



Information om utvecklingen av trafikarrangemangen i Åbo centrum

Medborgarpanelen
Åbo samtalar
7-14.5.2020



Pärmbild: © Arto Takala

Institutet för samhällsforskning
Samforsk, Åbo Akademi | 2020

Ny generalplan

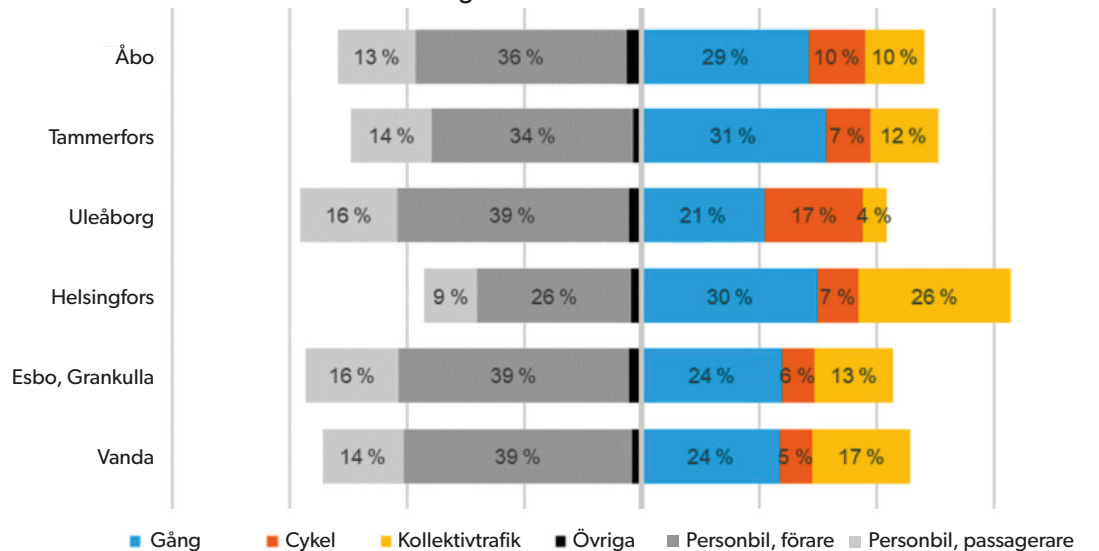
Generalplanen är en plan som i allmänna drag styr utvecklingen och förläggningen av stadsmiljön och trafikarrangemangen. Målet är en fungerande, ekonomisk och enhetlig samhällsstruktur. Stadsförvaltningen beslutar om principerna för trafikarrangemangen i centrum som en del av Åbos nya generalplan. Målen i generalplanen gäller för 2029, då Åbo fyller 800 år.

Åbo stad beställde en utredning från WSP Finland Oy som stöd i framtagningen av den nya generalplanen. Utredningen innehåller tre alternativa scenarier, dvs. modeller för utveckling av trafikarrangemangen i centrum. Scenarierna och medborgarpanelen Åbo samtalar, som diskuterar kring dem, stödjer fullmäktiges beslutsfattande. I detta informationspaket berättar vi kortfattat om innehållet i de olika scenarierna.

Nuläge och mål för trafiken i Åbo centrum

Besluten om trafik och mobilitet påverkar märkbart trivseln, tillgängligheten och enkelheten att ta sig fram i centrum. Bilåkandets andel av resorna har ökat under 20 år och dess andel är för närvarande stor: uppemot hälften av alla resor som invånarna i Åbo gör sker med personbil. Kollektivtrafikens andel är 10 %, gångtrafikens 29 % och cykeltrafikens 10 %. Diagrammet nedan jämför Åbo med andra storstäder. Diagrammet visar att uppemot en tredjedel av Åboborna tar sig fram till fots, precis som Helsingfors- och Tammerforsborna. På cykel tar sig Åboborna sig fram näst mest efter Uleåborgsborna. Kollektivtrafikens andel i Åbo är betydligt lägre än i Helsingfors och något lägre än i övriga huvudstadsregionen och i Tammerfors.

Andel inrikesresor enligt färdssätt



▲ Andel av olika färdssätt i de största städerna 2016.

Invånarmängden i Åbo växer och de närmaste årtiondena förväntas det finnas tiotusentals fler Åbabor än idag. Trafikmängderna ökar i takt med nya invånare och arbetsplatser, men utrymmet som trafiken har tillgång till speciellt i centrum växer inte. Eftersom det finns begränsat med utrymme för gator i centrum måste beslut fattas om vem gaturummet reserveras för. Biltrafiken kräver mer utrymme än gångtrafiken, cykeltrafiken eller kollektivtrafiken. Om biltrafiken inte minskar i centrum hotas Åbo av trafikstockningar och försämrad tillgänglighet i centrum.

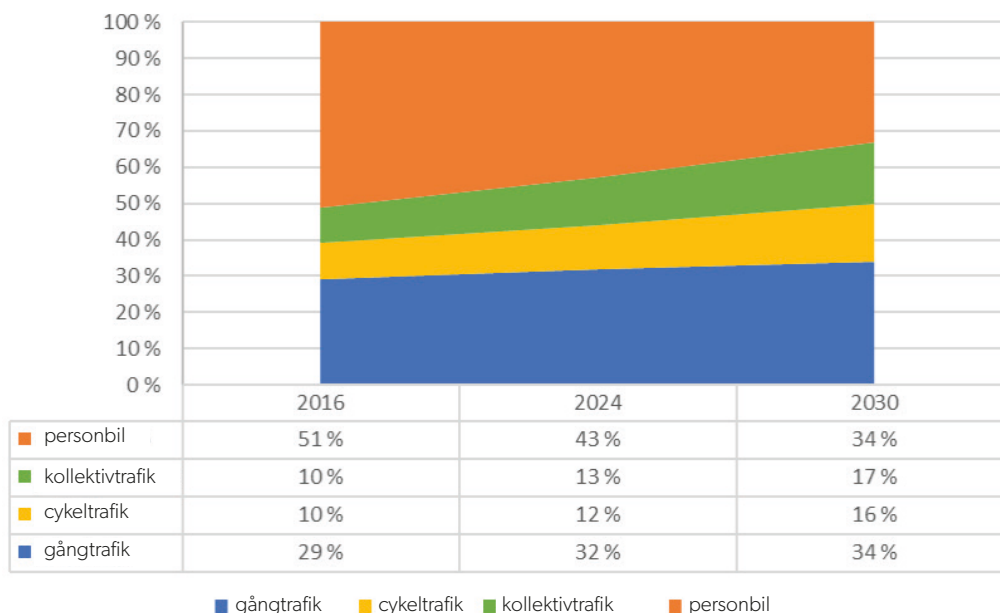
En trafikmiljö som uppfattas som säker och restider som kan konkurrera med biltrafiken är en förutsätt-

ning för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Staden kan genom sina beslut påverka många färdssätt, som kollektivtrafikens servicenivå, cykelvägnätets omfattning, dess kvalitet och underhåll samt priserna på bilparkering.

