



KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEEEN SUUNNITELMAN **LAADINTAA JA** **TOTEUTUSTA KOSKEVAT SUUNTAVIIIVAT**

TOINEN LAITOS



Julkaisutiedot

Tietoja asiakirjasta: Tämä asiakirja on laadittu SUMP- ja Up-hankkeen puiteissa. Hanke on saanut rahoitusta Euroopan unionin tutkimuksen ja innovoinnin Horisontti 2020 puiteohjelmasta (avustussopimus nro 690669). SUMP- ja Up-hanketta koordinoi Ana Draguțescu (paikallisviranomaisten kestävä kehityksen järjestön ICLEI:n Euroopan-sihteeristö).

Viitetiedot: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (toim.), Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta koskevat suuntaviivat, toinen laitos, 2019.

Laatijat: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Osa tästä asiakirjasta perustuu asiakirjaan Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013), johon Euroopan komissiolla on tekijänoikeudet.

Avustavat laatijat: Anthony Colclough, EUROCITIES (luku 1.2); Ana Draguțescu, Elma Meskovic ja Marko Horvat, ICLEI (luku 1.4, toimenpide 10.2); Thomas Durlin, Cerema (luku 1.5); Stefan Werland ja Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (toimenpiteet 8.2 ja 9.1); Sasank Vemuri, GIZ ja MobiliseYourCity (toimenpiteet 8.2 ja 9.1); Dirk Lauwers, Gentin yliopisto (saavutettavuuden mittaaminen Flanderin alueen Mobiscore-mallilla); TRT Transport e Territorio (mallinnusvälineet kestävä kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa), EIP/JASPERS (suuret infrastruktuurihankkeet kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelussa; strateginen ympäristöarviointi (SEA) ja kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelu) Els Vandebroeck ja Evelien Bossuyt, Mobiel21 (kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhdistäminen sosiaalista osallisuutta edistäviin politiikkoihin).

Hyviä käytäntöjä esittelevien esimerkkien koordinointi: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC:n kestävä kaupunkikehityksen komissio); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Draguțescu, Marko Horvat (ICLEI); kaikki hyviä käytäntöjä esittelevien esimerkkien laatijat luetellaan liitteessä C.

Vertaisarvioijat: Peter Jones, liikenteen ja kestävä kehityksen professori, University College London; Anthony D May OBE FREng, liikennesuunnittelun emeritusprofessori, liikenneopintojen laitos, Leedsin yliopisto; Frank Wefering, vastuullisuusjohtaja (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Kiitokset: Tämä julkaisu on saatu aikaan eri kuulemisseminaarien osallistujien (ks. liite E) ja kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun koordinoitifoorumiin osallistuvien organisaatioiden ja yksityishenkilöiden arvokkaan panoksen ansiosta. Seuraavat asiantuntijat ovat kommentoineet julkaisua laajasti: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburghin Napier-yliopisto; sekä Euroopan komission (liikenteen ja liikkumisen, alue- ja kaupunkipolitiikan ja ympäristöasioiden pääosastojen), innovoinnin ja verkkojen toimeenpanoviraston (INEA) sekä Euroopan investointipankin / Jaspers-ohjelman edustajat.

Tarkistus: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)

Taitto: Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Saksa | www.rebekkadold.de

Kannen kuvat:

www.istock.com

Vastuuvapauslauseke: Nimetyt laatijat ovat yksin vastuussa tässä julkaisussa esitetyistä näkemyksistä, eivätkä näkemykset välttämättä kuvasta Euroopan komission kantoja. Nämä ohjeet on laadittu alun perin englanniksi. Muille kielille tehtyjen käännösten oikeellisuus on kääntäjien vastuulla.

Tekijänoikeudet: Tämän julkaisun tekijänoikeudet omistaa Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Kaikki julkaisun kuvat ja tekstiosat, joiden lähde on mainittu, ovat nimettyjen organisaatioiden tai henkilöiden omaisuutta.

Laatijat kannustavat käyttämään näitä ohjeita laajasti. Tätä asiakirjaa voidaan käyttää maksutta, kopioida ja jakaa edelleen minkä tahansa kanavan kautta edellyttäen, että a) lähde mainitaan käyttäen edellä mainittuja viitetietoja ja b) jaetun materiaalin käyttö on maksutonta. Asiakirjan kaupallinen käyttö ja sen sisällön muuttaminen on sallittua vain tekijänoikeuksien haltijoiden nimenomaisella luvalla.

Oikeudellisesti tämän asiakirjan käyttöä säädellään Creative Commons lisenssillä CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Lisenssin oikeudellinen teksti on saatavilla osoitteessa:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Yhteydenotot:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Köln/Saksa
www.rupprecht-consult.eu
Tel. +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu

Sisällys

Esipuhe	5
Lukijan opas	6
Johdanto	7
OSIO 1 - Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti	9
1.1 Mikä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma?	9
1.2 Mitä hyötyä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta?	13
1.3 Mitkä ovat kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tärkeimmät osatekijät?	17
1.4 Miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu tapahtuu käytännössä?	20
1.5 Miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua voidaan tukea kansallisella ja alueellisella tasolla?	25
OSIO 2 - Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta ja toteutus	30
Vaihe 1: Valmistelu ja analysointi	32
Lähtökohta: Päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta	32
Osavaihe 1: Luo työskentely- ja osallistumISRakenteet	34
Toimenpide 1.1: Arvioi valmiudet ja resurssit	34
Toimenpide 1.2: Perusta osastojen välinen ydintyöryhmä	38
Toimenpide 1.3: Varmista poliittisten päättäjien ja eri organisaatioiden tuki ja mukanaolo	40
Toimenpide 1.4: Suunnittele sidosryhmien ja kansalaisten osallistuminen	44
Osavaihe 2: Määritä suunnittelun lähtökohdat	51
Toimenpide 2.1: Arvioi suunnitteluvaatimukset ja määrittele toteuttamisalue	51
Toimenpide 2.2: Luo yhteydet muihin suunnitteluprosesseihin	56
Toimenpide 2.3: Sovi aikataulusta ja työsuunnitelmasta	61
Toimenpide 2.4: Harkitse ulkopuolisen tuen hankkimista	64
Osavaihe 3: Selvitä liikkumisen nykytila	67
Toimenpide 3.1: Kartoita tietolähteet ja tee yhteistyötä tiedon omistajien kanssa	67
Toimenpide 3.2: Analysoi ongelmat ja mahdollisuudet (kaikki liikennemuodot)	74
Välitavoite: Kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet ovat selvillä	78
Vaihe 2: Strategian laatiminen	79
Osavaihe 4: Muodosta ja arvioi skenaariot vuorovaikutteisesti	81
Toimenpide 4.1: Laadi mahdollisten tulevaisuuksien skenaarioita	81
Toimenpide 4.2: Keskustele skenaarioista kansalaisten ja sidosryhmien kanssa	84
Osavaihe 5: Laadi visio ja strategiset tavoitteet yhdessä sidosryhmien kanssa	87
Toimenpide 5.1: Luo yhteinen visio yhdessä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa	87
Toimenpide 5.2: Sovi tavoitteista keskeisten ongelmien ja kaikkien liikennemuotojen osalta	92
Osavaihe 6: Valitse indikaattorit ja niiden tavoitetasot	95
Toimenpide 6.1: Määritä indikaattorit kaikille tavoitteille	95
Toimenpide 6.2: Sovi mitattavissa olevista tavoitteista	99
Välitavoite: Visiosta, tavoitteista ja indikaattoreista on sovittu	102

Vaihe 3: Toimenpiteiden suunnittelu 103

Osavaihe 7: Valitse toimenpidekokonaisuudet yhdessä sidosryhmien kanssa 105	105
Toimenpide 7.1: Laadi laaja luettelo toimenpiteistä ja arvioi sitä sidosryhmien kanssa 105	105
Toimenpide 7.2: Määrittele integroidut toimenpidekokonaisuudet 113	113
Toimenpide 7.3: Suunnittele toimenpiteiden seuranta ja arviointi 121	121
Osavaihe 8: Sovi toimista ja vastuista 125	125
Toimenpide 8.1: Kuvaile kaikki toimet 125	125
Toimenpide 8.2: Määritä rahoituslähteet ja arvioi taloudellisia valmiuksia 129	129
Toimenpide 8.3: Sovi painopisteistä, vastuista ja aikataulusta 133	133
Toimenpide 8.4: Varmista laaja poliittinen ja kansalaisten tuki 136	136
Osavaihe 9: Pohjusta hyväksymisprosessi ja rahoitus 139	139
Toimenpide 9.1: Laadi rahoitussuunnitelmat ja sovi kustannusten jaosta 139	139
Toimenpide 9.2: Viimeistele ”Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma” - asiakirja ja varmista sen laatu 142	142
Välitavoite: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on hyväksytty 144	144

Vaihe 4: Toteutus ja seuranta 145

Osavaihe 10: Hallinnoi toteutusta 146	146
Toimenpide 10.1: Koordinoi toimien toteuttamista 146	146
Toimenpide 10.2: Hanki tavaroita ja palveluja 149	149
Osavaihe 11: Seuraa, korjaa ja viesti 153	153
Toimenpide 11.1: Seuraa edistymistä ja tee korjausliikkeet 153	153
Toimenpide 11.2: Tiedota kansalaisille ja sidosryhmille ja osallista nämä 156	156
Osavaihe 12: Arvioi ja opi 159	159
Toimenpide 12.1: Analysoi onnistumiset ja epäonnistumiset 159	159
Toimenpide 12.2: Jaa tuloksia ja kokemuksia 161	161
Toimenpide 12.3: Tarkastele uusia haasteita ja ratkaisuja 162	162
Välitavoite: Toimenpiteiden toteutus on arvioitu 165	165

Liitteet julk. myöhemmin

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu Euroopassa

Maailma muuttuu nopeasti. Muutoksen keskellä minua ilahduttaa se, että *paikallisviranomaiset ja sidosryhmät ovat entistä sitoutuneempia* tekemään kaupunkiliikenteestä puhtaampaa ja kestävämpää. Liikenteeseen liittyvien ilmaansaasteiden, meluhaittojen, ruuhkien ja onnettomuuksien vähentäminen sekä ihmisten elämänlaadun parantaminen kaupungeissa ovat nyt kärjessä monen kaupunginjohtajan asialistalla. Nykyään on tärkeämpää kuin koskaan parantaa kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia, tehostaa joukkoliikennettä ja liikennevälineiden yhteiskäyttöä, kehittää eri liikennevälineiden solmukohtia ja eritoten huolehtia siitä, että kaikissa näistä voidaan käyttää älykkäitä digitaalisia ratkaisuja. Parhaiten tämä onnistuu *yhdistämällä hyvät ideat ja innovatiiviset toimenpiteet sekä ihmisten osallistuminen ja tarvittava poliittinen tuki* kokonaisvaltaisen liikenne- ja liikkumissuunnittelun avulla.

Siksi olen erittäin ylpeä siitä, että Euroopan komissio on viime vuosikymmenen ajan *tukenut aktiivisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua*. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (SUMP) konsepti otettiin käyttöön vuonna 2009, ja siitä julkaistiin suuntaviivat vuonna 2013. Sen jälkeen komissio on auttanut satoja kaupunkia ympäri Eurooppaa kehittämään kestäviä liikennemuotoja tasapainoisesti ja integroidusti. Tästä kertoo kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laaja ja nopeasti lisääntyvä

käyttöönotto Euroopassa. Ja mikä tärkeintä, suunnittelussa noudatetaan osallistavaa toimintamallia, jossa ihmisten tarpeet ovat prosessin ytimessä. Kokonaisvaltaisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu on osoittautunut *tehokkaaksi tavaksi ratkaista kaupunkiliikenteeseen liittyviä ilmasto-, energia- ja ympäristöhaasteita*.

Tiedän, että monet ihmiset ja sidosryhmät pitävät euroopalaisista kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konseptia ja sitä koskevia ohjeita suurella arvolla. Sen vuoksi haluaisin nähdä, että *konseptia käytettäisiin mahdollisimman paljon ja että siitä olisi mahdollisimman paljon hyötyä*. Tämän varmistamiseksi komissio käynnisti vuonna 2018 prosessin, jonka tarkoituksena on ollut *päivittää kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevat suuntaviivat* niin, että niissä otetaan entistä paremmin huomioon liikkumisen, teknologian ja yhteiskuntien uusimmat kehityssuuntaukset. Kaikki näistä vaikuttavat liikenteen ja liikkumisen muuttuvaan maisemaan. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua kehittävässä yhteisössä useat omistautuneet ihmiset ovat paneutuneet päivittämiseen ututterasti viimeisten puolestoista vuoden aikana. Suuntaviivojen tarkistettu laitos on *todella vakuuttava tulos tästä prosessista*, ja annan sille varauksettoman tukeni!

Kannustan vahvasti *kaikkia paikallisviranomaisia hyödyntämään* tätä arvokasta suunnittelutyökälyä mahdollisimman tehokkaasti ja soveltamaan sen monipuolista ohjeistoa. Kaikissa kaupungeissa voidaan – ja pitäisi – niiden koosta riippumatta laatia laadukas kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma auttamaan kaupunkiliikenteen suurimpien haasteiden ratkaisemisessa ja asukkaiden elämänlaadun parantamisessa.

Henrik Hololei
Liikenteen ja liikkumisen pääosaston pääjohtaja
(Euroopan komissio)



Lukijan opas

Tämä julkaisu on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (SUMP)¹ laatimista ja toteutusta koskevien eurooppalaisten suuntaviivojen toinen laitos. Se on tärkeä virstanpylväs uuden suunnittelukulttuurin käyttöönotossa Euroopassa. Vuoden 2013 laajasti käytetty ensimmäinen laitos on tarkistettu kauttaaltaan. Uusissa ohjeissa on pyritty yhdistämään useiden kaupunkiliikenteen eri osa-alueiden dynaaminen kehitys ja ensimmäisen laitoksen julkaisun jälkeen saatu mittava kokemus kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptin toteutuksesta.

Osiossa 1 esitellään SUMP-konsepti lukijoille, jotka eivät välttämättä ole ammattimaisia suunnittelijoita mutta jotka haluavat ymmärtää suunnittelun periaatteet ja perustekijät (ks. luku 1.1 – Mikä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma?) Päätöksentekijöitä voivat erityisesti kiinnostaa näytöt siitä, miksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu on hyödyllistä kaupungeille ja niiden asukkaille ja mitä vaikutuksia sillä on ollut pitkällä aikavälillä eurooppalaisissa kaupungeissa (ks. luku 1.2 – Mitä hyötyä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta?).

Näiden suuntaviivojen laadinnassa on pyritty kaikin tavoin saamaan aikaan ohjeet, jotka soveltuvat suunnittelijoiden ja päätöksentekijöiden käytännön tarpeisiin kaikkialla Euroopassa (ks. luku 1.3 – Mitkä ovat kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tärkeimmät osatekijät?). Kyse on kuitenkin ideaalimallista toiminta-alalla, jolla useat vaatimukset ja intressit kohtaavat. Siksi suuntaviivoja on sovitettava joustavasti kaupunkien konkreettiseen todellisuuteen, jotta pystytään saamaan aikaan entistä kestävämpiä kaupunkeja ja kaupunkialueita. Tätä käsitellään enemmän luvussa 1.4 – Miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu tapahtuu käytännössä?

Kaupungit ja kunnat ovat kaikkein lähimpänä ihmisiä oleva hallinnon taso. Siksi niiden tehtävänä useimmissa Euroopan maissa on suunnitella ja taata liikkumismahdollisuudet asukkailleen. Toisaalta kansallisten ja alueellisten viranomaisten tärkeänä tehtävänä on luoda kehykset, jotka antavat kaupungeille oikeudellisen toimivallan, helpottavat yhteistyötä ja mahdollistavat taloudellisen tuen. Luvussa 1.5 tehdään yhteenveto siitä, miten kansalliset ja alueelliset viranomaiset voivat tukea kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista.

Osiossa 2 kuvataan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskeva prosessi kokonaisuudessaan vaihe vaiheelta. Vaikka tämän osion lukijoita ovat ennen kaikkea

suunnittelun ammattilaiset ja suunnitteluprosessin aktiiviset osallistujat, se on laadittu mahdollisimman ymmärrettäväksi myös muille.

Tässä osiossa noudatetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun uuden syklin rakennetta: sykli käsittää neljä vaihetta, joista jokaisessa on kolme osavaihetta. Osavaiheet sisältävät yhteensä 32 toimenpidettä. Jokaisen vaiheen ja osavaiheen alussa on lyhyt yleiskatsaus. Lukijalle esitetään kaikkien toimenpiteiden perustelut, tavoitteet, yksityiskohtaiset tehtäväkuvaukset, tiedot aikataulusta ja koordinoimista muiden tehtävien kanssa, tarkistuslista sekä esimerkkejä hyvistä käytännöistä ja hyödyllisistä työkaluista, joiden avulla työ saadaan tehdyksi. Ohjeet voi lukea kannesta kanteen, mutta useimmat lukijat käyttänevät osiota 2 ohjeistona koko suunnitteluprosessin ajan. Sen luvuista voi hakea inspiraatiota aina uuteen suunnitteluvaiheeseen siirryttäessä.

Suuntaviivoja täydennetään useilla **liitteillä**. Liitteessä A on keskeisiä termejä käsittävä sanasto, joka helpottaa yhteistä ymmärrystä eri kielillä ja eri suunnittelukulttuureissa. Liitteessä B kuvataan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa käytettävä tarkistuslista. Liitteessä C selostetaan yksityiskohtaisesti kaikki hyvien käytäntöjen esimerkit. Liitteessä D esitetään yhteenveto täydentävistä oppaista ja ohjeista, jotka nekin perustuvat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konseptiin mutta joissa käsitellään tiettyjä suunnittelun näkökohtia yksityiskohtaisemmin, annetaan ohjausta tiettyjä tapauksia tai tilanteita varten tai tarkastellaan lähemmin tärkeitä politiikan osa-alueita. Liitteessä E esitetään lopuksi luettelo asiantuntijoista, joita on kuultu tätä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevien suuntaviivojen toista laitosta laadittaessa.

¹ Koko asiakirjassa käsitteellä "kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu" tarkoitetaan suunnitteluprosessia, kun taas "kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma" (eli "SUMP") on suunnitteluprosessin keskeinen (mutta ei ainoa) tuotos. Lyhenteellä SUMP tarkoitetaan siis itse suunnitelmaa. Sitä voidaan täsmentää esimerkiksi ilmaisulla "SUMP-konsepti" tai "SUMP-prosessi". Lyhenne voidaan lukea joko lyhenneasanana SUMP tai lyhenteenä S.U.M.P.



Kuva © funky-data on istock.com

Johdanto

Näiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevien suuntaviivojen ensimmäinen laitos julkaistiin vuoden 2013 lopulla.² Siihen mennessä tämän uuden suunnittelukonseptin määrittelyä koskevaan kattavaan kuulemiseen oli osallistunut 168 suunnittelun ammattilaista ja muuta asiantuntijaa kaikkialta Euroopasta.³ Euroopan komissio oli puolestaan kehittänyt järjestelmällisesti omaa kaupunkiliikennepolitiikkaansa ja julkaissut kaupunkiliikennepaketinsa⁴, joka sisälsi 'kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien' määritelmän (ks. jäljempänä luku 1.1).

Mitä on saatu aikaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevien suuntaviivojen ensimmäisen laitoksen jälkeen?

Monissa kaupungeissa Euroopassa ja ympäri maailmaa on laadittu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Useilla Euroopan unionin rahoittamilla hankkeilla ja ohjelmilla on myös lisätty arvokasta tietämystä, joka on auttanut kaupunkeja näiden uuden sukupolven liikenne- ja liikkumissuunnitelmien laadinnassa.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ympärille on muodostunut kokonainen käytäntöyhteisö. Ammatillaiset vaihtavat laajasti keskenään hyviä käytäntöjä. Lukuisia (enimmäkseen) ilmaisia työkaluja ja tietämystä on saatavilla

Eltis-alustalla (www.eltis.eu). On perustettu keskeisten sidosryhmien ja hankkeiden koordinoitua alustaa. On järjestetty menestystarinaksi osoittautunut kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskeva konferenssi vuosittain vuodesta 2014 lähtien. Lisäksi yhä useammin katsotaan, että uusimpaan tietoon perustuva kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on välttämätön tulevaisuuteen suuntautuville kaupungeille sekä edellytys rahoituksen saamiseksi kaupunkiliikenteen investointeihin (esim. EU:n rakenne- ja investointirahastoista).

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konsepti on eittämättä eurooppalainen menestystarina, johon monet sidosryhmät ovat myötävaikuttaneet ja josta monet kaupungit (ja niiden asukkaat) ovat hyötynet. Sen menestys perustuu vahvaan eurooppalaiseen politiikan koordinointiin ja tukeen sekä käytännön ohjeisiin, joiden perustana puolestaan ovat ammattilaisten järjestelmällinen kuuleminen ja alan aktiivinen käytäntöyhteisö.

² Rupperecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

³ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ajatus on lähtöisin Euroopan komission esittämästä kaupunkiympäristöä koskevasta teemakohtaisesta strategiasta (ks. COM(2005) 718), jossa ehdotettiin kestävää kaupunkiliikennettä koskevien suunnitelmien laatimista. Ks. myös pilottihankkeen ensimmäinen ohjeasiakirja (2007), www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf.

⁴ COM(2013) 91.



Kuva © Rupprecht Consult

Miksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevat suuntaviivat piti päivittää?

Muutaman viime vuoden aikana monilla kaupunkiliikenteen osa-alueilla on tapahtunut merkittävää uutta kehitystä. Uusien teknologioiden ansiosta maanteillä saattaa pian olla itseohjautuvia autoja, uudet liiketoimintamallit tarjoavat liikkumista palveluna (MaaS), ja samaan aikaan matkustajien asenteiden muuttuminen lisää jaettua liikkumista ja pyöräilyä. Nämä muutamat esimerkit osoittavat, että liikennejärjestelmän eri tasoilla on tapahtunut ja tapahtuu merkittäviä muutoksia, joiden vuoksi alkuperäiset kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevat suuntaviivat vaativat tarkistamista ja päivittämistä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien toteuttamisesta on myös jo saatu runsaasti kokemusta, joka on tarpeen antaa alan ammattilaisten hyödynnettäväksi ympäri Eurooppaa. Lisäksi useissa hankkeissa ja aloitteissa on laadittu lisäohjeita erinäisistä suunnittelun piiriin kuuluvista aiheista. Ne on pitänyt ottaa huomioon, jotta saataisiin aikaan jäsennelty tietämysperusta.

Näistä syistä vuonna 2018 aloitettiin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien ohjeiden päivitys. Se piti sisällään käsillä olevan SUMP-suuntaviivojen toisen laitoksen valmistelua sekä useiden täydentävien oppaiden ja toimintaohjeiden laatimista SUMP-konseptin eri aspekteista. Näissä asiakirjoissa on täsmennetty tiettyjä suunnittelun osatekijöitä (esim. organisaatioiden välinen yhteistyö),

sovellettu kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua spesifisiin ympäristöihin (esim. metropolialueisiin) ja annettu ohjausta konkreettisia toimia varten (esim. maanteiden automaatio tai liikenneturvallisuus).

Miten päivitys tehtiin?

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien suuntaviivojen toinen laitos on tulosta vuoden kestäneestä intensiivisestä sidosryhmien kuulemisprosessista. Suuntaviivat on laadittu ja hyväksytty tiiviissä yhteistyössä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluuyhteisön kanssa. Vuonna 2018 järjestetyssä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua käsittelevässä konferenssissa tehtiin laaja kyselytutkimus ja pidettiin päivitystä käsitellyt erityisistunto. Sen jälkeen alan ammattilaisten ja muiden asiantuntijoiden kanssa on järjestetty useita työpajoja. Päivitystyöhön otettiin mukaan useita suuria kaupunkiverkostoja, ja tässä yhteydessä pidettiin huolta erityisesti siitä, että palautetta saatiin kaiken tyyppisiltä kaupungeilta ja alueilta.⁵ Päivitykseen on antanut panoksensa yhteensä yli 300 liikenne- ja kaupunkisuunnittelijaa, muuta alan ammattilaista, päätöksentekijää ja tutkijaa. Liitteessä E on luettelo kuulluista asiantuntijoista.

Päivityksen pohjana on myös ollut alan kirjallisuuden perusteellinen arviointi. Arviointi kattoi muun muassa kansalliset suunnitteluohjeet useista maista, joilla on pitkät perinteet strategisessa liikennesuunnittelussa.⁶ Päivitykselle on muodostanut vankan perustan suuntaviivojen ensimmäinen laitos. Sillä sekä kirjallisuusarvioinnilla, pitkälle edenneen luonnoksen yksityiskohtaisilla vertaisarvioinneilla⁷ ja kahdella arviointikokouksella ja palautekyselyllä SUMP-konferenssissa vuonna 2019 on varmistettu, että asiakirjassa esitetään toimiviksi osoitetut ja laadukkaat suunnitteluohjeet.

⁵ Työpajoja ovat järjestäneet Rupprecht Consult sekä muut SUMP- ja Up-hankkeen kaupunkiverkostojen kumppanit (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Union of Baltic Cities), kansainvälinen joukkoliikenneyhdistys (UITP) ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun liittyvien hankkeiden kumppanit (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

⁶ Yhdistyneen kuningaskunnan Guidance for UK Local Transport Plans, Ranskan Plans de Déplacements Urbains, Saksan Verkehrsentwicklungspläne, Ruotsin TRAST ja Italian Piano Urbano della Mobilità.

⁷ Virallisia vertaisarvioiteja tekivät Peter Jones, liikenteen ja kestävän kehityksen professori, University College London (Yhdistynyt kuningaskunta), Anthony D May OBE FREng, liikennesuunnittelun emeritusprofessori, liikenneopintojen laitos, Leedsin yliopisto (Yhdistynyt kuningaskunta), Frank Wefering, vastuullisuusjohtaja (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (Yhdysvallat). Lisäksi hyödyllisiä kommentteja ovat koko laatimisprosessin ajan esittäneet EU:n organisaatiot: Euroopan komissio (liikenteen ja liikkumisen pääosasto ja alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto) ja Euroopan investointipankki / Jaspers-ohjelma. Samoin kommentteja on saatu SUMP-koordinoitavissa mukana olevilta järjestöiltä ja yksityishenkilöiltä. Erityiskiitokset myös seuraaville: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburghin Napier-yliopisto, jotka ovat kommentoineet laajasti tämän asiakirjan luonnosversioita.

OSIO 1: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti

Tämä osio on johdatus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin. Se on tarkoitettu kaikille kaupunkiliikenteestä kiinnostuneille lukijoille, muun muassa päätöksentekijöille ja muille liikenteen ja liikkumisen alan sidosryhmille, jotka eivät ole suunnittelun asiantuntijoita.

1.1 Mikä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma?

Tausta

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu on nykyisin Euroopan kaupunkiliikenteen suunnittelukäytännön peruskonsepti. EU:n päätöksentekijät ovat vuodesta 2005 lähtien kehittäneet järjestelmällisesti politiikkaa, jolla on edistetty konseptin luomista ja vakiinnuttamista.⁸ Tämän työn tärkein virstanpylväs oli kaupunkiliikennepaketin julkaiseminen vuoden 2013 lopussa.⁹ Sen liitteessä Euroopan komissio määritteli kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konseptin. Samaan aikaan julkaistiin SUMP-suuntaviivojen ensimmäinen laitos¹⁰. Kaupunkiliikennepaketissa vaaditaan, että "[k]aupunkiliikenteen kysymyksiin on suhtauduttava uudella tavalla, jotta Euroopan kaupunkialueiden kehitys saataisiin nykyistä kestävämmälle uralle ja jotta kilpailukykyistä ja resurssitehokasta eurooppalaista liikennejärjestelmää koskevat EU:n tavoitteet saavutettaisiin"¹¹. Paketissa hahmotellaan suunnitteluprosessin ohjaavia periaatteita sekä aiheita, joita on määrä käsitellä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa. Suunnittelun konkreettiset vaiheet, käytännön ohjeet ja hyvät käytännöt esitetään SUMP-suuntaviivoissa. Kaupunkiliikennepaketin julkaisemisen jälkeen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti on otettu käyttöön laajasti koko Euroopassa ja kansainvälisesti. Vaikka konsepti on osoittautunut toimivaksi, ja se on edelleen validi, suuntaviivoissa on ilmennyt enenevässä määrin päivittämisen tarvetta. Näin ollen tämä suuntaviivojen uusi laitos perustuu edelleen alkuperäiseen konseptiin (joka kuvataan seuraavassa luvussa), mutta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista koskevia suosituksia on päivitetty huomattavasti.

Määritelmä

Seuraava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman määritelmä on hyväksytty laajalti Euroopassa ja kansainvälisesti: "Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on strateginen suunnitelma, jonka tarkoituksena on vastata ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeisiin kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla sekä parantaa elämänlaatua. Suunnitelmassa hyödynnetään olemassa olevia suunnittelukäytäntöjä ja noudatetaan integroinnin, vuorovaikutteisen suunnittelun ja vaikutusarvioinnin periaatteita."

- 1 **Kestävän liikenteen suunnittelu toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti**
- 2 **Organisaatioiden rajat ylittävä yhteistyö**
- 3 **Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen**
- 4 **Nykytilan ja tulevan kehityksen arviointi**
- 5 **Pitkän aikavälin vision määrittäminen ja selkeän toteutus suunnitelman laatiminen**
- 6 **Kaikkien liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena**
- 7 **Seuranta ja arviointi**
- 8 **Laadunvarmistus**

⁸ Kaupunkiympäristöä koskevan teemakohtaisen strategian (2009) ja kaupunkiliikenteestä annetun vihreän kirjan (2007) perusteella kaupunkiliikennettä koskevassa toimintasuunnitelmassa (2009) ehdotettiin 20:tä toimenpidettä, joilla kannustetaan ja autetaan paikallisia, alueellisia ja kansallisia viranomaisia saavuttamaan kestävästä kaupunkiliikennettä koskevat tavoitteensa; Ensimmäinen toimi oli "Vauhditetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönottoa". Liikenteen valkoisessa kirjassa esitettiin konkreettisia tavoitteita, joiden avulla kaupunkiliikenne voi edistää strategisten maailmanlaajuisten ja eurooppalaisten toimintapolitiittisten tavoitteiden saavuttamista.

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ COM(2013) 913, p. 2.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on strateginen ja kokonaisvaltainen tapa lähestyä monimutkaista kaupunkiliikennettä. Sen keskeisenä tavoitteena on parantaa saavutettavuutta ja ihmisten elämänlaatua edistämällä siirtymistä kestäväan liikkumiseen. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu tukee tosiasioihin perustuvaa päätöksentekoa, jota ohjaa pitkän aikavälin visio kestävästä liikkumisesta. Se edellyttää ennen kaikkea nykytilanteen ja tulevan kehityksen perusteellista arviointia, laajasti tuettua yhteistä visiota ja strategisia tavoitteita sekä sääntelyyn, edistämiseen, rahoitukseen, tekniikkaan ja infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden yhdistämistä yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, jonka avulla voidaan saavuttaa tavoitteet. Toimenpiteiden toteutusta olisi tuettava järjestelmällisellä seurannalla ja arvioinnilla.

Suunnittelun perinteisistä lähestymistavoista poiketen kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelussa korostetaan erityisesti kansalaisten ja sidosryhmien osallistumista,

toimintapolitiikkojen koordinoitua eri sektorien (erityisesti liikenteen, maankäytön, ympäristön, taloudellisen kehityksen, sosiaalipolitiikan, terveyden, turvallisuuden ja energian) välillä sekä laajaa yhteistyötä hallinnon eri tasojen ja yksityisten toimijoiden kesken. Konseptissa korostetaan myös sitä, että suunnitelman täytyy käsittää kokonaisvaltaisesti kaikki (ihmisten ja tavaroiden) liikkumisen aspektit), liikennemuodot ja palvelut. Samoin suunnittelun pitää koskea koko toiminnallista kaupunkiseutua eikä ainoastaan yhtä kuntaa tämän hallinnollisten rajojen sisällä.

Miten perinteinen liikennesuunnittelu ja kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelu eroavat toisistaan?

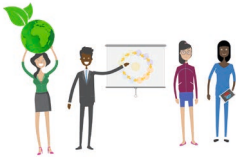
Liikennesuunnittelun toimintamalli on viime vuosina muuttunut huomattavasti sekä tutkimuksen että käytännön puolella. Seuraavassa on yhteenveto perinteisten lähestymistapojen ja kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelun suurimmista eroista:

Kaavio 1: Perinteisen liikennesuunnittelun ja kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelun erot

Perinteinen liikennesuunnittelu		Kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelu
Keskitytään liikenteeseen	→	Keskitytään ihmisiin
Ensisijaiset tavoitteet: liikennevirran kapasiteetti ja nopeus	→	Ensisijaiset tavoitteet: saavutettavuus ja elämänlaatu , muun muassa yhteiskunnallinen tasa-arvo, terveys ja ympäristön laatu sekä taloudellinen elinkelpoisuus
Liikennemuotokohtainen	→	Kaikkien liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena ja siirtyminen kestäväan liikkumiseen
Pääkohteena infrastruktuuri	→	Infrastruktuurin, markkinoiden, sääntelyn, tiedon ja edistämisen yhdistelmä
Alakohtainen suunnitteluasiakirja	→	Suunnitteluasiakirja, joka on linjassa muiden liikenteeseen liittyvien toimintapolitiikkojen kanssa
Lyhyen ja keskipitkän aikavälin toteutussuunnitelma	→	Lyhyen ja keskipitkän aikavälin toteutussuunnitelma yhdistettynä pitkän aikavälin visioon ja strategiaan
Kattaa yhden hallinnollisen alueen	→	Kattaa työmatkavirtojen perusteella määrittyvän toiminnallisen kaupunkiseudun
Liikennesuunnittelijoiden heiniä	→	Monialaiset suunnitteluryhmät
Asiantuntijasuunnittelu	→	Avoim ja osallistava toimintamalli, jossa suunnitteluun osallistuu sidosryhmiä ja kansalaisia
Rajattu vaikutustenarviointi	→	Vaikutusten järjestelmällinen arviointi , joka tähtää oppimiseen ja parannuksiin

Kahdeksan periaatetta

EU:n kaupunkiliikennepaketissa määritelty kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti perustuu kahdeksaan yleisesti hyväksytyyn ohjaavaan periaatteeseen¹²



1 Kestävän liikenteen suunnittelu toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti

Kaupungit ovat päivittäin yhteydessä lähiympäristöönsä ihmisten ja tavaroiden virtojen kautta. Siksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on laadittava niin, että se kattaa koko tämän toiminnallisen kaupunkiseudun. Paikallisista olosuhteista riippuen kyseessä voi olla kaupunki ja sitä ympäröivä alue, kokonainen monikeskuksinen alue tai muu eri kunnista muodostuva alue. Todellisiin ihmis- ja tavaravirtoihin perustuva suunnittelu on tärkeää, jotta suunnitelmasta saadaan tarkoituksenmukainen ja kattava siinäkin tapauksessa, että kuntarajat noudattavat erilaista logiikkaa ja mahdollisesti hankaloittavat suunnittelua.

OECD, Euroopan komission tilastotoimisto (Eurostat) ja komission alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto ovat sopineet toiminnallisen kaupunkiseudun määritelmästä. Se perustuu väestötiheyteen, joka määrittelee kaupunkikeskukset, ja työmatkavirtoihin, jotka määrittelevät reuna-alueet, joiden työmarkkinat ovat tiiviissä yhteydessä keskuksiin.¹³

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman yleistavoitteena on oltava saavutettavuuden parantaminen sekä laadukkaiden ja kestävien liikkumismahdollisuuksien tarjoaminen koko toiminnallisella kaupunkiseudulla. Kestävässä liikennejärjestelmässä:

- käyttö on helppoa ja kaikkien käyttäjien perustarpeet täyttyvät
- tasapainotetaan asukkaiden, yritysten ja teollisuuden erilaisten liikkumistarpeiden ja liikennepalvelujen kysyntää ja vastataan siihen
- ohjataan eri liikennemuotojen tasapainoista kehittämistä ja integroidaan niitä entistä paremmin keskenään
- noudatetaan kestävyysvaatimuksia ja haetaan tasapaino taloudellisen kannattavuuden, yhteiskunnallisen tasarvon, terveysnäkökohtien ja ympäristön laadun välillä
- optimoidaan tehokkuus ja kustannustehokkuus

- hyödynnetään tehokkaasti kaupunkitilaa ja olemassa olevia liikenneinfrastruktuureja ja -palveluja
- parannetaan kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, ihmisten elämänlaatua ja kansanterveyttä
- parannetaan tieliikenneturvallisuutta ja liikenteen toimintavarmuutta
- vähennetään ilmansaasteita ja meluhaittoja, kasvihuonekaasupäästöjä ja energiankulutusta sekä
- edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon yleistä toimivuutta ja Euroopan liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Nämä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun peruskriteerit jaetaan edelleen yksityiskohtaisempiin kriteereihin ja asetetaan tärkeysjärjestykseen suunnitteluprosessissa.



2 Organisaatioiden rajat ylittävä yhteistyö

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen ja toteutus edellyttävät tiiviistä yhteistyötä, koordinoitua ja kuulemista sekä hallinnon eri tasojen välillä että suunnittelualueen eri organisaatioiden ja niiden yksikköjen kesken.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tulisi näin ollen rakentua seuraaville:

- yhteistyö, jolla varmistetaan, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on sopusoinnussa muiden liikenteeseen liittyvien sektorien toimintapolitiikkojen ja suunnitelmien kanssa ja täydentää niitä; olennaisia toiminnan aloja ovat muun muassa maankäyttö- ja alue-suunnittelu, sosiaali- ja terveystaloudet, energia-ala, koulutus, lainvalvonta ja poliisitoimi.
- tiivis yhteydenpito muiden hallintotasojen (esim. kaupunginosa, kunta, suurkaupunkialue, seutu tai maakunta) viranomaisten kanssa.
- koordinoitua julkisen ja yksityisen sektorin liikennepalvelujen tarjoajien kanssa.

¹² Tämä osio perustuu pitkälti kaupunkiliikennepaketin (COM(2013) 913) liitteeseen 1.

¹³ OECD, toiminnallisen kaupunkiseudun (Functional Urban Area) määritelmä OECD:n metropolitietokannassa, 2013, s. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.

Kuva © City of Bremen



3 Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa pyritään ennen kaikkea vastaamaan toiminnallisen kaupunkiseudun asukkaiden ja vierailijoiden sekä seudun organisaatioiden ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeisiin. Lähtökohdana on läpinäkyvä ja osallistava toiminnan malli, jossa kansalaiset ja muut sidosryhmät otetaan aktiivisesti mukaan suunnitelman laadinnan ja toteutuksen kaikkiin vaiheisiin. Osallistava suunnittelu on edellytys sille, että ihmiset kokevat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen tavoitteet omikseen. Varhaisessa vaiheessa alkavan ja aktiivisen osallistamisen myötä kansalaiset myös antavat todennäköisemmin hyväksyntänsä ja tukensa suunnitelmalle. Se taas vähentää poliittisia riskejä ja helpottaa suunnitelman toteutusta.



4 Nykytilan ja tulevan kehityksen arviointi

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma pohjautuu perusteelliseen arvioon toiminnallisen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän nykytilasta ja sen tulevasta kehityksestä. Suunnitelmassa tarkastellaan kattavasti vallitsevaa tilannetta ja määritetään perustaso, jonka pohjalta voidaan mitata edistymistä. Tulevan kehityksen osalta suunnitteluprosessissa määritetään suunnitelman kokonaistavoitteet sekä kunnianhimoiset mutta realistiset osatavoitteet, jotka vastaavat sovittua visiota. Sen jälkeen määritetään kullekin tavoitteelle indikaattorit, joiden avulla arvioidaan nykyistä ja tulevaa tilaa. Tilanneanalyysiin sisältyy myös arvio nykyisistä valmiuksista ja resursseista sekä suunnittelun ja toteutuksen eri toimijoista ja organisaatioista.



5 Pitkän aikavälin vision määrittäminen ja selkeän toteutussuunnitelman laatiminen

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma perustuu pitkän aikavälin vision liikkumisen ja kuljetusten kehittämisestä koko toiminnallisella kaupunkiseudulla. Se kattaa kaikki liikennemuodot ja liikenteen eri tyypit: julkisen ja yksityisen liikenteen, henkilö- ja tavaraliikenteen, moottoroidun ja moottoroimattoman liikenteen sekä liikkumisen lisäksi myös pysäköinnin. Niin ikään se käsittää infrastruktuurin ja palvelut. Suunnitelma sisältää tavoitteiden lyhyen aikavälin toteutuspolun toimenpidekokonaisuuksineen. Samoin se sisältää toteutusaikataulun ja budjetin sekä selkeän vastuunjaon ja kartoituksen tarvittavista resursseista.



6 Kaikkien liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla edistetään kaikkien alueen liikennemuotojen tasapainoista ja kokonaisvaltaista kehittämistä. Etusijalle asetetaan kuitenkin kestävät liikennejärjestelmät. Suunnitelmassa esitetään integroitu toimenpiteiden kokonaisuus, jolla tähdätään koko liikennejärjestelmän laadun, toimintavarmuuden, turvallisuuden, saavutettavuuden ja kustannustehokkuuden parantamiseen. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma sisältää niin infrastruktuuria koskevia ja teknologiaan liittyviä toimenpiteitä kuin sääntely-, edistämisen- ja rahoitustoimiakin. Siinä käsitellään kaikkia jaetun liikkumisen muotoja (perinteinen joukkoliikenne ja uudet jakamispalvelut, mukaan luettuina uudet liiketoimintamallit), aktiivista liikkumista (kävely ja pyöräily), intermodaalisuutta ja ovelta ovelle -matkaketjuja, liikenneturvallisuutta, ajoneuvoliikennettä ja pysäköintiä, tavara- ja jakeluliikennettä, logistiikkaa, liikkumisen ohjausta ja älyliikennejärjestelmiä (ITS).



Kuva © funky-data on istock.com



7 Seuranta ja arviointi

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutusta on seurattava tiiviisti. Edistymistä suunnitelman kokonais- ja osatavoitteiden saavuttamisessa arvioidaan säännöllisesti aiemmin valittujen tulosindikaattoreiden perusteella. On huolehdittava siitä, että olennaiset tiedot ja tilastot ovat jatkuvasti käytettävissä ja ajan tasalla. Toimenpiteiden toteutuksen jatkuvassa seurannassa ja arvioinnissa voi ilmetä, että on tarpeen tarkistaa suunnitelman osatavoitteita ja mahdollisesti myös tehdä korjausliikkeitä toteutuksessa. Seurantareportissa, joka jaetaan yleisölle ja sidosryhmille, kerrotaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan ja toteutuksen edistymisestä.



8 Laadunvarmistus

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on kaupunkiseudun kehittämisen kannalta keskeinen asiakirja. Onkin syytä ottaa käyttöön keinoja, joilla voidaan varmistaa, että suunnitelma on kokonaisuudessaan laadukas ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptin mukainen (eli että se noudattaa tätä suuntaviiva-asiakirjaa). Erityistä huomiota tulee kiinnittää käytettävän tiedon laadun varmistamiseen ja sekä riskienhallintaan toteutusvaiheessa. Nämä tehtävät voidaan siirtää ulkopuolisille laaduntarkastajille tai valtion laitoksille (esimerkiksi alueellisella tai kansallisella tasolla). Laadunvarmistuksessa ja riskienhallinnassa voidaan käyttää apuna kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointityökalua.

1.2 Mitä hyötyä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta?

Miksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu on kaupungille hyödyllistä? Minkälaisia menestystarinoita on saatu aikaan kaupungeissa, jotka ovat tehneet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmistaan käytännön politiikkaa? Seuraavassa esitellään lyhyesti hyötyjä, joita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta ja toteutuksesta on mahdollista saada.

Yhteistyöllä parannetaan terveyttä

Ilman pilaantuminen on vuosittain EU:ssa osatekijänä yli 400 000 ennenaikaisessa kuolemassa.¹⁴ Ilmanlaadun parantamisen yhteiskunnalliset ja taloudelliset hyödyt ovat siis ilmeisiä. Niin ikään yleisesti tunnustetaan, että on tarpeen vähentää päästöjä ilmastokriisin torjumiseksi, ja nimenomaan tieliikenne on EU:ssa toiseksi suurin hiilidioksidipäästöjen lähde.¹⁵ Silti monet eurooppalaiset kaupungit eivät täytä EU:n ilmanlaatuunormeja.

Espanjan pääkaupungissa Madridissa typpidioksidipäästöt vähenivät 15 prosenttia vain kolmessa kuukaudessa sen jälkeen, kun kaupungin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla oli luotu vähäpäästöisiä vyöhykkeitä marraskuussa 2018.¹⁶ Toulousen uusimmassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa (ranskaksi PDU) kaupungin tavoitteena on vähentää lisääntyneille typpidioksidipäästöille altistuvien ihmisten määrää 8 000–18 000:sta (2013) alle 300:aan vuoteen 2030 mennessä.¹⁷ Nämä vähennykset saavutetaan tehokkaimmin, kun mukana on monia eri hallinnon yksiköitä ja tasoja. Tämä voidaan saada aikaan yhdessä suunnittelemalla.



Kuva © deberarr on istock.com

¹⁴ Euroopan ympäristökeskus, 2018. Air quality in Europe - 2018 report, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ Euroopan ympäristökeskus, 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Kuva 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA- 33, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, Madridin kunnallinen liikenneyhtiö, laatioiden tekemä haastattelu, 4. maaliskuuta 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Terveys- ja turvallisuushyödyt

Kansanterveys ja liikenneturvallisuus hyötyvät myös aktiivisten liikennemuotojen käytön edistämisestä. Brittitutkimuksessa havaittiin, että säännöllisesti työmatkapyöräilevien syöpäriski oli 45 prosenttia muita pienempi. Viron toiseksi suurimmassa kaupungissa Tartossa pyöräilyn osuus liikennemuodoista onnistuttiin viidessä vuodessa kaksinkertaistamaan neljästä kahdeksaan prosenttiin. Tämän mahdollistivat investoinnit julkiseen infrastruktuuriin.¹⁸ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tavoitteena on, että eri sektorien toimintapolitiikat ovat sopusoinnussa keskenään ja että liikenne ja terveys kytketään toisiinsa. Vaikka voi olla monia syitä siihen, että kaupungilla on toimiva kansanterveyspolitiikka, on tuskin sattumaa, että kahdeksalla EU:n kymmenestä terveimmästä kaupungista on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma.¹⁹

Vuonna 2017 EU:n kaupunkiväylillä kuoli 9 600 ihmistä. Se on 38 prosenttia kaikista 25 047 tieliikennekuolemasta. Kaupunkiväylillä menehtyneistä 70 prosenttia oli loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä – 39 prosenttia jalankulkijoita, 12 prosenttia pyöräilijöitä ja 19 prosenttia kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kuljettajia.²⁰ Kestävää liikkumista edistävät toimenpiteet voivat olla tehokas apu ratkaistaessa kaupungin tieliikenneturvallisuuden ongelmia ja pyrittäessä pääsemään EU:n tavoitteena olevaan tieliikennekuolemien ja vakavien onnettomuuksien 50 prosentin vähennykseen²¹. Kun kaupunkiliikenteen toimintamalleja yritetään muuttaa, tieliikenneturvallisuutta olisi pidettävä kriittisenä haasteena. Todellisella ja koetulla turvallisuudella on perustavanlaatuinen vaikutus liikennemuodon valintaan, erityisesti kestävimpien matkustusmuotojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, osalta. On tärkeää tiedostaa, että kestävästi suunnitellut tiet ovat myös turvallisempia teitä. Toisiinsa nivotut toimet, esimerkiksi pyöräilyinfrastruktuurin parantaminen, pientareiden laajentaminen ja nopeusrajoitusten valvonta, parantavat kaupungin tieturvallisuutta. Varsovassa alettiin laatia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa 2000-luvun puolivälissä. Sen jälkeen tieliikenneonnettomuudet ovat vähentyneet 21 prosenttia ja tieliikennekuolemat 60 prosenttia.²²

Helpommin perille vähemmällä autoilla

Kun matkustus- ja liikenneinfrastruktuuri on mietitty perusteellisesti – ja etenkin kun liikkumisesta ja kaupunkisuunnittelusta vastaavia hallinnonaloja koordinoidaan hyvin – eri liikennemuotojen välinen kilpailu julkisesta tilasta vähenee. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmilla autetaan luomaan täydentävyyttä, joka palvelee ihmisten yksilöllisiä liikkumistarpeita. Milanossa on vuoden 2016 kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteiden avulla jo onnistuttu

vähentämään autoa käyttävien asukkaiden osuus 50 prosenttiin, joka on reilusti alle Italian keskiarvon. Kaupunki edistyy hyvää vauhtia kohti tavoitteitaan²³. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat auttavat muuttamaan liikenteen kielteisen kehityksen suuntaa. Ranskassa auton käyttö on vähentynyt lähes kaikissa suurimmissa kaupungeissa, koska maassa edistettiin jo 1990-luvulla kestäväan kaupunkiliikenteeseen tähtäävien suunnitelmien käyttöönottoa. Kahden edellisen vuosikymmenen enimmillään jopa 22 prosentin kasvu pysähtyi ja vaihtui jopa kahdeksan prosentin vähennykseen.²⁴ Unkarin kolmanneksi suurimmassa kaupungissa Szegedissä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma auttoi pysäyttämään joukkoliikenteen käytön nopean vähenemisen.²⁵

Kansalaisten tuki

Näihin tuloksiin on päästy ainoastaan paikallisten asukkaiden aktiivisen osallistumisen avulla. Se onkin olennaisen tärkeää kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa. Milanon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa otettiin huomioon 755 kansalaiselta saadut kannanotot. Suunnitelman mukaisesti kaupungissa otettiin käyttöön noin 70 prosenttia kaupungista kattava vähäpäästöinen vyöhyke, jolla rajoitetaan auton käyttöä. Tiivis julkinen keskustelu sidosryhmien ja kansalaisten kanssa on vähentänyt hankkeen vastustusta.²⁶ Budapestissä saatiin samanlaisessa prosessissa yli tuhat kansalais kommenttia, joista valtaosassa todettiin, että ihmiset haluavat lisää ympäristön kannalta suotuisia toimenpiteitä. Tämä kansalaisten tuki on auttanut luomaan myös poliittista tukea.²⁷

Budapestissä havaittiin, että ihmisten vakuuttamisen lisäksi yhteistyö, jota tehdään kestävän kaupunkiliikenteen

¹⁸ Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹ Spotathome, 2019. The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?, www.spotathome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU.

²¹ Euroopan komissio (2019) EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – seuraavat vaiheet Vision Zero tavoitteen saavuttamiseksi.

²² Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf.

²³ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, laatijoiden tekemä haastattelu, 8. maaliskuuta, 2019.

²⁴ CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, Szegedin varapormestari, laatijoiden tekemä haastattelu, 11. maaliskuuta, 2019..

²⁶ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, laatijoiden tekemä haastattelu, 8. maaliskuuta, 2019.

²⁷ Budapest Mobility Plan 2014–2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12–15.

suunnittelussa sekä hankkeen sisäisesti että kansalaisten kanssa, voi tuottaa tärkeitä näkemyksiä ja tuoreita ajatuksia.²⁸

Kansalaiset ovat valmiita paikallisjohtajien toteuttamiin muutoksiin. Ranskan Nantesissa 50 prosenttia bussimatkalla haastatelluista ihmisistä oli valinnut julkisen liikenteen, vaikka heillä oli auto kotona.²⁹ Tukholmassa kuultiin kansalaisia ja tehtiin heidän kanssaan yhteistyötä kestävästä kaupunkiliikennestä edistävien toimenpiteiden tiimoilta, minkä tuloksena kansalaisten tuki ruuhkamaksuille kasvoi 33 prosentista 67 prosenttiin viiden vuoden aikana.³⁰ Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen on vähintäänkin keino, jolla päätöksentekijät voivat vakuuttaa kansalaiset ja muut sidosryhmät kunnianhimoisten toimenpiteiden tarpeellisuudesta ja saada selville, mikä on hyväksyttävissä. Näin voidaan vähentää poliittisia riskejä, jotka liittyvät siihen, että toimenpiteitä ei pidetä hyväksyttävänä.

Asumiskelpoisuus hyödyttää sekä ihmisiä että yrityksiä

Kestävät liikennemuodot voivat usein olla mukavampia kuin yksityisautolla ajaminen. Milanon kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman osana perustettiin jaetun liikkumisen verkosto, joka tarjoaa yhteiseen käyttöön sähköautoja, mopedeja ja polkupyöriä. Se on osoittanut vetovoimansa houkuttelemalla lähes puoli miljoonaa tilaajaa.³¹

Kun kaduista tehdään turvallisia kaikille liikkumismuodosta riippumatta, saavutettavuus kaupungissa paranee ja elämänlaatu kohenee. Vaikka vaikuttavia tekijöitä on useita, ei ole sätumaa, että seitsemän kymmenestä asumiskelpoisimmasta EU:n kaupungista on kaupungeja, joilla on kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma.³² Auton käytön vähentäminen lisää katujen viihtyisyyttä ja muuttaa ne pelkistä kulkuväylistä kaupunkielämän ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden paikoiksi.

Kun paikkatunnetta tuetaan erilaisilla liikkumisen muodoilla, parannetaan kaupungin julkisuuskuvaa, autetaan paikallisia kauppia ja edistetään matkailua sekä paikallista uudistumista ja kansainvälisiä investointeja. Kööpenhaminassa yhden kadun muuttaminen kävelykaduksi lisäsi myyntiä 30 prosenttia vuoden aikana.³³ Ja kun Madridissa suljettiin yksi pääkaduista väliaikaisesti joulun aikaan vuonna 2018, vähittäiskulutus kasvoi 9,5 prosenttia vuoteen 2017 verrattuna.³⁴ Vaikka tällaiset toimenpiteet voivat väliaikaisesti pienentää liikevaihtoa ja herättää vastustusta lyhyellä aikavälillä, edut tulevat tavallisesti näkyviin noin vuoden kuluessa.

Työntekijöiden liikkumisvaihtoehtojen lisääntyminen hyödyttää myös yrityksiä, koska useimmat ihmiset hakevat niihin töihin ja liikenteessä kuluu vähemmän aikaa. Huippuosaajat hakeutuvat todennäköisimmin töihin viihtyisiin kaupunkeihin.

Haavoittuvassa asemassa olevat ryhmät – muun muassa liikumisrajoitteiset tai taloudellisesti heikommassa asemassa olevat – puolestaan löytävät todennäköisemmin töitä, kun matkustamisen esteitä poistetaan. Näin ollen liikkumismahdollisuuksien parantaminen lisää yhteiskunnallista tasa-arvoa nostamalla tasoa kaikkien kannalta sen sijaan, että yhtä ryhmää suosittaisiin toisten kustannuksella. Romaniassa Aradin kunnassa tehtiin kustannus-hyötyanalyysi päätettäessä sen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisällytettävistä toimenpiteistä. Tulokset osoittivat, että jokainen investoitu miljoona euroa tuottaa 2,2 miljoonaa euroa.³⁵ Tukholmassa puolestaan laskettiin, että sen liikkumista parantavista toimenpiteistä koituva vuotuinen sosioekonominen ulijäämä on 60 miljoonaa euroa.³⁶



Kuva © olaser on istock.com

²⁸ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, laatijoiden tekemä haastattelu, 5. huhtikuuta 2019

²⁹ CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, p 21, www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, laatijoiden tekemä haastattelu, 8. maaliskuuta 2019.

³² The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p 44.

³⁴ Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

³⁵ Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288-289.

³⁶ Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, p. 34, www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.



Voimaa yhtenäisyydestä

Kestävän liikkumisen vaihtoehtojen monipuolistuminen ja integroinnin lisääminen parantavat koko liikennejärjestelmän tehokkuutta ja kestävyyskykyä. Belgialaisessa Gentin kaupungissa toteutettiin sen tuorein kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma vuonna 2017. Sen jälkeen pyöräily on lisääntynyt 25 prosenttia kaupungin keskustassa ja 35 prosenttia keskustan ulkopuolella.³⁷ Antwerpenissä päivitettiin kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa vuonna 2015, ja suunnitelman toteutuksen myötä tavallisena arkipäivänä kaupunkiin tehtävät automatkat vähenivät 25 prosenttia (noin 14 000 vähemmän kuin ennen).³⁸

Kokonaisvaltainen ja pitkän aikavälin kattava kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma on tehokkain tapa saavuttaa useita potentiaalisia hyötyjä. Koska kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma edellyttää pitkäaikaista sitoutumista ja tavoitteiden laajaa hyväksyntää, se auttaa välttämään epävarmuuden ja määrittämään selkeät mittarit vaiheittaiselle etenemiselle kohti tavoitetta. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu edellyttää yhteistyötä hallinnon eri yksiköiden ja tasojen välillä. Yhteistyön kautta voidaan luoda yhteinen visio ja tuoda yhteen organisaatiot,

jotka eivät ole [aiemmin] tottuneet tekemään yhteistyötä. Tämä tehostaa olennaisesti poliittista päätöksentekoa. Budapestin kaupungin mukaan kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen oli avainasemassa pyritäessä saamaan eri sidosryhmien – kuntatason hallinnon, valtiollisten toimijoiden ja liikenneyritysten – ajattelua yhdenmukaisemmaksi.³⁹ Tällaisella koordinoinnilla varmistetaan keskinäinen tuki ja kattava toteutus, joita toimenpiteet edellyttävät. Liikennesäännöt ovat hyödyttömiä, jos poliisi ei valvo niitä. Jalankulun lisääminen onnistuu vain, jos se yhdistetään laajempaan kaupunkiliikennestrategiaan. Esimerkiksi Antwerpenissä on menty niin pitkälle, että on laadittu yhteinen kestävä alueellista liikkumista koskeva suunnitelma 33 ympäröivän ja Flanderin alueen hallinnon kanssa.⁴⁰

Paikoillanne, valmiina, suunnitelma!

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa esitetään selkeästi olennaiset yhteydet politiikan painopistealueiden, kuten liikenteen ja työllisyyden välillä. Näin varmistetaan, että liikenteen ja liikkumisen rooli ylemmän tason politiikkatavoitteiden kannalta nähdään entistä laajemmin. Eri sidosryhmien, myös kansalaisyhteiskunnan ja yksityisen elinkeinoelämän, kuuleminen ja osallistaminen niin hallinnon sisällä kuin sen ulkopuolellakin vahvistaa tukea liikenteen ja liikkumisen kehittämistoimille. Tämä parantaa mahdollisuuksia onnistua ja saada toimille poliittisten päättäjien hyväksyntä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu on väline, jonka avulla voidaan ohjata muutosta tehokkaasti ja saada virikkeitä uusille ajattelutavoille.

³⁷ Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, Antwerpenin kaupunki, laatijoiden tekemä haastattelu, 13. maaliskuuta 2019

³⁹ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, laatijoiden tekemä haastattelu, 5. huhtikuuta, 2019

⁴⁰ Marjolein Salens, Antwerpenin kaupunki, laatijoiden tekemä haastattelu, 13. maaliskuuta 2019

1.3 Mitkä ovat kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tärkeimmät osatekijät?

Tässä luvussa luodaan yleiskatsaus kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun osatekijöihin ja prosessiin. Siinä esitellään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun syklin 12 osavaihetta ja keskitytään päätöksentekijöiden tehtäviin. Suunnittelijoille tarkoitetut yksityiskohtaiset tiedot ovat osiossa 2.

Yleiskatsaus

Sen jälkeen, kun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konsepti julkaistiin vuonna 2013, suunnitelman laatimis- ja toteutusprosessia on sovellettu monilla kaupunkialueilla niin eri puolilla Eurooppaa kuin maailmanlaajuisestikin. Tätä prosessia kuvaa ”kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun sykli”, jossa on käytetty visuaalista kellotaulumetaforaa (ks. kaavio 2). Kyseessä on luonnollisesti ideaalimalli ja yksinkertaistettu esitys monimutkaisesta suunnitteluprosessista. Joissakin tapauksissa osavaiheet voidaan toteuttaa lähes samanaikaisesti (tai niihin voidaan palata myöhemmin), tehtävien järjestystä voidaan tarpeen vaatiessa mukauttaa tai toimenpide voidaan jättää joiltakin osin suorittamatta, jos sen tulokset on jo saavutettu jonkin muun suunnittelutoimen yhteydessä.

On siis selvää, että tarvitaan joustavuutta, ja suunnittelijoiden olisikin tehtävä perusteltuja mukautuksia, jos jokin erityinen tilanne sitä edellyttää – kunhan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yleisiä periaatteita noudatetaan. Näitä seikkoja käsitellään laajemmin luvussa 1.4. Kaaviossa 2 esitetään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun neljä vaihetta. Jokainen niistä alkaa välitavoitteella ja päättyy välitavoitteeseen. Kukaan vaihe on jaettu kolmeen osavaiheeseen (eli suunnittelusykliä on yhteensä 12 osavaihetta). Kaaviossa 2 on yleisesitys prosessin vaiheista ja osavaiheista päätöksentekijöitä varten, ja kaaviossa 9 esitetään yksityiskohtaisempi kuvaus suunnittelijoiden tarpeisiin.

Kaavio 2: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun 12 osavaihetta (2. laitos) – yleiskatsaus päätöksentekijöille



Tämä symboli tarkoittaa SUMP-prosessin kohtia, joissa tarvitaan poliittista päätöstä.

Vaihe 1: Valmistelu ja analysointi

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin ensimmäinen välitavoite ja samalla koko prosessin lähtökohta on poliittisten päättäjien selkeä päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta. Ensimmäisessä vaiheessa pohjustetaan suunnitteluprosessia vastaamalla seuraaviin kysymyksiin:

Millaiset resurssit ovat käytettävissä?

Arvioidaan kaikki käytettävissä olevat (inhimilliset, institutionaaliset ja taloudelliset) suunnitteluressurit ja luodaan suunnittelun aloittamista varten tarvittavat työskentely- ja osallistumirakenteet. Tässä vaiheessa on varmistettava, että keskeiset organisaatiot ja poliittiset päättäjät tukevat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista ja ovat mukana perustettaessa suunnitteluprojektin ydintyöryhmää.

Mitkä ovat suunnittelun lähtökohdat ja reunaehdot?

Kartoitetaan suunnitteluprosessiin vaikuttavat tekijät, kuten aiemmat suunnitelmat ja lainsäädäntö. Analysoidaan liikennevirtoja suunnitelman maantieteellisen toteuttamisalueen määrittämiseksi ja varmistetaan, että myös naapurialueiden viranomaiset ja sidosryhmät ovat mukana kuvassa. Sovitaan suunnitteluajataulusta ja rekrytoidaan tarvittaessa ulkopuolista tukea. Tämän ja edellisen osavaiheen toimet liittyvät läheisesti toisiinsa, ja niitä toteutetaan usein rinnakkain. Päätöksentekijöiden keskeinen tehtävä tässä vaiheessa on varmistaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma kattaa koko toiminnallisen kaupunkiseudun. Tämä on usein institutionaalisesti ja poliittisesti hankala päätös.

Mitkä ovat keskeiset kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet?

Selvitetään liikenteen ja liikkumisen nykytila kaikkien liikennemuotojen ja olennaisten kestävyysnäkökohtien näkökulmasta asianmukaisten ja ajantasaisten tietolähteiden pohjalta. Ensimmäisen vaiheen päättävä välitavoite on valmis analyysi keskeisistä liikenteen kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista koko toiminnallisella kaupunkiseudulla.

Vaihe 2: Strategian laatiminen

Toisen vaiheen tavoitteena on määrittellä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman strateginen suunta yhteistyössä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa. Tämän vaiheen keskeiset kysymykset ovat seuraavat:

Millaisia tulevaisuuden vaihtoehtoja on?

Analysoidaan todennäköisiä muutoksia kaupunkiliikenteen kannalta tärkeissä toimintaympäristökijöissä (esim. väestörakenne, digitalisaatio ja ilmasto) ja laaditaan skenaariot, joissa tarkastellaan vaihtoehtoisia strategisia suuntia. Skenaarioissa pyritään ottamaan huomioon tulevaisuuden tarkasteluun liittyvä epävarmuus, jotta varmistetaan parempi faktaperusta strategisten päätösten pohjaksi.

Millaisen kaupungin haluamme?

Visioidaan yhdessä sidosryhmien ja kansalaisten kanssa liikenteen ja liikkumisen nykytilan analyysin ja eri skenaarioiden pohjalta yhteinen näkemys halutuista tulevaisuuksista. Yhteinen visio ja yhteiset tavoitteet ovat jokaisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kulmakiviä. Visio on laadullinen kuvaus kaupunkiliikenteen halutusta tulevaisuudesta, ja sitä täsmennetään konkreettisilla tavoitteilla, jotka osoittavat, minkä tyyppiseen muutokseen pyritään. Tavoitteiden tulee vastata keskeisiä ongelmia ja kattaa kaikki liikennemuodot toiminnallisella kaupunkiseudulla. Päätöksentekijöiden on oltava aktiivisesti mukana työssä, sillä tässä vaiheessa päätetään tulevien vuosien strategisesta suunnasta.

Miten onnistumista mitataan?

Määritetään strategiset indikaattorit ja niitä vastaavat osatavoitteet/tavoitetasot siten, että niiden avulla voidaan seurata kaikkien tavoitteiden saavuttamista ilman epärealistisen mittavaa uuden tiedon keruuta. Päätöksentekijöiden olisi varmistettava, että indikaattorikohtaiset tavoitteet ovat kunnianhimoisia, toteuttamiskelpoisia, sopusoinnussa keskenään ja sidosryhmien laajasti hyväksymiä ja että ne on sovitettu yhteen muiden sektoreiden tavoitteiden kanssa.

Tämän vaiheen päättävänä välitavoitteena on saada aikaan visio, kokonaistavoitteet ja indikaattorikohtaiset tavoitteet, jotka hyväksytään laajalti. Jos mahdollista, nämä strategiset linjaukset olisi hyväksyttävä päätöksentekokielimissä, jotta toimeenpanovaiheella olisi vahva perusta.

Vaihe 3: Toimenpiteiden suunnittelu

Kolmannessa vaiheessa suunnitteluprosessi siirtyy strategiselta operatiiviselle tasolle. Tässä vaiheessa keskitytään toimenpiteisiin, joilla on määrä päästä sovittuihin kokonais- ja osatavoitteisiin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma viimeistellään ja sen toteutusta valmistellaan. Tässä yhteydessä olisi haettava vastaukset seuraaviin keskeisiin kysymyksiin:

Mitä tehdään konkreettisesti?

Laaditaan luettelo mahdollisista toimenpiteistä ja arvioidaan niiden vaikuttavuutta ja toteutettavuutta. Luettelon pohjalta valitaan ne toimenpiteet, jotka parhaiten edistävät suunnitelman tavoitteiden saavuttamista. Yhdistetään toimenpiteet kokonaisuuksiksi, keskustellaan niistä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa ja arvioidaan niitä tarkemmin toimenpiteiden valinnan vahvistamista varten. Suunnitellaan kunkin toimenpiteen seuranta ja jälkiarviointi.

Mitä toimeenpano edellyttää, ja kuka tekee mitä?

Jaetaan toimenpidekokonaisuudet toteutettaviksi tehtäviksi (eli toimiksi) ja kuvataan ne yksityiskohtaisesti, mukaan lukien kustannusarviot, keskinäiset riippuvuussuhteet ja riskit. Määritetään omat ja ulkopuoliset rahoitusvälineet ja -lähteet kaikille toimille. Sovitaan tältä pohjalta selkeästi vastuista ja toteutusjärjestyksestä ja kunkin toimen aikataulusta. Tässä vaiheessa on olennaisen tärkeää viestiä toimista poliittisille sidosryhmille ja yleisölle. Esimerkiksi konkreettiset rakennushankkeet voivat herättää vastustusta, vaikka valtaosa ihmisistä kannattaisikin niiden taustalla olevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Päätöksentekijöiden on tässä vaiheessa hankittava poliittista ja yleisön tukea kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteille ja toimille. Ihannetapauksessa päätöksentekijät ja keskeiset sidosryhmät saavat aikaan virallisen sopimuksen vastuista ja aikataulusta.

Onko kaikki valmista?

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman eri osilla on voinut olla useita eri laatijoita. Nyt on aika viimeistellä asiakirja ja tarkistaa sen laatu. Kunkin organisaation käytännöistä riippuen yksityiskohtainen rahoitussuunnitelma voidaan sisällyttää itse suunnitelmaan tai se voidaan laatia erillisessä prosessissa. Kummassakin tapauksessa ennen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä tulisi sopia kunkin priorisoidun toimen budjetista ja pitkän aikavälin kustannus- ja tulojaosta asianomaisten organisaatioiden kesken. Toimenpiteiden suunnitteluvaiheen päättää suunnitteluprosessin tärkein välitavoite: toimivaltaisen poliittisen elimen päättäjät hyväksyvät kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman.

Vaihe 4: Toteutus ja seuranta

Neljännessä vaiheessa keskitytään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa määriteltyjen toimenpiteiden ja niihin liittyvien tehtävien toteutukseen sekä järjestelmälliseen seurantaan, jälkiarviointiin ja viestintään. Käytännön toteutuksen vaiheessa keskeisiä kysymyksiä ovat seuraavat:

Miten toteutus hoidetaan tehokkaasti?

Suunnitelman toteutuksesta vastaavien yksiköiden ja organisaatioiden on suunniteltava toimien tekniset yksityiskohdat, huolehdittava varsinaisesta toimeenpanosta ja hankittava tarvittaessa tavaroita ja palveluja. Koska toteutukseen osallistuu usein lukuisia eri osapuolia, kokonaiskoordinointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Miten toteutus edistyy?

Järjestelmällisen seurannan avulla saadaan selville, sujuuko kaikki suunnitellusti, ja voidaan tehdä tarvittaessa korjausliikkeitä. Uusi innovatiivinen liikennejärjestelmä voi aiheuttaa – merkittävien hyötyjen lisäksi – myös suuria muutoksia päivittäisliikenteeseen. Toteutusprosessin onnistumisen kannalta on keskeistä selvittää yleisön tunteja käymällä aktiivista vuoropuhelua.

Mitä opittiin?

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun syklin viimeisessä osavaiheessa arvioidaan, missä onnistuttiin ja mikä sujui heikommin, sekä viestitään tuloksista sidosryhmille ja yleisölle. Arviointiprosessissa pohditaan myös tulevaisuutta ja tarkastellaan uusia haasteita ja ratkaisumalleja. Ihannetapauksessa päätöksentekijät ovat aktiivisia ja haluavat tietää, mikä toimii ja mikä ei, jotta kokemukset voidaan ottaa huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman seuraavassa päivityksessä.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun syklin viimeinen välitavoite on saattaa loppuun toimenpiteiden toteutumisen arviointi.

Yhteenveto

- Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin lähtökohtana on poliittinen päätös, joka viitoittaa ja ohjaa kokonaisprosessia.
- Huolellisesti tehty tilanneanalyysi tarjoaa tietoa skenaarioiden laatimista varten ja tukee päätöksentekoa.
- Strateginen suunta määritetään yhteisen vision ja kokonais- ja osatavoitteiden perusteella.
- Tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamiseksi määritellään integroidut toimenpidekokonaisuudet.
- Toimenpidekokonaisuudet jaetaan toimiin (toteutettavissa oleviin tehtäviin), jotka sen jälkeen operationalisoidaan, myös vastuiden ja rahoituksen osalta.
- Edellä esitetyn pohjalta hyväksytään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, jossa yhdistyvät pitkän aikavälin visio ja selkeä toteutussuunnitelma.
- Toimenpiteiden kokonaiskoordinoinnilla ja säännöllisellä seurannalla varmistetaan tehokas ja mukautuva toteutus.
- Arvioimalla toteutusta järjestelmällisesti luodaan perusta seuraavalle suunnittelusykliä.

Kaaviossa 9 esitetään teknisempi kuvaus suunnittelusyklistä ja sen 12 osavaiheesta toteutettavista 32 toimenpiteestä. Toimenpiteet kuvataan yksityiskohtaisesti osiossa 2.

1.4 Miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu tapahtuu käytännössä?

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu ei ole teoreettinen konsepti. Se on kehitetty soveltamalla alhaalta ylöspäin suuntautuvaa toimintamallia, ja se perustuu useiden suunnittelun ammattilaisten ja muiden asiantuntijoiden kokemukseen. Suunnitteluperiaatteiden sekä tässä SUMP-suuntaviivojen toisessa laitoksessa suositeltavien osavaiheiden ja toimenpiteiden perustana on useissa Euroopan ja muun maailman kaupungeissa saatu kokemus. Oppaan on siis tarkoitus olla enemmän kuin pelkkä virikkeiden antaja. Toisaalta on selvää, että yksittäiset kansalliset suunnittelu- ja rahoituskehykset, vaihtelevat kaupunkiympäristöt, poliittisen vallan asetelmat ja sidosryhmien vaikutukset edellyttävät erilaisia luovia

kompromisseja, joiden vuoksi konseptia on väistämättä muokattava paikallisten vaatimusten mukaiseksi. Poliittinen päätöksenteko edellyttää myös pragmaattisuutta ja kykyä tulla toimeen sillä, mikä on käytettävissä. Viisaat poliittiset päättäjät ajattelevat kuitenkin yhtä vaalikautta ja kulloistakin poliittista enemmistöasetelmaa pidemmälle.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma auttaa luomaan vahvemman perustan tulevaisuuden vaatimuksiin vastaamiselle. Strategisesta poliittisesta näkökulmasta tarkastellen suunnitelma on kestävän ja innovatiivisen muutoksenhallinnan väline. Tämä tarkoittaa sitä, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun sykli (joka esitellään luvussa 1.3) olisi oikeastaan nähtävä spiraalina: kun yksi suunnittelusykli on päätöksessä, seuraavan syklin pitäisi käynnistyä pian, jolloin parannusprosessi on jatkuvaa.

Tässä luvussa tarkastellaan, miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma sopii yhteen suunnittelun käytännön realiteettien kanssa, miten se liittyy kaupunkipolitiikan tekemisen laajempaan taustaan, miten se voidaan yhdistää kaupungissa toteutettaviin muihin suunnittelutoimenpiteisiin, miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptia voidaan mukauttaa kunkin kaupunkialueen omaan tilanteeseen ja miten suunnitteluhaasteeseen voidaan vastata epävarmoina muutoksen aikoina.



Suunnittelu käytännössä

Kahdentoista osavaiheen sykli voi luoda sen vaikutelman, että osavaiheet olisi toteutettava peräjälkeen, ja toisaalta tehtävien ja tarkistuslistojen selkeä rakenne voi antaa ymmärtää, että suuntaviivoja olisi noudatettava sanatakkasti. Näin ei kuitenkaan ole. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa ei ole kyse sääntökirjasta vaan menetelmästä. On selvää, että kaupungit ovat erilaisia ja että kaupunkialueen päätöksenteko voi olla monimutkaista. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun käytännön haasteena on suunnitelman mukauttaminen kuhunkin paikalliseen kontekstiin niin, että saavutetaan tavoitteet ja vältetään toimimattomat kompromissit.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusykli (joka on esitelty luvussa 1.3 ja jota selostetaan yksityiskohtaisemmin osiossa 2) on tarkoitettu viestinnässä käytettäväksi välineeksi, jonka avulla voidaan kuvata helposti ymmärrettävässä muodossa, mitä kaupunkiliikennesuunnitteluun kuuluu. Varsinaisessa käytännön suunnittelussa voi olla hankalaa määrittää osavaiheiden ja toimenpiteiden täsmällistä järjestystä, koska jotkin toimenpiteet on toteutettava rinnakkain. Esimerkiksi työskentelyrakenteiden luominen (ks. osavaihe 1) ja suunnittelukehityksen määrittely (ks. osavaihe 2) menevät suurelta osin päällekkäin ajoituksen ja mukana olevien ihmisten kannalta. Joskus on palattava takaisin tehtävään,

jonka ajateltiin jo tulleen tehdyksi, koska jotkin tulokset eivät ole täysin tyydyttäviä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusyklin visuaalisessa kuvauksessa esitetään osavaiheisiin ja mahdollisiin paluuskkeleisiin kuluva aika suhteessa muihin sekä kuvataan paluut nuolilla. Kuvaus on kaaviossa 17.

