



SUMP osana seudullista maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelua, Seutu-SUMP

MAL-verkoston selvitys 20.12.2021.

Sisältö

1.	Johdanto	s. 3
2.	Seudullinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu Suomessa	s. 8
3.	Euroopan komission ohjeistus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista	s. 11
	3.1 Keskeiset ominaisuudet ja tavoitteet	s. 13
	3.2 SUMP-suunnittelun ja toteutuksen ideaalimalli	s. 19
4.	SUMP osana suunnittelua Suomessa	s. 29
	4.1 Suomessa laadittuja SUMP-suunnitelmia	s. 31
	4.2 Kokemuksia ja näkemyksiä SUMP-suunnittelusta Suomessa	s. 47
5.	Johtopäätökset ja suositukset	s. 50
	Lähteet	s. 58
	Liite 1: Luettelo haastatelluista asiantuntijoista	s. 61
	Liite 2: Työpajan materiaali	s. 63
	Liite 3: Komission ehdotus TEN-T-asetuksen uudistamisesta	s. 68



1. Johdanto

Tavoitteet ja menetelmät

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnittelumalli, nk. SUMP-toimintamalli (SUMP=Sustainable Urban Mobility Plan), on kokonaisvaltainen, koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, jonka tavoitteena on varmistaa kestävä, kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne. Eräissä EU-hankkeissa ja investointien rahoitusmekanismeissa voidaan vaatia, että hakevalla alueella on olemassa SUMP-suunnitelma. Tämä on kasvava motivaattori SUMP-suunnitelmien laatimiseen myös Suomessa. Myös vireillä olevassa maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksessa esillä ollut mahdollinen kaupunkiseutusuunnitelma voi luoda uutta raamia myös kestävä liikumisen suunnittelulle.

Tässä esiselvityksessä on tarkasteltu SUMP-toimintamallia, kartoitettu Suomessa laadittuja SUMP-suunnitelmia sekä luotu tilannekuva SUMP-suunnittelun ja -toteutusmallin laajuudesta erilaisilla kaupunkiseuduilla Suomessa. Esiselvitys on nostanut esiin kysymyksiä, joiden tiimoilta pohdintaa ja keskustelua SUMP-suunnittelun ja toimintamallin soveltuvuudesta Suomeen on tarpeen jatkaa.

Työmenetelminä ovat olleet kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut sekä asiantuntijatyöpaja. Kerättyjen tietojen ja asiantuntijoiden kokemusten perusteella on luotu suosituksia vaadittavista toimenpiteistä kokonaisvaltaisen SUMP-toimintamallin käyttöönottamiseksi Suomessa.

***“Kestävän
kaupunkiliikenteen
suunnitelma on strateginen
suunnitelma, joka on
suunniteltu vastaamaan
ihmisten ja yritysten
liikkumistarpeita
kaupungeissa ja niiden
ympäristöissä mahdollistaen
paremman elämänlaadun.
Suunnitelma perustuu
olemassa oleviin
suunnittelukäytäntöihin ja
huomioi integraation,
osallistamisen ja arvioinnin
periaatteet.”***

- Euroopan komissio 2013

Toimintamalli kokonaisvaltaiseen suunnitteluun

Kansallisten ja kansainvälisten ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttaminen ja päästöjen vähentäminen vaativat toteutuakseen merkittäviä toimenpiteitä valtiolta ja kunnilta, ja useat kunnat ovatkin asettaneet itselleen tavoitteita kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä ja ottaneet käyttöön strategisia suunnitelmia tavoitteiden saavuttamiseksi. (Niemistö ym. 2021)

Myös kaupungistuminen ja liikkumistarpeiden muutos luo muutospaineita liikennejärjestelmäsuunnittelulle ja vaatii yhä tehokkaampaa rakennetun ympäristön hyödyntämistä ja koordinoitumpaa kaupunkisuunnittelua ja sidosryhmätyöskentelyä (LVM 2021 a). Euroopan komissio (2019a) tunnistaa nykyisen liikennejärjestelmäsuunnittelun haasteiksi suunnitteluprosessin aikaisen vuorovaikutuksen puutteen suunnittelijoiden, valtion virkahenkilöiden ja asukkaiden välillä sekä yhteistyön puutteen eri organisaatioiden välillä.

SUMP-toimintamalli on kokonaisvaltaisen kaupunkiliikenteen suunnittelutyökalu, jonka tavoitteena on lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä ja vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä edistää asukkaiden hyvinvointia, viihtyvyyttä ja turvallisuutta. Toimintamalli pyrkii edistämään aktiivista vuorovaikutusta eri organisaatioiden välillä osana liikennesuunnittelua ja ohjeistus tarjoaakin tähän systemaattisia keinoja.

Yhtenäinen eurooppalainen ohjeistus luo kestävyyttä

SUMP-toimintamallia edistävä taho on Euroopan komissio, joka on julkaissut useita ohjeistuksia (Euroopan komissio 2019a; Euroopan komissio 2019b; Euroopan komissio 2021a) toimintamallin laatimisesta ja päätöksenteosta, järjestänyt tapahtumia ja ohjelmia Euroopan eri kaupunkiseutujen suunnittelijoille tiedon levittämiseksi sekä tukenut jäsenmaiden kaupunkiliikennehankkeita rahoituksella. Konsepti perustuu aktiiviseen tiedonvaihtoon sidosryhmien ja suunnittelijoiden välillä koko Euroopan unionin alueella. Euroopan investointipankki (EIB) rahoittaa SUMP-suunnitelmien suunnittelua ja suunnitelmien laadintaa (Euroopan komissio 2019c).

Suomessa SUMP-toimintamallia voidaan vapaaehtoisesti integroida muihin kestävyyttä ja turvallisuutta koskeviin yhdyskuntarakenteen kehitykseen liittyviin ohjelmiin, prosesseihin ja hankkeisiin. Suomessa on laadittu useita SUMP-toimintamallin elementtejä sisältäviä liikennejärjestelmäsuunnitelmia, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmia sekä muita liikennesuunnitelmia. MAL-sopimuksilla on myös voitu edistää kestävän liikkumisen roolia kaupunkiseuduilla. (Motiva 2016)

Toimintamallia on sovellettu kuntien ja kaupunkiseutujen suunnitelmissa ja ohjelmissa, mutta varta vasten SUMP-suunnitelmiksi laadittuja suunnitelmia Suomessa on vain muutamia. Yhteisenä huomiona voidaan todeta, että kaupunkeja ympäröivä toiminnallinen kaupunkiseutu jää ohjelmissa ja suunnitelmissa pääosin huomiotta.

Erityisesti isoilla, seudulliseen pendelöintiin vahvasti tukeutuvilla kaupunkiseuduilla laajempi, kokonaisvaltainen seututaso SUMP-malli ja hyvät käytännöt olisivat tarpeen.

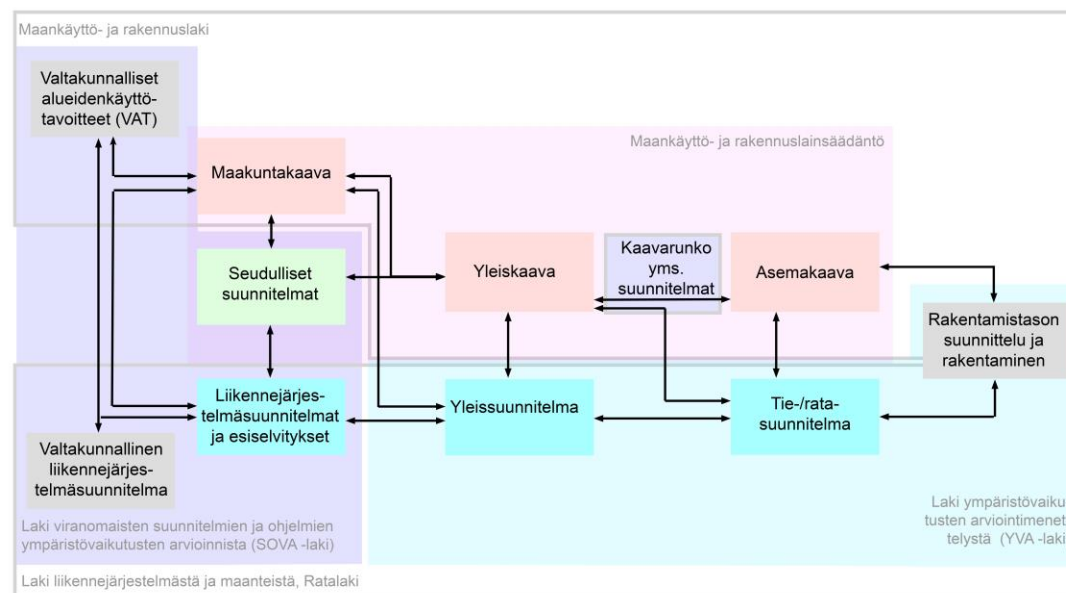


2. Seudullinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu Suomessa

Suomen suunnittelujärjestelmä

Maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmän lähtökohtana on tarkentuva suunnittelu, jossa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä yleispiirteisemmät kaavat ohjaavat yksityiskohtaisia asemakaavojen suunnittelua. Kuvassa 1 on esitetty maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmä.

