

**Liite 3:**

	<b>BUSTRIP Turun kestävän liikenteen vertaisarviointi</b>
	<b>Yhteenveto suosituksista</b>
	Toimenpide
	<b>Kuntarakenne</b>
1	Yhteistyötä naapurikuntien kanssa on lisättävä
2	Kuntarakenteen uudistus
3	Tulisi perustaa seudullinen viranomainen, jolla on todellista päätöksentekovaltaa maankäyttö- ja liikenneasioissa
4	Yhteistyöjärjestelyjä muiden yhteisöjen kanssa ja kaupungin yksiköiden välillä tulisi kehittää.
5	Kaupungin tulisi määritellä liikkumisen hallinnasta vastaava toimielin
	<b>Osallistuminen</b>
6	Tiedonkulkua korkeakoulujen oppilaskuntiin ja niiden osallistumista tulisi parantaa.
7	Strategiat, toimenpideohjelmat ja suunnitelmat ja ohjelmat tulisi arvioida sukupuolten tasa-arvon näkökulmasta.
8	Tulisi kiinnittää huomiota siihen, miten voidaan tavoittaa se osa yhteiskuntaa, joka ei normaalisti osallistu julkiseen keskusteluun
	<b>Kaupungin strategiat</b>
9	Strategioita tulisi koota yhteen ja niiden tavoitteiden tulisi olla selkeämpiä ja konkreettisia.
10	Hyväksytyihin strategioihin, toimintaohjelmiin ja suunnitelmiin tulisi sitotua
11	Strategiat ja suunnitelmat tulisi tehdä pitempikestoisina.
12	Toimenpideohjelmien toteutuminen on varmistettava sisällyttämällä niihin tavoitteet, mittarit, vastuunjaot, taloudelliset resurssit ja seurantajärjestelmät.
13	Strategioihin tulisi määritellä selkeät liikennetavoitteet.
14	Strategisia tavoitteita tulisi seurata kestävän kehityksen perusindikaattoreilla.
15	Strategiat, suunnitelmat ja toimenpideohjelmat tulisi rahoittaa ja toimenpiteet suhteuttaa mahdolliseen rahoitukseen
16	Yleiskaavoitusta ja liikennesuunnittelua tulisi kehittää kestävän kehityksen näkökulmasta.
	<b>Maankäyttöratkaisut</b>
17	Kaupunkiseudun maankäyttö tulisi suunnitella yhdessä naapurikuntien kanssa, erityisesti itä-länsi-suunnassa.
18	Kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteistyötä tulisi parantaa koko seudulla
19	Kaupunkirakenteen hajautumista on rajoitettava
20	Virkistysalueet tulee säästää tiivistämällä rakentamista.
21	Kaupungin tulisi edistää julkiseen liikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn suuntautuneita alueita
22	Maankäyttö tulee suunnitella joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteyksiin tukeutuvaksi.
23	Kompaktimpi kaupunkirakenne, jossa kestävät liikennemuodot toimivat, tekisi kaupungista houkuttelevamman
24	Uudet asuntoalueet kaupunkikeskustaa ympäröivillä brownfield – alueilla voivat vähentää auton käyttöä
25	Henkilöautosuuntautunutta maankäyttöä ei tule toteuttaa lisää.
26	Saarten asuntorakentamista tulisi arvioida kriittisesti. Asuntorakentamista saarille tulisi rajoittaa.