Suunnitteluvaatimukset

Suunnittelu on tärkeässä roolissa monilla toiminnan sektoreilla ja kaikilla hallinnon tasoilla. Paikallisten suunnittelijoiden on oltava tietoisia muiden alojen (esim. maankäytön suunnittelu, koulutus ja työllisyys) suunnitteluvaatimuksista, jotka vaikuttavat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun, ja tunnettava alojen vastuutahot, jotta niiden organisaatiot voidaan ottaa mukaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun. EU:n tasolla useimmat suunnittelua koskevat suositukset perustuvat vapaaehtoisuuteen. Niihin kuuluu muun muassa kestävä energia ja ilmastonmuutosta koskeva toimintasuunnitelma (SECAP), joka on sovitettu yhteen kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopimuksen tavoitteiden kanssa.⁴¹ Kansallisella tasolla infrastruktuuri-investointien suunnittelu toteutetaan yhteisesti, kun taas kattava ympäristö- ja maankäytön suunnittelu on usein alueiden vastuulla.

Kaavio 3: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja muiden suunnitelmien välisten suhteiden rakenne (muokattu teoksesta Ahrens et al., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, s. 8)



⁴¹ Ks. Yhteisen tutkimuskeskuksen ohjeet kestävästä energiasta ja ilmasta koskevan toimintasuunnitelman laatimisesta: www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/

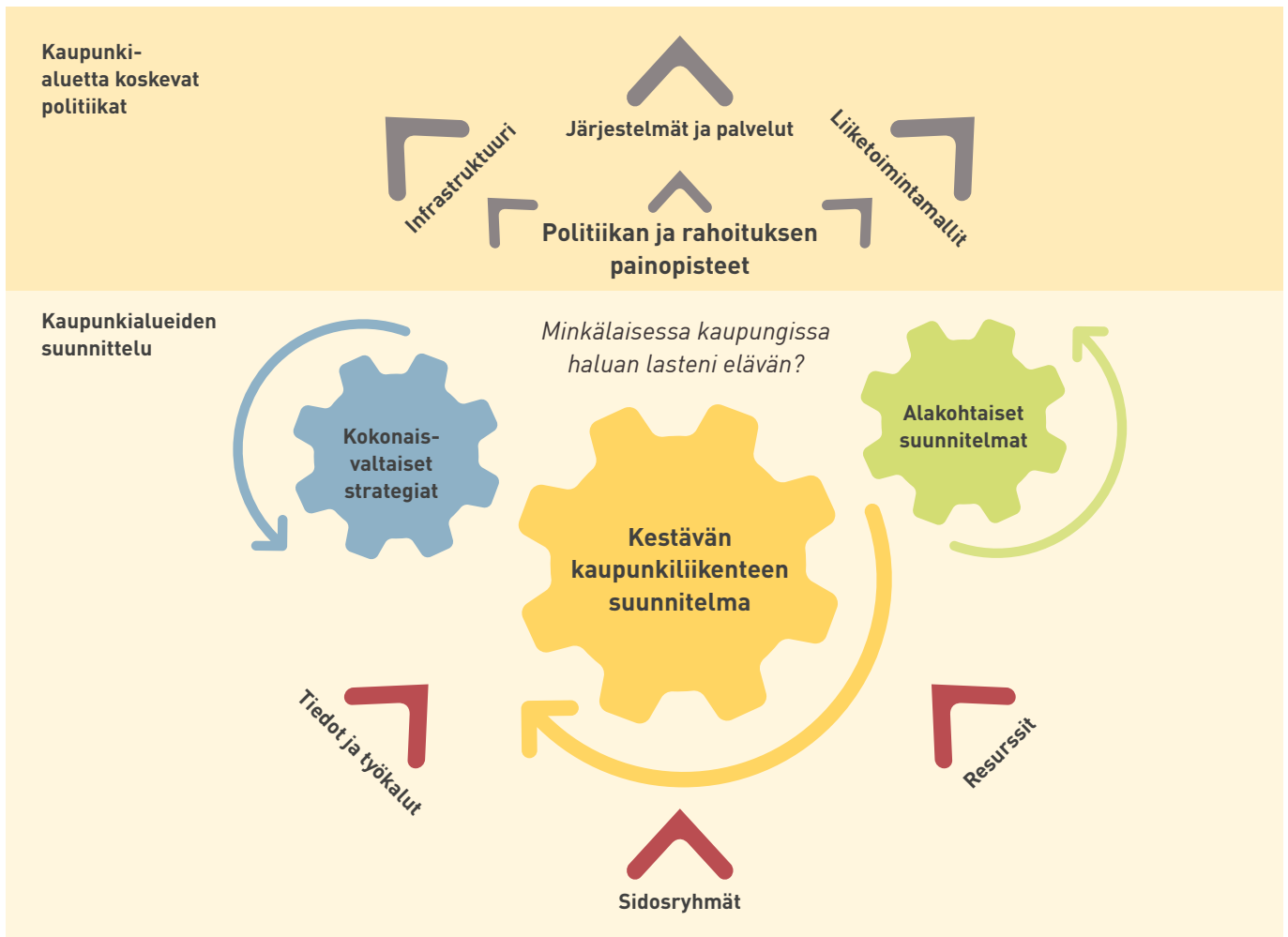
Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu integroivana prosessina

Riippumatta siitä, mitä kaikkea paikallisviranomaisen suunnittelukokonaisuuteen voi kuulua, suunnitteluprosesseissa käytetään usein samoja tietoja ja välineitä ja niissä edellytetään samojen sidosryhmien osallistumista. Joskus myös samat ihmiset toteuttavat niitä samoja taloudellisia resursseja käyttäen. Tavallisesti näissä prosesseissa sovelletaan kuitenkin toisistaan eroavia aikataulu-, suunnittelu- ja raportointivaatimuksia ja niillä on erilainen maantieteellinen toteuttamisalue tai eri vastuuviranomainen. Suunnittelu on kuitenkin aina prosessi, jossa tehdään valintoja erilaisten tulevaisuuteen vaikuttavien vaihtoehtojen välillä. Kaupunkisuunnittelun ytimessä on usein tiettyjä peruskysymyksiä, kuten ”minkälaisessa kaupungissa haluan lasteni elävän?” riippumatta siitä, mikä toiminnan ala on kyseessä.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa voidaan pitää suuremman suunnittelukoneiston yhtenä rattaana (ks. kaavio 4).

Usein on vaikea määrittellä, mikä ratas pyörittää muita ja mikä on muiden pyörittämä, koska se riippuu useimmiten valitusta aikahorisontista. Kokonaisvaltaisessa kaupunkialueiden kehittämissuunnitelmassa voidaan asettaa yleiset tavoitteet liikkumiselle. Tällä suunnitelmalla on tärkeä vaikutus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan, joka puolestaan vaikuttaa yksityiskohtaisten alakohtaisten strategioiden laatimiseen. Käytännössä suunnitelmien ajoitukset voivat olla täysin erilaisia, mutta suunnitelmia on koordinoitava, jotta voidaan varmistaa niiden yhdenmukaisuus ja koordinoida ajoitusta, toteuttamisalueen rajoja ja toisiinsa liittyvien suunnitteluprosessien ja toimintapolitiikkojen toteutusta. Tällainen koordinointi säästää resursseja, koska sillä saadaan aikaan synergioita ja vältetään tehottomuutta – tai jopa ristiriitoja. Lisäksi se vähentää häiriöitä, joita aiheutuu infrastruktuurin rakentamisesta ja uusien järjestelmien koordinoimattomasta käyttöönotosta. Tärkeää on myös, että se vähentää sidosryhmien väsymistä prosesseihin.

Kaavio 4: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu integroivana prosessina



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun suuntaviivojen mukauttaminen paikalliseen kontekstiin

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun menetelmää on mukautettava kulloinkin kohteena olevan kaupunkialueen kontekstiin ja erityisvaatimuksiin. Samalla on kuitenkin pidettävä tavoitteet korkealla. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman erottavat perinteisemmistä liikennesuunnitelmista sen kahdeksan suunnitteluperiaatetta. ”Mukauttaminen” ei saa tarkoittaa yhdenkään periaatteen ohittamista. Sen sijaan toimenpiteiden voimakkuutta voidaan mukauttaa esimerkiksi ensimmäistä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaansa laativan pikkukaupungin valmiuksia vastaavaksi – kun samalla pidetään kiinni pitkän aikavälin tavoitteista.

Paikallisiin tarpeisiin voidaan mukautua eri tavoin. Mukauttamisen tarve voi johtua esimerkiksi kaupunkialueen tietyistä erityistoiminnosta, esimerkiksi siitä, että alueella on valtakunnallinen satamaterminaali, joka aiheuttaa runsaasti kauttakulkuliikennettä. Vastaavasti kaupunki voi sijaita saarella, minkä vuoksi liikenteelle voi olla ominaista kausiluontoisuus. Tällaisissa erityistilanteissa on tietenkin tärkeää, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa keskitytään laatimaan tavoite- ja osatavoitekokonaisuuksia,

joilla voidaan puuttua liikenteen ja liikkumisen erityisiin ongelmiin. Samalla on kuitenkin noudatettava SUMP-menetelmää, jotta tuloksena ei olisi perinteinen liikennesuunnitelma (ks. myös kaavio 5).

Vaikka kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevat suuntaviivat ovat joustavia ja niitä voidaan mukauttaa paikalliseen kontekstiin, on täytettävä tietyt vähimmäisvaatimukset:

- On tuotettava keskeiset välitavoitteiden edellyttämät tuotteet faktuaalisesti ja osallistavasti. Välitavoitteita ovat: ytimekäs analyysi toiminnallisen kaupunkiseudun kehittämistarpeista ja mahdollisuuksista, sidosryhmien kanssa sovitut visio, tavoitteet ja osatavoitteet sekä kuvaus toimista ja niiden arvioinnista ja rahoituksesta.
- Toteutusprosessia on seurattava tiiviisti, toteutusta on tarvittaessa mukautettava ja kansalaisille ja sidosryhmille on viestittävä aktiivisesti edistymisestä.

Kaavio 5: Suunnitteluprosessin mukauttamistarpeiden määrittäminen (esimerkkejä)





Kuva © oChesky_W on istock.com

Suunnittelu nopeiden muutosten aikana

Elämme nopeiden muutosten aikaa, ja vastassamme on valtavia, esimerkiksi ilmastoon, talouteen ja turvallisuuteen liittyviä maailmanlaajuisia haasteita ja niiden vaikutuksia. Myös ihmisten tavat, arvot ja odotukset kehittyvät jatkuvasti, ja uusia vaihtoehtoja nousee esille teknologian kehittymisen myötä. On kuitenkin hyvin epävarmaa, käyttävätkö kansalaiset näitä uusia teknologioita odotusten mukaisesti, miten liikkumisen kulttuurit kehittyvät ja miten kuntien rahoitus kehittyi makrotaloudellisten ja väestöhaasteiden vuoksi.

CIVITAS-asiantuntijaryhmä on laatinut luettelon tekijöistä, joilla tulee ajan myötä olemaan suurin vaikutus kaupunkiliikenteeseen ja jotka pitäisi siksi katsoa käänteentekeviksi muutostekijöiksi.⁴² Vaikka niiden vaikutus voi vaihdella eri alueilla, ne voivat muuttaa kaupunkiliikennettä perustavanlaatuisella tavalla. On selvää, että kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman kaltaisessa strategisessa asiakirjassa on otettava huomioon tällaiset (ja muut) pitkän aikavälin muutokset.

- **Sähköistäminen:** kaikkien liikennemuotojen sähköistäminen, sähköinfrastruktuurin innovatiivinen käyttö ja sen yhteys energiakysymyksiin (esim. paikallinen uusiutuvan energian tuotanto).
- **Automaatio ja yhteen liitetyt älyliikennejärjestelmät (C-ITS):** teknologian soveltaminen uusissa liikkumispalveluissa ja sen vaikutukset kaupungin fyysiseen olemukseen ja toimintoihin.
- **Datavetoinen talous:** data uusien yritysten ja toimintatapojen veturina, integrointialustat, joiden avulla saadaan nykyisten ja uusien liikkumiskeinojen pohjalta uusia tuotteita, sekä perustavimmat tekijät, kuten sääntöjä ja määräyksiä enenevässä määrin määrittävät algoritmit.
- **Rahti- ja matkustajaliikenteen uudet liiketoimintakonseptit:** integrointialustat, jotka mahdollistavat uusia liikenne- ja kuljetustuotteita olemassa olevia ja uusia palveluja hyödyntäen (liikkuminen palveluna ja rahtipörssialustat)
- **Jaettu liikkuminen:** kaikki jaettuun liikkumiseen liittyvät (muut kuin tekniset) ratkaisut, esim. kutsuliikenne, autojen yhteiskäyttö (erityisesti free floating -järjestelmät, joissa ei ole kiinteää nouto- ja palautuspistettä) ja polkupyörien yhteiskäyttö.
- **Aktiivinen liikkuminen:** kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen sekä uudet mikroliikkumiskonseptit.
- **Ajattelutapojen ja käytösmallien muuttuminen:** uudet liikkumismallit nuorten keskuudessa, kasvaneet odotukset samana päivänä tapahtuvista toimituksista, helpokäyttöisten liikkumispalvelujen kysyntä (yksinkertaistaminen) ja hajautettu tuotanto (esim. 3D-tulostus).
- **Kokonaisvaltainen tilan hallinta:** uudet ja integroidut toimintamallit kaupunkitilan käytössä ja hoidossa, esimerkiksi paikanluonti, ajoneuvojen kaupunkialueelle pääsyn sääntely, piennarten hoito ja kaupunkialueiden ilmaliikenne (esim. dronit).

Kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptissa katsotaan, että liikenne- ja liikkumistilanteen yksityiskohtaiseen analyysiin perustuva skenaarioiden analysointi ja vision muodostaminen ovat keskeisiä askeleita kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisessa (ks. osavaiheet 3, 4 ja 5).

⁴² 42 Ks. CIVITAS SATELLITE -asiakirja muutostekijöistä.

Innovoinnin ja uusien markkinoiden edistäminen:

Kansallisen tai alueellisen liikennestrategian luomiseen voi kuulua eri liikenne- ja liikkumISRatkaisujen sekä innovatiivisten teknologioiden selkeä priorisointi. Esimerkiksi puhtaita ajoneuvoja koskevassa direktiivissä⁴⁴ edellytetään, että julkisyhteisöt hankkivat tietyn vähimmäisosuuden puhtaita ajoneuvoja ja helpottavat siten vähäpäästöisten ja saastuttamattomien ajoneuvojen käyttöönottoa. Selkeästi määritetyt prioriteetit ovat yksityiselle sektorille ja paikallisviranomaisille selvä ja varma signaali, joka voi helpottaa pitkän aikavälin investointeja.

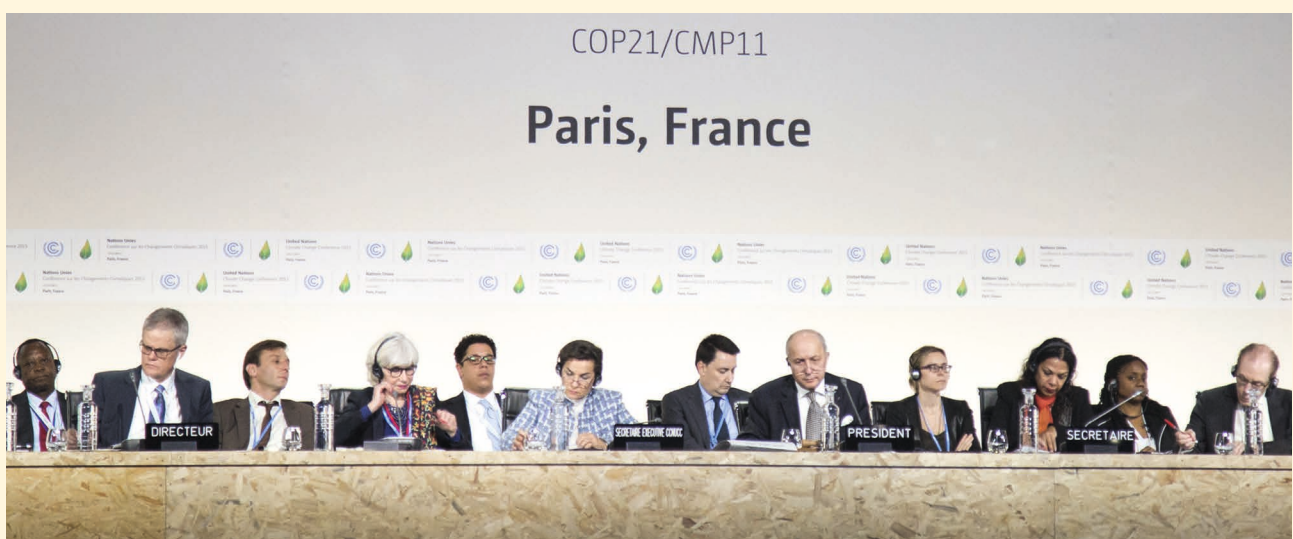
Kansallisen tai alueellisen kehyksen luominen hyödyttää kaikkia

Kaupungit voivat olla merkittäviä muutosvoimia Pariisin sopimuksen ja uuden kaupunkiagendan kaltaisten viimeaikaisten kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanossa. UNFCCC:n osapuolikonferenssissa Pariisissa vuonna 2015 (COP 21) tunnustettiin kaupunkien kriittisen tärkeä asema tehokkaissa ilmastotoimissa. Esimerkiksi verotus on keskeinen strategia, jolla ihmiset saadaan luopumaan yksityisauton käytöstä: kansalliset hallinnot voivat ottaa käyttöön hankinta- ja käyttöveroja, ja paikallisilla toimilla voidaan helpottaa autosta riippumattomia elämäntapoja.

Kaupunkien resurssit ja toimivalta ovat kuitenkin liian rajallisia, jotta ne pystyisivät siirtymään kestäväan liikkumiseen yksin. Kansallinen tai alueellinen tuki kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelulle voi saada alulle liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen luomalla poliittisen, taloudellisen ja teknisen kehyksen, joka lisää sidosryhmien tietoisuutta kaikilla tasoilla – paikallisesta kansalliseen – sekä julkisella että yksityisellä sektorilla. Tätä kautta kestäväan kaupunkiliikenteen suunnitelmia tukeva kansallinen tai alueellinen politiikka vaikuttaa suoraan Pariisin sopimuksen mukaisiin kansallisesti määriteltyihin panoksiin.

Tämä pätee myös EU:n ilmanlaatua koskeviin vaatimuksiin. EU:n lainsäädännössä asetetaan päästörajoja ja ilmanlaatonormeja ihmisten terveyden suojelemiseksi. Vuonna 2016 kuusi jäsenmaata ylitti vähintään yhden päästökattonsa rajat. Kaiken kaikkiaan vain neljä EU:n jäsenmaata noudatti kaikkia ilmanlaatonormeja, kun taas kymmenen ylitti kaikkien normien rajat. Kaupunkiliikenne on yksi tärkeimmistä osa-alueista, joilla voidaan vähentää päästöjä ja parantaa ilmanlaatua. Kestäväan kaupunkiliikenteen suunnittelua tukevan kansallisen tai alueellisen kehyksen myötä paikalliset suunnitelmat voisivat olla fokusoidumpia ja toimintakykyisempiä, mikä edistäisi kaupunkien valmiuksia noudattaa ilmanlaatua koskevia vaatimuksia.

Lyhyesti sanottuna kansalliset ja alueelliset viranomaiset eivät pysty saavuttamaan ilmastotavoitteita, täyttämään EU:n ilmanlaatua koskevia vaatimuksia tai noudattamaan kansainvälisiä sitoumuksia ilman kaupunkien panosta. Kaupungit puolestaan tarvitsevat alue- ja paikallisviranomaisten tukea kestävämmän liikenteen toteuttamisessa. Tässä asetelmassa kaikki voivat voittaa.



Kuva: UNclimatechange, flickr.com

⁴⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en.

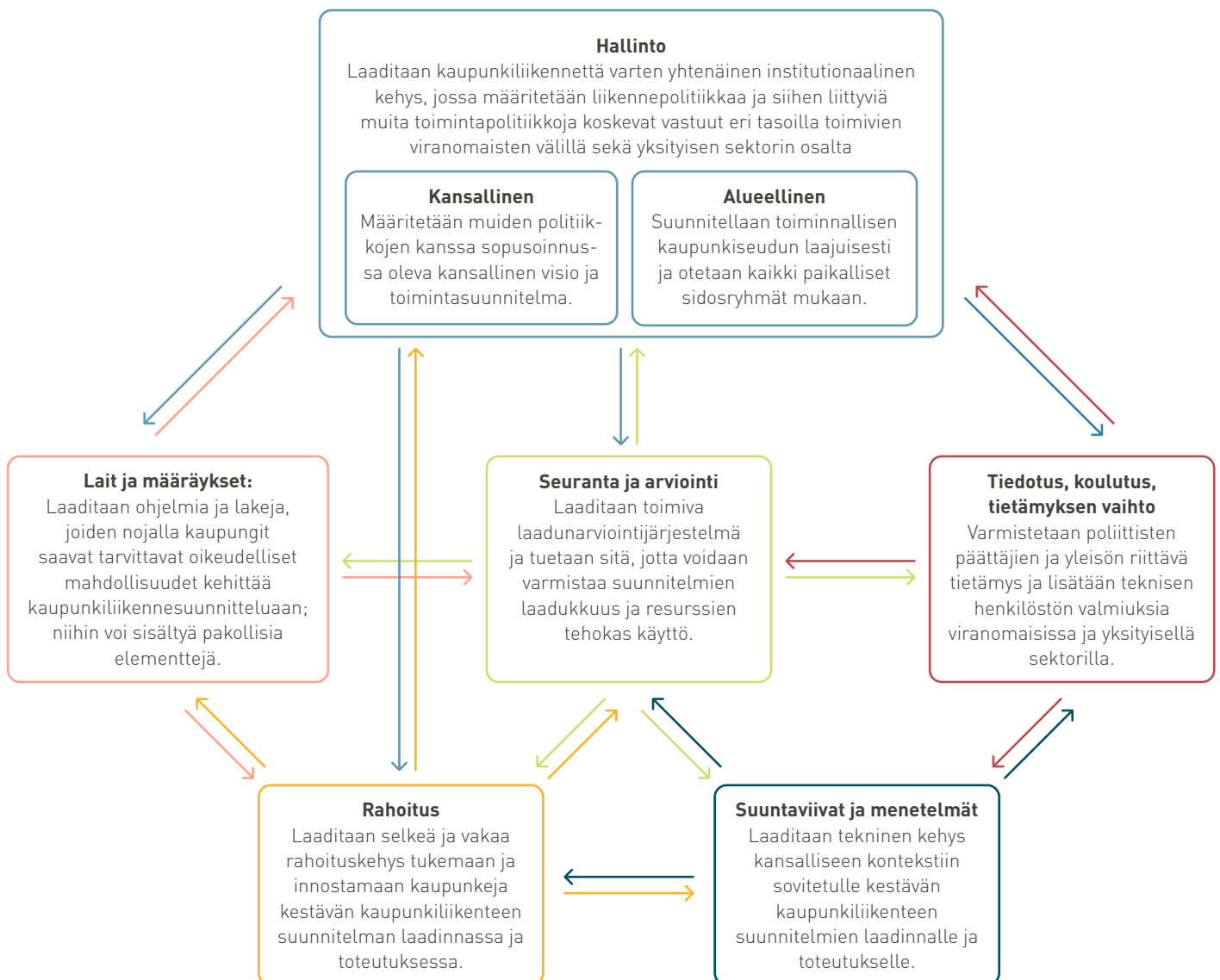
Toimenpiteet ja keinot kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönoton edistämiseksi

Kansalliset toimijat voivat tukea kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista useilla kansallisen tason toimilla. Kaaviossa 6 esitetään keskeiset toimenpiteet, jotka liittyvät hallintoon, lakeihin ja määräyksiin, rahoitukseen, seurantaan ja arviointiin, suuntaviivoihin ja menetelmiin, koulutukseen ja tietämyksen vaihtoon.

Toimet vaikuttavat olennaisella tavalla toisiinsa. Esimerkiksi kansallisen avustuksen käyttöönotto laadukkaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen tueksi [rahoitus] edellyttää suunnitelman ja mahdollisesti sen laadintatavan määrittelyä [lait ja määräykset, suuntaviivat ja menetelmät].

Rahoitusprosessia on koordinoitava muiden kansallisten sidosryhmien kanssa [hallinto] ja seurattava koko keston ajan [seuranta ja arviointi]. Sen hyödyistä on tiedotettava avainhetkillä [esim. avustusta käynnistettäessä], ja sidosryhmillä on kerättävä palautetta koko prosessin ajan [hallinto, tiedotus, tietämyksen vaihto]. Siksi on erittäin suositeltavaa, että kansalliset päätöksentekijät laativat kattavan kansallisen ohjelman. Näin voidaan yhtenäistää toimia, luoda synergioita ja lisätä näkyvyyttä kaikkien sidosryhmien, erityisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia laativien paikallisviranomaisten, osalta.

Kaavio 6: Kansallisen tason toimenpiteet kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun käyttöönoton edistämiseksi ja toimenpiteiden keskeiset suhteet



Viranomaiset voivat edistää kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptin käyttöönottoa neljällä toimenpiteiden tyypillä, jotka nivoutuvat toisiinsa:

1. Tiedotus: Kansallinen hallinto antaa yksityiskohtaista tietoa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun konseptista ja sen hyödyistä kansallisessa kontekstissa. Ottamalla käyttöön kansallinen tietoalusta voidaan helpottaa SUMP-konseptia koskevaa tiedonvaihtoa kaupunkien välillä, antaa esimerkkejä hyvistä käytännöistä ja tiedottaa (kansallisista) rahoitusmahdollisuuksista.

2. Kannustimet: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen asetetaan edellytykseksi sille, että kaupungit voivat saada kansallista rahoitusta kaupunkiliikennehankkeille. Tätä toimintamallia noudatetaan joissakin Euroopan rakenne- ja investointirahastojen toimenpideohjelmassa.

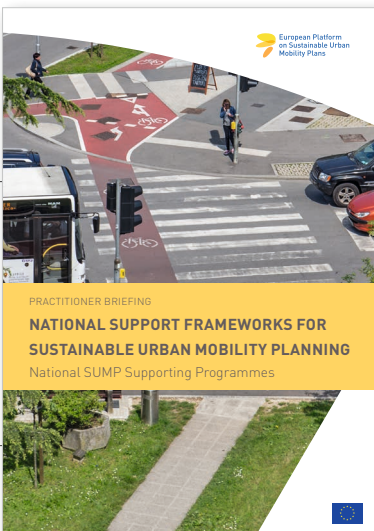
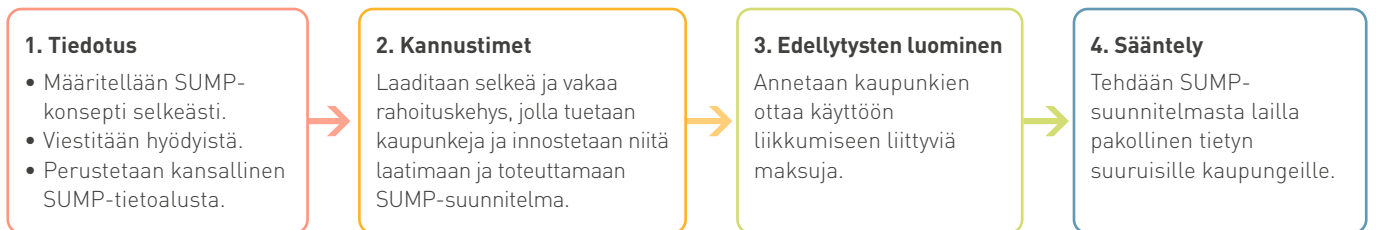
3. Edellytysten luominen kaupungeille ja alueille: Kansallinen hallinto antaa kaupungeille oikeudelliset valtuudet maksujen tai veloitusjärjestelmien käyttöönottoon tai sisällyttää lainsäädäntöön kokeilut mahdollistavia säännöksiä, joiden nojalla kaupungit voivat testata uusia kestävää liikennettä koskevia toimintamalleja.

4. Säätely: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on pakollinen kaikille kaupungeille tai vaihtoehtoisesti joillekin kaupungeille tiettyjen kriteerien mukaisesti, esimerkiksi väestömäärän tai paikallisviranomaisen luokan perusteella.



Kuva © inakiantonana on istock.com

Kaavio 7: Neljä toimenpidetyyppiä



Kansalliset kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun tukiohjelmat ovat ohjelmia, jotka ovat käytössä kansallisen tai aluehallinnon tasolla ja joissa edellytetään tai joilla edistetään ja tuetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien toteutusta ja luodaan tai tarjotaan siihen kannustimia. Yksityiskohtaisia ohjeita on oppaassa **National support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning**.

Äskettäisessä eri Euroopan maiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kansallisten kehysten analyysissä tuotiin esille, että tehokkaille ja yhtenäisille kansallisille ja/tai alueellisille SUMP-ohjelmille, joilla tuetaan paikallisten suunnitelmien laatimista ja toteuttamista, on olemassa todellinen tarve. Yksityiskohtaisempia tarpeita on määritetty analyysin maakatsauksissa.⁴⁵

Kaavio 8: Paikallisten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laadintaa ja toteutusta tukevien tehokkaiden ja yhtenäisten kansallisten tai alueellisten SUMP-ohjelmien tarpeet

Maat ja alueet, joilla ei ole kansallista SUMP-ohjelmaa tai jotka ovat aloittamassa sellaisen laatimisen		Maat ja alueet, joilla on voimassa oleva SUMP-ohjelma	
Tarpeet	Keskeiset osa-alueet	Tarpeet	Keskeiset osa-alueet
Kansallisen keskushallinnon (ministeriö) sitoutuminen ja halukkuus SUMP-suunnitelmien keskitettyyn hallintaan sekä yhteisen liikenne- ja liikkumissuunnitteluvision luomiseen	Hallinto	Kansallisten SUMP-ohjelmien ja niiden osatekijöiden jatkuva parantaminen	Hallinto Lait ja määräykset
Institutionaalinen, lainsäädännöllinen ja taloudellinen tuki kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelulle ja suunnittelutoimenpiteille	Hallinto Lait ja määräykset Rahoitus	SUMP-suunnitelmien laadinnan ja toteutuksen jatkuvan kansallisen rahoituksen varmistaminen tai uudelleenjärjestely	Rahoitus
Kansallisten SUMP-suuntaviivojen hyväksyminen	Suuntaviivat ja menetelmät	Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun toteuttamisalueen laajentaminen toiminnalliselle kaupunkiseudulle kuntien välisen tai alueellisen SUMP-suunnitelman avulla.	Suuntaviivat ja menetelmät Hallinto Lait ja määräykset
Seuranta- ja arviointitoimien käyttöönotto ja säännöllisen liikenne- ja liikkumistietojen keräämisen edistäminen	Seuranta ja arviointi	Seuranta- ja arviointitoimien parantaminen ja päätöksentekijöiden ja poliitikkojen vahvemman tuen saaminen toteuttamista varten	Seuranta ja arviointi
Valmiuksien kehittäminen (koulutukset, seminaarit kuntien henkilöstölle ja alan ammattilaisille) SUMP-suunnitelmien laadinnan, neuvonanto-osaamisen, laadunvalvonnan ja kansallisten valvojen koulutuksen tukemiseksi	Tiedotus, koulutus, tietämyksen vaihto	Yhteistyö yliopistojen kanssa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun sisällyttämiseksi opinto-ohjelmiin	Tiedotus, koulutus, tietämyksen vaihto
Paikallisten poliittisten päättäjien, sidosryhmien ja yleisön tietämyksen lisääminen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun myönteisistä vaikutuksista ja kaupunkiliikenteestä yleensä kansallisella tasolla	Tiedotus, koulutus, tietämyksen vaihto	Jatkuvat viestintä- ja valistuskampanjat, joissa tuodaan esiin kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun myönteisiä vaikutuksia keskittyen erityisesti päätöksentekijöihin ja suureen yleisöön	Tiedotus, koulutus, tietämyksen vaihto

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. The Status of SUMP in EU member states, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

OSIO 2: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta ja toteutus

Nämä suuntaviivat on tarkoitettu kaupunkiliikenteen ja -liikkumisen parissa työskenteleville sekä muille sidosryhmille, jotka osallistuvat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen ja toteuttamiseen. Suuntaviivoissa kuvataan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman valmistelu ja toteutus. Prosessissa on neljä vaihetta ja niissä 12 osavaihetta, jotka jaetaan edelleen 32 toimenpiteeseen. Syklin kaikki neljä vaihetta alkavat välitavoitteesta ja päättyvät välitavoitteeseen. Välitavoitteet liittyvät päätökseen tai tuotokseen, joka tarvitaan seuraavaa vaihetta varten, ja kukin niistä merkitsee edellisen vaiheen päättymistä. Tässä ohjeasiakirjassa esitellään yksityiskohtaisesti kukin osavaihe ja siihen liittyvät toimenpiteet ja esitetään lisäksi seuraavat:

- toimenpiteen perustelut, käsiteltävät asiat sekä kysymykset, joihin tarvitaan vastauksia
- toteutettavan toimenpiteen tavoitteet
- toimenpiteessä päätökseen saatettavat keskeiset tehtävät
- olennaiset vaatimukset ylittävät toimenpiteet kaupungeille ja alueille, joilla on halua (ja resursseja) tehdä perustehtäviä enemmän
- vaatimukset, jotka koskevat ajoitusta sekä koordinoitua muiden toimenpiteiden kanssa
- toteutettavien toimenpiteiden tarkistuslista.

On syytä panna merkille, että toimenpiteiden järjestys on pikemminkin looginen kuin peräkkäinen.⁴⁶ Käytännössä toimenpiteitä voidaan toteuttaa osittain samanaikaisesti tai niihin voi liittyä paluuskäytäntöjä. Kunkin toimenpiteen ajoitusta ja koordinoitua koskevassa osassa tuodaan esille seikkoja, jotka ovat tältä osin olennaisia. Seuraavalla sivulla on kaavion muodossa yleisesitys suunnittelusyklistä. Sen jälkeen kuvataan yksityiskohtaisesti kaikki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan ja toteutuksen osavaiheet ja toimenpiteet. Suuntaviivoissa on esimerkkejä hyvistä käytännöistä, termimääritelmiä sekä välineitä ja viiteaineistoja, jotka voivat tukea käyttäjiä laadinnassa ja toteutuksessa.

Hyvän käytännön esimerkkejä on poimittu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista ympäri Eurooppaa. Jotkin niistä eivät välttämättä täytä kaikkia vaatimuksia, mutta ne havainnollistavat mainiosti toimenpiteitä, jotka ovat osa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimis- ja toteutusprosessia. Tarkoituksena on esittää sarja esimerkkejä Euroopan eri alueilta ja osoittaa, että hyvät suunnittelun toimintamallit ovat mahdollisia myös toisistaan eroavissa konteksteissa. Monet esimerkeistä myös havainnollistavat tulevaisuuteen suuntautuvaa suunnittelua.

Lisää esimerkkejä on osoitteessa www.eltis.org

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun sykli

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun syklissä on neljä päävaihetta. Ne jakautuvat 12 osavaiheeseen, jotka puolestaan jaetaan edelleen 32 toimenpiteeseen. Syklin kaikki neljä päävaihetta alkavat välitavoitteesta ja päättyvät välitavoitteeseen. Välitavoitteet liittyvät päätökseen tai tuotokseen, joka tarvitaan seuraavaa vaihetta varten, ja ne merkitsevät edellisen vaiheen päättymistä. Kaikki osavaiheet ja toimenpiteet olisi nähtävä osana säännöllisesti toistettavaa suunnittelusykliä ja jatkuvaa parannuksiin tähtäävää prosessia.

⁴⁶ Tätä seikkaa selostetaan tarkemmin luvussa 1.4 Miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu tapahtuu käytännössä?

Kaavio 9: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun 12 osavaihetta (2. laitos) – yleiskatsaus suunnittelijoille



VAIHE 1: Valmistelu ja analysointi



Välitavoite:

Päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta

Lähtökohta: Päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen lähtökohtana olisi oltava yhtäältä päätös parantaa liikkumisen ja liikenteen vallitsevaa tilannetta ja toisaalta vahva näkemys siitä, että muutos kohti kestävämpiä ratkaisuja on tarpeellinen. Alusta alkaen olisi tehtävä selväksi, että kaupunkiliikenne ei ole itsetarkoitus, vaan se palvelee ylemmän tason tavoitteita, kuten ihmisten elämänlaadun ja hyvinvoinnin parantamista. Päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta merkitsee aina sitoutumista seuraaviin yleistavoitteisiin:

- saavutettavuuden parantaminen kaikkien osalta tulotasosta ja sosiaalisesta asemasta riippumatta
- ihmisten elämänlaadun ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden kohentaminen
- liikenneturvallisuuden ja kansanterveyden parantaminen
- ilmansaasteiden, meluhaittojen, kasvihuonekaasupäästöjen ja energiankulutuksen vähentäminen
- taloudellinen elinvoima, sosiaalinen tasa-arvo ja ympäristön laatu.

Valtakunnallisesta ja paikallisesta toimintaympäristöstä riippuen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen liikkeellepanijana voi olla kansallisella tasolla asetettu laillinen velvoite, paikallistason poliittisen elimen (kuten valtuuston) virallinen päätös tai paikallishallinnon aloite. Joka tapauksessa tarvitaan vahvaa sitoutumista, jotta suunnitelmasta tulisi aidosti kestävä ja vaikuttava. Jos suunnitelmalla ei ole paikallistason politiikassa vahvaa puolestapuhujaa, voi olla vaikeaa saada muut poliitikot suunnitelman taakse. Tarvitaankin päätöksentekijöiden arvostama toimija, joka kykenee esittämään suunnitelmalle vakuuttavat perustelut. Jokin yksittäinen hanke tai toimenpide voi itsessään käynnistää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin. Kun esimerkiksi tehdään päätös suuresta infrastruktuurihankkeesta (kuten uudesta raitiovaununlinjasta) tai merkittävästä kaupunki-innovaatiosta

(esim. vähäpäästöisestä alueesta), voi samalla syntyä tarve sisällyttää toimenpide laajempaan suunnittelukehykseen.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman avulla yksittäinen suuri hanke voidaan toteuttaa integroidusti. Suunnitelma mahdollistaa muita, täydentäviä toimenpiteitä, kytkee hankkeen pidemmän aikavälin tavoitteisiin ja luo mahdollisuudet osallistavaan toimintatapaan. Suunnitelman kattavat osallistamisjärjestelyt auttavat kansalaisten tuen saamisessa erityisesti mittavissa, innovatiivisissa ja vaikutukseltaan merkittävässä hankkeissa. Laaja infrastruktuurihanke voi myös kannustaa suunnittelemaan liikennettä koko toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti ja laatimaan suunnittelun tueksi kattavan suunnittelustrategian.

Hyvä toimintamalli on tuoda esille ne haasteet ja ongelmat, joita kaupungilla on edessään, jos mitään ei muuteta, sekä korostaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyötyjä ja sitä, että äänestäjät palkitsevat hyvistä tuloksista. Suunnitelman tarpeellisuutta voi perustella selostamalla nykyisen kehityksen kielteisiä vaikutuksia (esim. tulevat ruuhkat ja niistä johtuvat kustannukset, liikennekuolemat tai ilmansaasteiden vuoksi menetetyt elinvuodet) ja esittämällä ne päättäjille karttojen avulla ja lukuina. Digitalisaation aiheuttamien nopeiden muutosten myötä korostuu, että tarvitaan johdonmukaista strategista lähestymistapaa, joka tähtää tulevaisuuden kestävään liikenteeseen. Hyödyistä viestittäessä kannattaa kytkeä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma kaupungin ajankohtaisiin ja tärkeisiin teemoihin, kuten ilmanlaatuun, liikenteeseen, liikenneturvallisuuteen, kohtuuhintaiseen asumiseen tai talouskasvuun, ja selittää, miten suunnitelma voi auttaa niihin liittyvien kysymysten ratkaisemisessa. Voi olla myös hyvä nostaa esille muita kaupunkeja, jotka ovat onnistuneet kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun toteutuksessa (ks. luku 1.2).

Poliittisia päättäjiä ei välttämättä ole helppo saada sitoutumaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan, koska suunnitelman hyödyt näkyvät kokonaisuudessaan vasta vaalikautta pidemmällä aikavälillä. Voikin olla hyödyllistä tuoda esiin mahdollisuutta sisällyttää suunnitelmaan pienempiä toimenpiteitä, joilla on suuri näkyvyys. Niiden avulla voidaan saada yleisöltä tukea lyhyellä aikavälillä, ja ne voivat toimia kannustimena sille, että päätös suunnitelman laatimisesta alun perin tehdään. Esimerkiksi julkisen tilan tilapäiset muutokset kevyillä ja edullisilla ratkaisuilla auttavat havainnollistamaan toivottuja myönteisiä vaikutuksia (esim. kadun sulkeminen kesäksi, kukkaistutuksilla erotettu väliaikainen pyörätie tai pysäköintiruutujen ns. parklet-käyttö; ks. myös paikanluontia koskeva laatikko toimenpiteen 7.2 yhteydessä).



Alkuvaiheen ensimmäinen välitavoite ja lähtökohta on poliittisten päättäjien selkeä päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta. Tämän jälkeen suunnitteluprosessia pohjustetaan vastaamalla seuraaviin kysymyksiin:

Millaiset resurssit ovat käytettävissä?

Analysoidaan kaikki käytettävissä olevat (ihimilliset, institutionaaliset ja taloudelliset) suunnitteluressurit ja luodaan suunnittelun aloittamista varten asianmukaiset työskentely- ja osallistumisrakenteet. Varmistetaan, että keskeiset institutionaaliset tahot ja toimijat sekä sidosryhmät tukevat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista.

Mitkä ovat suunnittelun lähtökohdat ja reunaehdot?

Kartoitetaan suunnitteluprosessiin vaikuttavat tekijät, kuten aiemmat suunnitelmat tai lainsäädäntö. Analysoidaan liikennevirtoja suunnitelman maantieteellisen toteuttamisalueen määrittämiseksi ja varmistetaan, että myös naapurialueiden viranomaiset ja sidosryhmät ovat mukana kuvassa. Sovitaan suunnitteluajankäytöstä ja rekrytoidaan tarvittaessa ulkopuolista tukea.

Tämän ja edellisen osavaiheen toimet liittyvät läheisesti toisiinsa, ja niitä toteutetaan usein rinnakkain. Esimerkiksi toteuttamisalue on määriteltävä varhaisessa vaiheessa, jotta se voidaan ottaa huomioon työskentelyrakenteita luotaessa.

Mitkä ovat keskeiset kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet?

Analysoidaan liikenteen ja liikunnan nykytilaa kaikkien liikennemuotojen ja olennaisten kestävyysnäkökohtien näkökulmasta asianmukaisten ja ajantasaisten tietolähteiden pohjalta.

Ensimmäisen vaiheen päättävä välitavoite on valmis analyysi keskeisistä liikenteen kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista toiminnallisella kaupunkiseudulla.

01

Luo työskentely- ja osallistumisrakenteet

OSAVAIHE 1:
Luo työskentely- ja osallistumisrakenteet

- 1.1** Arvioi valmiudet ja resurssit
- 1.2** Perusta osastojen välinen ydintyöryhmä
- 1.3** Varmista poliittisten päättäjien ja eri organisaatioiden tuki ja mukanaolo
- 1.4** Suunnittele sidosryhmien ja kansalaisten osallistuminen

© Rupprecht Consult 2019

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin alussa on selvitettävä käytettävissä olevat valmiudet ja resurssit, jotta voidaan luoda tehokkaat työskentelyrakenteet. Aidosti integroidun suunnitteluprosessin aikaansaaminen edellyttää, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnasta vastaavalla ydintyöryhmällä on hyvät yhteydet kaikkiin asian kannalta olennaisiin hallinnon aloihin. Alusta alkaen olisi kohdennetuilla toimilla varmistettava, että poliittiset päättäjät ottavat asian omakseen. Samoin olisi jo varhaisessa vaiheessa suunniteltava, miten sidosryhmät ja kansalaiset osallistetaan suunnitteluun. Kaiken kaikkiaan ensimmäisen osavaiheen tavoitteena on saada aikaan tehokkaat työskentelyrakenteet ja varmistaa laaja tuki prosessille.

Tämän ja seuraavan osavaiheen toimenpiteet liittyvät läheisesti toisiinsa, ja niitä toteutetaan joskus rinnakkain. Esimerkiksi maantieteellinen toteuttamisalue on määriteltävä varhaisessa vaiheessa, jotta se voidaan ottaa huomioon työskentely- ja osallistumisrakenteita luotaessa.

TOIMENPIDE 1.1: Arvioi valmiudet ja resurssit

Perustelut

Suunnittelukäytäntöjen, valmiuksien ja resurssien itsearviointi on tarpeen, jotta prosessi voidaan sovittaa paikalliseen toimintaympäristöön. Se auttaa kartoittamaan vahvuuksia ja heikkouksia sekä esteitä ja ohjaavia tekijöitä, jotka saattavat vaikuttaa toimivan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen. Vallitsevien suunnittelukäytäntöjen arvioinnissa määritetään, miten hyvin ne ovat sopusoinnussa tässä ohjeasiakirjassa esitettyjen periaatteiden kanssa. Tähän liittyy läheisesti kysymys suunnitelman laadintaa ja toteutusta varten käytettävissä olevista valmiuksista ja resursseista. Näihin sisältyvät henkilöresurssit (eli käytettävissä oleva henkilöstö ja osaaminen) sekä taloudelliset resurssit. Ilman riittäviä resursseja suunnitelman toteuttaminen onnistuneesti on vaikeaa.

Tavoitteet

- Muodostaa rehellinen ja selkeä kuva vallitsevien suunnittelukäytäntöjen vahvuuksista, heikkouksista ja mahdollisuuksista laadittaessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa paikallisessa toimintaympäristössä (poliittisissa, institutionaalisissa ja lainsäädännöllisissä ym. puitteissa).
- Varmistaa, että paikallisviranomaisilla ja sidosryhmillä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin hallinnointiin ja eteenpäin viemiseen tarvittava (laaja) osaaminen.
- Arvioida suunnitteluprosessin läpivientiin ja toimenpiteiden toteutukseen jo varatut sekä potentiaalisesti käytettävissä olevat taloudelliset resurssit.

Tehtävät

Suunnittelukäytännöt

- Analysoidaan nykyisiä liikennesuunnittelutoimia. Verkossa tarjolla oleva SUMP-itsearviointiväline (ks. välineitä koskeva osio) auttaa tarkistamaan, missä määrin kaupungin suunnitteluprosesseissa on jo otettu huomioon kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun periaatteet (täysin, jossain määrin, ei lainkaan). Tällä tavoin voidaan löytää puutteet, jotka olisi korjattava uuden kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaprosessissa.
- Kartoitetaan ja analysoidaan suunnitelman laadintaprosessia edistäviä tekijöitä ja sen esteitä kohteena olevalla taajama-alueella. Tällaisia voivat olla seuraavat:
 - tekijät, jotka voivat tukea kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta, esimerkiksi puolestapuhujat poliittisten päättäjien keskuudessa, julkituotu kuntien toimien paremman koordinoinnin tarve tai synergiaedut toisen alkuvaiheessa olevan suunnitteluprosessin kanssa;
 - Koko suunnitteluprosessiin vaikuttavat institutionaaliset, hyväksyttävyyteen liittyvät, lainsäädännölliset, sääntelyyn liittyvät ja taloudelliset esteet (esim. onko linja-autoyhtiö yksityinen vai toimii se jonkin toisen hallintotason alaisuudessa; voidaanko liikenteestä saatavia tuloja käyttää liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien toimenpiteiden rahoittamiseen; onko mahdollista vaikuttaa palveluja tarjoaviin kolmansiin osapuoliin (kuten kutsuliikennepalveluja tarjoaviin yrityksiin); onko poliittista tahtoa ja yleisön tukea ainakin periaatteessa);
 - suunnittelun aikana mahdollisesti esiin nousevat prosessia hankaloittavat tekijät (esim. eri osastojen välinen toiminnan hallinnointi tai viestintä taikka vaalit).

- Tehdään rehellinen itsearviointi lähtökohdaksi suunnitteluprosessien ja politiikkojen parantamiselle. Lopputulosta ei välttämättä tarvitse julkistaa.

Valmiudet

- Arvioidaan yhdessä tai useammassa johtavassa organisaatiossa ja sidosryhmien keskuudessa saatavilla olevaa osaamista. Varmistetaan, että kaikki kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun edellyttämät keskeiset osaamisalueet otetaan huomioon (ks. luettelo välineitä koskevassa osiossa).
- Laaditaan strategia osaamisvajaiden kattamiseksi (esim. koulutuksen, yhteistyön, rekrytoinnin tai alihankinnan avulla). Tämä olisi annettava kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin perehtyneen henkilön tehtäväksi (tarvittaessa yhteistyössä henkilöstöpäällikön kanssa).

Resurssit

- Määritellään kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaprosessin budjetti ja varmistetaan, että poliittiset päättäjät hyväksyvät sen.
- Arvioidaan toimenpiteiden toteutuksen todennäköinen talousarviokehys. Otetaan selvää paikallisista, alueellisista, kansallisista, EU:n tason ja ulkopuolisista rahoitusmahdollisuuksista. Kyse on tässä vaiheessa todennäköisesti vielä karkeasta arviosta, mutta se auttaa säilyttämään realismin.



Kuva © Witlibrasi21 on istock.com

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Käytetään ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa toteutettavaa vertaisarviointia suunnittelukäytäntöjen arvioimisessa.
- Tehdään yhteistyötä muiden organisaatioyksiköiden kanssa tai otetaan mukaan ulkopuolisia kumppaneita (esim. konsultteja, yliopistoja) osaamisvajeiden paikkaamiseksi (lisätietoja on toimenpiteessä 2.4).

Ajoitus ja koordinointi

- Tätä toimenpidettä tarvitaan alusta alkaen, ja sen tulokset on otettava huomioon toimivien työskentelyrakenteiden, erityisesti ydintyöryhmän, perustamisen yhteydessä (ks. toimenpiteet 1.2, 1.3 ja 1.4).
- Toimenpide tukee olennaisella tavalla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin räätälöintiä paikallisiin tarpeisiin sekä päätöstä ulkopuolisen tuen käytöstä (ks. toimenpiteet 2.1, 2.2, 2.3 ja 2.4).

- Esteet on otettava huomioon syklin kolmannessa vaiheessa suunniteltaessa toteutustoimenpiteitä.

Tarkistuslista

- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen liittyvät vahvuudet, heikkoudet ja esteet on määritetty.
- ✓ Itsearviointin tulokset on tiivistetty lähtökohdaksi paikallisten suunnitteluprosessien optimoinnille.
- ✓ Suunnitteluprosessin edellyttämä osaaminen ja taloudelliset resurssit on analysoitu.
- ✓ Osaamisvajeiden paikkaamiseksi on laadittu strategia.
- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin budjetti on saanut poliittisen hyväksynnän.
- ✓ Toimenpiteiden toteutuksen todennäköinen rahoituskehys on arvioitu.



Suunnittelukäytäntöjen arviointimenetelmät

Arviointi sisäisessä kokouksessa SUMP-itsearviointivälinettä käyttäen

Itsearviointi voidaan tehdä yksinkertaisesti suunnitteluprosessiin osallistuvien henkilöiden ryhmässä, jossa keskustellaan käytössä olevien prosessien vahvuuksista, heikkouksista ja parantamismahdollisuuksista. Keskustelun ohjaamiseksi on suositeltavaa käyttää Eltisin sivustolla saatavilla olevaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointivälinettä. Kun sen avulla tehty itsearviointi on saatu päätökseen, välineen tulossivulla näytetään, miten hyvin suunnittelutoimet täyttävät SUMP-periaatteet, ja annetaan yksilöllisiä neuvoja lisäparannuksia varten. Kun itsearviointi toteutetaan niin, että kaikki kokouksen osallistujat vastaavat ensin kysymyksiin itsenäisesti ja sen jälkeen keskustellaan vastausten yhtäläisyyksistä ja eroista ryhmässä, voidaan saada esiin erittäin arvokkaita näkemyksiä.

Linkki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointivälineeseen: www.eltis.org/mobility-plans

Vertaisarviointi

Toinen tapa arvioida kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman suunnitteluympäristöä on vertaisarviointi. Siinä yhtä tai useampaa kokenutta suunnittelijaa tai muuta alan asiantuntijaa pyydetään tarkastelemaan kaupungin tilannetta. Vertaisarvioija voi tarkastella parhaillaan käytössä olevan suunnitteluprosessin ja suunnittelun organisoinnin laadukkuutta ja vertailla niitä alan huippuihin. Hän voi tarjota hyödyllisen ulkopuolisen näkökulman ja antaa palautetta siitä, miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta voitaisiin parhaiten organisoida.

Lähde: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier -yliopisto



Kaavio 10: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun osaamisvaatimukset

Hankkeiden koordinoinnissa tarvittava hallinnointiosaaminen

- Projektinhallinta (tiimin rakentaminen, prosessien kehittäminen, moderointi ja dokumentointi)
- Varainhoito (budjettisuunnittelu)
- Henkilöstöhallinto (mukaan lukien sisäisestä ja ulkopuolisesta henkilöstöstä koostuvien monialaisten tiimien hallinnointi)

Ryhmän jäsenten tekninen osaaminen

- Kaupunki- ja liikennesuunnittelu, mukaan lukien sääntelykehys
- Tärkeiden sektoripolitiikkojen (talous-, sosiaali- ja ympäristöpolitiikka) tuntemus
- Moderointi, sovittelu
- Tiedonkeruumenetelmät ja empiirinen analyysi (tutkimukset, haastattelut ja mallintaminen)
- Liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien toimenpiteiden ja vaikutusten arvioinnin tuntemus
- Tekstinlaadinta- ja suunnittelutaidot PR-toimintaa varten
- Talusanalyysi-, rahoitus- ja investointiasiantuntemus
- Hankintoihin liittyvä lainopillinen asiantuntemus



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa koskevat budjettivaatimukset

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan kustannukset vaihtelevat suuresti riippuen toteuttamisalueen laajuudesta, olemassa olevien suunnitelmien ja tutkimusten käytettävyydestä sekä tarvittavasta ulkopuolisesta avusta.

Tietojen keruu ja liikenteen mallintaminen aiheuttavat eniten kustannuksia, joten ennen budjetin hyväksyttämistä on tärkeää määrittää selvästi, kuinka paljon tietoja ja kuinka monipuolista mallintamista tarvitaan.

Pienemmät kaupungit päättävät usein olla käyttämättä liikennemallinnusta, koska sen kustannukset ovat korkeat ja koska niiden toimintakontekstissa tehtävät päätökset eivät ole kovin monimutkaisia. Sen sijaan ne keskittyvät toimenpiteisiin, jotka ovat osoittautuneet onnistuneiksi vastaavissa toimintakonteksteissa. Toimenpiteessä 4.1 annetaan ohjeita siitä, milloin on hyvä käyttää mallinnusta. Muita osatekijöitä, jotka usein aiheuttavat runsaasti kustannuksia, ovat laaja osallistaminen sekä laadukas hankeilmeen suunnittelu ja viestintä. Ne ovat kuitenkin myös erittäin hyödyllisiä.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Koprivnica, Croatia: Varhainen ulkopuolinen tuki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluryhmälle

Koprivnican kaupunki päätti vuonna 2014 laatia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman. Suunnitelman laadintaprosessin ensimmäisessä vaiheessa kaupunki tarkasteli, mitä toimenpiteitä sen olisi toteutettava ja minkälaisia resursseja tarvittaisiin suunnitelma-asiakirjan laatimiseksi. Koprivnican suunnitteluryhmä toteasi tarkastelun perusteella, ettei resursseja ollut riittävästi ja että sen vuoksi olisi otettava mukaan ulkopuolisia liikenne-asiantuntijoita. Suunnitteluryhmä etsi Kroatiasta asiantuntijoita, jotka olivat riittävän kokeneita opastamaan työryhmää laadintaprosessissa. Kaupunki teki asiantuntijoiden avustuksella tilanne-analyysin ja liikenteen lähtötasoselvityksen.

Laatija: Nebojsa Kalanj, koonnut: ICLEI
Kuva: Koprivnican kaupunki



TOIMENPIDE 1.2: Perusta osastojen välinen ydintyöryhmä

Perustelut

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen ja toteutus on monimutkainen prosessi, joka edellyttää rajat ylittävää ja sektorien välistä yhteistyötä sekä eri sektorien toimintapolitiikkojen ja organisaatioiden keskinäistä koordinoitua (esim. koordinoitu maankäytön suunnittelun ja ympäristönsuojelun kanssa sekä sosiaaliseen osallisuuteen, sukupuolten tasa-arvoon, talouskehitykseen, turvallisuuteen, terveyteen, koulutukseen ja tietotekniikkaan liittyvissä kysymyksissä). Prosessin koordinoituihin ja hallintoihin tarvitaan hankkeen vastuutoimija, jolla on riittävät valmiudet ja resurssit sekä auktoriteettia eri organisaatioissa prosessin viemiseksi eteenpäin.

Tavoitteet

- Luoda tehokkaat työskentelyrakenteet suunnitteluprosessille, jossa hyödynnetään käytettävissä olevia resursseja parhaalla mahdollisella tavalla.
- Saada aikaan kokonaisvaltainen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, jossa otetaan huomioon eri liikennemuotojen väliset yhteydet (sen sijaan, että liikennemuotoja käsiteltäisiin erikseen) ja jossa huomioidaan kaupunkirakenteiden (maankäyttö, tiheys, toiminnot, sosioekonomiset mallit, ekosysteemit) ja liikenteen välinen vuorovaikutus.
- Tehdä liikkumisen ja liikenteen suunnittelusta yhteinen toimintapolitiikan osa-alue, ei päämäärä sinänsä.
- Varmistaa, että kestävyden peruseräpäätökset otetaan huomioon koko suunnitteluprosessin ajan.

Tehtävät

- Nimetään hankekoordinaattori, jolla on vastuu, valtuudet ja resurssit viedä suunnitteluprosessia eteenpäin. Joissakin kaupungeissa on osoittautunut hyväksi käytännöksi nimetä kaksi koordinaattoria, jotka voivat vaihtaa keskenään ideoita ja järjestää poissaolonsa (esim. lomien takia) vuorotteluperiaatteella niin, että prosessi pysyy koko ajan käynnissä.
- Nimetään myös ylempi hankejohtaja, esimerkiksi osastopäällikkö, joka antaa tarvittavaa korkean tason tukea yhteistyön varmistamiseksi ja joka tarvittaessa puhuu SUMP-prosessin puolesta ohjaustasolla.

- Perustetaan hankkeesta vastaava ydintyöryhmä, joka on jatkuvasti mukana kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta- ja kehitystyössä koko prosessin ajan.
- Varmistetaan, että ryhmän jäsenillä on yhdessä kaikki suunnitteluprosessin ohjaamiseen tarvittava hallinnointiosaaminen. Tämä pitää sisällään projektihallinto-, politiikka-, tekniikka-, rahoitus- ja henkilöstöhallinto-osaamisen (lisätietoja on toimenpiteen 1.1 välineitä koskevassa osiossa).
 - Yleensä hankekoordinaattorilla on suurin osa tällaisesta osaamisesta, mutta paikallisesta tilanteesta riippuen muut tiimin jäsenet voivat ottaa hoitaakseen tiettyjä hallinnointitehtäviä.
 - Yhteydenpito poliittisen päätöksenteon suuntaan on tärkeää koko suunnitteluprosessin ajan. Siksi ryhmän jäsenet, joilla on hyvät yhteydet kaupunginjohtajiin, muihin johtaviin poliitikoihin ja suunnitteluviranomaisen keskeisiin toimijoihin, voivat olla hyödyllisiä (ks. toimenpide 1.3, jossa puhutaan tarkemmin siitä, miten poliittisten päättäjien ja eri organisaatioiden sitoutuminen voidaan varmistaa).
- Varmistetaan, että ydintyöryhmässä ovat edustettuina kaikki teknisen osaamisen ja toimintapolitiikan alat, joita tarvitaan järkevien suunnittelupäätösten tekemiseen koko prosessin eri vaiheissa. Liikenne- ja kaupunkisuunnittelu ovat tärkeimpiä osa-alueita, mutta myös niihin liittyvien muiden suunnittelun alojen, kuten talous-, sosiaali- ja ympäristöpolitiikan, tuntemus on ratkaisevan tärkeää, jotta saadaan aikaan aidosti integroitu suunnitteluprosessi, jonka tuotokset otetaan osaksi muiden sektorien politiikkoja. Jos kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman esimerkiksi laatii pääasiassa yksi osasto, ydintyöryhmässä olisi oltava jäseniä useista muista osastoista tai yksiköistä.
- Otetaan ydintyöryhmän jäseniä valittaessa huomioon suunnittelun eri osavaiheissa vaadittava operatiivinen osaaminen, mutta pidetään samalla ryhmä toimivan kokoisena. Kaikkien osaamisalueiden ei tarvitse olla edustettuna ydintyöryhmässä, koska yksittäisiin suunnittelun osavaiheisiin voidaan ottaa mukaan muita organisaation työntekijöitä. Voi myös olla, että tarvitaan sellaista erityisosaamista, jota useimmista viranomaiselimistä ei löydy. Tällöin tietyissä teknisissä tehtävissä olisi käytettävä ulkopuolista asiantuntemusta (ks. myös toimenpide 2.4).

- Keskustellaan suunnittelukäytäntöjen itsearvioinnin tuloksista – tai optimitalouksessa tehdään itsearviointi yhdessä ryhmänä – jotta voitaisiin muodostaa yhteinen käsitys siitä, mitä kestävä kaupunkiliikenne tarkoittaa (ks. toimenpide 1.1). Korostetaan yhteyksiä eri liikennemuotojen välillä sekä liikenteen ja kaupunkirakenteiden (tiheys, toiminnot, sosioekonomiset mallit, ekosysteemit) välillä. Laajennetaan näkökulmaa lisäksi yhteiskunnan erilaisiin taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristötarpeisiin, joita liikenteen ja liikkumisen on palveltava.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Kehotetaan osastoja lähettämään ydintyöryhmän jäseniksi ylemmän tason henkilöstöä. Se ilmentää sitoutumista prosessiin ja korostaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman merkitystä. Monissa tapauksissa kukin osasto voi asettaa jäseniksi kaksi henkilöä (tai useampia), ja ylemmät toimihenkilöt voivat osallistua vain strategisesti tärkeisiin kokouksiin, jotta työtaakka pysyisi kohtuullisena. Vaihtoehtoisesti olisi harkittava sellaisen erillisen valvontaryhmän perustamista, johon kuuluisi korkean tason päätöksentekijöitä, kuten osastopäällikköjä, eri osastoilta. Valvontaryhmän tehtävänä olisi tukea ydintyöryhmää, kun kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa laadittaessa tehdään tärkeitä päätöksiä.
- Tehdään yhteistyötä muiden osastojen kanssa tai otetaan mukaan ulkopuolisia kumppaneita (esim.

konsultteja, yliopistoja) osaamisvajaiden paikkaamiseksi (lisätietoja on toimenpiteessä 2.4).

- Harkitaan muun kuin liikennealan taustan omaavien henkilöiden palkkaamista tiettyihin tehtäviin (esim. markkinointi). Tämä auttaa tuomaan mukaan tuoretta näkökulmaa, mikä on keskeinen osa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelusta. Harkitaan myös eri sidosryhmien resurssien yhdistämistä henkilöstökustannusten rahoitusta varten.

Ajoitus ja koordinointi

- Työskentelyrakenteiden luominen aloitetaan heti alussa, ja niitä mukautetaan muuttuviin tarpeisiin ja olosuhteisiin koko prosessin ajan.
- Otetaan huomioon kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman suunnitteluvaatimukset ja maantieteellinen toteuttamisalue (toimenpide 2.1).

Checklist

- ✓ Suunnitteluprosessin koordinaattorista on päätetty.
- ✓ Ydintyöryhmä, jolla on kaikki tarvittava osaaminen ja johon kuuluu keskeisiä viranomaisia koko suunnittelualueelta, on perustettu.
- ✓ Työryhmässä on muodostettu yhteinen näkemys kestävästä kaupunkiliikenteestä ja sen suunnittelusta.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Edinburgh, Yhdistynyt kuningaskunta: Monialainen aluesuunnitteluryhmä

Edinburghin kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman laati kaupungin hallintoelimen (Council) aluesuunnitteluryhmä. Ydintyöryhmä koostuu liikenteen ja liikkumisen alan suunnittelijoista, ilmanlaadun asiantuntijoista sekä kaupunki-, maisema- ja aluesuunnittelijoista. Laajemmassa ryhmässä, joka voi osallistua suunnitteluprosessiin tapauskohtaisesti, on mukana liikenteen eri osa-alueiden (aktiiviset liikkumismuodot, julkinen liikenne, tieliikenteen turvallisuustekniikka) asiantuntijoita, maankäytön suunnittelijoita, kestävästä kehityksen vastuuhenkilöitä, taloustieteilijöitä ja viestintäalan osaajia. Ryhmä työskentelee kolmen suuren toisiinsa liittyvän hankkeen parissa ja koordinoi niitä. Ne ovat: kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelma "City Mobility Plan", kaupunkikeskuksen muutosstrategia ja vähäpäästöisen alueen käyttöönotto Edinburghissa.



Laatija: City of Edinburgh Council, collected by Wuppertal Institute
 Kuva Edinburghin kaupunginvaltuusto

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bielefeld, Saksa: Osastojen välinen ydintyöryhmä, jota tukee laajempi asiantuntijoista ja sidosryhmien edustajista koostuva ohjausryhmä

Bielefeldissä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman viiden hengen ydintyöryhmään kuuluivat liikenne-, kaupunkisuunnittelu- ja ympäristövirastojen sekä kaupunki- ja liikennesuunnitteluviraston päällikön toimiston ja paikallisen julkisen liikenteen tarjoajan edustajat. Valitsemalla ryhmään korkean tason henkilöitä, jotka olivat mukana myös asiaan liittyvissä rinnakkaisissa suunnitteluprosesseissa, varmistettiin hyvä koordinointi ja vahva yhteys poliittisiin päätöksentekijöihin. Ryhmää avusti kokenut ulkopuolinen asiantuntija, joka teki liikenneanalyysin, moderoi ja dokumentoi osallistamisprosessin sekä laati vision ja tavoitteet sidosryhmien edustajista muodostetun ohjausryhmän kanssa pidettyjen työpajojen pohjalta. Kaikki tulokset tuotettiin tiiviissä yhteistyössä ydintyöryhmän kanssa, joka kokoontui säännöllisesti hallinnoimaan prosessia ja tekemään päätöksiä.

Laatija: OLAF Lewald, Bielefeldin kaupunki, koonnut: Polis
Kuva Grafikbüro Wilk

**TOIMENPIDE 1.3:** Varmista poliittisten päättäjien ja eri organisaatioiden tuki ja mukanaolo**Perustelut**

Keskeisten sidosryhmien määrittäminen ja sen varmistaminen, että ne kokevat prosessin omakseen, on ratkaisevan tärkeää kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun pitkän aikavälin onnistumisen kannalta. Hyvä sidosryhmäanalyysi voi auttaa havaitsemaan mahdolliset konfliktit ja eri toimijoiden väliset koalitiomuodostelmat sekä sen, miten nämä voivat vaikuttaa suunnitteluprosessiin maantieteellisen toteuttamisalueen, toimintapolitiikkojen integroinnin, resurssien saataavuuden ja suunnittelun yleisen legitimiuden suhteen. Kun eri poliittiset ja institutionaaliset sidosryhmät osallistetaan jo varhaisessa vaiheessa, ne ottavat helpommin prosessin omakseen. Tätä kautta on todennäköisempää, että ne myös antavat tukensa sen tuloksille.

Tavoitteet

- Luoda vakaa perusta kaikkien sidosryhmien väliselle kestävälle yhteistyölle.

- Selvittää mahdolliset sidosryhmien väliset synergiaedut tai ristiriidat.
- Lisätä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen ja toteutuksen ohjauskapasiteettia ja hyväksyntää.

Tehtävät

- Yksilöidään kaikki olennaiset sidosryhmät sekä niiden tavoitteet, valtuudet, valmiudet ja suunnitteluresurssit (esim. käyttämällä sidosryhmien kartoitusvälinettä, ks. osaamistaulukko sekä valta-intressi-matriisi jäljempänä).
- Pyritään laajaan koalitioon, joka tukee kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ja kokee sen omakseen. Jatkuvuuden varmistamiseksi on hyvä saada valtaapitävien puolueiden lisäksi tuki myös oppositiolta. Ehkäistään merkittävät ristiriidat yhden tai useamman vaikutusvaltaisen toimijan suhteen, mutta pidetään samalla kiinni

kestävän liikkumisen keskeisistä periaatteista. Laaditaan yksinkertainen sidosryhmien keskinäisen koordinoinnin strategia tämän tehtävän ohjenuoraksi.

- Tavataan tärkeimpiä poliittisia päättäjiä ja alan toimijoita henkilökohtaisesti varhaisessa vaiheessa ja keskustellaan heidän näkemyksistään ja osallistumisestaan.
- Tehdään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ajatusta tunnetuksi poliittisten päättäjien ja kaikkien suunnittelun kannalta olennaisten osastojen kollegojen keskuudessa esimerkiksi järjestämällä seminaareja tai tutustumismatkoja johonkin kestävän liikkumisen mallikaupunkiin.
- Omaksutaan alusta alkaen avoin ja läpinäkyvä toimintatapa toimijoiden (myös kaupungin rajojen ulkopuolella toimivien organisaatioiden) yhteistyön suhteen ja varmistetaan eri sektorien toimijoiden (esim. eri hallintoyksiköiden) osallistuminen.

Ajoitus ja koordinointi

- Sidosryhmät yksilöidään ja analysoidaan heti alussa.
- Arvioidaan säännöllisesti uudelleen, onko sidosryhmien koalitioissa tapahtunut muutoksia.

- Tietoisuuden lisäämiseen tähtäävät toimet aloitetaan prosessin varhaisessa vaiheessa.
- Poliittisten päättäjien tukea ja osallistumista tarvitaan jatkuvasti (ks. kaavio 2, jossa on esitetty myös poliittisten päätösten ajoitus ja koordinointi).

Tarkistuslista

- ✓ Sidosryhmät on yksilöity.
- ✓ Toimijakokonaisuuksien ja -asetelmien analysointi on suoritettu.
- ✓ Sidosryhmäkoordinointia varten on kehitetty perustoimintamalli.
- ✓ Poliittinen tuki on saatu.
- ✓ Keskeisten sidosryhmien yleinen sitoutuminen kestävän liikenteen periaatteisiin on saavutettu.



Toiminta-alasta riippuen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun olisi otettava mukaan erityyppisiä sidosryhmiä. Kaupunkilogistiikan osalta sidosryhmiä, joihin suunnittelu vaikuttaa, on laaja kirjo. Tästä syystä kestävän kaupunkilogistiikan suunnittelua koskevassa oppaassa **Sustainable Urban Logistics Planning** suositellaan, että kaupunkilogistiikan suunnittelua varten perustetaan sidosryhmäfoorumi. Foorumin kautta prosessiin olisi otettava suoraan mukaan kolme pääryhmää:

- toimitusketjun sidosryhmät (esim. huolitsijat, liikenteenharjoittajat, rahtaajat, suuret vähittäiskauppa- ja myymälöiden omistajat)
- viranomaiset (esim. paikalliset, alueelliset tai kansalliset viranomaiset)
- muut sidosryhmät (esim. teollisuuden ja kaupan alan järjestöt, kuluttajajärjestöt, tutkijat ja korkeakoulut)
- asiantuntijat.

Lisätietoa foorumista ja siitä, miten kaupunkilogistiikka voidaan sisällyttää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun, on oppaassa.



Keskeisten sidosryhmien yksilöinti

Alla oleva taulukko auttaa ottamaan mukaan sidosryhmiä, joilla on kaikki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun tarvittava osaaminen ja tietämys. Taulukon avulla voidaan testata ajatuksia siitä, mitkä ryhmät olisi syytä ottaa mukaan, sekä määrittää (uusia) organisaatioita tai henkilöitä, jotka voivat tuoda mukanaan kaivattavaa osaamista tai tietämystä. SUMP-konseptissa lähdetään siitä, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat onnistuvat vain, kun mukana olevilla kumppaneilla on neljä toiminnallista kykyä:

1. kyky hankkia poliittista tukea
2. liikenneverkkoja ja palveluja koskeva toimivalta
3. kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan edellyttämä korkeatasoinen tekninen osaaminen
4. kyky saada tukea yleisöltä tai ymmärtää yleisön polttavia tarpeita

Kaavio 11: Kingdonin malli sovellettuna kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan: toiminnalliset aspektit ja niitä vastaavat relevanssitekijät, sidosryhmät ja hyötytekijät (perustuu asiakirjaan: Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M, 2016. CH4ALLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, s. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Toiminnallinen aspekti	Relevanssitekijä	Sidosryhmät	Keskeiset hyötytekijät
Poliittinen tuki	Kuka voi varmistaa poliittisen tuen ja resurssit liikenteen alalla ja sen ulkopuolella?	<ul style="list-style-type: none"> • Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa kaavailevien kaupunkien kaupunginjohtajat ja kaupunginvaltuutetut (sekä valtaapitävät että oppositio) • Naapurikaupunkien kaupunginjohtajat ja edustajat • Suurkaupunkialueiden, maakuntien ja alueiden johtajat • Kaupunkihallinnon alayksikköjen edustajat • Poliittiset puolueet • SUMP-kumppanuudessa mukana olevia eri paikallisviranomaisia edustavat poliittiset toimijat 	Visio, johtajuus, valta, resurssit
Liikenneverkkoa koskeva toimivalta	Kuka hallinnoi liikenneverkkoja?	<ul style="list-style-type: none"> • Julkista liikennettä hoitavat yhtiöt (kaupunkien ja kuntien bussit, raitiovaunut ja metrot sekä alueelliset bussit ja junat) • Liikenneinfrastruktuurin omistajat (tiet, pysäköinti, vaihtoasemat jne.) • Kansalliset rautatieyhtiöt • Satamaviranomaiset (soveltuviissa tapauksissa) • Lentoasemaviranomaiset (soveltuviissa tapauksissa) • Uusien liikenne- ja liikkumispalvelujen tarjoajat (esim. polkupyörien yhteiskäyttö, autojen yhteiskäyttö) 	Tekninen toteutettavuus
Tekninen asiantuntemus	Kenellä on tarvittava tieto ja vaadittava osaaminen teknisesti luotettavan suunnitelman laatimiseksi?	<p>Eri organisaatioiden tekniset asiantuntijat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kaupungin virastot tai julkishallinto (liikenne ja aluesuunnittelu, talouskehitys, ympäristö, terveys, matkailu jne.) • yliopistot ja muut tutkimuslaitokset • asiantuntevat yritykset • erityisvirastot • asiantuntevat kansalaisjärjestöt ja yhdistykset 	Teknisesti luotettava suunnittelu
Yleisön tuki	Kuka ymmärtää yleisön ja sidosryhmien mielipiteitä?	<p>Kansalaisia, sidosryhmiä ja tiedotusvälineitä palvelevat viranomaiset. Kaupungin yksiköissä näitä voivat olla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • viestintäosasto • poliisivoimat • talouskehitysosasto, työhönvalmentajat • kaupungin oikeusasiamies/sovittelija • koulutusosasto • eri toimintasektorien (liikenne ja aluesuunnittelu, talouskehitys, kaupungin nuorisovaltuusto jne.) neuvoo-antavien toimikuntien vastuuhenkilöt 	Arvot, koettu muutostarve



Toimija-asetelmien analysointi

Sidosryhmien yksilöinnin jälkeen olisi analysoitava, minkälaisiin asetelmiin nämä toimijat asettuvat suhteessa toisiinsa. Analyysin olisi perustuttava listaan eri kriteereistä tai ominaisuuksista, jotka ovat oleellisia kussakin tapauksessa, kuten intressit, valta, vaikutusvalta muihin, koalitiot jne. Näin saadaan selville, mitkä ovat kunkin sidosryhmän tavoitteet, mitkä ovat taustalla olevat pyrkimykset ja pitävätkö ryhmät itseään ”voittajina” vai ”häviäjinä”, jos tietty hanke toteutetaan.

Toimijoiden asetelman järjestelmällisen analysoinnin tavoitteena on saada selkeä kuva eturistiriidoista tai mahdollisista koalitioista ja määrittää paremmin sidosryhmäryhmittymiä, joiden intressien, kapasiteetin ja tietämyksen taso eroaa muista. Analyysi voidaan toteuttaa esimerkiksi laatimalla valta-intressi-matriisi, jossa sidosryhmät ryhmitellään vaikutusvaltansa ja tärkeytensä mukaan:

Kaavio 12: Valta-intressi-matriisi (perustuu YK:n Habitat-ohjelman raporttiin 2001. Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, s. 24).