Åbo stad har som mål att öka den sammanräknade andelen kollektiv-, gång- och cykeltrafik av resorna till 66 % fram till 2030. Bekämpningen av klimatförändringar och Åbos kolneutralitetsmål för 2029 sätter press på en snabb förnyelse av trafikarrangemangen i centrum. För att uppnå målet om kolneutralitet måste väg- och gatutrafikens utsläpp av växthusgaser minska med minst 50 % från 2015 års nivå fram till 2029. Cirka hälften av detta mål

Målinriktad utveckling av färdssättsandelarna

► Åbo siktar på att öka andelen hållbara färdssätt (kollektivtrafik, cykeltrafik, gångtrafik) av olika färdssätt till 66 % fram till 2029.



bedöms uppnås genom ändringar i fordons- och bränsleteknologi. Dessutom krävs betydande åtgärder för att främja kollektiv-, cykel- och gångtrafiken. 2029 vill Åbo i enlighet med sin strategi vara en djärvt förnybar europeisk kultur- och universitetsstad som det är bra att leva och tillsammans nå framgång i. Åbo centrum utvecklas som en kommersiellt attraktiv samt trivsamt och levande mötesplats som kan nås med alla trafikformer. Samtidigt som man vill befria centrumområdet från onödig genomfartstrafik och styra biltrafiken som ska förbi centrum till huvudgatorna runt stadskärnan är målet att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik i centrum.

CO2-ekv. från vägtrafiken i Åbo



▲ Utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken i Åbo (i ton).

Scenarier, dvs. modeller för trafikarrangemangen i centrum

Tre alternativa scenarier har tagits fram för att förnya trafikarrangemangen i Åbo centrum: Långsam förändring, Snabb förändring och Stor förändring. Nedan beskrivs åtgärderna i scenarierna och de förväntade effekterna av dem.

Scenario med långsam förändring, inga märkbara förändringar från nuläget

I scenariot med långsam förändring görs inga förändringar i de stora linjerna i trafiken i centrum. I scenariot genomförs främst redan beslutade åtgärder och gatunätet i centrum förblir huvudsakligen som det är idag. De största förändringarna rör gatorna runt Salutorget. I scenariot med långsam förändring är gatunätet bilcentrerat och som det är idag: gatans karaktär eller användningsändamål går inte att avgöra utifrån gatubilden. Inga förändringar har gjorts i gaturummens trivsel jämfört med nuläget. Då trafiken i centrum stockas försämras även kollektivtrafikens servicenivå och pålitlighet. De mest centrala förändringarna i scenariot med långsam förändring jämfört med nuläget (förändringarna illustreras av kartorna som utgör bilaga 1–3).

Kollektivtrafik

Bussarnas stomlinje ersätter de nuvarande linjerna, vilket förtydligar busslinjerna. Genom stomlinjeförnyelsen vill man göra det enklare att resa: ökade tvärgående förbindelser, förbättrad tillgänglighet i hela Föli-området samt tätare turintervaller.

Bussarna får tätare turintervaller i takt med att befolkningen växer.

Aurabron reserveras för kollektivtrafik vid rusningstid.

Linjerna 1–10 är stomlinjer som går till Salutorget och har tät turintervall.

Busslinjerna slutar i Aningaisområdet.

Ingen spårväg byggs i Åbo.

Åtgärdernas effekter på kollektivtrafikens dragningskraft och resemängder kan bli små.

Gångtrafik

Gågatudelen på Universitetsgatan förlängs till Köpmansgatan.

Köpmansgatan omvandlas till gårdsgata vid kvarteret vid Salutorget och åstranden, på övriga ställen har utrymmet reserverats mest för gångtrafik.

Cykeltrafik

Ny cykelväg vid Östra Strandgatan.

Hastighetsbegränsning på 30 km/h i centrum möjliggör cykling på körbanan på de flesta gator. Mängden motortrafik eller dess hastigheter har dock inte begränsats strukturellt genom att t.ex. smalna av körbanan.

Fordonstrafik

Ny hastighetsbegränsning på 30 km/h i centrumområdet.

En del av gatuparkeringsplatserna har flyttats till parkeringsanläggningar (t.ex. Toriparkki).

Mikrotransportformer (t.ex. elskotrar)

Inget samarbete mellan staden och kommersiella aktörer, inga tydliga förfaringssätt och principer för uppdelning av det offentliga rummet.

Godstransporter

Inga märkbara förändringar i lastningsplatserna.

► **Scenario med långsam förändring, inga märkbara förändringar från nuläget.**



Scenario med snabb förändring

De mest centrala åtgärderna i scenariot med snabb förändring är utveckling av gatunätet för att göra det trivsammare och för att begränsa genomfartstrafik. Hierarkin i gatunätet i centrum förtydligas genom att reservera en del av gatorna för gångtrafik, en del för kollektivtrafik och en del endast för de som bor längs gatan. Genomfart minskas med åtgärder som samtidigt ökar trivseln på gatorna. Förändringarna rör stora områden, men görs huvudsakligen med flyttbara planteringar. Sådana arrangemang är förmånliga och lätta att ändra, vilket gör det möjligt att prova olika arrangemang. De boende längs gatorna kan inkluderas i planeringen av arrangemangen. Implementeringssätten väljs i samband med den närmare planeringen. Spårvägen medför ett nytt färdssätt i staden. Kollektivtrafiken får egna filer och fördelar vid trafikljusen. Torget förblir en knutpunkt för kollektivtrafiken i centrum. Cykeltrafiknätet utökas speciellt med förbindelser till centrum och genom att separera busstrafiken och cykeltrafiken i centrum. Lugnare trafik på boendegatorna i centrum gör cykling säkrare även på bilvägar. Parkeringsmöjligheterna längs gatorna minskas och koncentreras till parkeringsanläggningar. Det frigör utrymme till andra sätt att använda gatorna.

De mest centrala förändringarna i scenariot med snabb förändring jämfört med nuläget (inkluderar även merparten av åtgärderna i scenariot med långsam förändring) (förändringarna illustreras av kartorna som utgör bilaga 4–6).

Kollektivtrafik

En spårväg byggs på rutten Kråkkärret–Hamnen. Bussarnas stomlinjer trafikeras så att linjerna har ett turintervall på ca 7,5 minuter vid rusningstid.

Busslinjerna slutar i Aningaisområdet.

Ett resecentrum byggs i Aningaisområdet. På resecentrumet knyts långdistanståg- och busstrafiken till det regionala trafiksystemet.

Kollektivtrafikens fil- och ljusfördelar utvecklas kraftigt:

- Bussarnas behov av tidsutjämning på torget minskar och antalet bussar som står vid kanten av torget minskar
- Resorna genom centrum går snabbare då behovet av tidsutjämning och fördröjningar vid trafikljus minskar

Kollektivtrafikens tidtabeller blir mer pålitliga. Passagerarinformations- och biljettsystemet utvecklas märkbart bl.a. vad gäller appen Föli, hållplatsinformation i realtid och betalmöjligheter.

Aurabron används bara för kollektivtrafik.

Aningaisgatan och huvudgatorna till centrum har filer för kollektivtrafik.

Humlegårdsgatan, Eriksgatan och Östra Strandgatan samt en del av Brahegatan, Mariegatan och Auragatan görs om till kollektivtrafikbetonade gator.

