

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelu ja toteutus (SUMP)

Opas kaupunkiseudun
liikennejärjestelmäsuunnitelman
valmisteluun, laatimiseen ja seurantaan



Euroopan unionin
rahoittama

Sisällys

Esipuhe	3	4 Suunnitteluprosessi ja sen vaiheet.....	32
1 Johdanto	4	4.1 Liikennejärjestelmän suunnittelu on jatkuvaa työtä	33
1.1 Oppaan tarkoitus	5	4.2 Vuorovaikutusta tarvitaan suunnittelun eri vaiheissa	34
1.2 Keskeiset termit ja käsitteet	8	4.3 Hyvä pohjatyö mahdollistaa onnistuneen prosessin	36
2 Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu.....	11	4.4 Yhteinen tilannekuva tarvitaan suunnittelun pohjaksi	38
2.1 Päämääränä liikennejärjestelmä, joka tukee yhteiskunnan kestävyyttä	12	4.5 Skenaariotyöskentelyllä pohditaan mahdollisia tulevaisuuksia	40
2.2 Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään eri aluetasoilla ja yli hallintorajojen.....	12	4.6 Visio, tavoitteet ja tavoiteindikaattorit kuvaavat tavoiteltua tulevaisuutta.....	42
2.3 Avainasemassa on yhteisen tahtotilan löytäminen	15	4.7 Vaikuttavimmilla toimenpiteillä kohti tavoitteita	46
2.4 Kokemuksia kentältä: liikennejärjestelmäsuunnitelma osana seudullista yhteistyötä.....	15	4.8 Vaikutusten arviointia tarvitaan koko suunnitteluprosessin ajan	50
3 Lähtökohtia suunnitelman laadintaan.....	17	4.9 Kokemuksia kentältä: resurssirealismi.....	51
3.1 SUMP-konsepti kehittää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyötä	18	5 Suunnitelman toteutus ja seuranta	53
3.2 Kaupunkiseudut ja suunnittelutarpeet ovat erilaisia	20	5.1 Suunnitelmasta kohti MAL-sopimusta ja toteutusta	54
3.3 Saavutettavuus on muutakin kuin liikennettä	20	5.2 Toimenpiteiden toteutumista, tavoitteiden saavuttamista ja liikennejärjestelmän tilaa seurataan säännöllisesti	57
3.4 Vastuu liikennejärjestelmästä jakaantuu eri tahoille.....	22	5.3 Kokemuksia kentältä: jatkuva perehdyttäminen	59
3.5 Liikennejärjestelmää ja alueidenkäyttöä tulee suunnitella yhdessä	25	6 Lähdeluettelo.....	61
3.6 Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma....	27		
3.7 Kaupunkiseudun suunnitelmassa keskitytään seudullisiin kysymyksiin	27		
3.8 Liikennejärjestelmäsuunnitelma on pohja MAL-sopimusneuvotteluille	30		
3.9 Kokemuksia kentältä: selkeät rakenteet sitoutumisen lähtökohtana	30		

Oppaan laadintaan on saatu Euroopan unionin CEF Technical Assistance rahoitusta.

Traficom in julkaisu ja 15/2026
ISBN 978-952-425-026-9 (verkkojulkaisu)
ISSN 2669-8757

Esipuhe

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnittelussa tulee ottaa huomioon moninaisten käyttäjäryhmien tarpeet ja samalla huolehtia, että liikennejärjestelmä on taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävä. Suunnitelman laadinnassa ja sen toteutuksessa tarvitaan jatkuvaa vuorovaikutusta kuntien, asukkaiden, kaupunkiseudun eri toimijoiden ja valtion osapuolten kesken. Tavoitteena on toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä sekä nykyisille että myös tuleville sukupolville.

Tässä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua käsittelevässä oppaassa käydään läpi kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen koko prosessi; tavoitteiden asettamisesta toimenpiteiden määrittelyyn ja suunnitelman toteuttamiseen ja seurantaan. Kenen kanssa kannattaa keskustella ja missä vaiheessa? Minkälaisia asioita kaupunkiseudun suunnitelmassa käsitellään? Ja miten voitaisiin varmistaa, että suunnitelmaan ja sen toteutukseen myös sitoudutaan?

Oppaan on laatinut konsulttiyhteenliittymä Linea Konsultit Oy (Sakari Somerpalo projektipäällikkönä, Atte Mantila), WSP Finland Oy (Riikka Kallio pääsuunnittelijana, Katja Lindroos),

Afry Finland Oy (Jarkko Rantala) ja Waystep Oy (Henriikka Weiste).

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (puheenjohtajana Maija Stenvall, Annu Korhonen ja Taina Saarinen), Suomen Kuntaliitto (Johanna Vilkuna), Väylävirasto (Sini Tohmo), Itä-Suomen elinvoimakeskus (Salla Airaksinen), Tampereen kaupunkiseutu (Eero Kauppinen), Jyväskylän kaupunki (Hannu Onkila) ja Oulun kaupunki (Eelis Rankka).

Oppaan laatimisen rinnalla on kartoitettu myös kaupunkiseutujen suunnittelu yhteistyön haasteita ja onnistumisia erityisesti päättäjävuo-rovaikutuksen näkökulmasta. Tähän raporttiin on koottu seudullisen suunnittelun käytännön kokemuksista nousevia havaintoja, joiden kirjajamisesta ovat vastanneet Tapani Touru ja Venla Salomaa Sitowise Oy:stä.

Oppaan laatimisen aikana haastateltiin kaikkien MAL-seutujen edustajia tavoitteena kuulla seutujen liikennejärjestelmätyn käytännön haasteista ja toiveista oppaan sisällölle. Päättäjävuo-rovaikutusselvitykseen sisältyi myös runsaasti MAL-seutujen edustajien haastatteluja.

Oppaan toivotaan avartavan ajattelua ja antavan myös käytännön vinkkejä liikennejärjestelmätyn.

Kiitos ammattitaitoiselle konsulttiryhmälle ja keskustelevalle ohjausryhmälle!



1 Johdanto

1.1 Oppaan tarkoitus

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelulla on Suomessa pitkä perinne. EU-tasolla on puolestaan 2010-luvulta alkaen tehty ns. kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) koskevaa opasaineistoa kaupunkien ja kaupunkiseutujen työn tueksi.

EU:n TEN-T-asetuksen mukaan Suomen seitsemällä MAL-kaupunkiseudulla tulee vuoden 2027 loppuun mennessä olla laadittu ja hyväksytty kaupunkiseudun SUMP-suunnitelma. Suomessa on pidetty lähtökohtana, että kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmia kehitetään TEN-T-asetuksen mukaisiksi suunnitelmiksi eikä seuduille laadita erillisiä liikennejärjestelmä- ja SUMP-suunnitelmia.

Nyt laaditussa suunnitteluoppaassa kuvattu suunnitteluprosessi sisältöineen on pitkälti EU:n SUMP-oppaiden mukainen, mutta ottaa huomioon suomalaisen suunnittelujärjestelmän ja -perinteet. Oppaassa käsitellään liikennejärjestelmän suunnittelua laajemmin kuin vain suunnitelman laadintavaiheena eli se sisältää myös liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen valmistelua sekä suunnitelman jälkeen toimenpiteiden seuranta, edistämistä ja kytkentää päätöksentekoon.

Kaupunkiseututasoinen suunnitteluyhteistyö on tarpeen muillakin kuin MAL-kaupunkiseuduilla. Oppaassa on pyritty tunnistamaan se, että kaupunkiseudut – myös MAL-seudut – ovat erilaisia: sekä suunnittelun lähtökohdat että seutuyhteistyön organisointi ja käytettävissä olevat resurssit ovat erilaisia. Ja vaikka opas on tarkoitettu kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja -työhön, sitä voi soveltuvin osin hyödyntää myös kaupunkien ja maakuntienkin liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Oppaan on tarkoitus helpottaa kaupunkiseutujen työtä ja palvella suunnittelun tukiaineistona. Opasjulkaisun lisäksi työssä on laadittu tiettyjä aiheita laajemmin tai konkreettisemmin käsitteleviä teemakortteja, jotka on julkaistu Traficom:n nettisivuilla. Teemakorttisarjaa on tarkoitus täydentää ja tarvittaessa päivittää jatkossa. Opasaineistoon liittyy oleellisesti myös Traficom:n erillinen opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin (Traficom:n julkaisu 3/2023).

Oppaan laadinnan rinnalla on tehty selvitystä päättäjävoroaikutuksesta. Selvityksen yhteydessä haastateltiin useita asiantuntijoita Suomen eri MAL-kaupunkiseuduilta. Haastattelujen avulla on kartoitettu seutujen

liikennejärjestelmätyöhön ja sen päättäjävoroaikutukseen liittyviä käytäntöjä, haasteita ja onnistumisia. Näkemyksiä on saatu seutu-, maakunta- ja kuntaorganisaatioista henkilöiltä, joilla on ollut keskeinen rooli seudullisen yhteistyön johtamisessa ja toimeenpanossa.

Selvityksen havainnoista on tehty tähän raporttiin tiiviit kuvaukset. Ne löytyvät lukujen 2, 3, 4 ja 5 viimeisinä alalukuina otsikolla Kokemuksia kentältä. Alalukujen tavoitteena on tehdä näkyväksi seudullisen liikennejärjestelmätöiden käytännön vahvuuksia, heikkouksia ja mahdollisuuksia päättäjävoroaikutuksessa. Päättäjävoroaikutuksen onnistuminen voidaan tunnistaa suunnitelmien toteutumisen kannalta keskeiseksi tekijäksi.

Opas on tarkoitettu kaikille, jotka osallistuvat kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnitteluun ja päätöksentekoon. Se on suunnattu erityisesti:

- kaupunkiseutujen ja kuntien viranhaltijoille
- valtion liikennehallinnon asiantuntijoille
- päätöksenteon valmistelijoille
- asiantuntijoille ja konsulteille, jotka tukevat kaupunkiseutuja
- muille liikennejärjestelmä- ja MAL-työssä toimiville.