27	Uudet kauppakeskukset tulee suunnitella Turun kaupunkikeskustan osiksi tai toteuttaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen
28	Päivittäistavaroiden kaupan hallitsemiseksi Turun seudulla tulisi tehdä politiikkaohjelma, joka varmistaa, että myös autottomat voivat ostaa päivittäistavara.
29	Asuntoalueiden suunnitteluprosessia, julkista osallistumista ja yhteistyötä eri toimijoiden ja osallisten kanssa tulisi kehittää korkean kaupunkielämän laadun säilyttämiseksi ja sosiaalisten ongelmien pienentämiseksi.
30	Liikkumisen hallinnan peruseriaateista tulisi keskustella suunnittelun alkuvaiheessa, mukaanlukien sosiaaliset ulottuvuudet.
	<b>Liikennepolitiikan perusratkaisut</b>
31	Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman painopisteenä tulisi olla kestävä kehitys.
32	On varmistettava, että seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toteutuu ja seurattava etenemistä
33	Turun strategiat ja toimintaohjelmat tulisi tarkistaa kestävän kaupunkiliikennejärjestelmän saavuttamiseksi.
34	Ruuhkautumista ei voida ratkaista muulla keinolla kuin vähentämällä henkilöauton osuutta
35	Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osuutta liikennemuotojakaumasta on lisättävä ja henkilöauton osuutta vähennettävä
36	Ensisijaisesti on vähennettävä työmatka-autoilua erityistoimenpitein
37	Suunniteltaessa uusia teitä ja muita liikennehankkeita tulee tehdä nykyistä enemmän vaikutusarviointeja.
38	Liikennettä koskevien indikaattorien tulisi olla yksityiskohtaisempia ja suunnattuja arvioimaan kehitystä kohti kestävää liikennejärjestelmää.
39	Liikennevirtojen, liikenteen kehityksen ja liikenneonnettomuuksien seurantaa tulisi parantaa ja suunnitella yksityiskohtaisen liikennesuunnittelun riittäväksi työkaluksi.
	<b>Keskustan kehittäminen</b>
40	Keskustaa tulee kehittää seudun vetovoimaisimpana ostoskeskuksena
41	Keskustan tulee olla suosituin asuin- ja työpaikka-alue
42	Tarvitaan selkeä näkemys kaupunkikeskustan kilpailullisista laatutekijöistä. Kaupunkikeskusta ei voi kilpailla ulkoisten kauppakeskusten kanssa saavutettavuudella autolla ja ilmaisella pysäköinnillä. Asenne, että kaupunkikeskustassa on liian vähän pysäköintipaikkoja, tulisi asettaa kyseenalaiseksi.
43	Kaupunkikeskustalle tarvitaan uusi osayleiskaava, jossa tasapainotetaan eri liikennemuodot
44	Kaupunkikeskustasta tulisi kehittää houkuttelevampi vähentämällä autoliikennettä ja lisäämällä kävelyalueita.
45	Työmatkoja autolla keskusta tulee rajoittaa tilan vapauttamiseksi ostosmatkoille
46	Pysäköintimaksujen ja -valvonnan tulisi rajoittaa työmatkapysäköintiä mutta mahdollistaa ostospysäköinti.
47	Pysäköintipolitiikalla ja hinnoittelulla tulisi vähentää kaupunkikeskustaan suuntautuvia automatkoja
48	Pysäköintilaitosten rakentaminen tulisi pysäyttää keskustassa
49	Kauppatorin pysäköintilaitoksen vaikutukset on arvioitava strategisesti.
50	Kaupun pysäköintimaksun perusteella antamat alennukset tulisi kyseenalaistaa.
51	Autoliikenteen rauhoittaminen mahdollistaisi paremman joukkoliikenteen Kauppatorin ympärillä.
	<b>Kävely ja pyöräily</b>
52	Keskustan pyörätieverkosto toteutettava valmiiksi
53	Kävelyn ja pyöräilyn konfliktit muiden liikennemuotojen kanssa poistettava. Autojen nopeuksia tulisi alentaa ja risteysten turvallisuutta parantaa.

54	Alikulkuja tulisi harkita suurissa risteyksissä, joissa ne voivat olla teknisesti ja taloudellisesti perusteltuja.
55	Paremmat opasteet ja merkinnät pyöräilijöille ja liikuntarajoitteisille
56	Turun esteettömysohjelman 2012 käytännön toteutus
57	Pyörätiet on rakennettava ja kunnostettava parempilaatuisiksi.
58	Jalkakäytävien ja pyöräteiden talvikunnossapitoa on parannettava.
59	Kupittaa aseman pyöräily-yhteyksiä tulisi parantaa
60	Hämeenkadun pyörätietä tulisi jatkaa Kåren – ylioppilaskunnan talolle asti
61	Kouluihin kulkevia pyöräteitä tulisi parantaa
62	Joen ylittäviä uusia pyöräteitä tulisi harkita
63	Kauppatorin pyöräily-yhteyksiä tulisi parantaa
64	Jokirannan pyöräteitä ei tulisi sulkea tapahtumien aikana
65	Itäisen Pitkätien pyörätietä tulisi harkita.
66	Maaria-Jäkärän kävely- ja pyöräily-yhteydet tulisi rakentaa
67	Pilottihankkeen seuranta on tarpeen suunnitella.
	<b>Joukkoliikenne</b>
68	Turun on analysoitava joukkoliikenteen tehtävä: palvelu autottomille vai keino vähentää auton käyttöä
69	Joukkoliikenteen palvelut tulisi optimoida osana kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmasta ja niitä tulisi markkinoida tärkeimpänä liikennemuotona kaupunkialueelle ja sen sisällä.
70	Joukkoliikenteen linjasto, aikataulut ja lippujärjestelmä tulee suunnitella ja toteuttaa seudullisesti kuntarajoista riippumatta
71	Paikallisen, seudullisen ja pitkän matkan joukkoliikenteen koordinoitua tulee kehittää
72	Joukkoliikenteelle tulee kehittää tehokas runkolinjasto, joka huomioidaan maankäytön suunnittelussa. Pilottihankkeena kokeilulinja.
73	Lippujärjestelmää tulisi kehittää vähentämällä tai poistamalla kuljettajien lipunmyynti pysäkkiaikojen nopeuttamiseksi
74	Liikennevaloissa tulisi olla joukkoliikenne-etuudet
75	Julkisen liikenteen markkinointi ja mainonta tulee järjestää houkuttelevammalla ja ammattimaisemmalla tavalla.
76	Matkustajainformaatiota on parannettava: pysäkki-informaatio ja seuraavan pysäkin tiedotus busseissa
77	Joukkoliikenteen tulisi olla täysin esteetöntä liikuntarajoitteisille
78	Tärkeimmät bussipysäkit tulisi kunnostaa esteetömmiksi
79	Kaupungilla on suunnitelma tarjota 25% subventoitu työsuhdelippu
80	Kupittaa aseman joukkoliikennedyhteyksiä tulisi parantaa
81	Päärautatieaseman joukkoliikennedyhteyksiä tulisi parantaa.
82	Bussilinjoja eri korkeakoulualueiden välillä tulisi parantaa
83	Suoria bussilinjoja työpaikka-alueille tulisi harkita
84	Mahdolliselle tulevalle raitiolinjastolle tulisi tehdä aluevaraukset.
85	Joukkoliikenteessä tulisi käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita.
86	Nykyisiä rautateitä voitaisiin käyttää alueelliseen paikallisliikenteeseen.
	<b>Tieliikennehankkeet</b>
87	Esitettyjen teiden liikenne-, ympäristö-, ja kaupunkikehitysvaikutukset tulisi arvioida ja vain ne, joilla on myönteisiä vaikutuksia, tulisi rakentaa.
88	Sataman ohikulkutie (Suikkilantie) on erityisesti tärkeä arvioitava kohde.
89	Uusia teitä toteutettaessa on samalla toteutettava muita toimenpiteitä autoliikenteen kysynnän rajoittamiseksi
90	Läpikululiikenne tulee rohkaista tai pakottaa käyttämään ohitusteitä esikaupunkialueilla
91	Ruuhkautuvaa aluetta tulisi hallita tietoteknisin keinoin