	Vähäinen vaikutusvalta	Suuri vaikutusvalta
Vähäinen intressi	vähiten tärkein sidosryhmä	hyödyllinen päätöksenteossa ja kannanmuodostuksessa sekä välittäjänä
Suuri intressi	tärkeä sidosryhmä, joka mahdollisesti tarvitsee valtaistamista	tärkein sidosryhmä

Sidosryhmien erittelyn yhteydessä on suositeltavaa tarkastella myös ”paikallisten puolestapuhujien” roolia. Nämä ovat paikallisen verkoston avainhenkilöitä, joiden henkilökohtainen osaaminen, hyvät kontaktit ja merkittävä rooli esimerkiksi resurssien käyttöön saamisessa ja liittoutumien luomisessa tunnetaan hyvin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa kannattaa arvioida jo aikaisessa vaiheessa näiden henkilöiden strategista merkitystä: heillä voi olla suuri vaikutus prosessiin, ja heidät on hyvä saada omalle puolelle.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Budapest, Unkari: Säännölliset pyöreän pöydän kokoukset päätöksentekijöille

Tukeakseen uudenlaista institutionaalista päätöksentekoa SUMP-toimenpiteiden laadinnassa Budapestin kaupungin BKK Centre for Budapest Transport -keskus on perustanut kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelukomitean. Komitean säännöllisesti järjestettävät pyöreän pöydän kokoukset toimivat foorumina, jossa keskustellaan toimenpide- ja hankesuunnitelmista ja koordinoidaan niitä. Komitea voi myös tehdä kaupunginvaltuustolle ehdotuksia uusista kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun toimenpiteistä. Komiteaan kuuluu 21 jäsentä tärkeimmistä sidosryhmistä, kuten kaupungin hallinnosta, ministeriöistä ja liikennesuunnittelun alan valtiollisista laitoksista, kansallisesta rautatieyhtiöstä ja alueneuvostosta. Niin ikään mukana ovat tärkeimmät liikenteenharjoittajat ja yliopistojen asiantuntijat. Henkilökohtainen yhteydenpito ja tapahtumien asiantunteva organisointi ovat välttämättömiä komitean tehokkaan toiminnan mahdollistamiseksi.



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Lontoo, Bryssel, Dresden, Groningen, Ljubljana: Kaupunkien johtajat vahvasti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien asialla

Useat Euroopan kaupunkien korkean tason poliitikot ovat viime aikoina antaneet vahvaa tukea kestävälle liikkumiselle ja paikallisille kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmille. Kaupunkien johtajat keskittyvät usein yksittäisiin toimenpiteisiin, tavoitteisiin tai visioihin. Lontoon pormestari Sadiq Khan on painottanut strategiassaan saavutettavuutta ja ilmanlaatua. Belgiassa Brysselin alueella aiemmin liikenneministerinä toiminut Pascal Smet tuki siirtymistä autojen ehdoilla toimivasta kaupungista ihmiskeskeiseen kaupunkiin. Dresdenissä, Saksassa, apulaispormestari Raoul Schmidt-Lamontain edisti MOBI-brändiä, jota käytetään kestävien liikkumismuotojen ja -palvelujen yhteydessä. Alankomaiden Groningenissa liikenteestä vastaava apulaispormestari Paul de Rook on vaalinut kaupungin pitkää pyöräilymyönteistä perinnettä. Ljubljanan (Slovenia) apulaispormestari Dejan Crnek on ajanut kestävän liikkumisen asiaa Euroopan laajuisesti toimimalla CIVITAS-verkoston neuvoo antavan komitean puheenjohtajana. Hän on kehittänyt voimakkaasti kaupunkinsa multimodaalisuutta.

Koonnut: Polis
Kuva Polis



TOIMENPIDE 1.4: Suunnittele sidosryhmien ja kansalaisten osallistuminen

Perustelut

Siirtyminen kestäväan liikkumiseen vaatii sidosryhmien ja suuren yleisön aktiivista tukea. Yhteistyö sidosryhmien kanssa on yleisesti tunnustettu käytäntö, mutta usein vain tietyt ryhmät voivat todella vaikuttaa suunnitteluun. On kuitenkin erittäin tärkeää ottaa kaikki asiaankuuluvat sidosryhmät mukaan koko suunnitteluprosessiin ja huomioida niiden erityisvaatimukset. Tämä edistää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman legitimiyyttä ja parantaa sen laatua. Ainoastaan suunnitelma, joka on laadittu yhteistyössä keskeisten sidosryhmien ja suuren yleisön kanssa, voi saada yleisen hyväksynnän ja olla toimiva sekä käytännölliseltä että taloudelliselta kannalta. Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen on siksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeinen osatekijä.

Sidosryhmien osallistamista varten tarvitaan erityinen strategia, jossa hyödynnetään erilaisia toteutusmalleja ja -tekniikoita, kun ollaan tekemisissä eri viranomaisten, yksityisten yritysten tai kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden – taikka yhdessä näiden kaikkien – kanssa. Kansalaisten osallistuminen on olennaisen tärkeää päätöksenteon legitimiyyden ja laadun varmistamisen kannalta, ja sitä edellytetään myös EU:n periaatteissa ja kansainvälisissä yleissopimuksissa.

Tavoitteet

- Varmistaa kaikkien olennaisten sidosryhmien järjestelmällinen osallistuminen suunnitteluprosessin keskeisiin vaiheisiin.
- Luoda läpinäkyvä ja vuoropuhelulle rakentuva suunnittelukulttuuri, jolle ovat ominaisia säännöllinen viestintä ja osallistujien kuuleminen.
- Kannustaa kansalaisia osallistumaan keskusteluun erityisesti suunnittelun varhaisissa vaiheissa, kun prosessit ovat vielä avoimia ja joustavia.
- Suunnitella osallistamisprosessia varten kestäviä ja tukea tarjoavia toimintamalleja, joilla pyritään parantamaan asukkaiden elämänlaatua ja saamaan aikaan tilanne, jossa yleisö ottaa laajasti suunnitteluprosessin omakseen.
- Edistää vireästi toimivaa kansalaisyhteiskuntaa ja paikallista poliittista kulttuuria.
- Parantaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yleistä laatua, vaikuttavuutta, (kustannus)tehokkuutta, avoimuutta, hyväksyntää ja legitimiyyttä.



Mitä ovat 'kansalaiset' ja 'sidosryhmät'?

Kansalaisilla tarkoitetaan kaikkia ihmisiä, jotka asuvat ja/tai työskentelevät toiminnallisella kaupunkiseudulla, jota varten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma laaditaan. Tässä asiakirjassa kansalaisista käytetään myös yleisiä nimityksiä "ihmiset", "asukkaat" ja "yleisö".

Sidosryhmiä ovat kaikki yksilöt, ryhmät tai organisaatiot, joihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma vaikuttaa ja/tai jotka voivat vaikuttaa siihen. Vaikka kansalaiset kuuluvat osana sidosryhmiin, tässä asiakirjassa sidosryhmillä tarkoitetaan lähinnä institutionaalisia sidosryhmiä, kuten viranomaisia, poliittisia puolueita, kansalais- ja yhteisöryhmiä, liike-elämän järjestöjä, liikenteenharjoittajia ja tutkimuslaitoksia.

Keskeiset sidosryhmät ovat yleensä tiiviimmin mukana kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa kuin suuri yleisö. Sen vuoksi on varmistettava, että kaikkien asiaan liittyvien yhteiskunnan osien, myös yleensä aliedustettujen "vaikeasti tavoitettavien" ryhmien, intressit ovat asianmukaisesti edustettuina osallistuvissa sidosryhmissä.

Tehtävät

- Vakiinnutetaan osallistamistoimet osaksi tavanomaisia suunnittelukäytäntöjä. Määritetään ne suunnittelun osavaiheet, joihin sidosryhmät ja kansalaiset osallistuvat (ks. kaavion 13 suositukset, jotka koskevat kansalaisten osallistumista kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin) ja kullekin niistä sopivat osallistamismenettelyt (lisätietoja osallistamismenettelyistä ja välineistä on kaaviossa 14). Arvioidaan henkilökohtaiseen viestintään perustuvia ja verkkopohjaisia osallistamismenetelmiä ja valitaan niistä hyödyllisimmät.
- Perustetaan pysyvä ohjausryhmä, joka koostuu merkittävistä poliittisista päättäjistä ja muista keskeisistä sidosryhmistä. Tämä ohjausryhmä antaa koko suunnitteluprosessin ajan opastusta ja palautetta strategisia päätöksiä varten. Hyödynnetään toimenpiteen 1.3 yhteydessä tehtyä sidosryhmien kartoitusta sen määrittämiseksi, mitkä sidosryhmät otetaan mukaan. Otetaan ohjausryhmä säännöllisesti mukaan kokouksiin tai tilanekatsauksiin ja pyydetään palautetta, jotta saadaan aikaan kehys keskeisiin päätöksiä varten.
- Laaditaan viestintä- ja osallistamisstrategia ja -aikataulu; tähän sisältyy myös kokonaisstrategia PR-toimia, kuten tiedotusvälineiden kanssa toimimista, varten.
- Tähdätään mahdollisimman vuorovaikutteiseen osallistamiseen (ks. kohta "Olellaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet"), mutta sisällytetään strategiaan vähintään yleisölle suunnattu ennakoiva tiedotus (ts. se, että hankkeen taholta lähestytään ihmisiä eikä päinvastoin).
- Varmistetaan, että kaikki liikenteen kanssa tekemisissä olevat yhteiskunnan jäsenet, myös vammaiset, nuoret ja vanhuksat, etniset vähemmistöt, vähävaraiset henkilöt, yksinhuoltajat ja muut tyyppillisesti aliedustetut vaikeasti

tavoitettavat ryhmät, saadaan mukaan. Heidä ei saisi pitää pelkästään vastaanottavana osapuolena, vaan heidät olisi otettava mukaan suunnitteluprosessiin. Varaudutaan edunvalvontaryhmiin, jotka voivat pysäyttää prosessin.

- Suunnitellaan uutisointia ja tiedottamista uuden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnasta ja siitä, että kaikilla kansalaisryhmillä ja sidosryhmillä on mahdollisuus osallistua sen tekoon. Tarkastellaan erilaisten toteutustapojen yhdistelmää, johon kuuluvat perinteiset muodot, kuten painetut ilmoitukset ja mainonta sanomalehdissä, verkkosivustojen ilmoitukset, uutiskirjeet tai kotitalouksille jaettavat kirjeet, sekä uudemmat viestintäkeinot, kuten sosiaalinen media, lyhyet videot, tutustumispiste tai erityinen verkkosivusto. Lisätietoja on kaaviossa 14.

Olellaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Suunnitellaan sidosryhmien ja kansalaisten aktiivisempaa osallistamista laajemmalla keinovalikoimalla koko prosessin ajan (esim. opintomatkat, sidosryhmätapahtumat, internetfoorumi, kansalaispaneelit).
- Laajennetaan sidosryhmien osallistamista useampiin ryhmiin, myös eturyhmiin ja edunvalvontaryhmiin, mutta varmistetaan, että kriittiset keskustelut moderoidaan hyvin.
- Varmistetaan mahdollisimman suuri avoimuus ja mahdollistetaan demokraattisempi ja osallistavampi päätöksenteko koko suunnitteluprosessin ajan (Århusin yleissopimus).
- Edistyneet kaupungit: otetaan sidosryhmät aktiivisesti mukaan päätöksentekoon ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan hallinnointiin.



Tarkempaa tietoa tehtävistä

Kysymykset, joihin osallistamisstrategiassa on annettava vastaukset

Prosessiin liittyy neljä keskeistä kysymystä, joita on tarkasteltava osallistamisstrategiaa valmisteltaessa.

- **Miksi?** Miksi osallistumisprosessi toteutetaan? Miten se vaikuttaa strategiaan/suunnitelmaan?
- **Kuka?** Kenen olisi osallistuttava päätöksentekoprosessiin? Miten tällaiset osallistujat voidaan yksilöidä?
- **Miten?** Miten osallistaminen toteutetaan? Mitä välineitä ja tekniikoita olisi käytettävä?
- **Milloin?** Missä vaiheessa eri toimia olisi toteutettava? Milloin osallistaminen ei ole tarkoituksenmukaista?

Ajoitus ja koordinaatio

- Tärkeimpien osallistamistoimien suunnittelu saatetaan päätökseen ennen suunnitteluprosessin aloittamista.
- Poliittisista päättäjistä ja muista keskeisistä sidosryhmistä koostuva ohjausryhmä perustetaan yhdessä (vasta perustetun) ydintöryhmän kanssa (ks. toimenpide 1.2); tässä yhteydessä otetaan huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman suunnitteluvaatimukset ja maantieteellinen toteuttamisalue (ks. toimenpide 2.1).
- Sidosryhmät otetaan mukaan koko suunnitteluprosessiin.
- Kansalaiset osallistetaan valikoitujen osavaiheiden tärkeisiin päätöksiin. Kansalaisten osallistuminen on todennäköisesti tuloksellisempaa, jos se toteutetaan valikoitujen toimenpiteiden yhteydessä sen sijaan, että heidät pyritäisiin saamaan mukaan liian moniin toimenpiteisiin, jolloin voisi aiheutua osallistumisväsymystä. Alla olevassa kaaviossa on suosituksia kansalaisten osallistamisesta eri osavaiheissa.

Kaavio 13: Kansalaisten osallistuminen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin





Kuva © Orbon Alija on istock.com

Kansalaisten osallistaminen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin – tee se oikein!

Kansalaisten olisi osallistuttava suunnitteluprosessiin koko SUMP-syklin ajan, mutta ei kaikkiin 12 osavaiheeseen. Kaaviossa 13 on suosituksia siitä, mitä olisi painotettava. Siinä esitetään osavaiheita ja toimenpiteitä, joissa on tehtävä tärkeitä päätöksiä ja joissa paikallisten asukkaiden ideat, visiot ja sitoutuminen voivat hyödyttää suunnittelua.

Kansalaisten osallistaminen kannattaa aloittaa heti syklin alussa. Jo silloin, kun päätös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta tehdään, heille voidaan tiedottaa asiasta ja samalla voidaan aktivoida asiasta kiinnostunut kansalaisten ryhmä. Kansalaisten osallistumisen neljä tärkeintä vaihetta ovat skenaarioista keskusteleminen (toimenpide 4.2), vision laatiminen (toimenpide 5.1), toimenkokonaisuuksien valinta ja hyväksyminen (toimenpide 7.2) ja toteutus (toimenpide 11.2). Lisäksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta on hyödyllistä, että kansalaiset osallistuvat liikenne- ja liikkumistilanteen ongelma-analyyysiin (toimenpide 3.2), yleisön laajan tuen varmistamiseen (toimenpide 8.4) sekä onnistumisten ja epäonnistumisten arviointiin (ks. toimenpide 12.1).

Näiden toimenpiteiden lisäksi aina silloin, kun saavutetaan jokin välitavoite, on hyvä hetki tiedottaa yleisölle päätökseen saatettujen vaiheiden tuloksista. Erityisesti kolmannen välitavoitteen kohdalla voidaan vahvistaa strateginen suunta yhdessä kansalaisten kanssa, ja neljänteen välitavoitteeseen pääsemistä eli kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä on hyvä juhlistaa yhdessä. Aina kun suunnitellaan tapahtumia tai muita kansalaisten osallistamisen menetelmiä, olisi otettava huomioon seuraavat periaatteet:

- Toimitaan ehdotettujen osallistamisvälineiden ja -muotojen suhteen luovasti mutta myös kriittisesti. Esimerkiksi mobiilisovelluksilla ja verkkokyselyillä ei välttämättä voida tavoittaa kaikkia kohderyhmiä (kuten vanhuksia tai henkilöitä, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää tietokonetta). Sen vuoksi sähköisten osallistumistapojen lisäksi on aina tarjottava myös ei-sähköisiä tapoja osallistua.
- On erittäin tärkeää tiedottaa siitä, millä tavalla kansalaisten osallistumisen tuloksia käytetään prosessissa, ja korostaa, että ne eivät jää pöytälaatikkoon. Osallistujille olisi luvattava, että kaikkia kannanottoja tarkastellaan. Lisäksi olisi annettava tiedoksi, jos jokin esiin tuotu seikka tai idea otetaan huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa.
- Kielellä on merkitystä. Jos esimerkiksi käytetään vain paikallista kieltä, on mahdollista, että maahanmuuttajataustaiset ihmiset suljetaan prosessin ulkopuolelle. Myöskään liian teknistä ammattikieltä ei saisi käyttää.
- Kaikkien julkisten kokouksien paikka on valittava huolellisesti ja on varmistettava, että se on helposti ja esteettömästi saavutettavissa ja paikalle pääsee julkista liikennettä käyttäen. Kokouspaikassa on oltava asianmukaiset laitteet, ja tilan on oltava hyvin valaistu ja akustiikaltaan toimiva. Istumajärjestys on suunniteltava huolellisesti niin, ettei se ilmennä minkäänlaista valtahierarkiaa.
- On otettava huomioon ihmisten erilaiset aikataulut ja järjestettävä tapahtuma mielellään illalla. Iltapäivätapahtuma voi sulkea pois työssä käyvät, kun taas iltatapahtumat voivat olla vaikeita niille, joilla on lapsia.
- On huolehdittava siitä, että tapahtumat ja verkkoviestintä moderoidaan asianmukaisesti ja kaikkia kunnioittaen.

Tarkistuslista

- ✓ Aikataulu, menetelmät ja osallistuvat kansalaisryhmät on määritetty ja niistä on päätetty.
- ✓ Osallistamisen ja viestinnän toimintamalli on viimeistely.
- ✓ Keskeiset sidosryhmät kattava ohjausryhmä on perustettu.



Kaavio 14: Suositellut kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnassa käytettävät osallistamisvälineet ja menetelmät (tärkeät välineet on lihavoitu). Jaottelu perustuu suunnittelun neljään vaiheeseen ja osallistamisen vahvuuteen (heikoimmasta vahvimpaan: "tiedotus", "kuuleminen", "yhteistyö", "valtaistaminen").

	Valmistelu ja analysointi	Strategian laatiminen	Toimenpiteiden suunnittelu	Toteutus ja seuranta
Tiedotus	<p>Kasvokkaisviestintä: tiedotustilaisuus, lehdistötilaisuus, tiedotuskoju julkisella paikalla, näyttely julkisissa tiloissa, tiedotuskampanja paikallisen tunnetun henkilön avustamana, paikalliset kansalaiset/sidosryhmät viestijöinä ja yhteisön mielipidevaikuttajina</p> <p>Painotuote: juliste, lehtinen, esite</p> <p>Verkossa: sosiaalisen median julkaisut, verkkosivusto, mobiilisovellus, radio-/podcast-lähetys, videokanava, uutiskirje</p>			
Kuuleminen	<p>Sosiaalinen media (kyselyt), palautelomake verkkosivustolla, kysely-/palautelomakkeet sovelluksen kautta</p>			
	<p>Kyselylomakkeet ja kyselyt, haastattelut (puhelin, avainhenkilöt jne.)</p>	<p>Delfoi-tutkimus tulevaisuuden suuntauksista</p>	<p>Toimenpiteiden valintakysely, tiedonhankinta joukkoistamalla</p>	<p>Arviointikyselyt ja -tutkimukset, arviointihaastattelut (puhelin, avainhenkilöt jne.)</p> <p>tiedonhankinta joukkoistamalla, (matkustus)päiväkirja, sokkokävely (blind walk)</p>
Yhteistyö	<p>Fokusryhmät, world café -keskustelu, tapahtumat ajankohtaisten asioiden tiimoilta, sidosryhmien pyöreän pöydän keskustelu, julkinen keskustelu</p>			
	<p>Ongelma-analyysityöpaja ideapalaveri/aivokävely (brainwalking), sokkokävely (blind walk)</p>	<p>Skenaariotyöpaja, visiointitapahtuma, future search -työpaja, avoin tila tapahtuma, osallistava geodesign</p>	<p>Hackathon-tapahtuma, toimenpidetyöpaja, Planning for Real -suunnittelu</p>	<p>Tutustumisvierailu toteutuspaikkaan, yhteisylläpito (adoptointi), elävä laboratorio</p>
Valtaistaminen	<p>Kansalaisjuri / kansalaisten neuvoa-antavat ryhmät, äänestys</p>			<p>Yhteisylläpito/ yhteistoteutus (adoptointiohjelmat, esim. puiden adoptointi)</p>
			<p>Osallistava budjetointi</p>	

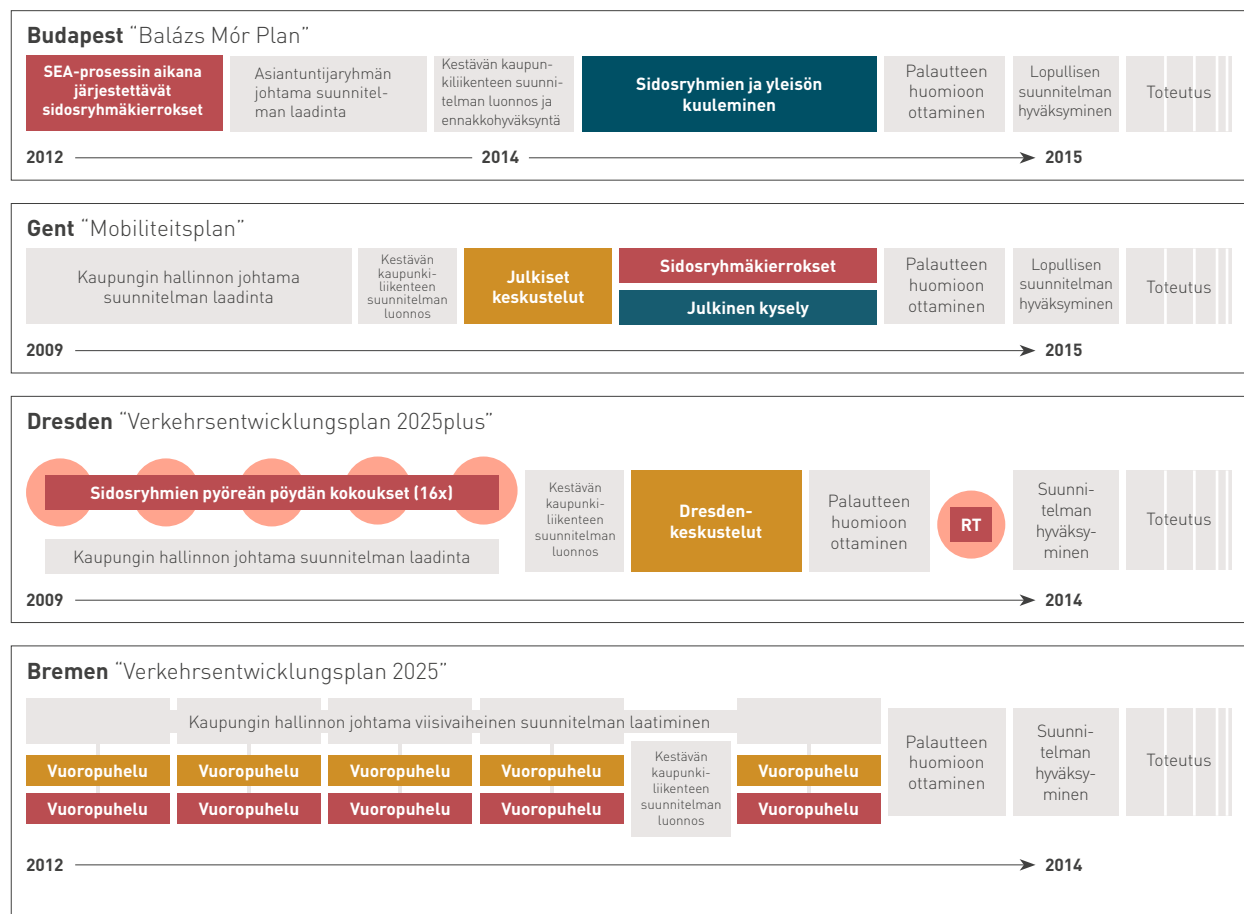


Käytännön esimerkkejä kansalaisten ja sidosryhmien osallistamisesta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin

Budapestin, Gentin, Dresdenin ja Bremenin kaupungit ovat luoneet yksilöllisiä toimintatapoja, joiden avulla kansalaiset voidaan osallistaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin – sen mukaan, millaisia paikalliset toimintaolosuhteet, suunnitteluasiantuntemus, resurssit ja valmiudet ovat.

Osallistamisessa sovellettiin yhteisosallistamisen malleja (esim. Budapestissa ja Gentissä), sidosryhmien ja kansalaisten erillistä mutta samanaikaista osallistumista (esim. Bremenissä ja Gentissä) sekä vaiheistettua osallistumista (Dresdenissä). Tässä kaaviossa esitetään valikoituja esimerkkitapauksia, joista käy ilmi mahdollisten toimintamallien kirjo. On tietysti monia muitakin tapoja saada sidosryhmät ja kansalaiset mukaan riippuen kunkin kaupungin omasta suunnittelukontekstista.

Kaavio 15: Käytännön esimerkkejä kansalaisten ja sidosryhmien osallistamisesta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessiin, Rupprecht Consult, 2016 (perustuen asiakirjaan: Lindenau, M., Böhrer-Baedeker, S., 2016). CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, s. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Huomautus: Kaaviosta ei käy ilmi yksittäisten suunnitteluvaiheiden kesto.
© Rupprecht Consult 2019

Osallistajat: ■ Kansalaiset ■ Sidosryhmät ■ Kansalaiset ja sidosryhmät

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Brno, Tšekin tasavalta: Kansalaisten osallistamisstrategia, jossa yhdistyvät perinteiset ja verkkoformaattit

Brnon kaupunki laati kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman osallistamisstrategian käyttäen apuna viestintään ja osallistamiseen erikoistunutta konsulttitoimistoa. Toimisto auttoi kaupunkia toteuttamaan laadukkaan ja tarkoituksenmukaisen osallistamisprosessin. Strategiaan sisältyi perinteisiä menetelmiä, kuten julkisia keskusteluja, pyöreän pöydän keskusteluja ja viestintää erityisellä verkkosivustolla, mutta näiden lisäksi käytettiin myös uusia toteutustapoja, kuten asiantuntijoiden työpajaa ("Brno Mobility – 2050 Vision"). Vuosina 2015–2018 toteutetussa osallistamisprosessissa analysoitiin yli 2500 kansalaisten kommenttia ja järjestettiin noin 30 tapahtumaa, joihin osallistui yli 500 ihmistä. Lisäksi järjestettiin useita työpajoja kansalaisille, asiantuntijoille, kaupunkialueille ja kunnille sekä poliittisille päättäjille.

Laatija: Iva Rorečková (Machalová) ja Lukáš Bača, Brnon kaupunki, koonnut: EUROCITIES |
Kuva: Marie Schmerková (Brnon kaupunki)



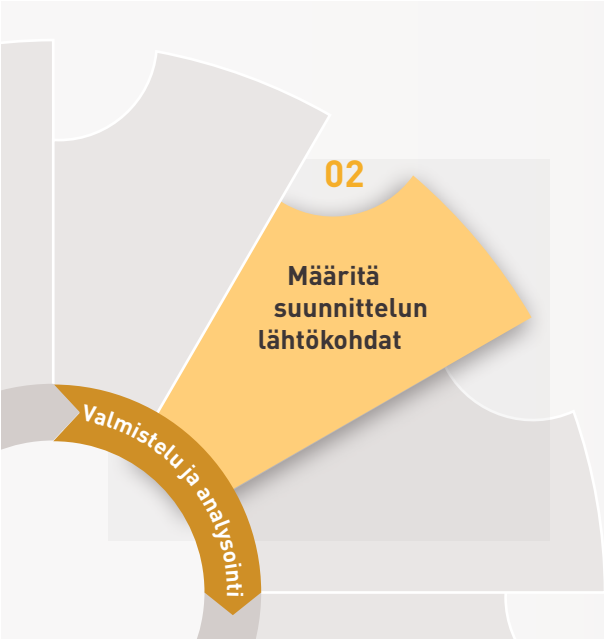
ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Vilna, Liettua: Kattava ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan laajasti sitouttava osallistaminen

Vilnan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin ensimmäisessä osavaiheessa laadittiin projektihallinnan tiekartta, jossa määriteltiin strategiat sidosryhmien ja kansalaisten kanssa tehtävää yhteistyötä varten. Siinä asetettiin neljä selkeää tavoitetta: odotusten selkeyttäminen; jatkuva tiedottaminen prosessin kulusta; tiettyjen kohderyhmien tavoittaminen ja tiedotustapahtumien järjestäminen. Vilna teki yhteistyötä käyttäytymistieteilijöiden ja sosiologien kanssa löytääkseen tehokkaimmat tavat viestiä eri kohderyhmien (poliittisten päättäjien, sidosryhmien ja kansalaisten) kanssa. Toimintaa koordinoiva henkilö, riittävä budjetti, selkeät tavoitteet ja keskeiset suoriutumista mittaavat indikaattorit auttoivat saamaan aikaan onnistuneen kampanjan ja herättämään keskustelua kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmasta paikallisyhteisön, tiedotusvälineiden ja poliittisten päättäjien keskuudessa.

Laatija: Kristina Gaučė, koonnut: UBC
Kuva: Saulius Žiūra





OSAVAIHE 2: Määritä suunnittelun lähtökohdat

- 2.1 Arvioi suunnitteluvaatimuksia ja määrittele toteuttamisalue (toiminnallinen kaupunkiseutu)
- 2.2 Luo yhteydet muihin suunnitteluprosesseihin
- 2.3 Sovi aikataulusta ja työsuunnitelmasta
- 2.4 Harkitse ulkopuolisen tuen hankkimista

Samanaikaisesti työskentelyrakenteiden luomisen kanssa on määriteltävä suunnittelukehys, jonka avulla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta voidaan sovittaa paikalliseen kontekstiin. Tähän sisältyy suunnitelman maantieteellisen toteuttamisalueen rajaaminen. Ihannetapauksessa suunnitelma laaditaan koko toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti. Muita tärkeitä näkökohtia ovat lakisääteisten suunnitteluvaatimusten noudattaminen ja suunnittelun linkittäminen liikenteeseen liittyvien muiden toimintasektorien suunnitteluprosesseihin. Kaikkien aiempien toimenpiteiden tulokset tiivistetään tämän jälkeen laadittavan aikataulun ja työsuunnitelman muotoon. Nämä olisi hyväksyttävä poliittisilla päättäjillä, jotta mukana olevat toimijat voivat luottaa niihin. Jos valmiuksien suhteen on aiemmin havaittu puutteita, on ryhdyttävä järjestelyihin, joilla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen saadaan ulkopuolista tukea.

TOIMENPIDE 2.1: Arvioi suunnitteluvaatimukset ja määrittele toteuttamisalue (toiminnallinen kaupunkiseutu)

Perustelut

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on osa laajempaa alueellista ja kansallista suunnittelukehystä. Tähän kehykseen sisältyvät esimerkiksi säädökset, rahoitusvirrat tai korkean tason strategiat aluesuunnittelun ja liikenteen kehittämiseksi (esim. kansallinen liikennesuunnitelma, jos sellainen on olemassa). Alueellisen ja kansallisen suunnittelukehysten vaikutusta on erittäin tärkeää arvioida, jotta voidaan hyödyntää sen suomia mahdollisuuksia ja välttää myöhemmät ristiriidat ylemmän tason viranomaisten kanssa.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman olisi katettava toiminnallinen kaupunkiseutu (eli työssäkäyntialue), joka useimmiten ylittää kaupungin hallinnolliset rajat.

Jos kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman maantieteellistä rajaamista koskevia alueellisia tai kansallisia määräyksiä ei ole, sidosryhmien on sovittava sopivimmasta rajauksesta ja poliittisen elimen on hyväksyttävä se. Toteuttamisalueen rajaus riippuu yhtäältä alueesta, josta paikallis- tai alueviranomaiset ovat vastuussa. Toisaalta sen on vastattava mahdollisimman hyvin sitä, miten ihmiset todellisuudessa liikkuvat. Suunnitelma, joka kattaa koko kaupunkitaajaman, on paljon tehokkaampi kuin suunnitelma, joka kattaa vain osan siitä.

Tehtävät

- Määritetään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevat olennaiset alueelliset, kansalliset ja EU:n oikeudelliset vaatimukset.
- Muodostetaan selkeä käsitys siitä, miten alueelliset, kansalliset ja EU:n puitteet vaikuttavat suunnitteluprosessiin.
- Määritellään suunnitelman maantieteellinen toteuttamisalue, joka yleensä kattaa todellisten liikkumismallien mukaisen toiminnallisen kaupunkiseudun (esim. työssäkäyntialueen).
- Nimetään yksi tai useampi elin, joka toimii suunnitteluprosessin johdossa.
- Hyväksytetään toteuttamisalue ja johtava elin poliittisilla päättäjillä.
- Varmistetaan, että yhteydet pitkän matkan liikennekäytäviin otetaan huomioon.

Tavoitteet

Suunnitteluvaatimusten osalta:

- Yksilöidä, dokumentoida ja arvioida:
 - lainsäädännölliset määräykset ja ohjeet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta, mukaan lukien mahdolliset maantieteellistä toteuttamisaluetta tai erilaisten suunnitteluviranomaisten (jos sellaisia on) vastuualueita koskevat vaatimukset
 - olennaiset alueelliset ja kansalliset rahoituskriteerit
 - ylemmän tason suunnitelmat, strategiat ja tavoitteet, jotka saattavat vaikuttaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan. Esimerkiksi uusia tai laajennettuja teitä koskevat kansallisen tieviranomaisen suunnitelmat voisivat toimia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman tavoitteiden vastaisesti lisäämällä kaupunkiin suuntautuvaa autoilua.
- Laatia yhteenveto alueellisesta ja kansallisesta kehyksestä ja ehdotuksia siitä, miten se olisi otettava huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa.

Maantieteellisen toteuttamisalueen osalta:

- Analysoida liikennemalleja ja hallinnollisia rajoja. Määritellä toiminnallinen kaupunkiseutu (lisätietoja on välineitä koskevassa osiossa). Sisällyttää mukaan myös yhteydet pitkän matkan liikennekäytäviin (kuten Euroopan laajuisen liikenneverkkoon ja kansalliseen rautatieverkkoon).

- Ottaa mukaan suunnittelualueen keskeiset sidosryhmät ja viranomaiset ja pyrkiä virallisiin sopimuksiin suunnittelutoimien maantieteellisestä laajuudesta.
- Noudattaa avointa ja läpinäkyvää toimintatapaa ja varmistaa asiaan liittyvien viranomaisten osallistuminen. Huolehtia säännöllisestä viestinnästä ja tiedonvaihdosta viranomaisten välillä.
- Sopia siitä, mikä taho ottaa kokonaisvastuun suunnitelmasta.
- Siinä tapauksessa, että ei ole mahdollista määritellä toiminnallisen kaupunkiliikennealueen kanssa täysin yhdenmukaista suunnittelualueita, pyrkiä vähintään hyvään yhteistyöhön eri toimijoiden kanssa sellaisten haasteiden osalta, joita voidaan ratkaista ainoastaan koko taajama-alueen tasolla. Tämä voi perustua olemassa olevaan yhteistyöhön tai pitää sisällään uusia käytäntöjä (esim. viralliset menettelyt, kuten yhteiset maankäyttösuunnitelmat, tai epäviralliset menettelyt, kuten työryhmät).
- Varmistaa koko suunnittelualueen sidosryhmien edustus ohjausryhmässä.
- Varmistaa, että koko suunnittelualueen asukkaat ovat osallistumistoimien piirissä.

Olellaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Katetaan myös (osa-)alueet, joilla on kytkös liikenteeseen liittyviin merkittäviin sosioekonomisiin ja ympäristövaikutuksiin.

Ajoitus ja koordinointi

- Olennaiset määräykset ja suunnitteluvaatimukset kartoitetaan heti alussa, ja ne otetaan huomioon koko prosessin ajan.
- Määräykset ja suunnitteluvaatimukset on otettava erityisesti huomioon, kun määritetään sidosryhmien ja kansalaisten osallistumista (ks. toimenpide 1.4), maantieteellistä toteuttamisaluetta (tämä toimenpide), yhteyksiä muihin suunnitteluprosesseihin (ks. toimenpide 2.2) sekä aikataulua ja työsuunnitelmaa (ks. toimenpide 2.3).
- Maantieteellinen toteuttamisalue määritetään varhaisessa vaiheessa, jotta se voidaan ottaa huomioon työskentely- ja osallistumusrakenteita luotaessa (ks. osavaihe 1). Ennen virallisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin aloittamista tarvitaan selkeä sopimus asiasta (ks. toimenpide 2.3).

Tarkistuslista

- ✓ Olennaisia kansallisia ja alueellisia asiakirjoja on tarkasteltu ja tuloksista on tehty yhteenveto.
- ✓ Alueellisen ja kansallisen kehyksen tarjoamat mahdollisuudet ja muut mahdolliset vaikutukset on selvitetty.
- ✓ Maantieteellinen toteuttamisalue (mahdollisuuksien mukaan toiminnallinen kaupunkiseutu) on määritetty.
- ✓ Poliittinen yhteisymmärrys toteuttamisalueesta sekä viranomaisten ja poliittisten päättäjien perustehtävistä ja vastuista on saatu aikaan.
- ✓ Suunnittelualueen keskeiset viranomaiset ovat mukana ydintyöryhmässä ja/tai ohjausryhmässä.
- ✓ Kaupungin-/kunnanvaltuustot ovat allekirjoittaneet ja hyväksyneet poliittisen sopimuksen.



Toiminnalliset kaupunkiseudut EU:n jäsenmaissa

OECD ja Euroopan komissio ovat yhdessä kehittäneet metodologiaa toiminnallisten kaupunkiseutujen määrittelemiseksi yhdenmukaisesti eri maissa. Keskeisinä tietoina käytetään väestötiheyttä ja työmatkoja. Toiminnallinen kaupunkiseutu koostuu tiheästi asutusta kaupungista ja sitä ympäröivästä alueesta (työssäkäyntialueesta), jonka työmarkkinat ovat tiiviisti integroituneet kaupunkiin.

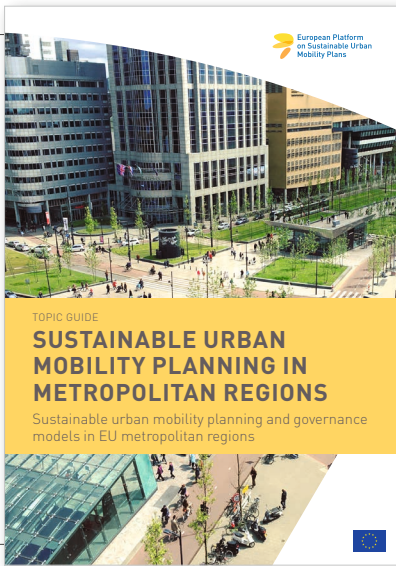
- Kaupungin ydinalue koostuu väestökeskittymästä, jonka asukastiheys on vähintään 1 500 asukasta neliökilometrillä.
- Kunta on osa kaupungin ydinaluetta, jos vähintään 50 prosenttia sen väestöstä asuu keskittymässä.
- 'Kaupungin läheinen maaseutu' määritellään kaupungin työmarkkinoiden työssäkäyntialueeksi, joka sijaitsee tiheästi asutun ydinalueen ulkopuolella. Kaikki kunnat, joiden työssäkävistä asukkaista vähintään 15 prosenttia työskentelee tietyn kaupungin ydinalueella, on määritelty osaksi kaupungin läheistä maaseutua.

Toiminnallisia kaupunkiseutuja koskevan OECD:n ja EU:n jaottelun perimmäisenä tavoitteena on luoda yhdenmukaistettu määritelmä kaupungeille ja niiden vaikutusalueille kansainvälisiä vertailuja ja kaupunkikehitykseen liittyvien kysymysten analyseja varten.

OECD tarjoaa käyttöön kunkin EU-maan toiminnallisten kaupunkiseutujen profiileja. Niihin sisältyy maan kartta, jossa esitetään kaikki toiminnalliset kaupunkiseudut (saatavilla myös vapaasti käytettävissä olevana shapefile-tiedostona), luettelo toiminnallisista kaupunkiseuduista väestömäärän mukaan ja näillä toiminnallisilla kaupunkiseuduilla asuva väestö. Profiilit löytyvät osoitteesta www.oecd.org hakusanoilla "functional urban area".

Lähde: OECD 2019

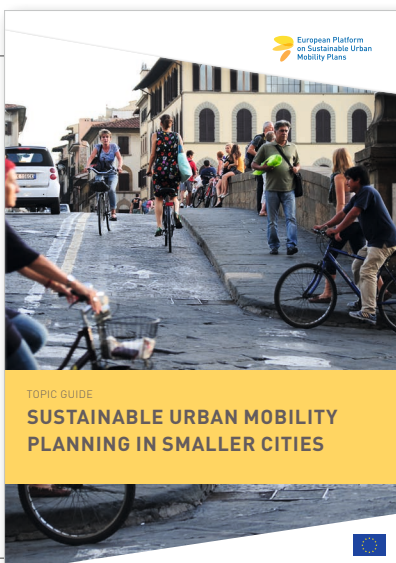
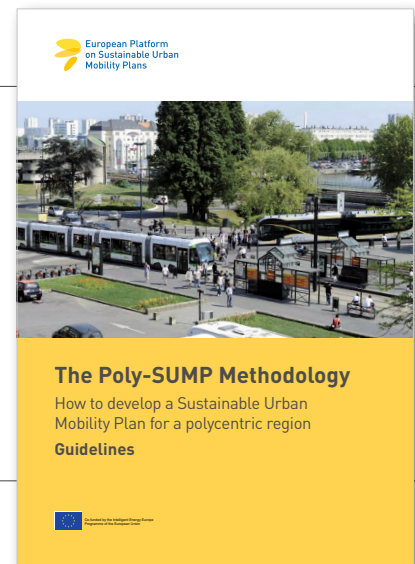




OECD:n ja EU:n yhteisen metodologian perusteella suurkaupunkialueet määritellään yhtenäisiksi, tiheiksi ja rakennetuiksi toiminnallisiksi kaupunkiseuduiksi, joilla on vähintään 250 000 asukasta. Niillä on yleensä merkittävä taloudellinen vetovoima, suuren mittakaavan työmatkaliikenne ja monimuotoiset multimodaaliset liikennejärjestelmät. Lisäksi ne ovat tyypillisesti myös kansallisesti ja Euroopan kannalta merkittäviä liikenteen solmukohtia. Suurkaupunkialueet voivat olla kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kannalta erityisen haasteellisia, koska niiden alueella on useita eri kuntia ja organisaatioita, joihin suunnitelma vaikuttaa.

Oppaassa **Sustainable Urban Mobility Planning in metropolitan regions** annetaan ohjeita suurkaupunkialueiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia varten. Siinä yksilöidään neljä suurkaupunkialueiden hallinnan tyyppiä (epävirallinen/maltillinen koordinointi; kuntien väliset viranomaiset; kuntarajat ylittävät viranomaiset; erityisasemassa olevat suurkaupunkialueet) ja esitetään esimerkkejä ja suunnitteluperiaatteita erilaisia institutionaalisia rakenteita varten.

On olemassa erityyppisiä toiminnallisia kaupunkiseutuja, joilla on erilaisia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimistarpeita. "Poly-SUMP"-menetelmä tarjoaa ohjeita monikeskuksisille alueille, joilla sijaitsee useita toisistaan vahvasti riippuvaisia kuntia tai kaupunkeja. Siinä annetaan suosituksia alueellisen liikenneyhteistyön käynnistämisestä tai kehittämistä tällaisilla monitahoisilla alueilla. **Poly-SUMP-oppaan** käsitteistön mukaan monikeskuksisilla alueilla on pääkeskus, jonka väestömäärä on suhteellisen alhainen (suuremmalla alueella alle 200 000 tai pienemmällä alueella alle 100 000 asukasta) ja useita keskikokoisia keskuksia, jotka ovat pienempiä kuin pääkeskus, mutta joissa on yli 5 000 asukasta.



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu voi olla pienissä kaupungeissa yhtä toimivaa kuin suurkaupunkialueilla, mutta pienillä kaupungeilla on suuriin verrattuna erilaisia tarpeita ja niiden valmiudet strategiseen suunnitteluun ovat yleensä hyvin rajalliset. Oppaassa **Sustainable Urban Mobility Planning in smaller cities** on sovitettu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessi pienten kaupunkien suunnittelun realiteetteihin. Siinä tarjotaan ohjeistusta sekä sellaisille kaupungeille, jotka haluavat laatia omat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa, että niille, jotka haluavat osallistua jonkin lähitöillä sijaitsevan suurkaupungin lanseeraamaan alueelliseen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan. Eri kaupungeille toimiviksi osoittautuneiden suunnitteluvälineiden ja osallistamismenetelmien lisäksi oppaassa keskitytään erityisesti toimenpiteisiin, jotka sopivat pienille autoista riippuvaisille ja joukkoliikenteeltään heikoille kaupungeille.



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeva sääntelytilanne EU:n jäsenmaissa

Lisätietoa alueellisesta ja kansallisesta sääntelystä, joka koskee kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa EU:n jäsenmaissa: CIVITAS SUMP-UP & Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES

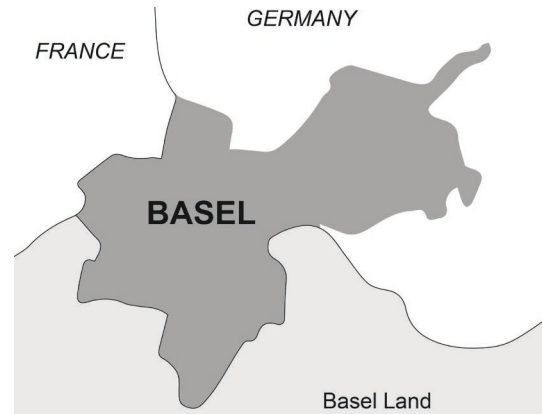
http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Basel, Sveitsi: Kolmen maan alueella sijaitsevan taajaman rajojen ylinen suunnittelu yhteistyö

Basel-Stadtin kantonin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma sisältää useita maiden rajat ylittäviä toimenpiteitä (Sveitsissä, Ranskassa ja Saksassa), joilla vähennetään autoliikennettä työmatkoilla ja liikennehuuhkia ruuhka-aikoina. Yksi esimerkki on Penderfonds-rahasto, johon kootaan kantonin pysäköinninhallinnasta saadut tulot. Rahastosta rahoitetaan hankkeita, joilla on osoitettu olevan myönteinen vaikutus Baselin alueelle suuntautuvaan ja sieltä lähtevään työmatkaliikenteeseen. Suurin osa rahoitetuista hankkeista on liityntäpysäköintijärjestelmiä (Bike&Ride ja Park&Ride) alueellisen rautatieverkon keskeisillä asemilla. Rahaston perustamisesta (vuonna 2012) lähtien on yhteisrahoitettu eri rautatieasemilla kaikkiaan 394 polkupyörän ja 966 autojen pysäköintipaikkaa.

Laatija: Martin Dollesche, Basel-Stadtin kantonin, koonnut EUROCIITIES | Kuva: EUROCIITIES



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Kassel, Saksa: Kaupungin ja alueen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien samanaikainen laatiminen

Kasselin alueellisen liikenneverkon ja sen lähialueen tiivis vuorovaikutus johti siihen, että Kasselin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa "SUMP Kassel 2030" täydennettiin alueellisella liikenteen kehittämissuunnitelmalla. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa painotetaan kaupungin sisäistä liikennettä ja liikennevirtoja, ja alueellisessa suunnitelmassa keskitytään alueelliseen liikkumiseen ja saavutettavuuteen. Suunnitelmat on harmonisoitu sisällön ja alueellisen ulottuvuuden osalta, ja molempien suunnitelmien perustaksi on laadittu alueellinen liikennemalli. Yhteisellä tavoitekokonaisuudella ohjataan toimenpiteiden ja toimien laatimista molemmissa suunnitelmissa ja asetetaan normit myöhemmälle arvioinnille. Kumpikin yhteen sovitetuista toimintastrategioista sisältää koordinoitun toimenpideohjelman toteutusta varten.

Laatija: Simone Fedderke, Kestävän kaupunkiliikenteen osaamiskeskus – Hessenin osavaltio ja Kasselin kaupunki, koonnut: Rupprecht Consult
Kuva: Kasselin kaupunki



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Grand Nancy, Ranska: Suurkaupunkialueen kuntien välinen asumis- ja kehittämissuunnitelma

Nancyn suurkaupunkialue (Grand Nancy) on lähtenyt laatimaan suurkaupunkialueen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa, jossa useita sektorikohtaisia suunnitelmia yhdistetään yhdeksi suunnitelmaksi. Taajama-alueen resursseja ja osaamista yhdistämällä pyritään yhdenmukaistamaan kaupunkisuunnittelua, asumista, liikkumista, taloudellista ja kaupallista kehitystä sekä ympäristöä koskevia julkisen sektorin toimintapolitiikkoja yhteisen, johdonmukaisen ja yhtenäisen alueellisen projektin aikaansaamiseksi. Yhteisen suunnitelman laatimisesta vastaa monialainen tekninen ryhmä, johon on koottu Grand Nancyn suurkaupunkialueen hallinnon kaupunkisuunnittelusta, asumisesta, talouskehityksestä, kestävästä kehityksestä ja liikenteestä vastaavien osastojen henkilöstöä ja jota tukee alueellinen kehitys- ja kaupunkisuunnitteluvirasto.

Laatija: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy Metropole, koonnut: Eurocities
Kuva: Métropole du Grand Nancy



TOIMENPIDE 2.2: Luo yhteydet muihin suunnitteluprosesseihin

Perustelut

Kaupunkiliikenteen suunnittelun suurimpana heikkoutena on tällä hetkellä liikennemuotojen puutteellisen integroinnin lisäksi puuttuva koordinaatio muiden sektoreiden toimintapolitiikkojen ja organisaatioiden kanssa. Tämän puutteen korjaaminen onkin merkittävä haaste kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelulle. Suunnittelu olisi koordinoitava esimerkiksi maankäytön suunnittelun, ympäristönsuojelun, sosiaaliseen osallisuuteen, sukupuolten tasa-arvoon, talouskehitykseen ja turvallisuuteen liittyvien politiikkojen sekä terveydenhuolto-, koulutus- tietotekniikka-, energia- ja asumispolitiikkojen kanssa. Toisaalta haaste on myös keskeinen virike innovaatioille ja parannuksille.

Kytkenä muihin suunnitteluprosesseihin ja tavoitteiden ja päämäärien keskinäinen koordinaatio vahvistavat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa – ja yhtä lailla niitä suunnitelmia, joihin kytkenä tehdään.

Tavoitteet

- Lisätä kaupungin ja kuntien organisaatioiden ja viranomaisten tietoisuutta kaupunkien rakenteiden (tiheys,

toiminnot, sosioekonomiset mallit, ekosysteemit) muutosten ja liikkumisen ja liikenteen välisestä vuorovaikutuksesta.

- Määritellä, miten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu ja muut paikallis- ja aluetason sektoripoliittikat voidaan integroida.
- Pyrkä sovittamaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ajoitus yhteen erilaisten teknisten ja poliittisten päätöksenteko- ja muiden prosessien kanssa (esim. kokonaisstrategiat, sektorikohtaiset suunnitelmat, vaalit).
- Tehdä liikkumisen ja liikenteen suunnittelusta yhteinen toimintapolitiikan ala.

Tehtävät

- Kartoitetaan liikennettä ja liikkumista koskevat paikalliset sektorikohtaiset strategiat (esim. eri liikennemuotoja koskevat strategiat) sekä muiden toimintasektoreiden paikalliset suunnitelmat, joilla voi olla vaikutusta kaupunkiliikenteeseen (esim. maankäyttö, energia, ympäristö, talouskehitys, sosiaalinen osallisuus, terveydenhuolto ja turvallisuus). Kartoitetaan myös paikallisten liikenteenharjoittajien, palveluntarjoajien ja muiden suunnittelun alueen kuntien suunnitelmat.

- Tarkistetaan, tukevatko suunnitelmien tavoitteet kestävän kaupunkiliikenteen tavoitteita vai ovatko ne ristiriidassa niiden kanssa. Esimerkiksi joutomaata hyödyntävä maankäyttöpolitiikka tukee tavoitteita, mutta kaupunkirakenteen hajauttamista edistävä politiikka on ristiriidassa niiden kanssa. Toinen ristiriitainen tilanne voisi olla esimerkiksi se, että terveyden edistämistä koskevassa suunnitelmassa korostettaisiin liikuntaa yksinomaan organisoidun urheilun puitteissa sen sijaan, että pyrittäisiin lisäämään kävelyä ja pyöräilyä päivittäisillä matkoilla, tai että koulutuspolitiikka edesauttaisi koulumatkojen pidentymistä.
- Määritetään koordinoitavat vaatimukset kaikkien olennaisten politiikka-alojen osalta. Esimerkkinä voidaan mainita maankäytön suunnittelun ja liikenteen välinen suhde. Liikenteen vaikutukset on otettava huomioon maankäytön suunnitteluprosessissa, jotta voidaan maksimoida kestävä matkustaminen uusille rakennetuille alueille.
- Luodaan yhteydet vakiintuneisiin alueellisiin yhteenliittymiin (esim. suurkaupunkialueen yhteistyöorganisaatioon). Tähän sisältyvät myös pitkien matkojen liikennekäytävät, kuten Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T).
- Tarkastellaan strategiseen ympäristövaikutusten arviointiin (SEA) liittyviä vaatimuksia.
- Kehitetään yhteisiä toimia yhteistyössä eri sektorien toimijoiden kanssa. Pyritään mukauttamaan sektorikohtaisia politiikkoja ja käytäntöjä ja/tai luomaan uusia eri osastojen välisen toiminnan aloja.
- Huolehditaan säännöllisestä viestinnästä ja tiedonvaihdoista viranomaisten välillä ja niiden sisällä (esim. säännölliset tapaamiset liikenteen ja maankäytön suunnittelijoiden välillä). Yksi harkinnan arvoinen toimintamalli on, että otetaan maankäytön suunnittelija mukaan ydintyöryhmään tai ohjausryhmään ja annetaan tälle selkeä rooli suunnitteluprosessissa sitoutumisen lujittamiseksi.

- Pyritään nivomaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu kaikilta osin muiden toimintapolitiikkojen ja strategioiden laatu- ja toteutusaikatauluun.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Otetaan huomioon laajemmat pitkän aikavälin strategiat. Joillakin kunnilla ja alueilla on pitkän aikavälin paikallinen kehittämisstrategia tai visio, joka ulottuu 20–30 vuoden päähän. Jos tällainen strategia on käytettävissä, se voi antaa osviittaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman yleisten tavoitteiden määrittelyä varten.

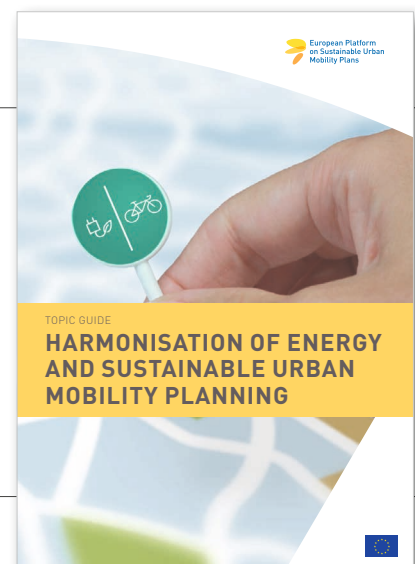
Ajoitus ja koordinointi

- Aloitetaan heti alussa jatkuvana toimenpiteenä. Koordinointivaatimusten ja -mahdollisuuksien alustava tarkastelu on saatettava päätökseen ennen aikataulun määrittämistä (ks. toimenpide 2.3).

Tarkistuslista

- ✓ Olennaiset toimintapolitiikkojen väliset yhteydet on määritetty (mukaan lukien mahdolliset synergiat ja konfliktit).
- ✓ Poliitikkojen integroinnin alustavat toteutusvaihtoehdot on arvioitu.
- ✓ Asianomaisten toimijoiden kanssa on aloitettu keskustelut integrointimahdollisuuksista.
- ✓ Integrointivaihtoehtojen alustavasta priorisoinnista on päätetty.

Yksi esimerkki erilaisten suunnitteluprosessien kytkemisestä toisiinsa on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja kestävästä energiasta ja ilmastosta koskevien toimintasuunnitelmien (SECAP) yhdenmukaistaminen. Tällä vastataan tarpeeseen nivoa yhteen kestävän liikkumisen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja energia-alan strateginen suunnittelu. Tuloksena on kaksi harmonisoitua suunnitelmaa, joiden toteutus- ja seurantavaiheet on sovitettu hyvin toisiinsa. Yksityiskohtaisia ohjeita annetaan energiasuunnittelun ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yhdenmukaistamista koskevassa oppaassa **Harmonisation of energy and Sustainable Urban Mobility Planning**.



Strateginen ympäristöarviointi (SEA) ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu

Joissakin toimenpiteissä strateginen ympäristöarviointi on pakollinen. Koska strategisella ympäristöarvioinnilla ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelulla on yhteisiä elementtejä, on suositeltavaa yhdistää nämä kaksi prosessia. Strategisen ympäristöarvioinnin tekeminen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman yhteydessä luo yhtenäiset ja kokonaisvaltaiset puitteet päätöksenteolle. Olennaisten ympäristötietojen ja näkökohtien ottaminen huomioon suunnitteluvaiheessa tuottaa kestävämpiä ja tehokkaampia ratkaisuja. Strategista ympäristöarviointia ei pidä nähdä erillisenä toimena vaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan olennaisena osana, jonka alla luetellut yksittäiset osavaiheet ruokkivat suunnitelmaa ja saavat toisaalta siitä tukea:

- ympäristöä koskevien perustasotietojen kerääminen
- arvioinnin rajaus ja strategisen ympäristöarvioinnin tavoitteet
- toimenpiteiden arviointi
- vaikutusten ennakointi ja arviointi
- ehdotus lieventävistä toimenpiteistä ja seurannasta.

Kaikki edellä esitetyt on kytkettävä tiiviisti kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun eri osavaiheisiin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin liittyvässä strategisessa ympäristöarvioinnissa tehokkaan päätöksenteon peruspilareita ovat viranomaisten vastuunjaon selkeys, tehokas yleisötiedotus ja yleisön kuuleminen sekä ilmaistujen näkemysten huomioon ottaminen ennen suunnitelman hyväksymistä.

Laatija: EIP/JASPERS

Kaavio 16: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ja strategisen ympäristöarvioinnin toimenpiteiden vastaavuustaulukko (EIP/JASPERS)

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu		Strateginen ympäristöarviointi
Toimenpide 3.1: Tietolähteiden kartoitus ja yhteistyö tietojen omistajien kanssa Toimenpide 3.2: Ongelmien ja mahdollisuuksien analysointi (kaikki liikennemuodot)		Menetelmä Muiden asiaan liittyvien suunnitelmien, ohjelmien ja ympäristönsuojelutavoitteiden yksilöinti Tietojen keruu Ympäristöongelmien analysointi/määrittäminen
Toimenpide 5.2: Sopiminen tavoitteista keskeisten ongelmien ja kaikkia liikennemuotojen osalta	Ristiviittaukset/ yhdenmukais- taminen	Strategisen ympäristöarvioinnin tavoitteet
Osavaihe 7: Toimenpidekokonaisuuksien valinta yhdessä sidosryhmien kanssa (mukaan lukien toimenpiteiden arviointi, valinta ja yhdistäminen kokonaisuuksiksi)	Koordinointi	Toimenpiteiden/toimenpideryhmien (vaihtoehtojen) arviointi strategisen ympäristöarvioinnin tavoitteiden pohjalta Julkinen kuuleminen (erittäin suositeltava)
Toimenpide 9.2: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma-asiakirjan viimeistely ja sen laadun varmistaminen		Suunnitelman tulosten/vaikutusten ennakointi Lieventämistoimenpiteet Seurantatoimenpiteet
Yleisön osallistaminen (esim. toimenpide 4.2, 5.1, 8.4 ja 11.2)	Mahdollisesti yhdessä	Ympäristöselostus Strategista ympäristöarviointia koskeva julkinen kuuleminen

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman nivominen sosiaalista osallisuutta edistäviin toimiin

Useissa Belgian kaupungeissa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa täydennetään liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvillä toimilla, joilla edistetään sosiaalista osallisuutta. Julkisen liikenteen saatavuuden osalta yli 140:llä Flanderin alueen kunnalla ja kaupungilla on julkisen liikenteen tarjoajan kanssa kolmannen osapuolen maksusopimus linja-autoliikenteestä. Tämän ansiosta niiden asukkaat voivat käyttää julkista liikennettä alempaan hintaan. Lisäksi lapsille, opiskelijoille ja vanhuksille myönnetään usein lisälennuksia. Niin ikään sellaisten henkilöiden osalta, jotka eivät pysty ajamaan autoa ja joiden tulot ovat alhaiset, 16 kuntaa ja kaupunkia tarjoaa järjestelyn, jossa taksimatkoista peritään maksu sosiaalisilla perusteilla. Monilla muilla kunnilla on käytössä yhdessä vapaaehtoisten kanssa toteutettava tilausliikennejärjestelmä. Lisäksi yhä useammat kaupungit ja kunnat tarjoavat opastusta heikossa asemassa oleville ryhmille: Antwerpenissä ja Leuvenissä on oma pyöräilykoulu aikuisille, ja Oostenden kaupunki auttaa tulokkaita saamaan ajokortin.

Laatija: Els Vandenbroeck ja Evelien Bossuyt, Mobiel 21



Kuva © Roman Babakin iStock.com

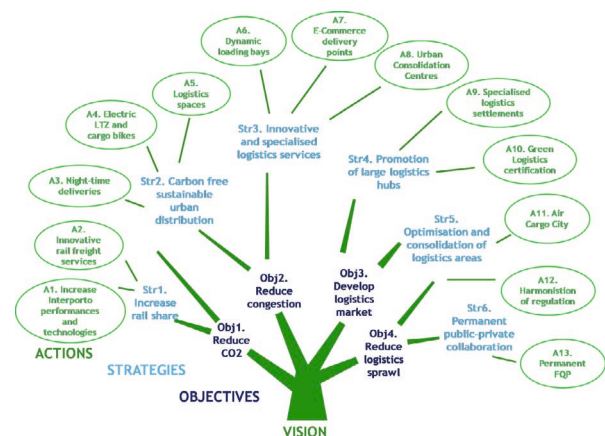
ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bologna, Italia: Suurkaupunkialueen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, jossa yhdistetään alue-, liikenne- ja logistiikkasuunnittelu

Bolognan kaupunki on toiminut innovatiivisesti laatimalla liikennesuunnitelman, joka on integroitu sekä alueellisesti että suhteessa muiden sektorien suunnitelmiin. Bolognan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on laadittu koko suurkaupunkialuetta varten ja sovitettu tarkasti yhteen kaupunkilogistiikkaa ja pyöräilyä koskevien sektorikohtaisten suunnitelmien kanssa. Liikennesuunnittelusta vastaavan toimiston tiimi suunnitteli yhteen nivomista alusta alkaen tähtäimessään yhteisen suunnitteluprosessin aikaansaaminen. Bolognan tapauksessa keskeistä on, että sidosryhmien osallistaminen on erittäin tärkeä osa suurkaupunkialueen kaikkia päätöksentekoprosesseja. Suurimpana haasteena on ollut löytää päättäjille toteuttamiskelpoisia ja tehokkaita keinoja kaupunkilogistiikan ohjaamiseen. Kaupunkilogistiikan markkinoita hallitsevat yksityiset yritykset, joilla on usein vain vähän kokemusta kunnallisesta suunnittelusta.

Laatija: Catia Chiusaroli, Bolognan suurkaupunki. Tiedot koontanut: Polis.

Kuva: Bolognan suurkaupunki



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Monzón, Espanja: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja kestävää energiaa ja ilmastoja koskevan toimintasuunnitelman (SECAP) harmonisoitu laatiminen

Monzónin kaupunki käytti apuna kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja SECAP-toimintasuunnitelman yhdenmukaistamista käsittelevää opasta ja laati nämä kaksi suunnitelmaa integroidusti. Tärkeimpiä toimia olivat 1) yhdenmukaistamisryhmän perustaminen vastaamaan kummankin suunnitelman laatimisesta ja synergieatujen hyödyntämisestä; 2) liikenteen päästökartoituksen jakaminen suunnitelmien kesken; 3) saman viitevuoden käyttäminen päästökartoituksessa; 4) selvityksen tekeminen siitä, mitkä toimenpiteet voidaan sisällyttää molempiin suunnitelmiin; 5) kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteiden priorisointi sen mukaan, miten ne vaikuttavat SECAPin kriteereihin; ja 6) kaikkien niiden kaupungin osastojen, joihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja SECAP-toimintasuunnitelman toteutus voisi vaikuttaa, ottaminen mukaan yhteisiin kokouksiin.

Laatija: Andrea Conserva, Circe Foundation, koonnut: EUROCIITIES

Kuva: Suuntaviivat energian ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yhdenmukaistamiseksi, 2018



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Lahti, Suomi: Maankäytön ja liikkumisen suunnittelun yhdistäminen

Lahden kaupunki on kehittänyt kokonaisvaltaisen strategisen prosessimallin "Lahden suunta" maankäytön ja liikkumisen yhdistettyä suunnittelua varten. Uudessa toimintamallissa, joka otettiin käyttöön vuonna 2019, tavoitteena on rakentaa kestävä kaupunki kansalaisten, sidosryhmien ja päätöksentekijöiden yhteistyönä. Prosessi on jatkuva, ja sitä toteutetaan sykleissä. Strategiaa päivitetään joka neljäs vuosi tai valtuustokausittain. Se kattaa kaupungin yleiskaavan, kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman, ympäristöohjelman ja palveluverkkoja koskevan ohjelman. Eri osa-alueet yhdistävä toimintamalli on osoittautunut toimivaksi. Sillä tehostetaan maankäytön ja liikkumisen suunnittelijoiden välistä yhteistyötä ja parannetaan kansalaisten osallistamista liikennesuunnitteluprosessiin.

Laatija: Anna Huttunen, Lahden kaupunki, koonnut Itämeren kaupunkien liitto (UBC)

Kuva: Lassi Häkkinen, Lahden kaupunki



TOIMENPIDE 2.3: Sovi aikataulusta ja työsuunnitelmasta

Perustelut

Toimivan aikataulun ja selkeän työsuunnitelman aikaansaaminen on yksi onnistumisen avaintekijöistä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaan sisältyvät toimenpiteet ovat osittain riippuvaisia toisistaan. Keskinäiset riippuvuus-suhteet on muunnettava huolellisesti paikallisiin olosuhteisiin sopivaksi loogiseksi järjestykseksi. Aikataulua määritettäessä on erittäin tärkeää ottaa huomioon meneillään olevat muut päätöksenteko- ja suunnittelutoimet, jotka voivat vaikuttaa prosessiin, kuten vaalit, lainsäädäntöprosessit ja muiden sektorien suunnittelutoimet.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta ja toteutus on myös institutionaalisesti monimutkainen prosessi. Se vaatii yleensä suunnittelukäytäntöjen tarkistamista ja rajoja ylittävää toimintaa. Hallinnointijärjestelyt edellyttävät poliittista valtuutusta, jotta ne voidaan hyväksyä laajasti. Olisi hyväksyttävä työsuunnitelma, josta käyvät ilmi kaikki välitavoitteet ja jossa määritellään selkeästi, mitkä toimijat tekevät mitä ja milloin.

Tavoitteet

- Laatia räätälöity suunnitteluprosessi, joka sopii paikallisiin olosuhteisiin ja jossa koordinoidaan toimintaa tehokkaasti.
- Pyrkiä sovittamaan aikataulu yhteen erilaisten teknisten ja poliittisten päätöksenteko- ym. prosessien kanssa (esim. kokonaisstrategiat, alakohtaiset suunnitelmat, vaalit). Määrittää koordinoinnin aikaikkunat.
- Selvittää ja vahvistaa virallisesti kaikkien toimijoiden roolit ja niiltä kaivattavat resurssit.
- Luoda luotettava ja läpinäkyvä suunnitteluprosessi.
- Edistää tehokasta suunnitteluprosessia, jossa otetaan huomioon toimintojen keskinäiset ajalliset riippuvuus-suhteet, minimoidaan ajoitukseen liittyvät riskit ja hyödynnetään resursseja parhaalla mahdollisella tavalla.

Tehtävät

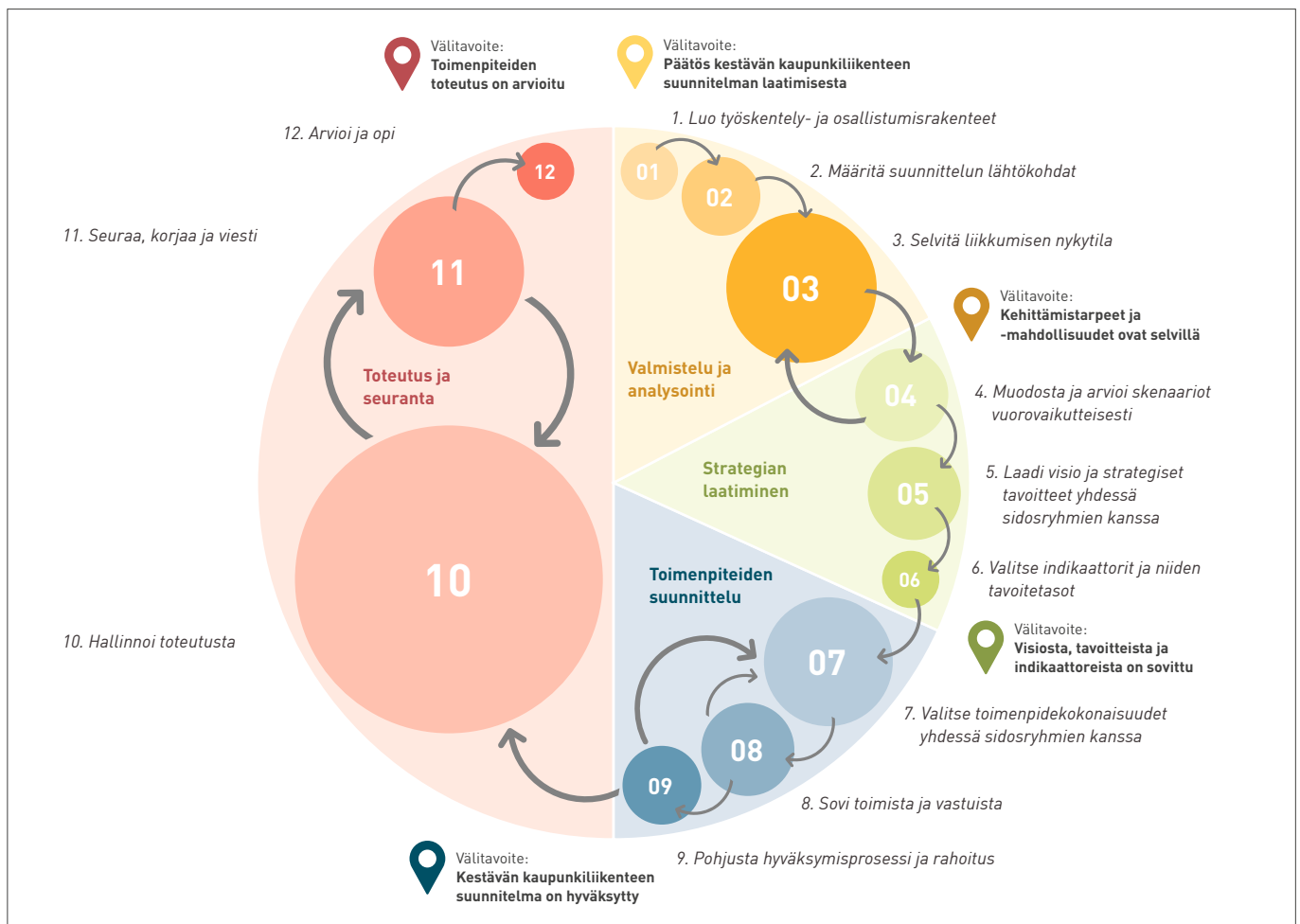
Aikataulu:

- Varataan riittävästi aikaa, jotta suunnitteluprosessi voidaan valmistella hyvin. Suunnitelman laatimista koskevan päätöksen tekemiseen, työskentelyrakenteiden luomiseen ja suunnittelukehityksen määrittelyyn tarvittava aika vaihtelee huomattavasti kaupunkien välillä. Se riippuu suurelta osin institutionaalisista rakenteista, poliittisesta kontekstista, paikallisesta suunnittelukulttuurista sekä siitä, kuinka paljon kokemusta kaupungilla on strategisista suunnitteluprosesseista.
- Määritellään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta-aikataulu, joka kattaa analyysivaiheet, strategian laatimisen ja toimenpiteiden suunnittelun. Kaupungeilla kuluu yleensä vähintään vuosi suunnitteluprosessin virallisesta aloittamisesta suunnitelman hyväksymiseen, monesti enemmänkin.
 - Analyysi kestää yleensä noin 2–6 kuukautta, mutta se voi myös kestää kauemmin, jos on kerättävä paljon täydentäviä tietoja.
 - Strategian, mukaan lukien visio, tavoitteet ja osatavoitteet/tavoitetasot, laatiminen kestää yleensä noin 2–5 kuukautta.
 - Toimenpiteiden suunnittelu kestää yleensä noin 3–8 kuukautta (mahdollisten toimenpiteiden alustavasta yksilöinnistä siihen, että on sovittu SUMP-suunnitelma-asiakirjaan sisällytettävistä toimenpidekokonaisuuksista, niiden rahoituksesta ja niihin liittyvistä vastuista). Kesto riippuu kuitenkin pitkälti siitä, miten yksityiskohtaisesti toimenpiteitä valmistellaan suunnitteluprosessissa.
 - Kun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on valmistunut, sen hyväksymiseen tarvitaan yleensä jonkin verran lisää aikaa. Tämä vaihtelee suuresti poliittisista tekijöistä riippuen, aina muutamasta viikosta puoleen vuoteen tai sen ylikin. Päätöksentekijöiden toimiva osallistaminen suunnitteluprosessiin auttaa pienentämään hyväksynnän viivästymisen riskiä.
- Otetaan huomioon mahdollisesti haasteelliset ajanjakso (esim. vaalit tai talousarvion suunnittelujaksot). Vaaleja edeltävien kuukausien aikana voi olla vaikeaa edetä nopeasti. Tämä voi vaikuttaa suunnitteluprosessin aikatauluun.

- Sisällytetään aikatauluun joitakin ”hiljaisempia” työskentelyajanjaksoja, joiden avulla voidaan joustavoittaa kokonaissuunnittelua ja välttää vakavia viivästyksiä. On muistettava lisäksi ottaa huomioon viestintään tarvittava aika sekä sidosryhmien ja kansalaisten osallistuminen.
- Ilmoitetaan alustava aikataulu, jotta osallistuvat toimijat voivat aikatauluttaa oman osuutensa.
- Jatketaan valmistelun ja suunnitelman laadinnan aikana sellaisten toimenpiteiden toteuttamista, jotka saavat näkyvyyttä. Näin voidaan välttää vaikutelma passiivisuudesta – mikä on erityisen tärkeää päätöksentekijöille.
- Määritetään toimenpiteiden toteutukselle alustava aikataulu, jota täsmennetään myöhemmin toimenpiteiden suunnittelun vaiheessa.
- Keskitytään yksityiskohtaisessa suunnittelussa seuraaviin 2–3 vuoteen, mutta laaditaan myös suuntaa antava suunnitelma seuraaviksi 10 vuodeksi. Otetaan tässä yhteydessä huomioon pitkän aikavälin toimenpiteet, jotka alkavat 10 vuoden ajanjakson aikana ja jatkuvat vielä sen jälkeen (esim. suuret hankkeet, kuten raitiovaununlinjan rakentaminen).
- Jotkut kaupungit määrittelevät aikataulun mieluummin tärkeiden välitavoitteiden mukaan eivätkä käytä tarkkoja aikarajoja. Esimerkkinä voidaan mainita uuden bussimetrolinjan käyttöönotto ja ennen käyttöönottoa ja sen jälkeen toteutettavat toimenpiteet. Tämä voi auttaa pitämään aikataulukehysten realistisena ja helpottaa suunnitelman seuranta sekä kaupungin että suuren yleisön kannalta.

Kaavio 17: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluvaiheiden suhteelliset aikavaatimukset.