Gångtrafik

Gångtrafikbetonade gator:

- Slottsgatan mellan Brahegatan och Eskilsgatan
- Kristinegatan mellan Östra Strandgatan och Eriksgatan

Cykeltrafik

Det blir enklare att ta sig till centrum och cykeltrafiken skiljs från bil- och busstrafiken.

Ny cykelförbindelse i riktning med banan från den nuvarande järnvägsstationen till Slottsstaden.

Ny fotgångar- och cykelbro över banan vid Humlegårdsgatan.

Ny fotgångar- och cykelbro över banan vid Brahegatan.

Ny fotgångar- och cykelbro över Aura å vid Universitetsgatan–Agricolagatan.

Cykelförbindelse vid Universitetsgatan (Köpmansgatan–Aningaisgatan).

Huvudled och cykling på körbana med lite trafik vid Slottsgatan.

Cykling på körbana med lite trafik vid Kristinegatan.

Hastighetsbegränsning på 30 km/h i centrum och lugnare trafik på bostadsgator möjliggör cykling på körbanan på de flesta gator. På centrala kollektivtrafikgator har cykeltrafiken skilts från motortrafiken.

Fordonstrafik

Filer för kollektivtrafik på huvudgator till centrum och på Aningaisgatan, vilket minskar antalet filer för biltrafik.

Personbilstrafik på Aurabron förbjuds och genomfartstrafiken tas bort på Slottsgatan och Kristinega-

tan för att expandera promenadcentrum samt förbättra kollektivtrafikens pålitlighet.

Vägen från Aningaisbron till Helsingforsgatan går via en ramp på Klädesfabriksgratan, inte via Kuljettajankatu.

Gatuparkering minskas kraftigt för att få mer plats för gångtrafik.

Lugnare genomfartstrafik på bostadsgatorna genom lätta lösningar (t.ex. flyttbara blomsterplanteringar, bänkar, betonggrisar).

Mikrotransportformer (t.ex. elskotrar)

Gemensamma spelregler tas fram tillsammans med aktörerna och utrymme reserveras för mikrotransportformer.

Godstransporter

Smidig distributionstrafik i centrum planeras i samarbete med transportföretagen genom att bl.a. minimera onödigt letande efter parkeringsplatser.



Bild: © Tuuli Vesanto.

Scenario med stor förändring med omfattande åtgärder

I scenariot med stor förändring liknar gatunätets hierarki den i scenariot med snabb förändring, men gatorna har utvecklats med permanenta lösningar. Träd planteras längs gatorna för att forma gaturummen och kapa alltför stora körlinjer med bil på bostadsgatorna. En del av bostadsgatorna görs eventuellt enkelriktade och en del till gårdsgator. Mängden personbilstrafik i centrum är mindre än i scenariot med snabb förändring och mer utrymme lämnas åt gångtrafiken. En utökning av den gångtrafikbetonade delen av Slottsgatan förenar åstranden med det kommersiella centrumet och omgivningen runt Salutorget. Alla cykelvägar och cykelbanor i centrum är enkelriktade. Trafiken på bostadsgatorna i centrum lugnas ner så att det blir säkert att cykla

på körbanan. Kollektivtrafiken använder utrymmet i centrum effektivt. Tåta turintervaller, separata filer och förmåner gör att kollektivtrafiken knappt behöver någon väntplats för tidsutjämning i centrumområdet. Kollektivtrafiken erbjuder alla stadsbor en jämlik och tillgänglig möjlighet att ta sig fram i centrum. Nya parkeringsanläggningar förläggs i närheten av centrumområdet och erbjuder goda gångförbindelser till centrum.

Scenariot med stor förändring kan också ses som en långsiktigare utvecklingsbild, då det inte torde vara möjligt att genomföra alla åtgärder som krävs för det fram till 2029.

De mest centrala förändringarna i scenariot med stor förändring jämfört med nuläget (inkluderar även merparten av åtgärderna i scenariot med snabb förändring) (förändringarna illustreras av kartorna som utgör bilaga 7-9).

▼ Genom förnyelsen av Slottsgatan förändrades trafikleden till en populär gågata. Bild: © Tomi Hangisto.



Kollektivtrafik

En till spårvagnslinje byggs i Åbo.

Ett resecentrum byggs och åtminstone en del av busstrafiken läggs om så att den går genom resecentrumet istället för Aningaisgatan.

Bussarnas stomlinjer får tätare intervaller så att alla linjer har högst 5 minuters turintervall vid rusningstid.

Bussar och spårvagnar stannar i regel bara vid hållplatser:

- Bussar och spårvagnar har egna filer utanför centrum och egna gator i stadskärnan
- Bussar och spårvagnar har mycket goda trafikljusförmåner, vid behov på bekostnad av en smidig personbilstrafik
- Stombussarna och spårvagnen är det snabbaste sättet att ta sig fram till och i centrum

Passagerarinformations- och biljettsystemen är av mycket hög kvalitet och garanterar en lättanvänd kollektivtrafik även vid störningar.

Gångtrafik

Gångtrafikmiljön är bättre än i scenariot med snabb förändring. I förnyelsearbetet spenderas mer pengar på permanenta arrangemang, t.ex. natursten istället för asfalt.

Den gångtrafikbetonade delen av Slottsgatan förlängs till Eskilsgatan.

Cykeltrafik

Befintliga cykelvägar blir enkelriktade och gator med lugn trafik blir cykelgator.

Hastighetsbegränsning på 30 km/h i centrum möjliggör cykling på körbanan på de flesta gator.

Centrala åtgärder:

- Enkelriktade cykelvägar på Humlegårdsgatan

- Cykelvägarna på Trädgårdsgatan och delvis på Brahegatan görs enkelriktade
- Det undersöks om en cykelförbindelse kan ordnas på Aurabron t.ex. genom att bredda bron
- En del av cykelvägarna på Köpmansgatan blir enkelriktade, den gångtrafikbetonade delen av Köpmansgatan utökas
- Bostadsgatorna görs om t.ex. till cykelgator.

Fordonstrafik

Aningaisgatan har stängts av för personbilstrafik vid Universitetsgatan och Mariegatan: endast genomfart med kollektivtrafik.

Det går att ta sig till parkeringsanläggningarna i centrum från norr längs Aningaisgatan, men genomfart har förhindrats.

Trafiken till befintliga parkeringsanläggningar och -områden i centrum dirigeras längs matargator eller kollektivtrafikbetonade gator. Till mindre parkeringsområden kan det finnas korta vägar även längs gångtrafikbetonade gator.

Utökningen av parkeringsanläggningar i närheten av centrumområdet påverkar parkeringskoncentrationen och bilflödet till centrum i fortsättningen.

Mikrotransportformer (t.ex. elskotrar)

Samarbetet mellan aktörer förbättrar förenligheten mellan olika mikrotransportformer och det övriga trafiksystemet. Mikrotransportformer stödjer hållbart resande i centrum.

Godstransporter

Ett distributionscenter har etablerats för godstrafik i utkanten av centrum för att möjliggöra användning av utsläppsfri lätt transportutrustning vid godstransport i centrum. En del av godstransporterna i centrum äger rum på natten med hjälp av närdistributionscentra.

