hän on työskennellyt useita vuosia Malmön kaupungissa kaupunkialueiden kestävän hallinnon parissa. UBC:n ympäristösihteeristössä Turussa hän on ollut vastuussa parhaiden käytäntöjen soveltamisesta ja koordinoi nyt BUSTRIP – hanketta.

Per Elvingson – Örebron kaupunki, Ruotsi

Per Elvingson työskentelee kestävän liikenteen päällikkönä Örebron kaupungin yhteiskuntasuunnittelun osastossa.

Gintaras Stauskis – Vilnan kaupunki, Liettua

Gintaras Stauskis on apulaisprofessori ja FT Vilnan Gediminas – teknillisen yliopiston kaupunkisuunnittelun osastolla. Hänen tutkimusintressinsä ja erikoisalansa on rakennetun ympäristön inhimillistäminen. Hänellä on arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun toimisto vuodesta 1988. Hänellä on myös kokemusta EU-projektien hallinnasta ja tutkimusta kaupunkikehityksestä, terveydestä, esteettömyydestä, liikenteestä ja virkistyksestä.

Dace Liepniece-Liepina – Liepajan kaupunki, Latvia

Dace Liepniece-Liepina on Liepajan kaupungin hallinnon ympäristöyksikön päällikkö ja vastaa ympäristöpolitiikasta, ilmanlaadusta ja jätehuollosta. Hän koordinoi myös Liepajan kaupungin ympäristötoimenpideohjelman ja ilmanlaadun parantamisohjelman toteutusta.

Lech Michalski – Gdynian kaupunki, Puola

Lech Michalski työskentelee Gdanskien tekniikan yliopistossa sekä Pomorskien Voivodin aluehallinnon aluekehitysosastolla. Hänellä on kokemusta liikennesuunnittelusta, alue- ja kaupunkisuunnittelusta, maanteiden ja rautateiden suunnittelusta ja liikennesuunnittelusta. Hän osallistuu aktiivisesti useisiin Itämeren alueen liikennehankkeisiin.

Mindaugas Kucinovas – Kaunasin kaupunki, Liettua

Mindaugas Kucinovas toimii ylitarkastajana Kaunasin kaupungin kaupunkikehitysosaston liikenneosastolla ja vastaa liikenteen integrointijärjestelmistä, hinnoittelusta, joukkoliikenteen saavutettavuudesta, julkisen liikenteen informaatiosta ja strategisesta suunnittelusta.

Björn Gunnarsson – Göteborgin kaupunki, Ruotsi

Björn Gunnarsson työskentelee Göteborgin kaupungin strategisen liikennesuunnittelun parissa ja osallistuu Göteborgin yleiskaavan, uuden joukkoliikennejärjestelmän ja muiden pitkän aikavälin suunnitelmien valmisteluun,