Kahdentoista osavaiheen visualisoinnissa esitetään suhteellinen aika, joka tavanomaisessa SUMP-prosessissa tarvitaan kunkin osavaiheen suorittamiseen suhteessa muihin osavaiheisiin. Esimerkiksi toteutusprosessin hallinnointi vaatii yleensä suurimman osan toteutus- ja seurantaosavaiheen ajasta ja on kytköksissä seurannan osavaiheeseen. Nuolet kuvaavat tyypillisiä paluuskeleitä. Jos esimerkiksi osavaiheen 8 yhteydessä käy ilmeiseksi, että tietyt toimenpiteet vaativat liikaa resursseja, valittuja toimenpidekokonaisuuksia voi olla tarpeen mukauttaa osavaiheessa 7. (Kaavio ei perustu tarkkoihin mittauksiin, vaan sen tarkoituksena on ainoastaan toimia osiivittana suunnittelijoille.)



- Varataan aikaa, jotta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymisen jälkeen voidaan seurata ja päivittää toimenpiteitä (ks. myös toimenpide 11.1). Arviointi- ja päivitystiheys riippuu kunkin kaupungin tilanteesta, ja siinä otetaan huomioon myös lakisääteiset vaatimukset ja vaalikaudet, mutta arviointia ja päivitystä olisi tehtävä vähintään joka toinen vuosi.
- Harkitaan koko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman uudelleenarviointia ja päivittämistä 5–10 vuoden välein. Suunnitelma-asiakirja kokonaisuudessaan alkaa yleensä olla vanhentunut viimeistään kymmenen vuoden jälkeen. Yksittäisiä toimenpiteitä olisi päivitettävä paljon useammin.

Työsuunnitelma

- Hankitaan lisävahvistus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista koskevalle poliittiselle valtuutukselle. Varmistetaan, että kun päätöksentekijät tekevät virallisen päätöksen suunnitteluprosessin jatkamisesta, he ovat laajalti yhtä mieltä siitä, että kestävyysperiaatteiden olisi oltava suunnitelman ytimessä. Tämä tarkoittaa keskittymistä liikenteen ympäristö- ja sosiaalisiin hyötyihin eikä pelkästään sujuvampaan liikennevirtaan.

- Laaditaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessia varten yleinen työsuunnitelma, jossa esitetään kaikki tarvittavat välitavoitteet. Säilytetään tietty joustavuus, jotta työsuunnitelmaa voidaan muuttaa työn edetessä.
- Kehitetään toimintamalleja, joiden avulla voidaan poistaa esteitä ja hyödyntää täydessä laajuudessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua edistäviä tekijöitä ("ajureita") (hyödynnetään tässä yhteydessä toimenpiteessä 1.1 tehdyn itsearviointin tuloksia).
- Sovitaan hallinnointimenettelyistä ja -tehtävistä suunnittelutehtävistä vastaavien osallistujien kanssa (myös oman organisaation sisällä).
- Arvioidaan riskit ja suunnitellaan niihin liittyvät valmiussuunnitelmat.
- Seurataan edistymistä, valvotaan työsuunnitelman toteutusta ja mukaudutaan muutoksiin.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Harkitaan brändin luomista suunnitteluprosessille (esim. nimen tai logon avulla), jotta saataisiin vakuuttavaa ja tunnistettavaa näkyvyyttä kaikessa julkisessa viestinnässä ja järjestettävissä tapahtumissa koko prosessin ajan.



Tarkempaa tietoa tehtävistä

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaprosessi toteutetaan yleensä paikallisena hankkeena, jolle annetaan myös oma nimi. Tässä yhteydessä voi olla perusteita englanninkielisen termistön käytölle, mutta toisaalta se voi myös aiheuttaa vastustusta sidosryhmien ja yleisön keskuudessa muissa kuin englanninkielisissä maissa.

Tämän välttämiseksi on suositeltavaa valita (paikallinen) nimi, jonka sidosryhmät hyväksyvät tai joka määritetään yhdessä niiden kanssa. Asianmukaisen nimen käyttö on tärkeää osallistamisen ja prosessin hyväksynnän kannalta. Laadintaprosessi voidaan myös nimetä suoraan samalla nimellä kuin lopputulos, mikäli tälle on jo annettu oma nimi (ks. brändinimen antamisesta suunnitelmalle toimenpide 9.1).

Ajoitus ja koordinointi

- Aikataulu määritellään sen jälkeen, kun työskentelyrakenne on luotu ja suunnitteluvaatimukset analysoitu, mutta ennen liikenteen ja liikkumisen nykytilan selvittämisen aloittamista.
- Yksittäisten toimien (esim. lehdistötiedotteet, kokouskalenteri) aikatauluja hienosäädetään jatkuvasti.
- Työsuunnitelman hyväksyminen on välitavoite, joka edeltää virallisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan aloittamista.

Tarkistuslista

- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessia varten on valmisteltu realistinen perusaikataulu.
- ✓ Poliittinen valtuutus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiselle on vahvistettu.
- ✓ Riskin- ja laadunhallintastrategia on laadittu.
- ✓ Aikataulu ja työsuunnitelma on laadittu, ja ne ovat saaneet poliittisen hyväksynnän.

TOIMENPIDE 2.4: Harkitse ulkopuolisen tuen hankkimista

Perustelut

Useimpien viranomaisten tapauksessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin toteuttamiseen tarvittava erityisosaaminen ylittää henkilöstön valmiudet. Välittömät osaamistarpeet olisi katettava käyttämällä tarvittaessa ulkopuolisten asiantuntijoiden palveluja, mutta samalla on myös tarpeen kehittää ja ylläpitää SUMP-asiantuntemusta omassa organisaatiossa.

Tavoitteet

- Paikata osaamisvajeita lyhyellä aikavälillä ja kehittää lisäksi oman organisaation ja laajemman ammattiyhteisön valmiuksia.
- Saada aikaan tehokas suunnitteluprosessi, jossa voimavaroja käytetään parhaalla mahdollisella tavalla.
- Tuottaa lisäarvoa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalle tekemällä yhteistyötä sellaisten asiantuntijoiden kanssa, jotka tuovat mukanaan uudenlaisia lähestymistapoja tai uusia näkökulmia keskeisiin kysymyksiin.
- Järjestetään tarvittavat tarjouskilpailut ja tehdään valikoituja tehtäviä varten sopimukset ulkopuolisista palveluista. Käytetään selkeitä tehtäväkuvauksia, joissa määritellään tehtävät mahdollisimman tarkasti, mukaan lukien aikataulu ja kunkin tehtävän konkreettiset tuotokset. Käytetään tarjousten valinnassa sopivia kriteerejä, jotka on eriteltävä tarjouseritelmässä. Hinnan lisäksi olisi annettava asianmukainen painoarvo sisällöllisille kriteereille (esim. kuvatus konseptin ja menetelmien laatu sekä tarjotun henkilöstön asiantuntemus). Kokemus on osoittanut, että laatuun kannattaa satsata ja että epärealistisen alhaiset tarjoukset johtavat usein huonolaatuisiin tuloksiin tai kaupungille jälkepäin aiheutuviin kustannuksiin.
- Säilytetään projektinhallintatehtäviä konsultille delegoitaessa kokonaiskoordinointi suunnitteluviranomaisen hallussa. Aina kun tehtäviä delegoidaan, on varattava riittävästi aikaa ja resursseja oman organisaation suorittamaan laadunvalvontaan. Sisällytetään tehtäväkuvaukseen valmiuksien kehittämistä koskevat toimet aina, kun se on mahdollista, jotta oma henkilöstö voi parantaa valmiuksiaan seuraavaa suunnitteluprosessia varten.

Tehtävät

- Päätetään osaamisvajeen paikkaamiseen tähtäävän strategian (ks. toimenpide 1.1) perusteella, mitä tehtäviä varten tarvitaan ulkopuolista tukea, jos puuttuvaa osaamista ei voida kattaa tehokkaasti kehittämällä sisäisiä valmiuksia (tai palkkaamalla uutta henkilöstöä).
- Harkitaan ulkopuolisen tuen hankkimista tehtäviin, joissa oman organisaation osaamispuutteet heikentäisivät laatua tai pidentäisivät prosessia huomattavasti, mikäli tehtävät yritettäisiin suorittaa omin voimin.
- Päätetään, voidaanko tehtävät kilpailuttaa yhtenä kokonaisuutena (tämä koskee yleensä tehtäviä, jotka liittyvät läheisesti toisiinsa, esim. kansalaisten osallistaminen ja viestintä) vai edellyttävätkö ne erityisosaamista, jolloin ne on kilpailutettava erikseen (esim. tiedonkeruu tai spesifisempi kotitalouskysely tai pyöräilyinfrastruktuurin laadun analysointi).

Ajoitus ja koordinointi

- Suunniteltujen tarjouskilpailujen ajoitus otetaan huomioon aikataulua ja työsuunnitelmaa laadittaessa.
- Tarjouskilpailut järjestetään ja sopimukset tehdään vasta poliittisen valtuutuksen saamisen ja työsuunnitelman hyväksymisen jälkeen.

Tarkistuslista

- ✓ On tehty päätös siitä, mitä tehtäviä varten hankitaan ulkopuolista tukea, mikäli tällainen tuki on tarpeen.
- ✓ On järjestetty tarjouskilpailut palveluista ja valittu sopiva toimeksisaaja, joka ymmärtää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman periaatteet.



Esimerkkejä tehtävistä, jotka edellyttävät ulkopuolista tukea

Tehtävät	Huomioitavia seikkoja
Tapahtumien valmistelu, järjestäminen ja fasilitointi sekä sidosryhmien ja kansalaisten osallistamiseen liittyvien keskustelujen tulosten dokumentointi ja analysointi	Hyvien osallistamisprosessien toteutukseen tarvittavia hallinnollisia ponnisteluja ei saisi aliarvioida. Kommentteja tarkastellaan yleensä manuaalisesti, mihin kuluu paljon aikaa. Erityisesti verkon välityksellä toteutettava osallistaminen edellyttää, että suunnitteluviranomaiset käsittelevät suuria vastausmääriä (yli 1 000 kommenttia ei ole epätavallinen määrä). Puolueettoman fasilitoijan käyttäminen voi myös auttaa välttämään (vanhoja) konflikteja ja luomaan ryhmän yhteistyölle rakentavan ilmapiirin.
Yleisötiedottaminen	Tähän sisältyvät viestintätoimet, kuten kiinnostavien uutisten ja tiedotteiden kirjoittaminen painoviestimiin ja verkkoon, julkisten raporttien (esim. liikennestrategia ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma) suunnittelu, sosiaalisen median kanavien moderointi (kommentteja voi tulla runsaasti) ja laadukkaiden valokuvien ottaminen tapahtumien aikana.
Liikenne- ja liikkumistilanteen analysointi, tiedonkeruu mukaan luettuna.	Tässä voi olla kyse joko koko analyysistä tai tietyistä teknisistä osatehtävistä tai aloista, jotka on yleensä helppo erottaa toisistaan (esim. pyöräilyinfrastruktuurin laadun analysointi, liikennelaskentatietojen keruu, jalankulkijaystävällisyyden analysointi, kotitalouskyselyn tekeminen, liikennemallin laatiminen).
Yksittäisiä toimenpiteitä koskeva koulutus	Koulutus voi auttaa paikallisviranomaisia toteuttamaan suuremman osan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessista omin voimin. Tämä voi koskea esimerkiksi mallintamista. Jos käytetään liikennemallinnusta, olisi tärkeää, että myös kaupungilla olisi sen käyttöön liittyvää asiantuntemusta, vaikka mallinnuksen toteuttaisikin konsultti.
Oikeudellinen neuvonta	Maissa, joissa on sitova lainsäädäntökehys, neuvonnalla pienennetään riskiä siitä, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma riitautetaan tuomioistuimessa.



Kuva © BKK Centre for Budapest Transport

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Cluj-Napoca, Romania: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta ulkopuolisten konsulttien avulla

Cluj-Napocan kaupunkiliikennesuunnitelman laati ulkopuolinen konsulttitoimisto Jaspers-ohjelman ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin koordinoimana ja ohjaamana. Konsultit johtivat koko prosessin organisointia ja toteutusta, mukaan lukien tietojen keruu, vallitsevan tilanteen analysointi ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevan toimintasuunnitelman laatiminen. Myös kaupungin oma henkilöstö osallistui tiiviisti kaikkiin osavaiheisiin ja tarjosi arvokasta tietoa paikallisesta toimintaympäristöstä ja tuki näin konsultteja räätälöityjen ratkaisujen ja vahvan suunnitelman laatimisessa. Ulkopuolisten konsulttien palkkaaminen toi hankkeeseen teknistä asiantuntemusta ja uutta ajattelua ja auttoi tehostamaan suunnitteluprosessia.

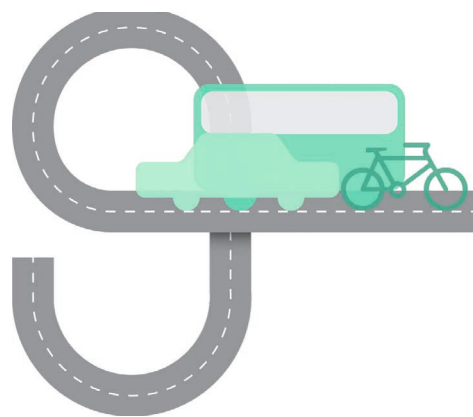


Laatija: Cluj-Napocan kaupunki, koonnut: ICLEI
Kuva: Cluj-Napocan kaupunki

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Thessaloniki, Kreikka: Asiantuntijoilta apua liikenteen ja liikkumisen seurantakeskuksen perustamiseen

Thessalonikin paikallisviranomaiset analysoivat laajasti erilaisia liikennettä ja liikkumista koskevia tietoja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista ja toimenpiteiden seuranta varten. Kaupunki teki vuonna 2016 ulkopuolisen tutkimuslaitoksen kanssa yhteistyösopimuksen, joka on edelleen voimassa. Sopimuksen avulla kaupunki hyödyntää tutkimuslaitoksen tieteellistä asiantuntemusta kestävän liikkumisen suunnittelussa sekä älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisessä, massadatan hallinnassa ja liikenteen mallintamisessa. Yhteistyö on ollut keskeisessä asemassa varmistettaessa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutuksessa yhdistyvät oikealla tavalla tekninen ja tieteellinen työ. Se on myös parantanut paikallisviranomaisen henkilöstön valmiuksia ja osaamista sidosryhmien osallistamisessa ja tiedonkeruussa.



Laatija: Maria Zourna, Thessalonikin kunta, ja Georgia Aifantopoulou ja Maria Morfoulaki, CERTH/Hellenic Institute of Transport, koonnut: Polis
Kuva: Thessalonikin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman logo

© Rupprecht Consult 2019

03

Valmistelu ja analysointi

Selvitä liikkumisen nykytila

OSAVAIHE 3: Selvitä liikkumisen nykytila

- 3.1 Kartoita tietolähteet ja tee yhteistyötä tiedon omistajien kanssa
- 3.2 Analysoi ongelmat ja mahdollisuudet (kaikki liikennemuodot)

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman valmistelun viimeisenä osavaiheena on kaupungin vallitsevan liikennetilanteen analysointi. Valmis analyysi on merkittävä välitavoite, joka muodostaa perustan järkevälle ja läpinäkyvälle strategian laadinnalle. Ennen kuin voidaan analysoida kaupunkiliikenteen ongelmia ja mahdollisuuksia ja otetaan kansalaiset mukaan analyysiin, on kartoitettava, mitä tietoa liikenteestä ja liikkumisesta tarvitaan ja mistä lähteistä se saadaan, sekä luotava yhteistyösuhteet tiedon omistajiin. Tavoitteena on kerätä ja analysoida tietoa tavoitelähtöisesti ja kohdennetusti niin, että katetaan kaikki liikennemuodot ja tärkeät liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät tavoitteet ja kehityssuuntaukset koko toiminnallisella kaupunkiseudulla.

TOIMENPIDE 3.1: Kartoita tietolähteet ja tee yhteistyötä tiedon omistajien kanssa

Perustelut

Ennen kuin päätetään tulevista toimintalinjoista, on tärkeää tietää, minkä ongelmien kanssa paraikaa painitaan. Kaupunkiliikenteen ja -liikkumisen tapauksessa tiedot nykytilanteesta ovat usein hyvin hajanaisia ja epätäydellisiä. Palapelin palojen tavoin tiedot on koottava yhteen, jotta saadaan aikaan tilannekuva. Hyvä analyysi edellyttää, että ensin määritetään, mitä tietoja tarvitaan (jotta voidaan analysoida kaikkia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman näkökohtia ja erityisesti sitä, mihin suunnitteluprosessilla tulisi ensisijaisesti pyrkiä), mitä tietoja on saatavilla ja mitä vielä puuttuu. Ensimmäistä suunnitelmaansa laativien kaupunkien, joilla on käytettävissään vain vähän tai ei lainkaan tietoja, ei pidä lannistua, vaan niiden olisi pikemminkin nähtävä tilanne mahdollisuutena parantaa tiedonkeruuta osana SUMP-prosessia. Useimpien kaupunkien kohdalla hankaluutena on, että niiden tietoja ei ole

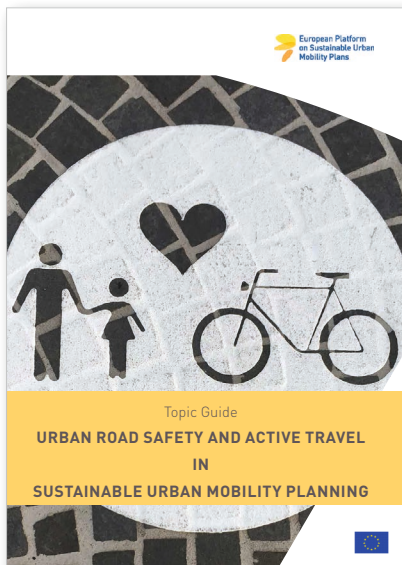
harmonisoitu ajallisesti tai maantieteellisen toteuttamisalueen osalta ja että tiedot jakautuvat usein eri omistajien, haltijoiden tai tallennusjärjestelmien kesken. Tiedonsaanti voi muodostua ongelmaksi, jos käytettävissä ei ole tietoa olemassa olevista tietokannoista tai tietoja ei haluta jakaa. Ongelmana voivat olla erityisesti kaupalliset toimijat, jotka saattavat myös vaatia mittavia korvauksia tietojensa käytöstä tai vedota liikesalaisuuteen. Perusteellinen tietokartoitus (datan auditointi), toimiva yhteydenpito tiedon omistajien kanssa ja vastavuoroinen tietojen vaihto voivat edistää tämän ongelman ratkaisemista. Kokemus on osoittanut, että sisäisten ja ulkopuolisten tietojen omistajien varhainen osallistaminen ja selkeät sopimukset voivat lisätä yhteistyöhalukkuutta.

Tavoitteet

- Määrittää tietotarpeet toimintapolitiikan prioriteettien ja todennäköisten tavoitteiden pohjalta.
- Muodostaa hyvä yleiskuva olemassa olevista tiedoista, myös niiden laadusta ja saatavuudesta.
- Kartoittaa tietoaukot ja sekä täydentävät tiedot, joita tarvitaan liikenteen ja liikkumisen analyysia varten.
- Tehdä yhteistyötä ulkopuolisten ja sisäisten organisaatioiden kanssa tietoaineistojen täydentämiseksi ja ihannetapauksessa tehdä pitkäaikaisia sopimuksia, joilla varmistetaan hyvä tiedonsaanti myös tulevaisuudessa.
- Varmistaa, että tietoaukot paikataan niiltä osin kuin se on mahdollista.
- Muodostaa kaupunkiliikennettä ja siihen liittyviä toiminnan aloja koskeva ja tilanneanalyysin mahdollistava tietokokonaisuus yhdistämällä organisaation eri osien sekä muiden organisaatioiden saatavilla olevat tiedot ja (tarvittaessa) keräämällä uutta tietoa.
- Mennään pelkkää tilanteen kuvausta pidemmälle ja pyritään ymmärtämään taustalla olevia syitä, esimerkiksi miksi useimmat ihmiset ajavat edelleen autoilla keskustaan ja pysäköivät sinne, vaikka liityntäpysäköintipaikkoja on hyvin saatavilla? Pyritään saamaan tietoa sellaisen liikkumiskäyttäytymisen motiiveista, johon halutaan vaikuttaa, esimerkiksi sisällyttämällä liikkumista koskeviin tutkimuksiin laadullisia käyttäytymiseen liittyviä kysymyksiä. Nämä tiedot auttavat myöhemmin valitsemaan tehokkaita toimenpiteitä.
- Kysytään sidosryhmiltä ja yleisöltä, mitä ongelmia ja kysymyksiä niiden mielestä olisi käsiteltävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa. Näin ne tulevat tietoisiksi suunnitteluprosessista, saavat äänensä kuuluviin ja voivat kokea suunnitelman omakseen. Sidosryhmien ja yleisön kollektiivinen näkemys voi myös olla arvokas tietolähde, joka auttaa paikkaamaan tietoaukkoja.
- Pyritään saamaan aikaan tietojen vaihtoa niiden ulkopuolisten tahojen kanssa, jotka omistavat analyysia varten tarvittavia tietoja. Pidetään kiinni luottamuksellisuudesta (EU:n ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti), anonymisoidaan henkilötiedot ja käsitellään tiedot huolellisesti yhteistyön ongelmien välttämiseksi (harkitaan erityisen tietoturvastrategian käyttöönottoa tiedonhallintaa varten). Selostetaan selkeästi, miksi tietoja tarvitaan, osoitetaan, mitä hyötyä niiden käytöstä on, sekä kerrotaan, miten tietoja tullaan käyttämään ja säilyttämään. Sovitaan yhdessä tietojen keräämis- ja vaihtoprosessista, jossa kaikki kumppanit voivat käyttää yhtä yhteistä tietokokonaisuutta (esim. suoja-tun tiedonvaihtoalustan kautta).
- Paikataan jäljellä olevia olennaisia tietopuutteita tarkistamalla, onko käytettävissä (esim. kansallisella tasolla esitettyjä) oletusarvoja, tai keräämällä lisätietoja, joita ei ole saatavilla sisäisiltä tai ulkopuolisilta tietojen omistajilta. Tietoja voidaan kerätä eri tavoin. Esimerkiksi jalankulkijoiden määrän kehitystä voidaan selvittää suorittamalla vuosittain laskenta kaupungin keskeisillä paikoilla (esim. laskentalaitteiden avulla) tai tekemällä kotitalouskysely. Menetelmän valinta riippuu käytettävissä olevista resursseista, kaupungin koosta ja vaadittavasta luotettavuustasosta. Seuraavat yleiset tietotyypit voidaan erottaa toisistaan:
 - määrälliset tiedot automaattisista mittauksista (esim. laskentalaitteet, infrapuna- ja muut anturit, kamerat, satelliitit) tai GPS-tiedot (esim. ajoneuvojen seuranta, mobiilisovellusten tai matkapuhelinpalvelujen tarjoajien keräämät tiedot)

Tehtävät

- Tehdään tietokartoitus (datan auditointi). Muodostetaan yleiskuva tietotarpeista ja tietolähteistä, yksilöidään kaikki saatavilla olevat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta merkitykselliset tiedot ja arvioidaan niiden laatua ja saatavuutta.
- Haetaan käyttöön saatavilla olevat tiedot, tehdään yhteenveto niiden sisällöstä ja määritetään tietoaukot liikennettä ja liikkumista koskevien keskeisten kysymysten osalta. Valitaan soveltuvat tiedot, jotka kuvaavat liikenne- ja liikkumistilannetta kaupungissa, ja pidetään tässä yhteydessä katse kestävän kaupunkiliikenteen yleisissä tavoitteissa (ks. ensimmäinen välitavoite) ja toimintapoliittisissa prioriteeteissa, jotka johtivat päätökseen laatia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma. Jos esimerkiksi poliittisena prioriteettina on liikenneturvallisuuden parantaminen, tarvitaan tietoja liikennekuolemista. Kaiken kaikkiaan tietojen pohjalta olisi saatava käsitys seuraavista liikenteen tilaan ja kehitykseen liittyvistä seikoista:
 - kaikki kaupungissa käytettävät liikennemuodot, mukaan lukien tavaraliikenne, ja liikennemuotojen integrointiaste (multimodaalisuus)
 - kaikki kaupungin kannalta keskeiset kestävän liikenteen ja liikkumisen näkökohdat (esim. ilmansaasteet, liikennemelu, liikenneturvallisuus, julkisen tilan laadukkuus, palvelujen tasapuolinen saatavuus, työllisyys ja koulutus).



Tietoa kerätessä on tärkeää paitsi tuottaa täsmällisiä, yksityiskohtaisia ja kattavia tietokokonaisuuksia myös määrittää prioriteetit ja selkeät tavoitteet tietojen käyttötarkoituksen osalta. Oppaassa **Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning**, joka käsittelee kaupunkiliikenteen turvallisuutta ja aktiivista liikkumista kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelun osatekijöinä, on lista tieliikenneturvallisuuteen liittyvän tiedonkeruun prioriteeteista:

- Määritellään pääasialliset onnettomuustyytit, joiden perusteella voidaan yksilöidä oikeat kohderyhmät ja kehitettävät toimenpiteet.
- Kartoitetaan vaaralliset kohdat multimodaalisessa liikenneverkossa.
- Asetetaan realistiset mutta kunnianhimoiset tavoitteet turvallisuustoimille.
- Kasvatetaan tietoisuutta: paikkansapitävät onnettomuusluvut voivat auttaa tietoisuuden lisäämisessä.

Oppaassa määritetään myös vähimmäistiedot, joita tarvitaan kaupungin liikenneturvallisuustilanteen analysointiin. Analyysissä olisi erityisesti otettava huomioon seuraavat seikat:

- henkilövahinkojen ja kuolonuhrien vuotuinen kokonaismäärä kaupungissa vähintään kolmen vuoden aikana
- muihin kuin loukkaantumisiin johtaneiden onnettomuuksien kokonaismäärä ryhmiteltynä eri liikennemuotojen mukaan vähintään kolmen vuoden ajalta, ja
- onnettomuuksien paikka ja tyyppi kaupungin (multimodaalisessa) verkossa.

- määrälliset ja laadulliset tiedot (kotitalouksissa, kaduilla tai ajoneuvoissa tehdyistä) tutkimuksista tai kadulla tehdyistä havainnoista (esim. manuaaliset liikennelaskennat, käynnit paikan päällä, kadunvarsiin käyttäjärjestelyjen kartoittaminen)
- haastatteluista tai fokusryhmittä saatavat laadulliset tiedot
- alan ammattilehdistä, blogeista ja sosiaalisesta mediasta saatavat laadulliset tiedot
- mallinnoista saatavat tiedot, joilla paikataan tietoaaukkoja.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Käytetään avointa dataa mahdollisimman paljon. Tämä lisää prosessin läpinäkyvyyttä ja antaa kansalaisille ja sidosryhmille mahdollisuuden tutustua tietoihin ja käyttää niitä, mikä puolestaan voi hyödyttää suunnittelutoimenpiteitä (esim. korkeakouluopiskelijat voivat analysoida jotakin liikenteeseen/liikkumiseen liittyvää kysymystä perusteellisesti tai suunnitella kaupunkia varten liikkumissovelluksen). Varmistetaan, että käytetty avoin data on korkealaatuista.
- Perustetaan keskitetty kaupungin tietokeskus, joka hallinnoi kaikkien osastojen tietoja. Tämä tukee sisäistä tiedonvaihtoa ja kokonaisvaltaista suunnittelua ja helpottaa muiden osastojen tietojen ja toimintapolitiikkojen huomioon ottamista.

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide voidaan käynnistää, kun ydintyöryhmä on perustettu ja maantieteellinen toteuttamisalue määritelty (ks. toimenpiteet 1.2 ja 2.1), ja viimeistään sen jälkeen, kun aikataulusta ja työsuunnitelmasta on sovittu.
- Toimenpide tukee suoraan toimenpiteessä 3.2 tehtävää liikenteen ja liikkumisen analyysia.
- Tietolähteiden ja -tarpeiden määrittäminen liittyy tavoitteiden määrittelyyn (toimenpide 5.2), strategiaan indikaattoreihin (toimenpide 6.1) ja seurantaprosessiin (toimenpide 11.1).

Tarkistuslista

- ✓ Tietotarpeet on määritetty ja määrittämisessä on otettu huomioon poliittiset prioriteetit ja todennäköiset tavoitteet.
- ✓ Saatavilla olevat tiedot on kartoitettu ja niiden laatu on tarkistettu.
- ✓ Tietoaaukot ja täydentävät tietolähteet on määritetty.
- ✓ Tiedonhallinnan tietoturva on varmistettu.
- ✓ On sovittu tietojen vaihdosta sellaisten ulkopuolisten tahojen kanssa, joiden omistuksessa on olennaista tietoa.
- ✓ Mahdollisesti tarvittavat lisätiedot on kerätty.



Julkisen tilan laadun mittausvälineet

Käytettävissä on erilaisia välineitä, jotka auttavat mittaamaan, miten ihmiset käyttävät julkista tilaa, ja ymmärtämään, miten julkisia tiloja voidaan parantaa niihin sijoittuvaa elämää silmällä pitäen. Tanskalainen Gehl-konsulttitoimisto on yksi alan edelläkävijöistä, ja se tarjoaa verkkosivuillaan muun muassa seuraavia välineitä:

- "Twelve Quality Criteria" on väline, jonka avulla voidaan tutkia, millaisina käyttäjät kokevat julkiset tilat. Sitä käytetään arvioitaessa, ovatko julkisen tilan eri ominaisuudet ihmisten kannalta suojaavia, mukavia ja miellyttäviä.
- "People Moving Count" -väline mittaa sitä, kuinka monta ihmistä liikkuu tietyn tilan kautta ja millä keinoin. Saadut tiedot antavat käsityksen siitä, miten vilkas tila on eri aikoina ja miten tilaan pääsee eri liikennemuodoilla.
- "Stationary Activity Mapping" -välineen avulla voidaan kartoittaa, mitä ihmiset tekevät tietyssä tilassa tietynä aikana, esimerkiksi istuvatko he penkillä, harrastavatko he urheilua tai esittävätkö he elävää musiikkia. Tulos on tilannekuva tutkitun alueen toiminnasta. Arvioimalla, mitä tietyssä paikassa jo nykyisin tapahtuu, voidaan alkaa hahmotella mahdollisia tulevia parannuksia ihmisten julkista elämää varten.
- Julkisen tilan analysoinnissa käytetään yhä enemmän erilaisia mobiilisovelluksia. Niiden avulla kaupunkien on helpompi kerätä kenttätietoja ja viedä se julkiseen tietokantaan, jonka kautta tieto voidaan jakaa.



Kuva © Mark Englert



Kuuntele ja opi! – Verkkokarttoihin perustuvat tiedonkeruu ⁴⁷

Ihmisiä palveleva suunnittelu edellyttää, että heidät otetaan (varhaisessa vaiheessa) mukaan suunnitteluprosessiin. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi keräämällä tietoja osallistavan paikkatietojärjestelmän (Public Participation Geographic Information System, PPGIS) avulla. Verkossa tehtävissä karttapohjaisissa selvityksissä, joissa yhdistetään verkkokysely interaktiiviseen karttaan, yhdistyvät kansalaisten osallistaminen ja tiedon kerääminen ihmisten tarpeisiin, näkemyksiin ja ideoihin perustuvaa älykästä suunnittelua varten. PPGIS-järjestelmä mahdollistaa tietojen keräämisen laajalta ja monimuotoiselta ihmisryhmältä. Se lisää osallistumista, auttaa sitouttamaan ihmisiä ja tuo mukaan heidän näkökulmansa. Kerätyt tiedot voivat toimia suunnittelijoiden tietolähteenä. Samoin PPGIS-järjestelmää voidaan käyttää antamaan kansalaisille päätöksentekovaltaa prosessissa, esimerkiksi kun määritetään toimien kohteita kartoittamalla alueita, joilla tarvitaan parannuksia (ihmiset voivat esim. ilmaista käsityksiään julkisen liikenteen palveluista, turvattomiksi koetuista alueista tai pyöräilyreittien puutteesta). Helsingin kaupunki laati tällä tavoin yleiskaavansa yhdessä kansalaisten kanssa, ja Tukholman kaupunki keräsi ideoita uuden kaupunginosan suunnittelemiseksi. Verkkokyselyt eivät korvaa perinteisiä menetelmiä, vaan ne voivat täydentää niitä, jotta tavoitettaisiin laajempi yleisö ja saataisiin kerättyä laadultaan parempaa tietoa. Erityisesti suurkaupunkialueilla voidaan osallistavalla paikkatietojärjestelmällä tavoittaa laaja yleisö koko alueen laajuisesti.

Millaisia tietoja voidaan kerätä verkkokarttojen avulla?

Tietojen kerääminen suoraan asukkailta ja yhteistyössä heidän kanssaan voi antaa täysin uuden kuvan ihmisten elinympäristöstä, ja sitä voidaan hyödyntää suunnitteluprosessissa. Kun osallistujia pyydetään sijoittamaan erilaisia paikkoja kartalle (esim. päivittäisiin toimiin käytettävät paikat tai alueet, joita he suosivat tai joita he välttävät), arvioimaan infrastruktuurin laatua tai kuvaamaan ajatuksiaan kaupungin tulevasta kehityksestä, kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa voidaan saada selkeämpi käsitys kansalaisten näkökulmasta ja ymmärtää, mihin toimiin on ryhdyttävä. Paikkatietoja keräämällä voidaan yhdistää maantieteelliset mallit sosiodemografisiin näkökohtiin, asenteisiin ja ympäristön laatuun. Karttapohjaisista verkkokyselyistä saatuja tietoja voidaan käyttää esimerkiksi lisätietojen saamiseksi seuraavista:

- liikkumiskäyttäytyminen (esim. kartoittamalla vierailukohteita, reittejä, matkojen tarkoituksia, vierailutiheyttä ja liikennemuotojen valintaa)
- kiinnostavat kohteet ja toimintoihin käytettävät tilat
- tyytyväisyys ja tyytymättömyys sekä havainnot esimerkiksi kaupunginosasta, kaupunkitilasta, saavutettavuudesta ja esteettömyydestä, yleisestä turvallisuudesta, viheralueista, liikkumispalveluista, infrastruktuurista jne.
- parannuksia kaipaavat alueet (esim. riittämättömät julkiset liikennepalvelut)
- liikkumiseen liittyvät terveystulokset ja hyvinvointi
- väestötiedot.

Mitä verkkotyökaluja on saatavilla?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



Kuva © City of Lahti

⁴⁷ Lähde ja lisätietoja: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuta, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. s. 9–35.



Saavutettavuuden mittaaminen – Flanderin alueen ”Mobiscore” toimintamalli

Kaupunkiliikenteen suunnittelussa ei pitäisi keskittyä ainoastaan liikkumiseen suppeassa merkityksessä (eli liikkumisen helppouteen kaupungissa) vaan myös liikkumisen lopulliseen tavoitteeseen eli siihen, että sen avulla päästään eri paikkoihin ja toimintoihin. Puhutaan ’saavutettavuudesta’, joka kuvaa todellisia mahdollisuuksia osallistua toimintoihin muualla kuin kotona. Yksi ongelmista, joihin on löydettävä ratkaisu, jotta saavutettavuus voidaan ottaa selkeämmin huomioon kestävässä kaupunkiliikenteen suunnitelmassa, on saavutettavuuden mittaamisen vaikeus.

Flanderin alueen verkkotyökalu ja sen käyttö

Belgian Flanderin alueen hallinnon ympäristö-, luonto- ja energiaosasto (LNE) otti toukokuussa 2019 käyttöön Mobiscore-verkkotyökalun, jonka avulla tietylle talolle tai tontille voidaan määrittää saavutettavuuspistemäärä. Se kertoo esimerkiksi talon mahdollisille ostajille tai vuokraajille, miten hyvin eri kohteet, kuten rautatieasema, linja-autopysäkki tai koulu, ovat talosta käsin saavutettavissa kestäväällä tavalla, esimerkiksi jalan tai polkupyörällä. Verkkotyökalun avulla halutaan lisätä ihmisten tietoisuutta siitä, miten asuinpaikan valinta vaikuttaa liikkumiseen. Osto- tai vuokrauspäätös on ratkaiseva hetki, jonka yhteydessä voidaan vaikuttaa liikkumiskäyttäytymiseen esimerkiksi liikennemuotojen valinnan muuttamiseksi. Muuttoa suunnittelevat voivat helposti vertailla eri paikkojen saavutettavuuslukuja Mobiscoren verkkosivustolla (www.mobiscore.be – käytettävissä ainoastaan hollannin kielellä). Tästä työkalusta voitaisiin kehittää myös hyödyllinen analyysiväline kaupunkiliikenteen suunnittelua varten. Kun kullekin hehtaarin alalle (100 x 100 m) annetaan saavutettavuuspistemäärä, kartta eri pistemääristä toiminnallisella kaupunkiseudulla paljastaa alueet, joilla saavutettavuus on korkealla tai vastaavasti alhaisella tasolla. Tämä voi esimerkiksi auttaa päättämään, missä julkisen liikenteen tai pyöräily-yhteyksien parantaminen on kiireellisintä. Lisäksi sen avulla voidaan paremmin yhdistää kaupunkikehityspolitiikka ja liikennesuunnittelu osoittamalla, minne olisi rakennettava asuntoja, kouluja ym. kestävien liikennemuotojen edistämiseksi.

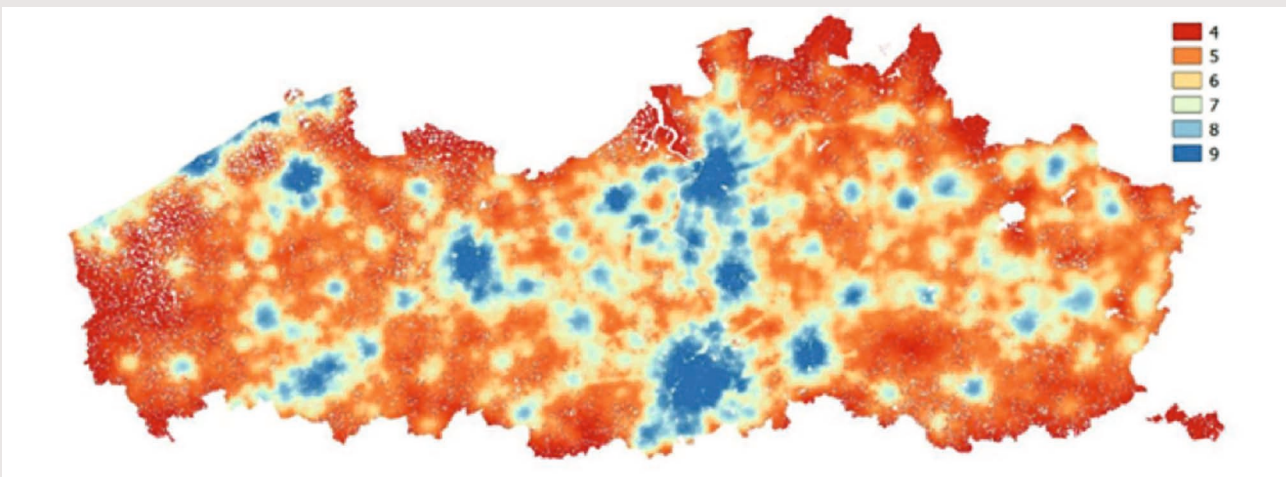
Miten Flanderin alueen toimintamalli voi antaa virikkeitä kestävässä kaupunkiliikenteen suunnittelussa?

Todennäköistä on, ettei monessakaan kaupungissa ole valmiiksi tarjolla välinettä, jolla voitaisiin mitata tavanomaisten päivittäisten kohteiden saavutettavuutta. Kuitenkin toimenpiteen 3.1 (Kartoita tietolähteet ja tee yhteistyötä tietojen omistajien kanssa) yhteydessä olisi tarkistettava alueen aluesuunnittelu- tai kaupunkisuunnitteluosastolta tai tutkimuslaitoksista, onko saatavilla paikkatietojärjestelmään perustuvia tietoja esimerkiksi myymälöiden ja koulujen sijainnista. Näiden sijaintitheyksien perusteella kaupungin eri alueille voidaan antaa saavutettavuuspisteet. Lisäksi voidaan analysoida julkisen liikenteen pysäkkien tiheyttä tai kartoittaa kävelytäisyyden päässä pysäkeistä (esim. 400 metrin säteellä linja-autopysäkeistä ja 800 metrin säteellä junien pysähdyspaikoista) olevia alueita. SUMP-prosessin toisessa, strategian laatimiseen tähtäävässä vaiheessa saavutettavuusindikaattorien kartoitus voi toimia pohjana keskusteluille julkisen liikenteen tarjoajien, kansalaisten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tämä on erityisen hyödyllistä tehtäessä yhteistyötä kaupunkikehityksestä vastaavien osastojen kanssa, jotta voidaan laatia niin kutsuttu TOD-strategia (Transit Oriented Development), jolla kaupunkikehittäminen kohdistetaan julkisen liikenteen solmukohtiin ja jolla samalla hillitään rakentamista autoista riippuvaisilla alueilla, joilla julkisen liikenteen käyttömahdollisuudet ovat heikot. Saavutettavuuden kartoitus kaupunginosan tasolla voi kannustaa kehittämään aktiivisen liikkumisen reittejä ja auttaa suunnittelemaan asumista ja muita toimintoja (koulut, myymälät ja palvelut) yhdistäviä alueita (nk. mixed use).

Lisätietoja Flanderissa kehitettyä saavutettavuusindikaattoria varten käytetystä menetelmästä: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (only in Dutch).

Laatija: Dirk Lauwers, liikkumisen ja aluesuunnittelun keskus, Gentin yliopisto

Kaavio 18: Mobiscoreen perustuva maantieteellinen jakauma Flanderin alueella (pisteytys yhden hehtaarin alueelle; punainen (4): heikoin saavutettavuus; sininen (9) paras saavutettavuus; Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)





Lisää analyysivälineitä

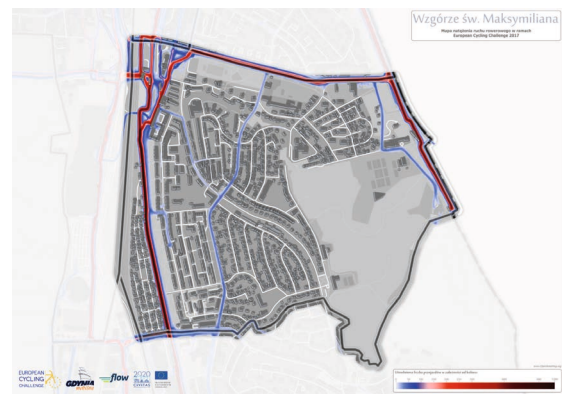
- Pyöräilyn ja kävelyn HEAT-arviointivälineellä (Health Economic Assessment Tool) (WHO/Eurooppa) arvioidaan taloudellisin kriteerein kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutuksia kaupungissa, www.heatwalkingcycling.org/#homepage
- AirQ+ välineellä (WHO) tehdään laskelmia, joiden avulla voidaan ilmaista määrällisesti ilman pilaantumisen altistumisen terveysvaikutuksia. Tämä käsittää arviot elinajanodotteen alenemisesta, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriö antaa ohjeita pyöräily- ja kävelyverkkojen suunnittelusta. Ohjeistukseen sisältyy kävelyreittien arviointiväline. www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- Kaupunki voi kannustaa kansalaisia ilmoittamaan tieturvallisuuteen ja infrastruktuuriin liittyvistä seikoista erityisellä foorumilla. Joillakin kaupungeilla ja mailla on jo omat raportointifooruminsa, esimerkiksi Radkummerkasten Wienissä, Itävallassa (www.radkummerkasten.at) ja FixMyStreet Yhdistyneessä kuningaskunnassa (www.fixmystreet.com).
- ByPad (Bicycle Policy Audit) auttaa arvioimaan kaupungin pyöräilypolitiikkaa, www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en
- Lisää tiedonkeruuvälineitä on Civitasin kaupunkiliikenteen työkalujen tietokannassa: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Gdynia, Puola: Tiedonkeruukumppanuus kaupungin ja julkisesta liikenteestä vastaavan viranomaisen välillä

Gdynian kaupunki on viime vuosina luonut arvokkaan kumppanuuden eri toimijoiden kanssa kerätäkseen tietoja liikkumisen suunnittelua varten. Tietoja saadaan julkisesta liikenteestä vastaavan viranomaisen suorittamista yksityiskohtaisista yleisöhaastatteluista, jotka koskevat liikkumiseen liittyviä mieltymyksiä ja käyttäytymistä, eri kampanjoissa ja hankkeissa kerätystä GPS-tiedoista, liikenteen havainnoinnista sekä jalankulkijoiden, ajoneuvojen kuljettajien ja myymälöiden omistajien katuhaastatteluista. Tietoja käytetään esimerkiksi nk. lämpökarttoja (heat maps), pyöräilyvirtojen kuvauksia ja kuljetus- ja kaupunkisuunnittelijoiden kannalta hyödyllisiä tavaraliikenteen tilastoja varten. Luottamukseen perustuvan suhteen luominen kumppaneihin ja näiden ottaminen osaksi koko prosessia auttaa saamaan tietoa ja ylläpitämään kumppanuuksia tulevaisuutta silmällä pitäen.

Lähde: City of Gdynia, koontanut: UBC



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bremen, Saksa: Kansalaisten verkko-osallistuminen liikenteen ja liikkumisen tilanteen arviointiin

Bremenin kaupunki on käyttänyt perinteisten tiedonkeruumenetelmien täydentämiseksi joukkoistamiseen perustuvia menetelmiä analysoidakseen liikenteen ja liikkumisen kehitykseen liittyviä ongelmia ja mahdollisuuksia kaupungissa. Ennakoiva osallistamisstrategia ja innovatiiviset verkko-osallistumismoduulit ovat tarjonneet asukkaille mahdollisuuden toimia keskeisenä tietolähteenä. Asukkailta on verkkoalustalla kysytty muun muassa, missä heidän mielestään asiat toimivat huonosti ja missä sujuvasti, ja vastaajat ovat voineet merkitä verkkokarttaan tiettyjä paikkoja ja tehdä värikoodeilla merkintöjä liikennemuodoittain. Portaali on kerännyt yli 100 000 sivukäyntiä ja sillä on esitetty 4 000 kannanottoa, 9 000 kommenttia ja 100 000 ”tykkäystä” tai ”ei-tykkäystä”.

Laatija: Michael Glotz-Richter, Bremenin kaupunki, koonnut: ICLEI
 Kuva: Bremenin kaupunki



TOIMENPIDE 3.2: Analysoi ongelmat ja mahdollisuudet (kaikki liikennemuodot)

Perustelut

Hyvä liikenteen ja liikkumisen analyysi on ratkaisevan tärkeä tarvittavien politiikkatoimenpiteiden määrittelyä kannalta. Se luo myös tarvittavat lähtökohdat, joiden perusteella edistymistä voidaan mitata. Analyysin olisi oltava mahdollisimman kattava mutta samanaikaisesti sellainen, että se on toteutettavissa käytettävissä olevilla resursseilla. Kaikkia liikenneverkkoja, liikennemuotoja ja kestävän kaupunkiliikenteen keskeisiä аспектеja on analysoitava riittävästi, mutta toisaalta ei ole syytä käyttää liikaa aikaa ja energiaa sellaisten laajojen tietoaaineistojen analysointiin, joilla on vain vähän merkitystä kaupungin keskeisten kysymysten kannalta. Suunnitteluprosessin olisi perustuttava aiempien suunnitelmien ja strategioiden tuloksiin aina, kun ne ovat hyödyllisiä.

Tavoitteet

- Tarkastella liikkumisen ja liikenteen nykytilannetta ja olennaisia kehityssuuntia koko toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti sekä henkilö- että tavaraliikennettä koskevien tietojen ja suunnitteluasiakirjojen perusteella.

- Laatia luettelo kaupunkiliikenteeseen liittyvistä ongelmista ja mahdollisuuksista esimerkiksi palvelujen saatavuuden, saastumisen, sosiaalisen eriarvoisuuden, liikenneturvallisuuden, ilmaston suojeleminen, maankäyttötapojen ja liikenneverkon sietokyvyn osalta.
- Yksilöidä ja asettaa tärkeysjärjestykseen keskeiset ongelmat, joita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla olisi ratkottava.

Tehtävät

- Tutustutaan kaupunkiliikenteen kannalta olennaisiin keskeisiin suunnitteluasiakirjoihin, jotta voidaan tehdä hyödyllinen analyysi nykytilanteesta, ongelmista ja strategioista. Tällaisiin asiakirjoihin voivat sisältyä alakohtaiset liikennestrategiat ja suunnitelmat (esim. kävelyä, pyöräilyä, julkista liikennettä, tieliikennettä, pysäköintiä ja tavaraliikennettä koskevat), muiden sektorien (esim. maankäyttö, energia, ympäristö, talouskehitys, sosiaalinen osallisuus, terveydenhuolto ja turvallisuus) suunnitelmat ja asiakirjat sekä paikallisten liikenteenharjoittajien ja muiden kuntien asiakirjat. (Suunnitteluasiakirjojen analyysi pohjautuu toimenpiteeseen 2.2.)

- Tarkastellaan myös kaupungin talousarviota. Kuinka paljon eri liikennemuotoihin ja eri kestävyysnäkökohtia koskeviin toimenpiteisiin on investoitu? Onko tämä kaupungin ensisijaisten tavoitteiden mukaista vai onko havaittavissa ristiriitaisuuksia?
- Analysoidaan tiedot (jotka on koottu toimenpiteessä 3.1). Käytetään myös aluesuunnitteluanalyysin menetelmiä ja kartoitetaan esimerkiksi tieliikenneonnettomuuksia, ilman pilaantumista ja melutasoa, kaukana puistoista olevia alueita, julkisen liikenteen ulkopuolella olevia alueita tai aukkoja pyöräteiden ja jalankulkuteiden verkostossa. Yksilöidään alustavasti tärkeimmät ongelmat ja strategiat olemassa olevien tietojen ja asiantuntija-arvioiden perusteella.
- Laaditaan yhdessä keskeisten sidosryhmien ja kansalaisten kanssa lähtötason analyysi, jossa määritetään ja asetetaan tärkeysjärjestykseen keskeiset ongelmat, joihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa on puututtava. Pyritään mahdollisuuksien mukaan esittämään liikkumisen ja liikenteen nykytila kvantitatiivisesti ja havainnollistamaan se karttoja käyttäen. Lähtötason analyysistä olisi käytävä ilmi tilanne, kehityssuunnaukset ja ongelma-alueet seuraavien osalta:
 - kaikki kaupungissa käytettävät liikennemuodot, mukaan lukien tavaraliikenne, ja liikennemuotojen integroinnin taso (multimodaalisuus)
 - kaikki kaupungin kannalta keskeiset kestävän liikkumisen aspektit (esim. ilmansaasteet, liikennemelu, liikenneturvallisuus, julkisten tilojen laadukkuus, palvelujen tasapuolinen saatavuus, työllisyys ja koulutus).
- Otetaan asukkaat mukaan ongelmien ja mahdollisuuksien analysointiin (esimerkiksi tarjoamalla verkossa karttoja, joihin he voivat merkitä tiettyjen liikennemuotojen kannalta huonoja ja hyviä alueita).
- Arvioidaan sosiaaliseen syrjäytymiseen liittyviä näkökohtia liikennepolitiikan näkökulmasta. Lähtöajatuksena on, että liikennepolitiikassa on otettava huomioon koko yhteisö tarpeineen, mukaan lukien haavoittuvassa asemassa olevat ryhmät, kuten lapset, liikuntarajoitteiset henkilöt, vanhuksat, pienituloiset kotitaloudet, vähemmistöryhmät jne. Niin ikään olisi otettava huomioon sukupuoleen liittyvät näkökohdat eli se, että naisille ja miehille tarjotaan samat mahdollisuudet. Tärkeitä huomioon otettavia kysymyksiä ovat seuraavat:

- Taataanko liikennejärjestelmällä yhtäläinen saavutettavuus, kohtuuhintaisuus ja saatavuus?
- Edistävätkö liikenteeseen liittyvät toimenpiteet työllisyyttä ja tukevatko ne osallisuutta edistävien työmarkkinoiden kehittämistä?

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Hyödynnetään keskeisten toimijoiden tietämystä, jotta saadaan käsitys sektorikohtaisista politiikka-asiakirjoista (esim. haastattelujen ja kokousten avulla).
- Harkitaan tärkeimpien ongelmien ja mahdollisuuksien alustavan määrittelyn pohjalta kohdennettujen analyysien tekemistä yleiskuvan täydentämiseksi. Voidaan esimerkiksi tehdä hypoteesilähtöinen analyysi tietyn esiin tuodun kysymyksen todentamiseksi, diagnoosilähtöinen analyysi sellaisten seikkojen havaitsemiseksi, joita ei ole nostettu esille, tai visioon perustuva analyysi sen selvittämiseksi, minkälaisia avainaiheita on nousemassa esille tulevaisuudessa.

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide perustuu suoraan tiedonkeruuseen (ks. toimenpide 3.1) ja vähäisemmässä määrin itsearviointiin (ks. toimenpide 1.1) ja muiden asiaan liittyvien suunnitelmien arviointiin (ks. toimenpide 2.2).
- Tämän toimenpiteen päätelmät ovat tärkeitä skenaarioiden laatimisen (ks. toimenpide 4.1) ja koko suunnitteluprosessin kannalta.

Tarkistuslista

- ✓ Ongelmia ja mahdollisuuksia on selvitetty yhdessä sidosryhmien ja yleisön kanssa ja niitä on analysoitu.
- ✓ Arviointi ja ongelma-analyysi on saatu päätökseen. Kaikkien liikennemuotojen tilasta ja kestävän kaupunkiliikenteen pääaspekteista on laadittu kuvaus.
- ✓ On määritetty lähtötaso, johon nähden edistymistä voidaan mitata.
- ✓ Keskeiset mahdollisuudet sekä ongelmat, joihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa on löydettävä ratkaisuja, on asetettu tärkeysjärjestykseen.



Kaavio 19: Esimerkki siitä, miten analyysitaulukkoa voidaan käyttää liikennejärjestelmän tilan määrittelyssä (lähtötason analyysi) (mukautettu lähteestä Sundberg, R., 2018. SUMP’s-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Start, s. 10).

TOIMINNOT/ LIKENNEMUODOT	LIKENNEMUOTOJEN-OSUUS	INFRA-STRUKTUURIN LAATU	TURVALLISUUS JA LAADUKKUUS	YMPÄRISTÖ JA TERVEYS	TASAVERTAINEN- SAAVUTETTAVUUS	TOIMENPITEEN TOTEUTUKSEN TILANNE	KESKEISET SUOSITUKSET
Kävely	12 %	Heikkolaatuinen	Monia liikenne-onnettomuuksia tienristeyksissä koulujen lähistöllä	Yhä harvemmat oppilaat kävelevät kouluun	Joillakin alueilla ei pääse kunnolla puistoihin ja urheilutiloihin kävelten.	Alhainen aktiivisuustaso. Uusi ”kävele kouluun” -kampanja.	Liikenneturvallisuus-toimenpiteet ovat tarpeen
Pyöräily	7 %	Keskitasoinen	Pyöräilijät eivät tunne usein oloaan turvalliseksi; puistojen pyörätiet ovat miellyttäviä.	Vähäinen käyttö tuottaa vain vähän hyötyjä	Pääteiden varrella on vähän pyöräkaistoja	Käynnissä on toimia polkupyöräverkoston kartoittamiseksi. Uusien toimenpiteisiin käytettävissä olevat määrärahat ovat vähäisiä.	Pyöräilyyn kohdennettavia kaupunginhallinnon määrärahoja tulee lisätä
Julkinen liikenne (bussi, raitiovaunu, metrolinjakko, juna jne.)	16 %	Hyvälaatuinen	Jotkin bussipysäkit tarvitsevat korjausta; ne eivät tunnu turvallisilta iltaisin.	Uusi bussikalusto on käytössä; heikentävä vaikutus ilmanlaatuun on vähentynyt	Halvemmat hinnat työttömille, mutta bussia liikennöivät harvoin kaupungin köyhille reuna-alueille	Korkea aktiivisuustaso, suunnitteilla on julkisen liikenteen strategia.	Edistynyt oikeaan suuntaan, jatkettava
Ajoneuvojen yhteiskäyttö (auto, polkupyörä, sähköpotkulauta jne.)	0,5 %	Keskitasoinen	Sähköpotkulaudat tukkivat jalkakäytäviä	Vähäinen käyttö tuottaa vain vähän hyötyjä	Yhteiskäyttö mahdollista vain keskustassa	Ei toimintaa; kokonaan yksityisen sektorin operoimaa	Asianmukaista sääntelyä ja tietämystä tarvitaan
Yksityiset moottoriajoneuvot (henkilöauto, moottoripyörä jne.)	64,5 %	Hyvälaatuinen	Useita onnettomuuksia jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden kanssa	Autojen runsas käyttö vaikuttaa merkittävästi ilmanlaatuun ja melutasoon	Tieverkot kattavat hyvin kaupungin kaikki osat.	Korkea aktiivisuustaso, uusi ohitus on rakenteilla.	Otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla vähennetään autoliikennettä kaupungin keskustassa ohitusten valmistumisen jälkeen.
Multimodaalisuus (rautatieasema, vaihtoasemat)	Ei tietoja	Hyvälaatuinen	Uusi rautatieasema on miellyttävä. Odottamattomat muutokset ruuhka-ajan ulkopuolella kannustavat auton käyttöön	Keskustinja- autoasema ei ole kävelymatkan päästä päärautatieasemalta	Ei liityntäpysäköintiä kaupungin laitamilla. Sähköpotkupyörien turvallisen pyöräpysäköinnin puute tärkeimmillä vaihtoasemilla.	Alhainen aktiivisuustaso	Sisällytettävä vaihtoasemien ja liityntäpysäköinnin sijainti julkisen liikenteen strategiaan
Tavaraliikenne	Ei tietoja	Hyvälaatuinen	Raskas kuorma- autoliikenne keskustassa aiheuttaa turvallisuusriskin	Kuorma- autot aiheuttavat keskustassa ilman pilaantumista ja meluhaittoja	Kaikille teollisuusalueille on hyvät yhteydet	Alhainen aktiivisuustaso	Luotava strategia raskaan tavaraliikenteen ohjaamiseksi pois keskustasta
ANALYYSI	Auto on pää-asiallinen liikenne- muoto	Kävely- ja pyöräilyinfra- struktuuria on parannettava	Liikenneturvallisuus on asetettava etusijalle	Henkilö- ja kuorma- autojen aiheuttama ilman pilaantuminen on suurin ongelma	Linja- autoyhteyksiä kaupungin reuna-alueille on parannettava	Kapasiteettia on lisättävä useilla osa-alueilla	



”Älä kerro, mitä te priorisointe. Näytä, mihin te käytätte rahanne, niin minä kerron.” (James W. Frick)

Pyöräilyinfrastruktuuriin tehtävien jatkuvaluontoisten investointien taso ilmentää sitä, kuinka paljon pyöräilyn kehittämistä arvostetaan. Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelmassa suositellaan, että vähintään 20 prosenttia liikenteen koko talousarviosta osoitettaisiin muulle kuin moottoriliikenteelle. Euroopan pyöräilymyönteisimmässä maassa Alankomaissa pyöräilyn kehittämiseen investoidaan vuosittain noin 35 euroa henkeä kohti, ja suurin osa investoinneista tulee paikallisviranomaisilta. Liikennettä ja liikkumista analysoitaessa eri liikennemuotoihin tehdyt investoinnit ovat hyvä indikaattori, jonka avulla voidaan seurata kaupungin priorisoimia osa-alueita ja havaita mahdolliset puutteet investoinneissa, esimerkiksi pyöräilyn kohdalla.

Lisää ohjeita siitä, miten pyöräilyä voidaan edistää tehokkaasti kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelussa, löytyy suunnittelijoille tarkoitettu oppaasta **Supporting and encouraging cycling in Sustainable Urban Mobility Planning**.



Kaavio 20: Esimerkki siitä, miten voidaan havainnollistaa suhdetta kaupungin prioriteettien (jotka tässä esimerkissä koskevat liikennemuotoja ja tavoitteita) ja todellisten investointien välillä (Sundberg, R., 2018). SUMP- Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, s. 11.)

Liikennemuodot	Painopiste	Edellisen vuoden investoinnit	Viiden edeltävän vuoden investoinnit
Kävely		100	800
Pyöräily		200	1300
Joukkoliikenne		5000	19000
Taksi/kuljetus (esim. erityiskuljetuspalvelut)		200	1000
Auton yhteiskäyttö		100	200
Auto		2000	15700
Yhteensä		7600	38000

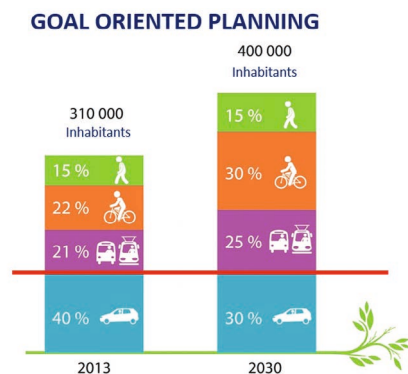
Tavoitteet	Painopiste	Edellisen vuoden investoinnit	Viiden edeltävän vuoden investoinnit
Turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen		1000	4000
Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen		200	1300
Joukkoliikenteen laadun ja käytön lisääminen		5000	19000
Tehokas rahdinkuljetusjärjestelmä		1000	3000
Saavutettavuus yksityisautoilla		2000	15700
Yhteensä		9200	43000

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Malmö, Ruotsi: Kokonaisvaltainen toimintamalli, johon sisältyy manuaalista, mekaanista, kyselyihin perustuvaa ja sovelluspohjaista tiedonkeruuta

Malmön kaupunki käyttää erilaisia menetelmiä tietojen keräämiseksi liikenteen ja liikkumisen tilanteesta sekä meluhaitoista ja ilmansaasteista. Näihin sisältyvät manuaalinen ja mekaaninen liikennelaskenta kahdesti vuodessa sekä matkustamista koskevat kyselytutkimukset, joilla mitataan matkustustottumusten muutoksia ja niihin vaikuttavia tekijöitä viiden vuoden välein. Perinteisten menetelmien lisäksi tuoreimmassa tutkimuksessa käytettiin matkapuhelinsovellusta. Keskeisiä tekijöitä onnistumisen kannalta ovat kerättyjen tietojen yhdistäminen liikenteen mallinnukseen ja kaupunkiin tehtyjen infrastruktuuri-investointien seuranta. Niillä tuetaan päätöksentekijöitä kaupungin kehittämiseen tähtävissä toiminna.

Laatija: Andreas Nordin, Malmön kaupunki, koonnut: UBC
 Kuva: Malmön kaupunki



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Deinze, Belgia: Lasten ja ikääntyneiden liikkumisen saavutettavuusselvitykset

Deinzen kaupungin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma käsittää saavutettavuusselvityksiä julkisten tilojen ja kaupungin eri tapahtumapaikkoja yhdistävien teiden suunnittelua varten. Selvitykset ovat yksi esimerkki siitä, miten kaupunki soveltaa analysista alkaen Belgian Flanderin alueen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ohjelman periaatteita ja tavoitteita ”liikennemuotojen priorisointi” (STOP [1]), ”huomio heikommassa asemassa oleviin” ja ”lähisaavutettavuus”.

Laatija: Deinzen kaupunki, koonnut: Mobiel 21

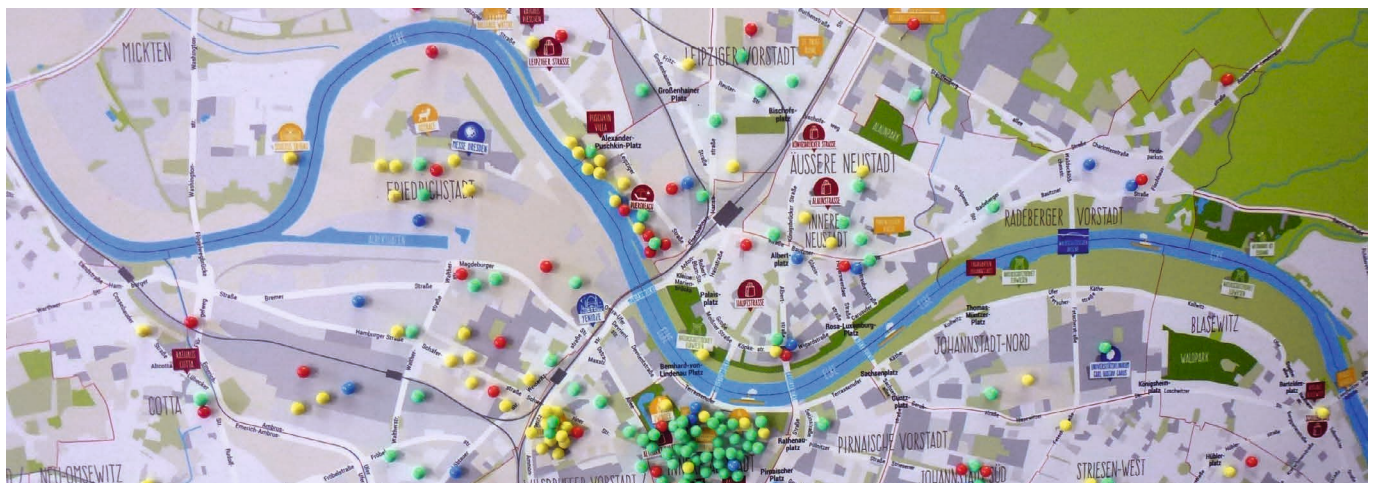
Kuva: Deinzen kaupunki

[1] Hollanninkielinen liikennemuotojen priorisointia kuvaava lyhenne. Prioriteettijärjestys on: kävely, pyöräily, joukkoliikenne (yhteiskäyttö) ja vasta viimeisenä yksityisautot. STOP-periaate on kaikkien Flanderin kaupunkien ja kuntien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien johtajatuksena.

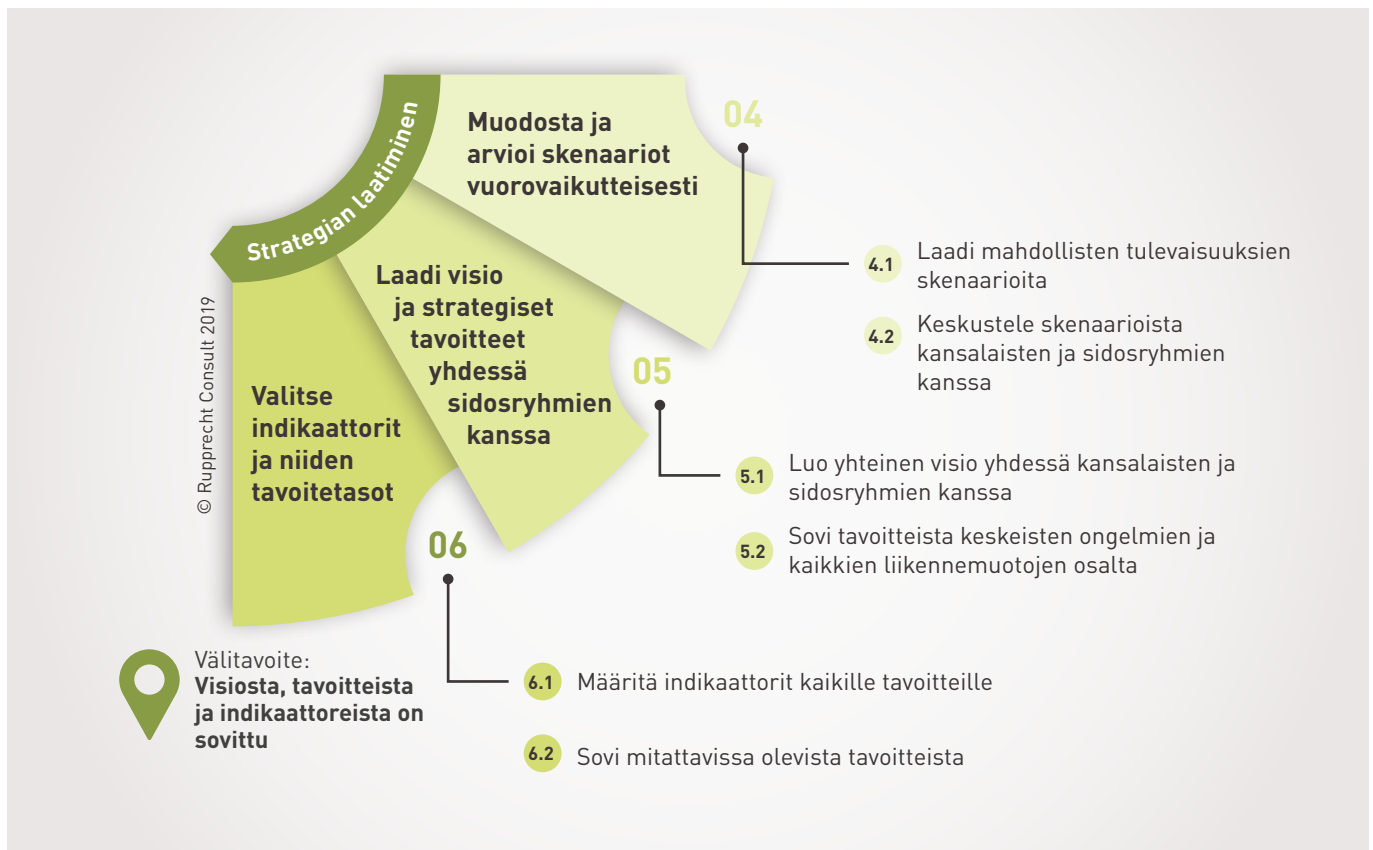


Välitavoite: Kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet ovat selvillä

Tässä vaiheessa kaikki valmistelun osavaiheet ja tilanneanalyysi on saatu päätökseen. On saatu hyvä yleiskuva liikenteen ja liikkumisen nykytilasta ja suunnittelukehyksestä, on luotu tehokkaat työskentelyrakenteet ja tiedetään, mitä on tärkeää ottaa huomioon määrittäessä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman visiota, tavoitteita, osatavoitteita ja toimenpiteitä. Kun ollaan tässä välitavoitteessa, joka muodostaa perustan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelulle, olisi jo pitänyt päästä tärkeiden sidosryhmien kanssa yhteisymmärrykseen pääasiallisista kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista. Keskeiset sidosryhmät ja paikalliset poliittiset päättäjät voidaan kuitenkin ottaa uudelleen mukaan prosessiin, jos on tarpeen luoda hyväksyntää suunnitelmalle, määrittää prosessiin liittyviä vastuita ja valaa vakaata pohjaa tulevalle strategian laadinnalle. Analyysin tuloksista ja kaikista esille nousseista ongelmista ja mahdollisuuksista olisi tehtävä tiivistelmä, joka jaetaan muille, ja olisi varmistettava tuki suunnittelun jatkamiselle. Analyysin keskeiset tulokset olisi hyvä esittää tiivistetysti lähtötasokartoituksen muodossa. Se helpottaa tuloksista tiedottamista ja tärkeimpien ongelmien ja mahdollisuuksien erittelyä.



VAIHE 2: Strategian laatiminen



Toisen vaiheen tavoitteena on määrittellä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman strateginen suunta yhteistyössä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa. Keskeiset kysymykset ovat seuraavat:

Millaisia tulevaisuuden vaihtoehtoja on?

Analysoidaan todennäköisiä muutoksia kaupunkiliikenteen kannalta tärkeissä toimintaympäristökijöissä (esimerkiksi väestörakenne, digitalisaatio ja ilmasto) ja laaditaan skenaariot, joissa tarkastellaan vaihtoehtoisia strategisia suuntia. Skenaarioissa pyritään ottamaan huomioon tulevaisuuden tarkasteluun liittyvä epävarmuus, jotta varmistetaan parempi faktaperusta strategisten päätösten pohjaksi.

Millaisen kaupungin haluamme?

Visioidaan yhdessä sidosryhmien ja kansalaisten kanssa liikenteen ja liikkumisen nykytilan analyysin ja eri skenaarioiden pohjalta yhteinen näkemys toivotusta tulevaisuudesta. Yhteinen visio ja yhteiset tavoitteet ovat jokaisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kulmakiviä.

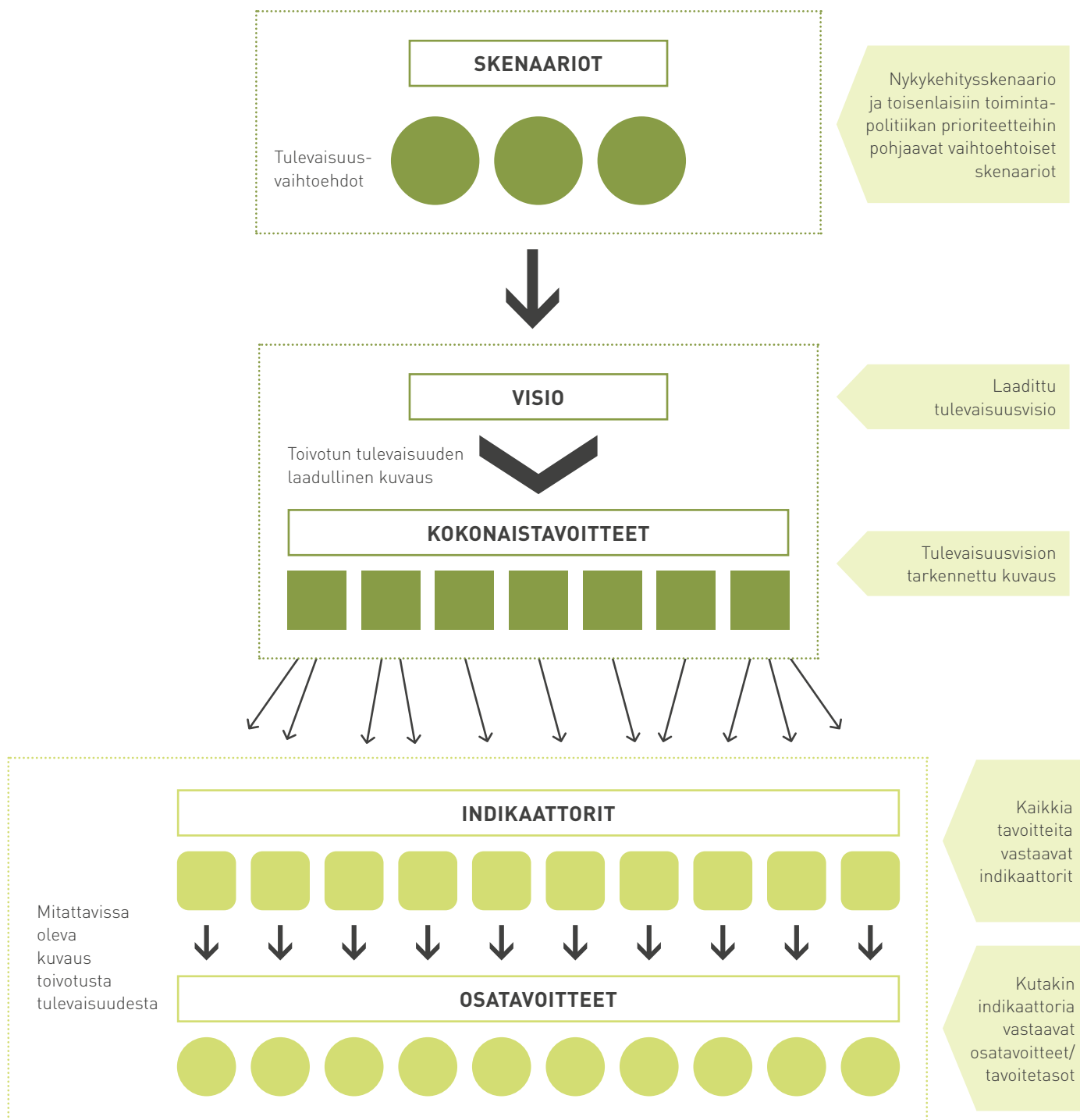
Varmistetaan, että tavoitteet vastaavat keskeisiä ongelmia ja kattavat kaikki liikennemuodot toiminnallisella kaupunkiseudulla.

Miten onnistumista mitataan?

Määritetään strategiset indikaattorit ja niitä vastaavat osatavoitteet/tavoitetasot siten, että niiden avulla voidaan seurata kaikkien kokonaistavoitteiden saavuttamista ilman epärealistisen mittavaa uuden tiedon keruuta. Valitaan kunnianhimoisia mutta toteuttamiskelpoisia osatavoitteita, jotka ovat sopusoinnussa muiden sektorien tavoitteiden kanssa.

