

An aerial photograph of the city of Turku, Finland, showing a dense urban layout with a grid of streets, numerous buildings, and green spaces. A river is visible on the right side of the image. The title text is overlaid on a semi-transparent white rectangular box in the center of the image.

# Turun keskustan liikenteen skenaariotarkastelu



Tarjous 22.11.2019



# Työn lähtökohtia

Keskustan kehittäminen on yksi Turun kaupungin kärkihankkeista. Keskustan liikenteen kehittämistä on tarkasteltu mm seuraavissa suunnitelmissa:

- Keskustavisio 2050 (14.8.2017)
- Keskustan liikennesuunnitelma (9.11.2018)
- Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029 (2018).

Liikennettä koskevat myös useat keskustan kehittämisen tavoitteet:

- Kestävän liikkumisen osuuden kasvattaminen, tavoitteena 66 %:n osuus (koko kaupungissa)
- Turku on hiilineutraali 2029 mennessä, joten liikenteenkin päästöjä on vähennettävä merkittävästi
- Tekeillä oleva yleiskaava 2029 edellyttää ratkaisuja keskustan liikenteen järjestelyistä

Keskeinen kysymys keskustan liikenteen kannalta on: mitä on realistisesti toteutettavissa vuoteen 2029 mennessä?

# Tavoitteet (Keskustavisio 2050)

Keskustan kehittämistä koskevat päätavoitteet ovat:

- Saavutettava ja helposti kuljettava
  - Keskustan saavutettavuus
  - Keskustassa liikkuminen
  - Keskustan kansalliset ja kansainväliset yhteydet
- Kaupallisesti houkutteleva
  - Laajentuva kaupallinen keskusta
  - Kauppatori - houkutteleva ydin
  - Työpaikkojen keskusta
- Viihtyisä ja elävä kohtaamispaikka
  - Monipuolisten elämäntyylien mahdollistaminen
  - Uudenlaiset palvelujen ja kohtaamisen paikat
  - Kulttuurin, elämysten ja viihteen keskus

Monet keskustaa koskevista tavoitteista liittyvät joko suoraan tai välillisesti liikenteeseen, erityisesti auto-liikenteeseen. Esimerkiksi katutilojen viihtyisyyden lisääminen onnistuu vähentämällä autoliikennettä ja alentamalla ajonopeuksia. Samalla se palvelee myös kestävän liikkumisen lisäämistä.

Kaikkiaan keskustan läpikulkuliikennettä autoilla on tarpeen vähentää. Tässä auttaa selkeä ja toimiva kehäkatu, jota tuetaan mm. osoittamalla keskustaan johtavia autoliikenteen kaistoja joukkoliikenteelle.

# Lähtökohtia työlle

Keskustan liikennettä ei pidä suunnitella pelkästään liikenteen lähtökohdista, koska keskusta ei ole liikenneväylä. Tärkeää useiden keskustaa koskevien tavoitteiden kannalta on, että keskusta palvelee viihtyisää perillä oloa, eikä vain tarjoa väylää läpiajolle. Suunnittelussa on tarpeen nostaa esiin suunnitelmien luomia mahdollisuuksia, hyötyjä ja suhdetta tavoitteisiin.

Ihmiset tekevät liikkumistaan koskevat päätökset kokemustensa ja mahdollisuuksien mukaan. Jotta käyttäytymiseen saadaan muutoksia, on kestävä liikumisen kilpailukykyä suhteessa autoliikenteeseen parannettava. Tämä onnistuu joukkoliikenteen ja pyöräilyn palvelutasoa parantamalla ja autoliikenteen nopeuksia alentamalla ja pysäköinnin hintaa korottamalla. Kunnossapidon merkitystä pyöräilyssä ja kävelyssä on syytä korostaa: autoliikenteen väylät aurataan useimmiten paremmin kuin pyörätiet.

Osa tässä työssä tarkasteltavista toimenpiteistä on mahdollista toteuttaa kokeiluina. Näin toimenpiteet voi olla mahdollista saada helpommin läpi, ja jos kokeilut tulokset ovat huonot, on alkutilanne mahdollista palauttaa ilman suuria kustannuksia.