Opasta voivat hyödyntää myös maankäytön ja joukkoliikenteen suunnitteluun osallistuvat. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma syntyy yhteistyössä asukkaiden, elinkeinoelämän ja muiden toimialojen asiantuntijoiden kanssa. Toimeenpanossa ja rahoituksessa tarvitaan kuntien ja myös valtion osapuolten yhteistä tahtotilaa ja pitkäjänteisyyttä.

”Perinteisen” liikennesuunnittelun ja kestävän liikennejärjestelmäsuunnittelun erot

”Perinteisen” liikennesuunnittelun ja kokonaisvaltaisemman kestävään liikennejärjestelmään tähtäävän SUMP-suunnittelun eroja on kuvattu seuraavassa EU:n SUMP-oppaasta peräisin olevassa taulukossa (lähde Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH 2019).

Perinteinen liikennesuunnittelu	Kestävän liikennejärjestelmän 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 kestävään 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 tehtävä	Monialaiset suunnitteluryhmät
Asiantuntijasuunnittelu	Avoin ja osallistava toimintamalli, jossa suunnitteluun osallistuu sidosryhmiä ja kansalaisia
Rajattu vaikutustenarviointi	Vaikutusten järjestelmällinen arviointi, joka tähtää oppimiseen ja parannuksiin

Opas kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma kokoaa yhteen seudun tavoitteet, suunnitelmat ja toimenpiteet johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi.

Kaupunkiseudun kokonaisvaltainen liikennejärjestelmäsuunnittelu auttaa:

- tunnistamaan eri tavoitteiden välisiä ristiriitoja ja tekemään niistä tietoisia valintoja
- luomaan yhteistä tahtotilaa suunnitteluun ja toimeenpanoon seudun kuntien, valtion ja muiden osallisten kesken
- suuntaamaan rajalliset resurssit vaikuttavimpiin toimenpiteisiin
- tukemaan kestävämmän liikkumisen edistämistä myös silloin, kun päätökset ovat poliittisesti vaikeita tai ratkaisut monimutkaisia
- siirtymään tavoitteista konkreettiseen toimeenpanoon ja seurantaan
- varmistamaan pitkäjänteisen suunnittelun ja toimeenpanon
- saavuttamaan tavoiteltuja positiivisia vaikutuksia päästöihin ja meluun, liikenteen toimivuuteen, seudun vetovoimaisuuteen, liikkumisen tasavertaisuuteen ja kansanterveyteen.

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa korostuvat ihmislähtöisyys, saavutettavuus ja poikkihallinnollinen yhteistyö. Liikennejärjestelmää tarkastellaan koko toiminnallisen kaupunkiseudun mittakaavassa ja kaikkien liikennemuotojen näkökulmasta – kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen, henkilöautoliikenteeseen ja logistiikkaan, unohtamatta vaikuttamista liikkumis- ja kuljetustarpeisiin.

Jokainen kaupunkiseutu on erilainen – ja niin ovat liikennejärjestelmäsuunnitelmatkin

Jokainen kaupunkiseutu on omanlaisensa ja painotukset ovat erilaisia. Myös liikennejärjestelmäsuunnittelun perinteet ovat erilaisia. Siksi ei ole yhtä oikeaa tapaa suunnitella kaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Tärkeintä on, että suunnittelu palvelee seudun omia tarpeita, tukee päätöksentekoa ja auttaa viemään yhteiset tavoitteet kohti käytäntöä.

Opas rohkaisee tekemään kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelua omannäköisesti ja tarjoaa suuntaviivoja, esimerkkejä ja ratkaisuja tunnistettuihin haasteisiin.

1.2 Keskeiset termit ja käsitteet

Alla on selitetty eräitä oppaassa käytettyjä termejä ja käsitteitä.

Liikennejärjestelmä

Kokonaisuus, joka muodostuu kaikki liikenne-
muodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä,
niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyh-
teyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista,
liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista
järjestelmistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunni-
telma on alueen toimijoiden yhdessä laatima
strateginen suunnitelma, jossa kuvataan alueen
liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen
tavoitteet ja toimenpiteet lyhyellä ja pitkällä
aikavälillä. Suunnitelma on alueen toimijoiden
yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle tärkeää
saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten
toimivuuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja
kestävyyden varmistamiseksi.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on lyhyen ja
pitkän aikavälin strategista suunnittelua, jossa
tarkastellaan liikennejärjestelmän ylläpitoa,
kehittämistä ja rahoitusta kokonaisuudessaan.
Liikennejärjestelmäsuunnittelu on liikenne-
järjestelmäsuunnitelman laatimista laajempi

käsite, joka kattaa liikennejärjestelmäsuunni-
telmaa laajemman kokonaisuuden, esimerk-
kinä erilaisten liikennejärjestelmää koskevien
selvitysten ja aihekohtaisten tarkastelujen
tekemisen.

Liikennejärjestelmätyö

Liikennejärjestelmätyö kattaa liikennejärjes-
telmäsuunnittelun lisäksi liikennejärjestelmä-
suunnitelman seurannan ja toimeenpanon
edistämisen sekä liikennejärjestelmäsuunni-
telman laatimista edeltävän valmistelutyön.
Liikennejärjestelmätyö on pitkäjänteistä ja
jatkuvaa työtä, jota tehdään yhteistyönä alueen
toimijoiden kesken.

Kaupunkiliikenne

EU-teksteissä käytetty käsite ”sustainable urban
mobility (SUMP)” on totuttu suomentamaan
”kestäväksi kaupunkiliikenteeksi”. Suomen
sana kaupunkiliikenne viittaa kuitenkin vahvasti
kaupunkimaisessa ympäristössä tapahtuvaan
liikenteeseen eikä kaikkeen kaupunkiseutujen
liikenteeseen. Lisäksi joukkoliikennetermistössä
kaupunkiliikennesanaa käytetään yleisesti
kuvaamaan kaupungin joukkoliikennettä (vs.
seutuliikenne ja kaukoliikenne). Siksi tässä
oppaassa kaupunkiliikennetermiä käytetään vain
viitattaessa EU-säädöksiin tai -ohjeisiin.

Kestävyys, kestävä kehitys

Maailman ympäristö- ja kehityskomission rapor-
tista Yhteinen tulevaisuutemme (1987) peräisin
olevan vakiintuneen määritelmän mukaan
”kestävä kehitys on kehitystä, joka tyydyttää
nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupol-
viltä mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa”.
Se edellyttää taloudellisten, sosiaalisten ja
ympäristöllisten tavoitteiden yhteensovittamista
pitkäjänteisesti ja kokonaisvaltaisesti. Kestävällä
kehityksellä on neljä toisiaan täydentävää ulot-
tuvuutta: ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen
ja kulttuurinen kestävyys.

Kestävä liikenne, kestävä liikennejärjestelmä

Kestävällä liikenteellä tarkoitetaan usein tiettyjä
vähiten ympäristöhaittoja aiheuttavia liikenne-
muotoja, useimmiten kävelyä, pyöräliikennettä
ja joukkoliikennettä. Kestävä liikenne voidaan
kuitenkin ymmärtää myös laajemmin niin, että
kyse on koko liikennejärjestelmän läpäisevästä
muutoksesta, joka ottaa huomioon ekologiset
reunaehdot. Vielä laajemmin ymmärrettynä
kestävä liikenne- tai liikennejärjestelmä tukee
kaikkia kolmea kestävyuden ulottuvuutta: ekolo-
gista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä.
Tässä oppaassa on käytetty termiä kestävä
liikennejärjestelmä viimeksi mainitussa laajim-
massa merkityksessä.

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmä

Oppaan nimessä ja paikoitellen sen teksteissä on käytetty termiä ”kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmä” eikä esimerkiksi muotoa kaupunkiseudun kestävä liikennejärjestelmä. Sillä on haluttu painottaa lähestymistapaa, jossa liikennejärjestelmää käsitellään osana kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta ja toimintoja, ei ympäristöstään irrallisena järjestelmänä. Tavoitteena ei ole vain liikennejärjestelmän kestävyys, vaan myös se, että liikennejärjestelmän kehittäminen tukee koko kaupunkiseudun kestävyyttä.

SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan

SUMP eli Sustainable Urban Mobility Plan on EU-säädöksissä ja oppaissa käytetty nimi kaupunkien tai kaupunkiseutujen liikenteen kokonaisvaltaisista suunnitelmista, joita Suomessa on totuttu kutsumaan liikennejärjestelmäsuunnitelmiksi. SUMP-suunnitelmaksi nimettyjä suunnitelmia on Suomessa laadittu usein kuntatasolla ja erillään muun liikennejärjestelmän suunnittelusta. Sustainable-sana viittaa siihen, että suunnitelmassa on vahvana painotuksena kestävämmän liikennejärjestelmän tavoittelu. TEN-T-asetuksen mukaan SUMP-suunnittelussa tulee tarkastella myös eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon toimivuutta. SUMP on totuttu suomentamaan kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmiksi, mutta kaupunkiliikenteen termi on tässä yhteydessä osin ongelmallinen (ks. kohta Kaupunkiliikenne).

SULP, Sustainable Urban Logistics Plan

SULP eli Sustainable Urban Logistics Plan on EU-säädöksissä ja oppaissa käytetty nimi kaupunkien kestävämpää tavaraliikennettä ja logistiikkaa tavoitteleville strategisille suunnitelmille. SULP on usein suomennettu kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmaksi. Suomessa tavaraliikenteen ja logistiikan käsittely integroidaan usein osaksi laajempia liikennejärjestelmäsuunnitelmia.

Maankäyttö

Maankäyttötermiä on tässä oppaassa käytetty tarkoittamaan kaupunkiseudun kattaman alueen käyttöä erilaisiin tarkoituksiin, kuten asumiseen, palveluihin, teollisuuteen, maa- ja metsätalouteen, virkistykseen ja liikenteeseen alalajeineen. Ks. myös Alueidenkäyttö.