Toisen vaiheen päättävänä välitavoitteena on saada aikaan visio, kokonaistavoitteet ja indikaattorikohtaiset osatavoitteet, jotka hyväksytään laajalti.

Kaavio 21: Vaiheen 2 tärkeimmät osavaiheet (skenaariot, visio, tavoitteet ja osatavoitteet)





OSAVAIHE 4: Muodosta ja arvioi ja skenaariot vuorovaikutteisesti

- 4.1 Laadi mahdollisten tulevaisuuksien skenaarioita
- 4.2 Keskustele skenaarioista kansalaisten ja sidosryhmien kanssa

Ongelmien ja mahdollisuuksien analysoinnin pohjalta olisi laadittava erilaisia skenaarioita, ja niistä olisi keskusteltava kansalaisten ja sidosryhmien kanssa. Skenaariot auttavat ymmärtämään paremmin, miltä kaupunkiliikenne voisi tulevaisuudessa näyttää. Näin ne voivat tarjota tietoa ja ideoita vision myöhempää kehittämistä varten.

TOIMENPIDE 4.1: Laadi mahdollisten tulevaisuuksien skenaarioita

Perustelut

Skenaariot auttavat ymmärtämään paremmin kaupunkiliikenteeseen vaikuttavien ulkoisten tekijöiden (kuten ilmastonmuutoksen, tietotekniikan, rahoituksen ja turvallisuuden) todennäköisiä vaikutuksia sekä vaihtoehtoisia tapoja reagoida niihin. Skenaariot kuvaavat erilaisia mahdollisia tulevia tilanteita, ja suunnittelijat voivat niiden avulla arvioida tulevien kehityssuuntauksien seurauksia, mahdollisia yhteiskunnallisia ja paikallisia muutoksia sekä vaihtoehtoisia strategisia toimintapolitiikan painotuksia toisistaan riippumatta. Eri skenaarioiden vaikutusten tarkastelu lujittaa strategisten päätösten faktaperustaa. Skenaarioita tarkastelemalla voidaan myös saada tietoa ja ideoita vision laatimista ja tavoitteiden asettamista varten (ks. osavaihe 5), ja se auttaa asettamaan realistisia strategisiin indikaattoreihin liittyviä osatavoitteita (ks. osavaihe 6).

Tavoitteet

- Ymmärtää nykyisiin kehityssuuntauksiin ja mahdollisiin olosuhteiden muutoksiin liittyvät riskit ja mahdollisuudet.

- Laatia vaihtoehtoisia skenaarioita, jotka tarjoavat tietoa erilaisten strategisten politiikan suuntien todennäköisistä vaikutuksista.
- Luoda faktaperusta vision, kokonaistavoitteiden ja osatavoitteiden/tavoitetasojen myöhempää määrittelyä varten.

Tehtävät

- Selvitetään kaupunkiliikenteen kannalta olennaisimpien ulkoisten tekijöiden mahdollisia tulevia kehityssuuntia (ulkoiset tekijät ovat tekijöitä, joihin kaupunki ei voi vaikuttaa, kuten väestörakenne, öljyn hinta, taloudellinen tilanne, ilmastokriisi, teknologinen muutos tai kestäväälle liikkumiselle annetun poliittisen tuen määrä). Tarkastellaan nykyisiä kehityssuuntauksia ja todennäköisiä muutoksia, joita on esitetty hiljattain julkaistujen asiantuntijaselvitysten ennusteissa. Analysoidaan muutoksia tyypillisissä edelläkävijäkaupungeissa, kuten San Franciscossa, ja pohditaan, mitä tapahtuisi, jos tällaisissa kaupungeissa saatavilla olevia liikkumiseen liittyviä digitaalisia innovaatioita otettaisiin käyttöön myös omassa kaupungissa. Tarkastellaan lisäksi vähemmän todennäköisiä mutta erittäin vahvasti murroksellisia muutoksia, jotka vaikuttaisivat voimakkaasti kaupungin liikenteeseen.

- Analysoidaan tulevien ulkoisten olosuhteiden vaikutuksia paikalliseen liikennejärjestelmään. Tämä käsittää ensinnäkin maailmanlaajuiset ja koko maan tasolla tapahtuvat muutokset, esimerkiksi liikkuminen palveluna -järjestelyn edellyttämien uusien teknologioiden, automatisoidun ajamisen tai nouto- ja palautuspaikkoihin sitomattoman (free-floating) jaetun liikkumisen vaikutukset. Toiseksi voi olla kyse paikallisesta kehityksestä, kuten väestön voimakkaasta lisääntymisestä tai vähentymisestä, joka vaikuttaa kaupungin talousarvioon ja kaupunkikehityksen vaihtoehtoihin. Arvioidaan, minkälaisia mahdollisuuksia ja rajoitteita ne voivat aiheuttaa kaupungille. Tarjoavatko ne uusia vaihtoehtoja vai vaikeuttavatko ne tiettyjen kestävyteen tähtäävien toimintapolitiikkojen toteuttamista?
- Laaditaan useampia eri skenaarioita, joissa kuvataan vaihtoehtoisia toimintapolitiikan painotuksia ja niiden vaikutuksia strategisella tasolla. Skenaarioita on laadittava vähintään kolme.
- Nykykehitysskenaariossa kuvataan ennakoitua kehitystä siinä tapauksessa, että jatketaan nykyisen politiikan linjalla ja toteutetaan ainoastaan jo suunnitellut toimenpiteet.
- Vaihtoehtoisissa skenaarioissa kuvataan ennakoitua kehitystä, joka on seurausta toisenlaisista strategisista painotuksista (esimerkiksi satsaamisesta julkiseen liikenteeseen, aktiiviseen liikkumiseen tai sähköiseen liikkumiseen). Tällaisilla skenaarioilla osoitetaan erilaisten poliittisten linjavalintojen vaikutukset, ja ne auttavat määrittämään, mihin olisi panostettava eniten. On suositeltavaa sisällyttää skenaarioihin ainoastaan kestävä kehityksen periaatteiden mukaisia poliittisia linjauksia, koska nykykehitysskenaario mahdollistaa jo vertaamisen vähemmän kestäväan ratkaisuun.
- Käytetään tarkoituksenmukaisia skenaarioiden laadinnan tekniikoita, kuten mallintamista tai puhtaasti laadullista analyysia (jossa otetaan huomioon asiantuntija-arviot tai kohdekaupungin tai vastaavanlaisten kaupunkiympäristöjen politiikkastrategioiden aiemmat tulokset) tai niiden yhdistelmää. Jos käytetään mallintamista, tässä osavaiheessa on suositeltavaa käyttää strategiasuunnittelun malleja ja luonnostelumalleja (sketch planning models), sillä ne ovat kohtuuhintaisia ja nopeakäyttöisiä ja niitä voidaan käyttää interaktiivisesti. Yksityiskohtaisia liikennemallinnuksia käytetään tässä osavaiheessa yleensä vain, jos ne ovat helposti saatavilla ilman suuria lisäkustannuksia.
- Arvioidaan riippuvuussuhteita eri osa-alueilla, muun muassa liikenteessä, maankäytössä, ympäristöasioissa ja taloudessa, tapahtuvan kehityksen välillä. Kartoitetaan strategisen tason synergioita, integrointimahdollisuuksia ja eri sektorien kehityksen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia.
- Arvioidaan skenaarioiden herkkyyttä suhteessa tärkeisiin ulkoisiin tekijöihin ottaen huomioon näitä tekijöitä koskevat aiemmat analyysit. Riskien ja rajoitteiden esiin saamiseksi voi olla hyödyllistä määrittää erityisesti pessimistisiä skenaarioita (worst-case scenario) eli olosuhteita, joissa asiat voivat mennä vikaan. Arviointi helpottaa valmistautumista mahdollisiin muutoksiin ja niiden vaikutuksiin ja auttaa ymmärtämään, mitkä skenaariot vastaavat parhaiten tulevaisuuden vaatimuksia. Sen avulla voidaan myös osoittaa nykytilanteeseen liittyvät rajoitteet ja riskit (nykykehitysskenaario) ja perustella, miksi tulevaisuuteen valmistautuminen vaatii muutoksia, vaikka useimmat ihmiset olisivatkin tyytyväisiä parhaillaan vallitsevaan tilanteeseen.
- Otetaan sidosryhmät mukaan skenaarioiden kehittelyyn, esimerkiksi keskusteluihin, joissa pohditaan, kuinka monta skenaariota olisi laadittava ja mitä niiden pitäisi olla. Näin voidaan edesauttaa sitä, että sidosryhmät lähtevät mukaan vision laatimisprosessiin ja antavat visiolle hyväksyntänsä (ks. myös toimenpide 4.2).

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Otetaan sidosryhmät mukaan jo skenaarioiden laatimiseen, esimerkiksi keskusteluihin siitä, kuinka monta skenaariota on laadittava ja mitä ne ovat. Tämän myötä ne sitoutuvat vahvemmin strategian laatimisprosessiin ja hyväksyvät sen.



Mikä on 'skenaario'?

Skenaario on kuvaus tietyistä tulevaisuuden kehityssuunnista, jotka ovat olennaisia kaupunkiliikenteen kannalta. Tällaisia ovat muun muassa ulkoisten tekijöiden (esimerkiksi väestörakenteeseen ja talouteen liittyvät tekijät) ja toimintapolitiikan strategisten painotusten (esimerkiksi voimakas keskittyminen aktiiviseen tai sähköiseen liikkumiseen) todennäköiset vaikutukset.⁴⁸

Lisätietoja aiheesta on saatavilla myös oppaasta "US FHWA Scenario Planning Guidebook": www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning

⁴⁸ Sekaannusten välttämiseksi olisi pantava merkille, että jotkut suunnittelijat käyttävät skenaarioita myöhemmin suunnitteluprosessissa toimenpide- tai politiikkaskenaarioina. Tätä vaihetta, jossa arvioidaan erilaisia toimenpiteiden yhdistelmiä, joilla voidaan parhaiten saavuttaa tavoitteet ja osatavoitteet, kutsutaan tässä asiakirjassa toimenpidekokonaisuuden arvioimiseksi (ks. toimenpide 7.2).

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan nykytilan analyysin jälkeen.
- Skenaarioiden laatiminen nivoutuu yhteisen vision laatimiseen (ks. toimenpide 5.1), tavoitteista sopimiseen (ks. toimenpide 5.2) ja osatavoitteiden määrittämiseen (ks. toimenpide 6.2)



Tulevaisuusskenaarioita laadittaessa on otettava huomioon erilaisia mahdollisia kehityksen suuntia ja toimintapolitiikan linjauksia. Tällä hetkellä yksi merkittävä kehityssuuntaus on erilaisten jaetun liikkumisen ratkaisujen käyttöönotto monissa edelläkävijäkaupungeissa, ja niiden käytön voidaan odottaa lisääntyvän tulevina vuosina. Tällaiset liikkumISRatkaisut, joita ovat muun muassa julkisen sektorin tukema polkupyörien yhteiskäyttö, sähköpotkulautojen, sähkömoottoripyörien ja (sähkö)autojen yhteiskäyttö, kimppa- ja kutsukyydit sekä rahdin yhteiskuljetukset, voisivat olla osa jonkin skenaarion toimintapolitiittista linjausta. Lisätietoa erilaisista jaetun liikkumisen muodoista ja siitä, miten niitä voidaan toteuttaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman puitteissa, on saatavilla oppaassa **”Integration of shared mobility approaches in Sustainable Urban Mobility Planning”**.

Tarkistuslista

- ✓ Ulkoisten tekijöiden mahdollisten muutosten vaikutuksia on tarkasteltu.
- ✓ Eri vaihtoehtoiset skenaariot, mukaan lukien nykykehitysskenaario, on kuvattu.
- ✓ Skenaarioiden laatimisen ja arvioinnin tukena on käytetty tarkoituksenmukaisia tekniikoita.
- ✓ Skenaarioiden herkkyys suhteessa muuttuviin olosuhteisiin on arvioitu.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Maia, Portugali: Yhteinen visio tavoitetasoltaan erilaisten skenaarioiden avulla

Maian kaupunki laati ensimmäisen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmansa vuonna 2013. Edistääkseen kestäviä liikennemuotoja suosivan kaupunkiliikenteen toteutumista kaupunki määrittäi kolme erilaista skenaariota: nykykehitysskenaario, keskittämisen skenaario ja proaktiivinen skenaario. Keskittämisen skenaario sisälsi toimenpiteitä, jotka olivat sekä haluttuja että toteutettavissa, kun taas proaktiivisen skenaarion toimenpiteet olivat kunnianhimoisempia. Vaikka proaktiivinen skenaario sai arvioinnissa muita paremman tuloksen (mikä johtui siitä, että siinä ei ollut otettu huomioon mahdollisia rajoittavia tekijöitä), kaupunki päätyi avainsidosryhmien kanssa järjestetyn tilaisuuden tuloksena valitsemaan keskittämisen skenaarion, joka oli realistisesti mahdollista toteuttaa. Prosessissa korostui sidosryhmien panoksen merkitys tulevaisuusskenaarioita laadittaessa ja niistä sovittaessa.



Laatija: Maian kaupungin energiasta ja liikenteestä vastaava yksikkö, koostunut: ICLEI

Kuva: Maian kaupunki

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Leipzig, Saksa: Skenaarioiden laatimista tukeva liikenteen mallinnus

Leipzigin kaupunki laati kuusi vaihtoehtoista tulevaisuusskenaariota tieteellisesti ja läpinäkyvästi toteutetussa prosessissa.

Skenaariot olivat:

1. nykyisen liikennestrategian jatkaminen
2. nykyisen liikennestrategian jatkaminen ilman matkalippujen hinnankorotuksia
3. kestävyyskenaario
4. pyöräilykaupunkiskenaario
5. julkinen liikenne etusijalle -skenaario ja
6. yhteisön rahoitukseen perustuva skenaario.

Skenaarioita arvioitiin eri kriteerien (hyväksyttävyyden käyttäjien kannalta sekä ekologinen, taloudellinen ja systeeminen hyväksyttävyyden) pohjalta, ja lisäksi niistä tehtiin laadullinen arvio. Arvioinnin perusteella ne priorisoitiin seuraavasti: 1. pyöräilykaupunkiskenaario, 2. kestävyyskenaario ja 3. julkinen liikenne etusijalle -skenaario.

Laatija: City of Leipzig, collected by Marlene Damerau, Rupprecht Consult

Kuva: Leipzigin kaupunki



TOIMENPIDE 4.2: Keskustele skenaarioista kansalaisten ja sidosryhmien kanssa

Perustelut

Kansalaisten ja sidosryhmien kanssa käytävä keskustelu eri skenaarioista ja niiden vaikutuksista on ensimmäinen askel kohti laajasti hyväksyttyä liikennevisiota. Mahdollisten tulevaisuuksien esitleminen ja niiden tarkasteleminen yhdessä luo yhteisymmärrystä tulevaisuutta varten tarjolla olevista vaihtoehdoista. Lisäksi se auttaa lisäämään tietoisuutta eri toimintapolitiikkojen ja sektorien välisistä riippuvuussuhteista ja intressien yhteensovittamisen tarpeesta, tarvittavien strategisten päätösten monimutkaisuudesta ja uhkaavista riskeistä.

Tavoitteena on päästä keskustelemalla ja yhdessä työskentelemällä yhteisymmärrykseen siitä, mitkä skenaariot tai skenaarioiden elementit ovat toivottavia. Kun yleisö ja sidosryhmät otetaan mukaan jo tässä vaiheessa, ne voidaan saada laajasti sitoutumaan myöhemmin määritettäviin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin ja hyväksymään ne.

Tavoitteet

- Keskustella toimintapolitiikan yleisistä painotuksista ja tulevaa kehitystä koskevista strategioista vaihtoehtoisten skenaarioiden pohjalta.
- Saada kansalaiset ja sidosryhmät sitoutumaan laajasti prosessiin, jossa valitaan yhteinen visio ja tavoitteet, ja hyväksymään nämä.

Tehtävät

- Esitellään skenaariot ja niiden tulokset keskeisille sidosryhmille. Viritetään keskustelua strategisista vaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Ryhmätyöskentely ja muut interaktiiviset menetelmät voivat auttaa luomaan kokouksiin rakentavan ja osallistavan ilmapiirin. Varmistetaan, että kaikilla on yhtäläiset mahdollisuudet ilmaista näkemyksensä muun muassa seuraavista kysymyksistä:

- Mitä muutostarpeita nykykehitysskenaario tuo esiin?
- Mitkä vaihtoehtoiset toimintapolitiikan painotukset ovat toivottavia?
- Miten kunnianhimoiset tavoitteet ovat tarpeen, jotta tulevaisuudessa päästäisiin kestäväan liikenteeseen ja liikkumiseen?
- Keskustellaan lisäksi liikenteen ja muilla sektoreilla tapahtuvien muutosten välisistä riippuvuussuhteista. Miten voidaan luoda synergiaetuja ja välttää kielteiset sivuvaikutukset? Tarkastellaan nykyisen liikennejärjestelmän ja eri skenaarioiden mukaisten järjestelmien kykyä kestää ulkoisten olosuhteiden muutoksia.
- Keskustellaan skenaarioista laajasti eri yhteiskuntaryhmiä edustavien ihmisten kanssa. Käytetään erilaisia osallistamismenetelmiä, joilla saavutetaan myös yleensä aliedustetut ryhmät, kuten nuoret ja ikääntyneet, etniset vähemmistöt, pienituloiset, yksinhuoltajavanhemmat ja vammaiset. Tällaisia menetelmiä voivat olla tiedotuskojujen ja palautelaatikoiden sijoittaminen eri puolille kaupunkia (esimerkiksi toriaukioille ja ostoskeskuksiin, myös alhaisen tulotason alueilla), palautteen kerääminen verkossa ja sosiaalisen median kautta, yhteistyö eri ryhmiin liittyvien tahojen kanssa (esimerkiksi lastentarhat, koulut, yliopistot, kulttuurijärjestöt tai työnvälitystoimistot), tiedottaminen useilla eri kielillä ja

edustavien kyselytutkimusten tekeminen (ks. myös toimenpide 1.4). Vertailemalla kokous- ja verkko-osallistujien demografista koostumusta kaupungin koko väestöön voidaan määrittää aliedustetut ryhmät, joiden saavuttamiseen olisi aktiivisesti pyrittävä.

- Kun kutsutaan mukaan sidosryhmiä ja kansalaisia, selostetaan aina selkeästi toimintaprosessi ja aikataulu, jotta kutsutut tietävät, mitä heiltä odotetaan ja kuinka paljon ponnisteluja ja valmiuksia heiltä vaaditaan. Pyrittäessä vakuuttamaan sidosryhmät ja kansalaiset osallistumisen tärkeydestä perusteluna voidaan esittää, että heidän tarpeitaan ei voida ottaa huomioon, jos he eivät kerro niistä.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Toimitetaan kaupunginjohtajan (tai oman organisaation johtajan) puolesta virallisia henkilökohtaisia kutsuja korkeassa asemassa oleville sidosryhmien edustajille (esimerkiksi lähikuntien kunnanjohtajille, valtuutetuille tai suurten organisaatioiden johtajille). Heidän osallistumisensa voi auttaa saamaan korkean tason poliittista tukea kestäväan kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessille.

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide toteutetaan skenaarion laatimisen jälkeen tai samaan aikaan sen kanssa.
- Skenaarioista keskustellaan samaan aikaan, kun laaditaan yhteistä visiota ja tavoitteita (ks. toimenpiteet 5.1 ja 5.2). Skenaariot ja visio liittyvät tiiviisti yhteen, ja niiden laatimisjärjestys voi vaihdella eri kaupungeissa tai ne voidaan muodostaa myös samanaikaisesti.

Tarkistuslista

- ✓ Nykykehitysskenaariossa esiin tulleista muutostarpeista on keskusteltu sidosryhmien ja kansalaisten kanssa.
- ✓ Sidoryhmien ja kansalaisten kanssa on keskusteltu siitä, mitkä skenaariot tai skenaarioiden elementit ovat toivottavia.



Kuva © City of Bremen

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Praha, Tšekin tasavalta: Sidosryhmien ja kansalaisten vahva panos skenaariotyössä

Prahassa laadittiin vuonna 2015 kolme mahdollista skenaariota ja järjestettiin asiantuntijatyöpaja ja toteutettiin sosiologinen tutkimus sopivimman skenaarion valitsemiseksi. Työpajaan valittiin kaikkiaan 57 asiantuntijaa, jotka keskustelivat puolen päivän ajan skenaarioista ryhmissä. Sosiologisessa tutkimuksessa kerättiin lisäksi mielipiteitä 2 224 kansalaiselta. Prahan kaupunki laati lopullisen liikennestrategiansa sidosryhmien ja kansalaisten yhteen koottujen näkemysten pohjalta. Asiantuntijatyöpajan sekä tärkeitä ja yksinkertaisesti muotoiltuja kysymyksiä sisältävän sosiologisen tutkimuksen toteuttaminen on helppo, edullinen ja valaisevia tuloksia tuottava ratkaisu skenaarion valintaan. Se luo myös vankan pohjan poliittisten päättäjien hyväksyntää varten, koska se perustuu asiantuntijoiden laaja-alaisiin ja tarkoin punnittuihin näkemyksiin.



Laatija: Václav Novotný, Prahan suunnittelu- ja kehittämisinstituutti, koonnut: EUROCITIES | **Kuva:** Prahan kaupunki

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Antwerpen, Belgia: Kansalaisten, päätöksentekijöiden ja asiantuntijoiden ottaminen laajasti mukaan skenaarioita koskeviin keskusteluihin

Antwerpenin kaupunki on ottanut käyttöön innovatiivisia hallinnointimenetelmiä saadakseen yleisön laajan tuen kaupunkivisiolle. Tarkasteltuaan erilaisia mahdollisia skenaarioita suunnittelun ohjausryhmä valitsi kaupungin tavoitteita parhaiten vastaavan skenaarion, johon sisältyi myös ympäröivän alueen kannalta tarkoituksenmukaisia ja tärkeitä hankkeita. Tämä johti siihen, että päätettiin yhteisesti lähteä kehittämään innovatiivisia ideoita yhdessä asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Järjestettiin yhteensä sata työskentelysessiota, joihin osallistui noin 3 500 asiantuntijaa ja päätöksentekijää sekä noin 3 000 asukasta ja organisaatiota. Lisäksi muodostettiin yhteenliittymä, joka loi hallintorakenteen johtamaan prosessia. Kansalaispalautetta työstettiin monialaisissa työryhmissä, jotka käyttivät apuna erilaisia osallistumis- ja yhteiskehittämistyökaluja.



Laatija: Annelies Heijns, koonnut: ICLEI
Kuva: Antwerpenin kaupunki



OSAVAIHE 5: Laadi visio ja strategiset tavoitteet yhdessä sidosryhmien kanssa

- 5.1 Luo yhteinen visio yhdessä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa
- 5.2 Sovi tavoitteista keskeisten ongelmien ja kaikkien liikennemuotojen osalta

Tässä vaiheessa ollaan valmiita aloittamaan suunnitelman laadinnan tärkeimmät osavaiheet. Yhteinen visio ja yhteiset tavoitteet kuuluvat jokaisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kulmakiviin. Visio on kaupungin ja sen liikenteen toivotun tulevaisuuden laadullinen kuvaus. Sitä täsmennetään konkreettisilla tavoitteilla, jotka osoittavat, minkä tyyppiseen muutokseen pyritään. Visio ja tavoitteet ovat perustana kaikille myöhemmille strategisten indikaattorien ja niitä vastaavien osatavoitteiden määrittelyyn liittyville tehtäville ja toimenpiteiden valinnalle. Skenaariot ja visio liittyvät tiiviisti yhteen, ja niiden laatimisjärjestys voi vaihdella eri tilanteissa tai ne voidaan myös muodostaa samanaikaisesti. Visio ja tavoitteet voivat olla toimivia ohjaustekijöitä vain, jos sidosryhmät ja kansalaiset hyväksyvät ne laajasti. Siksi on ratkaisevan tärkeää, että ne laaditaan yhdessä ja niihin sitoudutaan yhteisesti.

TOIMENPIDE 5.1: Luo yhteinen visio yhdessä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa

Perustelut

Minkälaisessa kaupungissa haluamme elää? Miten se eroaa muista kaupungeista? Nämä ovat keskeisiä kysymyksiä, joihin on vastattava luomalla yhdessä asukkaiden ja kaikkien sidosryhmien kanssa visio tulevasta. Visio on laadullinen kuvaus kaupunkiliikenteen toivotusta tulevaisuudesta, ja sen avulla ohjataan tarvittavien suunnittelutoimenpiteiden kehittämistä. Liikenne on visiossa asetettava laajempaan kaupungin ja yhteiskunnan kehityksen kontekstiin. Toisin sanoen on pohdittava, miten liikenne voi edesauttaa myönteisen tulevaisuuden aikaansaamista.

Visiota luotaessa olisi otettava huomioon kaikki eri toimintapoliittiset näkökulmat, joihin visio kytkeytyy. Tämä koskee erityisesti jo olemassa olevia yleisiä kaupunkivisioita tai strategisia suunnitelmia, kaupunkisuunnittelua, maankäytön suunnittelua, taloudellista kehitystä, ympäristöä,

sosiaalista osallisuutta, sukupuolten tasa-arvoa, terveyttä ja turvallisuutta.

Yleisö olisi osallistettava vahvasti visionmuodostusprosessiin ja sen tulosten käsittelyyn, jotta ihmiset saataisiin tietoisiksi ajettavista asioista ja he antaisivat niille laajasti hyväksyntänsä. Vision laatimista varten voidaan esimerkiksi järjestää erityinen työpaja. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa voidaan saada onnistuneita tuloksia vain, jos ihmiset ymmärtävät vision ja kannattavat sen laajempia tavoitteita.

Tavoitteet

- Sopia laajasti tuetusta yhteisestä visiosta skenaariokeskustelujen tulosten pohjalta. Liikenteen ja liikkumisen kehittämiseksi asetettu pitkän aikavälin tavoite ohjaa suunnitteluprosessia.

- Laajentaa näkökulmaa ottamalla liikenteen ja liikkumisen lisäksi huomioon esimerkiksi elämänlaatu, terveys ja maankäyttö.
- Vahvistaa paikallisyhteisöjen identiteettiä ja yleisön kollektiivista sitoutumista.
- Painottaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman poliittista arvoa ja varmistaa keskeisten toimijoiden ja päätöksentekijöiden sitoutuminen.

Tehtävät

- Perustetaan keskeiset sidosryhmät kattava edustava ryhmä, joka vastaa vision luomisesta. Kyseessä voi olla esimerkiksi toimenpiteen 1.4 yhteydessä perustettu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ohjausryhmä.
- Valmistellaan ja järjestetään sidosryhmäkokouksia ja huolehditaan niiden seurantatoimista. Voi olla hyödyllistä käyttää eri toteutustapoja, jotta saadaan aikaan avointa, toisia kunnioittavaa ja hedelmällistä vuoropuhelua (ks. jäljempänä esiteltävät visiointimenetelmät sekä toimenpiteen 1.4 yhteydessä esitetty yleiskatsaus eri toteutustavoista). Ensimmäisessä kokouksessa sidosryhmille annetaan perustiedot, jotta varmistetaan osallistujien yleinen tietämys aiheesta. Kerrotaan muun muassa mahdollisista muista olemassa olevista visioista, liikenteen ja liikkumisen nykytilan analyysin tuloksista (osavaihe 3) sekä skenaarioista (osavaihe 4). Käytetään mahdollisimman paljon karttoja, visualisointeja ja muiden kaupunkien konkreettisia esimerkkejä virikkeinä keskusteluille.
- Vältetään salailua ja eturyhmäajattelua. Varmistetaan avoimuus järjestämällä julkisia kuulemisia ja julkistamalla sidosryhmäkokousten pöytäkirjat.
- Harkitaan kansalaisten ottamista suoraan mukaan vision luomiseen, esimerkiksi sidosryhmäkokousten kaltaisia kokouksia tai työpajoja järjestämällä. Kansalaisille olisi vähintäänkin tiedotettava aktiivisesti vision laatimisprosessista (esimerkiksi pr-kampanjan avulla) ja heille olisi tarjottava mahdollisuus antaa palautetta vision luonnoksesta. Suhtaudutaan vakavasti kaikkiin kannanottoihin, mutta ilmoitetaan etukäteen selvästi ja avoimesti, että kaikkia ehdotuksia ei voida ottaa huomioon ja että päätöksiä tehtäessä joudutaan huomiomaan erilaisia mielipiteitä, jotka ovat usein ristiriidassa keskenään.
- Laaditaan visioluonnos, joka kattaa koko kaupunkitaajaman ja kaikki olennaiset kestävyteen liittyvät näkökohdat, kuten

liikenneturvallisuuden, saavutettavuuden, viihtyisyyden, melun ja ilmanlaadun. Visiossa olisi myös otettava huomioon kaikki liikennemuodot, toisin sanoen julkinen ja yksityinen liikenne, henkilö- ja tavaraliikenne, moottoroitu ja moottoroimaton liikenne sekä liikkuminen ja pysäköiminen. Huomioidaan visiota laadittaessa skenaarioiden laadinnan tulokset ja niistä käyty keskustelut esimerkiksi sisällyttämällä visioon skenaario, jolla saavutettiin parhaat tulokset ja jota tuettiin laajimmin, tai osia tällaisesta skenaariosta.

- Pidetään päätöksentekijät ajan tasalla. Harkitaan, pitäisikö visioluonnoksesta keskustella kaikkien puolueiden johtavien poliitikkojen kanssa esimerkiksi epävirallisissa kokouksissa, jotta visiolle saadaan laaja kannatus. Yleisölle suunnattujen yksinkertaisten mielipidekyselyjen järjestäminen voi olla hyödyllistä. Niissä leimallisesti esille nousevia seikkoja voidaan käyttää perusteluina, kun yritetään saada poliittiset päättäjät vakuuttuneiksi asiasta.
- Keskustellaan sidosryhmien kanssa visioluonnoksesta sekä kansalaisten ja päätöksentekijöiden antamasta palautteesta ja sovitaan lopullisesta versiosta.
- Julkaistaan visio helposti ymmärrettävässä muodossa ja käytetään siitä tiedotettaessa apuna visuaalisia keinoja. Levitetään visioasiakirjaa laajasti muun muassa tiedotusvälineiden avulla (paikallinen lehdistö, radio, televisio, sosiaalinen media).

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide rakentuu liikkumisen nykytilan analyysille (osavaihe 3) ja laadituille skenaarioille (osavaihe 4).
- Skenaariot ja visio liittyvät tiiviisti yhteen. Niiden laatimisjärjestys voi eri konteksteissa vaihdella tai ne voidaan myös muodostaa samanaikaisesti.



Mikä on 'visio'?

Visio on laadullinen kuvaus kaupungin toivotusta tulevaisuudesta. Sen avulla ohjataan tavoitteiden, strategisten

indikaattorien ja niitä vastaavien osatavoitteiden määrittämistä sekä sopivien toimenpiteiden valintaa koko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin ajan. Visio laaditaan yleensä pitkälle aikavälille, joka voi ulottua myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman aikajännettä pidemmälle, aina 20–30 vuoden päähän.

Tarkistuslista

- ✓ On perustettu sidosryhmien työryhmä vision luomista varten.
- ✓ On otettu kansalaiset aktiivisesti mukaan vision valmisteluprosessiin.
- ✓ Vision ensimmäinen luonnos on laadittu ja siitä on keskusteltu kansalaisten ja päätöksentekijöiden kanssa.
- ✓ Sidoryhmien kanssa on päästy yhteisymmärrykseen vision lopullisesta versiosta.
- ✓ Visioinnin tulokset on dokumentoitu.



Future search -tulevaisuustyöpajat

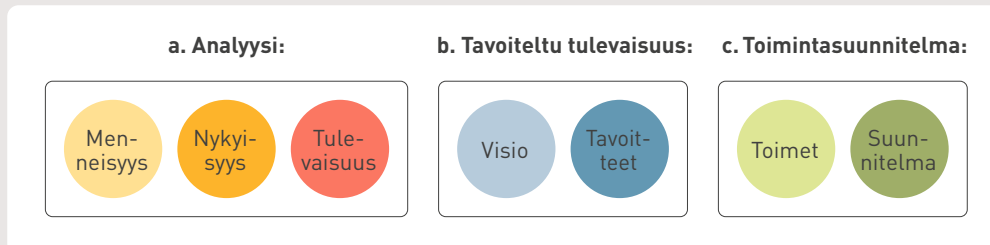
Sidosryhmiä ja kansalaisia voidaan ottaa mukaan visiointiprosessiin monin tavoin. Yksi niistä on nk. Future search -työpaja. Ajatuksena on, että kaikki tärkeät sidoryhmät osallistuvat kolmipäiväiseen työpajaan yhteisen pohjan luomiseksi. Työpajassa osallistujat työskentelevät 17 tuntiin tiivistetyn prosessin aikana enimmäkseen pienryhmissä ja luovat yhdessä vision.

Ihanteellista olisi koota monipuolinen 50–60:stä eri sidoryhmien edustajasta koostuva ryhmä, johon kuuluisi muun muassa päätöksentekijöitä, suunnittelijoita, tutkijoita ja kaikkien tärkeiden ryhmien edustajia.

Future search -tulevaisuustyöpajoissa keskitytään yleensä kolmeen teemaan:

- a. Analyysi:** Katsotaan ajassa taaksepäin ja analysoidaan, miten liikenteen ja liikkumisen nykyinen tilanne on syntynyt. Siirretään sen jälkeen katse tulevaisuuteen ja tarkastellaan rakenteellisia kehityssuuntauksia, jotka todennäköisesti vaikuttavat liikkumisen malleihin tulevaisuudessa.
- b. Tavoiteltu tulevaisuus:** Määritellään ryhmissä ihanteellinen tuleva tilanne ja jaetaan sen kuvaukset muille osallistujille. Pyritään löytämään yhteistä pohjaa ja hahmotellaan toimintaperiaatteita toivotun tulevaisuuden saavuttamiseksi. Kirjataan talteen myös mahdolliset näkemyserot ja erimielisyydet.
- c. Toimintasuunnitelma:** Prosessin viimeisessä vaiheessa keskitytään muotoilemaan konkreettisia hankkeita ja toimia aikaisemmassa vaiheessa laadittujen visioiden pohjalta.

Kaavio 22: Future search -työpajan kolme teemaa (lähde: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, s. 21)



Lisätietoja on Poly-SUMP-suuntaviivoissa sekä Future search -työpajan järjestämistä koskevassa käytännön oppaassa (Practical guide on running a Future Search Workshop) verkkosivustolla: www.poly-sump.eu/tools

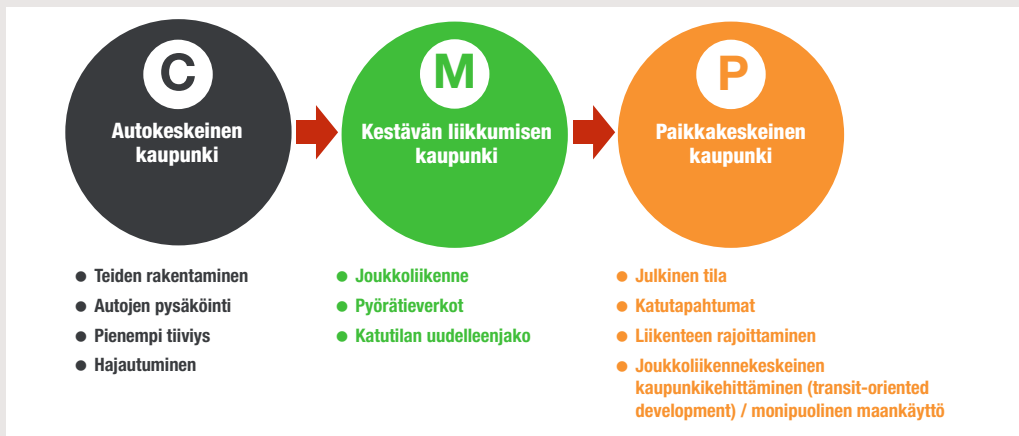


Kohti paikkakeskeisiä kaupunkeja

CREATE-hankkeessa on tutkittu kaupunkien viranomaisten politiikanäkemyksiä viimeksi kuluneiden 50–60 vuoden aikana. Historiallisessa tarkastelussa on havaittu kolme erilaista visiota, joiden kehityskulku on useimmissa Länsi-Euroopan kaupungeissa ollut päälinjoiltaan kolmivaiheinen: alun perin autoliikenteen ehdoilla toimineet kaupungit ovat alkaneet suosia kestävästä liikkumisesta ja kehittyä sen jälkeen paikkakeskeisiksi kaupungeiksi. Käytännössä muutos ei kuitenkaan ole lainkaan näin selkeä, vaan vaiheet ovat päällekkäisiä ja toisinaan kehityksen suunta voi myös lyhyellä aikavälillä muuttua vaalien jälkeen. Lisäksi kaikki kolme vaihetta esiintyvät kaupungeissa yleensä samanaikaisesti niin, että kaupungin eri osissa eletään eri vaiheissa. Paikkakeskeisiin toimintamalleihin siirrytään yleensä ensimmäiseksi kaupunkien keskusta-alueilla, minkä jälkeen ne leviävät kohti esikaupunkialueita, joilla autokeskeisyys on kauemmin hallitsevassa asemassa. Vaikka täsmällinen aikajana voi olla monimutkainen ja vaihdella kaupungista toiseen, paikkakeskeiseen visioon siirtyminen on selkeä yleinen kehityssuuntaus.



Kaavio 23: Kaupunkiliikenteen visiot ja niihin liittyvät tyypilliset piirteet



Paikkakeskeisissä kaupunkinäkemyksissä, jotka voivat olla virikkeenä kaupunkivisioinnille, tyypillisiä tavoitteita ovat seuraavat:

- luoda liikenne- ja liikkumispalveluja, jotka tarjoavat kaikille mahdollisuuden liikkua alueella vapaasti ja turvallisesti ilman ylimääräisiä viivytyksiä ja pääasiassa kestäviä kulkumuotoja käyttäen
- luoda maankäyttömalleja, joilla tuetaan tärkeimpien liikennekäytävien laadukkaita ja tiheästi liikennöitäviä julkisen liikenteen palveluja ja varmistetaan paikallisesti riittävän monipuoliset toiminnot niin, että asukkaat voivat päästä jalan tai pyörällä käyttämään palveluja päivittäisten tarpeidensa mukaisesti
- luoda kaupunkeja, jotka ovat viihtyisiä ja tarjoavat turvallisia ja miellyttäviä paikkoja (esimerkiksi katuja ja vaihtopysäkkejä) ja joissa ihmiset voivat osallistua taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen toimintaan sekä yhteisölliseen toimintaan
- saavuttaa laajempia kaupunkipolitiikan tavoitteita, joita ovat muun muassa uudistuminen, väestön hyvä terveys ja hyvinvointi sekä yhteisön yhteenkuuluvuus
- luoda hallintojärjestelyjä, joilla edesautetaan tai tuetaan muutosta ja joihin sisältyvät muun muassa tietämyksen ja asiantuntemuksen tarjonta, valvontamekanismit, kokonaisvaltainen liikennesuunnittelu ja liiketoimintamallit.

Lähde: Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Leuven, Belgia: Laajasti hyväksytty ilmastovisio

Leuvenin kaupunki perusti ilmastoneutraaliutta edistävän Leuven Climate Neutral 2030 yhteenliittymän (Leuven 2030) tähdentääkseen ilmastoneutraaliuteen tähtäävän työn tärkeyttä. Tähän liittyen kaupungin pormestari allekirjoitti kaupunginjohtajien energia- ja ilmastosopimuksen ja käynnistettiin asiaa koskeva kuuleminen. Yhteenliittymä muodostaa puitteet kaupungin pitkän aikavälin kokonaisvision määrittämiselle. Siinä on jäseniä kaikilta yhteiskunnan aloilta, ja myös kaupunki on vahvasti mukana. Myös paikallisessa kestävässä kaupunkiliikenteen suunnitelmassa otetaan huomioon pyrkimys vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Siinä asetetaan tavoitteeksi kaksinkertaistaa pyöräilyä ja julkisen liikenteen osuus liikenteessä ja vähentää autojen käyttöä Leuvenissä 20 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Laatija: Tim Asperges, Leuvenin kaupunki, koonnut: Polis
Kuva: KarlBruninx



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Göteborg, Ruotsi: Liikennekuolemien nollavisio

Göteborg on 570 000 asukkaan kaupunki, jossa on otettu muiden ruotsalaiskaupunkien tavoin käyttöön pitkän aikavälin nollavisio tieliikenteen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi. Kaupungissa asetettiin välitavoitteeksi vähentää tieliikenteen kuolemien vuotuinen määrä yhdeksästä kolmeen sekä vakavien ja keskivakavien loukkaantumisten määrä 227:stä 75:een vuosina 2010–2020. Vuonna 1978 Göteborgissa oli käytössä yksi nopeushidaste. Vuonna 2019 käytössä oli noin 2 500 toimenpidettä, joiden tarkoituksena oli rauhoittaa liikennettä, ja asukkaat toivovat, että niiden määrää vielä lisättäisiin. Liikennettä rauhoittamalla sekä erottamalla aktiiviset liikkumismuodot moottoroidusta liikenteestä on päästy siihen, että nykyisin 80 prosenttia kaupungin kaduilla ja teillä tapahtuneista loukkaantumisista on sellaisia, joissa ei ole osallisena autoa.

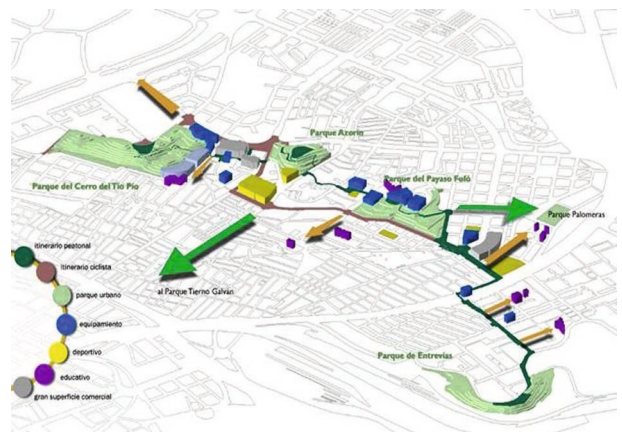


Laatija: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, koonnut: Rupprecht Consult
Kuva: Göteborgin kaupunki, 2007

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Madrid, Espanja: Tavoitteiden määrittäminen reuna-alueita varten

Madridin uudessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa keskitytään vahvasti kaupungin haavoittuvimpien esikaupunkialueiden uudistamiseen. Suunnitelman tavoitteet määriteltiin yhdessä naapurialueiden kanssa toteutettujen osallistavien toimien pohjalta. Toimissa koottiin tietoa eri reuna-alueiden tarpeista ja ongelmista. Lisäksi järjestettiin teknisissä tehtävissä toimivien työntekijöiden, asiantuntijoiden, järjestöjen ja kansalaisryhmien yksipäiväinen strukturoitu vuoropuhelutapahtuma, jossa esiteltiin liikennesuunnitelman strategisista linjauksista, analysoitiin erityisiä ongelmia ja ehdotettiin mahdollisia toimintamalleja ja ratkaisuja. Uuden kestävää kaupunkiliikennettä koskevan suunnitelman puitteissa toteutetaan pilottihankkeita, joiden avulla suunnitelman eri toimet voidaan tuoda kaupungissa näkyvästi esille, niitä voidaan arvioida ja ne voidaan helposti toistaa kaupungin muissa osissa.



Laatija: Cristina Moliner Hormigos, Madridin kaupunginvaltuusto, koonnut: EUROCITIES | **Kuva:** Madridin kaupunginvaltuusto

TOIMENPIDE 5.2: Sovi tavoitteista keskeisten ongelmien ja kaikkien liikennemuotojen osalta

Perustelut

Jotta strateginen ohjaus olisi mahdollista, vision lisäksi tarvitaan konkreettisia tavoitteita, jotka osoittavat, minkälaista muutosta halutaan. Tavoitteiden määrittäminen tarkoittaa sitä, että täsmennetään tavoiteltavia yhteiskunnallisia tai ympäristöä tai taloutta koskevia parannuksia ilmoittamalla tarkasti, mitä on "vähennettävä" tai "lisättävä" tai mikä on "pidettävä ennallaan". 'Tavoitteilla' tarkoitetaan tässä yhteydessä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman korkeamman tason kokonaistavoitteita (esimerkiksi liikennemuotojen vähentäminen), kun taas eri toimenpiteet (esimerkiksi raitiovaunuyhteyden rakentaminen) ovat keinoja niiden saavuttamiseksi. Tämä tavoitelähtöinen toimintamalli poikkeaa suunnittelumallista, jossa keskitytään järjestelmien ja infrastruktuurien toteuttamiseen yhdistämättä niitä korkeamman tason tavoitteisiin. Sidosryhmien jatkuva osallistuminen on välttämätöntä, jotta varmistetaan määritettyjen liikennettä ja liikkumista koskevien painopisteiden hyväksyntä.

Tavoitteet

- Täsmentää, mitä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla olisi saatava aikaan yhteisen vision kaikkien eri aspektien osalta.
- Asettaa selkeitä tavoitteita ja strategisia prioriteetteja (painopisteitä), joilla annetaan parannuksille suuntima.

Tehtävät

- Lähdetään rakentamaan vision pohjalle ja analysoidaan, mitä parannuksia siinä esitetään. Otetaan lisäksi huomioon skenaarioiden laadinnan tulokset erityisesti määritettäessä strategisia painopisteitä ja osa-alueita, joihin on keskityttävä tilanteen parantamiseksi.
- Otetaan huomioon olennaiset alueelliset, kansalliset ja EU:n tason tavoitteet.
- Arvioidaan ja määritellään halutut parannukset yhdessä sidosryhmien kanssa. Valmistellaan tavoitteiden määrittämistä järjestämällä sidosryhmien työpajoja ja kokouksia ja huolehtimalla niiden seurannasta. Sovitaan strategisista tavoitteista sellaisten aihekokonaisuuksien osalta, jotka kuvastavat sidosryhmien ja kansalaisten tarpeita taajamissa. Kaikkia tavoitteita ei ole ehkä helppo saavuttaa, ja siksi voi olla tarpeen määrittää vain kaikkein tärkeimmät tavoitteet.

- Määritellään selkeitä tavoitteita, jotka auttavat ohjaamaan toimenpiteiden valintaa ja suunnittelua. Täsmennetään, mitä olisi saavutettava ja milloin. Tavoitteisiin sisältyy yleensä myös strategisia painopisteitä ja osa-alueita, joihin on erityisesti keskityttävä tilanteen parantamiseksi. Kaupunki voi esimerkiksi tehdä niin, että se ei aseta tavoitteeksi ainoastaan ilmanlaadun ja viihtyisyyden parantamista vaan päättää myös, että tämän tavoitteen saavuttamiseksi vähennetään autojen käyttöä tai tehdään kaupungista "lyhyiden matkojen kaupunki". Tällaisilla painopisteillä on tarkoitus määrittää vain strateginen suunta (tavoitelähtöiselle suunnittelulle), eivätkä ne saisi olla liian yksityiskohtaisia, koska tarkat keinot määritellään vasta toimenpiteiden suunnittelun aikana (toimenpide 7.1 ja siitä eteenpäin). Tavoitteiden olisi katettava kokonaisvaltaisesti kaikki liikennemuodot ja edistettävä samalla siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Keskustellaan tavoiteluonnoksista asukkaiden kanssa ja otetaan heidän palautteensa huomioon lopullisia tavoitteita määritettäessä.
- Tarkastellaan tavoitteiden sovittamista yhteen ulkopuolisten rahoituselinten tavoitteiden kanssa, jotta voidaan tehdä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteistä rahoituksen kannalta kiinnostavia. Kansalliset ympäristövirastot voivat esimerkiksi olla halukkaita rahoittamaan toimenpiteitä, jos niissä keskitytään vahvasti energiansäästöön tai kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.
- Otetaan sekä vision ja tavoitteiden määrittämisen että koko suunnitteluprosessin aikana huomioon konfliktien riski, kun pyritään yhteiseen hyväksyntään. Tarvittaessa on harkittava konfliktien ehkäisytöitä, joilla voidaan vähentää kiistojen riskiä ja lieventää eri sidosryhmien välisiä jännitteitä.



Mikä on 'tavoite'?

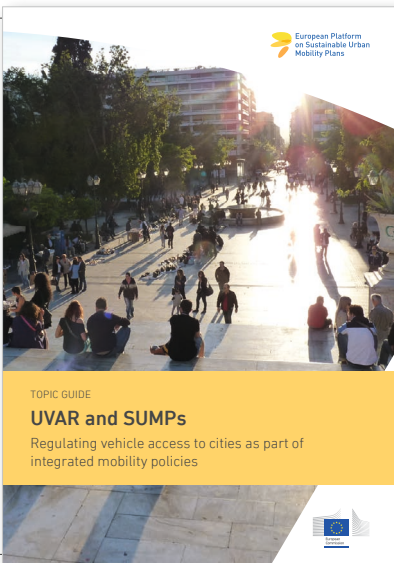
Tavoite on yleisluonteinen lausuma, joka kuvaa kaupungin tavoittelemaa parannusta. Tavoitteissa täsmennetään, mihin suuntaan parannuksilla pyritään ja mitä painotetaan, mutta ei määritetä varsinaisia toteutuskeinoja.

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide rakentuu aiemmin määritetylle visiolle (toimenpide 5.1) ja edeltää indikaattorien ja niitä vastaavien osatavoitteiden määrittämistä (osavaihe 6).

Tarkistuslista

- ✓ Tavoitteiden määrittämistä ohjaavaa visiota on tarkasteltu.
- ✓ Luonnos tavoitteista on laadittu.
- ✓ Tavoiteluonnoksesta on keskusteltu keskeisten sidosryhmien kanssa.
- ✓ Lopulliset tavoitteet on valittu.



Määräyksillä, joilla säännellään ajoneuvojen pääsyä kaupunkialueille (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) saavutetaan suurin vaikutus, kun ne integroidaan liikennesuunnitelmaan. Pääsyä sääntelevien määräysten yhteydessä yhdistellään usein monenlaisia toimenpiteitä (kuten vähäpäästöisiä alueita, ruuhkamaksuja ja "superkortteleita"), joiden avulla tuetaan useita tärkeitä tavoitteita yhdessä. Määräyksiä toimeenpanemalla voidaan saavuttaa muun muassa seuraavia tavoitteita:

- ilman laadun parantuminen
- ruuhkien vähentyminen
- katutilan uudelleenjakoa
- julkisen tilan laadukkuuden ja viihtyisyyden lisääntyminen
- historiallisten kaupunkikeskusten suojelu
- melun vähentyminen.

Lisää saavutettavissa olevia tavoitteita sekä niihin liittyviä ajoneuvoliikennettä säänteleviä määräyksiä esitellään oppaassa **Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning**.

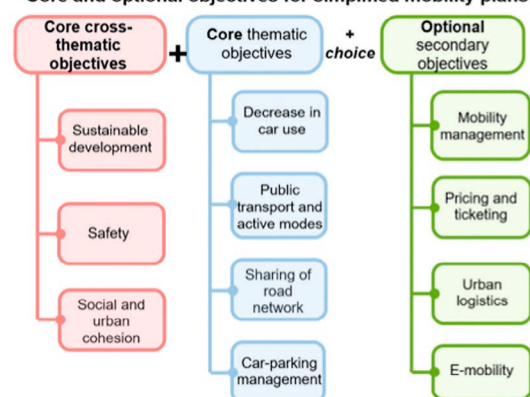
ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Ranska: Pakolliset tavoitteet, jotka on mukautettu erikokoisten kaupunkien tarpeisiin

Ranskassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (PDU – Plan de déplacements urbains) ovat pakollisia kaupunkialueilla, joilla on yli 100 000 asukasta. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmille on asetettu 11 pakollista tavoitetta. Monissa pienemmissä kaupungeissa laaditaan vapaaehtoisesti joko täysimittainen PDU-suunnitelma tai yksinkertaistettu versio. Tätä varten on laadittu erityisiä ohjeita, joissa erotetaan toisistaan perustavoitteet, jotka on sisällytettävä kaikkiin (pakollisiin ja vapaaehtoisin) kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin, ja valinnaiset tavoitteet, jotka pienempi kaupunki voi halutessaan ottaa käyttöön omista tavoitteistaan riippuen, kun se laatii yksinkertaistettua suunnitelmaa. On todennäköistä, että Ranskassa käytävän keskustelun seurauksena yksinkertaistettu suunnitelma saa lainsäädännöllisen (mutta joustavan) määrittelyn vuoden 2020 jälkeen.

Laatija: Thomas Durlin, Cerema, koonnut: Rupprecht Consult
Kuva: Cerema

Core and optional objectives for simplified mobility plans



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Lontoo, Yhdistynyt kuningaskunta: Tavoitteena terveyttä edistävät kadut

Lontoossa toteutettavassa Healthy Streets Approach -toimintamallissa asetetaan ihmiset ja heidän terveytensä päätöksenteon keskiöön. Toimintamallissa määritetään kymmenen näyttöön perustuvan indikaattorin avulla, mikä tekee kaduista viihtyisiä paikkoja. Pyrkimällä indikaattoreita vastaaviin tavoitteisiin autetaan luomaan paremmin terveyttä edistävä kaupunki, jossa kaikki ihmiset otetaan huomioon, jossa ihmiset voivat elää hyvää elämää ja jossa vähennetään eriarvoisuutta. Jotta tällainen toimintamalli tuottaisi tulosta, on tärkeää sisällyttää se osaksi laajempia kokonaisstrategioita ja tehdä siitä näyttöön perustuva. On myös osallistettava yhteisöt ja sidosryhmät, jotta toimille saadaan poliittisten päättäjien, yhteisöjen ja organisaatioiden tuki.



Laatija: Chris Billington, Transport for London, koonnut: Walk 21

Kuva: Transport for London

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

München, Saksa: Sidosryhmät laajasti mukana tavoitteiden hahmottelussa

Münchenissä annettiin sidosryhmille tilaisuus osallistua liikenteen kehittämissuunnitelman ja sen tavoitteiden arviointiin ja niistä käytävään keskusteluun lukuisissa julkisissa tilaisuuksissa. Näihin kuului muun muassa liikennetyöpaja, johon osallistui noin 100 henkeä ja jossa vaihdettiin ajatuksia tulevaisuuden liikenteestä ja liikkumisesta. Esille tuodut ideat sisällytettiin suunnitelmaan ja ne viitoittivat tätä kautta liikennesuunnittelun suuntaa. Tämän lisäksi pantiin lausuntokierrokselle kehittämissuunnitelman luonnos, jonka tiimoilta sidosryhmät saivat esittää ehdotuksia ja nostaa esille kysymyksiä. Ottamalla sidosryhmät mukaan prosessiin Münchenissä pystyttiin paitsi löytämään kaikille sopivia liikkumisratkaisuja myös toteuttamaan ne myöhemässä vaiheessa. Kaupungin tavoitteena on lisätä kävellen, pyöräillen ja joukkoliikennettä käyttäen kuljettavien reittien määrää ja rauhoittaa liikennettä kaupungin ytimessä sijaitsevilla asuinalueilla.



Laatija: Münchenin kaupunki, koonnut: ICLEI

Kuva: Evisco / LHM

© Rupprecht Consult 2019

OSAVAIHE 6: Valitse indikaattorit ja niiden tavoitetasot

- 6.1 Määritä indikaattorit kaikille tavoitteille
- 6.2 Sovi mitattavissa olevista tavoitteista

Vision ja tavoitteiden avulla esitetään tärkeä laadullinen kuvaus siitä, millainen tulevaisuuden toivotaan olevan ja minkä tyyppisiä muutoksia on tarkoitus toteuttaa. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä. Jotta muutokset olisivat mitattavissa, on valittava sopivat strategiset indikaattorit ja niitä vastaavat osatavoitteet ja tavoitetasot. Tarkoituksena on määrittää kokonaisuus, joka on toteuttamiskelpoinen, kunnianhimoinen ja eri osiltaan johdonmukainen ja jossa prosessiin osallistuvat voivat seurata edistymistä kaikkien tavoitteiden saavuttamisessa joutumatta keräämään epärealistisia määriä uutta tietoa.

TOIMENPIDE 6.1: Määritä indikaattorit kaikille tavoitteille

Perustelut

Strategisten indikaattorien valinta ja määrittäminen kaikille suunnitelman kokonaistavoitteille on tärkeä toimenpide, joka on kytköksissä myöhempiin osatavoitteiden asettamista ja edistymisen seurantaan koskeviin prosesseihin. On tärkeää määrittää ensin indikaattorit, jotta kyetään valitsemaan sellaiset niitä vastaavat osatavoitteet ja tavoitetasot, joiden toteutumista on mahdollista seurata kohtuullisella panostuksella. Järjestelmällinen toimintatapa auttaa määrittämään hallittavissa olevan joukon perusindikaattoreita, jotka vastaavat tarkoituksenmukaisesti suunnitelman kokonaistavoitteita. Saatava osoittautua tehokkaammaksi ottaa strategisella tasolla käyttöön vain muutamia indikaattoreita, erityisesti sellaisten kaupunkien kohdalla, jotka ovat "uusia tulokkaita" ja joilla on käytössään suhteellisen vähän resursseja, tietoa tai kokemusta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisesta. Tässä vaiheessa valitaan nimenomaan strategiset indikaattorit, joilla mitataan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kokonaistuloksellisuutta, sekä niiden mittaamenetelmät ja tarvittavan tiedon lähteet, jotka on kartoitettu

aiemman valmistelun aikana (ks. toimenpide 3.1). Yksittäisten toimenpiteiden seurannassa käytettäviä indikaattoreita on tarkoitus kehittää myöhemmin (ks. toimenpide 7.3).

Tavoitteet

- Määrittää strategiset indikaattorit, joilla voidaan seurata edistymistä suunnitelman kunkin kokonaistavoitteen saavuttamisessa.
- Valita helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä olevia indikaattoreita olemassa olevat tietolähteet huomioiden (ks. toimenpide 3.1) sekä entuudestaan tuttuja vakioindikaattoreita.

Tehtävät

- Täsmennetään tavoitteita ja määritetään, mitkä ovat tärkeimmät seurattavat seikat.
- Määritetään pieni määrä määrällisiä ja laadullisia perusindikaattoreita, jotka ovat helposti mitattavissa ja ymmärrettävissä sekä selkeästi yhteydessä suunnitelman kuhunkin kokonaistavoitteeseen.



- Käytetään vakioindikaattoreita, jotka ovat jo entuudestaan hyvin määriteltyjä ja joiden mittaamisesta ja analysoinnista on jo tietoa. Näin mahdollistetaan vertailuanalyysi (benchmarking) suhteessa muihin kaupunkeihin ja vertailu kansallisiin tai kansainvälisiin tilastoihin.
- Keskitytään vaikutusindikaattoreihin (eli tulosindikaattoreihin), joilla mitataan suoraan kestävyystavoitteiden saavuttamista. Otetaan huomioon myös lähialojen indikaattorit, kuten taloutta, ympäristöä, terveyttä ja sosiaalialaa koskevat indikaattorit, ei pelkästään liikenneindikaattoreita.
- Otetaan mukaan muutamia indikaattoreita, jotka ovat erityisen hyödyllisiä, kun viestitään päätöksentekijöiden ja yleisön kanssa. Näiden indikaattoreiden olisi oltava suuren yleisön kannalta helposti ymmärrettävissä ja mielenkiintoa herättäviä (esim. liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden tai kuolleiden määrä, ilmansaasteiden raja-arvot ylittävien paikkojen määrä tai luotujen työpaikkojen määrä).



Mikä on 'indikaattori'?

Indikaattori on selkeästi määritetty datajoukko, jolla seurataan edistymistä jonkin tavoitteen tai osatavoitteen saavuttamisessa.

Strategisten indikaattorien avulla voidaan mitata kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kokonaistuloksellisuutta ja luoda perusta arviointia varten. Yksityiskohtaisemmalla tasolla indikaattoreilla voidaan seurata yksittäisten toimenpiteiden tuloksellisuutta.

- Arvioidaan entuudestaan käytettävissä olevaa tietoa ja aiemmin yksilöityjä tietolähteitä (ks. toimenpiteet 3.1 ja 3.2), määritetään tietopuutteet, joiden vuoksi ei ole mahdollista mitata tuloksia suunnitelmien mukaisesti, ja luodaan tai määritetään tarvittaessa uusia tietolähteitä (esim. tutkimustieto ja automaattisista mittauksista saatu määrällinen tieto).
- Ennen kuin aloitetaan omien strategisten indikaattorien määrittäminen, keskustellaan keskeisten sidosryhmien ja alueen muiden organisaatioiden kanssa. Niillä voi jo olla käytössä joitakin indikaattoreita. Edistymistä on paljon helpompi seurata, kun käytetään indikaattoreita, joita on jo aiemmin käytetty ja jotka ovat hyväksytyjä.
- Määritellään selkeästi kukin indikaattori ja indikaattoreista raportoimisen tapa ja muoto sekä määritetään, miten dataa mitataan ja indikaattoriarvot lasketaan datan perusteella.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Tehdään alueellisiin indikaattoreihin liittyvää koordinoitua yhteistyötä olennaisten paikallisten ja alueellisten sidosryhmien kanssa.
- Asetetaan koottua tietoa saataville verkkoon, jotta ulkopuolisetkin ymmärtävät ongelmien vakavuuden.

Ajoitus ja koordinointi

- Toimenpide perustuu suoraan toimenpiteessä 5.2 määritettyihin tavoitteisiin ja pohjustaa osatavoitteiden määrittämistä toimenpiteessä 6.2.
- Toimenpide kytkeytyy kiinteästi osavaiheeseen 3, jossa kartoitetaan ja analysoidaan tietoa ja tietolähteitä sekä määritetään tiedon saatavuuden perustaso indikaattoreiden määrittämistä varten.
- Määritetyt strategiset indikaattorit ja seurantajärjestelyt otetaan huomioon, kun suunnitellaan yksittäisten toimenpiteiden seuranta (ks. toimenpide 7.3).

Tarkistuslista

- ✓ On kartoitettu määrälliset ja laadulliset tulosindikaattorit kutakin suunnitelman tavoitetta varten, mukaan lukien indikaattorit, joita alueen muut organisaatiot käyttävät.
- ✓ On arvioitu olemassa olevat ja uudet tietolähteet.
- ✓ On määritetty strategiset perusindikaattorit sekä indikaattoreista raportoimisen tapa ja mittausmenetelmät.



Kaavio 24: Tärkeät määrällisesti mitattavissa olevat strategiset vaikutusindikaattorit; yleisesitys perustuu European sustainable urban mobility (SUMI) -indikaattoreihin ja kansainväliseen normiin (MobiliseYourCity)

Tavoite	Indikaattori	Määritelmä
Liikenneturvallisuus	Liikennekuolleisuus kaikissa kaupunkialueella vuoden aikana tapahtuvissa liikenneonnettomuuksissa.	Niiden kuolemien määrä, jotka aiheutuvat kaupunkiliikenteen onnettomuuksien välittömänä seurauksena 30 päivän kuluessa onnettomuudesta, 100 000:ta kaupunkialueen asukasta kohti.
Mahdollisuus käyttää liikennepalveluja	Sen väestön osuus, jolla on asianmukainen mahdollisuus käyttää liikennepalveluja (joukkoliikenne).	Väestön prosenttiosuus, jolla on asianmukainen mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä (bussi, raitiovaunu, metro, juna).
Kasvihuonekaasupäästöt	Kaupunkien matkustaja- ja tavaraliikenteen kaikkien muotojen kasvihuonekaasupäästöt polttoaineen koko elinkaaren aikana.	Kasvihuonekaasupäästöt [tonnia CO ₂ -ekv. / asukas / vuosi].
Ilmanlaatu	Kaupunkien matkustaja- ja tavaraliikenteen kaikkien muotojen ilmansaastepäästöt (pakokaasujen ja muiden kuin pakokaasujen pienhiukkaset) kaupunkialueella.	Päästöindeksi (kg PM _{2,5} -ekv. / asukas / vuosi).

Muita kaupunkiliikenteen ja -liikkumisen indikaattoreita:

- Joukkoliikenteen kohtuuhintaisuus alimman tulotason ryhmän kannalta
- Esteettömyys liikuntaesteisten ryhmien kannalta
- Melunesto
- Ruuhkat ja viivästymiset
- Energiatehokkuus
- Mahdollisuus aktiiviseen liikkumiseen
- Multimodaaliliikenteen integrointi
- Tyytyväisyys joukkoliikenteeseen
- Aktiivisten liikkumismuotojen liikenneturvallisuus

Lähde: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_fi

Indikaattoreiden valintaa tukevia lisävälineitä on CIVITAS-foorumin välinevalikoimassa:
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Seurantaa koskevaa yleistä lisätietoa on saatavilla CH4LLENGE-hankkeen seuranta- ja arviointikäsikirjassa:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Milton Keynes, Yhdistynyt kuningaskunta: Helposti mitattavissa ja käytettävissä olevat strategiset indikaattorit

Milton Keynesin kaupungin hallintoelin (Council) on valinnut kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kokonaistuloksellisuuden arvioimiseksi joukon indikaattoreita, jotka kuvaavat esimerkiksi tieverkon kuntoa, keskimääräistä matka-aikaa, ilmanlaatua ja liikenneturvallisuutta. Nämä indikaattorit päätettiin valita, koska niiden avulla voidaan tarkoituksenmukaisesti suunnitelman vaikutuksia ja koska ne ovat helposti mitattavissa ja käytettävissä (tai käyttöön otettavissa). Milton Keynesin hallinnon mukaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa varten kannattaa asettaa selkeät SMART-periaatteen mukaiset tavoitteet (ts. tavoitteiden tulisi olla täsmällisesti määriteltyjä, mitattavissa ja saavutettavissa olevia, merkityksellisiä ja aikaan sidottuja). Niiden avulla voidaan myöhemmin helpommin valita suunnitelman tavoitteita vastaavat indikaattorit. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta vastaava työryhmä neuvoo kokemustensa perusteella myös käyttämään uutta teknologiaa sekä sellaisia indikaattoreihin liittyviä menetelmiä, joita on jo sovellettu muissa kaupungeissa.

Laatija: JJames Povey, Milton Keynesin kaupunginvaltuusto, koonnut: Polis
Kuva: Milton Keynesin kaupunginvaltuusto

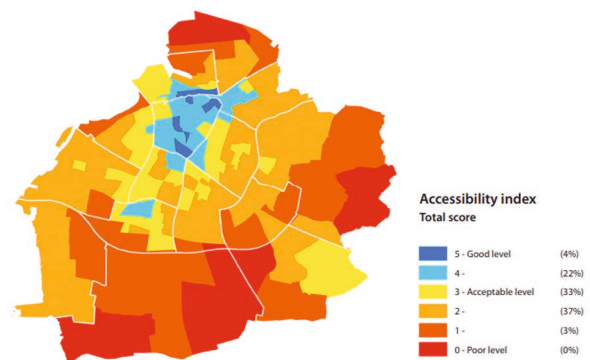


ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Malmö, Ruotsi: Saavutettavuusindeksi esimerkkinä indikaattorista

Malmössä on tehtyjen mittausten pohjalta kehitetty normatiivinen saavutettavuusindeksi, jolla voidaan arvioida toteutettujen toimien vaikutusta ja jolla kuvataan kestävä saavutettavuutta karttojen avulla. Indeksillä voi tukea päätöksentekoa, kun laaditaan suunnitelmia ja punnitaan eri investointeja ja toimia. Lisäksi sen avulla voidaan tehdä vertailuja eri alueiden ja väestöryhmien välillä. Niin ikään sillä voidaan tukea jatkotoimia, joissa seurataan saavutettavuuden kehittymistä liikennejärjestelmässä ajan myötä. Näin sitä voidaan käyttää yhtenä useista indikaattoreista, joiden avulla arvioidaan, miten hyvin SUMP-tavoitteet saavutetaan.

Laatija: Andreas Nordin, Malmön kaupunki, koonnut: Rupprecht Consult
Kuva: Malmön kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma



TOIMENPIDE 6.2: Sovi mitattavissa olevista tavoitteista

Perustelut

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman indikaattorikohtaisissa osatavoitteissa ja niiden tavoitetasoissa on kyse konkreettisista sitoumuksista. Niillä ilmaistaan, mitä tarkalleen halutaan saavuttaa ja mihin mennessä. Selkeiden osatavoitteiden asettaminen palvelee kahta päätarkoitusta. Ensinnäkin sillä lisätään läpinäkyvyyttä ja annetaan selkeää osviittaa siitä, miten liikennettä ja liikkumista halutaan muuttaa kaupungissa. Toiseksi tavoitteenasettelu kertoo kaupungille, missä laajuudessa suunnitelman kokonaistavoitteita on tarkoitus saavuttaa. Jos strategiset perusindikaattorit ja osatavoitteet on määritetty asianmukaisesti, päätöksentekijät ja yleisö pystyvät

helposti ymmärtämään ne, ja ne voivat kannustaa parempien tulosten saavuttamiseen.

Tavoitteet

- Päättää mitattavissa olevista osatavoitteista/tavoitetasoista kunkin sovitun strategisen indikaattorin osalta (ks. toimenpide 6.1) niin, että katetaan kaikki suunnitelman kokonaistavoitteet.
- Varmistaa, että sovittujen osatavoitteiden avulla voidaan arvioida haluttujen lopputulosten saavuttamista.
- Esittää toteutettavissa olevia mutta kunnianhimoisia tavoitteita.
- Varmistaa, että osatavoitteet ovat sopusoinnussa keskenään.



SMART-kriteerit osatavoitteille

- **Täsmällisyys** – tavoitteet on kuvattu täsmällisesti käyttäen määrällisiä ja/tai laadullisia määreitä, jotka kaikki sidosryhmät ymmärtävät.
- **Mitattavuus** – vallitseva tilanne on mitattu ja tiedossa. Myös (laadullisten ja määrällisten) muutosten mittaamista varten on käytettävissä resursseja.
- **Saavutettavuus** – tavoitteet perustuvat saatavilla oleviin teknisiin, toiminnallisiin ja taloudellisiin valmiuksiin sekä sidosryhmien osalta tehtyihin sopimuksiin tai sitoumuksiin.
- **Merkityksellisyys** – on tärkeää valita tavoitteita, joilla on merkitystä ja jotka edistävät kaupunkiliikennettä ja tukevat muita tavoitteita tai ovat niiden kanssa yhteneviä.
- **Aikasidonnaisuus** – tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeiset määräajat on määritetty selkeästi.

Tehtävät

- Asetetaan osatavoitteet kutakin (toimenpiteessä 6.1 valittua) strategista perusindikaattoria varten, jotta voidaan seurata edistymistä kohti suunnitelman kokonaistavoitteita. Osatavoitteiden olisi oltava täsmällisesti määriteltyjä, mitattavissa ja saavutettavissa olevia, merkityksellisiä ja aikasidonnaisia (SMART-periaate). Kannattaa olla kunnianhimoinen mutta arvioida samalla, mitä on mahdollista saavuttaa.
- Aluksi määritetään osatavoitteet strategisille indikaattoreille, joilla mitataan suoraan onnistumista kunkin kestävyystavoitteen halutun tason saavuttamisessa (esim. liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 30 prosenttia 10 vuodessa). Lisäksi asetetaan välitavoitteita, jotka muodostavat virstanpylväitä matkalla kohti pitkän aikavälin osatavoitteita (esim. liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 15 prosenttia viidessä vuodessa).
- Tämän jälkeen asetetaan osatavoitteet liikenteen ydintoimintoja koskevien indikaattorien osalta. Näillä indikaattoreilla mitataan, missä määrin liikennejärjestelmä on parantunut (esim. kestävien liikennemuotojen osuuden kasvu yli 70 prosenttiin 10 vuodessa tai korkealaatuisten bussikaistojen käyttöön otettu kilometrimäärä seuraavien 10 vuoden aikana).
- Pyritään välttämään indikaattorien väliset epäkohdonmukaisuudet.
- Otetaan keskeiset sidosryhmät mukaan osatavoitteiden asettamiseen, koska näin varmistetaan, että osatavoitteita kannatetaan laajasti ja että ne ovat realistisia. On kuitenkin varottava, että edunvalvontaryhmät eivät estä kunnianhimoisia muutoksia, jotka palvelevat ihmisten enemmistöä. Valmistellaan ja järjestetään työryhmäkokoukset ja huolehditaan niiden seurantatoimista.
- Sisällytetään osatavoitteet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevaan asiakirjaan, jotta ne voidaan hyväksyä virallisesti (ks. toimenpide 9.1).



Tarkempaa tietoa tehtävistä

Ole kunnianhimoinen mutta realistinen!

Monissa kaupungeissa kaupunkiliikenteen ja liikkumisen tavoitteet kuvastavat enemmänkin toiveajattelua kuin sitä, mikä on realistisesti saavutettavissa. Se ei edistä mitään. Vaikka asioihin onkin hyvä suhtautua kunnianhimoisesti, on myös arvioitava rehellisesti, mitä voidaan saavuttaa käytettävissä olevilla resursseilla ja asiantuntemuksella.



Liikennemuotojakauma

***Määritelmä:** Liikennemuotojakauma voidaan määritellä tiettyä kulkumuotoa käyttävien henkilöiden osuudeksi kaikesta eri kulkumuotojen käytöstä kaupungissa. Kunkin eri liikennemuodon jakaumaluku ilmoitetaan yleensä prosentteina. Se voidaan laskea sekä matkustaja- että tavaraliikenteen osalta eri yksiköjä käyttäen (esim. matkojen määrä, volyyymi, paino, matkustajakilometri tai tonnikipometri). Lisäksi se voidaan laskea eri maantieteellisten alueiden osalta (esim. toiminnallinen kaupunkiseutu, keskusta, kaupunginosaa).⁴⁹*

”Näytä minulle, millainen kaupungin liikennemuotojakauma on, niin tiedän, millainen kaupunki on”. Tämä saattaa kuulostaa liioittelulta, mutta se voi myös olla osittain totta. Kaupungin on hyvä tietää, miten sen asukkaat liikkuvat; pelkkä käsitys liikennejärjestelmästä ei riitä. Sen vuoksi asiaa kannattaa lähestyä keräämällä ensin tietoja ja tekemällä sen jälkeen laskelmia ja tarkastelemalla liikennemuotojakaumaa. Näin toimitaan lukuisissa kaupungeissa eri puolilla maailmaa. Asettamalla liikennemuotojakaumaa koskeva yleistavoite voidaan edistää merkittävästi siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin. Liikennemuotojakaumaa ei välttämättä määritetä selkeästi tai mitata yhdenmukaisesti kaikissa kaupungeissa, mutta se toimii silti yleisesti ymmärrettävänä suureena, jolla on erittäin suuri merkitys. Yhtäältä sillä on tärkeä rooli määrittäessä kaupungin liikennejärjestelmän lähtötasoa. Toisaalta siitä on tukea, kun asetetaan pitkälle meneviä tavoitteita vallitsevan tilanteen muuttamiseksi tai arvioidaan oman kaupungin lukuja muiden kaupunkien vastaaviin. Esimerkiksi Lontoossa on asetettu kunnianhimoinen tavoite, jonka mukaan 80 prosenttia kaikista kaupungin asukkaiden matkoista olisi tehtävä kestäviä liikennemuotoja (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) käyttäen vuoteen 2041 mennessä.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yhteydessä liikennemuotojakauma voi kuulua osana liikkumisen nykytilaa koskevaan analyysiin. Toisaalta se voi myös olla yksi keskeisistä osatavoitteista, joiden avulla arvioidaan edistymistä kohti kestävästä liikkumisesta. Esimerkiksi havaittu lisäys pyöräillen kuljettujen matkojen määrässä ei kerro ainoastaan siitä, että lähestytään pyöräilymyönteisen kaupungin visiota, vaan lisäksi sen avulla voidaan mitata edistymistä tavoitteessa, jonka mukaan pyöräilijöiden osuutta tulisi kasvattaa 10 prosenttia. Liikennemuotojakaumaa voidaankin pitää laajana osatavoitteena, jonka sisällyttäminen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan on suositeltavaa. Sen lisäksi, että jakauman avulla on mahdollista vertailla liikennejärjestelmässä ajan myötä tapahtuvia muutoksia, sillä voidaan myös mitata tehtyjen matkojen tarkoituksia tai jopa kohdentaa tarkastelu eri väestöryhmiin, jolloin liikkumiskäyttäytymistä voidaan havainnoida esim. sukupuolen tai iän mukaan.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Käytetään tarkemmin paikallisesti rajattuja osatavoitteita suurkaupunkialueella (esim. keskusta, teollisuus- ja ostosalueet sekä yksittäiset lähiöt), jotta voidaan ottaa huomioon paikallisesti vaihtelevat käyttäytymismallit ja liikkumismahdollisuudet.

