

Turun Kaupunki
Kaupunginhallitus
PL 355
20101 Turku

LAUSUNTO TURUN KESTÄVÄN KAUPUNKILIKKUMISEN JA KAUPUNKILOGISTIIKAN SUUNNITELMIIN

Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi on 1907 perustettu kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio. Jäsenkuntamme muodostuu pääasiallisesti asunto-osakeyhtiöistä, mutta jäsenistöömme kuuluu myös vuokrataloyhtiöitä, kiinteistöosakeyhtiöitä ja muita kiinteistönomistajayhteisöitä. Jäsenenämme on yli 2.900 taloyhtiötä Varsinais-Suomen alueella, joista lähes puolet Turun Kaupungin alueella.

Yleistä

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Liikennejärjestelmien ja liikkumisen kehittäminen on tärkeä osa toimivaa kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen ollessa myös murroksen alla kohdistuu liikenteen joustavuudelle erityisiä paineita. Kiinteistä joukkoliikennepisteistä syntyneiden kokemusten perusteella voi todeta, että asukkaat, jotka joutuvat asumaan syöttöliikenteen varrella ovat muutoksessa häviäjiä. Mikäli joukkoliikenne ei ole arjen kannalta saavutettava ratkaisu jää yksityisautoilu, pyöräily, kävely tai joku muu kulkuväline. Yleisesti pidämme järjestelmän joustavuutta tärkeänä tekijänä. Kun liikennejärjestelmiä kehitetään, on samalla äärimmäisen tärkeä huolehtia, ettei nykyinen palvelutaso heikkene.

Miten näette kestävästä kaupunkiliikkumisen suunnitelman vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa vetovoiman, kaupunkikehityksen ja liikkumisen osalta?

Joukkoliikenteen tulee kulkumuotona olla houkutteleva ja aito vaihtoehto. Taloyhtiöiden asukkaat eivät kaikki voi omistaa tai kuljettaa autoa, joten laadukas joukkoliikenne on heille tärkeä – sekä myös houkutus asunnon ostajalle tahi vuokraajalle. Joukkoliikenteen käyttäjä arvioi liikennemuotonsa kestävyttä kuitenkin ensisijaisesti oman arkisen käyttäjäkokemuksensa kautta.

Jotta liikkumisen palvelut lähtevät kehittymään tarvitaan riittävän hyvä liikennejärjestelmä ja riittävästi asukkaita tiiviillä alueella. Turvalliset julkiset polkupyörien pysäköintipaikat sekä julkinen sähköautojen latauspisteverkosto on tärkeä seikka, joiden huomiointia suunnitelmassa kiitämme. Taloyhtiöissä joudutaan tarjoamaan niukkuutta niin pyöräpysäköinnin kuin sähköautojen latauspisteiden osalta, jonka vuoksi julkisesti toteutetulla infralla on suuri merkitys.

Kannatatteko kestävästä kaupunkiliikkumisen suunnitelmassa esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä?

Esitettyjen toimien tavoite on tärkeä. Haastavimmat toimenpiteet sisältyvät kaupunki ja katutilan käyttöön. Katuverkon käyttäjien hierarkiaa muutettaessa on kuitenkin kiinnitettävä huomiota asukkaiden toimivaan arkeen. Itäisessä Turussa asuvalle lapsiperheelle, joka kuljettaa toista lasta harrastuksiin Artukaisiin ei joukkoliikenne ole Turun kokoisessa kaupungissa välttämättä koskaan



aito vaihtoehto, koska matkustusajat muodostuisivat mahdottomiksi. Liikkumismuotojen hierarkiassa pitää pystyä arvioimaan miten kokonaisuus ja saavutettavuus sekä asukkaiden yhdenvertaisuus voidaan ottaa huomioon. Lisäksi Suomen sääolosuhteissa on huomioitava, että pyöräily ei ole läpi vuoden aito vaihtoehto kaikille kuntalaisille.

Lähtökohtaisesti kannatamme esitettyjä toimenpiteitä koskien matkaketjuja ja liikkumishubeja. Mikroliikkumisen välineet kuten sähköpotkulaudat ovat osa toimivaa kaupunkilaisten arkea. Näiden määrää, toiminta-alueita sekä pysäköintiä tulee kuitenkin voida rajoittaa turvallisen ympäristön säilyttämiseksi. Yksityisillä taloyhtiöillä tulee olla mahdollisuus rajata kiinteistönsä käyttöä koskien julkisten polkupyörien tai potkulautojen käyttöä ja pysäköintiä. Toisaalta myös yksityiset taloyhtiöt voivat haluta tarjota kiinteistöltään aluetta pysäköintitilaksi.

Tulisiko Turun selvittää kestävästä kaupunkiliikkumisesta suunnitelmassa esitettyjä uusia toimenpiteitä, joilla pyritään lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta, jos nykyiset toimenpiteet eivät yksinään riitä?