Systemaattisesti tarkentuvan suunnittelujärjestelmän lisäksi maankäytön ja liikenteen suunnitteluun kuuluvat erilaiset seudulliset selvitykset ja suunnitelmat, esimerkiksi kaupunkiseutujen rakennesuunnitelmat ja kuntien ilmastosuunnitelmat. Nämä ei-lakisäätteiset suunnitelmat ovat nykyään usein myös kuntien ja valtion välisten sopimusneuvottelumenettelyjen (kuten MAL) tärkeää lähtöaineistoa. (Haapamäki ym. 2021)



Kuva 1. Maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmä ja vuorovaikutussuhteet sekä suunnittelua ja vaikutusten arviointia ohjaava lainsäädäntö. (Haapamäki, ym., 2021)

SUMP-toimintamallin sijoittuminen Suomen suunnittelujärjestelmään

Motivan (2016) mukaan SUMP-suunnitelmaa muistuttavat mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat. SUMP-suunnitelma vastaakin tarkastelutasoltaan seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia tai kaupunkien liikkumisen kehittämissuunnitelmia. SUMP-toimintamallin sisältämä kunnan sektorirajat ylittävää yhteistyötä ei Suomessa näy täysimääräisesti liikkumisen suunnitelmissa.

Muita SUMP-suunnitelman kannalta keskeisiä suunnitelmia ovat kuntien ja ministeriöiden alaiset strategiset terveyteen, hyvinvointiin, opetukseen, elinkeinoon ja kiertotalouteen liittyvät suunnitelmat. Esimerkiksi Turun kaupungissa on laadittu mm. lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma (Turun kaupunki 2020) ja kiertotalouden tiekartta Circular Turku-ohjelma (Guénard ym. 2018). Lisäksi kunnan ilmastosuunnitelmat, energiatoimintasuunnitelmat, liikenneturvallisuussuunnitelmat, kävelyn ja pyöräilyn sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat ovat SUMP-toimintamallin kannalta keskeisiä suunnitelmia. SUMP-suunnitelma ohjaa tarkempaa liikennesuunnittelua ja tuottaa mm. ilmastosuunnitelmille tietoa mahdollisuuksista vähentää kasvihuonekaasupäästöjä liikenteellisin toimenpitein.



3. Euroopan komission ohjeistus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista

SUMP-suunnittelun taustaa

SUMP-toimintamallin juuret ovat Ranskassa, jossa ensimmäinen lakisääteinen kestävän liikkumisen PDU-suunnitelma (plan de déplacements urbains) laadittiin 1982. Ranskassa suunnitelmat ovat pakollisia yli 100 000 asukkaan kaupunkialueille ja useat pienemmät seudut ovat ottaneet suunnitelman vapaaehtoisesti käyttöön.

Vuonna 2009 Euroopan komissio esitti toimintasuunnitelman kestävän kaupunkiliikkumisen edistämiseksi ja ensimmäinen versio SUMP-toimintamallin ohjeistuksesta julkaistiin 2011. Ensimmäinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ja sen käyttöönottoa koskeva ohjeistus julkaistiin vuonna 2013. Vuonna 2019 ohjeistuksesta julkaistiin toinen painos.

SUMP-toimintamallin käyttöönotto Euroopan jäsenmaissa perustuu vapaaehtoisuuteen, ja jäsenmaat saavat itse päättää suunnitelman lainvoimaisuudesta. Euroopan komissio kuitenkin suosittelee kaupunkiseuduille SUMP-toimintamallin mukaista kaupunkiliikkumisen suunnittelua. SUMP-toimintamalli onkin otettu käyttöön useilla Euroopan kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavana työkaluna. Elokuussa 2020 Euroopan komission tiedossa olevia valmistuneita SUMP-suunnitelmia oli noin 830 kappaletta ja noin 100 oli suunnitteluvaiheessa (Werland, 2020).

Tässä luvussa esitelty toimintamalli perustuu Euroopan komission (2019a) laatimaan SUMP-toimintamallin ohjeistukseen.



3.1 Keskeiset ominaisuudet ja tavoitteet

SUMP-toimintamallin tavoitteet

Tässä luvussa esitetään Euroopan komission ohjeistusta SUMP-toimintamallin keskeisistä ominaisuuksista ja tavoitteista. Kuvassa 2 on esitetty EU-komission esittämät SUMP-toimintamallin tavoitteet.

SUMP-toimintamallin tavoitteet:

- Varmistaa, että kaikille asukkaille tarjotaan liikennevaihtoehtoja, jotka mahdollistavat saavutettavuuden tärkeimpiin kohteisiin ja palveluihin.
- Edistää kestäväää kehitystä ja vähentää kasvihuonepäästöjä, energiakulutusta sekä ilman- ja melusaasteita.
- Parantaa elinympäristöjen turvallisuutta.
- Parantaa henkilö- ja tavarakuljetusten suorituskykyä ja kustannustehokkuutta.
- Edistää kaupunkiympäristön ja kaupunkisuunnittelun viihtyisyyttä ja laatua kansalaisten, talouden ja koko yhteiskunnan hyväksi.

Kuva 2. SUMP-toimintamallin tavoitteet. (Euroopan komissio 2019a)

SUMP-toimintamalli eroaa perinteisestä liikennesuunnittelusta

SUMP-toimintamalli keskittyy erityisesti asukkaiden ja päättäjiä osallistamiseen, ylisektorilliseen koordinointiin ja laajaan yhteistyöhön eri julkisen ja yksityisen tahojen välillä. Toimintamalli myös korostaa kaikkien kuljetusmuotojen, -tapojen ja -palveluiden kehittämisen tarvetta huomioiden sekä henkilö- että tavaraliikenteen kuljetuksen. SUMP-toimintamallissa huomioidaan koko toiminnallinen kaupunkiseutu, rajoittamatta aluetta kunnan hallinnollisiin rajojen mukaan.

Kuva 3 osoittaa perinteisen liikennesuunnittelun ja SUMP-suunnittelun eroavaisuudet.

Perinteinen liikennesuunnittelu	SUMP-suunnittelu
Painopiste liikenteessä	Painopiste ihmisissä
Pääkohdat: liikennevirtojen kapasiteetti ja nopeus	Pääkohdat: Saavutettavuus ja elämänlaatu huomioiden sosiaalisen tasa-arvon, terveysaspektit, ympäristön laadun ja taloudellisen elinkelpoisuuden
Kulkutapaorientoitunut	Integroitu kaikkien kulkutapojen kehittäminen ja kestävää liikkumista kohti siirtyminen
Infrastruktuuri keskiössä	Yhdistelmä infrastruktuurin, markkinan, sääntelyn, informaation edistämisestä
Sektorikohtainen suunnitelma	Yhteneväinen suunnitelma asiaankuuluvien sektoreiden kanssa
Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat	Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat osana pitkän aikavälin visiota ja strategiaa
Kattaa hallinnollisen alueen	Kattaa työmatkavirtoihin perustuvan toiminnallisen kaupunkiseudun
Liikenneinsinöörien hallinnonala	Poikkitieteelliset suunnitteluryhmät
Asiantuntijoiden suunnittelema	Suunnittelua sidosryhmien osallistumisen avulla käyttäen läpinäkyvää ja osallistavaa lähestymistapaa
Rajoittunut vaikutusten arviointi	Systemaattinen vaikutusten arviointien seuranta

Kuva 3. perinteisen liikennesuunnittelun ja SUMP-suunnittelun eroavaisuudet. (Euroopan komissio 2019a)

SUMP-suunnitelman laadintaprosessi

SUMP-suunnitelman laadintaprosessin työkaluna voidaan hyödyntää Euroopan komission luomaa SUMP-suunnitelman ideaalilaadintaprosessia kuvaava ”SUMP-kehä” (kuva 4).

SUMP-kehä koostuu neljästä vaiheesta välitavoitteineen, jotka voidaan yhä edelleen jakaa 12 askeleeseen. Kaikkiin vaiheisiin kuuluu ylisektorillinen yhteistyö sekä säännöllinen viestintä kansalaisten ja päättäjien kanssa.

SUMP-prosessi

SUMP-kehän viimeinen vaihe koostuu suunnitelman toteutuksen toimenpiteistä: toimeenpanon koordinoinnista, seurannasta, viestinnästä ja arvioinnista.

Kolmannessa vaiheessa määritetään toimenpidekokonaisuudet, tunnistetaan toimenpiteiden vastuutahot ja pohjustetaan päätöksentekoprosessi ja rahoitus. Lopuksi toteutetaan laadunvarmistus ja suunnitelma hyväksytään.



Kuva 4. SUMP-toimintamallin laadintaprosessia kuvaava SUMP-kehä. (Euroopan komissio 2019a; Traficom in suomennos)

SUMP-suunnitelman laatiminen aloitetaan valmisteluilla ja selvityksillä, jossa tunnistetaan käytössä olevat resurssit, organisoidaan työ, määritellään suunnittelun lähtökohdat ja analysoidaan liikenteen nykytila ja kehitysnäkymät.

Toisessa vaiheessa asetetaan SUMP-toimintamallin tavoitteet ja luodaan itse strategia muodostamalla skenaariovaihtoehdot, luomalla pitkän tähtäimen visio ja valitsemalla seurantamittarit sekä niiden tavoitetasot.



3.2 SUMP-suunnittelun ja toteutuksen ideaalimalli

Euroopan komission määrittelemä ideaali-SUMP sisältää 8 elementtiä

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikumisen suunnittelu	2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	4. Nykytila- ja tulevaisuusanalyysi
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	8. Laadunvarmistus

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikummisen suunnittelu

SUMP-toimintamallin yleisenä tavoitteena on parantaa saavutettavuutta ja luoda pohja korkealaatuiselle ja kestäväälle liikennejärjestelmälle. Tavoitteita tarkennetaan ja priorisoidaan osana suunnitelman suunnitteluprosessia. Kuvassa 5 on esitetty SUMP-ohjeistuksessa tunnistetun kestävä liikennejärjestelmän tavoitteet.

