



Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

SMART GREEN MOBILITY



SUMPs for BSR

City perspective: Turku developing its first city-level SUMP

UBC TALKS webinar: Sustainable Urban Mobility Planning

24.9.2024

Juha Pulmuranta/ Urban Mobility Solutions, City of Turku

Why Turku specific SUMP?

- Turku is the only large city in the region (over 200 000 inhabitants).
- Turku has more ambitious climate goals than other region (2029/ 2035).
- Better chance to reach the joint regional goal for the modal share (66 % by 2029).
- A total of over 500 decided measures for transport and mobility, whose implementation cannot be sufficiently monitored (see the image).
 - The actions of different programs have not been prioritized, and some are overlapping.
 - Some actions lack coordination, responsible party, schedule, and indicators.

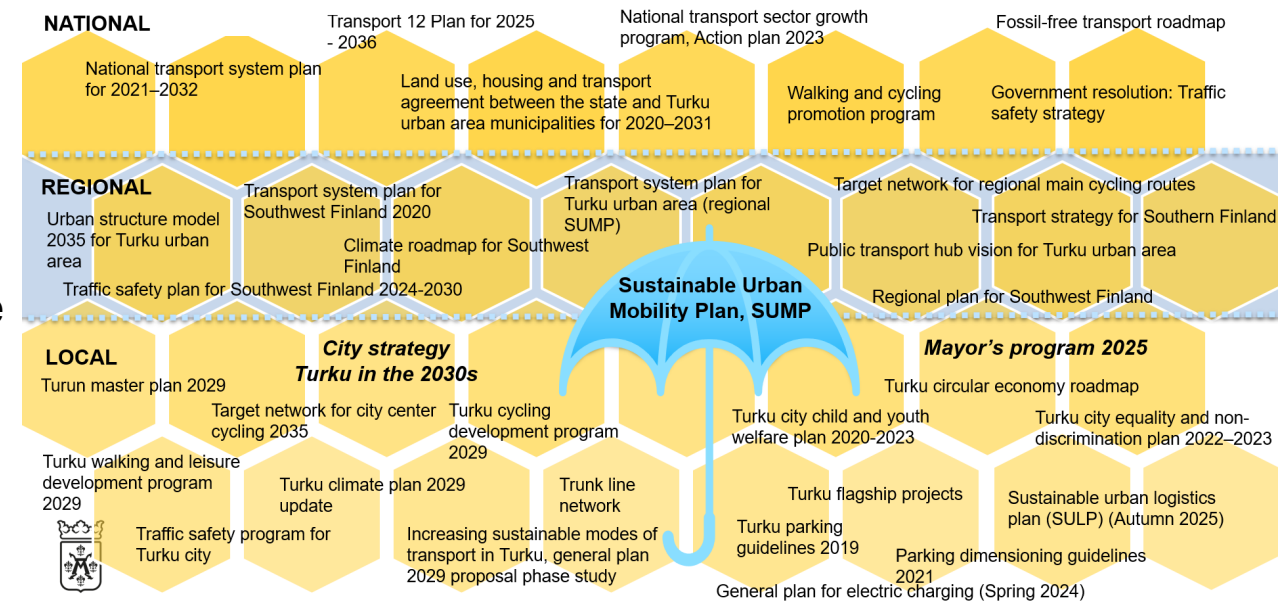


Image: Traffic and mobility guidance documents.



Turku SUMP's role in the region

National Transport System Plan for 2021–2032

Agreement on land use, housing and transport 2020-2024
(agreement between the region and the State)

Regional Transport System Plan 2020-2024
(regional SUMP)

Turku city-level SUMP 2025-2029

- In Finland, SUMP will be integrated into the regional transport system work.
- SUMP principles applied.
- Update in 2025.

- Complements and gives input to the regional SUMP.
- SUMP principles applied (excluding regional coverage and wide cooperation with other institutions)
- First edition gathers all decisions and guidelines related to sustainable mobility and makes them measurable and resourced actions.
- New “radical” measures aim at reducing the number of cars but need more planning to do.
- Update in 2028?