Alueidenkäyttö

Virallisissa yhteyksissä maankäyttösanana korvannut termi, joka viittaa suunnitelmalliseen maankäyttöön, kaavoitukseen ja maapoliittisiin päätöksiin. Tässä oppaassa termiä on käytetty puhuttaessa alueidenkäytön suunnittelusta. Ks. myös Maankäyttö.

MAL-sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat valtion ja kaupunkiseutujen kuntien välisiä strategisia sopimuksia, joiden alkuperäisenä tarkoituksena on edistää alueiden kestävää yhdyskuntarakennetta, toimivaa

liikennejärjestelmää ja riittävää asuntotuotantoa. Neljän vuoden välein uusittavissa sopimuksissa määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset pitemmän aikavälin (12 vuotta) tavoitteet ja neljän vuoden konkreettiset toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja riittävän asuntotuotannon edistämiseksi. Nykyisin valtio tekee MAL-sopimuksia seitsemän suurimman eli Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudun kanssa.

TEN-T-asetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston TEN-T-asetus on Euroopan unionin säädös, jolla määritellään Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, TEN-T) rakenne, tavoitteet ja kehittämisaikeudet. Asetus ohjaa jäsenvaltioita kehittämään yhteisiä, toimivia ja kestäviä liikenneverkkoja asetuksessa määritellyillä maanteilla, rautateilla, meriliikenteessä, sisävesiliikenteessä ja kaupunkisolmukohtissa (urban nodes). Suomessa TEN-T-verkkoon kuuluvia kaupunkisolmukohtia ovat seitsemän MAL-kaupunkiseutua, joiden tulee laatia kaupunkiseudun SUMP-suunnitelma vuoden 2027 loppuun mennessä. Asetus edellyttää muun muassa, että jäsenvaltiot laativat kansallisen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelman ja nimeävät kansallisen SUMP yhteyspisteen. Suomen yhteyspisteeksi on nimetty Traficom, joka on julkaissut kansallisen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelman 2025–2027 vuonna 2025 (Traficom julkaisu 19/2025).

Liikenneköyhyys

Liikenneköyhyydellä kuvataan ilmiötä, jossa ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla tai kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joihin hänen päivittäiset matkatarpeensa suuntautuvat. Liikenneköyhyys voi johtua liikennepalvelujen tarjonnan heikkoudesta tai kustannuksista, ihmisen henkilökohtaisista ominaisuuksista (esim. liikuntarajoite tai tulotaso) tai liikenteen haittavaikutuksista (esim. yhteyden turvattomuus).

Saavutettavuus

Saavutettavuus voidaan määritellä helppoutena, jolla erilaiset asukkaat, elinkeinoelämä ja julkiset organisaatiot voivat saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja toiminnot. Saavutettavuuteen vaikuttavat kolme keskeistä tekijää: maankäyttö ja palveluverkko (toimintojen sijainti), liikennejärjestelmä (fyysiset liikenneyhteydet ja -palvelut) sekä tietoliikennejärjestelmät ja niihin perustuvat palvelut (digitaaliset yhteydet).

Päätöksentekijä

Päätöksentekijä on henkilö, jolla on oman tehtävän ja toimivallan pohjalta mahdollisuus osallistua suunnitelmien sisältöjen määrittelyyn, hyväksymiseen sekä edelleen toimeenpanoon. Päätöksentekijät voidaan jakaa viranhaltijapäätöksentekijöihin sekä poliittisiin päätöksentekijöihin. Viranhaltijat osallistuvat seudulliseen yhteistyöhön ja sen toimeenpanoon eri

vaiheissa ja usealla roolilla: kuntansa edustajana, asiantuntijana sekä esittelijänä kuntansa poliittisissa luottamuselimissä. Poliitikot voivat toimia päätöksentekijöinä usealla hallinnontasolla. Seutu tai maakuntatasolla toimivat päättäjät muodostavat seudulliselle suunnitelmalle poliittisen selkänöjan, kuntatasolla päätetään mm. niihin sisältyvien toimenpiteiden rahoittamisesta ja viemisestä lakisääteisiin prosesseihin.



2 Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu

2.1 Päämääränä liikennejärjestelmä, joka tukee yhteiskunnan kestävyyttä

Yhdyskuntasuunnittelun tehtävänä on taata hyvät elämän mahdollisuudet nykyisille ja tuleville sukupolville. Kestävä kehitys edellyttää, että päätöksenteossa ja toiminnassa otetaan luonnon kantokyvyn asettamissa rajoissa huomioon sekä ympäristö, ihminen että talous.

Liikennejärjestelmällä on merkittävä rooli kestävässä ja elinvoimaiseen yhteiskuntaan pyrittäessä, koska liikenne vaikuttaa ympäristöön, ihmisten arkeen, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja alueiden kehitysedellytyksiin. Kestävän liikennejärjestelmän suunnittelulla tavoitellaan liikennejärjestelmää, joka toimii kestävästi ja joka samalla luo edellytyksiä koko yhteiskunnan kehittymiselle ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävämmäksi.

Liikennejärjestelmän toimivuuden ja kestävyuden eri ulottuvuuksien näkökulmasta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää ei ole mahdollista suunnitella vain yksilöllisten valintojen perusteella vastaamaan maksimaaliseen

kysyntään. Jotta toiminnot ovat saavutettavia kaikille, liikenne ei ruuhkaudu ja ympäristöhaitat vähenevät, tarvitaan erilaisia liikkumisvaihtoehtoja, jotka yhdessä takaavat hyvän saavutettavuuden ja samalla tekevät kaupunkiseuduista kestävämpiä.

Kestävyuden eri ulottuvuuksiin liittyvien tavoitteiden välillä voi olla ristiriitoja.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on työkalu, joka auttaa sovittamaan yhteen erilaisia ja eri tahojen intressejä. Tavoitteena on löytää yhteisesti punnittuja ratkaisuja siihen, miten saavutettavuutta voidaan kehittää mahdollisimman kestävästi ja resurssitehokkaasti.

2.2 Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään eri aluetasoilla ja yli hallintorajojen

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään usealla eri aluetasolla. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pääosassa ovat valtion linjaukset ja toimet sekä niihin liittyvä rahoitusohjelma. Maakuntatasolla maakuntien liitot vastaavat liikennejärjestelmän suunnittelu-

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kokonaisuutta, joka muodostuu kaikki liikenne- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä.

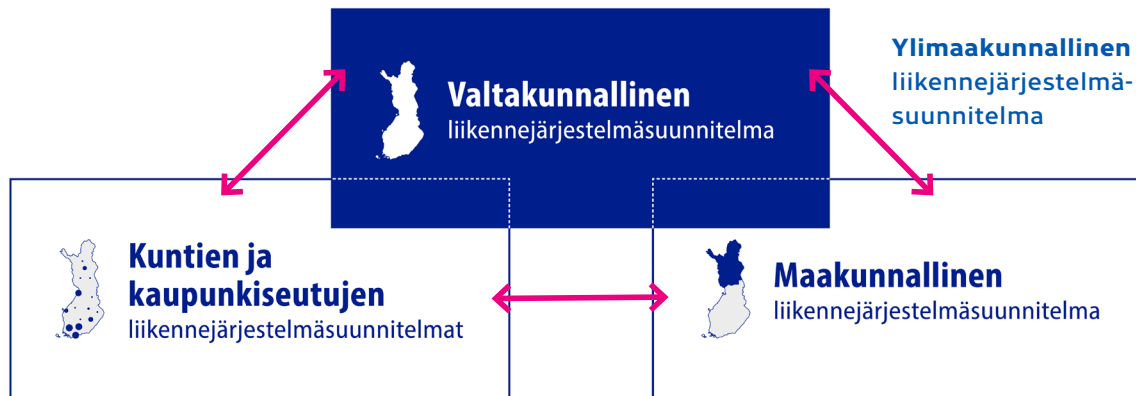
Liikennejärjestelmäsuunnittelu on lyhyen ja pitkän aikavälin strategista suunnittelua, jossa tarkastellaan liikennejärjestelmän ylläpitoa, kehittämistä ja rahoitusta kokonaisuudessaan.

yhteistyön johtamisesta, suunnitelman laadintaprosessin käynnistämisestä ja suunnitelman yhteensovittamisesta maakunnan muiden suunnitelmien ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Maakuntien liittoumat tai ELY-keskukset (nykyiset elinvoimakeskukset) yhdessä maakuntaliittojen ja muiden sidosryhmien kanssa ovat tehneet liikennejärjestelmäsuunnitelmia myös ylimaakunnallisella tasolla.

Pisimpään liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty isoilla kaupunkiseuduilla. Helsingin seudulla HSL:n johdolla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu alueiden kehittämislakiin sekä HSL:n perussopimukseen. Muilla kaupunkiseuduilla suunnittelu yhteistyö on tähän saakka ollut vapaaehtoista, mutta EU:n uuden TEN-T-asetuksen myötä asetuksessa nimettyjen kaupunkisolvukohtien toiminnallisilla alueilla on oltava suunnitelma

vuoteen 2027 mennessä. Suomessa TEN-T-asetuksessa nimettyjä alueita ovat Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Lahden, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseudut. Liikennejärjestelmäsuunnitelmia on laadittu ja laaditaan myös pienemmille kaupunkiseuduille ja yksittäisiin kaupunkeihin.

Kaupunkiseuduilla on paljon työssäkäyntiä yli kuntarajojen ja myös monet palvelut haetaan laajalta alueelta kotikunnan ulkopuolelta. Siksi kaupunkiseutujen liikennettä ei voi suunnitella vain yksittäisten kuntien rajojen sisällä, vaan lisäksi tarvitaan seudullista suunnittelua ja yhteensovitusta. MAL-kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän suunnittelu yhteistyössä ovat mukana ainakin kaikki MAL-sopimuskunnat. Suunnittelussa tulee kuitenkin ottaa huomioon myös suunnittelualueen kytkentä sen ulkopuolelle.



Kuva 1. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelulla on kaksisuuntainen kytkös sekä maakunnan ja valtakunnan tason liikennejärjestelmäsuunnitteluun että seudun kuntien liikennesuunnitteluun (kuva LVM muokattuna).

