

# SUMP osana seudullista maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelua, Seutu-SUMP

Taina Haapamäki 16.12.2021





# Sisältö

1. Taustaa
2. SUMP-suunnitelmat Suomessa
3. Johtopäätökset ja suositukset



## **SUMP-suunnitelmien taustaa**

***”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**

# Yhtenäinen eurooppalainen ohjeistus luo kestävyyttä

- **SUMP-toimintamallia edistävä taho on Euroopan komissio**, joka on julkaissut useita ohjeistuksia suunnitelmien 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.
- Suomessa SUMP-toimintamallia voidaan **vapaaehtoisesti integroida** muihin kestävyyttä ja turvallisuutta koskeviin yhdyskuntarakenteen kehitykseen liittyviin ohjelmiin, prosesseihin ja hankkeisiin.



| <b>Perinteinen liikennesuunnittelu</b>               | <b>SUMP-suunnittelu</b>  |
|--|--|
| 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  |

*Euroopan komissio. (2019). Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.*

# 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                  |





# **SUMP-suunnitelmat Suomessa**

# 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 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)

# Yhteinen matriisi

|   |          |
|---|----------|
| x | Kyllä    |
| – | Ei       |
| o | Osittain |

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

# Yhteenveto Suomen SUMP-suunnitelmista

- Suunnitelma täyttävät **osittain** Euroopan komission määrittelemät ideaalisen SUMP-toimintamallin kriteerit.
- Suunnitelmien päätavoitteina on **kestävän kaupunkiliikunnan edistäminen, liikenteen päästöjen minimointi sekä kestävän elinympäristön luominen**.
- 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.
- Suurimmassa 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**.

# Kokemuksia suunnittelukentältä

- 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 **selkeät, erikokoisille seuduille soveltuvat toimintaohjeet.**
  - SUMP-toimintamallin sisältökokonaisuuteen tulisi sisällyttää kattavasti eri osa-alueita: mm. terveys, hyvinvointi, palvelut ja päästöt.
  - Lisäksi SUMP kaipaa laatustandardeja kestävyydelle: mikä on oikeasti kestävää?
  - 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.



# Kokemuksia suunnittelukentältä

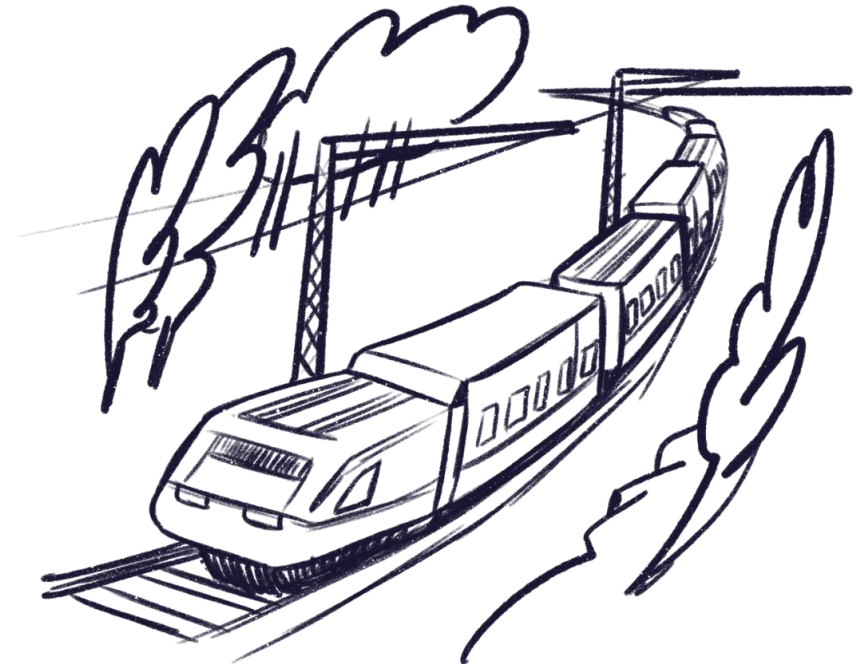
- **SUMP-toimintamalli mahdollistaa kestävästä liikenteen aseman kehittymisen osana muuta suunnittelua.** Toimintamallin avulla isoja kestävyystavoitteita voidaan integroida suunnitteluprosesseihin.
- SUMP-toimintamallin **selkeänä vahvuutena ovat SUMP-termin ja brändin käyttö** kuvaamaan olemassa olevaa liikennejärjestelmätyötä ja suunnittelua, mikä voi toimia siltana rahoitukseen.
- Heikkoutena tällä hetkellä **epätietoisuus**. Mitä SUMP (termi) tarkoittaa Suomessa? Mitä SUMP tuo lisää? Mikä on SUMPin edellyttämän osallistamisen aito lisäarvo? Mikä on tapa, jolla sitä tulisi tehdä? Pääallekkäistä 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.