Effekterna av de olika scenarierna

Ett hot för tillgängligheten i centrum är att en växande mängd invånare och arbetsplatser samt trafik i regionen gör att biltrafiken blir ännu tätare än idag i samtliga scenarier. I scenarierna med snabb och stor förändring tryggas tillgängligheten i centrum med kollektivtrafik genom separata filer och trafikljusförmåner för kollektivtrafiken, vilket är viktigt även för smidiga bussbyten och därmed hela det regionala kollektivtrafiksystemet. De förbättrade cykelförbindelserna i scenarierna med snabb och stor förändring förbättrar också cykeltrafiken i centrum samt tillgängligheten i centrum med cykel. I scenarierna med snabb och speciellt stor förändring fungerar biltrafiken i centrum inte lika smidigt vid rusningstid som i scenariot med långsam förändring. Tillgängligheten i centrum med bil förbättras genom att bygga parkeringsanläggningar i utkanterna av centrum. Utanför rusningstid på vardagar är förändringarna i biltrafikens smidighet färre.

Centrumets kommersiella dragningskraft påverkas avsevärt av hur lätt man kan ta sig till centrum och hur trivsamt det är. Gaturummens karaktär påverkar märkbart trivseln i centrum och dess livfullhet som mötesplats. En trivsam promenadmiljö föder efterfrågan på områdets tjänster och skapar förutsättningar för nya typer av tjänster. Med färre bilar på gatorna kan en större del av gatorna reserveras för olika affärsrörelser, som t.ex. kaféer och restauranger. Ökat utrymme för fotgängare förbättrar säkerheten och säkerhetskänslan speciellt bland svagare grupper, dvs. barn och äldre. En minskning av biltrafiken minskar också trafikbullret och gatudammet och förbättrar på så vis trivseln i gaturummet.

Scenariot med stor förändring bedöms ha störst

positiv effekt på trivseln i centrum. I scenariot med snabb förändring tros trivseln i centrum också förbättras märkbart jämfört med idag. De kommersiella aktörernas struktur förändras troligen och speciellt de aktörer för vilka tillgänglighet med bil är mycket viktigt kan flytta utanför centrum. Den största förändringen i de kommersiella aktörernas struktur sker i scenariot med stor förändring.

I scenarierna med snabb och stor förändring reserveras gaturummet mer för gång-, cykel- och kollektivtrafik än i scenariot med långsam förändring, vilket gör dessa transportformer smidigare, pålitligare och säkrare samt minskar restiden. Därför tros andelen s.k. **hållbara färdssätt** öka mest i scenariot med stor förändring. I scenariot med långsam förändring kan andelen hållbara färdssätt till och med minska jämfört med idag, vilket innebär att man inte skulle nå målet om att **minska koldioxidutsläppen** från trafik. Rena fordons- och bränsleteknologiförändringar tros inte räcka för att nå målet om att minska koldioxidutsläppen från trafik.

Kostnader

Byggnadskostnaderna är högst i scenariot med stor förändring, där de ungefärliga kostnaderna för gatornas ytstrukturer (jämförelsekostnader 32–44 miljoner euro) skulle kunna ligga t.ex. på samma nivå som de årliga investeringarna i stadsmiljöns investeringsprogram i början av 2020-talet (över 40 miljoner euro om året). Bland annat kostnaderna för spårvägen eller byggandet av parkeringsanläggningar ingår inte i den presenterade jämförelsekostnaden. De lägsta byggnadskostnaderna finns i scenariot med långsam förändring, där jämförelsekostnaderna uppgår till cirka fem miljoner euro. Jämförelsekostnaderna i scenariot med snabb förändring ligger mitt emellan de andra scenarierna.

Kartbilagor:

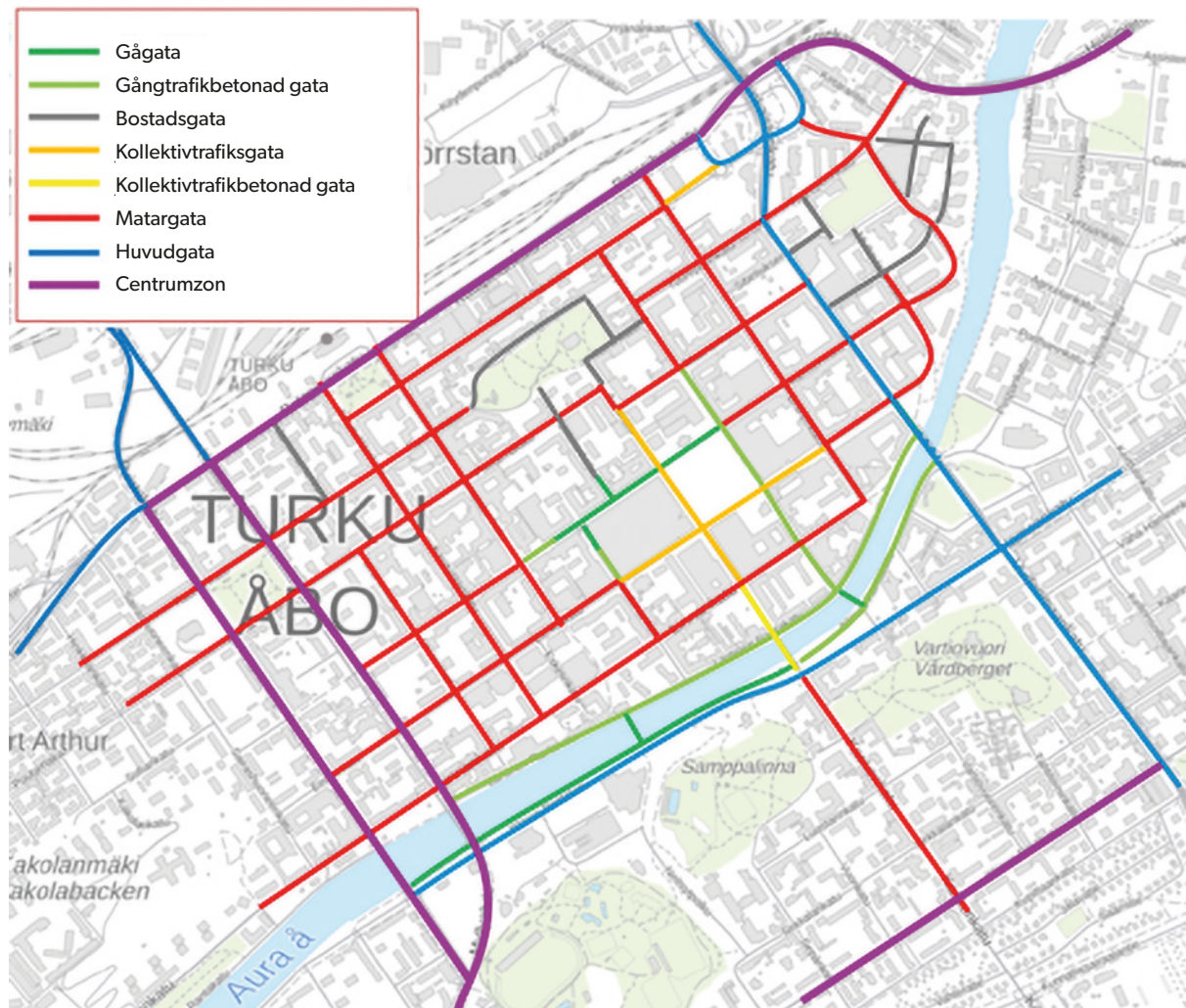
Kartor över trafiknätet, cykeltrafiknätet och kollektivtrafiklinjerna för respektive scenario.