Maantieteellisesti SUMP-toimintamallin on sovelluttava koko toiminnalliseen kaupunkiseutuun. Toiminnallinen kaupunkiseutu on esimerkiksi kaupunki ja sitä ympäröivä alue, monikeskuksinen seutu tai useista kunnista muodostuva kokonaisuus. OECD on laatinut toiminnallisen kaupunkiseudun määritelmän (*Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, OECD 2013*).

Kestävä liikennejärjestelmä:

- On saavutettavissa ja täyttää kaikkien käyttäjien liikkuvuuden perustarpeet
- Tasapainottaa ja vastaa asukkaiden, yritysten ja teollisuuden matkojen ja kuljetusten erilaisiin vaatimuksiin
- Ohjaa tasapainoista kehitystä ja eri kulku- ja kuljetusmuotojen parempaa integrointia
- Täyttää kestävyysvaatimukset, tasapainotellen taloudellisuutta, sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja terveysvaikutuksia ja ympäristön laatua
- Optimoii tehokkuutta ja kustannustehokkuutta
- Hyödyntää tehokkaasti kaupunkitilaa ja olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria ja -palveluja
- Parantaa kaupunkiympäristön houkuttelevuutta, elämänlaatua ja kansanterveyttä
- Parantaa liikenneturvallisuutta
- Vähentää ilman- ja melusaasteita, kasvihuonekaasupäästöjä ja energiankulutusta,
- Edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon ja koko Euroopan liikennejärjestelmän yleistä suorituskykyä.

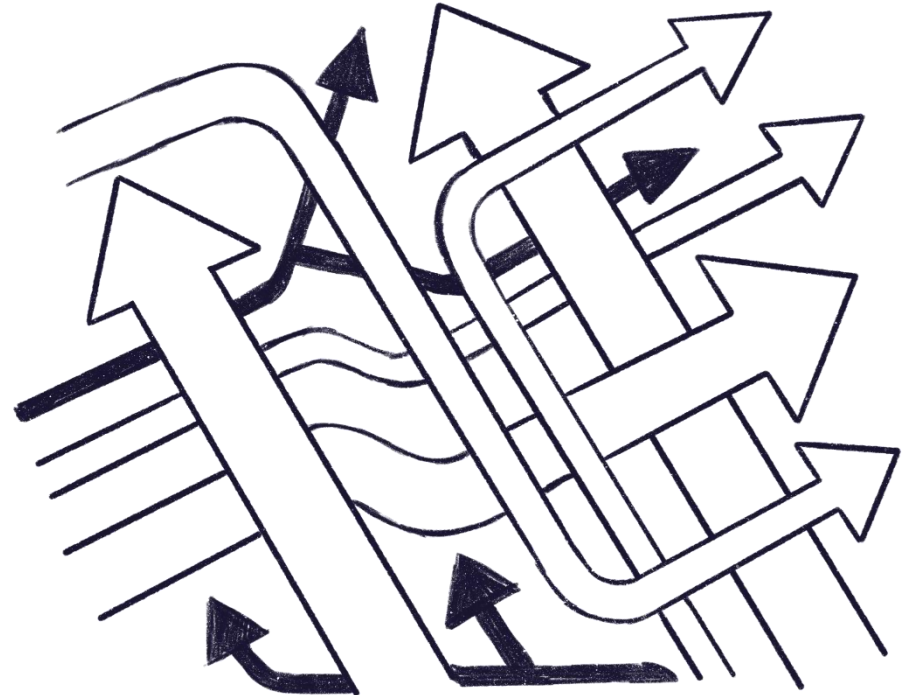
Kuva 5. Euroopan komission tunnistamat kestävä liikennejärjestelmän tavoitteet. (EU:n Eltis ohjelman uusittu versio SUMP-käytäntöjen opas.)

2. Yhteistyö yli institutionaalisten rajojen

SUMP-suunnitelman suunnittelu- ja käyttöönottoprosessin aikana on toteutettava aktiivista ylisektorillista yhteistyötä ja koordinaatiota suunnittelualueen eri tahojen ja instituutioiden välillä. Yhteistyötä tulee toteuttaa sisäisesti kunnan eri toimialojen välillä ja lisäksi kuntahallinnon ja yritysten sekä muiden organisaatioiden välillä.

Suunnittelun aikana kunnan tulisi sisäisesti harjoittaa aktiivista yhteistyötä asiaankuuluvien sektoreiden välillä, (kuten maankäyttö- ja liikennesektori, sosiaali- ja terveyssektori, energiasektori, koulutussektori), jotta varmistetaan, että SUMP-suunnitelma on paikallisten linjausten ja suunnitelmien kanssa samassa linjassa.

On tärkeää toteuttaa aktiivista vuoropuhelua eri viranomaisten välillä valtio-, maakunta- ja kuntatasolla sekä julkisen että yksityisen sektorin kuljetuspalvelutarjoajien välillä.



3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen

SUMP-toimintamallin ideaalimallissa toteutetaan osallistavaa ja läpinäkyvää suunnittelua, johon kansalaiset ja muut sidosryhmät osallistuvat aktiivisesti koko SUMP-suunnitelman suunnitteluprosessin ja täytäntöönpanon ajan. Osallistava suunnittelu lisää vuorovaikutusta kansalaisten ja suunnittelijoiden välillä, edistää yhteisöllisyyttä ja tasa-arvoa ja on edellytys sille, että kansalaiset ja eri tahot ottavat vastuun SUMP-toimintamallin käytännöistä ja sen edistämisestä. Aktiivinen ja varhaisessa vaiheessa aloitettu osallistaminen luo perustan onnistuneelle SUMP-suunnitelmalle.

4. Nykytila- ja tulevaisuusanalyysi

SUMP-suunnitelmassa luodaan liikennejärjestelmän nykytilasta kattava tilannekuva, johon tulevia kestävän liikkumisen tavoitteita ja saavutuksia voidaan peilata. SUMP-toimintamallissa määritellään realistiset tavoitteet sekä indikaattorit kestävän kaupunkiliikkumisen edistämiseksi. Nykyisten ja tulevien saavutusten tunnistamisessa myös kartoitetaan nykyiset valmiudet ja resurssit SUMP-suunnitelman suunnittelu- ja käyttöönottoprosessiin.

5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen

SUMP-toimintamallin ideaalimalli perustuu välitavoitteita sisältävään liikenteen kehityksen pitkän tähtäimen visioon. SUMP-toimintamallin visiota laadittaessa on huomioitava laajasti koko toiminnallisen kaupunkiseudun infrastruktuuri ja palvelut sekä edistää kaikkia liikkumisen muotoja ja tapoja. SUMP-suunnitelmaa laadittaessa luodaan visioon perustuva lyhyemmän aikavälin toimeenpanosuunnitelma, joka kattaa aikataulun, budjetin sekä vaadittavien resurssien kohdennuksen.

6. Kaikkien kulkumuotojen kokonaisvaltainen kehitys

SUMP-toimintamalli on monipuolinen suunnitelma, jonka tavoitteena on edistää kestävästä kaupunkiliikunnasta priorisoiden kestäviä kulkumuotoja. Ideaalinen SUMP-toimintamalli esittää toimenpiteitä liikennejärjestelmän laadun, turvallisuuden, saavutettavuuden ja kustannustehokkuuden parantamiseksi ja sisältää toimenpiteitä liittyen infrastruktuuriin, palveluihin, tekniseen toteutukseen, sääntelyyn sekä rahoitukseen.

SUMP-suunnitelma on kaikki kuljetusmuodot ja -välineet kattava ja sen tulee huomioida liikenteen kaikki kollektiiviset muodot, kuten joukkoliikenne, yksityinen liikenne, matkustaja- ja rahtikuljetus, ajoneuvon jakamisen palvelut, intermodaaliliikenne, älykkäät liikennejärjestelmät, motorisoitu liikenne ja aktiiviset kulkutavat.



7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen

SUMP-suunnitelman tavoitteiden toteutumista on seurattava jatkuvasti välitavoitteiden ja seurantaindikaattoreiden avulla. Edistyksen seurannan varmistamiseksi on varmistettava pääsy asiaankuuluviin tietoihin ja tilastoihin. SUMP-mallin välitavoitteiden toteutuksen seuraamiseksi luodaan sidosryhmille jaettava seurantaraportti.

8. Laadunvarmistus

SUMP-suunnitelmaa laadittaessa on toteutettava asianmukaista laadunvarmistusta. Laadunvarmistus voidaan siirtää ulkopuoliselle laaduntarkastajalle tai hyödyntää SUMP Self-Arviointityökalua.

SUMP-itsearviointityökalu on maksuton verkossa täytettävä kysely jota voidaan hyödyntää kaupunkiseudun SUMP-suunnitelman laadunvarmistuksessa ja auttaa tunnistamaan, vastaako SUMP-suunnitelma Euroopan komission määrittelemää ideaalista SUMP-toimintamallia. SUMP Self-Arviointityökalu koostuu kahdeksasta osasta, jotka liittyvät suoraan komission määrittelemän ideaalisen SUMP-toimintamallin keskeisiin elementteihin. Vastaja reflektoi, miltä osin Euroopan komission määrittelemät SUMP-toimintamallin kriteerit täyttyvät suunnitelmassa. Suunnittelukontekstista riippuen arviointi koostuu 30–45 kysymyksestä ja arvioinnin tulee suorittaa henkilö tai henkilöt, jotka ovat perehtyneitä kyseisen kaupunkiseudun liikennesuunnittelun nyky- ja tavoitetilaan.