Turku-level SUMP – key actions

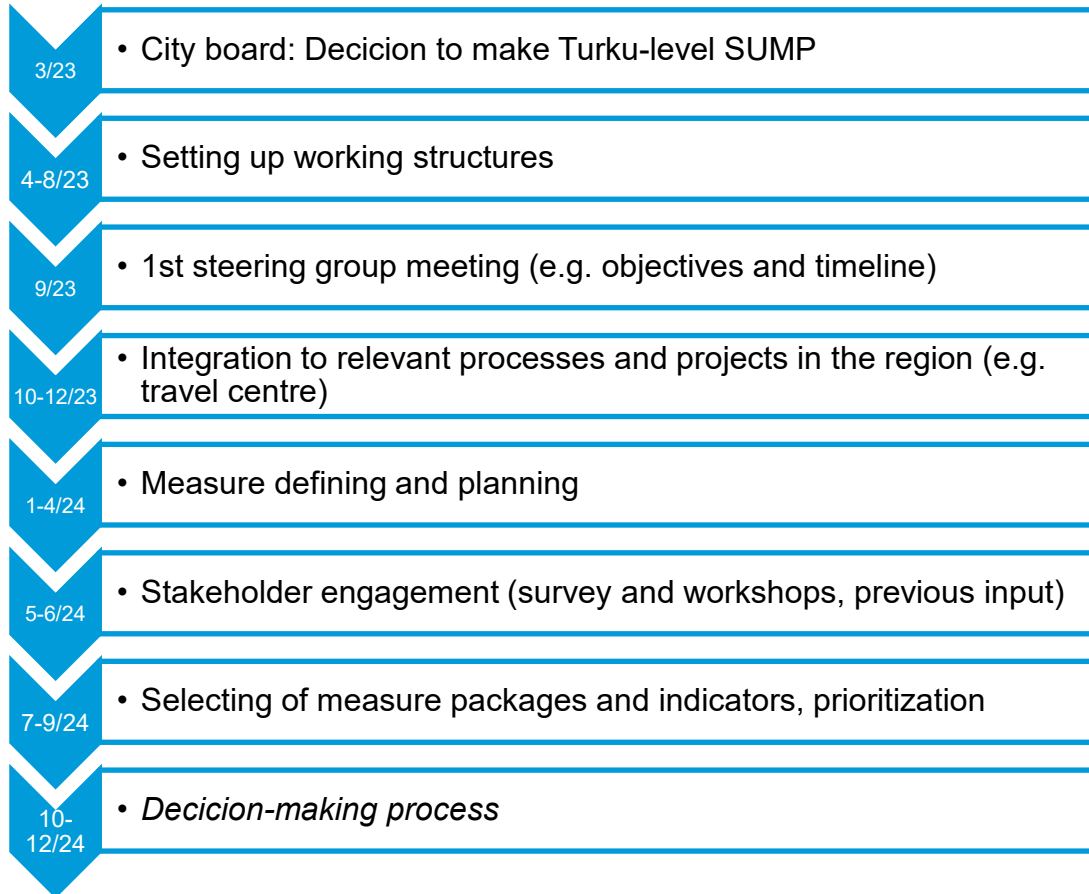


Image: Draft cover page of Turku SUMP.

"Dual model" of SUMP in Turku region

	FUA SUMP	Turku SUMP
Level of output	Strategic	Strategic (operative elements)
Coverage	Functional urban area (13 municipalities)	City of Turku
Coordinator	Regional Council of Southwest Finland	City of Turku
In effect	2020-2024	2025-2029
Updated	2025-2026	Update 2028?
Key stakeholders	Cities and municipalites in the region, Finnish Transport Infrastructure Agency, Centre for Economic Development, Transport and the Environment	Residents, employees of the city, decision makers, private sector, Regional Council of Southwest Finland
Monitoring and evaluation	As part of the regional transport system planning	SUMP-coordinator and steering group (tbc), SUMPs for BSR



VISION 2030

” *The traffic environment and service network of Turku encourage everyone to move sustainably, healthily, and safely.*

OBJECTIVES

**Carbon neutral
Turku**

**Healthy
Turku**

**Safe
Turku**

**Equal
Turku**

STRATEGIC INDICATORS

The share of sustainable transportation modes for internal trips in Turku has increased to 66 percent by the year 2030."(55 % in 2021)

Greenhouse gas emissions from road and street traffic will be halved by the year 2029.“
(164 kt in 2015)

The number of serious personal injury accidents has decreased by 50% by the year 2030 and by 100% by the year 2050 (10 victims/y between 2017-2021)