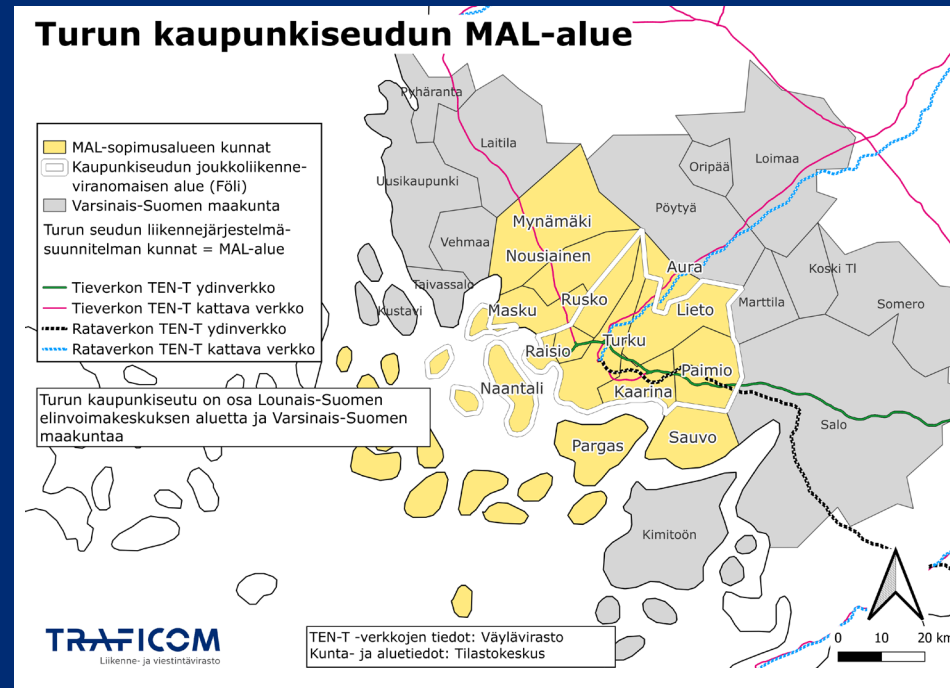
Kaupunkiseuduilla on erilaisia yhteistyö- ja hallintorajoja

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnitteluun, kehittämiseen ja ylläpitoon liittyy useita osapuolia, joilla on joko jossain aiheessa tai rajatulla maantieteellisellä alueella suunnittelu- ja päätöksentekovaltaa. Kunnilla on myös erilaisia yhteistyörakenteita, joiden rajat poikkeavat toisistaan.

Helsingin ja Tampereen seuduilla liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaa kuntayhtymä, joka ei kuitenkaan Helsingin seudulla kata koko liikennejärjestelmäsuunnittelu- ja MAL-sopimusaluetta. Muilla kaupunkiseuduilla suunnittelyyhteistyö on vapaamuotoisempaa. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma voi myös kattaa laajemman alueen kuin vain MAL-sopimusalueen, tai kaupunkiseutua voi olla käsitelty osana maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

MAL-sopimusalueen kunnat voivat olla kokonaan tai vain osin kaupunkiseudun toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen aluetta, osa alueesta voi olla markkinaehtoisen tai valtion ostoliikenteen varassa. Maankäyttöasioissa tehdään sekä usean kunnan kattavaa oikeusvaikutteista maakuntakaavoitusta että suppeamman kaupunkiseudun kunnat kattavia rakennemalleja ja kehityskuvia.

Hallinnollisten alueiden limittäisyys ja osin päällekkäisyys voi olla vaikea hahmottaa seudulliseen ja kunnalliseen päätöksentekoon osallistuville tahoille ja vaatii hyvää ja selkeää päättäjien perehdyttämistä. Traficom on laatinut MAL-seuduilta karttatarkasteluja erilaisista hallinnollisista rajoista. Esimerkkinä alla Turun kaupunkiseudun MAL-alueen hallinnollisia rajoja.



2.3 Avainasemassa on yhteisen tahtotilan löytäminen

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle, sen asukkaille ja elinkeinoelämälle tärkeää toimintojen saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten toimivuuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja kestävyuden varmistamiseksi ja millä toimilla liikennejärjestelmää ylläpidetään ja kehitetään.

Vastuu kaupunkiseudun liikennejärjestelmän eri osien ylläpidosta ja kehittämisestä on jakaantunut eri osapuolille – seudun eri kunnille, valtiolle ja yksityisille toimijoille. Jotta eri osapuolten toiminnalla olisi yhteinen suunta, tarvitaan yhteistä keskustelua ja suunnittelua.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön voi nähdä liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen ylläpidosta ja kehittämisestä vastuussa olevien tahojen yhteistyöfoorumina. Keskeinen osa tätä yhteistyötä on kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen, sen toteutumisen seuranta ja suunnitelman päivittäminen sopivin väliajoin.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat eivät ole osapuolia velvoittavia. Siksi niiden merkitys riippuu ensisijaisesti siitä, miten hyvin suunnittelun osapuolet sitoutuvat yhdessä määritettyjen tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden edistämiseen.

Suunnittelu yhteistyössä keskeisiä osapuolia ovat kaupunkiseudun kunnat, maakunnan liitto, valtion liikennehallinnon edustajat ja joukkoliikenneviranomaiset. Sidosryhmiä ja asukkaita on eri seuduilla osallistettu vaihtelevasti liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa, muussa liikennejärjestelmäyhteistyössä ja eri aiheisiin liittyvissä selvityksissä. Oleellista on

myös se, että liikennejärjestelmän suunnittelua tehdään vuorovaikutuksessa kuntien ja maakunnan alueidenkäytön suunnittelun kanssa.

Seitsemällä suurimmalla kaupunkiseudulla valtion ja kuntien kesken laadittavat MAL-sopimukset ovat tärkeä väline yhteisesti sovittavien kehittämistoimien edistämiseksi. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -suunnitelman yhtenä tehtävänä onkin muodostaa pohja MAL-sopimusneuvotteluille. Vahva yhteinen tahtotila auttaa sekä valtion että kuntien toimenpiteiden viemistä toteutukseen.

2.4 Kokemuksia kentältä: liikennejärjestelmäsuunnitelma osana seudullista yhteistyötä¹

Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtävää ja roolia kuntien ja valtion liikennejärjestelmäkehityksen ohjaamisessa ei ole selkeästi määritetty. Osin tämän takia seudullisen suunnittelun prosessit ja päätöksentekorakenteet vaihtelevat merkittävästi Suomen suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Kaupunkiseutujen haastattelut nostivat esiin useita hyviä käytäntöjä ja toimintatapoja, jotka tukevat toimivaa seutuyhteistyötä ja päätöksentekijöiden kanssa tehtävää vuorovaikutusta. Samalla on tunnistettu seudulliseen liikennejärjestelmätyön ominaisuuksia ja toimintamalleja, jotka eivät kaikilta osin toimi.

¹ Touru (2025)

Seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on perusteltua kytkeä tiiviisti seudun ja kuntien strategioihin sekä aiempiin suunnitelmiin. Tämä luo pohjan yhteistyöteemoille ja vahvistaa työn hyväksyttävyyttä. Kun teemat ovat tuttuja kuntien omasta työstä, niiden edistämiseen osallistuminen on luontevaa. Useilla seuduilla keskuskaupunki toimii suunnannäyttäjänä omilla suunnitelmillaan, joita voidaan laajentaa seudulliselle tasolle. Tämä ei korvaa yhteistä suunnittelua, jossa eri kuntien näkökulmat sovitaan yhteen. Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisenä haasteena ovat kuntien vahvasti erilaiset prioriteetit ja tavoitteet, jotka eivät aina ole linjassa seudullisten kestävyyspyrkimysten kanssa. Haasteen ratkaiseminen on erityisen tärkeää päätöksentekijöiden vuorovaikutuksessa.

Seudullisen liikennejärjestelmätöön vaikuttavuus syntyy siitä, että työ etenee samaan suuntaan kuntien oman suunnittelun kanssa. On tärkeää määrittää työlle tarkkuustaso, joka täydentää kuntien suunnittelua ja tuo yhteisen näkökulman ilman päällekkäisyyttä. Yleisesti asioita selvitetään seututasolla ja toimeenpannaan kuntien omana työnä, mahdollisesti MAL-sopimuksia hyödyntäen.

MAL-sopimusmenettely on tärkeä väline kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämistyössä. Sopimus jäsentää tavoitteiden, toimenpiteiden ja seurannan kokonaisuuden. Sopimukseen liit-

tyvä rahoitus toimii vahvana motivaattorina sekä viranhaltijoille että poliittisille päättäjille, ja se on tärkeä kannustin myös pienille kunnille. Niille sopimusprosessiin osallistuminen tarjoaa lisäksi mahdollisuuden keskustella muiden toimijoiden ja valtion kanssa.

Sopimusmenettelyyn liittyy myös haasteita. Vain osa teemoista ja toimenpiteistä päätyy sopimukseen, jolloin muut asiat voivat jäädä taka-alalle. Tarvitaan vahvaa jalkauttamista ja varmistamista siitä, että kaikki seudullisesti tärkeät kokonaisuudet etenevät, eivät vain sopimuksen painottamat. Sopimuksen rinnalla tarvitaan selkeitä rakenteita ja jatkuvaa yhteistyötä pitämään kokonaisuus eheänä.

Kokemukset osoittavat, että seudullisen liikennejärjestelmätöön vaikuttavuus perustuu kykyyn tuottaa yhteistä näkemystä, tukea kuntien prosesseja ja tarjota foorumi yhteiselle valmistelulle. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on keskeinen osa yhteistyötä. Suunnitelmien ja sopimusten lisäksi vertaistuki ja vuorovaikutus ovat toiminnan ytimessä. Vertaistuki, yhteiset aineistot ja laajempi asiantuntijatieto vahvistavat seudun osaamista. Yhteiset foorumit luovat jatkuvuutta myös tilanteissa, joissa muodolliset veloitteet puuttuvat.