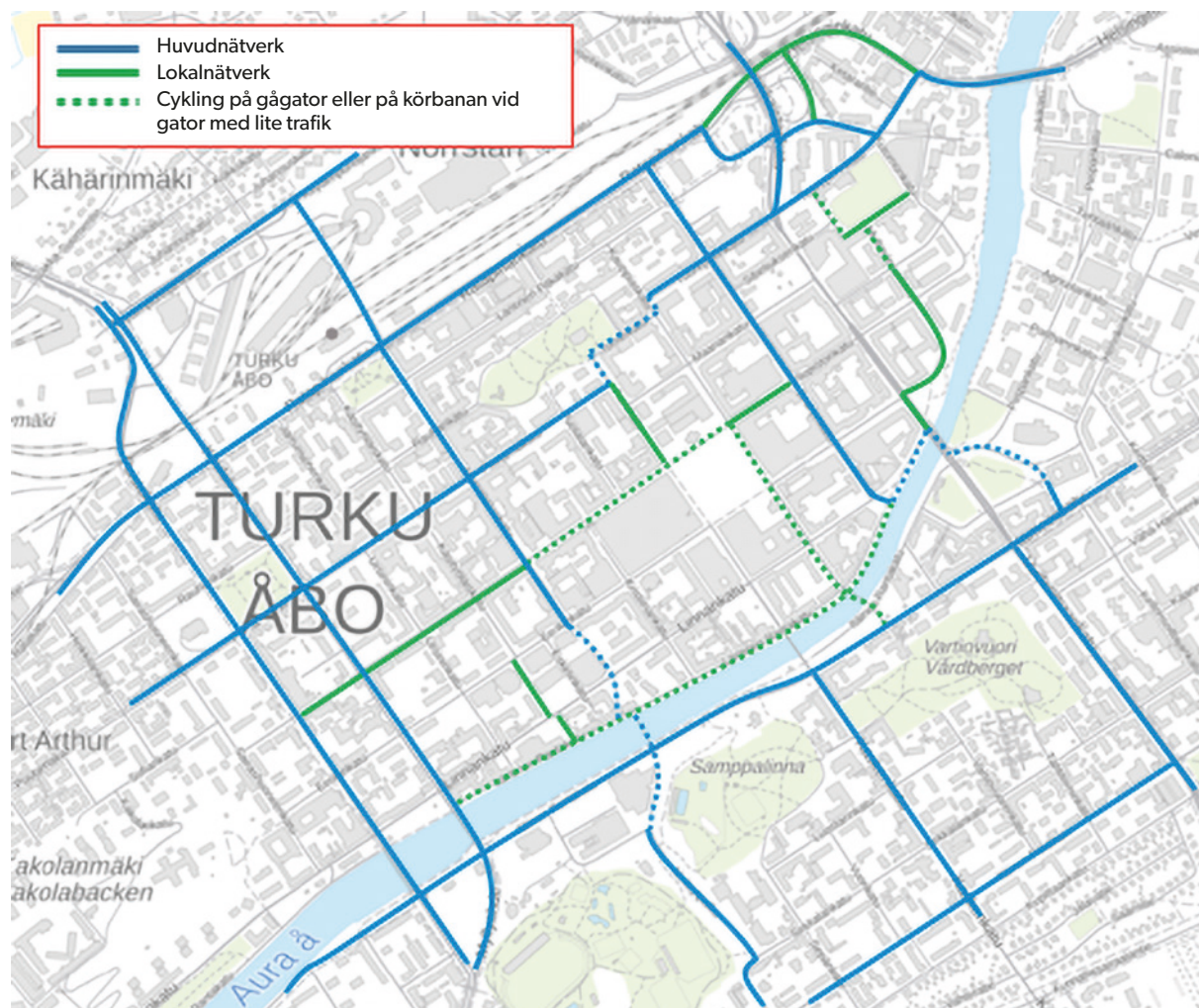
Scenariernas gatutyper

-  Gågata: ingen kollektivtrafik, ingen separat cykelväg, men cykling tillåtet, underhållskörning tillåtet under specifika tidpunkter, inga nivåskillnader
 -  Gångtrafikbetonad gata: gata där gång och cykling är de huvudsakliga färdssätten, på gatan kan även förekomma bil- och kollektivtrafik i viss utsträckning*
 -  Bostads-/tomtgator: cykeltrafik på körbanan, mer utrymme för gång, biltrafik tillåten, hastighetsbegränsning 20–30 km/h, strukturell förbättring, parkering, möjligtvis enkelriktad biltrafik
 -  Kollektivtrafikgata: mycket kollektivtrafik, mycket utrymme för gång, cykelvägar eller -filer, biltrafik till tomter och underhållskörning tillåtet
 -  Kollektivtrafikbetonad gata: mycket kollektivtrafik, mer utrymme för gång, cykelvägar eller -filer, biltrafik till tomter tillåtet, färre parkeringsplatser
 -  Matargator: 30 km/h, cykling separat
 -  Huvudgata: bil- och kollektivtrafik, separata cykelvägar eller -filer, hastighet > 40 km/h
 -  Centrumzon: biltrafikens huvudled, cykelvägar och filer.
- * Samma gata kan ha flera roller, i sådana fall är det markerat på kartan med två linjer bredvid varandra.