4. SUMP osana suunnittelua Suomessa

SUMP Suomeen ENDURANCE-hankkeen kautta

Vuosina 2013–2016 toteutettu Intelligent Energy Europe (IEE) -ohjelmasta rahoitettava ENDURANCE-hanke edisti SUMP-suunnitelmien laadintaa ja käyttöönottoa Euroopan eri kaupunkiseuduilla. Hankkeessa edistettiin kestävän liikkumisen suunnittelua lisäämällä kestävään liikkumiseen ja sen suunnitteluun liittyvää tiedonvaihtoa ja osaamista sekä jakamalla parhaita suunnittelukäytäntöjä muualta Euroopasta. Suomessa hankkeen kansallisena rahoittajina toimivat Liikennevirasto ja ympäristöministeriö, hankkeen toteuttajana oli Motiva. (Motiva 2016)

Suomessa tutkittiin SUMP-toimintamallin sovellettavuutta Suomen suunnittelujärjestelmään sekä kartoitettiin kaupunkiseutujen intressejä SUMP-suunnitelmien käyttöönottamiseksi. Hankkeen lopputulemana todettiin, että SUMP-toimintamallista ei ole tarve luoda valtakunnallisesti pakottavaa suunnitelmaa, vaan kaupunkiseudut saavat vapaasti integroida SUMP-toimintamallin ideaalia muihin kestävän liikkumisen suunnitelmiin. (Motiva 2016)

Suomen ensimmäisen EU-ohjeistuksen mukainen SUMP-suunnitelma laadittiin Hyvinkäälle vuonna 2016.



4.1 Suomessa laadittuja SUMP-suunnitteluja

SUMP osana suunnittelua Suomessa

SUMP-toimintamallin osia sisältäviä kaupunkiliikenteeseen, kestävään liikkumiseen ja liikennejärjestelmään liittyviä suunnitelmia on laadittu Suomessa jo pitkään. Yhteistä ohjeistusta kestävä liikunnan suunnitelmille ja strategioille ei kuitenkaan ole ja suunnitelmien sisällössä esiintyy laajaa vaihtelua.

Suomessa kaupunkiseuduilla tehdään järjestelmällistä, liikenteen kokonaisuuteen keskittyvää ja kaikkia kulkumuodot huomioivaa liikennejärjestelmäsuunnittelua. Tämän työn haastattelussa ja työpajassa tunnistettiin kuitenkin useita kehittämiskohteita liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Esille nousivat mm. seurannan ja vaikutusarviointiprosessin kehittäminen, asukasvuorovaikutuksen tehostaminen sekä eri kulkumuotojen ja älyliikenteen integrointi liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

SUMP-toimintamallin ideaali sisältää useita elementtejä, jotka täydentävät jo laadittuja suunnitelmia. Täten voidaan todeta, että nykyisiä liikkumisen suunnitelmia voidaan SUMP-toimintamallin avulla täydentää kokonaisvaltaiseksi kestävä liikunnan ohjelmiksi. Esimerkiksi seurannan systematisointi ja tavaraliikenteen lisääminen tarkasteltaviin asioihin mahdollistaisi, että suunnitelmat täyttäisivät SUMP-suunnitelmalle asetetut kriteerit.

Suomessa laadittuja SUMP-suunnitelmia

Tässä työssä on tunnistettu 11 Suomessa laadittua SUMP-toimintamallin ideaalia sisältävää kestävän liikkumisen ohjelmaa:

1. Helsingin kestävän liikkumisen ohjelma (2017)
2. Helsingin seudun MAL 2019 (2019)
3. Hyvinkään kestävän liikkumisen ohjelma (2016)
4. Joensuun kestävän liikkumisen ja JOJO-joukkoliikenteen kehittämisohjelma (2020)
5. Kajaanin liikennejärjestelmäsuunnitelma (2021)
6. Kestävän liikkumisen Kotka (2021)
7. Lahden kestävän liikkumisen ohjelma (2020)
8. Oulun kestävän liikkumisen ohjelma (2021)
9. Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (2020)
10. Tampereen kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP (2021)
11. Vaasan kestävän liikkumisen ohjelma (2019)

Ohjelmia on tutkittu Euroopan komission määrittelemän ideaalisen SUMP-toimintamallin sisältävän kahdeksan elementin kautta.

Suomessa laadittujen SUMP-suunnitelmien kartoittamiseksi järjestettiin täydentäviä asiantuntijahaastatteluita.

Helsingin kestävän liikkumisen ohjelma (2017)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Helsingin kaupunkiin. Ohjelman tarkoituksena on ollut muodostaa kokonaiskuva, miten Helsingissä suunnitellaan ja edistetään kestävää liikkumista, sekä miten Helsingissä toteutetaan EU:n ohjeistuksen mukaista SUMP-prosessia. Ohjelma on kooste tehdyistä strategioista ja ohjelmista.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Osassa strategioista ja ohjelmista on tehty sektorirajoja ylittävää yhteistyötä.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Strategioissa ja ohjelmissa on tehty laajaa osallistamista.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Luotiin tilannekuva kaupunkiliikkumisen nykytilasta ja luotiin kattava mittaristo, jolla tavoitteiden kehittymistä ja edistymistä voidaan seurata.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Ohjelma perustuu kaupungin asettamaan visioon. Ohjelmassa on esitetty toimenpidetaulukko.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Ohjelma huomioi kaikki kulkutavat.	x
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Seuranta ja arviointi suunniteltu yleistasolla, mutta ei vielä toteutunut systemaattisesti.	o
8. Laadunvarmistus	Ei mainintaa.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Helsingin seudun MAL 2019 (2019)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Laadittu Helsingin seudun MAL-alueelle (15 kuntaa). Tavoitteena Helsingin seudun kasvaminen kestävästi ja päästöjen vähentäminen tehokkaasti kehittämällä maankäyttöä, asumista ja liikennettä.	x
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelmassa pyritty toteuttamaan ylisektorillista yhteistyötä. Maankäyttö, asuminen ja liikenne on tehnyt tiivistä yhteistyötä, muiden sektoreiden osalta yhteistyö ei toteutunut laajasti eikä ohjelman laadinnan aikana toteutettu yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Laadintaprosessin aikana toteutettiin aktiivista vuorovaikutusta erityisesti päättäjien suuntaan. Asukkaita osallistettuun tutkimusten, lausuntokierrosten ja kyselyjen avulla.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Suunnitelmassa on esitetty tilannekuva mm. kaupunkiliikkumisen nykytilasta, asetettu suunnitelman tavoitteet ja luotu mittarit tavoitetasoineen, jolla tavoitteiden edistymistä voidaan seurata.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Suunnitelma perustuu pitkän tähtäimen visioon. On esitetty tavoitteiden saavuttamista edistävät toimenpiteet.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Ohjelma huomioi kaikki kulkutavat.	x
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Ohjelmaa seurataan aktiivisesti ja liikennejärjestelmän tila –raportti julkaistaan vuosittain.	x
8. Laadunvarmistus	Ohjelman valmisteluun osallistuivat alan asiantuntijat.	o

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Hyvinkään kestävän liikkumisen ohjelma (2016)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Hyvinkään kaupunkiin. Tavoitteena edistää kestävää liikkumista.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelmassa toteutettiin kaupungin sisäistä ylisektorillista yhteistyötä, mutta organisaatioiden välistä yhteistyötä ei toteutettu laajasti.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Kansalaisia ja päättäjiä osallistettiin monipuolisesti ohjelman laadintaprosessin aikana.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Luotiin kestävän liikkumisen mittaristo sekä esitettiin tilannekuva kestävän liikkumisen nykytilasta. Esitettiin suuntaviivat tulevien saavutusten arvioinneille. Ei esitetty numeerisia tavoitteita tai välitavoitteita.	o
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Ohjelma perustuu pitkän tähtäimen visioon ja ohjelmassa on tunnistettu kestävän liikkumisen edellytyksiä edistävät toimenpiteet ja niiden vaikutukset sekä minkä tahon vastuulla niiden eteenpäin vieminen on.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Keskittyy henkilöliikenteeseen, ei huomioi tavaraliikennettä.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Ohjelman käytännön toteutusta ja kestävän liikkumisen edistämistä varten on nimetty Askel-työryhmä.	x
8. Laadunvarmistus	Ei mainintaa.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Joensuun kestävä liikumisen ja JOJO-joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2025 (2020)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikumisen suunnittelu	Kattaa koko Joensuun seudun joukkoliikenteen alueen: Joensuu, Kontiolahti ja Liperi. Tavoitteena vähentää kasvihuonepäästöjä ja edistää kestävä liikenteen kulutapaosuutta.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelman laadinnan aikana toteutettiin kuntien välistä ja kunnan sisäistä yhteistyötä, mutta muiden organisaatioiden kanssa ei toteutettu yhteistyötä.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Laadintaprosessi oli osallistavaa ja suunnitteluprosessin aikana toteutettiin mm. asukas- ja päättäjäkysely.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Esitettiin tiivis tilannekuva kestävien liikennemuotojen käytöstä nykyhetkellä. Väliavoitteita tai seurantaindikaattoreita ei määritely.	o
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Laadittiin pitkän tähtäimen vision tavoitteita edistävä toimeenpidesuunnitelma sekä esitettiin toimenpiteiden kustannusarvio ja vaikutukset.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Keskittyy kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen ja autoilun vähentämiseen. Ei huomioi tavaraliikennettä.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Seuranta toteutetaan henkilöliikennetutkimusten avulla osana muiden suunnitelmien seuranta ja arviointeja.	o
8. Laadunvarmistus	Laadintaprosessin aikana ei toteutettu Euroopan komission määritelmän mukaista laadunvarmistusta.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Kajaanin liikennejärjestelmäsuunnitelma (2021)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikunnan suunnittelu	Rajautuu Kajaanin kaupunkiin.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ei tietoa.	–
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Laadintaprosessin aikana osallistettiin asukkaita ja päättäjiä.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Kartoitettiin liikunnan ja liikenteen nykytila ja tunnistettiin liikenteen kehitystarpeet ja kehitysnäkymät sekä asetettiin tavoitteet liikenteen kehittymiselle. Tuotettiin tavoitteiden toteutumisen mittaamista tukevat mittarit.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Luotiin liikenteen kehittämisen tavoitteet ja linjaukset sekä niitä edistävät toimenpiteet kustannusarvioineen.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Keskittyy henkilöliikenteeseen, ei huomioi tavaraliikennettä.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Ei mainintaa.	–
8. Laadunvarmistus	Ei mainintaa.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Kestävän liikkumisen Kotka (2021)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Kotkan kaupunkiin. Keskeisenä tavoitteena lisätä kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelma toteutettiin kaupungin hallinnonalojen yhteistyönä ja osittain institutionaaliset rajat ylittävänä yhteistyönä.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Suunnittelu oli osallistavaa ja läpinäkyvää, toteutettiin mm. asukaskysely ja vuorovaikutustilaisuuksia.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Tilannekuva ja mittaristo nykytilasta ja vuoden 2030 tavoitetilasta luotiin.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Tavoitteiden saavuttamista tukevat toimenpiteet, niiden edistämisen tärkeimmät vastuutahot, toteutuksen aikataulu sekä kustannusarvio on esitetty.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Keskittyy henkilöliikenteeseen, mm. tavaraliikenteen kuljetusmuodot puuttuvat suunnitelmasta	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Seuranta ja arviointi toteutetaan vuosittain kaupunkistrategian seurannan yhteydessä.	o
8. Laadunvarmistus	Ohjelman laatimisen aikana laadunvarmistusta toteutettiin konsultoimalla alan asiantuntijoita ja refleктоimalla valtakunnallisiin ohjeistuksiin.	x