Vaikka vapaamuotoisella suunnittelu-yhteistyöllä on arvoa ja siihen on sopeuduttu, kokemukset osoittavat, että seudullisen liikennejärjestelmä-

työn roolia osana suunnittelujärjestelmää on syytä selkeyttää. SUMP-velvoite ja tämä opas tarjoavat seuduille hyvän lähtökohdan keskustella suunnittelu-yhteistyöstä. On tärkeää huomioida, että liikennejärjestelmään liittyvä yhteistyö toimii kestävästi liikkumisen edistämisen ohella merkittävänä motivaattorina muulle seudulliselle yhteistyölle.

1. Kytke seudullinen suunnittelu kuntien omiin strategioihin.

Tuttu strategiapohja helpottaa yhteistyötä ja vahvistaa sitoutumista.

2. Sovi selkeä tarkkuustaso ja työnjako kuntien kanssa.

Kun seudullinen työ täydentää kuntien suunnittelua, vältetään päällekkäisyydeltä.

3. Hyödynnä MAL-sopimusta yhteistyön rakenteena ja kannustimena.

Sopimus ja siihen liittyvä rahoitus motivoivat kaikkia kuntia osallistumaan.

4. Rakenna jatkuvia foorumeita ja vertaistukea yhteisen näkemyksen luomiseksi.

Säännöllinen vuorovaikutus ja yhteiset aineistot vahvistavat seudun osaamista ja jatkuvuutta.

3 Lähtökohtia suunnitelman laadintaan



3.1 SUMP-konsepti kehittää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyötä

Tämä opas on laadittu kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun tueksi EU:n SUMP-oppaiden suuntaviivat huomioon ottaen. Suomessa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua ja -suunnitelmia on tehty suomalaisiin suunnittelukäytäntöihin perustuen ja eri kaupunkiseuduilla eri tavoin. SUMP-konseptin suuntaviivat eivät merkitse uudenlaista tai kaikilla seuduilla yhdenmukaista suunnittelua, mutta painottavat vuorovaikutuksen ja osallistamisen merkitystä, jatkuvan seurannan ja yhteistyön tärkeyttä suunnitelman laadintavaiheen jälkeen sekä kestävän liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista tarkastelua suunnittelun lähtökohtana.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmia alettiin Suomessa laatia 1990-luvulla. Taustalla vaikuttivat mm. tarve organisoida seudullista suunnittelu-yhteistyötä työ- ja elämäntilanteilla ja tarve painottaa suunnittelua yksittäisten kulkutapojen liikenneverkkojen suunnittelusta kaikkien kulkutapojen ja koko järjestelmän suunnitteluun, liikenteen haittavaikutukset huomioon ottaen.

EU:n puitteissa on edistetty kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua osana laajempaa kestävyyssiirtymää. Tunnistettuaan 2000-luvun alussa kaupunkiliikenteen kestävyysaasteet, Euroopan komissio suositteli vuonna 2009 julkaistussa kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmassa ns. kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) kehittämistä. Sen jälkeen tätä suunnittelukonseptia on aktiivisesti

levitetty kaikkialla Euroopassa ja siitä on julkaistu suunnitteluoppaita ja muuta opasaineistoa (https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans_en).

Kesällä 2024 uudistetussa EU:n TEN-T-asetuksessa SUMP-suunnitelman laatiminen on määritelty suurimpia kaupunkiseutuja velvoittavaksi. Suomessa velvoite koskee seitsemää MAL-kaupunkiseutua. SUMP-konseptiin liittyviä aiheita käsitellään jo nyt suomalaisten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Jatkossa ei ole tarkoitus tehdä rinnakkain liikennejärjestelmä- ja SUMP-suunnittelua, vaan kehittää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua ja jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä SUMP-konseptia hyödyntäen. Kehittämistarpeet kohdistuvat ennemminkin suunnittelun tapaan kuin sen sisältöön painottaen mm. vuorovaikutuksen merkitystä, jatkuvan seurannan ja yhteistyön tärkeyttä sekä kestävän liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista tarkastelua.

SUMP-konseptia on alun perin kehitetty yksittäisen kaupungin suunnittelujärjestelmän näkökulmasta. Kaupunkiseudun tasolla SUMP-konseptin mukainen osallistava lähestymistapa, sitoutuminen suunnitelmaan sekä kytkentä päätöksentekoon ja rahoitukseen ovat paljon vaikeampia ja monitahoisempia kysymyksiä kuin kaupunkitasolla, jossa päätöksenteko tapahtuu yhden organisaation puitteissa, päätöksentekoprosessit ovat valmiina ja päättäjiä on rajallinen määrä. Kunnissa myös asiat ovat lähempänä asukkaita ja yrityksiä.

EU:n kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun (SUMP) periaatteet

Euroopan tasolla yleisesti hyväksytyn määritelmän mukaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on strateginen suunnitelma, jonka tarkoituksena on vastata ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeisiin kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla paremman elämänlaadun saavuttamiseksi ja ympäristöhaittoja minimoiden. Se rakentuu olemassa olevien suunnittelukäytäntöjen pohjalle ja ottaa asianmukaisesti huomioon integraation, vuorovaikutteisen suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin periaatteet.

Keskeisiä periaatteita ovat:

1. 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 toteutussuunnitelman laatiminen
6. Kaikkien liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena
7. Toteutumisen seuranta ja arviointi
8. Suunnittelun laadunvarmistus ja kehittäminen

(Lähde: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta koskevat suuntaviivat. Toinen laitos, 2019.)

EU:n TEN-T-asetus ja SUMP-suunnitelmat ja -indikaattorit

Euroopan unionin tavoitteena on kehittää tehokas ja multimodaalinen TEN-T-liikenneverkko koko EU:n alueelle. TEN-T-verkon vaatimuksista ja kehittämisen prioriteeteista on säädetty EU:n TEN-T-asetuksessa (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202401679).

TEN-T-verkko muodostuu liikenneväylistä, jotka yhdistyvät liikenneterminaaleihin ja kaupunkisolmukohtiin (urban nodes) eri puolilla Eurooppaa. Kaupunkisolmukohtat ovat suurimpia kaupunkeja ja niitä ympäröiviä toiminnallisia alueita, joita on Euroopan tasolla yli 400 ja Suomessa seitsemän.

TEN-T-asetuksella tavoitellaan muun muassa ympäristöystävällisempää liikennettä ja kestävämpää kulkumuotojakamaa, liikenteen kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämistä ja TEN-T-verkon suorituskyvyn parantamista. Kaupunkiseuduilla tavoitteita on tarkoitus edistää ns. kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmilla (SUMP), jotka tulee tehdä TEN-T-asetuksessa nimettyjen kaupunkisolmukohtien toiminnallisille alueille eli kaupunkiseuduille vuoteen 2027 mennessä.

Suomessa vaatimus koskee seitsemää MAL-kaupunkiseutua. Vuonna 2024 solmittuihin MAL-sopimuksiin on kirjattu, että seutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat laaditaan täyttämään TEN-T-veloitteet. Suunnitelman lisäksi MAL-kaupunkiseutujen tulee toimittaa komissiolle kestävää kaupunkiliikennettä koskevat indikaattoritiedot vuoden 2027 loppuun mennessä.

3.2 Kaupunkiseudut ja suunnittelutarpeet ovat erilaisia

Kaupunkiseudut ovat erilaisia ja eri kokoisia. Myös kaupunkiseutujen kunnat ovat erilaisia ja kuntien sisällä on erilaisia alueita - kaupunkimaisia ympäristöjä, taajamia ja maaseutua. Myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätöiden organisoinnissa ja suunnitteluresursseissa on isoja eroja. Siksi ei ole yhtä oikeaa tapaa tehdä kaupunkiseudun liikennejärjestelmätöitä ja -suunnitelmia. Tärkeintä on, että asioita käsitellään yhdessä, yhteisesti sovittuja tavoitteita edistetään ja yhdessä priorisoituja toimia viedään eteenpäin.

Myös suunnitteluteemojen valinnassa tulee ottaa huomioon kaupunkiseutujen erityispiirteet ja erilaiset olosuhteet. Oleellista on hakea ratkaisuja kullakin seudulla ajankohtaisiin kysymyksiin ottaen huomioon seudun ja sen eri osa-alueiden lähtökohdat. Toinen oleellinen lähtökohta on suunnitteluteemojen ja toimenpiteiden valinnan linkittyminen yhteisesti asetettuihin tavoitteisiin ja visioihin. Suunnitellaan ja edistetään toimia, jotka auttavat saavuttamaan tavoitteita ja pitemmän aikavälin päämääriä.

3.3 Saavutettavuus on muutakin kuin liikennettä

Liikennejärjestelmän tehtävänä on palvella erilaisten toimintojen, kuten asumisen, työnteon, opiskelun, palvelujen ja vapaa-ajan kohteiden sekä tavaroiden tuotannon ja kulutuksen välisiä saavutettavuustarpeita.

Saavutettavuus voidaan määritellä helppoutena, jolla erilaiset asukkaat, elinkeinoelämä ja julkiset organisaatiot voivat saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja toiminnot. Saavutettavuuteen vaikuttavat kolme keskeistä tekijää: maankäyttö ja palveluverkko (toimintojen sijainti), liikennejärjestelmä (fyysiset liikenneyhteydet ja -palvelut) sekä tietoliikennejärjestelmät ja niihin perustuvat palvelut (digitaaliset yhteydet).

Liikkumis- ja kuljetustarpeisiin sekä mahdollisuuksiin käyttää eri kulkutapoja vaikuttavat vahvasti maankäytön ja palveluverkon kehitys, ihmisten elämäntavat ja erilaisten toimintojen, kuten vapaa-ajan harrasteiden organisointi. Niiden määräämissä rajoissa saavutettavuutta voidaan edistää liikennejärjestelmän keinoin eri kohteiden välisten liikenneyhteyksien ja -palvelujen avulla.