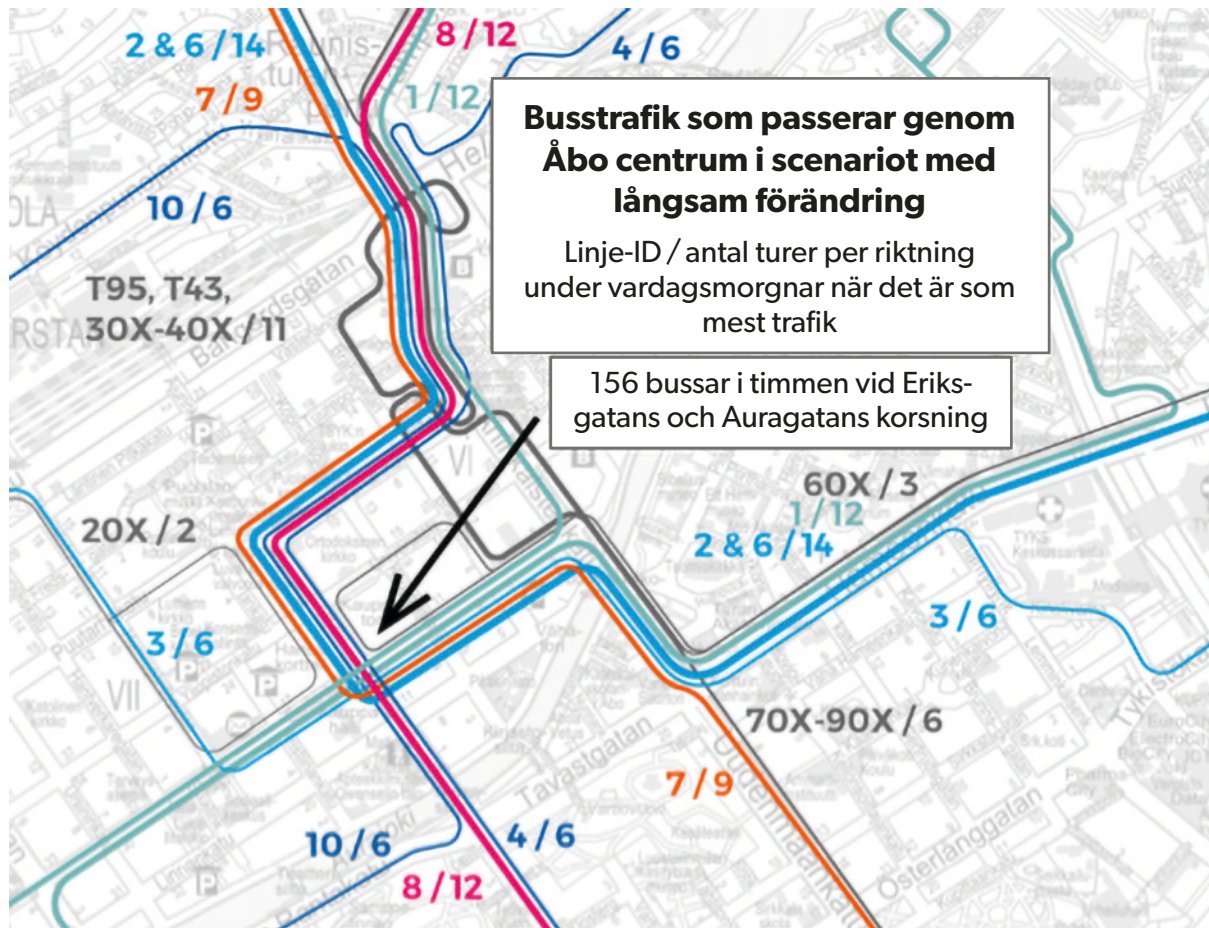
Kartor 1–3: Scenario med långsam förändring