Näemme perusteltuna selvittää rauhallisten liikenteen naapurustoja. Läpiajoliikenne voi vaikuttaa merkittävästi asuinalueiden liikennemääriin. On kuitenkin keskeistä suunnitella ja ohjata korvaavat liikennevirrat hallitusti ja kiinnitettävä huomiota, että yleinen saavutettavuus ei heikkene. Lisäksi on perusteltua selvittää millä asuinalueilla nopeusrajoitusta voi laskea 30 km/h.

Autoilun rajoittamisella ruuhkamaksuilla, kielloilla tai rajauksilla olisi kiistattomia vaikutuksia liikennemääriin. Mikäli näitä vaihtoehtoja aletaan selvittää, tulee yritysvaikutukset selvittää riittävällä laajuudella. Nykyisellä kokemuksella pidämme liikenteen rajoittamisella keskustassa olevan kielteisiä vaikutuksia kiinteistönomistajille, koska saapuminen kotiin, kauppaan tai esimerkiksi ravintolaan vaikeutuisi.

Miten Turun kestävästä kaupunkiliikkumisesta suunnitelman tulisi mielestänne vaikuttaa Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan?

Joukkoliikenteen kehittämisen pitää palvella kaikkia Turun ja Turun seudun asukkaita. Turussa on havaittavissa tapahtuneen polarisaatioita asuinalueiden hintakehityksessä. Toimiva ja tasapuolinen joukkoliikennejärjestelmä voi olla yksi tekijä, joka ehkäisee asuinalueiden hintojen eriytymistä, sekä demografista eriytymistä. Siten yksittäisillä pysäkeillä ja linjoilla on asuinalueen kannalta suurempi merkitys, kuin itse ratkaisuvaihtoehdolla.

Eryteisesti raideinfraan liittyvät investoinnit lisäävät raideinfran varrella olevien kiinteistöjen arvonkehitystä. Olisi kuitenkin tärkeää arvioida onko vastaava arvonlisäys osin tai kokonaan pois niiltä seuduilta, jotka jäävät mahdollisen raideinfran ulkopuolelle, esimerkiksi liityntäreitien päähän. Kaupungistumiskehityksessä voidaan havaita, että taantuvilla alueilla kiinteistöjen arvot laskevat, kun kaupunkialueilla ne taas nousevat.

Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät keinot edistää kestävästä liikkumisesta Turun kaupunkiseudulla?

Pidämme matkaketjujen ja liikkumishubien sekä käyttäjälähtöisten palveluiden kehittämistä tärkeimpänä keinoina edistää kestävästä liikkumisesta.

Mitä jatkokehittävää suunnitelmasta löytyy?

Kiinnitämme huomiota riittävän monipuoliseen benchmark analyysiin. Suunnitelmassa esitetyt benchmarkit olivat lähinnä keskieurooppalaisista kaupungeista, joiden sääolosuhteet ovat esimerkiksi pyöräilylle merkittävästi suotuisammat ja kaupunkiseuturakenne tiiviimpi. Olosuhteisiin nähden suotuisammat benchmarkattavat kaupungit löytyvät muista pohjoismaista.

Miten näette kestävästä kaupunkilogistiikan suunnitelman vaikuttavan Turun ja seudun kehitykseen muun muassa palveluiden, kaupunkikehityksen ja elinkeinoelämän osalta?

Pidämme tärkeänä ja arvokkaana, että samassa yhteydessä, kun tehdään kestävästä kaupunkiliikkumisen suunnitelmaa, niin samassa yhteydessä arvioidaan myös kaupunkilogistiikan vaikutuksia. Tämä on tärkeä osa kaupunkilaisten arjen toimivuutta. Kaupunkilogistiikan näkökulmasta asukkaiden kulutustottumukset voivat muuttua merkittävästi lähitulevaisuudessa verkkokaupan sekä robottipohjaisten lähetysten mahdollisesti lisääntyessä. Suunnitelmaa on seurattava ja muokattava tottumusten muuttuessa.

Ovatko kestävästä kaupunkilogistiikan suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet kannatettavia?

Pidämme toimenpiteitä kaupunki- ja katutilan tehokkaan käytön kehittämiseksi oikeasuuntaisina ja pidämme näitä merkittävimminä keinoina edistää kestävästä kaupunkilogistiikkaa. Esimerkiksi kaupunkikeskustassa sijaitsevilla taloyhtiöillä on usein rajallisesti tilaa jäteposteille. Jätehuoltomääräysten kehittyessä vuosien saatossa on lajiteltavien jätelajien määrä lisääntynyt. Tämä on pakottanut lisäämään jätelajien tyhjennysten frekvenssiä.

Mitä jatkokehittävää suunnitelmasta löytyy?

Merkittävä osa erilaisista kaupunkilogistiikkaan liittyvistä liikennevirroista tapahtuu yksityisten toimijoiden tai kuluttajien aiheuttamista tilauksista. Näiden sääntely ja seuranta on vaikeampaa. Taloyhtiöt palveluiden tilaajina pyrkivät optimoimaan käyttämiään palveluita.

Kiinteistöliitto Varsinais-Suomi ry

Pertti Satopää
puheenjohtaja

Juuso Kallio
toiminnanjohtaja