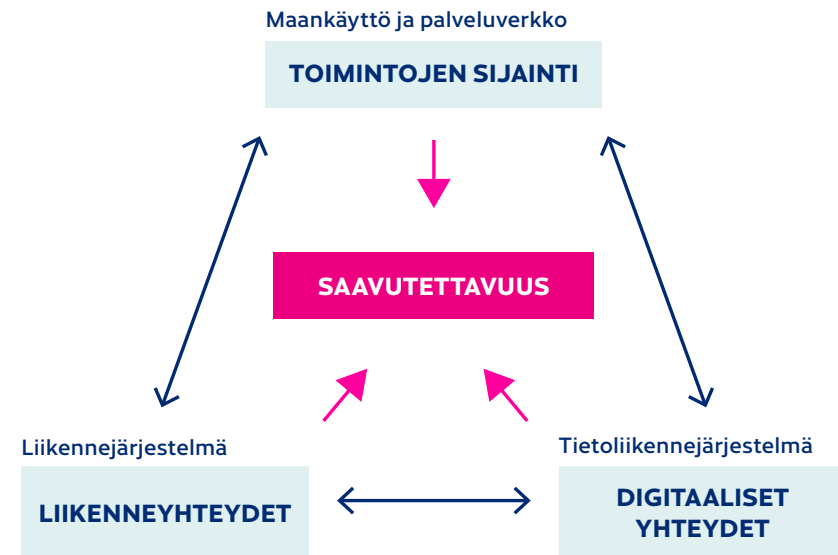
Aina ei kuitenkaan ole tarpeen liikkua fyysisesti. Nykyisin on yleistä hoitaa etäyhteyksien avulla asioita, jotka aiemmin edellyttivät matkustamista. Digitaalisen viestinnän kehitys onkin muuttanut liikkumistarpeita ja

vaikuttanut muun muassa palvelujen saavutettavuuteen ja työmatkoihin ilman, että fyysiset liikenneyhteydet ovat muuttuneet.

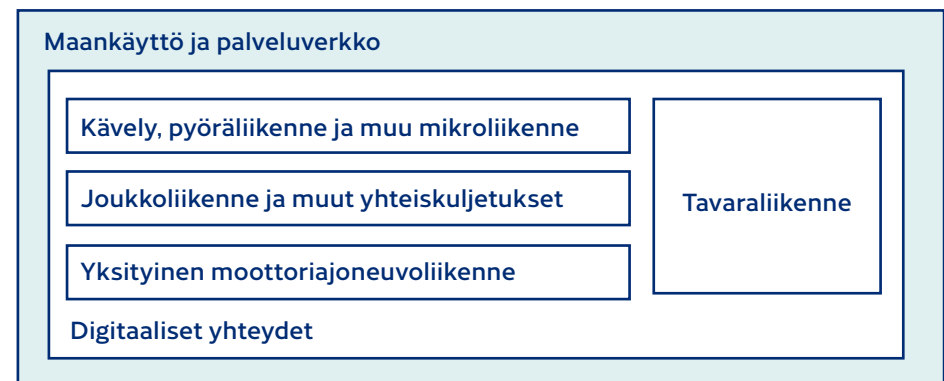
Liikennejärjestelmäsunnittelussa on suositeltavaa käsitellä toimintojen saavutettavuutta laaja-alaisesti kaikki kolme saavutettavuuden osatekijää – toimintojen sijainti, liikenneyhteydet sekä digitaaliset yhteydet – huomioon ottaen. Laaja näkökulma auttaa tunnistamaan laajemman keinovalikoiman parantaa saavutettavuutta mahdollisimman kestävästi ja resurssitehokkaasti.

Digitaalisia yhteyksiä on edellä tarkasteltu niiden itsensä tarjoaman saavutettavuuden näkökulmasta, mutta myös liikennejärjestelmä digitalisoituu. Digitaalisten yhteyksien ja datan rooli on nykyisin merkittävä lähes kaikkien liikenne- ja palveluolosuhteiden toiminnassa, ajoneuvoissa ja palveluissa.

Maankäytön ja palveluverkon, liikennejärjestelmän sekä digitaalisten yhteyksien tarjoama saavutettavuus ei kuitenkaan ole sama kaikille. Ihmisillä on tilapäisesti, pysyvästi ja eri elämänvaiheissa erilaisia liikkumis- ja toimimiskykyyn vaikuttavia ominaisuuksia. Myös ihmisten taloudelliset mahdollisuudet ovat erilaisia. Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsunnittelun päämääränä tulee olla saavutettavuuden turvaaminen ja parantaminen kaikille kaupunkiseudun asukkaille, myös rajoittuneemman toimintakyvyn omaaville.



Kuva 2. Saavutettavuuteen vaikuttavat toimintojen sijainti, niiden väliset liikenneyhteydet sekä digitaaliset yhteydet ja palvelut. Osat vaikuttavat myös toisiinsa, esimerkiksi toimintojen välinen etäisyys vaikuttaa eri kulkutapojen käyttöön ja tarpeeseen.



Kuva 3. Saavutettavuuden tarkastelukehikko. Saavutettavuutta voidaan parantaa erilaisilla keinoilla, jotka liittyvät liikennejärjestelmän ohella myös maankäyttöön ja palveluverkkoon (toimintojen sijoittumiseen) sekä digitaalisiin yhteyksiin ja palveluihin.

3.4 Vastuu liikennejärjestelmästä jakaantuu eri tahoille

Vastuu kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän ylläpidosta, kehittämisestä ja rahoituksesta jakaantuu kuntien, valtion ja yksityisten tahojen – asukkaiden ja yritysten – kesken. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu on ennen kaikkea julkisten toimijoiden vastuulla olevien toimenpiteiden suunnittelua, mutta siinä voidaan pyrkiä edistämään myös yksityisten toimijoiden vastuulla olevia toimenpiteitä tai varautumaan niihin.

Valtio vastaa omistamastaan liikenneinfrastruktuurista (mm. maantiet ja valtion rataverkko), kunnat kaduista, kaupunkiraiteista ja yleisistä alueista. Myös yleissatamat ovat kuntien omistuksessa. Yksityisteistä vastaavat tieosakkaat. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset: kuntien yhteiset toimielimet ja niiden toimivalta-alueen ulkopuolella valtio. Lisäksi kunnat hankkivat rajojensa sisäistä joukkoliikennettä. Erilaisia henkilökuljetuksia järjestävät kunnat, hyvinvointialueet ja KELA. Yksityisten yritysten järjestämää ovat mm. markkinaehtoinen joukko- ja taksiliikenne, erilaiset liikkumispalvelut kuten autojen tai sähköpotkulautojen vuokraus sekä tavarankuljetuspalvelut lähes kokonaisuudessaan.

Kaupunkiseudun yhteisen liikennejärjestelmäsuunnittelun perusajatuksena on, että yhdessä sovitut tavoitteet, linjaukset ja toimenpiteiden priorisoinnit ohjaavat eri tahojen vastuulla olevien toimenpiteiden toteuttamista. Vasta päätökset investoinneista, kunnossapidon tasoista, liikennepalvelujen hankinnoista jne. konkretisoivat suunnitelman. Siksi liikennejärjestelmäsuunnittelulla tulisi olla vahva kytkentä kuntien ja valtion liikennehallinnon suunnittelu- ja päätöksentekoprosesseihin.

Käytännössä kyse on siitä, että kunnat ja valtion liikennehallinnon toimijat pyrkivät edistämään päätösvallassaan olevia toimenpiteitä yhdessä laaditun suunnitelman suuntaviivojen mukaan – niiden reunaehtojen puitteissa, mitä kuntien demokraattinen päätöksenteko, valtion liikennehallinnon ohjaus ja osapuolten käytettävissä olevat resurssit mahdollistavat. Samalla jo suunnitteluvaiheessa osapuolet tuovat suunnittelupöytään omat lähtökohtansa, tavoitteensa ja rajoitteensa.

Valtio kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyn osapuolena ja rahoittajana

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä todeetaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteeksi edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuminen on valtakunnallisten liikennehallinnon virastojen Traficom ja Väyläviraston lakisääteisiä tehtäviä. Liikennejärjestelmän toimivuus ja kestävyys on mainittu myös alueellisia elinvoimakeskuksia koskevassa lainsäädännössä.

Virastojen tehtävänä alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tuoda esille valtion tavoitteita ja näkemyksiä sekä yhteensovittaa valtakunnallista ja alueellista liikennejärjestelmätyn. Virastot pyrkivät myös edistämään yhteisesti määriteltyjä toimenpiteitä, mutta rahoituksen osalta päätökset tehdään kussakin virastossa, käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Määrärahataso, mm. kehittämishankkeisiin, perusväylänpitoon, joukkoliikenteeseen ja valtionavustuksiin, määritellään valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa eli Liikenne 12-suunnitelmassa. Valtakunnallinen suunnitelma päivitetään hallituskausittain ja se linjaa liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteet ja määrärahatarpeet. Suunnitelmaan sisältyvään valtion rahoitusohjelmaan kootaan liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet seuraaville 12 vuodelle.

Sitovat päätökset rahoituksesta tehdään valtion budjetti- ja kehysprosesseissa. Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaisesti rahoitusohjelma sovitetaan julkisen talouden suunnitelmaan.

Traficomilla on roolia etenkin joukkoliikennepalveluiden järjestäjänä ja valtionavustusten myöntäjänä. Traficom myöntää valtionavustuksia myös kestävästä ja turvallisen liikkumisen infraan sekä sen edistämistyöhön. Väylävirasto vastaa valtion tie- ja rataverkon ja vesiväylien kehittämistä sekä ohjaa elinvoimakeskusten liikenteen toimialaa. Elinvoimakeskus vastaa alueellaan maanteiden kunnossapidosta ja pienistä parantamistoimista. Kaikkien valtion liikennehallinnon organisaatioiden vastuulla on myös kestävästä liikkumisen ja liikenneturvallisuuden edistäminen.

Valtio kantaa vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Kaupunkiseuduilla maantieverkon pienempiä hankkeita on toteutettu usein kuntien ja valtion yhteisrahoituksella. Toisaalta valtio myöntää avustuksia myös kuntien omistuksessa olevalle liikenneinfralle.

