

Mikko Laaksonen 26.9.2009

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua

Turussa ja Euroopassa Kestävä liikenne:

Edistetään:

Kävely

Pyöräily

Joukkoliikenne

Minimoidaan haitat:

Autoliikenteen ja tavaraliikenteen haitat

Onnettomuudet

Tilantarve ja kustannukset

Päästöt ja melu

Hiilidioksidipäästöt minimoidaan vain minimoimalla suorite ja energiankulutus

Tasa-arvo:

Liikkumismahdollisuudet myös liikuntarajoitteisille, vanhuksille, lapsille, nuorille ja pienituloisille.

Talous

Kestävä liikenne on usein taloudellista

**Turun kaupunginhallitus on 29.3.2005
hyväksynyt
Aalborgin sitoumukset**

Kohta 6 Parempi liikkuvuus, vähemmän liikennettä

**Me ymmärrämme liikenteen, terveyden ja
ympäristön välisen
keskinäisen riippuvuuden ja sitoudumme
voimakkaasti
edistämään kestäviä liikenneratkaisuja.**

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi pyrimme:

vähentämään tarvetta yksityisautoiluun ja edistämään
sen sijaan houkuttelevia, kaikkien kansalaisten
ulottuvilla olevia vaihtoehtoja

lisäämään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn
osuutta

(...)

Miksi kaupunkimme liikennejärjestelmä on kestämaton?

Toisen maailmansodan jälkeen Suomessa keskeinen kaupunki- ja liikennesuunnittelun periaate:
**taloudellisen hyvinvoinnin lisääminen
lisäämällä materiaalien ja energian käyttöä**

Valtion ja kuntien politiikkana:

Katulevityspolitiikka 1950-luvulta 1970-luvulle

Valtio rahoitti moottori- ja kehätiet

”Ilmainen” pysäköinti kaikille asukkaille, työntekijöille ja useimmille asiakkaille

Esikaupunkirakentamisen tukeminen

Keskustan ulkopuolisten liikekeskusten tukeminen

Raitioteiden lakkauttaminen 1965-72 ja lähijunaliikenteen lakkauttaminen

Öljykriisin jälkeen politiikka on muuttunut pääosin vain juhlapuheissa ja strategioissa

Joukkoliikenne, automäärä, ajokortit 1950 – 2005

- kävelystä ja pyöräilystä ei tilastoa ...

BUSTRIP – hankkeen 2005-2007 näkökulma

www.bustrip-project.net

www.movingsustainably.net

12 Itämeren alueen kaupunkia

UBC ympäristösihteeristö koordinoi

Interreg IIB - osarahoitus

EU:n komission

**Kaupunkiympäristöä koskeva
teemakohtainen strategia**

Suositus ”Kestävän liikenteen
suunnitelmista”

kaikille yli 100 000 asukkaan
kaupunkiseuduille

Tuloksia:

Turun kestävän kaupunkiliikenteen
vertaisarviointi 21.-25.8.2006

Turun kestävän kaupunkiliikenteen
suunnitelma

**BUSTRIP –
vertaisarviointiryhmä 21.-
25.8.2006 Turku – hyvä
kaupunki!...mutta teillä on
ongelmia**

heikko seudullinen suunnittelu

**—> maankäyttö hajaantuu
riittämätön joukkoliikenne
kävelyn ja pyöräilyn ongelmat**

**... lisäävät
ruuhkautumista**

**kaupunkikeskusta on kovassa
kilpailuasetelmassa**

**Kaupunkirakenteen laajeneminen
pientaloalueina naapurikuntiin**

**Suomessa ei kaupunkiseudullista välitason
hallintoa**

Suomessa ”perusrakennusoikeus”

Kunnat subventoivat tonttituotantoa

Kunnat subventoivat ”hyviä veronmaksajia”

**Huomioitava: suuri osa kehityksestä sijoittuu
alueille, joiden rakentaminen alkoi jo 1940-50-
luvulla ilman asemakaavaa!**