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Lahden kestävän liikkumisen ohjelma (2020)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Lahden kaupunkiin. Keskeisenä tavoitteena edesauttaa liikkumisen osalta Lahden hiiliineutraalisuustavoitteen 2025 ja kestävän liikkumisen kulutapaosuuden 2030 toteutumista	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelmassa toteutettiin kaupungin sisäistä ylisektorillista yhteistyötä, mutta eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ei toteutettu laajasti.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Laadintaprosessin aikana toteutettiin useita asukas- ja muita sidosryhmätilaisuuksia ja –kyselyitä.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Tehtiin nykytilan arvio, kartoitettiin tulevaisuuden skenaarioita ja asetettiin selkeät tavoitteet mittareineen.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Ohjelmassa määriteltiin neljä suurta kehittämisteemaa jotka jakautuvat edelleen osateemoihin. Jokaiselle osateemalle asetettiin selkeä toimenpideohjelma, kustannusarvio sekä aikataulu ja tunnistettiin vastuutahot.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Ohjelma keskittyy henkilöliikenteen kehittämiseen, tavaraliikenteen kuljetusmuodot puuttuvat suunnitelmasta.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Seuranta järjestetty neljän vuoden sykleissä.	x
8. Laadunvarmistus	Ohjelman laadinnan aikana osallistuttiin Civitaksen SUMP's UP learning programmiin ja hyödynnettiin SUMP Self-Arviointityökalua.	x

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Oulun kestävän liikkumisen ohjelma (2021)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Oulun kaupunkiin. Ohjelman tavoitteena edistää kaupungin tavoitteita kasvattamalla kestävien liikennemuotojen osuutta.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelmassa toteutettiin kaupungin sisäistä ylisektorillista yhteistyötä, mutta organisaatioiden välistä yhteistyötä ei toteutettu laajasti.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Laadintaprosessin aikana toteutettiin laajaa kansalaisten osallistamista.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Tuotettiin kattava liikkumisen nykytilan analyysi sekä tavoitteita tukevat toiminnan ja vaikuttavuuden mittarit.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Ohjelma perustuu pitkän tähtäimen visioon ja kärkitavoitteeseen, joihin pohjautuen on kartoitettu osatavoitteita, kehittämislinjauksia ja 20 toimenpidettä ja näiden toteuttamisen aikataulun, vaikutukset, vastuutahot ja kustannusarviot.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Ohjelma keskittyy henkilöliikenteen edistämiseen, tavaraliikenne huomioitu rajallisesti keskusta-alueella.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	SUMP-suunnitelman toteutumista seurataan ja raportoidaan vuosittain Ympäristöohjelman raportoinnin yhteydessä. SUMP-suunnitelman toimenpiteiden toteutumista seurataan Ympäristöohjelman ohjausryhmässä.	x
8. Laadunvarmistus	Ei mainintaa.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (2020)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikunnan suunnittelu	Laadittu 13 kunnan kattavan Turun kaupunkiseudun MAL-alueelle. Tavoitteena parantaa saavutettavuutta ja luoda pohja korkealaatuiselle ja kestäväälle liikennejärjestelmälle	x
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Suunnitteluprosessissa toteutettiin ylisektorillista yhteistyötä eri kuntien välillä, mutta ei laajasti.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Kansalaisia osallistettiin aktiivisesti eri tapahtumien ja kyselyiden kautta ja suunnitteluprosessi oli läpinäkyvä.	o
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Kattava tilannekuva liikennejärjestelmän nykytilasta luotiin, määritettiin kehittämisteemat ja asetettiin selkeät kehittämistavoitteet sekä niiden saavuttamista edistävät toimenpiteet.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Luotiin selkeä visio ja toimeenpanosuunnitelma.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Priorisoi kestäviä kulkumuotoja, käsittelee kaikki kuljetusmuodot kattavasti. Tavaraliikenteen kestävyys jää vähemmälle huomiolle.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Ohjelman toteutumisen seuranta pyritään toteuttamaan arviointikehikon kautta.	x
8. Laadunvarmistus	Laadunvarmistus toteutunut SUMP-Self Arviointityökalun avulla.	x

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Tampereen kestävästä kaupunkiliikkumisesta ohjelma (2021)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävästä liikkumisesta suunnittelu	Rajautuu Tampereen kaupunkiin. Suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa kulkutapavalintoihin, turvallisuuden tunteeseen, yhdenvertaisuuteen ja kestävyys.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Suunnitelma on tehty Tampereen kaupungin eri yksiköiden yhteistyönä, mutta yhteistyötä eri organisaatioiden välillä ei toteutettu laajasti.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Suunnitelman laatimisvaiheessa toteutettiin monipuolista vuorovaikutusta ja järjestettiin mm. asukaskysely, asukastyöpaja, työpajat yliopistolla, vierailut alueverkostoissa sekä suunnitelman käsittely nuorisovaltuustossa ja vammaisneuvostossa.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Kartoitettiin nykytilanne joiden pohjalta tavoitteet ja indikaattorit asetettiin.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Tunnistettiin kuusi painopistealuetta, joille laadittiin omat toimenpidekokonaisuudet sekä seurantaindikaattorit seurannan ja arvioinnin toteutuksen seuraamiseksi.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Tavaraliikenteen kuljetusmuotoja ei huomioida ohjelmassa.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Suunnitelman toteuttamisen ohjausta varten on nimetty ohjausryhmä, joka tarvittaessa nimeää erillisen projektiryhmän toimenpiteiden toteuttamiseen ja seurantaan.	x
8. Laadunvarmistus	Ohjelman laadinnan aikana osallistuttiin Civitaksen SUMP's UP learning programmiin.	x

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Vaasan kestävän liikkumisen ohjelma (2019)

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävän liikkumisen suunnittelu	Rajautuu Vaasan kaupunkiin. Tavoitteena vähentää liikenteen päästöjä ja parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä.	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	Ohjelmassa toteutettiin kaupungin sisäistä ylisektorillista yhteistyötä, mutta organisaatioiden välistä yhteistyötä ei toteutettu.	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	Suunnittelu oli osallistavaa ja läpinäkyvää. Suunnitteluprosessin aikana toteutettiin useita kommentointi- ja osallistamistilaisuuksia.	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	Kattava tilannekuva Vaasan kaupunkirakenteesta ja kestävän liikenteen nykytilasta luotiin. Seurantamittaristo tavoitteineen on esitetty.	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	Suunnitelma perustuu kaupungin pitkän tähtäimen visioon ja kärkitavoitteisiin sekä niitä tukeviin välitavoitteisiin. Ohjelmassa esitetään selkeä toimeenpanosuunnitelma jossa on tunnistettu vastuutahot ja aikataulu.	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	Ohjelma keskittyy pelkästään henkilöliikenteen kesävien liikkumismuotojen edistämiseen.	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	Ei tavoitteellisesti järjestetty.	–
8. Laadunvarmistus	Ei mainintaa.	–

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

Yhteinen matriisi

x	Kyllä
–	Ei
o	Osittain

	Helsinki	Helsinki MAL	Hyvinkää	Joensuu	Kajaani	Kotka	Lahti	Oulu	Turku	Tampere	Vaasa
1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikunnan suunnittelu	o	x	o	o	o	o	o	o	x	x	o
2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	o	o	o	o	–	o	o	o	o	o	o
3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	x	x	x	x	x	x	x	x	o	x	x
4. Nykyisten ja tulevien saavutusten arviointi	x	x	o	o	x	x	x	x	x	x	x
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	x	x	o	o	o	o	o	o	o	o	o
7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	o	–	x	o	–	o	x	x	x	x	–
8. Laadunvarmistus	–	o	–	–	–	x	x	–	x	x	–

Yhteenveto Suomen SUMP-suunnitelmista

Yhteisenä johtopäätöksenä Suomessa laadituista SUMP-suunnitelmista voidaan todeta, että ne täyttävät osittain Euroopan komission määrittelemät ideaalisen SUMP-toimintamallin kriteerit. Suunnitelmien päätavoitteina on kestävä kaupunkiliikunnan edistäminen, liikenteen päästöjen minimointi sekä kestävä elinympäristön luominen. SUMP-suunnitelmat perustuvat liikenteen pitkän tähtäimen visioon ja sisältävät selkeitä välitavoitteita, mittareita ja indikaattoreita tavoitteiden seurannan tueksi. Suunnitteluprosesseissa ollaan osallistettu kansalaisia ja päättäjiä aktiivisesti.