Karta 1: trafiknätet



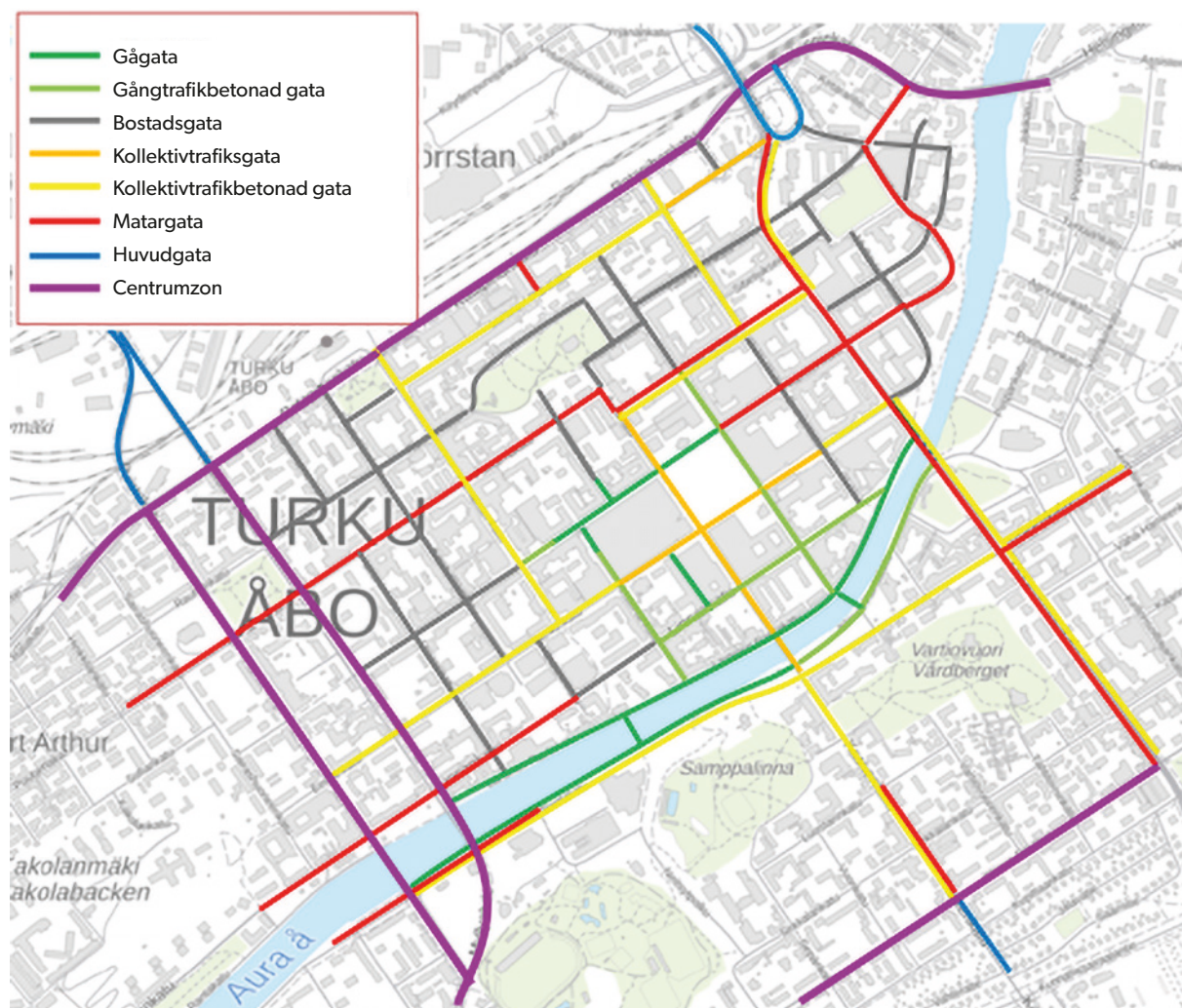
Karta 2: cykeltrafiknätet

Karta 3: kollektivtrafiklinjerna



Kartor 4–6: Scenario med snabb förändring

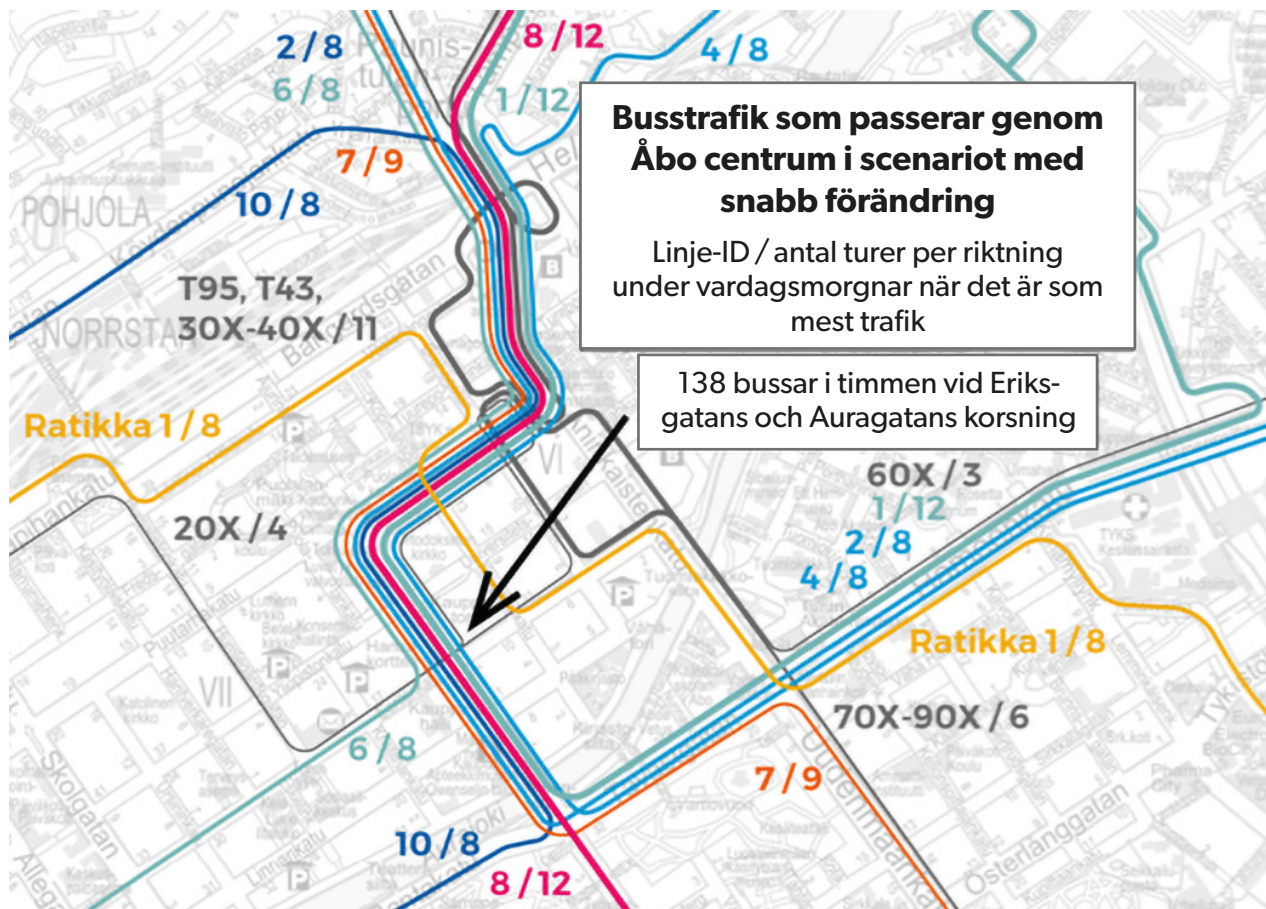
Karta 4: trafiknätet



Karta 5: cykeltrafiknätet

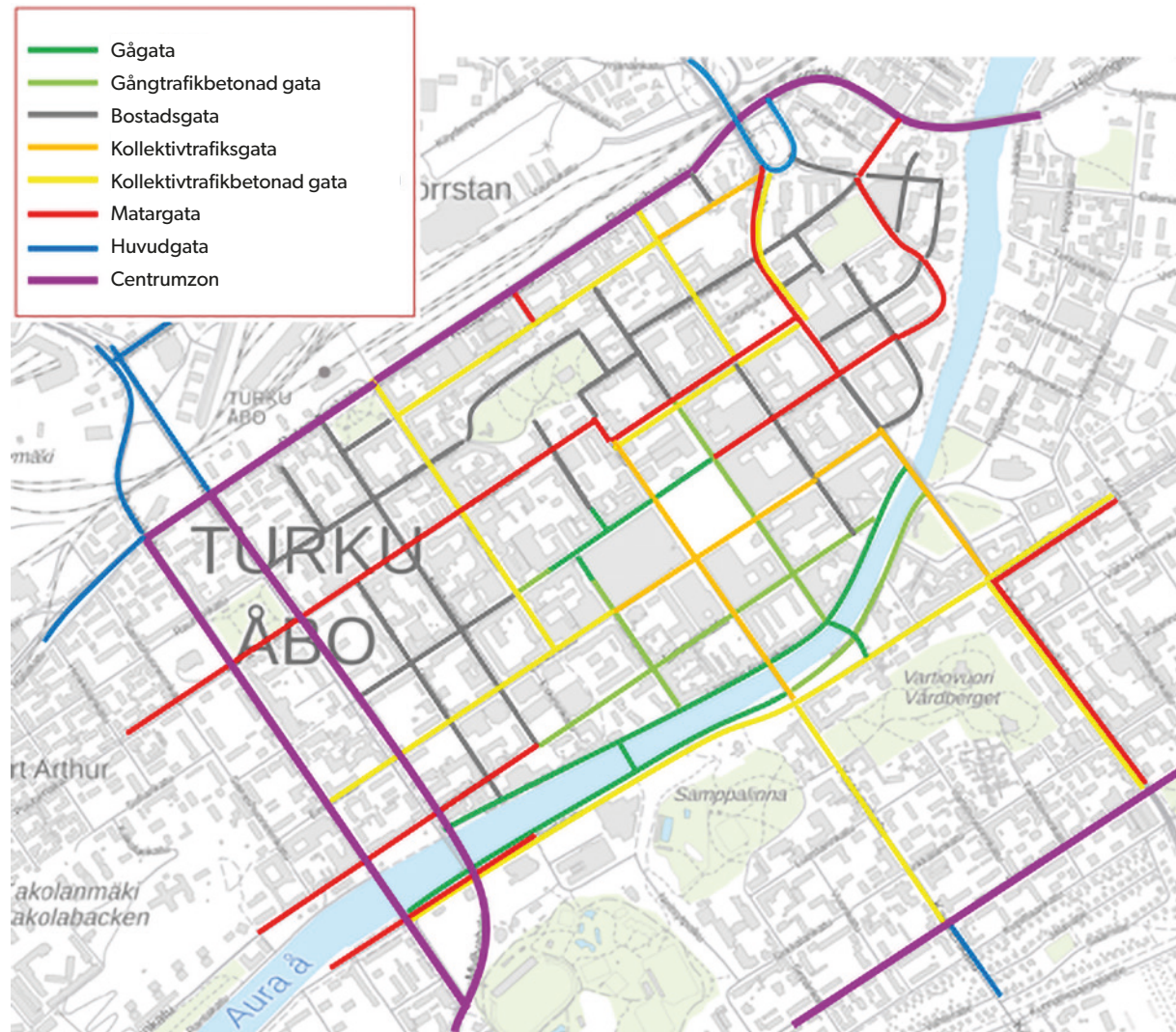