	<b>Tavaraliikenne</b>
93	Turun sataman ja Naantalın sataman välillä tarvitaan yhteistyötä.
94	Satamalla on laatujärjestelmä, jota tulisi rohkaista.
95	Puhtaita aluksia tulisi suosia edelleen satamamaksuilla
96	Keskustan kauppvoja tulisi rohkaista keskitettyyn jakeluliikenteeseen
	<b>Liikkumisen hallinta</b>
97	Ihmisten käyttöön tulisi pyrkiä vaikuttamaan liikkumisen hallinnan keinoin.
98	Kaupungin tulisi päättää työntekijöitä koskevasta liikennepolitiikasta
99	Autoliikenteen ulkoiskustannukset tulisi sisäistää maksuilla tai verotuksella
100	Yksityisautojen ilmainen pysäköinti työpaikoilla tulisi lopettaa. Työntekijöiltä tulisi periä käypä hinta pysäköinnistä.
101	Ilmaisia tai subventoituja pysäköintipaikkoja tulisi pitää työsuhde-etuna jota verotetaan kuten palkkaa.
102	Työnantajien tulisi tarjota ilmaisia tai subventoituja joukkoliikenteen kausilippuja.
103	Työnantajien tulisi tarjota hyviä pyöräpysäköintipaikkoja, suihkumahdollisuus ja vaatekaapit
104	Työnantajien tulisi rohkaista työntekijöitä kävelemään tai pyöräilemään töihin terveysbonuksin.
105	Pyörällä töihin – kampanjoita voitaisiin markkinoida vielä enemmän koko kaupungissa
106	Lasten kuljettamista kouluun autolla tulisi pyrkiä vähentämään nykyistä enemmän.
107	Liikuntaviraston tulisi jatkaa pienten liikuntapaikkojen rakentamista, jotta ihmisten matkat niille lyhenevät
	<b>Liikenteen hättävaiikutukset ympäristöön</b>
108	Turun kaupungissa ja kaupunkiseudulla on tarpeen tehdä säännöllisesti melukartoitus
109	Hiljaiset alueet on tarpeen kartoittaa ja säilyttää
110	Uudet asuntoalueet keskeisissä kohteissa tulisi suunnitella siten, että niissä on ”hiljainen puoli” meluhaittojen välttämiseksi.
111	Kaupunkikeskustaan tulisi määritellä ympäristövyöhyke, jolla ajoneuvojen on täytettävä tietyt ikä ja/tai päästönormit
112	Terve kaupunki – statusta tulisi hyödyntää enemmän ympäristöterveyden ja terveellisten liikennemuotojen edistämiseksi.
	<b>Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö</b>
113	Vaihtoehtoisten polttoaineiden käytölle tarvitaan tavoitteet
114	Kaupungin hallinnon tulisi asettaa tavoitteet vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttämiseksi.
115	Vaihtoehtoisten polttoaineille tulisi luoda houkuttimet.
116	Puhtaammille autoille tulisi luoda houkuttimet.
117	Kaupungin tulisi vaatia puhtaampia autoja kilpailuttaessaan liikennepalveluita.
118	Sähköautojen pilottihanketta tulisi jatkaa.
	<b>Liikenneturvallisuus</b>
119	Liikenneturvallisuuden suunnittelu tulisi auditoida
120	Nopeusrajoituksia tulisi laskea
121	Rattijuopumusongelmiin tulisi puuttua.
	<b>Osaamisen lisääminen</b>
122	On tarpeen luoda koulutusohjelma kestävän liikenteen parhaista käytännöistä poliitikoille, virkamiehille ja muille toimijoille.
123	Ympäristövaikutuksista ja niiden vaikutuksista valistuskampanjoita