Elinvoimakeskuksilla on merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyn. Alueellisena toimijana elinvoimakeskus tekee tiivistä yhteistyötä kaupunkiseutujen eri toimijoiden kanssa. Yhteistyön ja vuorovaikutuksen kautta vaikuttavimpien toimenpiteiden priorisointiin saadaan yhteinen näkemys sekä sitoutetaan toimijoita yhteisiin tavoitteisiin. Elinvoimakeskuksella on alueellisena asiantuntijana myös merkittävä tehtävä esittää suunnitteluun ja toteutukseen vietäviä hankkeita Väylävirastolle.

Elinvoimakeskusten mahdollisuus rahoittaa maanteiden parantamishankkeiden suunnittelua ja toteuttamista riippuu kulloinkin käytettävissä olevasta perusväylänpidon rahoituskehiksestä tai erillisistä rahoituspäätöksistä. Yhteisrahoitteisten pienten parantamishankkeiden suunnittelusta ja toteutuksesta voidaan sopia MAL-sopimuksissa.

Liikennehallinto tuottaa ja kokoaa myös monenlaista liikennejärjestelmän tilaan ja kehitykseen liittyvää tietoa. Osa on sellaista, josta saa poimittua myös alueellista tietoa. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyn voidaan hyödyntää myös liikennehallinnon oppaita, suunnitteluohjeita ja menetelmiä, kuten valtakunnallista liikennemallia.

Joukkoliikenteen käsittely liikennejärjestelmäsuunnittelussa

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset päättävät joukkoliikenteen järjestämistavasta, määrittelevät palvelutason, hankkivat liikennepalvelun sekä vastaavat lippu- ja maksujärjestelmistä ja hinnoittelusta omilla toimivalta-alueillaan. Liikenteen hankintatavasta riippuen ne voivat vastata myös reittien ja aikataulujen suunnittelusta.

Joukkoliikenne on oleellinen osa liikennejärjestelmää. Siksi toimivaltaisten viranomaisten on tärkeää osallistua myös kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöhön ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Voi kuitenkin olla vaikea tunnistaa, mitä joukkoliikenteeseen liittyviä asioita kannattaa tarkastella kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa joukkoliikenteen järjestämistä on yleensä käsitelty strategisella tasolla, kuten linjaamalla liikenteen, lippujärjestelmien, matkustajainformaation jne. kehittämisen painopisteitä ja tavoitteita, määrittelemällä joukkoliikenteen runkoverkon tulevaisuuskuvia tai esittämällä tavoitteita joukkoliikenteen rahoitukselle. Lisäksi on käsitelty joukkoliikennettä palvelevaa infrastruktuuria, kuten asemia ja pysäkkejä sekä joukkoliikenne-etuuksia.

Keskeinen näkökulma on myös alueen toimivaltaisten viranomaisten välinen yhteistyö muun muassa liikenteen ja lippujärjestelmien kehittämisessä. Useimmilla kaupunkiseuduilla seudun alueellisen viranomaisen, kuten Helsingin seudulla toimivan HSL:n tai Turun seudun Fölin, toimivalta-alue on toiminnallista kaupunkiseutua pienempi. Kaupunkiseudun reuna-alueilla toimivaltainen viranomainen on Traficom.

Useilla kaupunkiseuduilla oleellinen osa kaupunkiseudun tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmän suunnittelua on lähijunaliikenteen tai muun alueellisen raideliikenteen kehittäminen. Siihen liittyy monenlaisia selvitys- ja suunnittelutarpeita, joita eri tahot voivat tehdä seudun liikennejärjestelmätyön sateenvarjon alla tai siitä erillään. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on kuitenkin oleellista linjata yhdessä raideliikenteen tavoitetilaa ja tavoitteellista etenemispolkua. Yhteistyötä tarvitaan kuntien ja kaupunkiseutujen sekä valtion ostoliikenteestä vastaavan Traficomien ja rata- ja asemainfrastruktuurista vastaavan Väyläviraston kesken.

3.5 Liikennejärjestelmää ja alueidenkäyttöä tulee suunnitella yhdessä

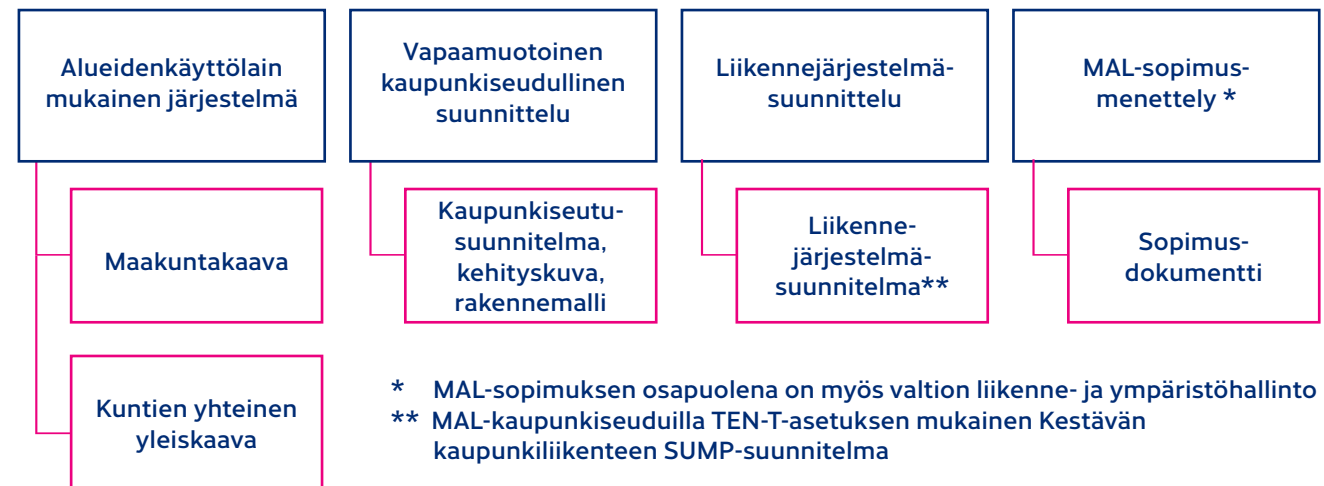
Liikennejärjestelmän suunnittelu kytkeytyy vahvasti alueidenkäytön suunnitteluun. Toimintojen sijoittuminen vaikuttaa liikkumis- ja kuljetustarpeisiin ja -kustannuksiin, eri kulkutapojen käyttömahdollisuuksiin, joukkoliikenteen järjestämisedellytyksiin ja liikenneverkon laajuuteen. Näillä on vaikutusta kulkutapavalintoihin ja liikennemääriin sekä edelleen liikenneverkon ja -palveluiden kustannuksiin ja kehittämistarpeeseen. Samanaikaisesti liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa maankäytön ja palvelujen kehitykseen. Liikenneväylien rakentaminen myös edellyttää sitä, että varaukset väylille on osoitettu kaavoissa. Siksi liikennejärjestelmän suunnittelua tulisi tehdä kiinteässä vuorovaikutuksessa alueidenkäytön suunnittelun kanssa.

Alueidenkäytön suunnittelutasona kaupunkiseudut sijoittuvat lakisääteisten kaavamuotojen – koko maakunnan käsittävän maakuntakaavoituksen ja kuntakaavoituksen (yleiskaava ja asemakaava) – välimaastoon. Useimmilla isoilla kaupunkiseuduilla on tehty ja tehdään seudullista alueidenkäytön suunnitteluyhteistyötä, jonka konkreettisinä välineinä ovat strategisen tason suunnitelmat, kuten kaupunkiseutusuunnitelmat, rakennemallit, MAL-suunnitelmat ja kehityskuvat. Myös maakuntakaavat voivat toimia seudullisen suunnittelun välineinä.

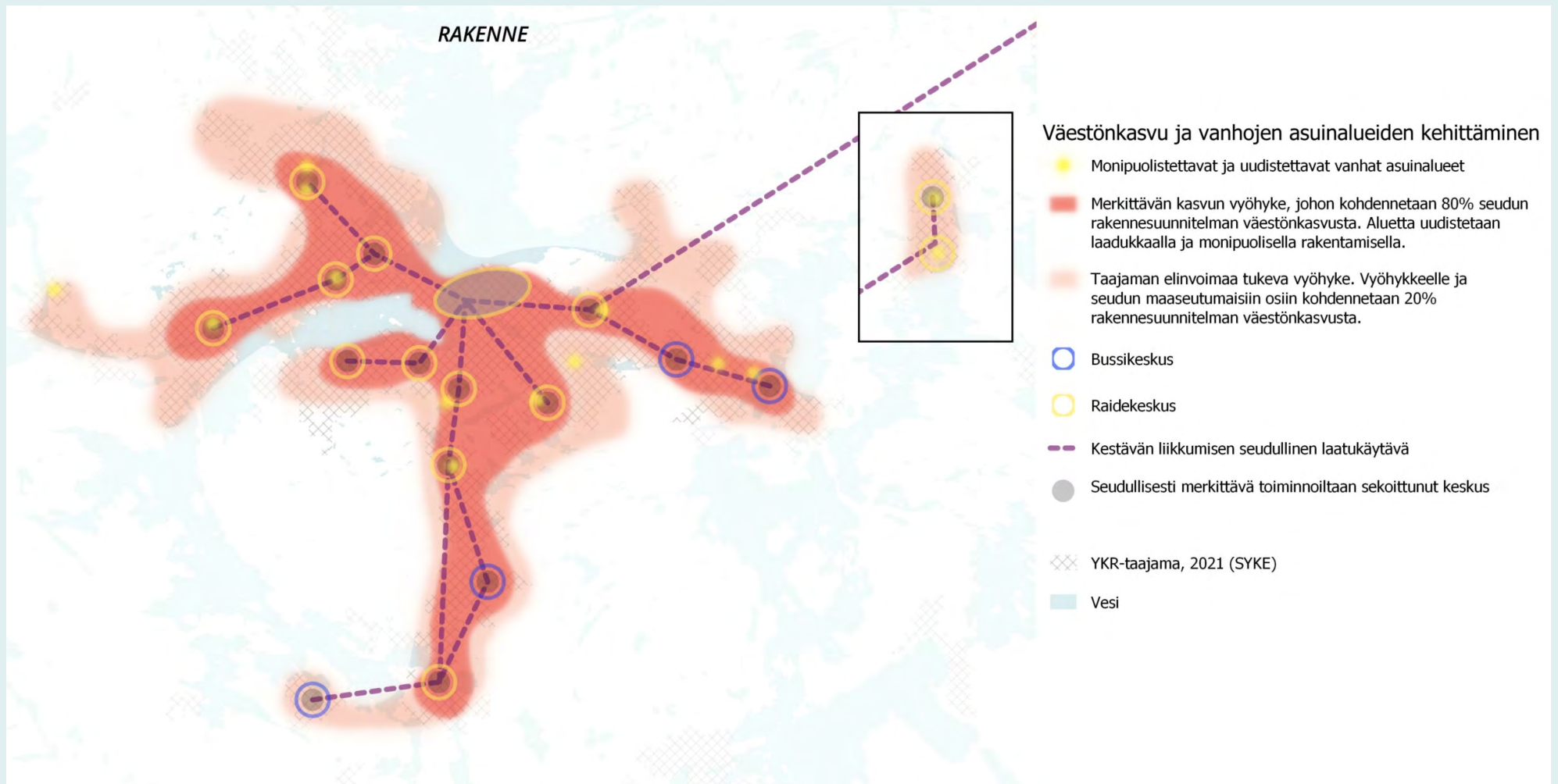
Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen voidaan kytkeä seudulliseen alueidenkäytön suunnitteluun ja suunnitelmiin eri tavoin. Esimerkiksi tuore kaupunkiseutusuunnitelma voi toimia liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana tai niitä voidaan päivittää eri aikaan iteroiden. Ne voidaan myös laatia samaan aikaan rinnakkain, yhdessä prosessissa tai yhtenä suunnittelukokonaisuutena. Liikennejärjestelmäsuunnitelma voi myös olla laajemman kaupunkiseutusuunnitelman osa.

