

## LIITE: Täydennys MAL-verkoston hanke-ehdotukseen

# Kaupunkiseutusuunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteen nivominen kestävän kaupunkiliikkumisen edistämiseksi - KaupsuSump

### HANKKEEN TAUSTA JA TARVE

Kaupunkiseutusuunnittelu kytkeytyy maankäytön, asumisen ja liikenteen kysymysten ratkaisemiseen ja strategiseen suunnitteluun seutasolla, ylikunnallisena ja seutu-valtio-suhteen välisenä yhteistyönä. MAL-verkosto toteutti vuonna 2022 yhdessä ympäristöministeriön, Kuntaliiton ja 9 MAL-verkoston jäsenseudun kanssa *Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit, hyvät käytännöt ja vertaisoppiminen eli KAUPSU*-hankkeen. Tämä hanke-ehdotus nojaa KAUPSU-hankkeen aikana nousseeseen kestävän liikkumisen suunnitelmalliseen tarkennustarpeeseen seudullisessa suunnittelussa.

MAL-verkoston jäsenseuduilla on noussut esiin kaupunkiseutusuunnittelun vahvistamisen tarve uusien yhteiskunnallisten haasteiden kuten ilmastonmuutokseen, ikääntyvän väestön aiheuttamaan väestösuhteen muutoksiin sekä monipaikkaisuuteen vastaamisen vuoksi. Seudullisen suunnittelun vahvistaminen on tärkeää suurimmilla kaupunkiseuduilla, missä käytössä olevan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen kysymyksiin keskittyvän MAL-sopimusmenettelyn lähtökohtana on seudun kuntien yhteinen tahtotila. Pienemmillä kaupunkiseuduilla on yhdyskuntarakenteen, vihreän siirtymän ja asukkaiden hyvinvointiin liittyviä haasteita sekä toisaalta resilienssiä ja oivallisia menettelytapoja, joita kannattaa tarkastella yhteistyössä seudun omien asukkaiden ja sidosryhmien sekä toisten vastaavien seutujen ja valtakunnallisten toimijoiden kanssa.

Eurooppalainen kestävän liikkumisen edistämiseen pohjautuva suunnittelutapa **SUMP** (*Sustainable Urban Mobility Plan*, kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma) on rantautunut Suomeen ja tulossa velvoittavaksi suurimmilla kaupunkiseuduilla. *SUMP toimintamallina* on kokonaisvaltaisen kaupunkiliikenteen suunnittelutyökalu, jonka tavoitteena on lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä. Euroopan komission TEN-T asetusehdotuksen mukaan: *“Sustainable urban mobility plan’ (SUMP) means a document for strategic mobility planning, aiming at improving, in a sustainable way, accessibility to and mobility within the functional urban area for people, businesses and goods in view in particular of a better quality of life”*.

TEN-T asetusuudistuksen taustalla on Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (Euroopasta ensimmäinen ilmastoneutraali maanosa) ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategia, jonka tavoitteena on rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen edistäminen, kaupunkisolmukohtien roolin vahvistaminen kestävässä liikenteessä sekä digitaalisten ratkaisuiden edistäminen liikenteessä. TEN-T-asetusuudistus mahdollistaa kestävän ja älykkään liikkumisen strategian toteuttamisen infrastruktuurin osalta. Euroopan komissio tunnistaa nykyisen liikennejärjestelmäsuunnittelun haasteiksi jäsenmaissa suunnitteluprosessin aikaisen vuorovaikutuksen puutteen suunnittelijoiden, valtion viranhaltijoiden ja asukkaiden välillä sekä yhteistyön puutteen eri organisaatioiden välillä. **Euroopan komission**

**ehdotuksen mukaan TEN-T-kaupunkisolmukohtien on vuoteen 2025 (Euroopan neuvoston ehdotuksen mukaan 2027) mennessä täytettävä kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) vaatimukset.** TEN-T kaupunkisolmukohtia Suomessa ovat seitsemän yli 100 000 asukkaan kaupunkialueella, jotka käytännössä ovat samat kuin MAL-sopimuseudut.

SUMP-toimintamallin osia sisältäviä kaupunkiliikenteeseen, kestävään liikkumiseen ja liikennejärjestelmään liittyviä suunnitelmia on laadittu Suomessa jo pitkään (SUMP Suomessa tarkastelu, Motiva 2016, MAL-verkoston ja Traficom Seutu-SUMP yhteishanke v. 2021).

Suomessa on ajateltu, että SUMP-toimintamalli **on tarkoituksenmukaisinta yhdistää olemassa olevaan suunnittelujärjestelmään**, esimerkiksi seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Yhteistä kansallista ohjeistusta kestävä liikumisen suunnitelmille ja strategioille ei kuitenkaan ole ja suunnitelmien sisällöissä esiintyy laajaa vaihtelua. Kaikilla kaupunkiseuduilla sovitetaan yhteen nykyisin maankäytön ja liikenteen suunnittelua, mutta yhteensovittamisen tavat vaihtelevat. Käytännössä laadukkaita SUMP-ohjelmia on laadittu suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa, viimeksi mm Oulussa ja Tampereella. Työtä on siivittänyt kaupunkien kunnianhimoiset hiilineutraaliuhojelmien.