## **Johtopäätökset ja suositukset**

# Vahvuuksina systemaattisuus ja sidosryhmäyhteistyö

- SUMP-toimintamallin keskeinen vahvuus on **vahva sidosryhmäyhteistyö**
  - Toimintamalli parantaa **mahdollisuuksia sitouttaa päättäjiä ja ylempiä virkhenkilöitä** kestäviin liikkumisratkaisuihin.
- Työkaluna toimintamalli on **systemaattinen** ja sen sisällön ja laadinnan tueksi on selkeät ohjeet sekä useita kansallisia ja kansainvälisiä esimerkkejä.
- **Toimintamallin laadinta- ja toimeenpanoprosessi monivaiheinen ja runsaasti resursseja vaativa.**
  - Prosessiyhteistyö eri seutujen välillä liittyen toimintatapoihin ja eri parhaiden käytäntöjen jakamiseen voi kuitenkin säästää resursseja.





# SUMP-toimintamalli kestävyysajattelun integroinnin tukena

- SUMP-toimintamalli mahdollistaa **kestävyysajattelun integroinnin** kaikessa muussa suunnittelussa ja muissa ohjeistuksissa, sillä SUMP-suunnitelmat huomioivat liikenteen lisäksi muut liikennejärjestelmään ja ihmisten hyvinvointiin vaikuttavat sektorit.
- SUMP-suunnittelulla on **ohjaava vaikutus suunnittelujärjestelmässä ja liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa**, joten toimintamallilla tuleekin olla tiivis yhteys kaupunkiseudun muihin suunnitelmiin ja ohjelmiin.
  - Ilmastotavoitteiden saavuttaminen ja kestävä kehityksen edistäminen edellyttää kestävyttä edistävien toimenpiteiden budjetointia kunnan ja valtion budjetteihin.
- Perinteisessä liikennesuunnittelussa sosiaalisen kestävyysajattelun huomioiminen jää helposti melko pieneen rooliin ekologiseen ja taloudelliseen kestävyysajatteluun 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 pyritty huomioimaan Suomessa yhä vahvemmin. SUMP-toimintamalli keskittyy pääasiassa liikenteen kehittämiseen, toki huomioiden ympäröivän infrastruktuurin ja palvelut. **Pohdittavana onkin, onko SUMP-toimintamalli ajan hermolla maankäytön ja liikenteen yhteisen kehittämissuuntaan verrattuna.**
- **Eri organisaatioita tulisi osallistaa** entistä enemmän liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja SUMP-toimintamalli mahdollistaisi tämän. Erityisesti yritysysteistyön merkitys on korostunut selvityksessä.
- SUMP-suunnitelman laatiminen ei ole **selkeästi yhden sektorin vastuulla**. SUMP-toimintamallin eteenpäin viemisessä tarvitaankin laajaa poikkitieteellistä osaamista ja riittävät yhteiset resurssit.
  - Tällä hetkellä Suomessa ei ole kansallisesti käytössä ohjelmaa/kriteereitä siitä SUMP-ohjeistuksen sisällöstä. Kysymykseksi jää, **kenen tehtävänä on määrittää**, onko SUMP toteutettu Euroopan komission määritelmän mukaisesti ja sisältäkö se ilmastotavoitteet tarpeeksi laajasti?

|             | 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 |
|             | Uudistuvan TEN-T-ohjeistuksen seuraaminen erityisesti liittyen Urban nodejen ja SUMP-suunnittelun yhteyksiin  | Kestävyyden näkökulmat paremmin esiin tavaraliikenteeseen vaikuttavissa toimenpiteissä   |
|             |   | Seurannan suunnittelun kehittäminen  |
|             |   | SUMP-ohjeistuksen hyödyntäminen yli-institutionaalisen vuorovaikutuksen kehittämisessä   |
|             |   | Kestävyyden konkretisoiminen suunnitelmissa ja osoittaminen budjeteissa                  |
|             |   |  |

# Ehdotus TEN-T-asetuksen uudistamisesta

- Euroopan komissio julkaisi ehdotuksen TEN-T-asetuksen uudistamisesta ja SUMP-ohjeistuksen muuttamisesta 14.12.2021.
  - Komissio ehdottaa, että SUMP-suunnitelmien laatiminen tulee TEN-T-asetusuudistuksen myötä vuoteen 2025 mennessä pakolliseksi Euroopan unionin kaupunkisolmukohdissa, joissa asukasluku on yli 100 000 (tai NUTS 2 -alueen pääsolmukohdassa, mikäli NUTS 2 -alueella ei ole yli 100 000 asukkaan kaupunkisolmukohtaa).
- 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.



**MAL**  
VERKOSTO



**FLOU**