Huomioitavaa on, että Suomessa laaditut SUMP-suunnitelmat eivät muutamaa suunnitelmaa lukuun ottamatta huomioi koko toiminnallista kaupunkiseutua, vaan rajautuvat suurilta osin kuntarajoihin. SUMP-Suunnitelmat keskittyvät pääosin henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenne jää huomiotta. Ylisektorillista yhteistyötä on toteutettu, mutta organisaatioiden välistä yhteistyötä ei ole toteutettu tarpeeksi monipuolisesti ja laajasti. Suurimassa osaa suunnitelmista toteutumisen seuranta on pienimuotoista ja laadunvarmistusta ei ole tavoitteellisesti toteutettu. Self-Arviointityökalua oli hyödynnetty vain kahdessa suunnitelmassa.

Suunnitelmien haastatteluissa selvisi, että suurin osa Suomessa laadituista SUMP-suunnitelmista on laadittu osana muuta suunnittelua esimerkiksi yleiskaavoituksen tai liikennejärjestelmäsuunnittelun ohella tai osana kansainvälisiä ohjelmia.



4.2 Kokemuksia ja näkemyksiä SUMP-suunnittelusta Suomessa

Havainnot työpajasta

Selvitystyön aikana järjestettiin asiantuntijatyöpaja, johon osallistui 31 henkilöä. Työpajassa kartoitettiin käytännön kokemuksia SUMP-toimintamallista sekä pohdittiin toimintamallin kehittämis- ja soveltamismahdollisuuksia. Esille nousi mm. toimintamallin potentiaali liikenteen kestävästä kaupunkiliikenteen edistämiseksi, toimintamallin skaalautuvuus, integrointi muuhun suunnitteluun, SUMP-status sekä toimintamallin vaadittavat resurssit. Nostot työpajassa on esitetty seuraavassa:

- Lähtökohtana Suomessa on hyvä liikennesuunnittelun tausta. Keskeisenä kehittämistarpeena nykyisessä suunnittelussa on kestävyysajattelun integrointi kaikkeen suunnitteluun ja läpimurto puheista tekoihin.
- SUMP-toimintamallin tulisi olla skaalautuvaa ja muokattavissa erikokoisille seuduille. Toimintamallin käyttöönotto vaatii selkeitä, erikokoisille seuduille soveltuvia toimintaohjeita. SUMP-toimintamallin sisältökokonaisuuteen tulisi sisällyttää kattavasti eri osa-alueita: mm. terveys, hyvinvointi, palvelut ja päästöt. Lisäksi SUMP kaipaa laatustandardeja kestävyydelle: mikä on oikeasti kestävä? Kokonaisvaltaisen SUMP-prosessin toteutumiseksi tarvitaan laaja osallistaminen (mm. kuntalaiset, seudun suurimmat yritykset) sekä kattava ja ajantasainen tietopohja (sis. mm. seuranta, esimerkki-SUMP-suunnitelmat) ja sen vaikuttavuus.

Havainnot työpajasta

- SUMP-toimintamalli mahdollistaa kestävästä liikenteen aseman kehittämisen osana muuta suunnittelua. Toimintamallin avulla isoja kestävyystavoitteita voidaan integroida suunnitteluprosesseihin. Seudullinen SUMP-suunnitelma ja sen tuoma EU-status voi lisätä motivaatiota kaupunkiseututasoisen liikennejärjestelmätyn resursointiin ja tunnettavuuden lisäämiseen.
- SUMP-toimintamallin selkeänä vahvuutena ovat SUMP-termin ja brändin käyttö kuvaamaan olemassa olevaa liikennejärjestelmätyn ja suunnittelua, mikä voi toimia siltana EU-tukiin. Tämä hyöty saadaan siten, että kutsutaan olemassa olevia liikennejärjestelmäsuunnitelmia SUMP-suunnitelmiksi. SUMP-suunnitelmissa on mukana osia, mm. liikkumisen ohjaus, jotka pitää tunnistaa vahvasti mukaan liikennejärjestelmätyn.
- SUMP-toimintamallin heikkous tällä hetkellä on siihen liittyvä epätietoisuus. Mitä SUMP (termi) tarkoittaa suomessa? Mitä SUMP tuo lisää? Mikä on sumpin edellyttämän osallistamisen aito lisäarvo? Mikä on tapa, jolla sitä tulisi tehdä? Pällekkäistä tasoa ei ainakaan kannata vain SUMP-suunnitelman vuoksi tuoda.
- SUMP-toimintamallin uhkana on, että tehdään päällekkäistä työtä ja näennäistä osallistamista, väsytetään sekä sekoitetaan sidosryhmät, kansalaiset, viranhaltijat ja luottamushenkilöt taas yhdellä uudella prosessilla. Tällä suunnittelun ohjaavuutta heikennetään entisestään.



5. Johtopäätökset ja suositukset

Yhteenveto tuloksista

1. SUMP-toimintamalli on Euroopan komission asettama ohjeistus kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmien laadinnasta.
2. Suomessa on laadittu 11 suunnitelmaa, jotka täyttävät toimintamallin keskeiset edellytykset.
3. Laadituissa suunnitelmissa on kehittämisen varaa erityisesti maantieteellisen rajauksen, tavaraliikenteen käsittelyn, seurannan suunnitelman ja laadunvarmistuksen dokumentoinnin osalta.
4. SUMP-toimintamalli mahdollistaa kestävyysajattelun integroinnin osaksi suunnittelun eri vaiheita ja liikennejärjestelmän eri kulkumuotoja. Toimintamalli vahvistaa suunnittelun systemaattisuutta.
5. Suomessa toimintamalli on integroitavissa olemassa oleville suunnittelutasoille.

SUMP-toimintamalli mahdollistaa kestävyysajattelun integroinnin Suomen suunnittelujärjestelmään

Selvityksen perusteella SUMP-toimintamallilla on useita hyötyjä Suomen liikennejärjestelmäsuunnitteluun nähden varmistaen järjestelmällisen, koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattavan ja kestävänn suunnittelun. Toimintamalli tarjoaa ohjeistusta esimerkiksi nykyistä tehokkaampaan vuorovaikutukseen asukkaiden ja suunnittelijoiden välille, eri organisaatioiden väliseen sidosryhmätyöskentelyyn sekä systemaattiseen tavoitteiden seurantaan. SUMP-toimintamalli mahdollistaa kestävyysajattelun integroinnin liikenteen lisäksi myös kaikessa muussa suunnittelussa ja muissa ohjeistuksissa, sillä SUMP-suunnitelmat huomioivat liikenteen lisäksi muut liikennejärjestelmään ja ihmisten hyvinvointiin vaikuttavat sektorit.

SUMP-toimintamalli luo pohjan kestävänn kaupunkiliikkumisen edistämiseksi ja toimii työkaluna ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja seurantaan. Toimintamallin avulla voidaan tarkastella kaupunkiliikkumista kokonaisvaltaisesti ja toteuttaa tavoitteellista seuranta kestävänn kaupunkiliikkumisen tavoitteiden edistymisestä. Työn haastatteluissa nousivat esiin toimintamallin mahdollisuudet sitouttaa päättäjiä ja ylempiä virkahenkilöitä kestäviin liikkumisratkaisuihin

Suomessa on jo monipuolinen ja toimiva liikennejärjestelmäsuunnittelun tausta, johon SUMP-suunnitelma tuo täydennystä ja hyötyjä integroiden kestävyysajattelun ja liikenteen ilmastotavoitteet kokonaisvaltaisesti muuhun suunnitteluun. SUMP-toimintamalli onkin tällä hetkellä muita liikennejärjestelmäsuunnitelmia täydentävä toimintamalli. SUMP-toimintamallin integroiminen eri suunnitelmatasolle onnistuneesti voisi osittain keventää liikennejärjestelmäsuunnittelua yhdistäen päällekkäisiä suunnitelmia ja eri suunnittelutasojen periaatteita. Toisaalta, mikäli SUMP-suunnitelman käyttöönottoa ei tehdä systemaattisesti voi lopputuloksena olla päällekkäisen työn tekeminen ja suunnittelun ohjaavuuden heikentyminen.

SUMP-toimintamalli kestävyysden tukena

SUMP-toimintamallilla on keskeinen rooli liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä, sillä toimintamallin päämääränä on edistää kestävästä kaupunkiliikennettä vähentämällä autoilua ja lisätä kestäviä kulkutapoja kuten joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Autoilun vähenemisen ja kestävästä liikenteen määrän kasvamisen seuraamuksena liikenteen aiheuttamat päästöt vähenevät.

SUMP-suunnittelulla on ohjaava vaikutus liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa, joten toimintamallilla tuleekin olla tiivis yhteys kaupunkiseudun muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin. SUMP-suunnitelmassa tuodaan esiin tavoitteita ja toimenpiteitä, joihin voidaan nojata ja joita konkretisoidaan kaavoituksessa ja muissa suunnitelmissa. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen ja kestävästä kehityksen edistäminen edellyttää kestävyyttä edistävien toimenpiteiden budjetointia kunnan ja valtion budjetteihin.