**Kaupunkiseutu- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun organisoitumisen malli ja suunnitelmien yhteensovittamisen tapa vaihtelee seuduittain** (ks. em. Seutu-SUMP hanke, 2021; Rambollin yhteenvertaaminen Kaupsusta; KAUPSUn tilannekuvaraportti (julkaistaan 15.2.2023)). Seudullisten suunnitelman tavoitteet, tarkastelutaso ja aikajänne eriävät usein toisistaan, joten yhdistäminen yhden seudullisen suunnittelusateenvarjon alle on useilla seuduilla vasta koeponnistusvaiheessa. MAL-verkosto ja FLOU toteuttivat v. 2021 esiselvityksen, jossa tarkasteltiin SUMP-toimintamallia, kartoitettiin Suomessa laadittuja SUMP-suunnitelmia sekä luotiin tilannekuva SUMP-suunnittelun ja -toteutusmallin laajuudesta erilaisilla kaupunkiseuduilla Suomessa. Esiselvitys osoitti, että kaupungeja ympäröivä toiminnallinen kaupunkiseutu jää ohjelmissa ja suunnitelmissa pääosin huomiotta. Vähimmäisvaatimuksena voidaan pitää, että olemassa olevaan seudulliseen suunnitelmaan, liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tai kaupunkiseudun maankäytön ja liikenteen yhteensovittamissuunnitelmaan (rakennesuunnitelma, kaupunkiseutusuunnitelma, kehityskuvatyöhön tai yhteiseen yleiskaavan taustatöineen) voidaan yhdistää SUMP toimintamallin keskeiset suunnittelu-, osallistamis- ja seurantaelementit.

Esiselvitys nosti esiin kysymyksiä, joiden tiimoilta keskustelua SUMP-suunnittelun ja toimintamallin soveltamisen mallista Suomeen on tarpeen jatkaa. MAL-sopimuseuduilla eli TEN-T asetusehdotuksen mukaisten kaupunkinoodien kaupunkiseuduilla laajempi, kokonaisvaltainen seututaso SUMP-malli ja hyvät käytännöt ovat jatkossa velvoittavia. Koska tavoite on yhteinen, kestävä kaupunkiliikenteen edistäminen ja läpinäkyvä, asukas- ja toimijalähtöisen suunnitteluperiaatteen vahvistaminen kaupunkiseutu- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa, on selvitykselle selvä tarve.

***Hanke jakautuu selvitys-, kehittämis- ja suositusosioon.***

## **I SELVITYSOSIO - kestävän liikkumisen edistäminen ilmiönä**

*Tehtävä: Tunnistetaan, millä tavoin SUMP-suunnitteluperiaatteen vahvistumiseen eri kokoisilla seuduilla tulisi varautua ja millä tavoin eri suunnitteluvälineiden vuoropuhelua kestävän liikkumisen edistämiseksi voitaisiin parantaa. Työssä hyödynnetään KAUPSU aineistoja ja ohjeistusta alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista.*

- \* Tunnistetaan, onko seuduilla toteutettu monialainen ja -ääninen seudullisen kestävän liikkumisen visioprosessi eli seudun yhteinen näkymä ja tahtotila kestävästä liikennejärjestelmästä.
- \*Tunnistetaan SUMP-prosessin mukaiset muutostarpeet alueelliseen tai seudulliseen LJS-prosessiin, jotta siitä saadaan rullaava ja mahdollistetaan osallisuus ja seurattavuus sekä palaute.
- \* Tunnistetaan MAL-sopimusseutujen kestävän liikkumisen ohjelmien ja liikennejärjestelmätyön täydennystarve, jotta TEN-T asetuksen velvoitteet täyttyvät. **Tunnistetaan erityiset aukkokohtat kaupunkinoodi-edellytysten täyttämässä.**
- \*Laaditaan *selvitysraportti* ja ehdotukset kehittämistarpeista.