Karta 6: kollektivtrafiklinjerna



Kartor 7–9: Scenario med stor förändring

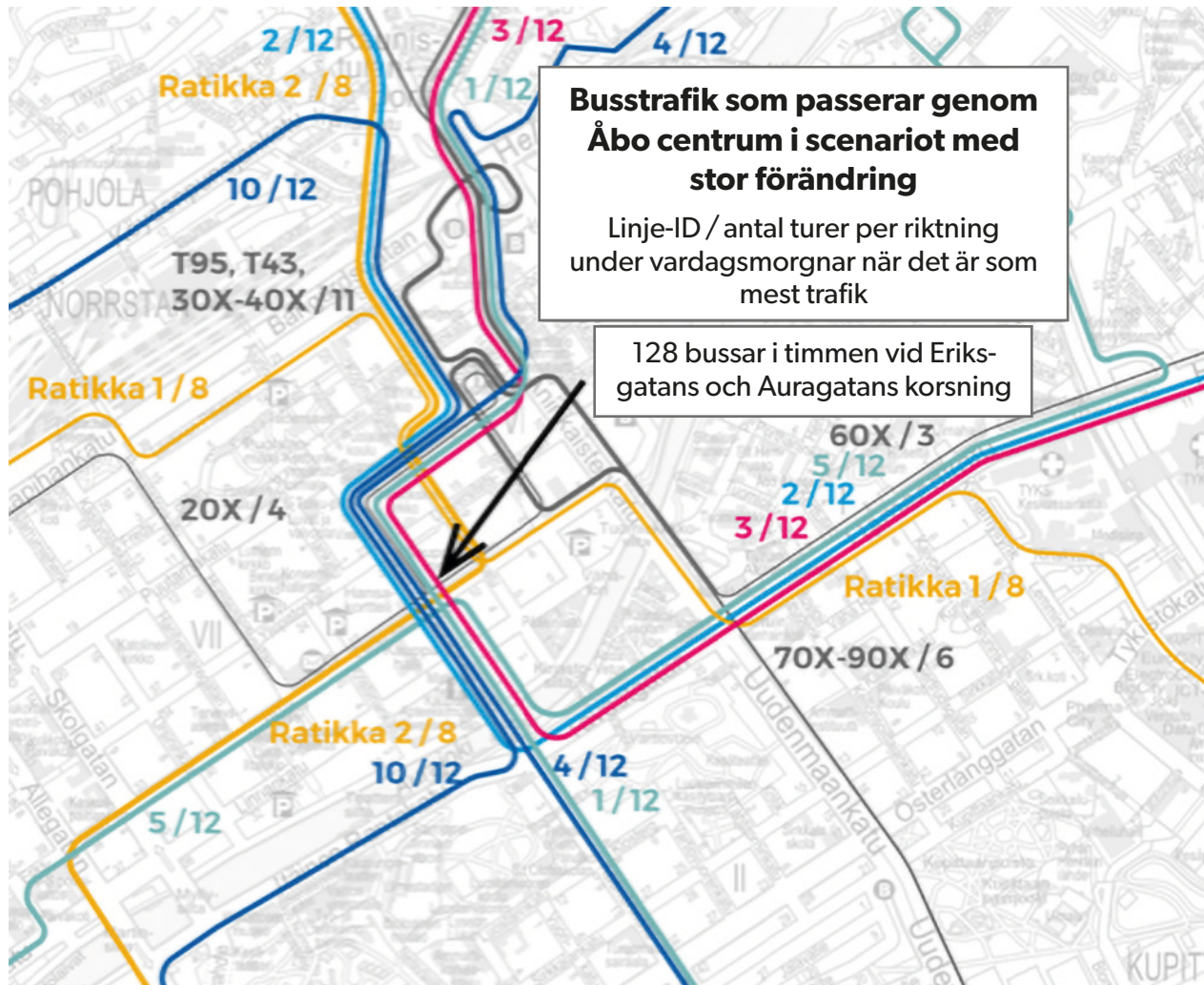
Karta 7: trafiknätet

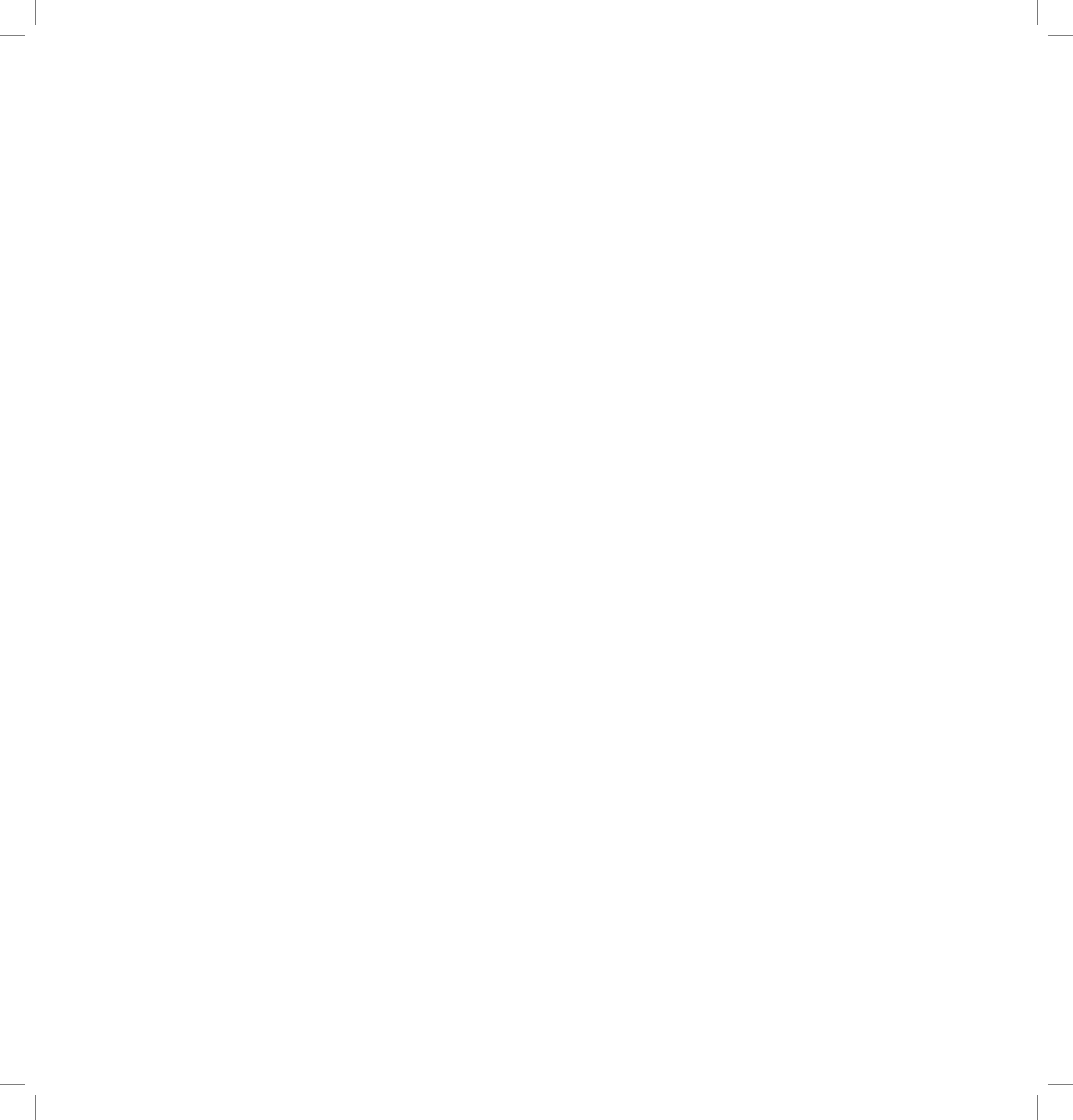


Karta 8: cykeltrafiknätet



Karta 9: kollektivtrafiklinjerna







Åbo Akademi



Tampereen
yliopisto



TURKU
ÅBO