Ajoitus ja koordinaatio

- Toimenpide perustuu suoraan toimenpiteessä 6.1 määritettyihin strategisiin indikaattoreihin.
- Indikaattorikohtaiset osatavoitteet auttavat määrittämään ja saavuttamaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman halutun tuloksellisuustason (ks. toimenpiteet 11.1 ja 12.1).

Tarkistuslista

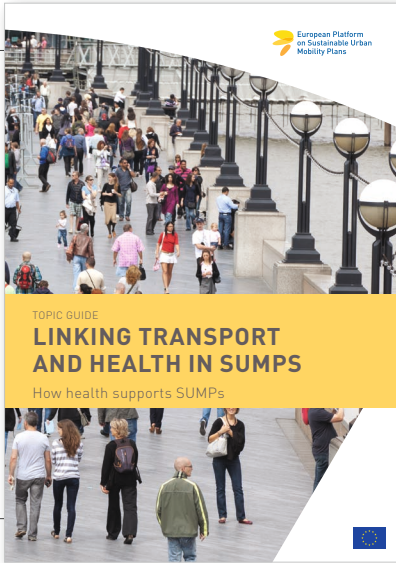
- ✓ Keskeiset sidosryhmät on osallistettu osatavoitteiden asettamiseen.
- ✓ Sopiva joukko paikallisesti saavutettavissa olevia osatavoitteita on määritetty.



Mikä on 'osatavoite'?

Osatavoite ilmentää strategisen indikaattorin tavoiteltavaa arvoa. Tarkemmin sanottuna sen avulla voidaan määrittää, mitä olisi saavutettava tiettyyn vuoteen mennessä nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Osatavoitteiden olisi oltava täsmällisesti määriteltyjä, mitattavissa ja saavutettavissa olevia, merkityksellisiä ja aikaan sidottuja (SMART).

⁴⁹ Eltis SUMP glossary, 2015, www.eltis.org/glossary



Hyvään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisältyy usein osatavoitteita, jotka liittyvät kansanterveyteen. Tällaiset osatavoitteet voivat olla tiiviisti sidoksissa liikenneturvallisuutta, ilmansaasteita ja meluhaittoja koskeviin osatavoitteisiin tai aktiivisten liikkumismuotojen käytön lisäämiseen. Seuraavassa on esimerkki terveyteen liittyvästä osatavoitteesta. Se on peräisin Wienin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmasta (STEP2025):

”Niiden Wienin asukkaiden osuus, joiden päivittäisiin matkoihin sisältyy 30 minuuttia fyysistä liikuntaa, kasvaa 23 prosentista (vuonna 2013) 30 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä.”

Lisätietoa siitä, miten kansanterveys liittyy kestävään kaupunkiliikennesuunnitteluun, on oppaassa **Linking transport and health in SUMP's**.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Dresden, Saksa: Strategisten osatavoitteiden määrittäminen pyöreän pöydän keskusteluissa

Dresdenissä sidosryhmät määrittivät vuoteen 2025 ulottuvat liikumisen ja liikenteen kehittämistä koskevat osatavoitteet intensiivisessä pyöreän pöydän menettelyssä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa käsitelleissä keskusteluissa laadittiin yhteisymmärrysasiakirja, joka koski liikenteen kehittämistavoitteita ja jonka kaikki sidosryhmät hyväksyivät. Kaupunginvaltuusto hyväksyi asiakirjan vähäisin muutoksin maaliskuussa 2011. Valitut osatavoitteet olivat pohjana SUMP-suunnittelutyölle. Sekä suunnitelman laatimisen että sen toteutuksen kannalta oli olennaisen tärkeää, että osatavoitteet olivat saaneet poliittisen hyväksynnän. Sen ansiosta suunnittelua voitiin tehdä varmalla pohjalla ja kyettiin varmistamaan, että suunnitelma oli laajasti hyväksytty. Vuonna 2018 toteutettu alustava arviointi osoitti, että suunnitelmaan oli tarpeen sisällyttää lisää osatavoitteita, jotta se toimisi tulevaisuudessa paremmin.



Laatija: Kerstin Burggraf, Dresdenin kaupunki, koontanut: EUROCITIES
 Kuva: : Joe Breuer, pixabay.com

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Örebro, Ruotsi: Keskeiset osatavoitteet liikenteen kehittämiseksi

Örebrossa asetettiin kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelu- prosessin aikana kolme osatavoitetta, jotka koskivat liikenteen kehittämistä vuoteen 2020 mennessä: 1) lisätään pyöräilijöiden, kävelijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien osuutta 60 prosenttiin kaikista matkoista (44 prosentista vuonna 2011), 2) vähennetään fossiilista polttoainetta käyttävien autojen absoluuttista määrää ja 3) parannetaan autolla, bussilla ja polkupyörällä tehtävien matkojen keskinäistä matka-aikojen suhdelukua. Osatavoitteita asetettaessa pohdittiin muun muassa, miten niiden toteutumista olisi seurattava. Tarkasteltiin, mitä indikaattoreita kaupungissa jo mitattiin ja mistä raportoitiin vuosittain ja mitä voitaisiin saada kansalliselta tilastokeskukselta. Keskeiseksi menestystekijäksi osoittautui sellaisten osatavoitteiden valitseminen, joiden saavuttamista voidaan arvioida suhteellisen helposti ja/tai joiden osalta arviointi voidaan tehdä tietyin väliajoin liikenneindikaattoreiden tavanomaisen seurannan yhteydessä.

Laatija: Lovisa Blomér, Örebron kaupunki, koonnut: UBC
Kuva: Örebron kunta

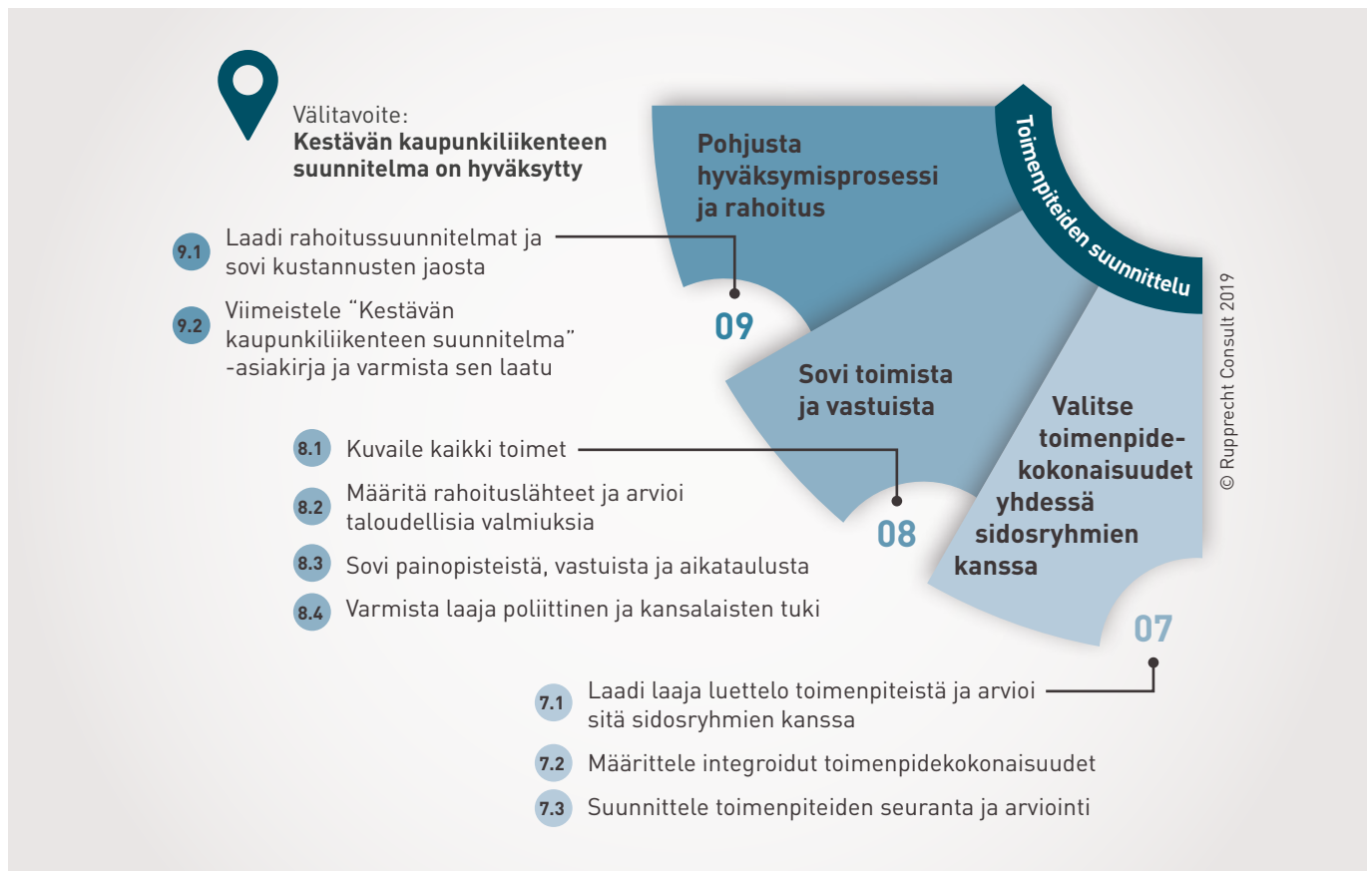


Välitavoite: Visiosta, tavoitteista ja indikaattoreista on sovittu

Kolmannen välitavoitteen saavuttamisen myötä ollaan suunnittelusyklin puolimatkan krouissa ja suunnittelun strateginen vaihe on saatu päätökseen. On tehty monia tärkeitä päätöksiä, jotka koskevat tulevaa visiota, kaupungin tavoitteita sekä strategisia indikaattoreita ja niitä vastaavia osatavoitteita. Nämä muodostavat yhdessä kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman strategiset painopisteet. Tulokset voidaan nyt koota yhteenvetoasiakirjaan, joka muodostaa vakaan ohjaavan kehikon toimenpiteiden suunnitteluvaihetta varten. Ennen seuraavaan vaiheeseen siirtymistä olisi vielä kerran harkittava strategisia painopisteitä koskevan palautteen pyytämistä yleisöltä, joka on jo antanut tärkeän panoksen keskusteltaessa skenaarioista, luotaessa visiota ja joissakin tapauksissa myös määrittäessä tavoitteita. Näin voidaan vahvistaa strategiset painopisteet ja varmistaa yleisön tuki ja hyväksyntä. Mikäli mahdollista, myös päätöksentekijöiden (esim. kaupunginvaltuuston) olisi hyväksyttävä nämä painopisteet, jotta luodaan vieläkin lujempi perusta toimenpidevaihetta varten.



VAIHE 3: Toimenpiteiden suunnittelu



Kolmannessa vaiheessa suunnitteluprosessi siirtyy strategiselta tasolta operatiiviselle tasolle. Tässä vaiheessa keskitytään toimenpiteisiin, joilla on määrä päästä sovittuihin kokonaistavoitteisiin ja osatavoitteisiin/tavoitetasoihin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma viimeistellään ja sen toteutusta valmistellaan. Tässä yhteydessä olisi haettava vastaukset seuraaviin kysymyksiin:

Mitä tehdään konkreettisesti?

Laaditaan luettelo mahdollisista toimenpiteistä ja arvioidaan niiden vaikuttavuutta ja toteutettavuutta. Luettelon pohjalta valitaan ne toimenpiteet, jotka parhaiten edistävät suunnitelman tavoitteiden saavuttamista. Yhdistetään toimenpiteet integroiduiksi kokonaisuuksiksi, keskustellaan niistä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa ja arvioidaan niitä tarkemmin toimenpiteiden valinnan vahvistamista varten. Suunnitellaan kunkin toimenpiteen seuranta ja arviointi.

Mitä toimeenpano edellyttää, ja kuka tekee mitä?

Puretaan toimenpidekokonaisuudet toteutettaviksi tehtäviksi (eli toimiksi) ja kuvaillaan ne yksityiskohtaisesti, mukaan lukien kustannusarviot, keskinäiset riippuvuussuhteet ja riskit. Määritetään omat ja ulkopuoliset rahoitusvälineet ja -lähteet kaikille toimille. Sovitaan tältä pohjalta selkeästi vastuista ja

toteutuksen prioriteeteista sekä kunkin toimen aikataulusta. Tässä vaiheessa on tärkeää saada toimille poliittisten päättäjiä ja yleisön tuki. Esimerkiksi rakennushankkeet voivat olla kiistanalaisia, vaikka useimmat kannattaisivatkin niiden taustalla olevia tavoitteita ja toimenpiteitä.

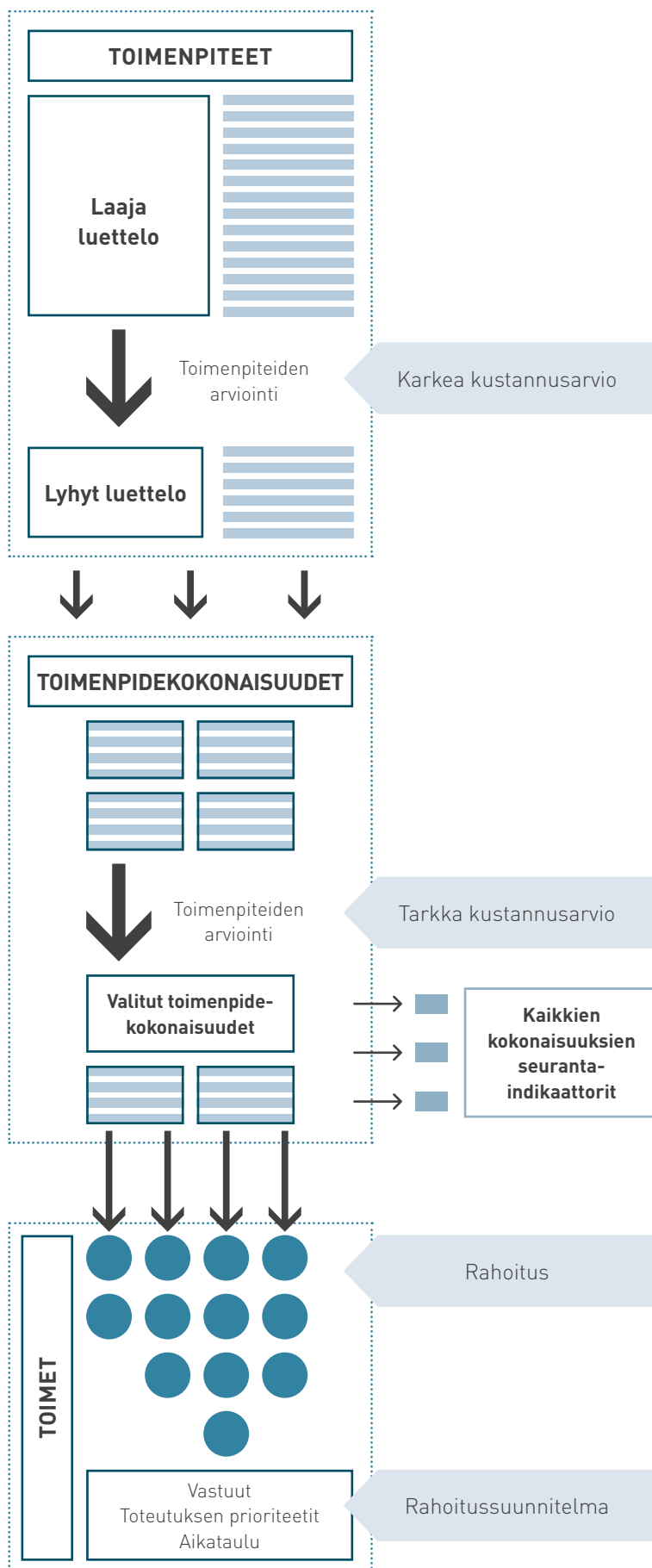
Onko kaikki valmista?

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman eri osilla on voinut olla useita eri laatijoita. Nyt on aika viimeistellä asiakirja ja tarkistaa sen laatu. Kunkin organisaation käytännöistä riippuen yksityiskohtainen rahoitussuunnitelma voidaan sisällyttää itse suunnitelmaan tai se voidaan laatia erillisessä prosessissa. Kummassakin tapauksessa ennen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä olisi sovittava kunkin priorisoidun toimen budjetista ja pitkän aikavälin kustannus- ja tulojaosta asianomaisten organisaatioiden kesken.

Toimenpiteiden suunnitteluvaiheen päättää suunnitteluprosessin tärkein välitavoite: toimivaltaisen poliittisen elimen päättäjät hyväksyvät kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman.

Kaavio 25:

Vaiheen 3 tärkeimmät osavaiheet (toimenpiteiden arviointi, toimenpiteiden yhdistäminen kokonaisuuksiksi, toimien suunnittelu)



OSAVAIHE 7: Valitse toimenpidekokonaisuudet yhdessä sidosryhmien kanssa

- 7.1 Laadi laaja luettelo toimenpiteistä ja arvioi sitä sidosryhmien kanssa
- 7.2 Määrittele integroidut toimenpidekokonaisuudet
- 7.3 Suunnittele toimenpiteiden seuranta ja arviointi

© Rupprecht Consult 2019

Toimenpiteiden suunnittelu

Valitse toimenpidekokonaisuudet yhdessä sidosryhmien kanssa

07

Tulosta tuottavien toimenpidekokonaisuuksien muodostaminen on keskeinen osa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelusta. Määriteltyjen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttaminen voidaan varmistaa vain valitsemalla toimenpiteet huolellisesti. Valinnan olisi perustuttava keskusteluihin keskeisten sidosryhmien kanssa, ja siinä olisi arvioitava läpinäkyvästi toimenpiteiden toteutettavuus ja vaikutus tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Lisäksi olisi otettava huomioon muualla vastaavista toimintapolitiikoista saadut kokemukset. Synergioiden maksimoimiseksi ja esteiden poistamiseksi olisi koostettava integroituja toimenpidekokonaisuuksia. Kun kunkin toimenpiteen (tai toimenpidekokonaisuuden) arviointi ja seuranta suunnitellaan varhain, toimenpide tai toimenpidekokonaisuus kytetään ottamaan huomioon myöhemmin vastuita ja budjettia koskevilla keskusteluilla.

TOIMENPIDE 7.1: Laadi laaja luettelo toimenpiteistä ja arvioi sitä sidosryhmien kanssa

Perustelut

Toimenpiteiden arviointi ja valinta tähtää siihen, että voidaan määrittää sopivimmat ja kustannustehokkaimmat toimenpiteet suunnitelman vision ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Jotta kaikki olennaiset vaihtoehdot voidaan ottaa huomioon, olisi ensin laadittava laaja luettelo toimenpiteistä. Tässä yhteydessä olisi hyödynnettävä suunnitelman laatijan omaa asiantuntemusta, sidosryhmien ja kansalaisten ideoita, muiden kaupunkien toimijoiden kokemusta sekä toimenpiteitä ja toimenpidetyyppejä koskevia tietokantoja.

Jotta tulokseksi saatavat toimenpiteet olisivat vaikuttavia ja vastaisivat realistisesti käytettävissä olevia resursseja ja paikallisia olosuhteita, kaikista laajan luettelon sisältämistä vaihtoehdoista on tehtävä läpinäkyvä arviointi. Arvioinnissa tarkastellaan paitsi sitä, miten tehokkaasti toimenpiteet edistävät tavoitteiden saavuttamista, myös toimenpiteiden hyväksyttävyyttä ja rahalle saatavaa vastinetta. Erityisesti silloin, kun kaupunkiliikenteen ja liikunnan määrärahat ovat niukkoja,

käytetyillä resursseilla on saatava aikaan mahdollisimman suuri vaikutus.

Tavoitteet

- Määrittää laaja valikoima toimenpidevaihtoehtoja, joilla voitaisiin edistää suunnitelman vision, tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamista. Ottaa oppia muiden kaupunkien kokemuksista ja kokeneilta toimijoilta kaikkien olennaisten vaihtoehtojen huomioon ottamiseksi.
- Valita paikallisen toimintaympäristön kannalta lupaavimmat toimenpiteet.
- Käyttää saatavilla olevat resurssit tehokkaasti ja välttää valitsemasta taloudellisesti epärealistisia toimenpiteitä.
- Toteuttaa läpinäkyvä arviointi, josta saadaan selkeää näyttöä valittujen toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja toteutettavuudesta.



Mikä on 'toimenpide'?

Toimenpide on laaja toimityyppi, jonka toteuttamisen tavoitteena on saavuttaa yksi tai useampi kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman toimintapoliittinen tavoite tai ratkaista jokin havaittu ongelma tai useampia ongelmia. Toimenpiteet voivat liittyä esimerkiksi maankäyttöön, infrastruktuuriin, sääntelyyn, hallintaan ja palveluihin tai käyttäytymiseen, tiedottamiseen ja hinnoitteluun.

Tehtävät

Toimenpiteiden määrittäminen (vaihtoehtojen tuottaminen)

- Laaditaan järjestelmällinen yleiskatsaus jo suunnitelluista tai toteutetuista toimenpiteistä. Otetaan lähtökohdaksi liikenteen eri osa-alueita (esim. jalankulku, pyöräily, julkinen liikenne, tieliikenne, pysäköinti, rahti) koskevat suunnitelmat sekä muiden olennaisten sektorien (esim. maankäyttö, energia, ympäristö, taloudellinen kehitys, sosiaalinen osallisuus, terveys ja turvallisuus) suunnitelmat.
- Laaditaan laaja luettelo potentiaalisista suunnitelman tavoitteiden ja vision kannalta sopivista uusista toimenpiteistä. Otetaan huomioon uudet ja innovatiiviset ideat. Sisällytetään luetteloon myös toimenpiteet, jotka toteutaisi yksityinen sektori. Kartoitetaan toimenpidevalikoimasta mahdollisesti puuttuvia toimenpiteitä käyttäen apuna toimenpidetietokantoja ja toimenpidetyyppien luetteloja. Samaiset tietokannat ja luettelot voivat toimia myös ideoiden lähteinä (ks. välineosio jäljempänä).
- Otetaan sidosryhmät mukaan laatimaan laajaa luetteloa toimenpiteistä.
- Sisällytetään laajaan luetteloon yhdistelmä investointeihin liittyviä, operatiivisia ja organisatorisia toimenpiteitä kaikkia olennaisia liikennemuotoja varten. Pyritään saamaan aikaan valikoima toimenpiteitä, joilla on vaikutuksia niin lyhyellä, keskipitkällä ja kuin pitkälläkin aikavälillä.
- Otetaan oppia muiden kokemuksista. Selvitetään, mitä toimenpiteitä on jo toteutettu onnistuneesti muualla, ja otetaan yhteyttä niiden suunnittelijoihin. Näin pyörää ei tarvitse keksiä uudelleen ja voidaan välttää kalliit virheet, joista on jo opittu muualla.

Kaupunkiliikennetoimenpiteiden tietokannat

Mahdollisia toimenpiteitä on runsaasti, joten kuhunkin toimintaympäristöön parhaiten sopivien toimenpiteiden määrittämiseksi on tehtävä aineistotyötä ja keskusteltava hanketyöryhmän jäsenten ja sidosryhmien kanssa. Hyviä tietolähteitä ovat verkkotietokannat ja julkaisut, joista voi saada kokonaiskuvan eri suunnitelmien tavoitteita vastaavista mahdollisista toimenpiteistä. Tällaisia ovat esimerkiksi

- SUMP-UP-hankkeeseen liittyvät oppaat, joissa käsitellään toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien sisällyttämistä kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan (kolme eri versiota aloitteleville, keskitason saavuttaneille ja pitkälle edistyneille kaupungeille). Niissä on laaja, yli 100 toimenpidettä ja 25 toimenpideluokkaa käsittävä toimenpideluettelo: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- Toimenpiteiden valintaopas "CH4ALLENGE Measure selection manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans": www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- EPOMM-verkkosivusto, jolla on yksityiskohtaista tietoa liikenteen ja liikkumisen hallinnasta; esim. sopivimpien "pehmeiden" toimenpiteiden kartoittamiseen tarkoitettu MaxExplorer: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- Vital Nodes Toolbox, joka sisältää arviointikehyksen, kartoituksen ja aluesuunnittelun välineistöä, hyviä käytäntöjä ja menetelmän yleiskuvan luomiseksi (ns. Fingerprint): <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Täydentävää ohjeistusta on tämän oppaan liitteessä D. Eri oppaat sisältävät valikoiman suositteluja toimenpiteitä eri tarkoituksiin ja toimintakonteksteihin.

EU:n tasolla kaksi kattavinta tietoresurssia, jotka liittyvät kaupunkiliikenteen toimenpiteiden (ja toimenpidekokonaisuuksien) toteuttamiseen Euroopan kaupungeissa, ovat Euroopan komission kaupunkiliikenneportaalin eli Eltis-portaalin (www.eltis.org) tapauskuvauksia sisältävät osiot sekä komission CiViTAS-aloitteen verkkosivusto (CiViTAS-aloite tähtää puhtaampaan ja parempaan kaupunkiliikenteeseen) (www.civitas.eu).



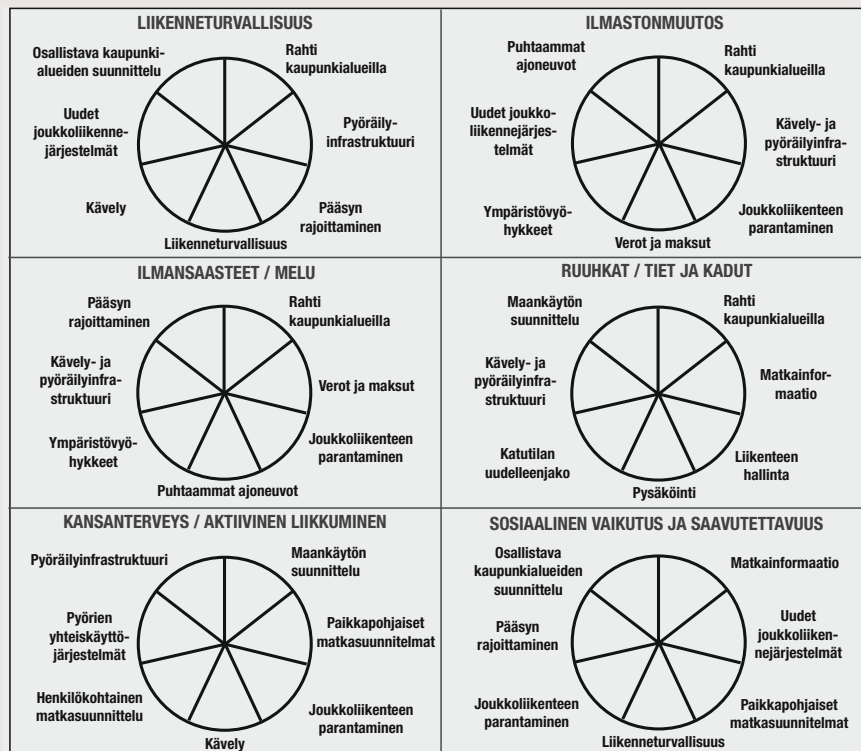


Kuva © Raf Brand

Välineitä toimenpiteiden määrittämistä varten



Kaavio 26: Esimerkkejä osa-alueista, joiden toimenpiteillä vastataan kaupunkiliikenteen suunnittelun yleisiin haasteisiin. Yksittäistä haastetta voidaan ratkoa useiden eri toimenpiteiden avulla. Ympyräkaavioissa kuvattujen eri toimenpidelohkojen avulla voidaan selvittää, hyödyntääkö kaupunki kaikkia olennaisia lohkoja vastatakseen tiettyyn haasteeseen (Sundberg, R., 2018. SUMP-Step-up – Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Step-up for intermediate cities, s. 9).





Kaavio 27: Esimerkki rakenteesta, jolla saadaan yleiskuva erityyppisten kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun toimenpiteiden kattavuudesta sekä sisäisten ja ulkoisten toimenpiteiden tasapainosta (Sundberg, R., 2018. SUMP-Step-up – Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP – Step-up for intermediate cities, s. 13).

Tavoite: Ei kuolemantapauksia liikenneonnettomuuksissa		
Tavoite: Joukkoliikenteen laadun paraneminen		
Tavoite: Pyöräilyn osuuden kasvaminen		
Toimenpidetyypit	Sisäiset toimenpiteet (organisaation sisällä)	Ulkoiset toimenpiteet (ulospäin asukkaille)
Strategiset politiikkatoimenpiteet	Mitä kaupungin hallinto on saanut aikaan? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pyöräilysuunnitelma (toimenpiteet, ohjeet, tavoitteet)</i> • --- • --- 	Mitä kaupunki on toteuttanut? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pyöräilysuunnitelma (tiedotus)</i> • --- • ---
Viestintätoimenpiteet ja liikkumisen hallinta	Mitä kaupungin hallinto on saanut aikaan? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kaupungin matkustuspolitiikka</i> • --- 	Mitä kaupunki on toteuttanut? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Tiedotuskampanja</i> • ---
Fyysiset toimenpiteet / infrastruktuuritoimenpiteet, ml. ylläpito	Mitä kaupungin hallinto on saanut aikaan? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ylläpitoon osoitetut määrärahat ja ylläpitovastuut</i> • --- 	Mitä kaupunki on toteuttanut? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pyöräiliikenteen uusi infrastruktuuri</i> • ---
Sääntely, palvelutarjonta ja lainsäädäntö, ml. maankäytön suunnittelu	Mitä kaupungin hallinto on saanut aikaan? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kerättyjen pysäköintimaksujen uudelleen osoittaminen</i> • --- 	Mitä kaupunki on toteuttanut? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kaupungin keskustan vähäpäästöinen vyöhyke</i> • ---



Verkkovälineitä toimenpiteiden määrittämisen ja arvioinnin tueksi

Urban Transport Roadmaps

Urban Transport Roadmaps -välineen avulla käyttäjät voivat etsiä ja määrittää sopivia kestävän kaupunkiliikennepolitiikan toimenpiteitä sekä arvioida määrällisesti niiden vaikutuksia liikenteeseen, ympäristöön ja talouteen: www.urban-transport-roadmaps.eu

KonSULT Measure Option Generator

KonSULT-verkkovälineen avulla on mahdollista löytää nopeasti kuhunkin tilanteeseen soveltuvia toimenpiteitä. Käyttäjä määrittelee ensin verkkosivulla tavoitteensa tai ongelmansa, ja väline listaa tietojen perusteella 64 toimenpidettä paremmuusjärjestyksessä. Lisäksi käyttäjä saa linkkejä yksityiskohtaisiin toimenpidekuvauksiin: www.konsult.leeds.ac.uk

Toimenpiteiden arviointi (vaihtoehtojen arviointi)

- Tehdään arviointi kaikista laajaan luetteloon sisällyvistä toimenpiteistä, jotta saadaan selville sopivimmat ja vaikuttavuudeltaan parhaat toimenpiteet laadittavana olevaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa varten.
- Tarkastellaan, miten toimenpiteet todennäköisesti vaikuttavat liikennejärjestelmän toimintaan (kun ne muuttavat liikenteen kysyntää, liikennepalvelujen tarjontaa tai liikennejärjestelmän tarjoamisen ja toiminnan kustannuksia).
- Arvioidaan, miten kunkin toimenpiteen tulokset todennäköisesti vastaavat kaupungin tavoitteita (vaikuttavuus), miten todennäköisesti toimenpiteet tulevat hyväksytyiksi (hyväksyttävyyttä) ja miten ne vaikuttavat kaupungin talousarvioon (vastine rahalle). Tarkastellaan eri arviointimenetelmiä ja päätetään, mitä menetelmää käytetään. Menetelmän valintaan vaikuttavat suunnitelman laatijan kokemus ja käytettävissä olevat resurssit. Menetelmään voi sisältyä sekä laadullista että määrällistä tarkastelua.
 - Monissa kaupungeissa käytetään suhteellisen nopeaa menettelyä, jossa asiantuntijat antavat useisiin kriteereihin perustuvan arvion (yksinkertaistettu monikriteerianalyysi) esimerkiksi työpaikoissa. Jos päätetään noudattaa tätä toimintamallia, olisi koottava ryhmä päteviä asiantuntijoita (esim. kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman ohjausryhmä tai ydintyöryhmä). Toimenpiteiden esittelyn jälkeen kukin asiantuntija arvioi ja pisteyttää toimenpiteet itsenäisesti. Sen jälkeen keskustellaan tuloksista ryhmässä. Asiantuntijat voivat muuttaa arvioitaan, mutta heidän ei tarvitse päästä sopuun yhteisestä pistemäärästä. Lopuksi laskeaan keskiarvot, jotta voidaan vertailla toimenpiteitä ja asettaa ne paremmuusjärjestykseen (ks. esimerkki arviointimenetelmän soveltamisesta jäljempänä olevassa välineosiossa). Keskiarvoa voidaan tarkentaa painottamalla asiantuntijoiden arvioita sen mukaan, miltä alalta heillä on asiantuntemusta (esim. ympäristöasiantuntijat saavat suuremman painotuksen ilmanlaatuun liittyvässä arvioinnissa, finanssialan asiantuntijat kustannusten arvioinnissa jne.).
 - Arvioinnissa voidaan käyttää apuna esimerkiksi KonSULT Measure Option Generator- ja Urban Transport Roadmaps -verkkovälineitä. Ne voivat tukea vaikutustenarviointia antamalla puolueettomia arvioita odotettavissa olevasta vaikuttavuudesta (ks. välineosio jäljempänä).
- Arvioidaan, onko realistisesti mahdollista toteuttaa ehdotetut toimenpiteet suunnitellussa aikataulussa ja käytettävissä olevilla resursseilla (alustava toteutettavuustarkastus). Varmistetaan, että arvioinnissa otetaan huomioon kaikki kustannukset ja hyödyt eikä pelkästään helposti mitattavissa tai arvoitettavissa olevia.
- Rajataan arvioinnin tulosten perusteella laaja toimenpideluettelo lyhyeksi luetteloksi, joka sisältää lupaavimmat toimenpiteet.
 - Varmistetaan, että sekä henkilö- että tavaraliikenteen virrat otetaan huomioon.
 - Varmistetaan, että kaikkia liikenne-/kulkumuotoja tarkastellaan ja vertaillaan yhtäläisellä tavalla kustannuksia ja hyötyjä arvioitaessa.
- Laaditaan yksityiskohtaisempi erittely lyhyeen luetteloon sisällyvistä toimenpiteistä. Pohditaan, missä ja milloin toimenpide olisi toteuttava, kuka käyttää sitä tai keneen se vaikuttaa.
- Laaditaan valituista toimenpiteistä yksityiskohtaiset kustannusarviot, jotka sisältävät arviot kaikista oleellisista kustannusluokista: rakennustekniset työt / rakentaminen, maanmittaus, tutkimus, suunnittelu ja kartoitus, organisaation kehittäminen / valmiuksien kehittäminen, sidosryhmien osallistaminen ja viestintä, laitteet, ajoneuvot ja materiaalit, konsulttipalvelut, käyttö ja kunnossapito, maan hankinta, hallinnolliset lisäkustannukset, alkukäyttöpääoma ja verot ja tullit. Puutteellisia kustannusarvioita pidetään usein merkittävänä riskinä infrastruktuuri-investointien arvioinneissa.
- Otetaan muut osastot (myös talousosasto) varhain mukaan ja tarjotaan hyötyjä osallistumisesta. Tämä auttaa myöhemmin vastuiden ja kustannusten jakamisen määrittelyssä (ks. toimenpiteet 8.3 ja 9.2).
- Määritetään, missä toimenpiteissä tarvitaan täydentävää tai ulkopuolista teknistä tukea toteutettavuus- tai markkinatutkimuksiin tai teknisiin tutkimuksiin.



Välineitä toimenpiteiden arviointia varten

Esimerkkitaulukosta käy ilmi, miten luettelon sisältämien toimenpiteiden arviot voidaan strukturoida. Arvioita voivat tehdä esimerkiksi kaupungissa toimivat asiantuntijat työpajan yhteydessä.

Kaavio 28: Esimerkki toimenpiteiden vaikutustenarvioinnista. Vaikuttavuuden arviointiasteikko on -2...2: -2 = toimenpide aiheuttaa selkeän riskin tavoitteen saavuttamisen kannalta, 0 = toimenpiteen vaikutus on neutraali, 2 = toimenpiteen vaikutus on selkeästi myönteinen. Hyväksyttävyyttä ja vastinetta rahalle koskeva arviointiasteikko on 0...3 (lähde: Mattson, C., 2018. SUMPS-Up – Standards for developing a SUMP Action Plan, s. 9).

TOIMENPIDE/ TOIMENPIDE- KOKONAISUUS	SUUNNITELMAN VISIO JA TAVOITTEET			PRIORI- TEETTI (YHTEEN- VETO VISIO- OSASTA)	ODOTETTAVISSA OLEVA TULOS	
	Liikenne- turvallisuuden paraneminen	Jalankulun, pyöräilyn ja julkisen liikenteen lisääntyminen	Yksityisautoilun vähentäminen		... jos toimenpide toteutetaan	... jos toimenpi- dettä ei toteuteta
Erilliset pyörävälät	2	2	1	5 (2+2+1)	Pyöräilijöiden infrastruktuuri paranee. Useammat ihmiset pyöräilevät arkimatkinsa.	Ei parannuksia pyöräilijöille. Parhaassa tapauksessa pyöräilijöiden määrä ei vähene.
Liikenteen ja liikkumisen hallintasuunnitelman laatiminen	0	2	2	4 (0+2+2)	Arkimatkoilla siirrytään käyttämään enemmän kestäviä liikennemuotoja. Niiden nykyisen infrastruktuurin käyttö lisääntyy.	Liikennemuotojen osuudet pysyvät ennallaan. Kestävien muotojen käyttö ei lisäänty.
Suojateiden parantaminen priorisoiduilla reiteillä	2	2	0	4 (2+2+0)	Jalankulkijoiden turvallisuus paranee. Yhä useammat kulkevat arkimatkat jalan.	Jalankulkijoiden loukkaantumisten määrä pysyy ennallaan. Heikkona pidetty turvallisuus voi vähentää jalankulkijoiden määrää.
...						

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

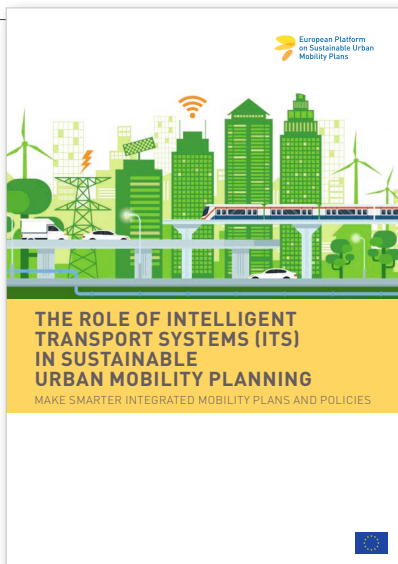
- Määritetään toimenpiteet yhdessä keskeisten sidosryhmien kanssa ja otetaan sidosryhmät tiiviisti mukaan vaihtoehtojen tuottamiseen ja arviointiin.
- Pyydetään yleisöltä toimenpideideoita esimerkiksi verkossa, jotta saadaan lisää aineksia laajaan luetteloon.
- Etsitään hyviä esimerkkejä oman kaupungin ja maan ulkopuolelta.
- Kutsutaan toimijoita oman kaupungin ulkopuolelta antamaan neuvoja.
- Viedään paikalliset päätöksentekijät vierailulle kaupunkiin, joka on toteuttanut onnistuneesti jonkin suunnitelluista keskeisistä toimenpiteistä. Näin voidaan lisätä toimenpiteen hyväksyttävyyttä.

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan vision, tavoitteiden ja osatavoitteiden/ tavoitetasojen määrittämisen jälkeen.
- Ensin kartoitetaan toimenpiteet ja sitten arvioidaan ne.

Tarkistuslista

- ✓ Aiemmin toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet on analysoitu.
- ✓ Laaja luettelo mahdollisista toimenpiteistä on laadittu.
- ✓ On vaihdettu kokemuksia sellaisten suunnittelijoiden kanssa, jotka ovat toteuttaneet kiinnostavia toimenpiteitä muissa kaupungeissa tai muilla alueilla.
- ✓ Sopivien toimenpiteiden vaikuttavuus (tavoitteiden saavuttamisessa) ja hyväksyttävyyys sekä niillä saatava vastine rahalle on arvioitu.
- ✓ On valittu lupaavimmat toimenpiteet lyhyeen luetteloon.
- ✓ Lyhyeen luetteloon valittujen toimenpiteiden tarkat erittelyt ja kustannusarviot ovat saatavilla.



Älykkäät liikennejärjestelmät (ITS) tarjoavat erilaisia toimenpidemahdollisuuksia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia varten. Älyteknologian käyttöä ei kuitenkaan tulisi pitää itseisarvona, vaan keinona edistää olennaisesti yhden tai useamman SUMP-tavoitteen saavuttamista. Monissa tapauksissa älykkäät liikennejärjestelmät mahdollistavat muita toimenpiteitä tai lisäävät niiden vaikuttavuutta. Esimerkkinä voidaan mainita tiettyjen ajoneuvojen pääsrajoitusten sähköinen valvonta osana vähäisen liikenteen vyöhykkeiden toteuttamista. Muita esimerkkejä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttötavoista ovat järjestelmät, jotka tarjoavat reaaliaikaista tietoa multimodaalisen liikkumisen tueksi, ympäristöystävällinen liikenne- ja liittymäohjaus tai liikennekäytävän ohjaus (esim. julkisen liikenteen asettaminen etusijalle liittymissä), eri liikennemuotojen integroidut maksu- ja varausjärjestelmät ja sähköinen lipunmyynti, automaattinen tienkäytön hinnoittelu, älykäs pysäköinnin hallinta ja pysäköinti-informaatio, reaktiivinen ja ennakoiva liikenteen hallinta ja ohjaus, mukaan lukien ajoneuvojen keräämän liikennetiedon käyttö, sekä kaluston seurantajärjestelmät.

Lisätietoa älykkäiden liikennejärjestelmien ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien välisestä yhteydestä on ohjeasiakirjassa **The role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning**.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Porto, Portugali: Luokittelusta apua toimenpiteiden valintaan eri kunnissa

Porton suurkaupunkialueen (Área Metropolitana do Porto) kestävän kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma (PAMUS) kattaa 17 kuntaa. Jotta voitiin päättää, mitkä toimenpiteet toteutetaan yksittäisissä kunnissa ja mitkä koko suurkaupunkialueella, suunnitelmaan kaavailut toimenpiteet jaettiin yhdeksään tyyppiluokkaan. Laajaa toimenpideluetteloa arvioitiin tyyppiluokittelun pohjalta tyyppiluokkien ja tavoitteiden ristimatriisilla. Toimintasuunnitelma laadittiin kuuden kuukauden aikana, joten kansalaiset eivät aikataulusyistä päässeet mukaan valitsemaan toimenpiteitä. Suunnitelmassa otettiin kuitenkin huomioon palaute, jota saatiin kuntien poliittisista päättäjistä ja teknisestä henkilöstöstä koostuneelta työryhmältä. Työryhmä auttoi rajaamaan alkuperäistä laajaa toimenpiteiden luetteloa.

Laatija: Porton kaupunki, koonnut: Ana Dragutescu, ICLEI
Kuva: PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓		✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Granollers, Espanja: Toimenpiteiden osallistava arviointi aiemmasta suunnitelmasta tehdyn arvioinnin pohjalta

Granollersin toisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (PUMS) laadinnassa panostettiin siihen, että sidosryhmät otettiin mukaan liikennetoimenpiteiden uudelleenarviointiin ja priorisointiin. Tätä varten järjestettiin erityisiä toimia ja keskusteluja, kuten kokouksia kaupungin liikenne- ja terveyslautakunnan, eri taloudellisten ja yhteiskunnallisten toimijoiden sekä kaupungin teknisen henkilöstön kanssa. Lisäksi pidettiin kokouksia asukkaiden ja julkisen liikenteen käyttäjien kanssa. Kokouksissa osallistujat antoivat palautetta teknisistä ehdotuksista ja esittivät itse ehdotuksia siitä, miten suunnitelman tiettyjä osatekijöitä ja toimenpiteitä voitaisiin parantaa.

Laatija: Laura Llavina Jurado, Granollersin kaupunki, koonnut: ICLEI
Kuva: Granollersin kaupunki

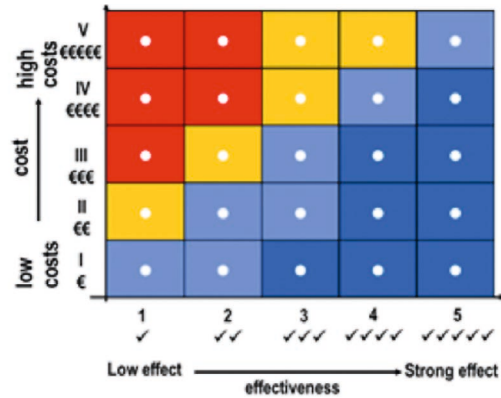


ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bremen, Saksa: Monikriteeriarviointi ja strukturoidut asiantuntijatyöpajat

Bremenin kaupunki valitsi kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteet useita eri välineitä käyttäen. Kunkin toimenpiteen kyky saavuttaa tavoitteet arvioitiin kustannus-hyötymatriisin avulla. Menetelmässä asiantuntijat arvioivat ensin toimenpiteiden vaikuttavuutta suhteessa tavoitetasoihin käyttämällä kunkin indikaattorin osalta laadullista asteikkoa. Seuraavaksi arvioitiin alueelliset vaikutukset, ja lopuksi määritettiin toimenpiteiden paremmuusjärjestys vaikuttavuuden perusteella. Toimenpiteiden kustannukset luokiteltiin viiteen kustannusryhmään. Vaikuttavuusjärjestyksen ja kustannusluokituksen pohjalta jälkeen viimeisteltiin kustannus-hyötymatriisi, jonka avulla voitiin osoittaa, miten hyvin tavoitteet saavutetaan kullakin toimenpiteellä.

Laatija: Bremenin kaupunki, koonnut: EUROCIITIES
Kuva: Bremenin kaupunki



TOIMENPIDE 7.2: Määrittele integroidut toimenpidekokonaisuudet

Perustelut

Saatujen kokemusten perusteella toisistaan erillisten yksittäisten toimenpiteiden vaikutus voi jäädä vähäiseksi, kun taas toimenpidekokonaisuudessa toimet voivat tukea toisiaan ja myös poistaa toteutuksen esteitä. Toimenpidekokonaisuudessa yhdistetään eri toimenpiteitä niin, että voidaan tehokkaammin edistää tavoitteiden saavuttamista ja lisätä niiden hyväksyttävyyttä. Mahdollisimman hyödyllisten toimenpidekokonaisuuksien aikaansaamiseksi olisi tutkittava ja testattava eri ryhmittelytapoja.

Yksityiskohtainen arvio tärkeimmistä toimenpiteistä ja toimenpidekokonaisuuksista on tässä vaiheessa tarpeen, jotta voidaan välttää epärealistiset hankkeet, saada vahvistus innovatiivisille ideoille ja varmistaa kustannustehokkuus. Arvioinnissa käytetään usein vakioituja menetelmiä, kuten monikriteerianalyysia tai kustannus-hyötynalyysia.

Lopulliset toimenpidekokonaisuudet valitaan kansalaisten ja sidosryhmien avulla. Kokonaisuuksilla olisi paitsi saatava aikaan mahdollisimman suuri vaikutus tavoitteiden kannalta myös pyrittävä kattamaan kokonaisvaltaisesti eri liikennemuodot (intermodaalisuus) ja kytkemään toimenpiteet maankäytön suunnitteluun ja muuhun sektorikohtaiseen suunnittelu-toimintaan (esim. ympäristöä, terveyttä- tai taloutta koskevat toimenpiteet) (ks. suunnittelusyklin toimenpide 2.2).

Tavoitteet

- Yhdistää valitut toimenpiteet kokonaisuudeksi, joiden avulla voidaan poistaa yksittäisten toimenpiteiden toteuttamiseen liittyviä esteitä ja saada aikaan synergioita.
- Kattaa eri liikennemuodot (intermodaalisuus).
- Pyrkii nivomaan toimenpidekokonaisuudet yhteen maankäytön suunnittelun ja muun eri sektorien suunnittelutoiminnan kanssa.
- Varmistaa, että päätöksentekijät, kansalaiset ja muut sidosryhmät ovat sitoutuneet toimenpidekokonaisuuksiin ja hyväksyvät ne laajasti.



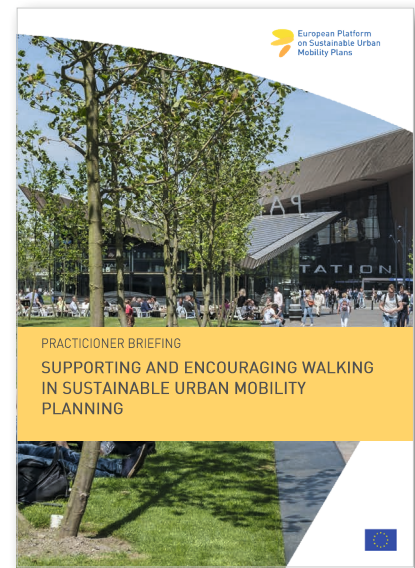
Mikä on 'toimenpidekokonaisuus'?

Toimenpidekokonaisuudessa yhdistetään ja koordinoitetaan usein eri toimenpideluokkiin kuuluvia toisiaan täydentäviä toimenpiteitä, jotta voidaan ratkaista jonkin ongelman tiettyjä ulottuvuuksia tuloksellisemmin kuin yksittäisillä toimenpiteillä ja poistaa toimenpiteiden toteutuksen esteitä. Esimerkiksi autoilun vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä, kuten pysäköinninvalvonta, voidaan yhdistää autoilun vaihtoehtoja edistäviin toimenpiteisiin, kuten bussiliikenteen palvelujen ja pyöräkais-tojen parantamiseen.

Toimenpidekokonaisuuksilla olisi tuettava ja edistettävä liikenteen eri osa-alueita. Yksi näistä on jalankulku. Voitaisiin esimerkiksi muodostaa jalankulkuun liittyvä toimenpidekokonaisuus jonkin kärkihankkeen tai avaintoimen, kuten jalankulkualueen tai ”superkorttelin”, ympärille (ks. myös jäljempänä oleva esimerkki hyvästä käytännöstä Vitoria-Gasteizissa). Toimenpidekokonaisuuteen, jolla vaikkapa muutetaan jokin kaupunkialue jalankulkualueeksi, olisi sisällyttävä erityyppisiä toisiaan tukevia toimenpiteitä. Keskeisiä toimenpiteitä ovat ensinnäkin autojen pääsyn rajoittaminen ja katujen suunnittelu uudelleen niin, että korostetaan erityisesti viihtyisyyttä ja saavutettavuutta/esteettömyyttä (esim. enemmän viheralueita ja puita, istumapaikkoja ja käymälöitä, puhtaat ja hyvin valaistut kadut). Niiden lisäksi voitaisiin

- muuttaa kadut tilapäisesti jalankulkualueiksi tiettyinä kesäpäivinä tai kevätsunnuntaisin, mieluiten julkisten tapahtumien yhteydessä
- rakentaa alueen laidolle pyöräparkkeja ja parantaa lähikatujen pyöräkaistoja
- tarjota alueen lähellä mahdollisuuksia muuhun kuin kadunvarsipysäköintiin (esim. asukkaille edullinen pysäköintihalli)
- parantaa lähialueiden bussiyhteyksiä
- kehittää kauppohenkilöstön tavaratoimituksia koskevia ratkaisuja (esim. kuljetusajoneuvojen pääsy alueelle vain tiettyinä aikoina aamulla tai illalla tai pienen rahtikeskuksen perustaminen lähelle ja kuljetusten hoitaminen siitä kauppoihin kuormapyörillä)
- viestiä toimenpidekokonaisuudesta proaktiivisesti kauppohenkilöstölle ja asukkaille (esim. asiakastytytyväisyyssuositusten tulokset ja tilastotiedot liikevaihdosta ennen ja jälkeen jalankulkualueiksi muuttamista)
- madaltaa nopeusrajoituksia ja ottaa käyttöön turvallisia tienylityspaikkoja jalankulkijoille läheisillä kaduilla.

Lisäohjeita terveyttä edistävien, tehokkaasti toimivien ja kestävien jalankulkualueiden luomisesta osana kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelusta on ohjeasiakirjassa **Supporting and Encouraging Walking in Sustainable Urban Mobility Planning**.



Tehtävät

- Määritetään vaihtoehtoisia tapoja muodostaa toimenpidekokonaisuuksia. Ryhmittely voidaan tehdä esimerkiksi seuraavien tekijöiden perusteella:
 - toimenpiteen tyyppi – toimenpidekokonaisuudessa yhdistetään maankäyttöön, infrastruktuuriin, sääntelyyn, hallintaan ja palveluihin, käyttäytymiseen, tiedottamiseen ja hinnoitteluun liittyviä toimenpiteitä
 - hyväksyttävyyden – yhdistetään suosittuja toimenpiteitä, kuten kannustimia, vähemmän suosittuihin mutta vaikuttavuudeltaan tehokkaisiin toimenpiteisiin, kuten rajoituksiin
 - tavoite tai haaste – toimenpiteillä edistetään saman tavoitteen saavuttamista tai pyritään ratkaisemaan sama ongelma
 - maantiede – yhdistetään samaa aluetta koskevia toimenpiteitä
 - kustannukset – yhdistetään vaikuttavuudeltaan tehokas mutta kallis keskeinen toimenpide tuloja tuottaviin toimenpiteisiin nettokustannusten pienentämiseksi
- ulkoista rahoitusta tukeva niputtaminen – kootaan yhteen ulkoista rahoitusta edellyttäviä toimenpiteitä, i) jotka tukevat yhtä selkeästi määriteltyä tavoitetta, ii) jotka toteutetaan samalla vaikutusalueella, iii) joissa on sama hankkeen omistaja ja iv) joilla on vastaavat toteutusajat
- suuret hankkeet (kuten uusi pyöräilyverkosto) – toimenpiteillä pyritään täydentämään ja vahvistamaan kyseistä hanketta.
- Ryhmitellään toimenpiteet kokonaisuuksiksi niin, että voidaan hyödyntää synergioita ja lisätä toimenpiteiden vaikuttavuutta. Ryhmittelypäätöksiä tehtäessä on keskeisen tärkeää hahmottaa, mitkä toimenpiteet toimivat hyvin yhdessä tai mitä toimenpiteitä saatetaan tarvita, jotta muut toimenpiteet olisivat toteuttamiskelpoisia. Kokonaisuuteen sisältyvien toimenpiteiden olisi oltava vuorovaikutuksessa keskenään siten, että niillä saavutetaan yhdessä enemmän kuin millään niistä yksin (synergia), tai siten, että ne tukevat muita kokonaisuuteen sisältyviä toimenpiteitä poistamalla niiden toteuttamisen esteitä.
- Otetaan huomioon intermodaalisuus. Tähän voivat sisältyä yhteydet pitkän matkan liikenneverkkoihin, kuten Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T).

- Tarkistetaan, miten ehdotetut liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät toimenpiteet ovat linkitettävissä maankäytön suunnitteluun.
 - Nivotaan toimenpiteet mahdollisuuksien mukaan yhteen muiden sektorien suunnittelutoiminnan (esim. ympäristöön, terveyteen tai talouteen liittyvien toimenpiteiden) kanssa.
 - Varmistetaan, että toimenpiteet kattavat kaikki tavoitteet, myös ne, jotka liittyvät ulkoisvaikutuksiin, kuten kasvihuonekaasupäästöihin, meluun ja paikallisiin ilmansaasteisiin.
 - Varmistetaan, että kokonaisuuteen sisältyy lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteitä.
 - Varmistetaan, että kokonaisuuteen sisältyy yhdistelmä investointeihin liittyviä, operatiivisia ja organisatorisia toimenpiteitä.
 - Tarkistetaan, että kokonaisuudessa otetaan huomioon kaikki olennaiset liikennemuodot, mukaan lukien tavaraliikenne.
- Testataan ja arvioidaan vaihtoehtoisia toimenpidekokonaisuuksia ja niihin sisältyviä avaintoimenpiteitä yksityiskohtaisesti. Muokataan niitä havaintojen perusteella, jotta vältetään epärealistiset hankkeet ja varmistetaan kustannustehokkuus. Jos yksityiskohtaisessa vaihtoehtojen arvioinnissa vaikkapa selviää, että tiettyjä avaintoimenpiteitä ei ehkä ole mahdollista toteuttaa, on palattava suunnittelusyklin toimenpiteeseen 7.1 ja mukautettava lyhyttä toimenpideluetteloa, jotta sillä saavutetaan tavoitteet tästä huolimatta. Tarkastellaan eri arviointimenetelmiä ja tehdään päätös käytettävästä menetelmästä kokemusten, käytettävissä olevien resurssien ja arvioitavien toimenpiteiden tyyppien perusteella.
 - Koska toimenpiteiden vaikutukset ovat monitahoisia ja niitä on vaikea ennustaa, käytetään usein apuna mallinnusta. Hyvin kalibroiduilla malleilla voidaan testata toimenpiteitä joko yksinään tai toimenpidekokonaisuuksina ja ennustaa niiden vaikutukset sekä verrata vaikutuksia nykytilanteeseen ja jo suunniteltuihin toimenpiteisiin (eli nykykehitysskenaarioon). Laadukas malli on tehokas suunnitteluväline, mutta sen ajan tasalla pitäminen vaatii paljon tietoa ja valmiuksia. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kannalta mallien käyttöä rajoittaa myös se, että monet mallit eivät pysty kuvaamaan tietyntyyppisiä toimenpiteitä (erityisesti tavaraliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn, intermodaalisuuteen ja (joiltakin osin) käyttäytymiseen liittyviä) eivätkä ennustamaan murrokseksellisia muutoksia (ks. myös yleiskatsaus mallinnusvälineistä jäljempänä).
 - Kustannus-hyötyanalyysia käytetään laajasti, kun arvioidaan, miten mittavat yksittäiset toimenpiteet tuottavat vastinetta rahalle, yleensä infrastruktuurihankkeiden yhteydessä. Kustannus-hyötyanalyysissa voidaan myös ottaa huomioon hankkeiden monet sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristövaikutukset. Niitä varten tarvitaan kuitenkin yleensä paljon tietoa, eikä useimmilla kaupungeilla ole käytössä vakioitua kustannus-hyötyanalyysiin perustuvaa toimintatapaa muiden kuin infrastruktuuritoimenpiteiden yhteydessä.
 - Jotta voidaan ottaa huomioon myös muut kuin rahalliset kriteerit, kustannus-hyötyanalyysia täydennetään usein monikriteerianalyysilla. Näin tehdään erityisesti, jos tiettyjen kriteerien muuntamista rahamuotoon pidetään liian monimutkaisena. Monikriteerianalyysien avulla käyttäjät voivat yhdistää määrälliset ja laadulliset arvioinnit sen mukaan, miten eri kriteerejä koskevia tietoja on saatavilla. Vakioitunut kustannus-hyötyanalyysit tai monikriteerianalyysit ovat monissa maissa rahoituksen saannin edellytys suurissa infrastruktuuritoimenpiteissä.
 - Erityisesti vähemmän mittavien toimenpiteiden ja pienempien kaupunkien tapauksessa on usein liian kallista simuloida toimintapolitiikkoja tekemällä kattava kustannus-hyötyanalyysi tai liikennemalli. Tällöin voidaan keskittyä kaikkein tärkeimpiin toimenpiteisiin tai arvioihin ja/tai ”reaalimaailmassa tapahtuvaan mallintamiseen” kokeilujen avulla.
 - Tehdään riskinarviointi valituista toimenpidekokonaisuuksista. Yksinkertaisimmillaan tämä voi olla ajatusharjoitus, jossa tarkastellaan, mille oletuksille toimenpiteiden vaikuttavuus perustuu, mitä tapahtuu, jos oletukset muuttuvat, ja miten riskejä voidaan vähentää. Mahdollisuuksien mukaan käytetään myös määrällisiä menetelmiä esimerkiksi suorittamalla herkkyystestejä. Niissä arviointi (tai mallinnus) toistetaan käyttäen eri oletusarvoja. Jos parhaaksi arvioitu toimenpidekokonaisuus tuottaa hyviä tuloksia eri oletusarvoilla, se on saanut vahvistuksen. Jos kokonaisuudella aikaan saadut tulokset sen sijaan vaihtelevat, kokonaisuus ei ole yhtä vakaa, ja on kyseenalaista, onko sitä syytä lähteä toteuttamaan. Tällöin kannattaa yrittää suunnitella kokonaisuus uusiksi, jotta sen tulokset olisi luotavaa.

- Keskustellaan valituista toimenpidekokonaisuuksista sidosryhmien kanssa ja otetaan ne mukaan valintaan esimerkiksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ohjausryhmän kokouksessa. Tiedotetaan toimenpidekokonaisuuksista avoimesti ja laadukkaasti.
- Otetaan kansalaiset aktiivisesti mukaan ja pyydetään heiltä palautetta toimenpiteistä ja toimenpidekokonaisuuksista. Kansalaisten olisi osallistuttava toimenpidekokonaisuuksien vahvistamiseen ja lopulliseen valintaan.
- Tehdään lopullinen toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien valinta.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Tuotetaan yhteinen liikennemalli yhteistyössä muiden paikallisten organisaatioiden kanssa. Tämä vähentää kustannuksia ja helpottaa mallin pitämistä ajan tasalla. Yhteisestä mallista voivat olla kiinnostuneita esimerkiksi paikalliset yliopistot, naapurikunnat tai (alueelliset) julkisen liikenteen harjoittajat tai viranomaiset.

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan sen jälkeen, kun luettelo toimenpiteistä on laadittu.

Tarkistuslista

- ✓ On määritetty mahdolliset toimenpidekokonaisuudet, joiden arvioidaan tuottavan synergiavaikutuksia ja poistavan toteutuksen esteitä.
- ✓ Toimenpidekokonaisuudet on tarkistettu ja tässä yhteydessä on kiinnitetty huomiota niiden nivomiseen yhteen maankäytön suunnitteluun ja muun sektorikohtaisen suunnittelun kanssa.
- ✓ Lyhyeen luetteloon valitut kokonaisuudet on testattu ja niitä on arvioitu suhteessa kaikkiin tavoitteisiin, jotta on saatu selville kustannustehokkaimmat yhdistelmät.
- ✓ Valituista kokonaisuuksista on keskusteltu sidosryhmien ja kansalaisten kanssa, ja sidosryhmät ja kansalaiset ovat osallistuneet niiden vahvistamiseen.
- ✓ Lopulliset toimenpidekokonaisuudet on valittu.

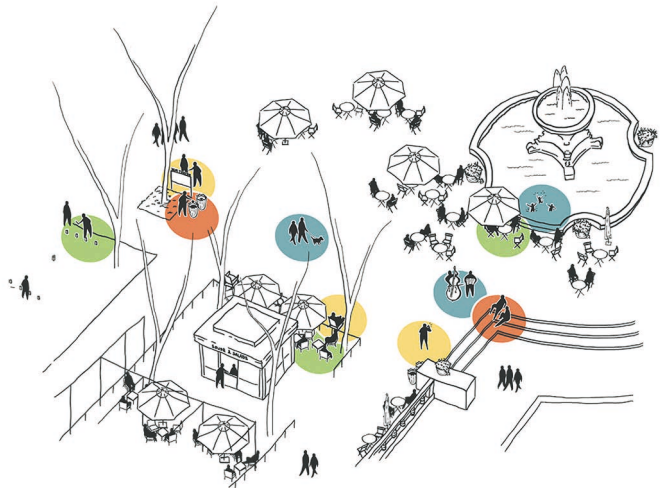
Paikanluonti

Viime vuosina on kiinnitetty yhä enemmän huomiota nk. paikanluontiin (placemaking). Se voi käynnistyä esimerkiksi siten, että tiiviissä yhteistyössä asukkaiden kanssa ryhdytään kevyillä ja edullisilla ratkaisuilla muuttamaan katuja ja julkisia tiloja paikoiksi, joissa ihmiset viihtyvät ja joihin he kiintyvät. Paikanluonnin avulla kaupungit voivat tehdä nopeita parannuksia. Se voikin olla hyödyllinen osa toimenpidekokonaisuuksia, koska sen avulla voidaan havainnollistaa toivottuja muutoksia ja sitä myöten lisätä tukea muille kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteille.

Project for Public Spaces –organisaation sivustolla on runsaasti paikanluontiin liittyviä resursseja: www.pps.org

URB-I: URBAN IDEAS -verkkoalustalla on virikkeitä tarjoava tietokanta paikanluontia koskevista hankkeista. Alustalla on myös ”ennen ja jälkeen” -kuvia kaupungeista: www.urb-i.com/before-after

Lähde: Project for Public Spaces



Kaavio 29: Paikanluonti



Välineitä toimenpidekokonaisuuksien muodostamista varten

Neliporrasperiaate on todistetusti toimiva tapa yhdistää toimenpiteet järjestelmällisesti ja tehokkaasti toimenpidekokonaisuuksiksi. Ruotsin kansalliset viranomaiset suosittelevat periaatteen noudattamista kaupunkien kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa sekä kansallisessa ja alueellisessa liikennesuunnittelussa. Periaatteen mukainen toimintamalli koostuu seuraavista portaista:

- **Porras 1: Ajattele uusiksi!** Ratkaisut, jotka vaikuttavat matkustuskysyntään ja liikennemuodon valintaan (maankäytön suunnittelu, kysynnän hallinta / liikenteen ja liikkumisen hallinta).
- **Porras 2: Optimo!** Ratkaisut, joilla hyödynnetään tehokkaammin nykyistä liikennejärjestelmää (infrastruktuuri, ajoneuvot jne.).
- **Porras 3: Hyödynnä nykyistä!** Olemassa olevan infrastruktuurin parantamistoimet.
- **Porras 4: Rakenna uutta!** Investoinnit infrastruktuuriin ja suuriin jälleenrakennushankkeisiin.

Vaikka periaatteen nimi viittaa peräkkäisyyteen, sitä tulisi pikemminkin pitää kestävän liikennesuunnittelun yleisenä ajattelumallina. Neliporrasperiaatteen perustana olevassa tutkimuksessa korostetaan, että on tärkeää vähentää koko ajan riippuvuutta moottoriliikenteestä, painottaa kestäviä liikennemuotoja ja käyttää tehokkaasti nykyistä liikennejärjestelmää, jotta vähennetään tarvetta laajamittaiseen jälleenrakentamiseen tai uuden tieinfrastruktuurin rakentamiseen. Periaatteen avulla sopivat toimenpiteet yhdistetään toimenpidekokonaisuuksiksi siten, että lisätään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kustannustehokkuutta.

Lähde: Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up*, p.15-16

Kaavio 30: Neliporrasperiaatteen eri portaille sijoittuvien toimenpiteiden tyypit (lähde: Swedish Transport Administration et al., 2014)



KonsULT measure package generator

Myös KonsULT-verkkovälineestä voi olla apua toimenpiteiden yhdistämisessä kokonaisuuksiksi. Sen lisäksi, että väline tuottaa syötettyjen tietojen perusteella paremmuusjärjestyksessä olevan luettelon toimenpidevaihtoehdoista, se esittää ehdotuksia siitä, mitkä toimenpiteet voisivat täydentää toisiaan. Ehdotusten taustalla on menetelmä, jolla on määritetty, mitkä ovat tyypillisesti toimivia toimenpideyhdistelmiä. Ks. www.konsult.leeds.ac.uk



Lisätietoa kustannus-hyötyanalyyseistä ja monikriteerianalyyseistä

- Euroopan komission alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto, 2015. "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020", https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf
- EVIDENCE-hanke, 2014. Projektissa käsiteltiin hankkeiden toteutuskelpoisuuden määrittämisen haasteita, hankkeiden arvioinnin (enimmäkseen kustannus-hyötyanalyyseiden) roolia kaupunkien päätöksenteossa sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien roolia hankkeiden priorisoinnissa: www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- TIDE-hanke, 2012. Hankeopas kustannus-hyötyanalyyseistä ja vaikutustenarvioinneista kaupunkiliikenteeseen liittyvässä innovoinnissa. Opas tarjoaa helppokäyttöisen kaupunkiliikennehankkeiden arviointivälineen, joka sisältää kustannus-hyötyanalyyseiden ja monikriteerianalyyseiden osatekijöitä: www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf



Mallinnusvälineet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa

Liikennemalli on yksinkertaistettu esitys todellisuudesta. Mallin avulla voidaan testata ja arvioida teoreettisia ("entä jos?") skenaarioita. Liikennemallien tehtävänä on tukea viranomaisia tulevaisuuden liikenneinfrastruktuurin (mukaan lukien uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät) ja uusien tai muuttuneiden toimintakonseptien, kuten älykkäiden valo-ohjausjärjestelmien, suunnittelussa. Malleja kehitetään ja mukautetaan jatkuvasti liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntausten, sosiodemografisten muutosten ja ympäristön kestävyystavoitteiden perusteella. Mallintamisen tyypillisiä tuloksia ovat esimerkiksi eri liikennemuotojen ja käyttäjärühmien kokonaismatkustajat, yksityisen ja julkisen liikenteen verkkojen matkustajamäärät ja ilmansaastepäästöt. Liikennemallintamisen tuotoksista saadaan näin ollen usein tietoa tarkempia taloudellisia laskelmia varten tai ne voivat olla perustana liikennepolitiikasta käytävälle keskustelulle, johon myös kansalaiset osallistuvat.

Liikennemalleilla voidaan tuottaa luotettavaa ja johdonmukaista tietoa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua varten erityisesti tietyissä suunnittelun vaiheissa (esim. skenaarioiden laatiminen, toimenpiteiden arviointi ja valinta sekä seuranta). Mallinnuksen tulokset auttavat ennustamaan toimintapolitiikkojen ja eri toimenpideyhdistelmien vaikutuksia niin, että voidaan ottaa huomioon monitahoiset vuorovaikutussuhteet ja mahdolliset vahvistavat vaikutukset tai rebound-vaikutukset. Näin voidaan määrittää vaikuttavuudeltaan tehokaimmat integroidut toimenpidekokonaisuudet. Sen lisäksi, että mallinnuksen tuloksia voidaan käyttää määrittäessä perusskenaariota, niiden avulla voidaan seurata säännöllisesti liikennejärjestelmän muutoksia toteutusvaiheessa. Tätä kautta voidaan arvioida, onko toimissa edistytty odotetusti vai onko tarpeen reagoida ja mukauttaa toimia.

Päätös liikennemallien käytöstä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa on tehtävä suunnitteluprosessin alussa. Päätökseen vaikuttavat suunnitelman aikahorisontti sekä keskustelun aiheena olevien toimenpiteiden luonne: mitä enemmän toimenpiteiden odotetaan vaikuttavan liikenteen kysyntään (esim. uuden julkisen liikenteen linjan rakentamisen tai uuden kestävän liikennemuodon tai -palvelun käyttöönoton kautta), sitä suositeltavampaa on käyttää vaikutusten ennustamiseen liikenteen mallinnusta. Mallin valitsemiseen vaikuttavat käytettävissä olevat määrärahat, aika, tiedot ja käsiteltävien kysymysten mittakaava.

Liikennemalleja on kolmenlaisia: makroskooppinen, mikroskooppinen ja mesoskooppinen. Näistä kaksi ensimmäistä ovat yleisimpiä. Makroskooppista mallintamista käytetään tavallisesti strategisessa suunnittelussa ja mikroskooppista operatiivisessa suunnittelussa. Makroskooppisissa malleissa keskitytään laaja-alaisiin valintakysymyksiin, kuten kohde-, liikennemuoto- ja reittivalinnat, kun taas mikroskooppisissa simuloinneissa keskitytään pääosin liikennevirtamalliin. Kaupunkien toimenpiteiden eri vaikutusten tarkastelemiseksi on valittava kulloinkin sopiva mallinnustaso, koska toimenpiteet voivat vaihdella sen mukaan, mikä niiden toteutusalan laajuus on.

Mallinnusvälineissä on vasta hiljan otettu kattavasti huomioon pyöräily ja jalankulku. EU:n rahoittaman CIVITAS FLOW -hankkeen (<http://h2020-flow.eu>) tavoitteena on ollut parantaa liikenteen mikro- ja makroskooppisen mallintamisen ohjelmistoja, jotta niiden avulla voitaisiin mallintaa aiempaa täsmällisemmin nykyinen pyöräily- ja jalankulkuinfrastruktuuri sekä pyöräily- ja jalankulkukäyttäytyminen. Tähän liittyen on laajennettu makroskooppista matkustuskysyntämallia (mm. lisäämällä mukaan ajoneuvojen yhteiskäyttöjärjestelmät ja parantamalla stokastista liikenteensijoittelua pyöräilyreittien valintaa varten) sekä kohennettu mikroskooppisen liikennesimuloinnin ohjelmistojen toimintoja (mm. parantamalla ajoneuvojen ja jalankulkijoiden välisen vuorovaikutuksen mallintamista).

Toinen mallityyppi ovat maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusmallit (Land Use Transport Interaction (LUTI)). Niillä kyetään simuloimaan monenlaisia toimia infrastruktuurihankkeista, hinnoittelusta, sääntelystä ja liikennemuotojen yhteistoiminnasta aina kaupunkitilan suunnitteluun. Ne voivat myös sisältää uudelleensijoittumisesta tai uudesta kysynnästä johtuvien rebound-vaikutusten seuraukset. LUTI-mallit ovat kuitenkin monimutkaisia ja edellyttävät paljon dataa: niiden käyttöönotto vaatiikin runsaasti aikaa ja vaivaa sekä teknistä osaamista.

Mallinnusvälineet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa

On tärkeää pitää mallien rajoitukset mielessä suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa. Suunnittelijoiden ja mallintajien on käytettävä omaa harkintaansa, koska liikenteen mallintaminen ei ole eksaktia tiedettä ja kaikissa malleissa on systemaattisia vinoumia. Jokainen malli perustuu moniin oletuksiin ja laskelmiin, ja jokainen oletamus ja laskelma lisää epävarmuutta. Epävarmuutta on vaikea tiedostaa erityisesti, kun hyvin laaditulla kartalla esitetään tarkkoja lukuja. Ennusteisiin on myös houkuttelevaa uskoa jopa silloin, kun ne ylittävät sen, mitä mallilla kyetään tekemään. Epävarmuus kasvaa, mitä lähemmäs kohdetta tarkennetaan. Siksi on erittäin tärkeää kalibroida malli paikallisen toimintaympäristön mukaan, eikä vain käyttää oletusasetuksia.

Suunnittelijoiden vastuulla onkin koko prosessin ajan

- teettää herkkyystestejä
- esittää rajoitukset yhdessä tulosten kanssa
- ilmaista tuotokset vaihteluväleinä ja laadullisesti, ei piste-estimaatteina
- välttää tarkentamasta uskottavaa tasoa lähemmäs.

Aggregoidut mallit eli luonnostelumallit (sketch planning models) eivät ole liikennemalleja edellä kuvatussa merkityksessä. Ne voivat kuitenkin olla kiinnostava tapa tarkastella alustavasti toimintapolitiikkoja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa. Ne voidaan toteuttaa huomattavasti pienemmillä resursseilla, ja niiden avulla käyttäjät voivat kartoittaa ja määrittää sopivia kestävän liikennepolitiikan toimenpiteitä sekä arvioida määrällisesti niiden vaikutuksia yhtenäisessä kehikossa ja valmistella tulevien skenaarioiden toteuttamispolkua. Yksi esimerkki on Urban Roadmap 2030 -malli (www.urban-transport-roadmaps.eu), joka on laadittu Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston toimeksiannosta. Aggregoidut mallit eivät kuitenkaan voi korvata eritellympien mallien käyttöä yksityiskohtaisessa arvioinnissa.

Laatija: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Krakova, Puola: Liikennerajoitukset ja julkisen liikenteen toimenpiteet pysäköinnin hallinnan tukena

Krakovan kaupunki lähtee siitä, että pysäköinnin hallinta ei ole pelkästään keino vaikuttaa autojen pysäköintiin, vaan sillä edistetään myös laajempia tavoitteita, kuten ilmanlaadun parantamista ja liikennemuutosten vähentämistä. Krakovassa onkin yhdistetty pysäköintiin liittyviin toimenpiteisiin (esim. pysäköintipaikkojen poistamiseen) myös liikennettä rajoittavia toimenpiteitä (esim. rajoitetun liikenteen alue) ja julkiseen liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä (esim. joukkoliikenteen palvelujen integrointi). Näin voidaan samanaikaisesti vähentää ajoneuvojen määrää, parantaa ilmanlaatua ja sujuvoittaa liikennevirtaa. Kun auton käytölle tarjotaan vaihtoehtoja ja toimenpiteet toteutetaan vaiheittain, pysäköinnin sääntelylle saadaan helpommin kansalaisten hyväksyntä.