## **II KEHITTÄMISOSIO (keskisuuret ja MAL-sopimusseudut)**

*Tehtävä: kartoitetaan, miten seudullista maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelua tulee päivittää, jotta se omaksuu paremmin SUMP:lle ominaiset elementit, kuten systemaattisuuden, osallisuuden, vaikutusten arvioinnin sekä palautemekanismien kautta itsensä täydentämisen (iteroituminen).*

- \* Kartoitetaan, mille strategisen suunnittelun tasolle kestävän liikkumisen haasteet ja niiden ratkaisut on seuduittain kiinnitetty. Arvioidaan, minkälaisin prosessein eri suunnitelmien keskinäinen yhteensovitus, vuoropuhelu ja ajoitus on nivottu.
- \* Kartoitetaan yhteisesti tavoitellut vaikutukset seudun kehittämisessä sekä SUMP:ia tukevat muiden suunnitteluinstrumenttien tueksi laaditut seuranta ja- vaikutustenarviointimenettelyt. MAL-sopimusseutujen osalta hyödynnetään laajaa seurantatietoa ja seurannan prosessia.
- \* Arvioidaan, miten hyvin seurantatietoa hyödynnetään osallistavassa suunnitteluotteessa ja eri toimijoiden vuoropuhelussa. Osoitetaan alueellisten ja kunnallisten päättäjien osallistamisen hyöty ja vaikuttamisen paikat seututasoisessa kestävän liikkumisen suunnittelussa.
- \*Laaditaan *MAL-sopimusseutujen tilannekartoitus* sekä *suositusmatriisin pohja* eri kokoisille seuduille.

## **III SUOSITUSOSIO**

*Tavoitteena on kiinnittää prosessiin asukkaille ja elinkeinoelämälle konkreettisia vaikuttamisen paikkoja sekä kestävän tuuppauksen elementtejä sisältävää liikkumisen ideaalien kehystämistä, jotta asukkaat ja elinkeinotoimijat voivat vaikuttaa arjen valintojen kestävyteen, tehokkuuteen ja tulevaisuuteen mm. sijoittumispäätöksillä.*

- \*Luodaan suosituspolku- ja matriisi eri kokoisille kaupunkiseuduille SUMP-toimintamallin huomioimiseksi osana seudullisen suunnittelun kehikkoa. MAL-sopimusseutujen eli suurimpien

kaupunkiseutujen kaupunkinoodi-statusen osalta huomioidaan SUMP-suunnittelun velvoittavuus.

\* Luodaan suosituskehikko systeemiseen seurantaan, osoitetaan kansalaisosallistumisen paikat ja tavoitteet kohderyhmittäin ja keinoja seudullisen vaikuttavuuden lisäämiseen.

\*Muotoillaan valtakunnalliset suositukset, joita voidaan hyödyntää mm Liikenne12-työn päivityksessä.

→ **Tuloksena Kaupsusta ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta hahmotetaan ajallisesti yhteen sovitettu, osallistava, eri sidosryhmien tarpeita huomioiva rullaava strategisen tason suunnitteluprosessi, joka kaupunkinoodi-seutujen osalta täyttää TEN-T asetuksen vaatimukset.**

## HANKKEEN YHTEISTYÖKUMPPANIT

- MAL-verkoston koordinaatio, valtion liikennehallinto, ympäristöministeriö, Sitowise
- MAL-verkoston keskisuuret kaupunkiseudut, joilla on kiinnostusta arvioida ja kehittää KSS:n ja seudullisen/ alueellisen LJS:n täydennystarpeita SUMP:n perusominaisuuksilla: koko toiminnallista seutua kattavalla tarkastelualueella, rullaavuudella, seurannalla ja korjaavalla palautteella sekä sidosryhmien osallistamisella.
- MAL-sopimuseudut eli tulevat TEN-T asetuksen Kaupunkinoodit.

## HANKKEEN KESTO JA KUSTANNUS

- Arviolta 8 kk hanke - vuosi 2023. Kokonaiskustannus 30-40 000 euroa, suora rahallinen osuus 20 000 euroa. Osallistujatahot lisäävät hankebudjettiin omaa työtä n 20% hankkeen arvosta (MAL-verkosto, Sitowise).
- Hankkeen aloitus kevätkaudella 2023, pääpaino kesä-lokakuu välisellä jaksolla, päätös joulukuussa 2023.

## Lähteet ja luettelo taustamateriaalista (lisätään).

- SeutuSUMP-hanke: <https://mal-verkosto.fi/2021/12/21/4343/>
- Raportti: [https://mal-verkosto.fi/wp-content/uploads/2021/12/2021-12-20\\_SUMP\\_raportti.pdf](https://mal-verkosto.fi/wp-content/uploads/2021/12/2021-12-20_SUMP_raportti.pdf)
- Motivan muistio, 2016: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat suomen liikennesuunnittelukontekstissa, [https://www.motiva.fi/files/12246/Kestavan\\_kaupunkiliikenteen\\_suunnitelmat\\_\(Sustainable\\_Urban\\_Mobility\\_Plans\)\\_Suomen\\_liikennesuunnittelukontekstissa.pdf](https://www.motiva.fi/files/12246/Kestavan_kaupunkiliikenteen_suunnitelmat_(Sustainable_Urban_Mobility_Plans)_Suomen_liikennesuunnittelukontekstissa.pdf)
- KAUPSU-hanke: Tilannekuvaraportti ja käsikirja (julkaisukelpoisia 15.2.2023)
- Traficom: [Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin](#)
- Hankeikkuna: [TEN-T asetukset \(Eur-lex\)](#)