# Työskentelytapa

Konsultin puolella projektin ydintiimin muodostavat projektipäällikkö ja projektisihteeri. He valmistelevat kaikki aineistot ja huolehtivat työn etenemisestä ja aikataulusta sekä työn raportoinnista.

Projektissa järjestetään tiiviitä sisäisiä suunnittelutyöpajoja, joihin koko tiimi osallistuu. Näissä pohjana on ydintiimin valmistelemat aineistot. Näin voidaan tarkastella käsiteltäviä asioita niin, että kaikki kulkutavat ja näkökulmat tulevat huomioon otetuiksi. Työskentelytapa on todettu hyvin tehokkaaksi tällaisissa tarkasteluissa.

Olennaista työssä on tiivis yhteistyö tilaajan kanssa. Tämä tarkoittaa jatkuvaa yhteydenpitoa ja työn etenemisen raportointia. Työn välitulokset, kuten skenaarioiden määrittelyt, käydään läpi yhdessä mm. tarkistaen, että käytössä olevat aineistot ovat oikeat ja uusimmat. Samoin voidaan käydä läpi skenaarioiden sisältöjä niin, ettei niissä ole esimerkiksi selkeästi päätösten vastaisia elementtejä. Myös aikaisemmin haasteellisiksi osoittautuneet kohdat ja ratkaisut on hyvä käydä yhdessä läpi ja saada nopeasti suunnitteluun mukaan.

# Skenaariot keskustan liikenteestä

Työssä laaditaan kolme skenaariota, joiden kautta keskustan liikenteen kehittämistä tarkastellaan ja peilataan suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Skenaariot ovat:

- BAU (business as usual), ei merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen
- Realistinen, mutta lievästi optimistinen, tavoitteita toteuttava vaihtoehto
- Kunnianhimoinen vaihtoehto, jossa toteutetaan merkittävästi toimenpiteitä

Skenaariot voidaan nähdä myös ajallisena kehityspolkuna nykytilanteesta kohti tavoitteita, joista osa voidaan saavuttaa vuoteen 2029 mennessä osan vaatiessa enemmän aikaa.

Työssä skenaarioita tarkastellaan usean eri näkökulman kannalta (mm. joukkoliikenne, pyöräily, autoliikenne, keskustan kadut). Pääpaino työssä on realistisessa skenaariossa, joka pyrkii lähtökohtaisesti olemaan näkemys siitä, mitä on mahdollista toteuttaa vuoteen 2029 mennessä. Rajoittavina tekijöinä eivät ole pelkästään rahalliset resurssit, vaan myös mm. suunnitelmavalmius ja useiden hankkeiden pitkätköt toteuttamisajat. Kaikkien hankkeiden vaikutuksetkaan eivät toteudu heti, vaan muutokset mm. käyttäytymisessä vaativat aikaa.

# Skenaariotarkastelut

Keskeiset kysymykset, joihin skenaarioilla haetaan vastauksia, ovat:

- Millaisen liikennejärjestelmän ja liikkumisen mahdollisuudet ne muodostavat?
- Mitä toimenpiteitä ne edellyttävät ja mitä mahdollistavat?
- Millaisia vaikutuksia toimenpiteet synnyttävät?
- Miten kukin kokonaisuus täyttää asetettuja tavoitteita?
- Millaisia esteitä kunkin toteuttaminen saattaa kohdata?
- Paljonko skenaarioiden toteuttaminen karkeasti arvioiden maksaa?

Skenaarioita määritellään sellaiselle tasolle, että niiden toteuttamiskelpoisuus voidaan arvioida. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että keskustan tärkeimpien katujen profiilit (auto-, joukko- tai pyöräliikennepainotteisuus) ja niihin liittyvät merkittävät muutokset nykytilanteesta on määritetty. Perusratkaisuja käydään läpi yhdessä tilaajan kanssa.

Olennaista on ydinkeskustan lisäksi tarkastella keskustan ulkopuolista päätie- ja katuverkkoa ja määritellä, kuinka autoliikenne niillä sekä niiden ja keskustan välillä järjestetään. Suuri vaikutus autoliikenteen järjestelyihin on keskustan pysäköinnin kehittämisellä ja sen aikataululla, jotka ovat merkittävä lähtökohta suunnittelussa.