Laatija: Tomasz Zwoliński, City of Krakow, collected by Polis
Kuva: Eltis, Harry Schiffer



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Tampere, Suomi: Raitiotiehankkeesta vauhtia liikenteen ja liikkumisen hallintaan

Tampere päätti vuonna 2016 ensimmäisen raitiotielinjansa rakentamisesta. Hankkeesta aiheutuneet vuosikausia kestäneet autoliikenteen häiriöt keskustassa olivat oiva tilaisuus kannustaa ihmisiä muuttamaan liikkumistapojaan. Ihmiset olivat valmiita muuttamaan rutiinejaan, koska heidän oli löydettävä uusia kulkumuotoja ja reittejä rakennustöiden aikana. Tampere on toteuttanut useita erityisesti autoilijoille kohdennettuja liikenteen hallinnan toimia, kuten uusia liityntäpysäköintialueita. Kaupunki on myös edistänyt julkista liikennettä ja pyöräilyä sekä osoittanut pyöräilylle ja jalankululle enemmän tilaa. Suuriin liikenneinfrastruktuuri-investointeihin tulisivin yhdistää älykäs liikenteen ja liikkumisen hallinta ja laajennettu viestintä kansalaisille ja sidosryhmille.

Laatija: Sanna Ovaska, Tampereen kaupunki, koonnut: Itämeren kaupunkien liitto
Kuva: Veli-Matti Lahdenniemi



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Vitoria-Gasteiz, Espanja: Liikennetoimenpiteet osana superkorttelimallia

Vitoria-Gasteizin kestävästä liikkumisesta ja julkisia tiloja koskevan suunnitelman tarkoituksena oli palauttaa julkisia tiloja ihmisten käyttöön uudella järjestelyllä, jota kutsutaan superkorttelimalliksi. "Superkortteli" on useista kaupunkikortteleista koostuva maantieteellinen tila, jota saavat käyttää vain jalankulkijat, pyöräilijät sekä palveluntarjoajien ja naapuruston autot. Muut yksityisautot ja julkinen liikenne ohjataan kortteleita ympäröiville kaduille. Kaupunkitilan uudelleensuunnittelun ohella tilan yleisen laadun parantamiseksi tarvitaan liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä toimenpiteitä, jollaisia voivat olla esimerkiksi uusi julkisen liikenteen verkko, liikennevalojen ohjaus, jalankulku- ja pyörätieverkot, kaupunkien tavaraliikenteen logistiikkajärjestelyt tai pysäköinnin valvonnan piiriin kuuluvan alueen laajentaminen.

Laatija: Juan Carlos Escudero, City of Vitoria-Gasteiz, kaupunki, koonnut: Rupprecht Consult
Kuva: Agencia de Ecología Urbana



TOIMENPIDE 7.3: Suunnittele toimenpiteiden seuranta ja arviointi

Perustelut

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman vaikuttavuuden kannalta on tärkeää seurata ja arvioida sekä suunnitteluprosessia että toimenpiteiden toteutusta.

Vankat seuranta- ja arviointiprosessit auttavat hyödyntämään saatuja kokemuksia järjestelmällisesti sekä mukauttamaan ja parantamaan suunnittelua. Säännöllinen seuranta auttaa varmistamaan, että toimissa edistytään riittävästi. Toteutuksen jälkeinen arviointi tuottaa näyttöä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen toimenpiteiden vaikuttavuudesta, mikä on erittäin tärkeää suunnitelman pitkän aikavälin onnistumisen kannalta. Näytön avulla päätöksentekijät voivat perustella sitä, mihin rahat käytettiin, ja välttää virheet tulevaisuudessa. Avoimella raportoinnilla varmistetaan, että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää julkisessa keskustelussa.

Strategiset indikaattorit ja niitä vastaavat osatavoitteet/tavoitetasot on määritelty jo aiemmin (ks. toimenpiteet 6.1 ja 6.2). Nyt laaditaan toimenpidetason indikaattorit ja sovitaan tarkemmin seuranta- ja arviointitoimista. Seurantajärjestelyjen varhaisen määrittelyn tavoitteena on, että niistä tulee kiinteä osa toimenpiteiden toteutusta.

Tavoitteet

- Määritellä indikaattorit, joilla kyetään seuraamaan ja arvioimaan kaikkia tärkeimpiä toimenpiteitä kohtuullisin panostuksin.
- Sopia soveltuvista seurantajärjestelyistä (myös vastuiden ja budjetin osalta), jotta voidaan arvioida toimenpiteiden toteutuksen tilannetta ja osatavoitteiden/tavoitetasojen saavuttamista ja reagoida oikea-aikaisesti ja tehokkaasti.
- Sisällyttää seuranta- ja arviointijärjestelyt erottamattomaksi osaksi myöhempää prosessia.

Tehtävät

- Määritetään, mitä tietoja tarvitaan toimenpiteiden seurantaan ja arviointia varten.

- Tulos: Mitä vaikutuksia toimenpiteellä odotetaan olevan? Määritellään sopiva tulosindikaattori tai liikenne-toimintaa kuvaava indikaattori kullekin keskeiselle toimenpiteelle tai toimenpidetekonaisuudelle onnistumisen arviointia varten. Strategiset tulosindikaattorit, jotka ilmaisevat yleistä edistymistä kohti kestäväää liikennettä, on jo valittu toimenpiteessä 6.1. Nyt määritetään yksittäisten toimenpidetekonaisuuksien tavoitteita koskevat tarkemmat indikaattorit, jotka voivat liittyä esimerkiksi bussien, kuorma-autojen ja autojen päästöihin, onnettomuuksien määrään tai pyörämatkojen määrään kaupungin tietyllä alueella.
- Tuotos: Mikä toimintapolitiikka, infrastruktuuri tai palvelu toimenpiteellä toteutetaan suoraan? Määritellään sopiva tuotosindikaattori kullekin toimenpiteelle, jotta kyetään seuraamaan, missä määrin se on toteutettu; esimerkiksi uusien bussikaistojen kilometrimäärä tai uusien käytössä olevien bussien lukumäärä.
- Panos: Mitä resursseja käytetään? Seurataan kunkin toimenpiteen investointi- ja ylläpitokustannuksia (myös työvoimakustannukset), jotta voidaan reagoida ajoissa, jos kustannukset eivät pysy hallinnassa, ja jotta voidaan arvioida rahalle saatua vastinetta.
- Arvioidaan olemassa olevia tietolähteitä ja otetaan huomioon aiempien tietokartoitusten tulokset (ks. toimenpiteet 3.1 ja 6.1). Selvitetään puutteet ja luodaan tai määritetään tarvittaessa uusia tietolähteitä (esim. mittaustiedot, määrälliset tiedot automaattisista mittauksista).
- Ennen omien mittaamiseen käytettävien indikaattorien kehittämistä kannattaa keskustella indikaattoreista keskeisten sidosryhmien ja alueen muiden organisaatioiden kanssa, sillä niillä voi olla käytössä indikaattoreita. Edistymistä on paljon helpompi seurata, jos käytetään jo käytössä olevia ja hyväksytyjä indikaattoreita.
- Määritellään sellaiset määrälliset ja laadulliset toimenpideindikaattorit, jotka antavat riittävästi tietoa kohtuullisella panostuksella. Indikaattoreita valittaessa olisi otettava huomioon saatavilla olevat tiedot ja uuden tiedon keräämiseen käytettävissä olevien resurssien aiheuttamat rajoitteet. Mahdollisuuksien mukaan olisi käytettävä vakioindikaattoreita, jotka on jo määritelty ja joiden mittaaminen ja analysointi on jo tuttua.

- Laaditaan seuranta- ja arviointijärjestelyt kaikille valituille indikaattoreille (strategiset ja toimenpideindikaattorit). Kullekin indikaattorille
 - laaditaan selkeä määritelmä ja raportointitapa; lisäksi määritetään, miten dataa mitataan, miten indikaattorin arvo lasketaan datasta ja miten usein mittaus tehdään
 - määritetään perustasoa kuvaava arvo eli lähtöarvo ja odotettavissa oleva kehitys ilman kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteitä sekä halutun muutoksen tavoitearvo.
- Sovitaan selkeistä vastuista sekä seurannan ja arvioinnin budjetista. Vastuu olisi annettava osaaville henkilöstön jäsenille tai ulkopuoliselle kumppanille, ihannetapauksessa riippumattomalle toimijalle. Seuranta- ja arviointibudjetin olisi yleensä oltava vähintään 5 prosenttia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen varatusta kokonaisbudjetista.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Yhdenmukaistetaan indikaattoreita ulkoisten rahoituselinten indikaattoreiden kanssa, jotta toimenpiteet olisivat otollisempi rahoituksen kohde. Esimerkiksi kansallisten ympäristövirastojen rahoituksen saanti voi edellyttää, että mitataan hiilidioksidipäästöjen vähenemistä.
- Tehdään arviointi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaprosessin kustannuksista ja hyödyistä.
- Suunnitellaan sidosryhmien osallistuminen seurantaan ja arviointiin.
- Koordinoidaan alueellisten indikaattorien käyttöä olennaisten paikallisten ja alueellisten sidosryhmien kanssa.



Tarkempaa tietoa tehtävistä

Kaavio 31: Indikaattoriluokat ja esimerkkejä (May, T., 2016. CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, s. 28.)

SUMP-osatekijä		Mittausperuste	
	Esimerkki →		Indikaattori-tyyppi
Tavoite	Vähennetään paikallisia liikenteen ilmansaasteita	Niiden päivien määrä, joina kriittinen ilmansaastetaso ylittyy	Tulosindikaattori
Liikenne-tavoite	Lisätään ei-motorisoitujen kulkumuotojen käyttöä	Jalankulku- ja pyörämatkojen osuus	Liikennetoimintaa kuvaava indikaattori
Toimenpiteet	Rakennetaan erillisiä pyöräkaistoja	Rakennettujen erillisten pyöräkaistojen määrä (km)	Tuotosindikaattorit
	Muutetaan keskustan kauppakatu jalankulkualueeksi	% keskustasta muutettu jalankulkualueeksi	
Resurssit	Investointi- ja ylläpitokustannukset	Liikenteeseen liittyvät uuden/parannetun infrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannukset	Panosindikaattorit

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan, kun toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet on määritetty.
- Päivitetään tarvittaessa sen jälkeen, kun lopullisista toimista on sovittu (toimenpide 8.3).
- Seuranta- ja arviointijärjestelyt, myös vastuuden ja budjetin osalta, sisällytetään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan (ks. toimenpide 9.1). Ks. myös jäljempänä oleva kaavio 32.

Tarkistuslista

- ✓ Sopivat toimenpideindikaattorit on valittu.
- ✓ Seuranta- ja arviointijärjestelyt on laadittu kaikille indikaattoreille.
- ✓ Vastuista sekä seuranta- ja arviointibudjetista on sovittu.

Kaavio 32: Seuranta ja arviointi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessissa





Kaavio 33: Yhteenvetotaulukko ja esimerkkejä indikaattoreista seuranta- ja arviointitoimien suunnittelua varten

Suunnitelman indikaattorit	Määritelmä	Perustaso	Tavoite	Mittausalue	Tiedonkeruutapa	Mittaus-tiheys	Vastuu
Liikennekuolemat (liikenneturvallisuus)	Kaupunkiliikenteen aiheuttamien kuolemien määrä 30 päivän kuluessa onnettomuudesta sen välittömänä seurauksena 100 000:ta asukasta kohti.	4	vähennys	Kuntien #1, #2 ja #3 alue (suurin osa toiminnallisesta kaupunkiseudusta)	Poliisin onnettomuusraportti	Jatkuva (indikaattorin arvo lasketaan poliisin tietokannasta vuosittain)	Poliisi
...							
Toimenpide-indikaattorit	Määritelmä	Perustaso	Tavoite	Mittausalue	Tiedonkeruutapa	Mittaus-tiheys	Vastuu
Loukkaantumiset liikenteessä koulujen lähellä (toimenpide: luodaan koulujen eteen alueita, joilla liikennettä on vähennetty)	Liikenneonnettomuuksissa 300 metrin säteellä kouluista loukkaantuneiden ihmisten määrä vuosittain 100 000:ta asukasta kohti.	25	vähennys	300 metrin säde kaikista kouluista kunnissa #1, #2 ja #3	Poliisin onnettomuusraportti	Jatkuva (indikaattorin arvo lasketaan poliisin tietokannasta vuosittain)	Poliisi
...							

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Toulouse, Ranska: Tavoitteellinen seuranta eri tahojen edustajista koostuvien komiteoiden johdolla

Toulousen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisältyy kunnianhimoisen seuranta- ja arviointiohjelma. Useat komiteat seuraavat suunnitelmaa ja siihen sisältyviä toimenpiteitä säännöllisesti ja kokoontuvat vähintään kerran vuodessa. Komiteoissa ovat edustettuina eri institutionaaliset, tekniset ja tutkimusorganisaatiot sekä kansalaisjärjestöt. Komiteat saavat käyttöönsä erilaisia seuranta- ja arviointivälineitä:

- SUMP-seurantajärjestelmä (kunkin toimenpiteen osalta: alkuperäiset tavoitteet, osoitetut resurssit, odotetut tulokset sekä indikaattorit, joita päivitetään säännöllisillä mittauksilla)
- matkakustannusten mittausväline (kustannukset kulkumotoa kohden, sekä käyttäjille että yhteiskunnalle)
- liikenteen ja liikkumisen tulostaulu (yksittäisten toimenpiteiden seuranta).

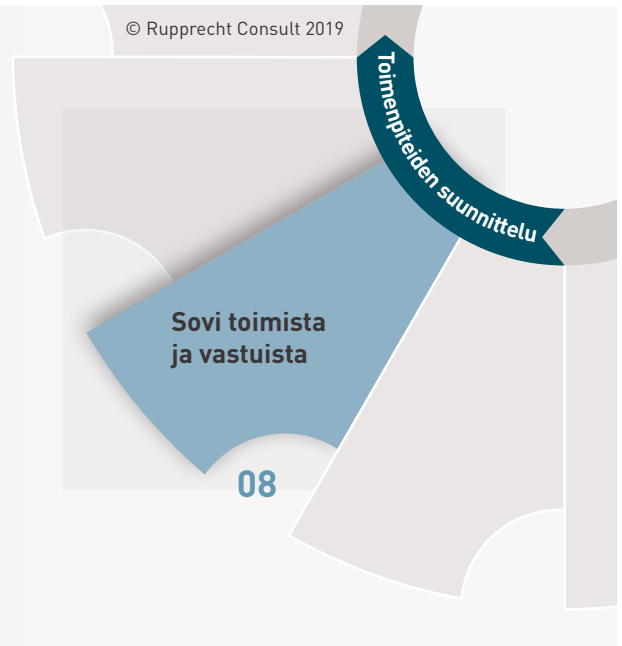
Kumppaneiden osallistumista seurantatoimiin pidetään tärkeänä onnistumistekijänä.

Laatija: Mary Malicet ja Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, koonnut: Polis | **Kuva:** Tisséo Collectivités



OSAVAIHE 8: Sovi toimista ja vastuista

- 8.1 Kuvaile kaikki toimet
- 8.2 Määritä rahoituslähteet ja arvioi taloudellisia valmiuksia
- 8.3 Sovi painopisteistä, vastuista ja aikataulusta
- 8.4 Varmista laaja poliittinen ja kansalaisten tuki



Sen jälkeen, kun toimenpidekokonaisuuksista on sovittu, kokonaisuudet on operatiivisessa suunnittelussa jaettava toteutettaviksi tehtäviksi eli toimiksi niiden toteuttamisesta vastaaville osastoille ja organisaatioille. Yksityiskohtaisten toimikuvausten ja kustannusarvioiden perusteella on sovittava selkeästi vastuista, toteutuksen prioriteeteista ja aikatauluista. Tässä vaiheessa on myös tärkeää tiedottaa konkreettisesta (toteutettavasta) sisällöstä poliittisille päättäjille ja niille sidosryhmille, joihin toimet vaikuttavat eniten (usein suuri yleisö). Tämän osavaiheen päätavoitteena on sopia laajan tuen saaneista selkeästi määritellyistä toimista, jotka auttavat saavuttamaan vision ja tavoitteet.

TOIMENPIDE 8.1: Kuvaile kaikki toimet

Perustelut

Tietoa tätä osavaihetta varten on jo kerätty edellisessä osavaiheessa, jossa määritettiin ja valittiin toimenpiteitä ja toimenpidekokonaisuuksia sekä kuvailtiin niitä yleisellä tasolla ja jossa niistä keskusteltiin ja ne vahvistettiin yhdessä kansalaisten ja sidosryhmien kanssa (ks. toimenpiteet 7.1 ja 7.2). Seuraavaksi toimenpiteitä tarkastellaan tarkemmin ja ne jaetaan yksittäisiksi toimiksi. Tarkoituksena on määrittää, mitä toteutusvaiheessa tehdään ja miten, missä ja milloin toteutus tapahtuu.

Erittelemällä yksittäiset toimet määritellään, miten asetetut osatavoitteet/tavoitetasot halutaan tarkalleen ottaen saavuttaa. Yksityiskohtaiset toimikuvaukset auttavat valmistautumaan toteutusvaiheeseen ja hahmottamaan toimien väliset suhteet sekä päättämään, missä järjestyksessä toimet toteutetaan.

Tavoitteet

- Määritellä suunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet yksityiskohtaisesti jakamalla ne toimiksi.
- Määrittää toimien väliset yhteydet ja selvittää paras toteutusjärjestys.
- Ottaa huomioon ja hallita olennaiset toteutukseen liittyvät riskit.

Tehtävät

- Jaetaan toimenpiteet useiksi toimiksi. Esimerkiksi ennen pyörätien rakentamista olisi tehtävä selvitys siitä, missä työmatkalaiset pyöräilevät säännöllisesti ja missä pyöräteitä tarvitaan.

- Kuvailtaan kaikki toimet mahdollisimman tarkasti. Erittelyssä voi olla apua seuraavista kysymyksistä:
 - Missä toimi olisi suoritettava?
 - Milloin toimi olisi suoritettava?
 - Kuka käyttää toimea?
 - Miten intensiivisesti sitä olisi käytettävä? (esim. uusien bussikaistojen määrä (km) tai uusien liikennöivien bussien lukumäärä).
- Määritetään eri toimien väliset yhteydet, jotta voidaan suunnitella vaikuttavuudeltaan paras toteutusjärjestys. Toimien välisten suhteiden määrittäminen voi myös tuoda esiin, miten ne liittyvät toisiinsa ja kuinka niistä voi olla hyötyä toistensa kannalta varsinaisen toteutuksen aikana.
- Esitetään toimet yhteenvetotaulukossa (ks. mallitaulukko toimenpiteessä 8.3) ja sisällytetään siihen yksityiskohtaiset kuvaukset toimista, niitä koskevat lakisääteiset vaatimukset, odotetut vaikutukset tavoitteiden saavuttamisen kannalta sekä ehdotetut priorisoinnit, vastuut ja aikataulu. Taulukkoa voidaan myös myöhemmin päivittää lisäämällä siihen kustannusarviot ja rahoituslähteet suunnittelusyklin toimenpiteen 8.2 yhteydessä.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Laaditaan toimia koskevia tietokoosteita, joissa esitetään jäsennellysti kaikki keskeiset tiedot toimesta (ks. tietokooste jäljempänä olevassa välineosiossa). Tietokoosteet voivat helpottaa hankkeen siirtämistä toteutuksesta vastaavien yksiköiden haltuun sekä yhteydenpitoa näiden kanssa toteutusvaiheessa (ks. toimenpide 10.1).

Ajoitus ja koordinointi

- Toimet perustuvat toimenpiteessä 7.2 määriteltyihin toimenpiteisiin ja toimenpidekokonaisuuksiin.
- Yksityiskohtainen kuvaus toimista on olennainen edellytys sille, että voidaan sopia prioriteeteista, vastuista ja aikatauluista toimenpiteessä 8.3.
- Toimien kuvaus pohjustaa toteutusvaihetta.

Tarkistuslista

- ✓ Kaikki toimet on kartoitettu, määritelty ja kuvattu.
- ✓ Toimien väliset suhteet on määritetty.



Mikä on 'toimi'?

Toimet ovat konkreettisia tehtäviä, jotka on suoritettava toimenpiteiden toteuttamiseksi. Toimi käsittää myös tiedot priorisoinneista, ajoituksesta, vastuista, budjeteista ja rahoituslähteistä, riskeistä ja ennakoimattomista tapahtumista sekä toimien välisistä riippuvuussuhteista.

Lisätietoa

SUMPs-UP - Standards for developing a SUMP Action Plan, http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

CH4LLENGE Measure selection manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit



Kuva © Kaija Engel-Zepernick


Kaavio 34: Esimerkki tietokoosteesta toimenpiteen ”Pyöräteiden merkitseminen ja laajentaminen” eri toimia varten

Toimenpide: R 2		Pyöräteiden merkitseminen ja laajentaminen		
Toimet: <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 Jalankulkualueiden ja yksisuuntaisten teiden avaaminen pyöräilijöille R 2.2 Opasteiden käyttöönotto: tie #1 – tie #10 R 2.3 Liikenteen rauhoittaminen: tie #1 – tie #10 R 2.4 Lisäreitit pyöräilyohjelman (2018–2022) mukaisesti 				
Asiaan liittyvät liikennetyypit: Pyöräliikenne	Suunnittelun tila: Suunnittelu/toteutus	Painopiste: Erittäin tärkeä	Toteutusjakso: Lyhyt–keskipitkä aikaväli	
Hyötyvät liikennetyypit: Pyöräliikenne				
Toimet: <ul style="list-style-type: none"> Luodaan yhtenäinen pyörätieverkko kaupunkiin #1 Toteutetaan pyöräilyohjelmassa suunnitellut reitit, jotta voidaan yhdistää toisiinsa kaupungissa sijaitsevia tärkeitä kohteita (asuinalueet, keskusta, kauppakeskukset, yliopistot, koulut, yritykset) Edistetään pyöräilyä parantamalla liikenneturvallisuutta pyöräilijöiden kannalta Vahvistetaan kuvaa pyöräilijöistä tasa-arvoisina tienkäyttäjinä Lisätään pyöräilyn osuutta kaupungissa #1 				
Toimenpiteen tehokkuus				
Vaikutus tavoitteiden saavuttamiseen:		Erittäin suuri		
Vaikutus ympäristövaatimusten mukaisuuden parantamiseen:		Erittäin suuri		
Vaikutus ympäristövaatimusten mukaisuuden parantamiseen:		Pieni		
Kustannukset ja rahoitus				
Investointikustannukset:		Keskitasoa		
Vuotuiset jatkokustannukset:		Pienet		
Rahoittaja:		Kaupungin #1 budjetti		
Rahoituskelpoisuus:		vahvistetaan myöhemmin		
Toimenpiteen toteutus				
Riippuvuus muista toimenpiteistä:		R 1: Pyöräliikennettä koskeva ohjelma ja vastuutahon mukaan määräytyen		
Muita toimenpiteitä koskevat vaatimukset:				
Omistaja/vastuutaho/seuranta:		Pyöräliikenteestä vastaava asumisasioiden ja kuntatalouden yksikkö		
Suunnittelu:		Rakennusyritys		
Toteutus:				
Mukana olevat kolmannet osapuolet:		<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuutta ja kestävästä liikkumisesta käsittelevä komitea Pyöräilyä edistävä kansalaisjärjestö 		

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Birmingham, Yhdistynyt kuningaskunta: Toimintasuunnitelma ja selkeät prioriteetit

Birminghamin liikenteen ja liikkumisen toimintasuunnitelmassa (BMAP) määritetään kaupungin liikenneverkon 20 vuoden päähän ulottuva visio. Toimintasuunnitelman ohella kaupungilla on Birmingham Connected -suunnitelma (kaupungin kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma). Se toimii kaikkea liikennesuunnittelua ohjaavana yleissuunnitelmana. Siinä määritetään tavoiteltu kehityksen suunta, keskeiset vision toteuttamiseen tähtäävät aloitteet sekä viisivuotisstrategia. Muuntaessaan visiota konkreettisiksi ohjelmiksi ja aloitteiksi Birmingham noudattaa neljää pääperiaatetta: mahdollistetaan eri liikennemuotojen käyttö; luodaan reilu liikennejärjestelmä; sovelletaan liikennekäytävämallia, jossa tasapainotetaan kilpailevat tarpeet, ja koordinoidaan hankkeiden toteutus niin, että häiriöt jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Suunniteltuihin muutoksiin tarvitaan seuraavien 20 vuoden aikana arviolta jopa 4 miljardia puntaa.



Laatija: Helen Jenkins, Birminghamin kaupunki, koonnut: Ana Dragutescu, ICLEI
Kuva: Birmingham Connected White Paper

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Torino, Italia: Kattavat tietokoosteet toimenpiteistä

Torinon kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman perustana on seitsemän ohjaavaa periaatetta, jotka on jaettu osatavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Kunkin toimenpiteen osalta kuvaillaan erittäin tarkasti toimenpiteeseen liittyvät toimet, yhteys peruseriaatteisiin, yhteys osatavoitteeseen, kestävyysnäkökohdan tyyppi, toimenpiteen yleispiirteet ja tavoite, vastuutaho, toteutusmuoto, tavoitetaso ja sitä vastaava indikaattori, toteutusjako sekä tarvittavat taloudelliset resurssit. Kunkin toimenpiteen kestävyttä arvioidaan taloudelliselta, sosiaaliselta ja ympäristön kannalta. Toimenpiteet on määritelty tiiviissä yhteistyössä kymmenen eri hallintoalueen sekä ammattijärjestöjen ja eri sidosryhmien kanssa.

Laatija: : Torinon kaupunki, koonnut: EUROCITIES
Kuva: : Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
		ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 350 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonche delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
Enti/attuatore/i	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamiento del servizio negli anni successivi sarà autorizzato a valutazione di sostenibilità tecnico - economico	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 292.500,00 Regione Piemonte).	

TOIMENPIDE 8.2: Määritä rahoituslähteet ja arvioi taloudellisia valmiuksia

Perustelut

Tarvitaan kattava rahoitussuunnitelma, jotta voidaan varmistaa, että aiemmin määritetyt toimenpiteet ja toimet ovat taloudellisesti kestäviä ja rahoituksen puolesta toteuttamiskelpoisia. Aluksi on määritettävä kaikki saatavilla olevat rahoitusvirrat ja arvioitava kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan osallistuvien organisaatioiden kyky saada niistä rahoitusta. On tärkeää täydentää rahoituslähteiden kartoitusta organisaatioita koskevalla arvioinnilla, koska eri organisaatioiden rahoitussitoumukset ja -valmiudet vaihtelevat ja niillä on erilaisia rahoituksen liittyviä lakisääteisiä oikeuksia ja vastuita.

Selvitettäessä liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien toimenpiteiden mahdollisia eri rahoituslähteitä olisi arvioitava laajasti eri vaihtoehtoja. Jo käytettävissä olevien lähteiden (esim. paikalliset budjetit ja verot, kansalliset ja EU:n avustukset sekä nykyiset tulot lipunmyynnistä, pysäköintimaksuista ja muusta) lisäksi olisi tarkasteltava mahdollisia uusia rahoituslähteitä, kuten joukkovelkakirjoja, maan arvonnousun hyödyntämistä, kaavoitusmaksuja sekä yksityiseltä sektorilta saatavaa rahoitusta. Tässä vaiheessa on myös tärkeää pohtia, mistä voitaisiin saada rahoitusta suurten investointien tarkempia toteutettavuus- ja markkinatutkimuksia varten.



Mitä eroa eri rahoitustyypeillä on kestävä kaupunkiliikenteen yhteydessä?

Alkurahoituksella tarkoitetaan rahaa, jota tarvitaan ulkoisista lähteistä alkuinvestoinniksi hankkeen alussa ja joka on ennen pitkää maksettava takaisin tai palautettava. Rahoitusvälineillä tarkoitetaan yleensä velkaa tai pääomaa tai näiden yhdistelmää. Veronmaksajat voivat myös osallistua välillisesti alkukustannuksiin investointitukien ja -avustusten kautta.

Toimintavaiheen aikaisessa rahoituksessa on kyse siitä, kuka maksaa omaisuuserästä pitkällä aikavälillä. Tämä voi tarkoittaa palvelujen suoria käyttäjiä (liput, pysäköintimaksut, keskusta-alueiden liikennemaksut), liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien palvelujen asiakkaita (mainonta) tai veronmaksajia valtion yleisten budjettien tai erityisten liikenteeseen liittyvien verojen kautta.

Jotta kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma olisi rahoituskellisesti kestävä, sitä varten tarvitaan sekä alkurahoitusta että toimintavaiheen aikaista rahoitusta. Lainojen käyttöä julkisen liikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen voi esimerkiksi rajoittaa se, missä määrin lainat kytetään maksamaan takaisin toimintavaiheen aikaisista rahoituslähteistä.

Tavoitteet

- Määrittää mahdollisia alkurahoitusvälineitä ja toimintavaiheen aikaisen rahoituksen lähteitä kaikkien toimien osalta.
- Arvioida toimenpiteisiin sisältyvien yksittäisten toimien toteuttamiskelpoisuutta rahoituksen kannalta, jotta voidaan sulkea pois kannattamattomat toimet ja suunnitella toimet kustannustehokkaiksi. Samalla olisi tarkasteltava, miten rahoitusvirrat voivat kohtuudella arvioiden kehittyä tulevaisuudessa.
- Arvioida suunnitelman toteutukseen osallistuvien organisaatioiden kyky saada käyttöönsä rahoitusta.

Tehtävät

- Arvioidaan suunnittelusyklin edellisessä toimenpiteessä (8.1) määritetyt toimet suhteessa niiden rahoitustarpeisiin ja tuloihin lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, mukaan lukien toiminnan toteutus, valvonta ja ylläpito, ja selvitetään mahdolliset rahoitusvajheet (omistamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset).
- Arvioidaan toimista suoraan saatavat tulot, kuten tulot julkisen liikenteen lipuista ja tilauksista, toimituksista, mainostilan vuokraamisesta, pysäköintimaksuista tai muista kunnallispalveluista, ja määritetään odotettu kustannusvastaavuuden taso.
- Arvioidaan toimilla luotu ylimääräinen rahallinen arvo (esim. maan ja kiinteistöjen arvonnousu uusien julkisen liikenteen pysäkkien läheisyydessä) ja mekanismit, joilla arvo voidaan hyödyntää.⁵⁰
- Määritetään mahdolliset alkurahoitusvälineet ja toimintavaiheen aikaisen rahoituksen lähteet valittujen toimien osalta. Arvioidaan kaikki seuraavassa luetellut vaihtoehdot ja yksilöidään niistä sopivimmat. Selvitetään erityisesti, mitä vaihtoehtoja on kaupungin budjetin lisäksi.
 - Paikallisverot: julkista liikennettä koskeva erityinen paikallinen liikennevero, jonka maksavat julkiset tai yksityiset yritykset tai rakentajat.
 - Tulorahoitus: liput, pysäköintimaksut, keskusta-alueiden liikennemaksut, ruuhkamaksut, mainonta.

⁵⁰ Lisätietoja on esimerkiksi julkaisussa Transport for London, 2017. Land value capture, final report. www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Yksityisen sektorin osallistuminen, esim. julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet.
 - Varainhankintatoimet, joihin liittyy sopivia sponsoreita (on kuitenkin varmistettava yhteensopivuus markkinointistrategian kanssa).
 - Paikalliset budjetit: eri kuntien ja eri politiikkasektorien budjetit.
 - Kansalliset/alueelliset tuet ja EU:n rahoitus.
 - Ulkopuoliset lainat, kuntaobligaatiot ja vihreät joukkovelkakirjat.
- Jos toimenpiteisiin tarvitaan ulkopuolista rahoitusta, selvitetään, mikä on oikeudellisesti asianmukainen lainanottotaho ja arvioidaan luottokelpoisuus.
 - Määritetään suuria investointeja varten tarvittavien yksityiskohtaisten toteutettavuus- ja markkinatutkimusten rahoituslähteet.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Arvioidaan keskeisten toimien rahoituksellista toteuttamiskelpoisuutta ja rahoitustuloja vaihtoehtoisissa toimintaympäristön (väestökehitys, liikennemäärät ja liikennemuotojen osuudet) tilanteissa (ks. toimenpide 4.1).

Ajoitus ja koordinointi

- Lähtökohtana ovat kaikkien toimenpiteessä 8.1 määritettyjen toimenpidekokonaisuuksien toimet.
- Tuloksia käytetään lopullisessa toimista käytävässä keskustelussa (toimenpide 8.3) sekä rahoitussuunnitelmia laadittaessa (toimenpide 9.1).

Tarkistuslista

- ✓ Menoista, tuloista, kassavirroista ja muista rahoituseristä on laadittu tarkoituksenmukaiset ennusteet.
- ✓ Mahdollisten rahoituslähteiden analyysi ja arviointi on tehty.
- ✓ Käytettävissä on alustava arvio siitä, mitkä organisaatiot tarvitsevat ulkopuolista rahoitusta.
- ✓ Tuloksista on laadittu tiivistelmä toimien lopullista valintaa koskevaa keskustelua varten.



Hinnoittelutoimenpiteet

Hinnoittelutoimenpiteet, kuten tariffit, pysäköintimaksut ja tietullit, ovat monessa tapauksessa osa toimenpidekokonaisuutta.

Muuttamalla liikennevaihtoehtojen kustannusrakenteita voidaan sekä hallita kysyntää että tuottaa paikallisesti tuloja. Jotkin veloitusjärjestelmät, kuten pysäköinnin hallinta, on suhteellisen helppo toteuttaa, kun taas toiset edellyttävät kehittyneitä teknologioita ja investointeja ja voivat olla askarruttavia toimien hyväksyttävyyden tai ihmisten yksityisyyden kannalta (esim. rekisteritietoihin perustuva ajoneuvojen ruuhkamaksujärjestelmä).

Ennen kysynnänhallintatoimenpiteiden käyttöönottoa olisi myös harkittava huolellisesti, pitäisikö saadut tulot upottaa yleiseen budjettiin vai olisiko ne parempi kohdentaa kestävien kaupunkiliikennevaihtoehtojen parantamiseen. Vaihtoehtoja punnittaessa on analysoitava tarkkaan asiaa koskevat alueelliset ja kansalliset määräykset.

Hinnoittelutoimenpiteiden hyväksyttävyyttä yleensä lisää se, että voidaan sanoa tulojen menevän julkisen liikenteen palvelutason parantamiseen ja yksityisautoilun vaihtoehtojen tukemiseen. Lisäksi ylimääräisten tulojen kohdennettu käyttö vähentää julkisen liikenteen haavoittuvuutta kilpailussa budjettivaroista muiden politiikkasektorien kanssa.



Kuva © TKKuriikawa on istock.com



Euroopan komissiolla on lukuisia aloitteita ja ohjelmia, joita voidaan käyttää kestäväan liikkumiseen liittyvien toimenpiteiden (yhteis)rahoitukseen. EU:n rahoitusohjelmista tuetaan enimmäkseen investointeja ja vain harvoin infrastruktuurin ja palvelujen toimintakustannuksia. EU:n rahoitusohjelmia ovat esimerkiksi

- Euroopan rakenne- ja investointirahastot (ERI-rahastot), mukaan lukien Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Interreg
- Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR)
- Verkkojen Eurooppa -väline (CEF)
- Life-ohjelma
- Horisontti 2020 / Horisontti Eurooppa -puiteohjelma
- ELENA (osa Horisontti 2020 -ohjelmaa)
- Kaupunkialueiden innovatiiviset toimet -aloite
- URBACT
- ilmastoja ja kaupunkiliikennettä koskevat osaamis- ja innovaatioyhteisöt.

Kaupunkeja varten nykyisin tarjolla olevia EU:n rahoituslähteitä esitellään osoitteessa:

https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en

Lisäneuvoja EU-rahoitusmahdollisuuksista saa seuraavista:

- Euroopan investointihankeportaali
- Euroopan investointineuvontakeskus
- JASPERS
- fi-compass.

Joitakin EU:n sekä muita rahoituslähteitä ja välineitä selostetaan oppaassa **Funding and financing of sustainable urban mobility measures**.

Suuret infrastruktuurihankkeet kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa

Ihannetapauksessa kaikkien kaupunkiliikenteen parantamiseen tarkoitettujen investointien olisi perustuttava niihin prioriteetteihin, jotka on vahvistettu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa tai jossakin sitä edeltävässä huolellisesti laaditussa kaupunkiliikenteen strategiassa tai suunnitelmassa. On olennaisen tärkeää, että investointihankkeen määrittely ei perustu mihinkään yksittäistä liikennemuotoa (esim. tieliikennettä tai julkista liikennettä) koskevaan erilliseen strategiaan. Hanke on myös arvioitava laajemman, eri toimien muodostaman kokonaisuuden kontekstissa sekä liikkumis-/liikennejärjestelmän että maankäyttötavan osalta. Suurten infrastruktuurihankkeiden valmisteluvaihe on usein erittäin pitkä. Tästä syystä hankkeet voivat jo olla olemassa ja rakentamisen määrärahat varattuina, kun uutta kattavaa kaupunkiliikenteen suunnitelmaa käynnistellään. Monet liikennesuunnittelijat törmäävät tähän tilanteeseen. Riippuen siitä, missä vaiheessa jonkin aiemmin määritellyn hankkeen toteutus on, kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa voidaan suhtautua siihen kahdella tavalla: joko otetaan hanke huomioon yhtenä realiteettina, verifioidaan sen tiimoilta aiemmin tehty vaihtoehtoanalyysi (sekä strategian että käytettävän teknologian kannalta) ja tehdään päätelmät hankkeeseen liittyvien riskien tasosta *tai* lähestytään hanketta yhtenä toimenpiteistä, jotka arvioidaan SUMP-prosessissa. Siinä tapauksessa, että hankkeesta on jo tehty perusteellinen vaihtoehtoanalyysi ja/tai siihen ei muusta syystä liity riskiä (jos esim. rakennustyö jo sisältyy hyvin laadittuun maankäyttösuunnitelmaan), kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma voi olla rinnakkainen hankkeen kanssa. Suunnitelma voi tällaisessa tapauksessa auttaa tarkentamaan hankkeen laajuutta ja sisältöä (ks. jäljempänä oleva esimerkki hyvästä käytännöstä Bratislavassa). Hankkeen toteuttamiskelpoisuutta voidaan myös parantaa täydentämällä sitä esimerkiksi "pehmeillä" toimenpiteillä, kuten pysäköintimaksukäytännöillä, joilla rajoitetaan yksityisautojen käyttöä. Jos taas infrastruktuurihankkeen riskit katsotaan liian suuriksi – esimerkiksi jos hanke ei ensimmäisten SUMP-analysien perusteella vaikuta toteuttamiskelpoiselta – ja hankkeen hankintoja ei ole vielä tehty tai hanke ei ole fyysisesti alkanut, hankkeen valmistelu on keskeytettävä, kunnes kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa vahvistetaan se tai määritetään tarvittavat muutokset. SUMP-prosessi, jossa päädyttäisiin riskialttiin hankkeen kannalle, olisi lähtökohtaisesti virheellinen. Ratkaisu olisi ristiriidassa suunnitelman keskeisten tavoitteiden sekä tämän ohjeiston periaatteiden kanssa.

Lähde: EIP/JASPERS

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bratislava, Slovakia: Yhtäaikainen mittavan raitiotiehankkeen toteutus ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta

Bratislavan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma laadittiin ja hyväksyttiin vuosina 2014–2016. Suunnitelmassa linkittyvä selkeällä tavalla toisiinsa analyysi, tavoitteet ja toimenpiteet. Osana työtä laadittiin nelivaiheinen liikennemalli. Infrastruktuuriin liittyvien kysymysten lisäksi kiinnitettiin erityistä huomiota kestäviin liikennemuotoihin sekä organisoitiin liittyviin ja toiminnallisiin kysymyksiin. Yhtäaikaisesti suunnitelman laatimisen kanssa toteutettiin myös kaupungin merkittävää uutta liikennehanketta, Petrzalkan uutta raitiotietä, joka oli hyväksytty aiempien strategia-asiakirjojen ja tutkimusten perusteella. Tämä hanke toteutetaan useassa eri vaiheessa, ja se rahoitetaan pääosin ERI-rahastoista (Euroopan rakenne- ja investointirahastot). Uudessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa vahvistettiin uuden raitiotien strateginen merkitys ja katsottiin, että raitiotiejärjestelmän ja sen kaluston nykyaikaistaminen ja parantaminen ovat kaupungin tulevaisuuden kannalta tärkeimpiin lukeutuvia toimenpiteitä.

Laatija: Neri di Volo, EIP/JASPERS, koonnut: Rupprecht Consult

Kuva: Dopravný podnik Bratislava



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Wien, Itävalta: Työnantajavero metron rahoittamiseksi

Wienissä jokaisen yrityksen, jolla on vähintään yksi työntekijä, on maksettava metrovero (Dienstgeberabgabe). Vero on taloudellinen tukitoimi, jolla tuetaan kaupungin metroverkon toimintaa ja laajentamista. Vero on 2 euroa työntekijää kohti viikossa, mutta siitä on myönnetty vapautuksia tiettyjen ryhmien, kuten ikääntyneiden, vammaisten ja osa-aikaisten työntekijöiden, osalta. Wien keräsi vuonna 2016 veron avulla lähes 67 miljoonaa euroa. Vero otettiin käyttöön vuonna 1970 metroverkon suunnittelua, rakentamista ja toteuttamista varten. Nykyisin tuottoja käytetään myös julkisen liikenteen vuosilippujen yhteisrahoittamiseen (= 1 euro päivässä).

Laatija: Wuppertal Institute

Kuva: Wiener Linien



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Birmingham, Yhdistynyt kuningaskunta: Kiinteistökehityksen myötä saatavan lisäarvon hyödyntäminen

Rakennuslupien myöntäminen uusille rakennuskohteille nostaa tavallisesti rakentamiseen käytettävän maan hintaa ja lisää liikenneinfrastruktuuriin kohdistuvaa painetta. Jos laki sallii, kaupungit voivat ottaa käyttöön arvonnousun hyödyntämisen mahdollistavia välineitä, joista saatavilla tuloilla parannetaan liikenneverkkoa ja kaupunkiliikennejärjestelmää. Birmingham on ottanut käyttöön useita kaavoitukseen liittyviä velvoitteita, joiden tavoitteena on vähentää tai kompensoida paikallisia vaikutuksia uusien rakennuskohteiden läheisyydessä, sekä yhteisöinfrastruktuurimaksun, jolla rahoitetaan pääasiassa kaupungin kehityssuunnitelmassa määritettyjä strategisia infrastruktuurihankkeita.

Laatija: Helen Jenkins, Birminghamin kaupunki, koonnut: Wuppertal Institute
Kuva: Birminghamin kaupunginvaltuusto



TOIMENPIDE 8.3: Sovi painopisteistä, vastuista ja aikatauluista

Perustelut

Lopullisten toimien valitsemisen ja kuvaamisen jälkeen on aika määrittää toteuttamisen painopisteet (prioriteetit), vastuut ja aikataulu. Selkeä kuva siitä, mitä priorisoidaan, missä aikataulussa asioita tehdään ja kuka vastaa mistäkin, on jokaisen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman peruselementti. Se edellyttää tarkkaa koordinaointia sekä keskusteluja kaikkien toimien laatimiseen ja toteuttamiseen osallistuvien toimijoiden kanssa.

Tavoitteet

- Määrittää tarkoituksenmukaiset prioriteetit ja vastuut valittujen toimien toteuttamista varten.
- Varmistaa, että kaikille toimille on annettu selkeä prioriteettijärjestys ja että ne ovat realistisesti toteutettavissa.
- Kohdentaa resurssit (henkilöstö, osaaminen, aika) tehokkaasti ja tuloksia tuottavalla tavalla.
- Vahvistaa virallisesti kaikkien toimijoiden vastuut sekä mukana olevien kumppanien resurssiosuudet.

- Määrittää selkeä aikahorisontti toimen toteuttamiselle.
- Saada aikaan virallinen sopimus vastuista ja aikataulusta päätöksentekijöiden ja keskeisten sidosryhmien kanssa.

Tehtävät

- Keskustellaan ehdotetuista toimista ja niiden priorisoinnista niiden sidosryhmien kanssa, joilla voi olla rooli toimien rahoittamisessa, laatimisessa ja toteuttamisessa. Otetaan myös muut kaupungin/kunnan yksiköt mukaan keskusteluihin.
- Määritetään sidosryhmien kykyjen, vahvuuksien ja osaamisen perusteella ne eri tahot, jotka voivat johtaa tietyn toimen toteuttamista. Toisinaan se, että jokin yksittäinen taho ottaa vastuun tehtävästä, voi olla ilmeinen ratkaisu. Joskus taas voi olla järkevämpää, että tehdään alojen välistä yhteistyötä eri sidosryhmien kesken.

- Sovitaan selkeistä vastuista kunkin toimenpidekokonaisuuksiin sisältyvän toimen osalta. Jos toimelle ei ole määritetty vastuutahoa, se jää todennäköisesti toteuttamatta.
- Sovitaan toimien kokonaisaikataulusta, jossa määritetään osapuilleen toimien toteutuksen alkamis- ja päättymisajankohdat. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa olisi keskityttävä seuraaviin 2–3 vuoteen, mutta lisäksi olisi hahmotettava seuraavien 10 vuoden ajanjaksoa ja otettava huomioon toimet, joiden toteuttaminen vie vieläkin pidempään. (Toimien yksityiskohtaista tulevien vuosien suunnitelmaa olisi tarkistettava ja päivitettävä säännöllisesti, vähintään joka viides vuosi.)
- Otetaan huomioon toisiinsa liittyvät toimet, joilla voi olla keskinäisiä vaikutuksia (ks. toimenpide 8.1). Esimerkiksi ennen uuden bussimetrolinjan toteutusta olisi rakennettava valmiiksi tarvittava infrastruktuuri (esim. bussipysäkit ja bussikaista). Samoin kiistanalaiset toimet (kuten ruuhkamaksut) olisi hyväksyttävyyden lisäämiseksi otettava käyttöön niin, että niiden kanssa samaan pakettiin kuuluu tai niitä edeltää suosittuja toimia (esim. halvemmat julkisen liikenteen lippujen hinnat).
- Otetaan huomioon mittavat hankkeet, jotka vaikuttavat todennäköisesti kaupungin liikennejärjestelmään, kuten uuden raitiotien avaamisen kaltaiset rakennustyöt tai ruuhkamaksujen käyttöönotto. Tällaisten hankkeiden toteutus aika on usein pidempi kuin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman. Lisäksi ne sitovat suunnittelukapasiteettia, koska niiden toteutusprosessi on monimutkainen ja käsittää muun muassa strategisen ympäristövaikutusten arvioinnin. Siksi ne vaikuttavat tuntuvasti kaikkiin muihin toimiin. Jopa näennäisen yksinkertaiset hankkeet, esimerkiksi pyöräilyhankkeet, voivat toisinaan kestää vuosia valitusten ja oikeusprosessien vuoksi.
- Päivitetään toimista laaditut taulukot ja tietokoosteet (jotka laadittiin toimenpiteessä 8.1) sovitun mukaisilla uusilla tiedoilla.
- Julkaistaan aikataulu sekä vastuista ja resurssijakoa koskevat tiedot niin, että toiminta on läpinäkyvää ja yleisö saa riittävästi tietoa.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Nimetään ohjelmajohtaja, joka on vastuussa toimen toteutuksen koordinoinnista, seurantatoimista sekä toimenpiteiden ja koko toimenpidekokonaisuuden

arvioinnista. Ohjelmajohtaja voi olla sama henkilö kuin SUMP-koordinaattori tai tehtävään voidaan kapasiteetin lisäämiseksi ottaa joku muu. Kun toimilla on koordinaattori, voidaan helpommin mukauttaa tai tarkistaa toimia ja laatia uusia toteutusvaiheita. Koordinaattorilla on kattava näkemys toteutetuista toimista sekä niiden kustannustehokkuudesta ja tuloksista. Se on arvokasta tietoa kaupungin liikennejärjestelmän jatkokehitystä varten.

Ajoitus ja koordinointi

- Perustuu toimenpiteissä 8.1 ja 8.2 määriteltyihin toimiin. Tulokset ovat pohjana kaikille seuraaville suunnittelusyklin toimenpiteille ja muodostavat lopullisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisen osan.

Tarkistuslista

- ✓ Kaikille toimille on määritetty päätoteuttajat.
- ✓ Aikataulusta ja priorisoinneista on sovittu sidosryhmien kanssa.
- ✓ Sovitut toimet on julkaistu tiedoksi suurelle yleisölle.



Kuva © Susanne Böhtler



Kaavio 35: Esimerkki toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien kuvauksesta toimitaulukossa (lähde: Mattson, C., 2018. SUMPS-Up – Standards for developing a SUMP Action Plan, s. 23).

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Yhteys SUMP-osatavoitteisiin	Vastuu	Toimenpiteeseen sisältyvät toimet	Toteutus-aika	Tarvittavat resurssit	Kustannukset	Rahoitus-lähde	Osallistuvat sidosryhmät
Erilliset pyörävälät	Merkityt kaistat ja reitit kaupunkialueen tärkeimpien katujen varrella	Erittäin vahva (parantaa saavutettavuutta, lisää liikenneturvallisuutta, edistää aktiivista liikkumista, vähentää meluhaittoja ja ilmansaasteita)	Kadun/tien omistaja	Analyysi tarvittavista pyöräkaistoista	Vuosi 1: tammi-toukokuu	2 liikenne- ja kaupunkisuunnittelijaa	30 000 € + 20 % liikennesuunnittelijan kokonais-työajasta	Kaupungin talousarvio	Pyöräilyjärjestöt
				Pyöräverkko-suunnitelman laadinta	Vuosi 1: touko-joulukuu	4 liikenne- ja kaupunkisuunnittelijaa	40 000 €	Kaupungin talousarvio	Pyöräilyjärjestöt, naapurikunnat
				Pyöräkaistojen suunnittelu ja rakentaminen	Vuodet 2–5	Suunnittelijoita, rakentajia	500€/m	Kaupungin talousarvio + kansallinen rahoitus	Rakennusyritykset
Liikenteen ja liikkumisen hallintasuunnitelman laatiminen	Suunnitelma siitä, mitä, milloin ja miten tehdään liikkumisen hallinnan kanssa	Vahva (parantaa saavutettavuutta, edistää aktiivista liikkumista ja julkista liikennettä)	Kaupungin hallinto	Liikenteen ja liikkumisen hallintasuunnitelma	Vuosi 1: huhti-lokakuu	Käyttötymisen muutoksen asiantuntija, liikennesuunnittelija	30 000 €	Kaupungin talousarvio + tutkimushanke	Koulut, yliopistot, suuret työnantajat, julkisen liikenteen harjoittaja
Suojateiden parantaminen priorisoiduilla reiteillä	...								

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Thessaloniki, Kreikka: Liikennefoorumi, jossa sovittiin toimia koskevista vastuista

Thessalonikin kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma hyväksyttiin vuonna 2014. Sen jälkeen suunnitelman toteuttamiseen osallistuvat sidosryhmät ovat kokoontuneet eräänlaisena suunnitelman yleiskokouksena toimivan liikennefoorumin puitteissa. Vuonna 2016 pidetyn ensimmäisen foorumin tarkoituksena oli esitellä edistymistä eri toimenpiteissä ja määrittää foorumin keskustelujen pohjalta jatkotoimia yhdessä kaikkien osallistujien kanssa. Tässä yhteydessä jaettiin myös vastuita yhtäältä toimivalta- ja lainsäädäntöperusteiden ja toisaalta organisaatioiden osaamisen ja valmiuksien perusteella. Epävirallisen foorumijärjestelyn tuloksellisuus on kuitenkin osallistujien hyvän tahdon varassa. Thessalonikin viranomaiset neuvovatkin käyttämään sitovampaa kehystä, jonka avulla voidaan varmemmin pitää kiinni toimintasuunnittelua koskevista päätöksistä.

Laatija: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, koonnut: Polis
Kuva: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



TOIMENPIDE 8.4: Varmista laaja poliittinen ja kansalaisten tuki

Perustelut

Toimet ovat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konkreettisin osa. Koska ne vaikuttavat suoraan paikallisiin asukkaisiin, ne ovat yleensä myös prosessin kiistanalaisin osa. Vaikka on esimerkiksi helppo olla yhtä mieltä siitä, että aktiivisesta pyöräilypolitiikasta on hyötyä kaupungille (strateginen taso), ja enemmistö voi kannattaa pyöräilyinfrastruktuurin rakentamista tiettyyn liikennekäytävään (toimenpidetaso), rakentamisesta vastaavan yksikön käytännössä suunnitellut toimet, kuten kadunvarsiparkkipaikkojen muuttaminen pyöräkaistaksi, voivat olla kiistanalaisia. Jotta toimet voitaisiin myöhemmässä vaiheessa toteuttaa niin, että saavutetaan haluttu vaikutus, on tärkeää varmistaa suunnittelun aikana – ja hyvissä ajoin ennen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä – että toimenpiteillä ja toimilla on laaja poliittinen ja kansalaisten tuki. Sen jälkeen, kun yleisö on osallistettu toimenpiteiden ja toimenpidetekonaisuuksien laatimiseen (ks. toimenpiteet 7.1 ja 7.2), niihin liittyvistä suunnitelluista toimista olisi vähintäänkin tiedotettava julkisesti. Näin kansalaisilla ja sidosryhmillä on mahdollisuus antaa palautetta ennen lopullisten päätösten tekemistä. Ihannetapauksessa ne ovat aktiivisesti mukana myös toimia hyväksyttäessä ja kokevat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen sisältämät toimenpiteet ja toimet omikseen sekä ymmärtävät suunnitelman roolin liikenteen ja liikkumisen ja kaikkien elämänlaadun parantamisessa.

Tavoitteet

- Varmistaa, että päätöksentekijät, kansalaiset ja muut sidosryhmät ovat sitoutuneet suunniteltuihin toimiin ja hyväksyvät ne laajasti.
- Huolehtia siitä, että suunniteltujen toimien suhteen toimitaan läpinäkyvästi.
- Edesauttaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä ja toimien myöhempää tuloksellista toteuttamista.

Tehtävät

- Viestitään avoimesti ja ammattitaitoisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisistä osatekijöistä, erityisesti suunnitelluista toimista.

- Informoidaan aktiivisesti päätöksentekijöitä suunnitelmasta ja pyydetään heiltä palautetta. Voi olla hyvä järjestää erityinen tiedotustilaisuus kaupunginvaltuustossa hyvissä ajoin ennen suunnitelman virallista hyväksymistä. Suorat keskustelut keskeisten päätöksentekijöiden, kuten kaupunginjohtajien ja suurten poliittisten puolueiden johtajien kanssa, voivat myös tarjota tärkeää tietoa siitä, miten voidaan kasvattaa poliittista tukea ja edistää suunnitelman hyväksymistä.
- Otetaan tärkeät sidosryhmät aktiivisesti mukaan ja pyydetään niiltä palautetta esimerkiksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ohjausryhmän kokouksessa.
- Otetaan kansalaiset aktiivisesti mukaan ja pyydetään heiltä palautetta toimista esimerkiksi yleisölle avoimessa keskustelutilaisuudessa (ks. kaavio 14 kansalaisten osallistamisvälineistä ja -menetelmistä).
- Herätetään paikallisissa joukkoviestimissä keskustelua kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisistä osatekijöistä ja sen tärkeimmistä toimista. Toimista tiedotettaessa olisi korostettava niiden edistämää myönteistä muutosta ja niiden roolia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa. Mahdollisuuksien mukaan kannattaa esittää myös määrällistä näyttöä odotetuista hyödyistä sekä kiinnostavaa visuaalista aineistoa, kuten ”ennen ja jälkeen” -kuvia muista kaupungeista. Usein keskustelussa aktivoituvat vain ne, joihin suunnitellut toimet vaikuttavat kielteisesti. Siksi on suositeltavaa tiedottaa niin, että saadaan liikkeelle myös se osa yleisöstä, joka hyötyy toimista.
- Esitetään aina selkeästi, mitä paikallishallinto voi realistisesti tehdä ja mitä se ei voi tehdä (odotusten hallinta).

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Jos suunnitelma kohtaa voimakasta poliittista vastustusta esimerkiksi poliittisen vallan vaihduttua suunnitelman laatimisen aikana, korostetaan suunnitelmalla aikaan saatavia hyötyjä ja suunnitteluun jo käytettyä aikaa ja resursseja. Tässä yhteydessä voi olla hyödyllistä käyttää vertailukohtana siltahanketta:



Kuva © Susanne Böhrer

samalla tavalla kuin uudet valtaapitävät yleensä jatkavat edeltäjiensä käynnistämää sillan rakentamista, heidän olisi vietävä eteenpäin myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa, koska kyse on kalliista pitkän aikavälin hankkeesta, josta on hyötyä koko kaupungille.

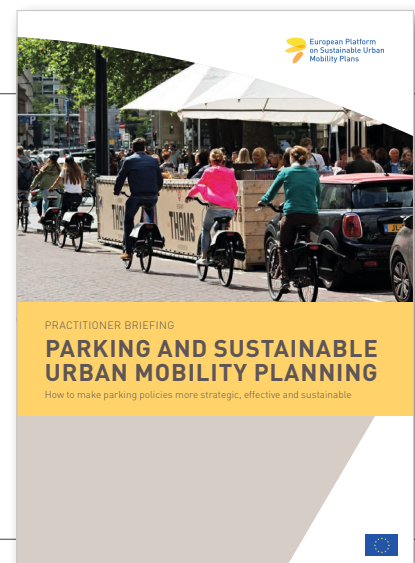
Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan vähintään ennen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman viimeistelyä ja hyväksymistä, mutta mieluiten samanaikaisesti suunnittelun osavaiheen 8 kaikkien muiden toimenpiteiden kanssa.

Tarkistuslista

- ✓ Suhde- ja osallistamistoiminta on suunniteltu ja toteutettu.
- ✓ Päätöksentekijöille, kansalaisille ja muille sidosryhmille on annettu tietoa ja mahdollisuus antaa palautetta, ja saatu palaute on otettu huomioon toimista sovittaessa.

Joillekin toimille voi olla erityisen vaikeaa saada laaja hyväksyntä. Yksi hankala toimien kohde on pysäköinti, koska katujen eri käyttäjillä (esim. asukkailla, kaupungissa vierailevilla ja kuljetusalan yrityksillä) on siitä usein vahvoja mielipiteitä. Paikallishallinnon haastetta kasvattaa se, että näillä käyttäjäryhmillä on erilaisia odotuksia ja tarpeita pysäköintijärjestelmän kustannusten, pysäköinnin saatavuuden ja kapasiteetin osalta. Tässä haasteellisessa tilanteessa ainoa mahdollinen tapa saada ihmiset hyväksymään uusia pysäköinnin hallinnan toimenpiteitä on osoittaa heille, että niiden myötä asiat paranevat. On tiedotettava selkeästi, miten toimenpiteet toimivat ja kuinka paljon – mikäli lainkaan – ihmisten on maksettava niistä. Samoin on selitettävä, miten mahdolliset uudet pysäköinnistä saatavat tulot käytetään. Hyödyllisiä toimintakeinoja ja lisäohjeita on ohjeasiakirjassa **Parking and Sustainable Urban Mobility Planning**.



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Gent, Belgia: Suurelle yleisölle avoimet keskustelutilaisuudet, sidosryhmien kokoukset ja julkinen kuuleminen

Gentissä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen oli mahdollista osallistua kolmella tavalla: 1) suurelle yleisölle avoimet keskustelutilaisuudet, joissa kansalaiset keskustelivat suunnitelman luonnoksesta fasilitoijan johdolla, 2) laaja sidosryhmien kuulemiskierros ja 3) kuukauden kestänyt julkinen kuuleminen, jossa kaikki kansalaiset ja organisaatiot saivat esittää kommentteja suunnitelmasta. Tämä osallistamisprosessi oli kokonaisuudessaan laajin, jonka Gentin kaupunki on toteuttanut liikennesuunnittelun alalla. Käyttämällä useita eri osallistamistapoja SUMP-tiimi pystyi tavoittamaan eri taustoista tulevia ja eri-ikäisiä ihmisiä ja vankistamaan kansalaisten tukea suunnitelmalle ja sen toimenpiteille. Kaupunki perusti myös erityisen sanomalehden ”de wijze gazet”, jolla tiedotettiin suunnitelmasta kansalaisille ja pyrittiin osallistamaan heidät.

Laatija: Merijn Gouweloose, Gentin kaupunki, koonnut: EUROCIITIES
 Kuva: Gentin kaupunki



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Lille, Ranska: Kahdesti vuodessa kokoontuva suurkaupunkialueen pysäköintipolitiikan ohjauskomitea

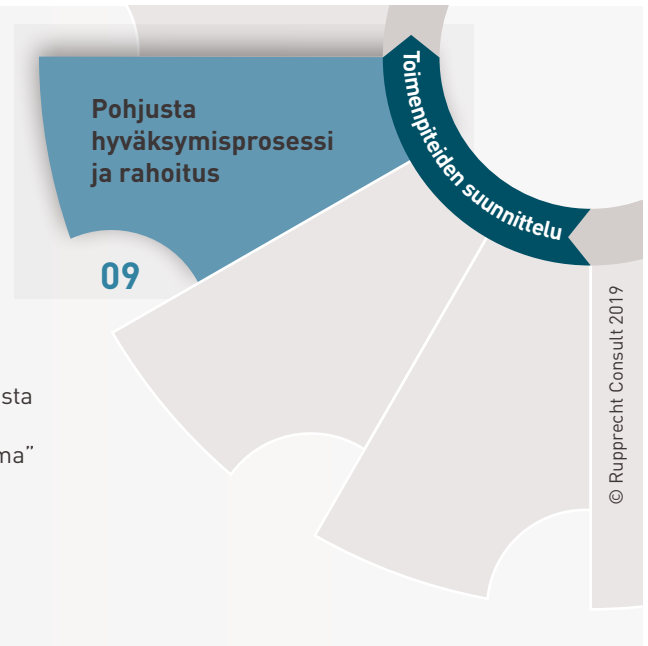
Lillen suurkaupunkialue (Métropole Européenne de Lille) on perustanut pysäköintikomitean, jossa suurkaupunkialueen ja kuntatason (95 kuntaa) poliittiset ja tekniset edustajat voivat sopia pysäköintipolitiikasta. Komitean päätavoitteena on ”hyväksyä yhteinen näkemys pysäköintipolitiikasta suurkaupunkialueen tasolla [...] jotta voidaan hallita autoliikennettä ja palauttaa julkisia tiloja ihmisten käyttöön”. Institutionaalinen kehysrakenne, jossa ovat mukana kaikki viranomaiset, mahdollistaa sen, että toimintapolitiikasta päästään yksimielisyyteen. Komitean toiminnan läpinäkyvyys ja puolueettomuus ovat keskeisiä piirteitä onnistumisen kannalta. Komitean tarkoituksena on laatia pysäköintiä koskeva ehdotusasiakirja (”valkoinen kirja”), jossa määritetään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisällytettävät pysäköintipolitiikan periaatteet.

Laatija: Ellie Deloffre ja Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, koonnut: Polis | Kuva: Alexandre Trainset, MEL



OSAVAIHE 9: Pohjasta hyväksymisprosessi ja rahoitus

- 9.1 Laadi rahoitussuunnitelmat ja sovi kustannusten jaosta
- 9.2 Viimeistele “Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma” -asiakirja ja varmista sen laatu



Aiemmin on jo laadittu alustava kustannusarvio. Nyt on aika laatia lopulliset, konkreettiset rahoitussuunnitelmat kaikille toimille. Organisaation toimintakäytännöistä riippuen yksityiskohtainen rahoitussuunnitelma voidaan joko sisällyttää varsinaiseen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan tai laatia erillisenä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on yhteenveto kaikkien aiempien suunnittelutoimenpiteiden tuloksista. Sen jälkeen, kun asiakirjaan on tehty muutokset sidosryhmiltä ja kansalaisilta saadun palautteen sekä lopullisen laadunvarmistuksen perusteella, on poliittisten päättäjien vuoro hyväksyä asiakirja virallisesti.

TOIMENPIDE 9.1: Laadi rahoitussuunnitelmat ja sovi kustannusten jaosta

Perustelut

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimien toteuttaminen edellyttää hyvin tehtyä rahoitussuunnitelmaa, jossa määritetään, miten toimet rahoitetaan. Rahoitussuunnitelma käsittää toimenpiteessä 7.2 laaditut yksityiskohtaiset kustannusarviot ja toimenpiteessä 8.2 määritetyt eri rahoituslähteet. Jos suunnitelma kattaa koko toiminnallisen kaupunkiseudun, alkurahoituksen ja toimintavaiheen aikaisen rahoituksen on tullava eri kunnallisista, alueellisista, kansallisista, yksityisistä ja monenvälisistä lähteistä. Suunnitelman pitkän aikavälin kestävyys edellyttää, että toimenpiteiden rahoitustarpeet sovitaan strategisesti yhteen julkisten talousarvioiden ja erilaisista rahoitusvälineistä, kuntalainoista, yleishyödyllisiin palveluihin tarkoitetuista lainoista ja joissakin tapauksissa yksityisen sektorin pääomasta saatavissa olevan rahoituksen kanssa. Suunnitelman pitkän aikahorisontin vuoksi rahoitus kannattaa usein suunnitella vaiheittain. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden osalta rahoitus tulisi eritellä riittävän yksityiskohtaisesti,

jotta voidaan saada alku- ja muuta rahoitusta julkisista ja yksityisistä lähteistä.

Hankkeiden oikeanlainen vaiheistaminen on välttämätöntä, jotta siirtyminen toteutukseen sujuisi juoheasti ja rahoitus olisi kestävä pitkäällä aikavälillä. Harkittaessa yksityisen pääoman hankkimista alkuinvestointeihin on muistettava, että hinta, jonka yksityinen sektori maksaa rahasta (korkoina) on tavallisesti korkeampi kuin julkisella sektorilla. Sen vuoksi yksityinen sektori tarvitsee menojensa kattamiseksi suurempia tulovirtoja (esim. korkeammista lipunhinnoista). Yksityisen sektorin saaminen mukaan edellyttää myös sitä, että julkinen sektori ottaa vakuuttavalla tavalla ja sopimus pohjaisesti vastatakseen tiettyjä, erityisesti politiikkaan liittyviä riskejä. Niin ikään on hyvä muistaa, että yksityisen sektorin investointien aikahorisontti on yleensä lyhyempi kuin julkisen sektorin ja se haluaa nopeammin tuottoa investoinneille.

Tavoitteet

- Laatia kaikille kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteille rahoitussuunnitelma, jossa määritetään alustavasti alkurahoituksen ja toimintavaiheen aikaisen rahoituksen lähteet.
- Laatia priorisoiduille toimille yksityiskohtainen rahoitussuunnitelma, joka sisältää kaikki ennustetut menot, mukaan lukien verot ja ennakoimattomista tapahtumista aiheutuvat menot, sekä tulot vuositasolla koko rahoitussuunnitelman ajalle.
- Varmistaa toimien rahoituksellinen toteuttamiskelpoisuus myös alkurahoituskauden jälkeen.
- Varautua ennakoimattomiin tapahtumiin, jotta suunnitelma kestää mahdolliset tulovirtojen muutokset.
- Selvittää yksityisen sektorin rahoitusmahdollisuudet.
- Sopia meno- ja tulojaosta kaikkien mukana olevien organisaatioiden kesken.

Tehtävät

- Koordinoidaan toimintaa muiden kuntien, alueellisten organisaatioiden (rajojen yliset julkisen liikenteen kustannustenjakojärjestelyt) ja kansallisen tason kanssa. Selvitetään toimenpiteiden yhteisrahoitusmahdollisuudet.
- Arvioidaan yksityisen sektorin sijoittajien mahdollisuudet osallistua pääoman tai investointien kautta taikka toiminnallisesti tai näiden yhdistelmän muodossa.
- Laaditaan ensimmäisen vaiheen toimia varten taloudelliset ennusteet, jotka sisältävät pääomamenot (alkuinvestoinnit) sekä toiminta- ja ylläpitokustannukset ja toimintaan liittyvät tulovirrat vuosittain.
- Keskustellaan toimenpiteistä mahdollisten rahoituskumppaneiden ja rahoituslähteiden kanssa sen varmistamiseksi, että valitut toimenpiteet on valmisteltu hyvin.
- Osoitetaan kaikille toimille rahoituslähteet ja otetaan huomioon myös mahdolliset muutokset tulolähteissä vuotta kohti. Huolehditaan siitä, että saadaan poliittiset sitoumukset syntyvien rahoitusvajeiden paikkaamisesta.

- Sovitaan yhteisten järjestelmien ja palvelujen kustannusten kattamisen järjestelyistä (osuudet, muodot). Tämä koskee esimerkiksi osallistumista julkisen liikenteen toimintakustannuksiin.
- Sovitaan meno- ja tulojakaumasta kuntien, alueviranomaisten, kansallisen tason sekä julkisten ja yksityisten toimijoiden kesken.
- Laaditaan rahoittajakohtainen yksityiskohtainen rahoitussuunnitelma ensimmäisen vaiheen investoinneille.
- Käynnistetään teknisen avun hakeminen (esim. JAS-PERS- tai ELENA-välineistä) sellaisia monimutkaisia toimenpiteitä varten, jotka edellyttävät jatkotutkimuksia toteutuskelpoisuuden ja rahoituksen saannin varmistamiseksi.

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan toimenpiteen 8.3 jälkeen; perustana on aiempi sopiminen toimista, niihin liittyvistä vastuista sekä aikataulusta.
- Pohjautuu toimien arvioituihin suoriin rahoituskustannuksiin ja määritettyihin rahoituslähteisiin (toimenpide 8.2) ja tarkentaa niitä.

Tarkistuslista

- ✓ Yksityiskohtaiset rahoitussuunnitelmat on laadittu ja niistä on sovittu niiden toimien osalta, joihin tarvitaan rahoitusta suunnitelman toteuttamisen ensimmäisessä vaiheessa.
- ✓ Olennaisilta julkisyhteisöiltä on saatu sitoumukset siitä, että ne osoittavat riittävästi julkisia varoja syntyvien rahoitusvajeiden paikkaamiseksi.
- ✓ On tarvittaessa haettu alustavasti rahoitusta lähteistä, jotka rahoittavat toteutettavuus- tai markkinatutkimuksia tai muita hanketta valmistavia tutkimuksia.
- ✓ Hankkeiden rahoituksen kestävyys on varmistettu.
- ✓ Kustannusten ja hyötyjen jakamisesta mukana olevien toimijoiden kesken on sovittu.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Barcelona, Espanja: Barcelonan julkista liikennettä uudistetaan EU:n rahoituksella

Barcelonan alueen julkista liikennettä harjoittavalla Transports Metropolitans de Barcelonalla (TMB) on vahva rahoitussuunnitelma bussikaluston uudistamiseksi. TMB on saanut rahoitustukea ELENA-ohjelmasta (European Local Energy Assistance), josta myönnettiin lähes 1,5 miljoonan euron tuki vuosina 2011–2015 tehtyihin valmisteleviin tutkimuksiin laajamittaisesta jälkiasennuksesta, jossa dieseliä ja paineistettua maakaasua käyttävät bussit muutetaan hybrideiksi. Euroopan investointipankki (EIP) myösi vuonna 2019 TMB:lle yhteensä 73,5 miljoonan euron lainan 254 saastuttamattoman bussin (täyssähkö, hybridi ja paineistettu maakaasu) hankintaan. Julkisen liikenteen kaluston uudistaminen auttaa parantamaan Barcelonan ilmanlaatua.

Laatija: Josep Maria Armengol Villa, TMB, koonnut: POLIS
 Kuva: TMB

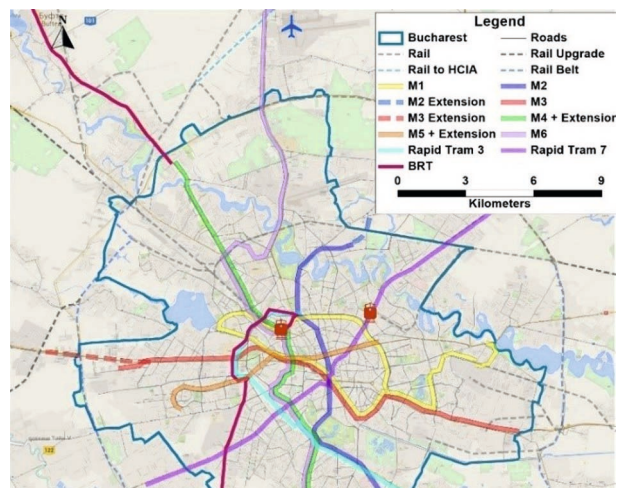


ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bukarest/Ilfov, Romania: Kattava vuotuinen talousarviosuunnittelu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutuksessa

Bukarestin ja Ilfovin alueen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman prioriteetit määriteltiin kattavan data- ja ongelma-analyysin avulla. Lopulliseen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan sisällytettiin analyysin pohjalta erilaisia organisatorisia, operatiivisia ja infrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä. Kustakin toimenpiteestä tehtiin kustannusarvio, ja näin määritettiin suunnitelman toteuttamiseksi tarvittavien kokonaisinvestointien suuruusluokka, jotta voitiin suhteuttaa kustannukset saatavilla oleviin rahoituslähteisiin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma toimi päävälineenä, jonka avulla määritettiin EU:n rahoitusvarojen käyttösuunnitelman prioriteetit vuoteen 2030 saakka. EU:n rahoitusta oli tarkasteltava yhdessä valtion rahoituksen, Bukarestin ja Ilfovin hallinnon pääomamenojen, kansainvälisiltä rahoituslaitoksilta (Euroopan investointipankki / Euroopan jälleerakennus- ja kehitys pankki) otettavien lainojen sekä ehdotetusta pysäköintistrategiasta saatavien lisätulojen kanssa. Samalla voitiin määrittellä julkisen liikenteen toimintatukiin ja liikenneverkon kunnossapitoon samana aikana tarvittavat määrärahat.

Laatija: Alan O'Brien, EIP/JASPERS, koonnut: Rupprecht Consult
 Kuva: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



TOIMENPIDE 9.2: Viimeistele ”Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma”-asiakirja ja varmista sen laatu

Perustelut

Hanketiimin tehtävänä on koostaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma-asiakirjan lopullinen versio. Jotta asiakirja vastaisi sitä, mitä aiemmin on sovittu, sen luonnokset on tarkistettava sekä organisaation sisällä että tärkeiden sidosryhmien toimesta. Ennen suunnitelman hyväksymistä ja julkaisemista on ennen kaikkea kiinnitettävä huomiota laadun varmistamiseen ja asiakirjan viimeistelemiseen toteutusvaihetta ja levittämistä varten. On tehtävä viimeiset muutokset ja parannukset ennen asiakirjan lopullista julkaisua.

Tavoitteet

- Varmistaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on laadukas.
- Varmistaa, että asiakirjassa on otettu riittävällä tavalla huomioon keskeisten sidosryhmien ja suuren yleisön näkemykset.
- Viimeistellä suunnitelma siihen muotoon, että se on valmis poliittisten elinten hyväksyntää sekä julkaisemista varten.

Tehtävät

- Koostetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kokonaisluonnos, johon sisällytetään seuraavat sisältöelementit:
 - suunnitelman tausta, paikallinen toimintaympäristö ja lyhyt selostus laatimisprosessista (mukaan lukien sidosryhmien ja kansalaisten osallistuminen)
 - liikenteen ja liikkumisen nykytilan analyysin ja skenaarioiden laatimisen tulokset
 - visio, tavoitteet ja tärkeimmät osatavoitteet/tavoitetasot
 - toimenpidekokonaisuudet ja niihin sisältyvät toimet (mukaan lukien aikataulu, vastuut ja joissakin tapauksissa rahoitus)
 - seuranta- ja arviointijärjestelmä.