Kestävyysajattelu kattaa koko liikennejärjestelmän eikä pelkästään tiettyjä kulkumuotoja. SUMP-toimintamallilla on potentiaalia tarkastella liikkumista kokonaisuutena huomioiden koko ympärillä oleva kaupunkiseutu ja ihmiset sekä keskittyä kestävyysden kehittämiseen laajemmin kuin perinteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Perinteisessä liikennesuunnittelussa sosiaalisen kestävyysden huomiointi jää helposti melko pieneen rooliin ekologiseen ja taloudelliseen kestävyysden verrattuna. SUMP-toimintamalli mahdollistaa sosiaalisten näkökulmien monipuolisen huomioimisen ja niiden mukaan tuomisen ohjelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, esittäen konkreettisia toimenpiteitä siitä, miten sosiaaliset vaikutukset tulee huomioida.

SUMP laajentaa näkökulmia, mutta toimijoiden roolit vielä epäselviä

SUMP-toimintamalli edistää myös laajempaa liikennejärjestelmänäkökulmaa, jossa korostuvat infran lisäksi toimintojen sijoittuminen, liikkumispalvelut ja saavutettavuuden eri näkökulmat.

Liikenteen ja maankäytön keskinäistä vuorovaikutusta on Suomessa pyritty huomioimaan yhä vahvemmin. SUMP-toimintamalli keskittyy pääasiassa liikenteen kehittämiseen, toki huomioiden ympäröivän infrastruktuurin ja palvelut. Pohdittavana onkin, onko SUMP-toimintamalli jäljessä maankäytön ja liikenteen yhteisen kehittämissuuntaan verrattuna.

SUMP-suunnitelman laatiminen ei ole selkeästi yhden sektorin vastuulla kunnassa. SUMP-toimintamallin eteenpäin viemisessä tarvitaankin laajaa poikkitieteellistä osaamista ja riittävät yhteiset resurssit.

Tällä hetkellä Suomessa ei ole kansallisesti käytössä ohjelmaa/kriteereitä SUMP-ohjeistuksen sisällöstä. Kysymykseksi jää, kenen tehtävänä on määrittää, onko SUMP toteutettu Euroopan komission määritelmän mukaisesti ja sisältääkö se ilmastotavoitteet tarpeeksi laajasti.

Euroopan komissio antoi 14.12.2021. TEN-T-uudistuksesta ehdotuksen, joka edellyttää laatimaan SUMP-suunnitelmia verkon keskeisissä kaupungeissa.

Suosituksset

Työn suosituksena esitetään SUMP-toimintamallin laajempaa käyttöönottoa ja soveltamista kaupunkiseuduilla. Pääsuosituksena on SUMP-toimintamallin integrointi olemassa olevaan muuhun suunnitteluun, jotta sen vaikuttavuus muuhun toimintaan olisi mahdollisimman yhtenäistä ja jotta irrallisesta suunnittelusta vältytään.

Toimenpiteet ovat jäsenneuvostossa tasoisia: valtakunnalliset toimintamallin kehittämiseen liittyvät kysymykset ja hyväksi havaitut käytännöt ja toimintatavat seudulliseen tai kunnalliseen suunnitteluun. Suositukset ovat esitettynä taulukossa 1.

	Valtakunnallinen kehitys	Seudullinen ja kunnallinen suunnittelu
SUOSITUKSET	SUMP-toimintamallin soveltamista tukevan tahon tunnistaminen, seutujen välisen yhteistyön edistäminen ja rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen ja esiin tuominen	SUMP-toimintamallin hyödyntäminen osana kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmia
		Kestävyyden näkökulmat paremmin esiin tavaraliikenteeseen vaikuttavissa toimenpiteissä
	Uudistuvan TEN-T-ohjeistuksen seuraaminen erityisesti liittyen kaupunkisolmukohtien ja SUMP-suunnittelun yhteyksiin	Seurannan suunnittelun kehittäminen
		SUMP-ohjeistuksen hyödyntäminen yli-institutionaalisen vuorovaikutuksen kehittämisessä
		Kestävyyden konkretisoiminen suunnitelmissa ja osoittaminen budjeteissa
		Toiminnallisen kaupunkiseudun tunnistaminen ja määrittely ennen suunnittelun aloittamista
Kaikkien osapuolten sitouttaminen suunnitteluun ja seurantaan ennen suunnittelutyön käynnistämistä		

Taulukko 1. Suositellut jatkotoimenpiteet.



Lähteet

Lähteet

- Euroopan komissio. (2019a). Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. 165 s.
- Euroopan komissio. (2019 b). Annex: Good practices collection. Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions. 37 s.
- Euroopan komissio. (2019c). Funding and financing of sustainable urban mobility measures. 33 s.
- Euroopan komissio. (2021a). Sustainable urban mobility planning in smaller cities and towns. 87 s.
- Euroopan komissio. (2021b). Proposal for a regulation of the European parliament and of the council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 . 85 s.
- Euroopan komissio. (2021c). Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions the new EU urban mobility framework. {SWD(2021) 470}. 21 s.
- Euroopan komissio. (2021d). Safe use of micromobility devices in urban areas. 50 s.
- Haapamäki, T., Huisko, S., Korhonen, S. & Väänänen., T. (2021). Maankäytön ja liikenteen yhteisen vaikutusarvioinnin kehittäminen. Ympäristöministeriön julkaisuja. 65 s.
- Leppäranta, K. (2017). SUMP osana Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa. . Diplomityö. Tampereen teknillinen yliopisto, Rakennustekniikka, Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät. Tampere. 144 s.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2021 a). Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi: Ympäristöselostus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:9. 100 s.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2021b) Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevan suuntaviiva-asetuksen uudistus. Sidosryhmätilaisuus 29.11.2021.
- Lukkarinen, S. & Savolainen, M. (2016). Kestävä liikkuminen alueellisessa liikennejärjestelmätöyössä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2016.
- Luukkonen, T. & Rantala, T. (2015). Sidosryhmätöy kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelman laadinnassa. Havainnot Hyvinkäältä ja maailmalta. Liikennevirasto.
- Motiva. (2016). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (Sustainable Urban Mobility Plans) Suomen liikennesuunnittelukontekstissa, Muistio, 30.4.2016. 10 s.
- Niemistö, J., Seppälä, J., Karvonen, J., Soimakallio, K. (2021) Päästökompensaatiot ilmastonmuutoksen hillinnän keinona Suomessa – nyt ja tulevaisuudessa. Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:12. 97 s.
- Guénard, M., Vikman, T., Yang, Y. (2018). Circular Turku. A blueprint for local governments to kick start the circular economy transition. ICELL – Local Governments for Sustainability & Turun kaupunki. 75 s.
- Turun kaupunki. (2020). Lapsiystävällistä kaupunkia rakentamassa. Turun kaupungin lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma 2020–2023. 45 s.
- Turun kaupunki. (2018). Turun kaupungin kestävä ilmasto- ja energiatoimintasuunnitelma 2029. 29 s.
- Werland, S. (2020). Diffusing Sustainable Urban Mobility Planning in the EU. Wuppertal Institute for Climate, Environment, Energy, 42004 Wuppertal, Germany.

Tunnistetut Suomessa laaditut SUMP-suunnitelmat

1. Helsingin kestävän liikkumisen [ohjelma](#) (2017)
2. Helsingin seudun [MAL 2019](#) (2019)
3. Hyvinkään kestävän liikkumisen [ohjelma](#) (2016)
4. Joensuun kestävän liikkumisen ja JOJO-joukkoliikenteen [kehittämishjelma](#) (2020)
5. Kajaanin [liikennejärjestelmäsuunnitelma](#) (2021)
6. [Kestävän liikkumisen](#) Kotka (2021)
7. Lahden kestävän liikkumisen [ohjelma](#) (2020)
8. Oulun kestävän liikkumisen [ohjelma](#) (2021)
9. Vaasan kestävän liikkumisen [ohjelma](#) (2019)
10. Tampereen [kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP](#) (2021)
11. Turun kaupunkiseudun [liikennejärjestelmäsuunnitelma](#) (2019)