**BUSTRIP -
vertaisarviointiryhmän
arvioita – maankäyttö ja
kuntarakenne**

Liikkujaryhmät Turun seudun

aluerakenteessa LVM:n julkaisuja
42/2007 Liikkujaryhmien osuudet eri
kaupungeissa
KARA – tutkimuksen
kaupunkirakenteen vyöhykkeet Turun
seudulla
KARA – tutkimuksen
kaupunkirakenteen vyöhykkeet Turun
seudulla
Liikkujaryhmien osuudet Turun
kaupunkiseudun vyöhykkeillä

Satava-Kaksikerta ja Hirvensalo

Mitoitus:

Hirvensalo: 18 000 asukasta

Satava-Kaksikerta: 12 000 asukasta

(nyt: 6600 ja 1300)

Karkean liikennemallin

(Strafica Oy) tuloksia

Satava-Kaksikerta

87 – 89% matkoista autolla (Muualla Turussa noin 50%)

Matkasuorite 32 – 40 km (muualla n. 20 km)

Satava-Kaksikerta ja Hirvensalo

Matkasuorite (= CO2 päästöt) koko kaupungissa +15%
Autoliikenteen osuus koko kaupungissa +2-3%

**Kauppakeskusten kaupungin
rakentuminen**

Ainutlaatuisia laatutekijöitä

Paljon mahdollisia asiakkaita

Hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä

**Parantakaa saavutettavuutta kävelen ja
pyörällä**

**Kadunvarsipysäköinnin tulee olla
kalliimpaa kuin pysäköintilaitosten
käytön**

**Työntekijöiden tulisi maksaa käypä hinta
pysäköinnistä**

Kilpailu autoliikenteellä

**saavutettavuudella tarkoittaa taistelun
häviämistä**

**Noidankehä 3: Auton käytön
pakko**

BUSTRIP -

**vertaisarviointiryhmän
arvioita – joukkoliikenne
BUSTRIP -
vertaisarviointiryhmän
arvioita – kävely ja
pyöräily**

Turun keskustan pyörätiet –
Valtuuston päätöksiä vuodesta 1986 ...

**Kestävän
kaupunkikehityksen”noidanke
hä”**

**Esimerkki kestävästä
liikenne – ja
kaupunkipolitiikasta**

Freiburg, Saksa 215 000 as

Freiburgin

menestyksen keinot:

Laaja kävelykeskusta

Yhtenäinen pyörätieverkko

Seudullinen joukkoliikenne

Raitiotien kehittäminen ja laajentaminen

Joukkoliikenne – etuudet

Kauko- ja paikallisliikenteen yhdistävä matkakeskus

Uudet asuntoalueet kevyen ja julkisen liikenteen ehdoilla

Kestävä kaupunkirakenne

Kävely:

Ympyrä, säde n 1 km

Pyöräily:

Ympyrä, säde n. 3 – 5 km

Joukkoliikenne:

Helminauha, pysäkkien vaikutussäde 300 – 600 m

Eri kestävien liikennemuotojen vaatimukset yhdistettävissä yhdeksi rakenteeksi

Kävely- ja pyöräily- ystävällinen kaupunki

**Turun kävelyn ja pyöräilyn
kehittämisohjelma 2008**

Skånetrafiken, Skåne

1999 muodostettiin Skåne Region yhdistämällä Malmöhusin ja Kristianstadin läänit

1999 perustettiin Skånetrafiken joka on alueen hallintokunta

Joukkoliikenne on yksin alueen vastuulla

Kunnat neuvottelukumppaneita.

Ruotsissa yleinen joukkoliikenneviranomaisen alueen ja kuntien yhteinen osakeyhtiö

Ylin päätöksentekijä aluevaltuusto (regionfullmäktige),

Käytännön hallinto hoitaa joukkoliikennelautakunta (kollektivtrafiknämnden).

Skånetrafikenia pidetään alueuudistuksen selkeimpänä onnistumisena.

Alueen liikenteessä noin 900 bussia ja 70 junaa..

Joukkoliikenne on kasvanut 1999-2006 noin 50%

Liikenteen kehittämistä

Kehittämisessä on painotettu matkamäärän lisäystä vahvoissa käytävissä.

Palvelutaso ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus vähemmän painotettuja.