- Tarkastellaan koko asiakirjaa ja varmistetaan sen laatu ja mahdollisuudet tuottaa tuloksia, joilla on tavoitellut vaikutukset. Laadun varmistamisessa voidaan käyttää verkossa olevaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointiavälinettä (ks. välineosio jäljempänä) tai sisäistä kollegojen toteuttamaa vertaisarviointia.
- Tarkistetaan, onko sidosryhmien ja kansalaisten osallistamisprosessista saadut näkemykset ja tulokset otettu huomioon koko asiakirjassa.
- Arvioidaan suunnitelma myös menettelyllisten vaatimusten (jos sellaisia on esimerkiksi kansallisella tasolla) sekä strategista ympäristöarviointia koskevan EU:n direktiivin noudattamisen kannalta. Joissakin maissa on myös järjestettävä julkinen kuuleminen.
- Tehdään lopulliset muutokset yhteistyössä keskeisten sidosryhmien kanssa. Tavoitteena on asiakirja, jolle saadaan laaja poliittinen ja kansalaisten tuki. Tätä silmällä pitäen voidaan esimerkiksi tehdä mukautuksia sellaisten tulenarkojen kysymysten osalta, jotka voisivat viedä keskeisten päätöksentekijöiden tuen suunnitelmalta. Asiakirjaa ei kuitenkaan pidä liudentaa liikaa. On tärkeää, että se on riittävän kunnianhimoinen, jotta saavutettaisiin kestävyyttä koskevat tavoitteet.
- Viimeistellään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma.

Olellaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Otetaan asiakirjan laadunvarmistukseen mukaan ulkopuolisia arvioijia, joilla on kokemusta kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta.
- Luodaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalle brändi, jonka avulla voidaan viestiä sen keskeisestä ideasta, saada aikaan vahvaa näkyvyyttä ja auttaa yleisöä ja sidosryhmiä tunnistamaan ja muistamaan suunnitelma. Brändäys voi pitää sisällään muun muassa mieleen jäävän nimen, visuaalisen identiteetin, teeman ja värimaailman sekä oman logon (ks. jäljempänä olevat esimerkit).

- Laaditaan lyhyt versio asiakirjasta.
- Lisätään kaupunki Eltis-tietokantaan, jossa on tiedot kaupungeista, joilla on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma: www.eltis.org/mobility-plans/city-database

Ajoitus ja koordinointi

- Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatu arvioidaan, kun suunnitelmasta on olemassa loppusilausta vailla oleva luonnos.

Tarkistuslista

- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman viimeinen luonnos on koostettu.
- ✓ Sisäinen ja sidosryhmien suorittama tarkistus on tehty.
- ✓ Laadunarviointi on tehty.
- ✓ Viimeiset muutokset on tehty.



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointiväline

Suunnitteluprosessin laadun varmistamisessa on suositeltavaa käyttää verkossa olevaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointivälinettä. Välinettä voidaan käyttää suunnittelusyklin kaikissa vaiheissa: sen avulla voidaan arvioida ja parantaa liikenteen suunnittelua prosessin alussa ja sen aikana sekä arvioida suunnitelman laatua ennen sen viimeistelyä. Itsearviointi koostuu kysymyksistä, jotka on räätälöity suunnittelukontekstin ja -intressien mukaan. Kun verkkosivun kyselylomake on täytetty, välineen tulossivulla kerrotaan, miten hyvin suunnitteluasiakirja noudattaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman periaatteita. Tämä auttaa määrittämään noudatetun toimintamallin vahvuudet ja heikkoudet. Tulossivulla annetaan myös tapauksen mukaan määrittyviä neuvoja mahdollisista parannuksista sekä esimerkkejä hyvistä käytännöistä ja linkkejä kunkin suunnitelman tarpeita vastaaviin ohjeisiin. Jotta palaute lopullisesta asiakirjasta olisi mahdollisimman monipuolista, on suositeltavaa, että useat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ydintyöryhmän jäsenet tekevät itsearvioinnin.

Linkki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman itsearviointivälineeseen: www.eltis.org/mobility-plans

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Suur-Manchester, Malmö, Budapest, Wien: Laadukkaasta suunnittelusta palkitut suunnitelmat

Suur-Manchester on yksi alueista, joiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on palkittu erinomaisesta suunnittelusta. Paikallinen liikennelaitos Transport for Greater Manchester (TfGM) on luonut sekä omaa että ulkopuolista osaamista hyödyntäen huomion vangitsevaa kuvakieltä. Samalla suunnitelma on laadittu joustavaksi niin, että siihen voidaan nopeasti tehdä tarvittavat päivitykset. Suunnitelmaan liittyvän vakioidun aineiston, johon kuuluu myös suunnitelma-asiakirjan kansi, tuotti design-konsultti, kun taas muuttuvasta sisällöstä, kuten kartoista, infografiikasta ja kuvista vastasi TfGM:n sisäinen suunnittelutiimi. Tämän järjestelyn ansiosta TfGM pystyy yhtäältä muuttamaan sisältöä nopeasti ja toisaalta käyttämään samaa esityspohjaa kaikissa päivityksissä. Näin varmistetaan, että kaikki kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan liittyvät TfGM:n asiakirjat ovat muutokiellettään yhdenmukaisia.

Liitteessä on tietoa Malmön, Budapestin ja Wienin suunnittelukonsepteista.

Laatija: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, koonnut: Polis
Kuva: Transport for Greater Manchester



Välitavoite: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on hyväksytty

Suunnitteluprosessin tärkein välitavoite on, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma hyväksytään ja hyväksynnälle saadaan mahdollisimman laaja poliittinen tuki. Suunnitelman laatimisesta vastaavan elimen (tai elinten), esimerkiksi kaupunginvaltuuston, lähialueiden viranomaisten tai aluevaltuuston, vaaleilla valittujen poliittisten edustajien on vahvistettava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma. Tämä on keskeinen askel, jonka myötä luodaan suunnitelmalle hyväksyttävyyttä, synnytetään siihen liittyvät vastuuvollisuudet ja muodostetaan yhteisesti hyväksytyt puitteet toimenpiteiden toteuttamiselle. Hyväksymisprosessi voi viedä joitakin kuukausia; siihen kuuluva aika riippuu kunkin maan sääntelykehiksestä ja hallintorakenteesta. Kun lopullinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on hyväksytty, hyväksymistä kannattaa juhlistaa paikallisyhteisön kanssa. Voidaan esimerkiksi järjestää tapahtuma, johon kutsutaan sidosryhmät, suuri yleisö ja (paikalliset) joukkoviestimet ja jossa lopullinen asiakirja esitellään julkisesti.



VAIHE 4: Toteutus ja seuranta



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman neljännessä vaiheessa keskitytään määriteltyjen toimenpiteiden ja niihin liittyvien toimien toteutukseen sekä järjestelmälliseen seurantaan, arviointiin ja viestintään. Käytännön toteutuksen vaiheessa keskeisiä kysymyksiä ovat seuraavat:

Miten toteutus hoidetaan tehokkaasti?

Suunnitelman toteutuksesta vastaavien yksiköiden ja organisaatioiden on suunniteltava toimien tekniset yksityiskohdat, huolehdittava varsinaisesta toimeenpanosta ja hankittava tarvittaessa tavaroita ja palveluja. Koska toteutukseen osallistuu usein lukuisia eri osapuolia, kokonaiskoordinointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Miten toteutus edistyy?

Järjestelmällisen seurannan avulla saadaan selville, sujuuko kaikki suunnitellusti, ja voidaan tehdä tarvittaessa korjausliikkeitä. Uusi innovatiivinen liikennejärjestelmä voi aiheuttaa – merkittävien hyötyjen lisäksi – myös suuria muutoksia päivittäisliikenteeseen. Toteutusprosessin

onnistumisen kannalta on keskeistä luodata yleisön tunteja käymällä aktiivista vuoropuhelua.

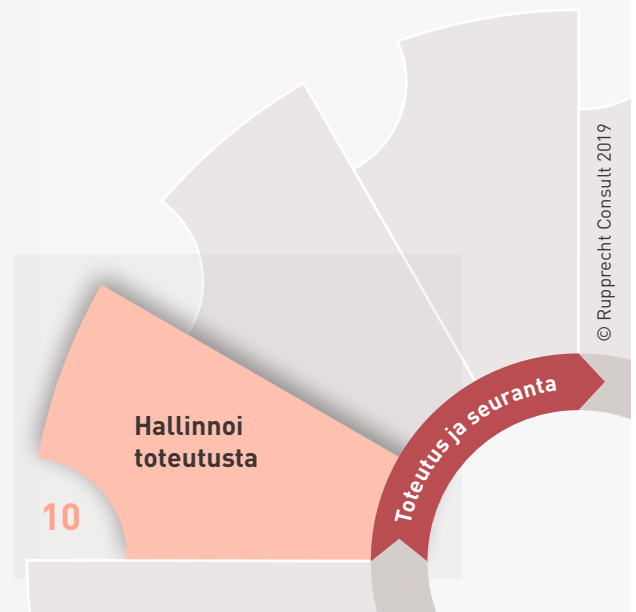
Mitä opittiin?

Suunnittelusyklin viimeisessä osavaiheessa arvioidaan, missä onnistuttiin ja mikä sujui heikommin, sekä viestitään tuloksista sidosryhmille ja yleisölle. Niin ikään tarkastellaan uusia haasteita ja ratkaisumalleja.

Suunnittelusyklin viimeisenä välitavoitteena on saattaa loppuun suunnitelman toteutumisen arviointi. Samalla saadaan oppia seuraavaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessia varten.

OSAVAIHE 10: Hallinnoi toteutusta

- 10.1 Koordinoi toimien toteuttamista
- 10.2 Hanki tavaroita ja palveluja



Toteutusvaihe alkaa, kun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on hyväksytty. Suunnitelma on ennen kaikkea strategia-asiakirja ja luo sellaisena vankat puitteet toimenpiteille, mutta siinä ei eritellä yksityiskohtaisesti, miten kukin toimi toteutetaan ja mitä hankintoja sitä varten on tehtävä. Näiden usein monimutkaisten tehtävien hoitaminen kuuluu yleensä suunnittelun ydintyöryhmän sijasta kunkin osa-alueen tehtävistä vastaaville teknisille osastoille. Siksi on tärkeää, että ydintyöryhmä siirtää tehtävät saumattomasti teknisestä toteutuksesta vastaaville ja koordinoi tehokkaasti kaikkia toteutustoimia. Näin varmistetaan toiminnan johdonmukaisuus. Esimerkkinä voidaan mainita tavaroiden ja palvelujen hankinta. Vaikka se on sinänsä julkishallinnossa vakio prosessi, innovatiivisia tuotteita tai ”vihreitä hankintoja” koskevien tarjouskilpailujen järjestäminen vaatii usein ydintyöryhmän huomiota sen varmistamiseksi, että uusia tuotteita ja hankintatapoja saadaan onnistuneesti käyttöön.

TOIMENPIDE 10.1: Koordinoi toimien toteuttamista

Perustelut

Hyväksyä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma ei johda automaattisesti hyviin tuloksiin. Vaaditaan myös määriteltyjen toimenpidekokonaisuuksien ja toimien onnistunutta toteutusta. Jotta päästäisiin asetettuihin tavoitteisiin, on johdettava toimintaa tarkoituksenmukaisesti, valvottava toteutusta ja hallittava riskejä. Tämä edellyttää, että tehdään sopimukset kaikkien niiden toimijoiden kanssa, jotka osallistuvat toimien toteutukseen. Lisäksi suunnitelman ydintyöryhmän on siirrettävä toimet teknisen henkilöstön hoidettaviksi ja viestittävä tämän kanssa säännöllisesti koko toimien toteutusvaiheen ajan.

Tavoitteet

- Vahvistaa virallisesti toimenpiteiden toteutukseen osallistuvien toimijoiden roolit.

- Huolehtia jämäkästä koordinoinnista kaikkien osallistuvien tahojen välillä.
- Saada aikaan tuloksia tuottava ja tehokas toteutusprosessi ja -järjestys.
- Torjua mahdolliset riskit.
- Varmistaa toteutuksen läpinäkyvyys.

Tehtävät

- Jatketään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ydintyöryhmän aktiivista toimintaa niin, että voidaan varmistaa jatkuvuus prosessin kehittä- ja toteutusvaiheiden välillä. Pidetään säännöllisesti (esim. kerran kuussa) tapaamisia koko toteutusvaiheen ajan, jotta pysytään hyvin kärryllä edistymisestä, ja

suunnitellaan varatoimenpiteitä siltä varalta, että toimet eivät etene suunnitellulla tavalla.

- Toimitetaan kunkin toimen keskeisiä elementtejä kuvailevat tietokoosteet toimien toteutuksesta vastaaville osastoille ja laitoksille. Laaditaan tällaiset tietokoosteet, jos niitä ei ole aiemmin laadittu (lisätietoja tietokoosteisiin sisällytettävistä asioista on toimenpiteissä 8.1 ja 8.3, joiden yhteydessä tietokoosteita tavallisesti laaditaan).
- Sovitaan hallinnollisista menettelyistä ja vastuista. Kullakin toimella olisi oltava yksi henkilö, joka on pääsääntöisesti vastuussa sen toteutuksesta. Varmistetaan, että kunkin toimen vetäjä laatii sovitusta asioista yhteenvedon työsuunnitelmaan, joka toimii yhteisenä kehikkona kaikille toimen toteutukseen osallistuville.
- Arvioidaan riskejä ja laaditaan suunnitelma ennakoimattomia tapahtumia varten (jatkona toimenpiteessä 8.3 tehdyille analyysille). Hahmotetaan, mitkä toimet voivat vaikuttaa voimakkaasti muihin niin, että viivästyksessä vaarantavat koko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman onnistumisen? Mitä voidaan tehdä, jos viivästyksiä tulee?
- Pidetään säännöllisesti yhteyttä toimien vetäjien kanssa. Sovitaan, missä muodossa ja miten usein vetäjät antavat tilanpäivityksiä (nämä voidaan hoitaa esim. suunnitelman koordinaattorin ja toimien vetäjien lyhyillä epävirallisilla puheluilla niin, että vältetään turhaa byrokratiaa). Tiivistetään viestintää silloin, kun ilmenee vaikeuksia, annetaan tarvittavaa tukea ja hankitaan taustatukea päätöksentekijöiltä toimien toteutuksen varmistamiseksi.
- Järjestetään säännöllisiä tapaamisia toimien toteutuksen yleisilanteen tarkistamiseksi. Yhteisiä kokouksia kaikkien toimien vetäjien kanssa olisi pidettävä vuosittain.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Nivotaan toimien toteutuksen johtaminen hallinnon laajempiin tulosjohtamisen järjestelmiin.

Ajoitus ja koordinaointi

- Jatkuu koko toteutusvaiheen ajan.



Kuva © BKK Centre for Budapest Transport

Tarkistuslista

- ✓ Toimien tietokoosteet on luovutettu toteuttajille.
- ✓ Kunkin toimen koordinaattorista ja toteutuksen osavaiheista on sovittu.
- ✓ Riskit on arvioitu ja varatoimet suunniteltu.
- ✓ Menettelyt toimien vetäjien antamia säännöllisiä tilanpäivityksiä varten on luotu.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

West Yorkshire, Yhdistynyt kuningaskunta: Jatkuvan vuoropuhelun varmistaminen hankehallinnon avulla

West Yorkshiressa on määritelty kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen ja toteutuksen rakenne hallintokaaviona: Suunnitelman toimeenpaneva elin valmistelee suunnitelman ja toteutusohjelmat. Poliittiset päättäjät tekevät päätökset. Liikennekomitea toimii hankkeen johtokuntana, joka valvoo suunnitelman laatimista ja toteutusta. Erillinen investointikomitea päättää suunnitelman hankkeiden rahoituksesta. Hankehallinto (WYCA) on vastuussa toteutuksesta yhdessä suunnitelman elementtien kehittämisestä vastaavien temaattisten työkokonaisuuksien vetäjien kanssa. Koordinointi toteutetaan järjestämällä kuukausittain virkamiesten välisiä keskusteluja ja joka toinen kuukausi toimintapolitiikasta vastaavan johtokunnan kokous. Lisäksi järjestetään yleisön ja sidosryhmien kuulemisia.

Laatija: Steve Heckley, West Yorkshire. Tiedot koontanut: Polis.

Kuva: West Yorkshiren liikennestrategia 2040



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Groningen, Alankomaat: Toimien koordinointi ja toimiin liittyvän yhteistyön järjestäminen julkisen ja yksityisen sektorin alueellisen kumppanuuden avulla

Groningenin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma pohjautuu kaupungin ja lähiseudun kestävän suunnittelun pitkiin perinteisiin. Groningen on perustanut toimien toteutuksen koordinoitua varten virallisen elimen Groningen Bereikbaar. Se on julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusjärjestely, jonka työ tähtää kestävyden ja saavutettavuuden parantamiseen kaupungissa. Groningen Breikbaarin tarkoituksena on varmistaa, että kaikki osallistujat ovat tehokasta yhteistyötä. Se koordinoi työtä erilaisissa liikenteeseen liittyvissä hankkeissa. Sen avulla on onnistuttu saamaan työlle poliittista tukea, lujittamaan sitoutumista ja kokoamaan yhteen paras saatavilla oleva tietotaito julkiselta ja yksityiseltä sektorilta, tiedemaailmasta, kansalaisten keskuudesta ja erilaisilta sidosryhmiltä.

Laatija: UBC sivuston GroningenBereikbaar.nl tietojen pohjalta.

Kuva: Jeroen van Kooten



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Brno, Tšekin tasavalta: Toimien toteutusta varten tarkoitettu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman seurantatyökalu

Brnon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman seurantatyökaluna on alueellinen tietokantasovellus (GIS), joka on tarkoitettu sekä asiantuntijoille että kansalaisille. Se sisältää tietoja kaikista toimintasuunnitelman mukaisista investoinneista (talousarvio, toteutusvuosi jne.) ja mahdollistaa tietojen yksityiskohtaisen analysoinnin. Asiantuntijat (enimmäkseen sidosryhmiä) hallinnoivat työkalun avulla suunnitelman toteutusta. Työkalu mahdollistaa kaikkien sidosryhmien samanaikaisen yhteistyön yhdellä alustalla. Näin sen avulla säästetään merkittävästi aikaa ja parannetaan toteutuksen koordinoitua. Kansalaiset voivat käyttää sovellusta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutuksen tietolähteenä. Työkalun käyttöä yleisön osallistamisen välineenä kehitellään parhaillaan.

Laatija: Lukáš Báča, Brnon kaupunki. Tiedot koontanut: Rupprecht Consult.
Kuva: Kateřina Nedvěďová, Brnon kaupunki

**ACTIVITY 10.2: Hanki tavaroita ja palveluja****Perustelut**

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toimenpiteitä ja toimia varten tarvittavien tavaroiden ja palvelujen hankinta on ratkaisevan tärkeä osa toteutusta. Hankintojen teko sinänsä on osa julkishallinnon tavanomaista työtä, ja prosessia hoitaa yleensä hankintoihin erikoistunut henkilöstö. Tarjouskilpailujen järjestäminen innovatiivisista tuotteista tai ”vihreistä hankinnoista” vaatii kuitenkin SUMP-ydintyöryhmän erityistä huomiota. Koska Euroopan kaupungit käyttävät hankintoihin suuria summia rahaa, hankinnat ovat jo itsessään tehokas keino tukea kaupunkiliikenteen siirtymää. Kaupunkien ja alueiden ostovoima voi luoda kriittistä kysyntää innovatiivisille ja ympäristöystävällisille tavaroille, palveluille ja liiketoimintamalleille, kuten vähäpäästöisille ajoneuvoille tai jaetun liikkumisen ratkaisuille. Jos hankinnat toteutetaan tarkoituksenmukaisesti, ne voivat tuoda lisäarvoa sekä vähentämällä kielteisiä sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia että mahdollistamalla innovatiivisten tuotteiden ja palvelujen pääsyn markkinoille.

Tavoitteet

- Huolehtia kaikkien toimien toteutuksessa tarvittavien tavaroiden ja palvelujen tehokkaista ja oikea-aikaisista hankinnoista.

- Minimoida ostopäätösten kielteiset sosiaaliset ja ympäristövaikutukset.
- Edistää uusien kestävien teknologioiden ja palvelujen käytön lisäämistä.

Tehtävät

- Arvioidaan ja määritellään kaupungin todelliset tarpeet (kuten tulee tehdä kaikissa hankinnoissa). Hankintavastaavien olisi tiiviissä yhteistyössä teknisten osastojen kanssa määriteltävä toimintoja, joiden pohjalta voidaan oikealla tavalla työstää hankintoja.
- Tutustutaan perusteellisesti kestäviä julkisia hankintoja koskevaan kansalliseen ja EU:n lainsäädäntöön, jotta voidaan välttää lain rikkomiset ja niiden mahdollisesti aiheuttamat toteutusprosessin viivästykset.
- Määritetään kunkin tavarain tai palvelun hankintamenettely ja aikataulu ja yksilöidään, miten hankinta toteutetaan ja millainen sopimus tarvitaan. Voi olla hyödyllistä tehdä yhteishankintoja muiden viranomaisten kanssa, sillä niiden myötä saadaan mittakaavaetuja ja hinnat voivat olla alhaisempia.

- Laaditaan tekniset eritelvät käyttäen tulosperusteisia kriteerejä, jotka koskevat erillisten tuotteiden sijasta sitä toimintaa tai toimintoa, jota hankinta palvelee. Otetaan huomioon kestävyysnäkökohdat. Ne voidaan sisällyttää mukaan joko vähimmäisvaatimuksina tai tarjousten arvioinnissa käytettävänä perusteina, joiden nojalla tarjoukset voivat saada paremmat pisteet. Käytetään pelkän ostohinnan sijaan elinkaarikustannuksia kustannuslaskennan kriteerinä. Se antaa ostajapuolelle paremman käsityksen todellisista kustannuksista ja suosii samalla kestäviä valintoja, kuten vähän kuluttavia (ja sitä kautta vähäpäästöisiä) ajoneuvoja.
- Julkaistaan tarjouskilpailu ja suoritetaan tarjoajien valinta- ja poissulkemisprosessi.
- Toteutetaan hankintaprosessi läpinäkyvästi. Näin voidaan lisätä yleisön ja poliittisten päättäjien tukea hankkeelle.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Käytetään innovatiivisia hankintamenettelyjä sellaisten erittäin innovatiivisten tuotteiden ja palvelujen hankintaa varten, joita ei ole helposti saatavilla markkinoilla. Tähän sopivia menetelmiä ovat
 - tietopyynnöt – pyynnöllä kerätään tietoja mahdollisista ratkaisuista ennen kuin käynnistetään virallinen hankintaprosessi

- esikaupallinen hankinta – tämä toimintatapa haastaa toimittajapuolen kehittämään julkisen sektorin tarpeita varten uusia ratkaisuja, joita ei ole vielä olemassa
- innovatiivisten ratkaisujen julkiset hankinnat – kaupunki ottaa ”varhaisena omaksujana” käyttöön innovatiivisia ratkaisuja, joita ei ole vielä saatavilla laajassa mitassa; näin voidaan edistää ratkaisujen leviämistä massamarkkinoille.

Ajoitus ja koordinointi

- Hankinnat tehdään tavallisesti toimien toteutuksen alkuvaiheessa, mutta niillä on oma roolinsa koko toteutusvaiheen ajan sen mukaan, kuinka eri toimet ajoitetaan.

Tarkistuslista

- ✓ Kaupungin hankintatarpeet on määritetty selkeästi ja niistä on sovittu.
- ✓ Luettelo henkilöstöstä ja sen asiantuntemuksesta hankintaprosessin johtamisessa on laadittu.
- ✓ Tarjouseritelvät on laadittu.
- ✓ Tarjouskilpailut on käynnistetty, toimitetut tarjoukset on arvioitu ja tarjoajat on valittu.



Ympäristöä säästävien julkisten hankintojen kriteerien mallit

EU on laatinut ympäristöä säästävien julkisten hankintojen (GPP) kriteerejä helpottamaan ympäristövaatimusten sisällyttämistä julkisiin tarjouskilpailuasiakirjoihin. Hyväksytyjen EU-kriteerien tavoitteena on toimiva tasapaino ympäristönsuojelun tason, kustannusnäkökohtien, markkinasaatavuuden ja vaatimusten todentamisen helpouden välillä. Viranomaiset voivat päättää omien tarpeidensa ja tavoitetasojensa pohjalta, sisällyttävätkö ne tarjouskilpailuasiakirjojensa kaikki vai ainoastaan jotkin vaatimukset.

Kaupunkiliikenteen osalta kriteerimalleja on olemassa alla luetelluille osa-alueille. Kukin niistä koostuu useasta alaluokasta. Esimerkiksi tieliikennettä koskeva asiakirja käsittää muun muassa linja-autot, muut autot ja muut ajoneuvot. Kriteerit ovat saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä.

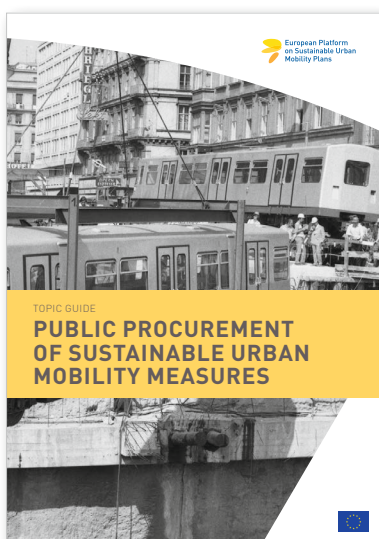
- Teiden suunnittelu, rakentaminen ja hoito
- Tievalaistus ja liikennevalot
- Tieliikenne

Lisätietoja: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Kestävien julkisten hankintojen toimintamallit

Kaavio 36: Yleiskatsaus kestävien julkisten hankintojen toimintamalleista (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Public procurement of sustainable urban mobility measures.)

Toimintamalli	Tavoite	Esimerkit	Kommentit
Ohjataan investoinnit uudelleen kestäviin liikennemuotoihin	Liikennejärjestelmien muuntaminen kestäviä liikennemuotoja suosiviksi	Keskitetään investoinnit julkiseen liikenteeseen ja aktiivisiin liikkumismuotoihin yksityisen moottoriliikenteen sijasta	Tämä voi olla poliittinen päätös, johon hankintavirastoilla on vain rajallisesti tai ei lainkaan vaikutusvaltaa
Hankitaan tuotteiden sijaan palveluja (tulosperusteiset toimintalähtöiset hankinnat)	Välittömien kustannusten vähentäminen; niukan kaupunkitilan säästäminen	Käytetään julkishallinnossa yhteiskäyttöajoneuvoja oman auton sijasta	Käytetään eritelmien kuvauksissa toiminnallisia ja tulosperusteisiä vaatimuksia
Hankitaan kestävämpiä tuotteita ja palveluja	Tuotteiden tehokkuuden parantaminen ja ympäristöystävällisten tuotteiden suosiminen	Käytetään ajoneuvojen hiilidioksidi-, melu-, hiukkas- ja typioksidipäästöjä sopimuskentekoperusteina Tehdään nykyisiin raitiovaunuihin tai busseihin jälkiasennuksia energiatehokkuuden parantamiseksi Käytetään kierrätysmateriaaleja katujen/teiden ja pyöräteiden rakentamisessa	EU:n lainsäädäntö mahdollistaa myös muiden sopimuskentekoperusteiden kuin alhaisimman hinnan käyttämisen
Parannetaan tuotteiden ja palvelujen laatua	Julkisen liikenteen houkuttelevuuden lisääminen	Julkisen liikenteen laatuksiteerit (hiljaiset ajoneuvot, ajoneuvojen matkustajainformaatio, langaton lähiverkko jne.)	
Hankitaan innovatiivisia tuotteita ja palveluja	Innovaatioiden tuominen markkinoille	Sähköbussien hankinta Sopimus yhteiskäyttöpolkupyörien tarjoajien kanssa osana julkisen liikenteen järjestelmää	Kunnilla on markkinavoimaa monilla aloilla, kuten julkisessa liikenteessä Hankinnat voivat edellyttää riskienhallintaa



Lisäohjeita ja vaihe vaiheelta selostettuja toimintamalleja kestäviä julkisia hankintoja varten on oppaassa **Public procurement of sustainable urban mobility measures**.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Piemonten alue, Italia: 19 kaupunkisähköbussin yhteishankinta

Piemonten alue sovelsi yhteishankintamallia ja hankki sen avulla sähköbussuja alueellisten liikenteenharjoittajien kalustoja varten. Hankintaprosessi käsitti viisi vaihetta:

- Julkisen liikenteen harjoittajilta pyydettiin hanke-ehdotuksia.
- Tavarantoimittajien määrittämistä varten tehtiin markkinatutkimus.
- Järjestettiin esikarsintavaihe, jossa tavarantoimittajilta pyydettiin tarjouksia.
- Tavarantoimittajat valittiin.
- Valituilta tavarantoimittajilta pyydettiin ehdotuksia.

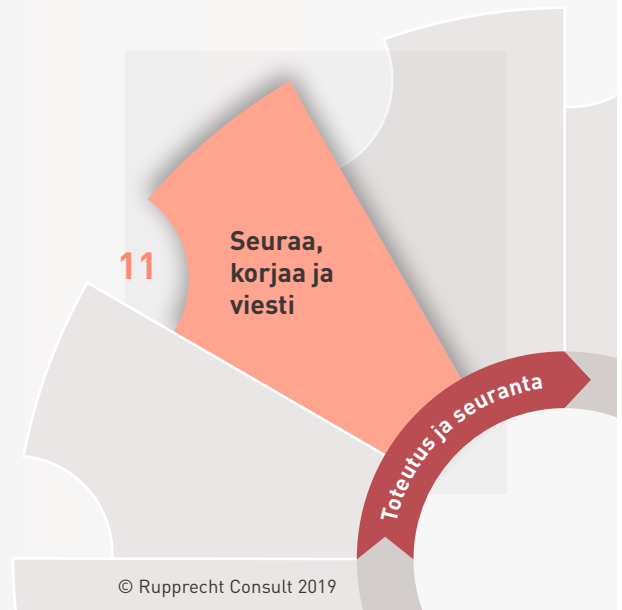
Tarjouskilpailun voitti BYD EUROPE B.V., joka allekirjoitti erilliset sopimukset kunkin osallistuvan julkisen liikenneyhtiön kanssa. Piemonten alue rahoitti 90 prosenttia ja liikenteenharjoittajat 10 prosenttia bussien hankintakustannuksista. Piemonten alueen arvioidut kustannussäästöt ovat noin 50 000 euroa 10 vuodessa ja päästövähennykset 769 hiilidioksiditonnia vuodessa.



Laatija: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless. Tiedot koontu: ICLEI.
Kuva: Piemonten alue

OSAVAIHE 11: Seuraa, korjaa ja viesti

- 11.1 Seuraa edistymistä ja tee korjausliikkeet
- 11.2 Tiedota kansalaisille ja sidosryhmille ja osallista nämä



Jatkuva seuranta on kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeinen elementti. Sen avulla parannetaan prosessin tehokkuutta ja toteutuksen laatua. Toteutusvaiheen onnistuminen edellyttää, että määritetään etukäteen lähtötaso ja aloitetaan seuranta varhain, jotta voidaan reagoida tarvittavalla tavalla ongelmiin ja uusiin kehityskulkuihin. Seurannan tuloksia tulee hyödyntää prosessin optimoimiseksi. Niistä on myös viestittävä yleisölle ja sidosryhmille. Toimien toteutuksen vaikutukset kohdistuvat yleensä vasta tässä vaiheessa ensimmäistä kertaa suureen yleisöön, minkä vuoksi se on asiasta erittäin kiinnostunut. Tämän vuoksi paikallista yhteisöä on osallistettava ja sille on kerrottava säännöllisesti, mitä ollaan tekemässä ja mihin ollaan pyrkimässä.

TOIMENPIDE 11.1: Seuraa edistymistä ja tee korjausliikkeet

Perustelut

Seuranta- ja arviointijärjestelyt on jo päälinjauksien määrittäminen ja tarvittavat tiedot kerätty ennen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman hyväksymistä (ks. toimenpiteet 3.1, 6.1 ja 7.3). Toimien toteutuksen käynnistyttyä on aika ryhtyä käyttämään valittuja seurantatyökaluja ja tarkistamaan säännöllisesti, miten hyvin tavoitteiden saavuttamisessa on edistytty. Järjestelmällisen seurannan ja tarkastelun avulla ongelmat voidaan havaita varhain, ja niiden korjaamiseksi voidaan tehdä tarvittavat muutokset. Se, millaisia korjausliikkeitä tarvitaan, riippuu kulloisestakin tilanteesta ja kunkin kaupungin ja sen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman paikallisesta kontekstista. SUMP-prosessin aikana tarvitaan joustavuutta, jotta voidaan ottaa huomioon uudet kehityskulut ja tiedot. Tarjolle voi tulla uusia ja parempia toimenpiteitä tai toimia, joilla voidaan ratkaista jokin kaupungin haaste, tai voidaan saada uutta tietoa, jonka perusteella jokin toimenpide on tarpeeton. Synä toimenpiteiden toteutuksen muutoksille

voivat olla niin suunnitteluun liittyvät sisäiset tekijät (esim. aika tai budjetti) kuin erilaiset ulkoisetkin tekijät (esim. yleisön vastustus, poliittisesti valitun lainsäädäntöelimen toiminta, prosessiin mahdollisesti vaikuttavat sääntelyprosessit tai suunnittelutoimet, uudet teknologiat jne.).

Tavoitteet

- Määrittää ongelmat, pullonkaulat ja muut toteutusaikataulun vaarantavat ongelmatekijät.
- Seurata edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa.
- Sopeuttaa toimintaa teknologian, lainsäädännön, rahoituksen tai poliittisen päätöksenteon kehityksen edellyttämällä tavalla.
- Mukauttaa ja optimoida toteutusprosessia.

Tehtävät

- Seurataan toteutustoimia pitämällä säännöllisesti henkilökohtaisesti yhteyttä toimien vetäjiin (ks. toimenpide 12.1).
- Mitataan säännöllisesti indikaattoriarvoja toimenpiteessä 7.3 määritettyjä tiedonkeruumenetelmiä ja mittaustiheyttä noudattaen. Seurataan edistymistä yksittäisten toimenpiteiden tai toimenpidekokonaisuuksien tavoitteiden saavuttamisessa toimenpidetason indikaattoreiden avulla (1–5 vuoden välein toimenpiteiden tyypistä riippuen). Seurataan edistymistä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman yleisten tavoitteiden saavuttamisessa strategisten indikaattoreiden avulla (tavallisesti 1–2 vuoden välein). Verrataan molemmissa tapauksissa vaikutusten arvioimiseksi mittaustuloksia ennen toteutuksen aloittamista määritettyihin lähtötaasoarvoihin (huomioiden samalla myös muut vaikuttavat tekijät).
- Seurataan jatkuvasti uusia kehityskulkuja, kuten muutoksia kansallisissa säännöksissä ja määräyksissä, teknologioissa, rahoituksessa tai paikallistason politiikassa. Pohditaan säännöllisesti, miten kehitys vaikuttaa omiin toimiin.
- Huolehditaan siitä, että toteutuksessa käytettäviä toimenpiteitä ja toimia voidaan päivittää ja mukauttaa joustavasti. Mukautukset voivat olla tarpeen seuraavista syistä:
 - Toteutustoimiin liittyvät vaikeudet. Jos esimerkiksi jotakin toimenpidettä vastustetaan voimakkaasti, voidaan harkita sen muuttamista tilapäiseksi kokeiluksi, jonka tuloksia arvioidaan tietyn ajanjakson (esim. yhden vuoden) jälkeen ja jota sen jälkeen jatketaan tai ollaan jatkamatta tuloksista riippuen. Monesti vastustus vähenee, kun ihmiset tottuvat muutokseen ja näkevät sen tuottamat hyödyt (näin kävi esim. tiemaksujen korottamisen yhteydessä Tukholmassa).
 - Toimenpiteet tai koko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma ovat jäämässä keskeisistä tavoitteista. Jos koko suunnitelman toimenpidepatteriston yksittäiset toimenpiteet osoittautuvat oletettua tehottomammiksi, on tutkittava syyt ja mukautettava toimenpiteitä ajoissa. Jos esimerkiksi uusia suojattuja pyöräkaistoja ei käytetä niin paljon kuin oli tavoitteena, selvitetään ensin, onko niissä jokin vikana tai puuttuvatko niille johtavat tärkeät yhteydet, ja reagoidaan sen jälkeen tarvittavalla tavalla. Jos taas kaupungin ilmansaasteiden määrä säilyy entisellään ponnisteluista huolimatta – esimerkiksi siksi, että talouskasvun ansiosta entistä useampi ihminen voi omistaa auton – voidaan harkita ilmanlaatuun liittyvien toimenpiteiden voimistamista tai lisäämistä, esimerkiksi korkeampia pysäköinti- tai tiemaksuja yhdistettyinä nykyaikaisten sähköbussien käyttöönottoon.
- Teknologiassa, lainsäädännössä tai poliittisessa päätöksenteossa tapahtuva kehitys, joka tekee toimenpiteistä vanhentuneita tai toisaalta mahdollistaa tehokkaampia toimenpiteitä. Esimerkiksi uudenlaiset sähköajoneuvot voivat edellyttää suunnitellun infrastruktuurin uudelleensuunnittelua tai paikallisvaalit voivat mahdollistaa katutilan uudelleenjaon sellaisella tavalla, jota päätöksentekijöiden enemmistö ei olisi aiemmin kannattanut.
- Mukautetaan toimia tarpeen mukaan yhteistyössä niiden vetäjien kanssa. Toimenpide on myös uskallettava keskeyttää, jos se ei toimi. Ohjelman toteutusta olisi modifioitava seurantatulosten perusteella koko toteutusvaiheen ajan.
- Kerrotaan selvästi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan tehdyistä muutoksista, jotka ovat seurausta seurantaprosessista, ja hankitaan tärkeimmille muutoksille virallinen poliittinen hyväksyntä.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Sisällytetään nk. mielekkyydestarkastus osaksi toteutuksen seurantaa. Tämä tarkoittaa sitä, että sidosryhmät, yleisö ja mahdolliset muiden kaupunkien vastaavat toimijat antavat palautetta siitä, miten toteutus on onnistunut verrattuna kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman tavoitteisiin.
- Toteutetaan seuranta ja arviointi läpinäkyvästi, mielellään riippumattoman viraston avulla, jotta voidaan taata puolueettomuus. Käytetään samoja indikaattoreita kuin aiemmissa osavaiheissa. Jos tämä on epärealistista (esim. budjettirajoitteiden vuoksi), myös viranomaisten itse toteuttama seuranta ja arviointi on käypä vaihtoehto.
- Levitetään arviointituloksia (erityisesti uudenlaisten toimenpiteiden osalta), jotta muutkin voivat oppia saaduista kokemuksista (ks. toimenpide 12.2).

Tarkistuslista

- ✓ Toteutustoimien tilaa seurataan jatkuvasti.
- ✓ Edistymistä toimenpiteiden tavoitteiden sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman strategisten tavoitteiden saavuttamisessa arvioidaan säännöllisesti.
- ✓ Tarvittavat mukautukset toimenpiteiden toteutukseen on määritetty.
- ✓ Mukautuksista on keskusteltu ja sovittu olennaisten toimijoiden kanssa.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Lund, Ruotsi: Vuotuiset seurantaraportit, joissa esitetään yhteenveto tavoitteiden saavuttamisen tilanteesta

Lundin kaupunki seuraa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa toimia tarkasti ja arvioi niitä vertaamalla niitä tavoitteisiin, jotka poliittiset päätöksentekijät ovat asettaneet suunnitteluprosessin yhteydessä. Seurannan myötä esimerkiksi jalankulkijoiden määrää sekä polkupyörien, moottoriajoneuvojen ja julkisen liikenteen käyttöä mitataan vuosittain. Lisäksi yleisökyselyllä kerätään neljän vuoden välein tietoja asenteista ja liikkumistavoista. Jos tavoitteita ei ole saavutettu, toimia tehostetaan tai niihin ehdotetaan muutoksia seuraavaksi vuodeksi.

Seurantaprosessin tuloksia havainnollistetaan niistä viestittäessä ns. liikennevalojärjestelmän avulla: jos valo on vihreä, toimet edistyvät hyvin ja saavuttavat tavoitteet; jos valo on keltainen, toimia on mukautettava; jos valo on punainen, toimet on suunniteltava uusiksi taikka niitä on muutettava tai ne on korvattava.

Laatija: Anders Söderberg, Lundin kaupunki. Tiedot koonnut: UBC.

Kuva: Lundin kaupunki



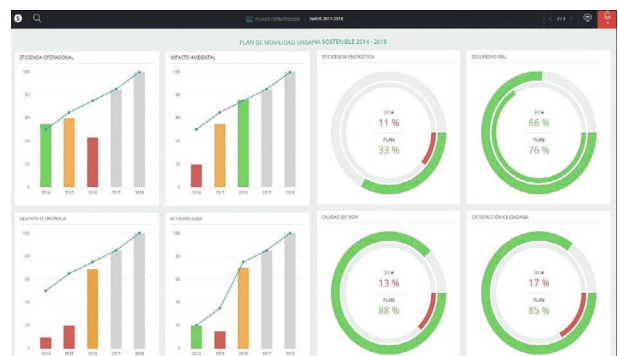
ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

San Sebastián, Espanja: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman vuorovaikutteinen seuranta-alusta

San Sebastiánissa seurataan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan kuuluvien toimenpiteiden edistymistä erityisen seuranta-alustan avulla. Tässä digitaalisessa seurannan välineessä käytetään olemassa olevista tiedonkeruujärjestelmistä saatavia tietoja, ja se tuottaa erittäin tarkkoja ja luotettavia arvioita. Johtajat ja päätöksentekijät saavat sovelluksen avulla helposti käsityksen kokonaistilanteesta, minkä lisäksi he voivat tarvittaessa tutustua yksityiskohtaisempiin tietoihin. Edistymistä havainnollistetaan yksinkertaisella tavalla käyttämällä liikennevalojen värejä, jotka osoittavat, onko kaupunki saavuttamassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen lisäksi myös muiden kunnallisten strategioiden tavoitteet näiden kattamalla alueilla.

Laatija: Donostian kunta / San Sebastián. Tiedot koonnut: UBC.

Kuva: Donostian kunta / San Sebastián



ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Funchal, Portugal: Laajempi hyväksyntä toimenpiteiden järjestelmällisen seurannan avulla

Funchalissa jalankulun lisäämiseen tähtäävien toimenpiteiden seurantaan sisältyi alueiden arviointi, jossa tarkasteltiin erityisesti saavutettavuutta ja pyrittiin määrittämään alueita, joilla voitaisiin parantaa jalankulun edellytyksiä. Lisäksi analysoitiin liikennelaskentojen tietoja liikennevirtojen määrittämiseksi ja ilmansaasteiden määrän arvioimiseksi. Niin ikään tehtiin kysely, jolla arvioitiin tarkemmin toimenpiteiden hyväksyntää ja niiden mahdollisia vaikutuksia. Toteutettujen toimien arviointi ja tulosten mittaaminen olivat tarpeen, jotta voitiin ottaa käyttöön korjaavia toimenpiteitä. Strategia osoittautui onnistuneeksi: sen myötä voitiin osoittaa toimenpiteiden hyödyt ja kasvattaa niiden hyväksyntää. Tällainen toimintamalli onkin suosittava myös muissa kohteissa, joissa jalankulun lisäämiseen tähtäävät toimenpiteet voisivat olla hyödyksi.

Laatija: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal. Tiedot koontanut: Polis.
Kuva: Funchalin kunta; liikkumisen ja liikenteen osasto



TOIMENPIDE 11.2: Tiedota kansalaisille ja sidosryhmille ja osallista nämä

Perustelut

Paikalliselle väestölle suunnatun tiedottamisen ja viestinnän ja väestön osallistamisen olisi jatkuttava myös suunnitteluvaiheen jälkeen. Ne ovat olennainen osa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman kaikkia vaiheita. Kun suunnitelmaa toteutetaan, on viestittävä yleisölle toimien edistymisestä ja selostettava, miten niillä edistetään yhdessä laaditun vision ja sovittujen tavoitteiden saavuttamista. Asukkaat ja sidosryhmät, joita tietyt toimet koskevat suoraan, olisi otettava erityisesti huomioon viestinnässä. Tarkoituksena on, että ihmiset pystyvät näkemään yhteyden aiemman, suunnitelman strategian ja yksityiskohtien tasolla antamansa panoksen ja kaupungissa tai naapurustossa tapahtuvien todellisten muutosten välillä. Tämä edellyttää rehellistä, jatkuvaa ja kohderyhmää kunnioittavaa viestintää kaupungin viranomaisilta yleisölle. Sama pätee myös toiseen suuntaan: kansalaisia, jotka ovat viime kädessä arjen asiantuntijoita sen suhteen, miten toimenpiteet toimivat tosielämässä, olisi kannustettava esittämään näkemyksiään toimenpiteiden mahdollisista parannuksista ja hienosäädöstä. Tätä varten olisi myös tarjottava riittävästi käteviä palautteenannon tapoja. Yleisön näkemysten vilpittömän huomioiminen ja niihin reagoiminen vahvistaa luottamusta. Lisäksi se tarjoaa tilaisuuksia parantaa toteutusta ja toimenpiteiden lopullisia tuloksia.

Tavoitteet

- Käyttää tehokkaasti resursseja – hyödyntäen sekä ammattilaisten asiantuntemusta että kansalaisten käytännön tietämystä – niin, että saavutetaan parhaat mahdolliset tulokset.
- Saada yleisö kokemaan tavoitteet vahvemmin omakseen osallistamalla sitä mahdollisimman paljon seuranta- ja toteutusprosessiin.
- Varmistaa, että ihmiset ovat tietoisia kaupungissa tekeillä olevien muutosten vaikutuksista. Kuvailta tähän liittyen, mitä hyötyjä muutoksista saadaan, ja tarjota vaihtoehtoja tilanteissa, joissa muutokset päivittäisissä matkustustottumuksissa ovat mahdollisia tai tarpeen.

Tehtävät

- Keskustellaan ennen toteutuksen käynnistämistä sellaisten asukkaiden tai sidosryhmien kanssa, joihin jokin suunniteltu toimenpide vaikuttaa suoraan (myönteisesti tai kielteisesti), ja reagoidaan heitä askarruttaviin kysymyksiin. Tässä yhteydessä on hyvä muistaa, että ne, jotka pelkäävät kärsivänsä kielteisistä vaikutuksista, pitävät luonnollisesti

asiasta enemmän meteliä kuin ne, jotka hyötyvät toimenpiteestä – vaikka kärsijät olisivatkin vähemmistönä.

- Lievennetään toteutuksesta aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia (esim. tarjoamalla tukea yrityksille, jotka kärsivät uuden raitiotieyhteyden pitkään kestävästä rakentamisesta).
- Etsitään luovia tapoja osallistaa sidosryhmiä (esim. pyydetään lapsia maalaamaan katuun jalanjälkiä, joilla merkitään turvalliset reitit kouluun).
- Pidetään suuri yleisö hyvin perillä toimenpiteiden toteutuksen edistymisestä. Julkaistaan asukkaille ja poliittisille päättäjille kohdenneet arvioinnin tulokset. Esitellään valikoidut indikaattorit (keskeiset emootioita herättävät indikaattorit, ks. toimenpide 6.1) laadukkaina kaavioina, jotka ovat helposti muidenkin kuin asiantuntijoiden ymmärrettävissä. Annetaan yhden tai kahden vuoden välein kaupunginvaltuustolle yleinen tilannekatsaus toteutuksen edistymisestä (esim. tilanneraportti tai valtuuston kokouksessa pidettävä esitys), jotta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma pysyisi kaupungin asialistan kärkipäässä.
- Tuodaan toteutuksen välitavoitteiden saavuttaminen näkyvästi esille ja juhlistetaan saavutuksia yhdessä yhteisön kanssa (esim. järjestämällä katujuhla, kun katu on muutettu kävelykaduksi).

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Tarkastellaan mahdollisuuksia toteuttaa toimenpiteitä yhdessä kansalaisyhteiskunnan toimijoiden (esim. asukkaiden, yritysten, taiteilijoiden, urheiluseurojen,

koulujen, eläkeläisten, ammattikoulujen, uskonnollisten ryhmien, museoiden jne.) kanssa. Nämä voivat tilanteesta riippuen huolehtia ylläpitotehtävistä, tarjota työvoimaa kevyitä töitä varten, antaa pääsyn omiin viestintäkanaviinsa, osallistua koulutus- ja mentorointitoimintaan, raportoida ongelmista, isännöidä tapahtumia, tarjota tietoja, tietotaitoa ja ideoita tai jopa osallistua taloudellisesti (joukkorahoituksen/joukkosijoittamisen kautta). Lisäideoita ja konkreettisia esimerkkejä (esim. kansalaisten rakentamat pyöräkaistat, yhdessä asukkaiden kanssa toteutetut paikanluontaloitteet, vapaaehtoisvoimin toimivat ”kansalaisbussipalvelut” (citizen buses), yhteiset siivouspäivät jne.) on asiakirjassa ”SUNRISE Co-Implementation Guidelines”.

Ajoitus ja koordinointi

- Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen eri tavoin on tarpeen koko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin sekä toteutus- ja seurantavaiheen ajan.

Tarkistuslista

- ✓ Kansalaiset ja sidosryhmät, joihin toimenpiteiden toteutus vaikuttaa suoraan, on osallistettu toteutusprosessiin.
- ✓ Ratkaisut, joilla lievennetään kielteisiä vaikutuksia toteutuksen aikana, on määritetty ja toteutettu.
- ✓ Yleisölle on tiedotettu toimenpiteiden toteutuksen edistymisestä.

Toimenpiteiden toteutuksen onnistuminen on vahvasti yhteydessä hyvään viestintään sidosryhmien ja kansalaisten kanssa. Esimerkiksi liikenteen sähköistämiseen liittyviä toimenpiteitä, kuten latausinfrastruktuuria tai nollapäästöalueita, toteutettaessa on otettava asukkaat mukaan ja kannustettava heitä olemaan osa muutosta. Ei ole yksinkertaista suostutella ihmisiä vaihtamaan henkilöautojaan muihin vaihtoehtoihin, eikä asia ole liikennesuunnitteluviranomaisen suoraan kontrolloitavissa. Tarvitaan laaja kirjo erilaisia viestintätoimenpiteitä ja kannustimia. Viestintäkampanjassa on suositeltavaa käyttää tunnistettavaa brändiä sekä eri kanavia erilaisten ryhmien tavoittamiseksi. Viesteissä olisi keskiytettävä käyttäjille suoraan koituihin hyötyihin (esim. elinkaarikustannuksiin, latausinfrastruktuuriin saatavuuteen jne.) yhteiskunnan hyötyjen sijasta. Kaikista saatavilla olevista hyödyistä ja kannustimista olisi tiedotettava laajasti. Tällaisia ovat esimerkiksi taloudelliset tuet ja käytännön edut sähköajoneuvojen kuljettajille (esim. pääsy nollapäästöalueille, maksuton pysäköinti, maksuton lataus jne.).

Lisäohjeita eri tavoista, joilla voidaan edistää liikenteen sähköistämistä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman puitteissa, on oppaassa **Electrification. Planning for electric road mobility solutions in urban areas in a SUMP context**.





Lisätietoa

SUNRISE-hanke, 2019. Co-Implementation Guidelines, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

CH4ALLENGE-hanke, 2016. Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CiViTAS DYN@MO, 2016. Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CiViTAS DYN@MO Project, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Ljubljana, Slovenia: Kaupunkitilan pysyvään uudistamiseen johtanut kadun tilapäinen sulkeminen

Ljubljanan kaupunki sulki keskustassa kulkevan Slovenska-kadun kaikilta moottoriajoneuvoilta tilapäisesti neljäksi kuukaudeksi Euroopan liikkujan viikon yhteydessä vuonna 2013. Tämä oli askel kohti kaupunkitilan muuntamista uudeksi kävelykaduksi, joka on avoinna vain julkiselle liikenteelle, pyöräilijöille ja kävelijöille. Hankkeeseen sisältyi uusien kaupunkikalusteiden käyttöönottoa ja viheralueiden luomista. Neljä kuukautta myöhemmin, tammikuun lopussa 2014, kadun hiilidioksidipäästöt olivat laskeneet 70 prosenttia, mikä paransi ilmanlaatua. Myös asukkaiden elämänlaatu oli parantunut, ja meluhaitat olivat vähentyneet. Myönteisten tulosten ja yleisöltä saadun palautteen perusteella Ljubljana päätti sulkea kadun pysyvästi moottoriajoneuvoilta syyskuussa 2015.



Laatija: Matic Sopotnik, Ljubljanan kaupunki. Tiedot koontu: EUROCIITIES.
Kuva: Ljubljanan kaupunki

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Bologna, Italia: Uudet vuorovaikutteiset tavat osallistaa kaupunkilaisia

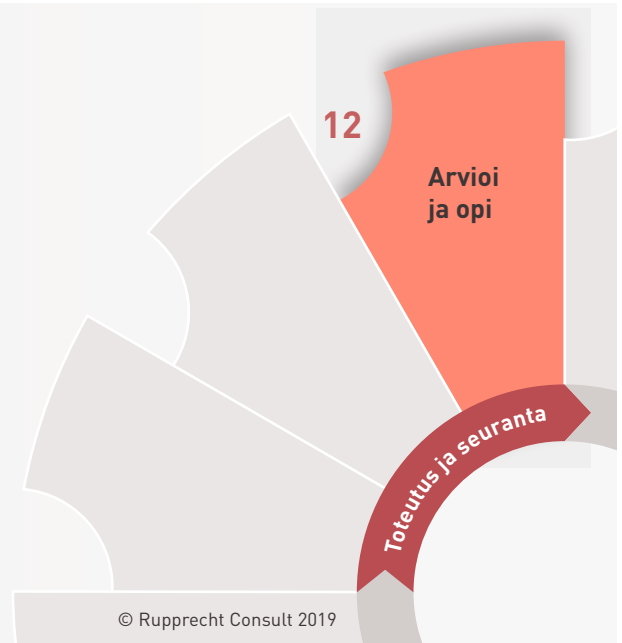
Kansalaisten osallistaminen monitasoisen toimintamallin avulla oli keskeinen osa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista Bolognassa. Eri sidosryhmiä pyydettiin työstämään tavoitteita, strategioita, toimintaperiaatteita ja toimia "Kestävän liikku- misen foorumilla". Yhteensä 55 eri kuntaa ja niiden asukkaita osallistui yleisölle avoimiin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman esittelytilaisuuksiin. Lisäksi Bolognan kuusi kaupunkialuet- ta osallistettiin työpajojen ja tarkoitusta varten perustettujen tiedotuspisteiden avulla. Yhdessä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen kanssa toteutettiin "PUMS Bologna Metropolitana" hanke. Tavoitteena oli saada kaikki toimijat ja asukkaat mukaan osallistamis-, tiedotus- ja viestintätoimien avulla.



Laatija: Catia Chiusaroli, Bolognan suurkaupunki. Tiedot koontu: Polis.
Kuva: Bolognan suurkaupunki

OSAVAIHE 12: Arvioi ja opi

- 12.1 Analysoi onnistumiset ja epäonnistumiset
- 12.2 Jaa tuloksia ja kokemuksia
- 12.3 Tarkastele uusia haasteita ja ratkaisuja



Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessi on syklinen, koska kyse on jatkuvasta kehittämisestä. Prosessin loppu on myös uuden prosessin alku. Maailma ja kaupungit muuttuvat ja kehittyvät jatkuvasti. Syklin päätyttyä onkin tärkeää tarkastella, missä onnistuttiin ja mikä ei toiminut, sekä jakaa kokemuksia yleisön kanssa ja pohtia edessä olevia uusia ongelmia ja haasteita ja mahdollisia uusia ratkaisuja niihin. Tässä vaiheessa voidaan oppia siitä, mikä meni hyvin ja mikä ei. Näin saatu oppi voidaan hyödyntää kestävän kaupunkiliikenteen jatkosuunnittelussa.

TOIMENPIDE 12.1: Analysoidaan onnistumiset ja epäonnistumiset

Perustelut

Kaikki ei aina mene suunnitellulla tavalla – joskus asiat sujuvat huonommin, joskus paremmin. On tärkeää tarkastella huolellisesti, mikä SUMP-prosessissa onnistui ja mikä ei, sillä jokaisesta kokemuksesta voidaan oppia jotakin. Tämä arviointi kattaa sekä toteutettujen toimien vaikutukset kaupunkiliikenteeseen ja sen ulkopuolelle (ts. miten hyvin visio ja tavoitteet saavutettiin) että suunnitteluprosessin tehokkuuden. On mahdollista, että toisessa niistä onnistuttiin ja toisessa ei.

Onnistumisten ja epäonnistumisten kartoittamiseksi ja ymmärtämiseksi on kuultava toimiin osallistuneiden ja niiden kohteina olleiden kansalaisten mielipiteitä prosessista ja sen tuloksista. Heidän näkemyksensä ovat olennaisia, jotta voidaan ottaa oppia ja kartuttaa osaamista ja tietämystä – mikä puolestaan auttaa luomaan vahvan perustan seuraavalle suunnittelusykliille.

Tavoitteet

- Arvioida suunnitteluprosessi sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma ja sen toteutus sekä hahmottaa, mitkä tekijät ovat johtaneet onnistumisiin tai vastaavasti epäonnistumisiin.
- Saada kansalaisia ja sidosryhmiä apuna käyttäen syvällisempi käsitys kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun prosessista ja sen toimenpiteiden kokonaisvaikutuksista.
- Koota opetukset seuraavan sukupolven kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman valmistelemista varten.

Tehtävät

- Arvioidaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman onnistumiset ja epäonnistumiset analysoimalla kaikkien vaiheiden ja osavaiheiden vahvuudet ja heikkoudet sekä niiden lopulliset tulokset.

- Analysoidaan prosessi koko sykliä tarkastellen. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi osallistuvan havainnoinnin, fokusryhmien tai haastattelujen avulla. Arvioidaan näiden pohjalta kriittisesti sidosryhmien ja kansalaisten osallistamisen tehokkuutta, jotta osallistamistoimintoja voidaan parantaa myöhemmissä vaiheissa ja tulevissa suunnitelmissa.
- Hankitaan keskeisiltä sidosryhmiltä ja kansalaisilta aktiivisesti tietoa siitä, mitä näiden mielestä prosessilla on saavutettu ja mikä kaipaisi parannusta. Tilanteessa, jossa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua on jo tehty vuosien ajan, prosessin ulkopuoliset ihmiset voivat tarjota hyvinkin erilaisia näkökulmia, ja he ovat voineet havaita tärkeitä seikkoja, joita hankkeen sisäpiiriläiset eivät ole panneet merkille.
- Aloitetaan toteutettujen toimenpiteiden laajempien vaikutusten arviointi, kun tuloksia on kertynyt riittävästi. Analysoidaan, mikä on onnistunut ja mikä ei. Listataan ne kokonaistavoitteet ja strategiset osatavoitteet, joihin ei ole päästy mutta joihin pyritään yhä.
- Viestitään saaduista kokemuksista SUMP-ydintyöryhmälle ja keskeisille sidosryhmille (esim. ohjausryhmälle).

- Hyödynnetään menestystarinat ja otetaan opiksi virheistä seuraavaa suunnittelukierrosta varten.

Ajoitus ja koordinointi

- Suunnittelun ja kansalaisten osallistamisprosessin tehokkuus arvioidaan toteutusvaiheen aikana.
- Kokonaisvaikutukset (ts. se, onko vision toteutuminen nyt lähempänä) arvioidaan sen jälkeen, kun riittävä määrä toimenpiteitä on toteutettu.

Tarkistuslista

- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin onnistumiset ja epäonnistumiset on arvioitu.
- ✓ Toimenpiteiden toteutuksen arviointi on tehty.
- ✓ Kansalaisilta ja keskeisiltä sidosryhmiltä on saatu mielipiteet ja näkemykset.
- ✓ Saaduista kokemuksista on jaettu tietoa ja viestitty.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Nantes Métropole, Ranska: Edellisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kattava arviointi ennen uuden suunnitelman laatimisen aloittamista

Nantesin metropolialue (Métropole de Nantes) arvioi edellisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa (2010–2015) tärkeimmät onnistumiset ja epäonnistumiset kyetäkseen tekemään uudesta suunnitelmasta entistä paremman. Arviointia varten metropolialueella tehtiin sekä laadullinen että määrällinen kyselytutkimus (laadullinen kysely oli osoitettu 20 000 ihmiselle ja määrällinen 1 000 ihmiselle). Kyselyjen avulla saatiin käsitys siitä, miten ihmisten liikkumiskäyttäytyminen oli muuttunut ja miten väestö oli kokenut ja havainnut erilaiset liikkumistoimenpiteet, jotka oli toteutettu vuoden 2010 jälkeen. Lisäksi asiantuntijaryhmä teki laadullisen analyysin ja esitti päätelmät ja suositukset seuraavan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista varten. Kansalaisten kuuleminen sekä asiantuntijoiden ja sidosryhmien osallistuminen olivat tässä prosessissa ratkaisevan tärkeitä uuden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman hyvän valmistelutyön kannalta..

Laatija: amia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes. Tiedot koontu: Polis.
Kuva: Christine Blanchard



TOIMENPIDE 12.2: Jaa tuloksia ja kokemuksia

Perustelut

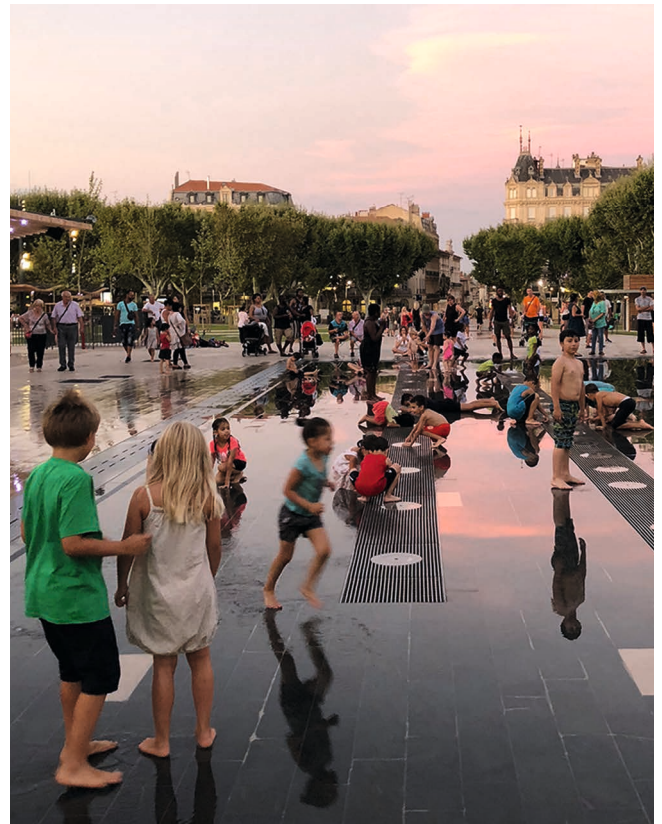
Kaikilla kaupungeilla on vahvuuksia ja heikkouksia. Ne voivat oppia toisiltaan ja opettaa toisiaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin eri osa-alueilla ja eri kysymyksissä. Tietämyksen ja kokemusten jakaminen auttaa ensinnäkin Euroopan kaupunkeja pääsemään eteenpäin ja parantamaan suunnittelua yhdessä. Toiseksi se tarjoaa mahdollisuuden tarkastella omia kokemuksia ja oppia muilta. Myös sillä, mitä tietoa jaetaan muille, on merkitystä. Ihmiset kertovat yleensä mielellään onnistumisistaan mutta ovat mieluummin julkisuudessa vaiti epäonnistumisista. Tämä on ymmärrettävää, mutta usein parasta oppia saa asioista, jotka eivät menneet suunnitelmien mukaan. Tämä pätee myös silloin, kun asiat ovat sujuneet odotettua paremmin.

Tavoitteet

- Löytää keinoja jakaa kokemuksia muiden saman maan, alueen tai kielialueen (ja mahdollisuuksien mukaan myös niiden ulkopuolisten) kaupunkien kanssa.
- Löytää keinoja oppia muiden kokemuksista samassa maassa tai samalla alueella tai kielialueella (ja mahdollisuuksien mukaan myös niiden ulkopuolella). Kyse voi olla kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman sisällöstä, suunnitteluprosessista tai toimenpiteistä.
- Jakaa myös vähemmän myönteisiä kokemuksia ja, mikä tärkeintä, niistä opittuja asioita sekä ajatuksia siitä, mitä olisi tehtävä toisin seuraavalla kerralla.

Tehtävät

- Pohditaan ja dokumentoidaan prosessin opetuksia.
- Jaetaan onnistumisista ja epäonnistumisista tehdyn analyysin tulokset myös muille, jotta muut kaupungit voivat oppia kokemuksista.
- Otetaan yhteyttä saman maan tai alueen muihin kaupunkeihin, joihin on jo entuudestaan olemassa yhteyksiä, ja pyydetään niitä vaihtamaan kokemuksia. Vaihto voidaan toteuttaa yksinkertaisesti esimerkiksi puolen päivän mittaisena työpajana, johon kutsutaan toimijoita yhdestä tai kahdesta muusta kaupungista jakamaan kokemuksia sekä pohtimaan niitä yhdessä.



Kuva © Gehl

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Laaditaan Eltis-sivustolle tapauselostus jostakin aiheesta, joka liittyy kaupungin kokemuksiin kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelusta:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Rekisteröidytään CiViTAS-portaaliin ja jaetaan kokemuksia muiden kestävästä liikenteen ja liikkumisen parissa työskentelevien toimijoiden kanssa:
<https://civitas.eu>

Ajoitus ja koordinointi

- Saatujen kokemusten jakaminen aloitetaan sen jälkeen, kun on ehditty pohtia onnistumisia ja epäonnistumisia ja sisäistää, mistä niissä on ollut kyse.

Tarkistuslista

- ✓ Saadut kokemukset on dokumentoitu ja asetettu muiden saataville.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Tietämyksen vaihto eurooppalaisessa kaupunkien oppimishjelmassa

CiVITAS-hankkeen ”SUMP-Us SUMP Learning Programme 3” ohjelma tarjosi pienille ja keskisuurille kaupungeille mahdollisuuden vaihtaa keskenään tietämystä ja kokemuksia erilaisten toimien kautta. Rivas-Vaciamadrid (Espanja) sai tiedonvaihdon avulla tietoa toimenpiteiden valitsemisen, priorisoinnin ja kuvailemisen eri vaiheista ja hyödynsi tätä tietoa hyväkseen organisoidessaan uudelleen julkisen liikenteen järjestelmänsä. Kilkisin (Kreikka) kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman työryhmä puolestaan hyödynsi sidosryhmien osallistamisesta saamia tietoja tehokkaiden toteutusmenetelmien kehittämiseksi. Ginosan (Italia) suunnitelmassa on perustaa SUMP-työryhmä, jonka on määrä sisällyttää ohjelmasta saadut opit osaksi kaupungin pitkän aikavälin strategioita ja edistää näin Ginosan kestävämpää kehitystä.



Laatija: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosan kunta, Eleftheria Spanou, Kilkisin kunta. Tiedot koontanut: ICLEI.
Kuva: Ana Dragutescu

TOIMENPIDE 12.3: Tarkastele uusia haasteita ja ratkaisuja

Perustelut

Ennen kuin aloitetaan kestävän kaupunkiliikenteen seuraavan sukupolven suunnitelman laatiminen, olisi pohdittava kaupunkiliikenteen uusia haasteita ja ratkaisuja. Prosessia on jo mukautettu ja arvioitu toteutuksen aikana, joten nyt sitä voidaan tarkastella etäämmältä strategisemmasta näkökulmasta ja pohtia, miten toimintaolosuhteet ja odotukset ovat muuttuneet. Tarkoituksena on optimoida suunnitteluprosessi ja toimenpiteiden valitseminen tulevaisuutta silmällä pitäen.

Kun on määritetty, missä tällä hetkellä mennään (toimenpide 12.1), on päätettävä, mihin suuntaan halutaan seuraavaksi lähteä ja mitkä saadut opit, tehdyt ratkaisut ja kertyneet tietämyksen osat halutaan viedä mukana seuraavaan sykliin. Kokemus on osoittanut, että kukin suunnittelusykli kasvattaa asiantuntemusta ja lisää seuraavan suunnittelukierroksen tehokkuutta. Alustava analyysi tulevista haasteista voi vaikuttaa uuden suunnitteluprosessin muotoon ja luoda yhteyden meneillään olevan ja uuden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman välille.

Tavoitteet

- Valmistautua seuraavaan suunnittelukierrokseen.
- Pohtia läpikäydystä suunnittelusyklistä saatuja kokemuksia tulevien haasteiden kannalta.

Tehtävät

- Pohditaan tulevaisuuden uusia yhteiskuntaan, teknologiaan ja liikennejärjestelmään liittyviä haasteita, jotka voivat vaikuttaa suunnittelusykliin ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutukseen. Erityisesti teknologian ja datan käytön kehittyminen voi aiheuttaa lähitulevaisuudessa merkittäviä muutoksia (esim. liikkuminen palveluna, automatisoitu ajaminen, massadata ja jaettu liikkuminen).
- Selvitetään, miten voitaisiin luoda synergioita liikennepolitiikan ja muiden sektorien (maankäyttö, energia, ympäristö, talouskehitys, sosiaalinen osallisuus, terveys ja turvallisuus) toimintapolitiikkojen välille.
- Valmistaudutaan laatimaan seuraavan sukupolven kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma.

- Tarkastellaan, mitä syklin osavaiheiden 1 ja 2 toimenpiteitä ei tarvitse toistaa.

Olennaisten vaatimusten lisäksi toteutettavat toimenpiteet

- Yksilöidään uusia haasteita, jotka ovat syntyneet toteutusvaiheen aikana (esim. keskeisten sidosryhmien kanssa käytävien keskustelujen, data-analyysin, toimenpiteessä 12.1 määritettyjen onnistumisten ja epäonnistumisten pohjalta).

Ajoitus ja koordinointi

- Toteutetaan ennen uuden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnan aloittamista (meneillään olevan suunnitelman toteutuskauden aikana).
- Kannattaa lähteä siitä, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma olisi arvioitava uudelleen ja päivitettävä 5–10 vuoden välein. Kymmenen vuoden jälkeen suunnitelma-asiakirja kokonaisuudessaan voi jo olla vanhentunut. Yksittäisiä toimenpiteitä sen sijaan olisi seurattava ja päivitettävä tätä useammin. Näin toimimalla saadaan todennäköisemmin käyttöön kaikkein tarkoituksenmukaisimmat toimenpiteet.

Tarkistuslista

- ✓ Kaupunkiliikenteen ja -liikkumisen tulevat uudet haasteet on määritetty.
- ✓ Meneillään olevasta suunnittelusyklistä saadut kokemukset ovat valmiina käytettäviksi seuraavissa kokonaisvaltaisissa suunnitteluprosesseissa.
- ✓ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on päivitetty.



Lisätietoa

SUMPs-UP-hankkeen edistyneille kaupungeille tarkoitettu toimenpideopas sisältää suosituksia siitä, miten olisi arvioitava uusia teknologioita, kuinka tulisi edistää uusia innovatiivisia toimenpiteitä ja miten luodaan innovointistrategia:
<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



Kuva © Gehl

Liikennesuunnittelun suurimmista haasteista puhuttaessa useimmille tulee todennäköisesti mieleen **automaatio**. Valmistajat lisäävät ajoneuvoihin jatkuvasti enemmän verkotettuja ja automaattisia toimintoja. Vaikka kehitys kohti verkottuneiden ja automaattisten ajoneuvojen käyttöönottoa onkin nopeaa, onnistunut siirtyminen ajoneuvoihin riippuu pitkälti siitä, miten hyvin tämä uusi teknologia pystytään integroimaan nykyiseen kaupunkiliikennejärjestelmään osana kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessia. Verkottuneet ja automaattiset ajoneuvot on selvästikin otettava huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa. Niiden merkitystä ei pitäisi kuitenkaan ymmärtää väärin niin, että niihin liittyvät murrokselliset teknologiat ja niiden vaikutukset hyväksyttäisiin kriittittä. Sen sijaan olisi lisättävä paikallisviranomaisten valmiuksia, jotta ne voivat arvioida odotettavissa olevia teknologisia muutoksia kriittisesti ja muovata tulevaisuutta omien odotustensa mukaiseksi. On erittäin tärkeää, että kaupungit toimivat proaktiivisesti ja selkeän ja laajasti hyväksytyyn kaupunkivision ohjaamina. Kaupunkien on hallittava teknologiaa eikä päinvastoin.

Lisäohjeita verkottuneisiin ja automaattisiin ajoneuvoihin liittyvien haasteiden ratkaisemisesta on oppaassa **Road vehicle automation in sustainable urban mobility planning**.





Automaation lisäksi liikkumista palveluna (MaaS) pidetään laajasti merkittävänä tulevana trendinä. Liikkuminen palveluna -konseptissa voidaan yhdistää erilaisia uusia liikkumisvaihtoehtoja (yhteiskäyttöjärjestelmien, mikroliikkumisen palvelujen ja automaation myötä) ja edistää näin kaupunkiliikennejärjestelmän multimodaalisuutta.

Ohjeasiakirja **Mobility as a Service (Maas) and Sustainable Urban Mobility Planning** auttaa ymmärtämään, mistä liikkumisessa palveluna on kyse. Oppaan avulla voidaan arvioida kaupungin valmiuksia konseptin käyttöön. Lisäksi siinä esitetään mahdollisia toiminnallisia ja hallinnollisia malleja, joita voidaan soveltaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelussa liikkuminen palveluna -konseptin osalta.

ESIMERKKI HYVÄSTÄ KÄYTÄNNÖSTÄ

Suur-Manchester, Yhdistynyt kuningaskunta: Jatkuvasti päivitettävä verkkotietokanta

Suur-Manchesterin vuoden 2040 asti ulottuvan liikennestrategian ja alueen uuden toteutussuunnitelman (Greater Manchester Delivery Plan 2020–2025) tukena käytetään kattavaa tietokantaa, joka on jäsennetty kuuden yhteiskunnallisen kehityssuuntauksen sekä liikenteen kysyntää Suur-Manchesterin alueella ohjaavien tekijöiden mukaan.

Tietokantaa päivitetään jatkuvasti. Näin voidaan paitsi havaita tulevat haasteet ja kehityssuuntaukset myös varmistaa, että kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman pyrkimykset ja tavoitteet perustuvat kehitysnäkymiin ja tietoihin, jotka ovat paikallisesti ja ajallisesti merkityksellisiä. On tärkeää, että kaupungilla on riittävästi resursseja, joiden avulla dataa ja tietoja voidaan päivittää säännöllisesti ja järjestelmällisesti niin, että koottu tietoaaineisto pysyy jatkuvasti ajantasaisena ja hyödyllisenä.

Laatija: Ben Brisbane, Traffic for Greater Manchester Authority, Tiedot koontanut: EURO CITIES | **Kuva:** Suur-Manchester



Välitavoite: Toimenpiteiden toteutus on arvioitu

Onneksi olkoon, olet saavuttanut syklin viimeisen välitavoitteen!

Toimenpiteet on nyt toteutettu ja arvioitu, ja sykli kokonaisuudessaan on päättynyt. Samalla ollaan uuden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin alussa. Viimeinen välitavoite tarjoaa tilaisuuden tarkastella suunniteltuja ja toteutettuja toimenpiteitä, hankittua tietämystä ja osaamista sekä kohdattuja haasteita. Tältä pohjalta voidaan katsoa eteenpäin. Mitä on odotettavissa seuraavalta suunnittelusyklistä ja mitä parannuksia ja ideoita tulevaisuudessa kaivataan? Tiedota nyt arvioinnin tuloksista ja mahdollisesta päätöksestä jatkaa prosessia ja valmistella uusi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (jos tällainen päätös on jo tehty). Tämän tiimoilta voidaan järjestää yleisötapahtuma, johon kutsutaan kansalaisia, sidosryhmiä ja (paikallisia) tiedotusvälineitä.

Päättynyttä sykliä ja sen onnistumisia on syytä juhlistaa yhdessä paikallisyhteisön kanssa. Tässä yhteydessä on tilaa luovuudelle. Suunnitteluprosessin tuloksia ja kokemuksia voidaan esitellä vuorovaikutteisesti ja monipuolisesti (esim. kävelykierros kaupungissa, ”ennen ja jälkeen” -tilanteen esitteleminen, toimien jälkeistä tilannetta esittelevä elokuva jne.). Näytä ihmisille, mitä on saavutettu yhdessä, mistä on syytä olla ylpeä ja mitä tulevaisuus voi vielä tuoda mukanaan, kun kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun toimintamallia jatketaan.



Kuva © Gehl

www.eltis.org