Liite 1. Luettelo työtä varten haastatteluista henkilöistä

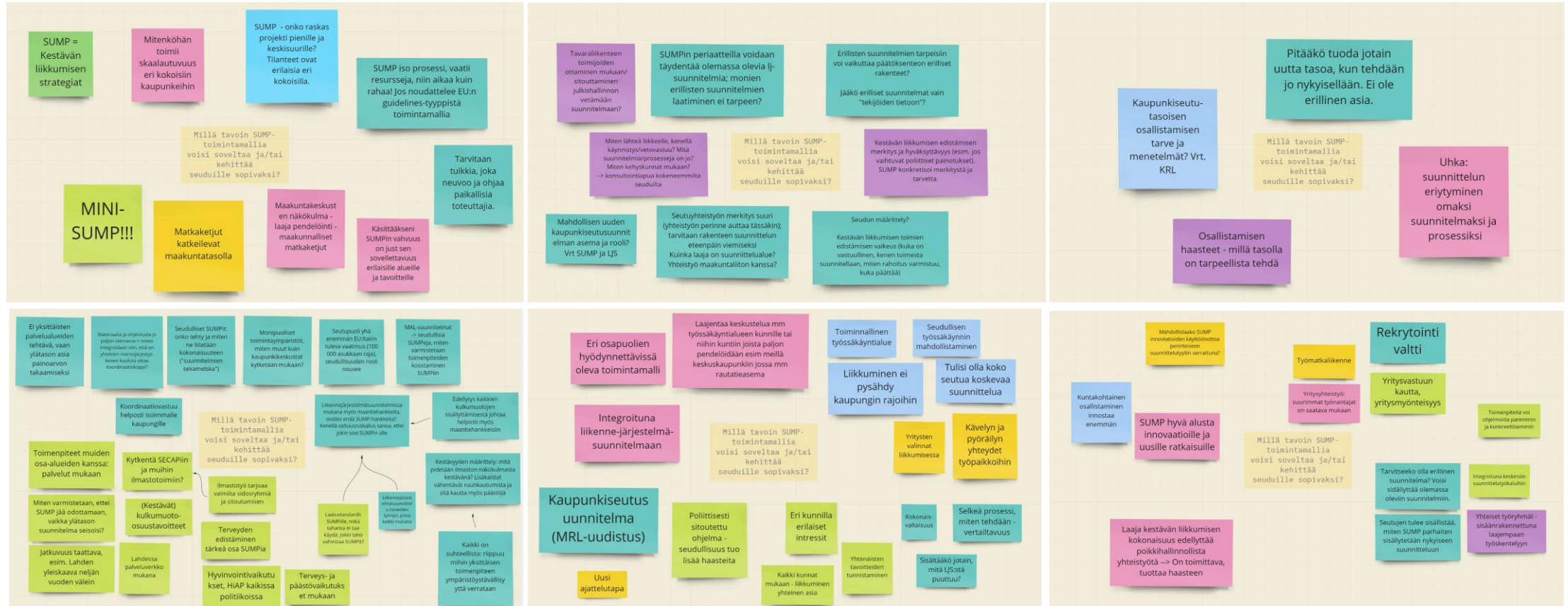
Haastatellut asiantuntijat

Pauli Korkiakoski	Kotkan kaupunki
Patricia Broas	Kotkan kaupunki
Hanna Perälä	Liikenne- ja viestintäministeriö
Anna Pätynen	Traficom
Anni Rimpiläinen	Traficom
Stella Aaltonen	Turun kaupunki
Jyrki Lappi	Turun kaupunki
Päivi Korkealaakso	Vaasan kaupunki
Heikki Saarento	Varsinais-Suomen liitto

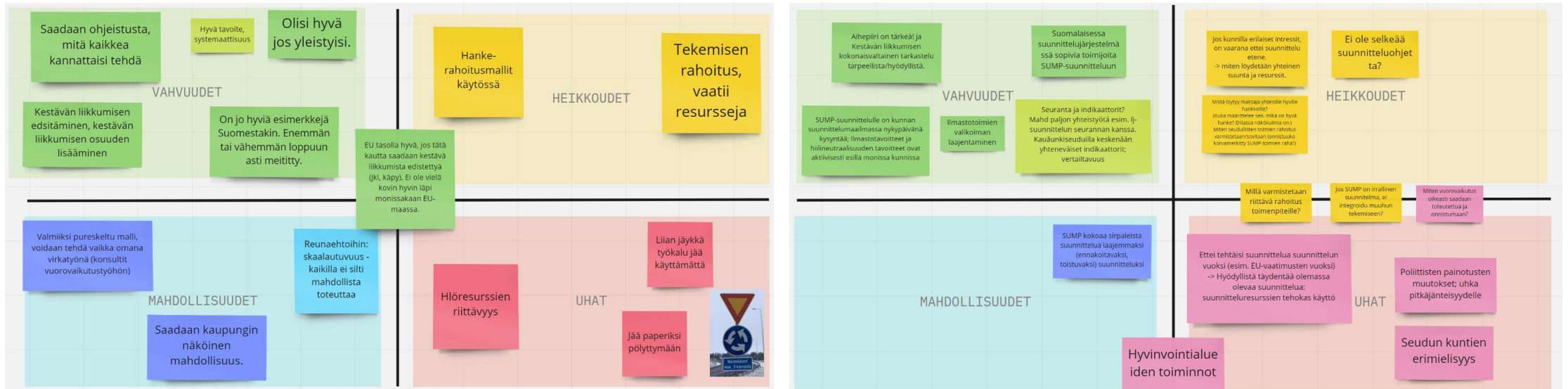


Liite 2. Työpajan materiaali

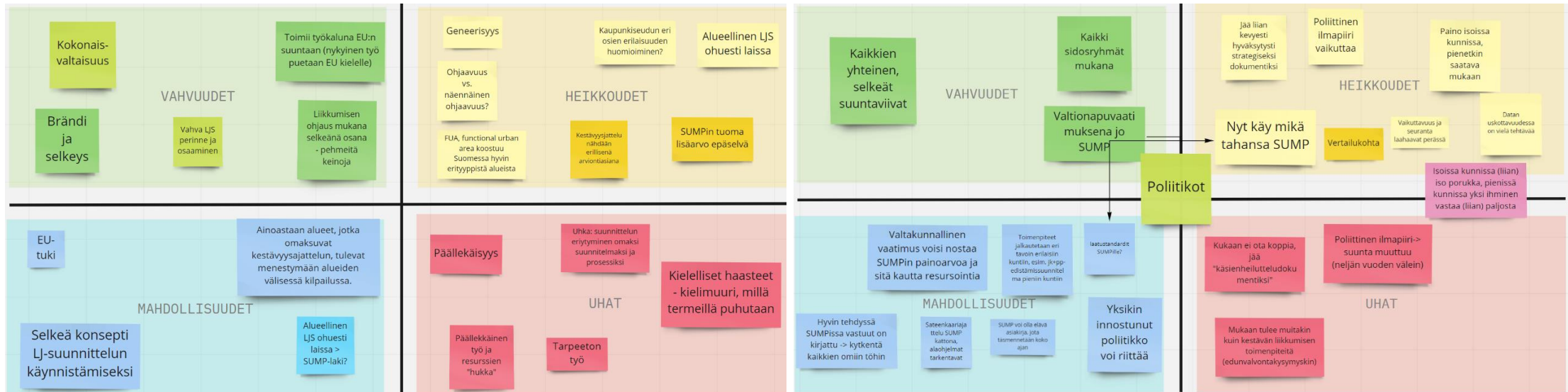
Millä tavoin SUMP-toimintamallia voisi soveltaa ja/tai kehittää seuduille sopivaksi?



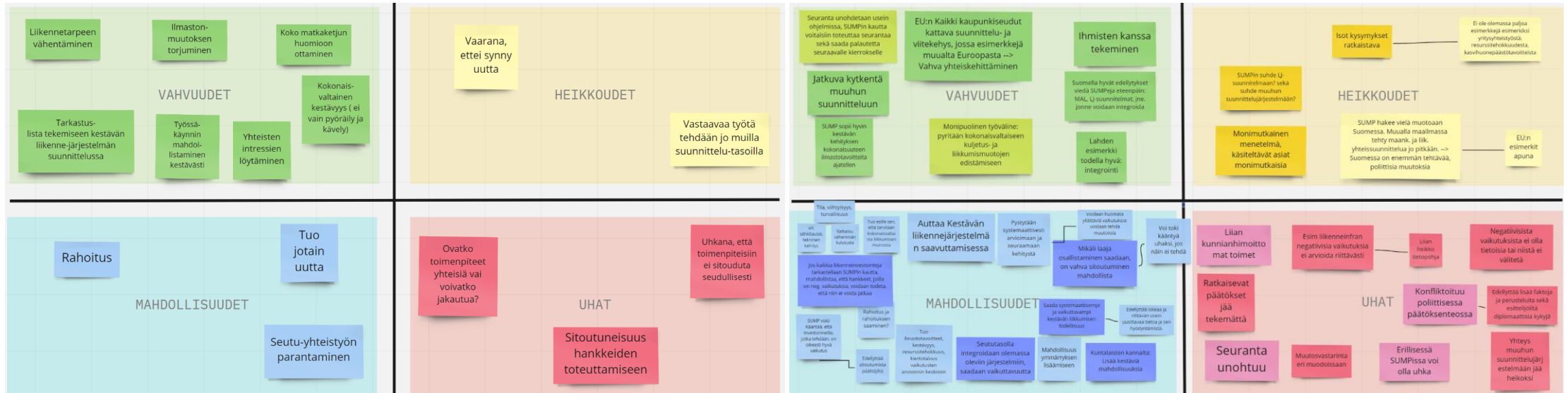
Mitkä ovat SUMP-toimintamallin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat?



Mitkä ovat SUMP-toimintamallin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat?



Mitkä ovat SUMP-toimintamallin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat?





Liite 3. Komission ehdotus TEN-T-asetuksen uudistamisesta

Komission ehdotus TEN-T-asetuksen uudistamisesta joulukuussa 2021

Euroopan komissio julkaisi ehdotuksen TEN-T-asetuksen uudistamisesta ja SUMP-ohjeistuksen muuttamisesta joulukuussa 2021. Komissio ehdottaa, että SUMP-suunnitelmien laatiminen tulee TEN-T-asetusuudistuksen myötä vuoteen 2025 mennessä pakolliseksi Euroopan unionin kaupunkisilmukohdissa, joissa asukasluku on yli 100 000 (tai NUTS 2 -alueen pääsilmukohdassa, mikäli NUTS 2 -alueella ei ole yli 100 000 asukkaan kaupunkisilmukohtaa). (LVM 2021b; Euroopan komissio 2021b)

Komissio julkaisi myös vuonna 2021 uuden mikroliikkumiseen (micromobility) keskittyvän SUMP-ohjeistuksen, jonka tavoitteena on palveluiden kasvun myötä edesauttaa suunnittelijoita ja viranomaisia integroimaan uusia kulkutapoja kaupunkiseuduille (Euroopan komissio 2021d).

Euroopan komissio tulee vuoteen 2022 loppuun mennessä julkaisemaan päivitetyn SUMP-ohjeistuksen sekä suositukset SUMP-toimintamallin käyttöönotosta. Jatkossa ohjeistuksissa tullaan painottamaan kävelyn ja pyöräilyn merkitystä. Lisäksi tavaraliikenne integroituu SUMP-ohjeistukseen vahvemmin, sillä kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmat, nk. Sulp-suunnitelmat (Sulp=Sustainable Urban Logistics Plan) tulevat osaksi uudistettua SUMP-ohjeistusta. (Euroopan komissio 2021c)

MAL
VERKOSTO



FLOU