# Skenaarioiden kuvaus ja tulosteet

Työn tuloksena saadaan kolme erilaista keskustan liikennejärjestelmää, joista yksi on määritelty tarkemmin. Tässä aikataulussa ei senkään osalta päästä yleissuunnitelmatarkkuuteen, mutta työssä sen toteutettavuus on varmistettu. Yleissuunnitelma on tehtävä jatkotyössä, josta laaditaan työn aikana työsuunnitelma tiiviissä yhteistyössä tilaajan kanssa.

Skenaariot ja niiden erot kuvataan taulukoin ja kartoin, joiden avulla skenaarioita voidaan helposti vertailla. BAU-skenaario kuvaa myös nykytilanteessa tunnistettuja ongelmia, jolloin erillinen nykytilanteen kuvaus ei välttämättä ole tarpeen. Kartoilla voidaan osoittaa ratkaistavia haasteita ja kipupisteitä sekä kehitettäviä kohteita. Taulukoissa kuvataan mm. skenaarioiden toimenpiteitä, olennaisia eroja, toimenpiteiden toteutettavuutta ja aikataulua, vaikutuksia ja tavoitteiden toteutumista.

Skenaarioiden vaikutukset eri toimintoihin ja osapuoliin sekä asetettujen tavoitteiden toteutuminen arvioidaan asiantuntija-arvioina vaikutusarviokehikkona (taulukko) esimerkiksi kolmi- tai viisiportaisella asteikolla positiivisesta neutraalin kautta negatiiviseen.

Lisäksi kuvataan skenaarioiden haasteet, ja mitä asioita on ratkaistava yleissuunnitelmassa.



# Työn organisaatio ja aikataulu

Olemme varanneet työtä varten henkilöstön, jolla on runsaasti kokemusta keskustojen liikenteen suunnittelusta ja tämän työn kaltaisista tarkasteluista:

- DI Timo Kärkinen (SKOL 01), projektipäällikkö
- DI Kaisuliina Vihanti (SKOL 04), projektisihteeri
- DI Riikka Kallio (SKOL 01), kävely ja pyöräily
- DI Simo Airaksinen (SKOL 02), joukkoliikenne
- DI Annika Rantala (SKOL 02), skenaariot ja arvioinnit
- Ins. Jouni Ikäheimo (SKOL 01), liikenne- ja katusuunnittelu

Työn voimme aloittaa välittömästi. Työn alustava aikataulusta on:

- Aineistoon perehtyminen ja lähtökohdat, marraskuu
- Skenaarioiden hahmottelu, toimenpiteet, joulukuu
- Skenaarioiden vaikutusten arviointi, tammikuu
- Johtopäätökset ja prosessin jatkosta sopiminen, helmikuu

Yhteydenpito hoidetaan pääosin Skype-kokouksina yhdistäen ne kaupungin työryhmän kahden viikon välein oleviin palavereihin. Kustannusarvioon sisältyy kaksi kokousta sekä esittelytilaisuus tilaajan luona.

# Työn kustannukset

Projektin karkeasti arvioidut työmäärät ja kustannusarvio ovat:

- Timo Kärkinen 80 h
- Kaisuliina Vihanti 90 h
- Annika Rantala 45 h
- Riikka Kallio 30 h
- Simo Airaksinen 30 h
- Jouni Ikäheimo 30 h
- Yhteensä 305 h

Työn kokonaiskustannukset ovat 29 990 € (+alv), jotka sisältävät kulut (matkat, 90 euroa).

Työn veloitusperuste on kokonaispalkkio (KSE 2013 kohta 5.2.1). Työ laskutetaan kahdessa erässä:

- 15 000 euroa (+alv) työn aloituskokouksen jälkeen
- 14 990 euroa (+alv) työn tultua hyväksytyksi.

# Lopuksi

Työssä noudatetaan konsulttitoiminnan yleisiä sopimusehtoja KSE 2013.

Tarjouksemme on voimassa kolme kuukautta tarjouksen päiväyksestä.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Timo Kärkinen, timo.karkinen@wsp.com, p. 040 723 7818.

Toivomme tarjouksemme kiinnostavan Teitä ja johtavan yhteistyöhön tässä hankkeessa.



Olli Haveri  
kehityspäällikkö  
Liikkuminen ja liikenne



Timo Kärkinen  
yksikönpäällikkö, projektipäällikkö  
Liikkuminen ja liikenne