Runkobussit Malmö, Helsingborg

Runkobussi:

Tänk spårvagn – kör buss

Ajattele raitiovaunua – aja bussia

Tiheä vuoroväli, 5-10 min

Voimakkaat etuudet

Teli- ja nivelbussit

Malmö:

2005 linjastouudistus runkobussiperiaatteella.

Matkamäärä kasvanut 2005-2007 noin 15%

Liikennöintikustannukset eivät lisääntyneet

Helsingborg:

2005 uusi sopimus Arrivan kanssa, tavoitteena kaksinkertainen käyttö.

Skånetrafiken vastaa liikenteen ostoista

Arriva liikenteen laatutasosta

Helsingborgin kunta parantaa liikenneympäristöä.

Matkamäärä kasvanut 2005-2007 noin 25%.

Malmöön, Helsingborgiin ja Lundiin suunnitteilla pikaraitiotie ...

Århus, Midttrafiken

Midttrafiken, perustettu 2007

17 kuntaa, 1,2 milj. asukasta

Århusin työssäkäyntialue 500 – 600 000 asukasta, itse kaupunki
300 000 asukasta

Alue tilaa ja rahoittaa seudullisen liikenteen, kunnat sisäisen
liikenteen

Bussiliikenteessä 90 milj. matkaa, menot 147 M€, tulot 93 M€, tuki
54 M€

Århus: 60% kuluista lipputuloja, Århusin seutulinjat 90-95%

Paikallisjunaliikenne: Odderbane 1,2 milj. matkaa, Lemtvigbane 250
000 milj. Liikennöinti- ja radanpito 4,3 M€, lipputulot 1,9 M€

Valtio vastaa valtion radoista, mm Grenåbanen

Kehittäminen

Pikaraitiotie: periaatepäätös 2002, valtion rahoitus suunnitteluun
2007, valtion ehdollinen rahoitus toteutukseen 2009, toteutus 2012-
2015

Yhdistetään Odderbane ja Grenåbanen uudella raitiotieosuudella,
uusi infra 100-130 M€

Ei lisää liikennöintimenoja

Runkobussiuudistus toteutetaan ennen raitiotietä

Pyöräilyn lisääminen

Parhaat kaupungit, esimerkiksi Odense, Freiburg, Lund tai Malmö osoittavat että ihmelääkkeitä ei tarvita – väylästä ei dramaattisesti muita parempi

Pyöräily otetaan vakavasti liikennemuotona

Pyöräilyn edistäminen tapahtumissa

Kattava ja turvallinen verkosto

Keskisuudessa kaupungissa pyöräilyn mahdollisuudet ovat samat tai suuremmat kuin joukkoliikenteen

Skåne, Ruotsi

Esteetön kävelyn ja joukkoliikenteen

infrastruktuuri

Esimerkkeinä

Landskronan johdinauto

Lundalänken

Keskeinen kestävän liikenteen työkalu

Tiedon ja tiedostuksen puute usein kestävien kulkumuotojen käytön esteenä

Monia työkaluja

Kampanjoita ja tapahtumia

Reittioppaita

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat

Kestävien kulkuvaihtoehtojen esteiden poistaminen

Työsuhdematkaliput ja -polkupyörät

Pysäköintimaksut ja -politiikka

Sisältää myös kestävän autoilun edistämisen

Car sharing

Ekologinen ajotapa

Turussa:

Autoton päivä

Pyörällä töihin

Pyöräilyvuosi 2007

Turun kestävän liikenteen suunnitelma *Kehityskuvat*

Nykyisen kehitystrendin mukainen kehitys

A: Kaupunkirakenteen laajentuminen ja
autoliikenteen kasvu

*Turun strategioiden kestävän kehityksen
tavoitteet täyttävä kehitys*

B: Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja
autoliikenteen kasvun rajoittaminen

**-> Nykytrendin mukainen kehitys ei täytä
Turun
strategisia tavoitteita**

Turun seudun joukkoliikenne
2020Pikaraitiotie

Meillä oli jo kaikki tämä –
miten saamme ne takaisin
**mieluiten viiden vuoden
sisällä, ei vasta 2030!**