GROUP OF ACTIVITIES

City as a platform for
sustainable mobility

Use of urban and street space

Travel chains and mobility
hubs

User-centric services

C3. Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Toimenpiteen kuvaus

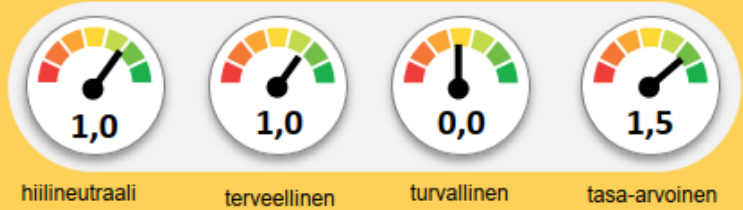
Joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille sijoitettu riittävä ja laadukas autojen ja pyörien liityntäpysäköinti tukee joukkoliikenteeseen tukeutuvien matkaketjujen edellytyksiä ja laajentaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Turussa on laadittu Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma sekä joukkoliikenteen solmukohtavision, jossa on määritetty tärkeimmät asemat ja pysäkit, joissa liityntäpysäköintiä tulee erityisesti kehittää. Tärkeitä liityntäpysäköinnin sijainteja ovat rautatie- ja linja-autoasemat, Fölin runkolinjojen ja ELY-liikenteen keskeiset solmupysäkit sekä muut oleelliset liityntään sopivat pysäkit esimerkiksi linjojen päissä. Liityntäpysäköintiä lisätään sekä autoille että polkupyöriille tärkeimmillä asemilla ja pysäkeillä. Tilatehokkaampaa ja edullisempaa pyöräpysäköintiä tarjotaan kattavammin.

Liityntäpysäköintiä kehittäessä huomioidaan itse liityntäpysäköinnin järjestelyjen lisäksi kohteeseen johtavat sujuvat reitit ja johdatteleva opastus. Liityntäpysäköinnin sijoittamiseen vaikuttavat jatkossa oleellisesti päätökset raitiotien toteuttamisesta sekä alueellisen lähijunaliikenteen eteneminen. Liityntäpysäköinnin mahdollinen maksu sisällytetään joukkoliikennelippuihin.

Toimet:

- 51. Lisätään polkupyörien ja autojen liityntäpysäköintiä joukkoliikenteen tärkeimmillä pysäkeillä ja asemilla joukkoliikenteen solmukohtavision mukaisesti. Autojen liityntäpysäköinnin sijoittamisessa huomioidaan käytettävissä oleva tila.
- 52. Parannetaan liityntäpysäköinnin houkuttelevuutta varmistamalla paikkojen turvallisuus, sijainti ja laatu.

Tavoitteet



Vaikuttavuus

Hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen solmupisteiden yhteydessä mahdollistaa usean kulkumuodon yhdistämisen. Alankomaissa 1,2 miljoonasta päivittäisestä junamatkustajasta 40 % saapuu asemalle polkupyörällä. Saksassa Münsterissä päärautatieaseman 3300 pyöräpaikan laitoksen toteuttaminen sai yli 2000 henkilön vaihtamaan kulkutapansa pyöräilyyn.

Saavutettavuus

Kohde	Asukkaat	Työpaikat
Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen solmukohtavision kohteet (200 m)	Kaikki 92 000 Kaukoliikenne 38 000 Liityntäpysäköinti 19 000 Kehärunkolinja 73 000	Kaikki 60 000 Kaukoliikenne 42 000 Liityntäpysäköinti 7 200 Kehärunkolinja 54 200

Toimenpiteen lähteet

- LJS-Var
- LJS-Turku
- MAL
- PYS



Monitoring and evaluation

- Strategic indicators
 - Three key indicators set up (from the climate plan and traffic safety program).
 - Cover all SUMP objectives (carbon-neutral, health, safe, equal)
- Measure-specific indicators
 - Reference in SUMP to SUMI indicators as they will require regional cooperation and reporting.
 - Several existing indicators presented in SUMP, but so far without systematic follow-up.
- Evaluation
 - SUMP coordinator (tbc)
 - SUMP steering group
 - Citizen panel (SUMP for BSR project).



Some thoughts on the process

- Turku had a specific need to better coordinate the measures that already had the political acceptance -> SUMP guidelines could be applied only partially.
- Schedule, resources and even scope changed during the project. Advanced project management skills were needed.
- Framework contract was very usefull, possibility to expand the contact with the consultant.
- Even more time would have been needed to link SUMP to the ongoing processes and to better communicate its overarching role (does not replace any other programme e.g. on cycling).
- The optimal amount of stakeholder engagement was difficult to define (ongoing master's thesis on the topic).
- SUMP process itself helped to identify overlapping processes and increase internal cooperation.
- Cross sectoral steering group was active and brought up important views.
- Decicion-making process generates an extra interest to the SUMP and maybe more demanding than expected.





Kuva: Vesa Aaltonen