Kaikissa tapauksissa on tärkeää varmistaa tavoitteiden ja toimenpiteiden yhdensuuntaisuus, edistää synergiahyötyjä ja myös välttää päällekkäistä suunnittelua.

Seudullisissa suunnitteluprosesseissa on tärkeää huolehtia myös kuntapäätäjien perehdyttämisestä siihen, mikä on seudullisen suunnittelun asema suhteessa kunnan oikeusvaikutteiseen kaavoitukseen ja myös MAL-sopimusmenettelyyn.



Kuva 4. Kaupunkiseudullisen suunnittelun välineet (muokattu lähteestä Hemminki 2023)



Kuva 5. Esimerkki Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmasta 2040+: väestönkasvun ja asuntotuotannon suuntaaminen vahvoihin joukkoliikennekäytäviin tukeutuen (kuva Vihreä metropolimme 2040 – Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman päivitys 2040+, 2023).

3.6 Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma, jonka lopputuloksena on seudun yhteisiä tavoitteita, visioita, toimintalinjauksia ja kehittämisen painopisteitä sekä näkemys tarvittavista toimenpiteistä ja niiden priorisoinnista.

Seudun liikennejärjestelmäyhteistyössä voidaan tehdä myös teemakohtaisia tai johonkin kysymykseen tarkemmin keskittyviä selvityksiä ja suunnitelmia, jotka luovat pohjaa yhteiselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Esimerkkejä on paljon erilaisista taustatietoa tuottavista selvityksistä erilaisten aihepiirien tai toimenpiteiden esisuunnitelmiin. Toimenpiteiden yksityiskohtaisempaa toteuttamissuunnittelua tehdään kunnissa ja valtion liikennehallinnossa. Liikennejärjestelmäyhteistyössä voidaan kuitenkin pyrkiä edistämään tarkemman suunnittelun käynnistämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman aikajänne

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitevuosi asetetaan tyypillisesti 15–25 vuoden päähän. Suunnitelma voi sisältää myös vielä pidemmän aikavälin tavoitteita ja visioita. Suunnitelman toimenpideohjelman aikajänne on kuitenkin yleensä lyhyempi, usein 10–15 vuotta. Uusimmissa suunnitelmissa toimenpiteet on usein jaettu kolmelle nelivuotiskaudelle. MAL-kaupunkiseuduilla tällä on usein haettu kytkentää MAL-sopimuksissa tarkemmin sovittaviin seuraavan neljän vuoden toimenpiteisiin. Joihinkin kehittämisteemoihin voi sopia se, että määritetään pitemmän aikavälin tavoitetila ja askellus sitä kohti.

3.7 Kaupunkiseudun suunnitelmassa keskitytään seudullisiin kysymyksiin

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelussa keskitytään seudullisesti merkittäviin kysymyksiin: tavoitteisiin, periaatteisiin ja toimenpiteisiin, jotka vaativat eri tahojen yhteistä näkemystä, yhteistyötä tai resurssien jakoa. Yksittäisten kuntien sisäisiä suunnittelukysymyksiä on syytä käsitellä lähinnä silloin, jos ne liittyvät seudullisesti merkittäviin teemoihin, yhteisiin toimintalinjauksiin tai yhdessä sovittavaan rahanjakoon, kuten MAL-sopimuksessa sovittavaan rahoitukseen.

Kunta- ja seututason liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee olla vuorovaikutuksessa keskenään, koska merkittävä osa seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanosta edellyttää yksittäisten kuntien tai valtion päätöksiä. Kaupunkiseuduilla ylikunnallista päätösvaltaa rahoituksen käytöstä ja konkreettisista ratkaisuista on vain kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisella. Kunnan toimivallassa on paljon tehtäviä, joilla voi olla suurikin merkitys seudulliseen liikennejärjestelmään, esimerkkinä katuverkon ratkaisut tai pysäköintipolitiikka. Vaikka päätökset tehdään yksittäisissä kunnissa, voidaan seudullisessa suunnittelussa pohtia yhteisiä periaatteita ja laatia suosituksia.

Kaupunkiseudulla on tarpeen muodostaa yhteinen käsitys siitä, mitä aiheita on tärkeää käsitellä yhdessä kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Samalla on hyödyllistä kirkastaa käsitys myös siitä, minkä tahon toimesta ja millä suunnittelutasolla (kansainvälinen, valtakunnallinen, alueellinen, kuntataso) eri asioita suunnitellaan ja päätetään. Tämä auttaa hahmottamaan, miten eri asioita käsitellään seudullisessa suunnitelmassa: milloin mietitään muiden ratkaisuihin sopeutumista, milloin niihin vaikuttamista ja milloin seudun ja kuntien omaa tekemistä?

Esimerkkejä kaupunkiseudulla käsiteltävistä aiheista

Alla on esimerkkejä seudullisista kysymyksistä, joita on tai voi olla tarpeen käsitellä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Kaikki ei ole tarpeellista kaikilla kaupunkiseuduilla eikä jokaisella suunnittelukierroksella ja monia muitakin aiheita voi olla tarpeen käsitellä.

TILANNEKUVA JA TULEVAISUUDEN TARPEET

- Kaupunkiseudun liikkumisen ja kuljetusten tilannekuvan koostaminen ja ylläpito.
- Seudun tarve osallistua liikenne- ja liikkumistutkimuksiin ajantasaisemman tiedon hankkimiseksi.
- Tulevaisuuden muutostekijät, joiden vaikutuksiin tulee varautua ja mahdollisesti pyrkiä ohjaamaan, esimerkkinä liikenteen automaatio ja digitalisaatio, sähköinen mikroliikenne sekä matalan ilmatilan droneliikenne.

LIKKUMIS- JA KULJETUSTARVE JA NIIHIN VAIKUTTAMINEN

- Maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutus, kuten tarve ja mahdollisuudet eri kulkutapojen käyttöön eri alueilla sekä maankäytön vaikutus liikenteen kysyntään ja kulkutapoihin (yhdessä seudun alueidenkäytön suunnittelun kanssa).
- Seudun ja sen eri osa-alueiden keinovalikoima liikkumistarpeeseen ja kulkutapavalintoihin vaikuttamiseksi.
- Suunnat, joilla tie- ja katuverkon sujuvuutta voidaan parantaa ohjaamalla matkoja tilatehokkaiisiin kulkutapoihin.
- Kestävän liikkumisen neuvonnan ja ohjauksen edistäminen ja toiminnan organisointi.
- Tiedon lisääminen esteettömyydestä ja erilaisten toimintarajoitteiden huomioon ottamisesta suunnittelussa.

LIIKENTEEN ULKOISVAIKUTUKSET

- Liikenneturvallisuuden parantamisen painopisteet.
- Liikennemelun vähentämistarve ja painotukset.
- Alueen keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi.
- Nykyisen ja suunnitellun tie-, katu- ja rataverkon vaikutus seudulliseen viherverkostoon ja ekologiin käytäviin (yhdessä seudun alueidenkäytön suunnittelun kanssa).

SEUDULLISESTI (JA VALTAKUNNALLISESTI) MERKITTÄVÄ TIE- JA KATUVERKKO, ERITYISESTI TEN-T-VERKKO

- Verkon eri osien roolit, palvelutasot, tavoitteet ja kehittämistarpeet eri liikennemuotojen (henkilöauto, bussi, tavaraliikenne) ja kaupunkiympäristön näkökulmasta.
- Tie- ja katutilan käytön ja liikennejärjestelyjen periaatteet, kuten eri kulkutapojen priorisointi erilaisilla alueilla tai uusiin mikroliikkumisen muotoihin varautuminen.
- Tarpeet ja keinot ohjata liikennettä toivotuille reiteille.
- Seudullisen liikenteen hallinnan kehittäminen.
- Seudullinen pysäköintipolitiikka ja sen periaatteet.
- Merkittävien maankäyttöalueiden mahdolliset yhteystarpeet ja vaikutukset seudulliseen tie- ja katuverkkoon.
- Tie- ja katuverkon parantamishankkeet tai uudet yhteystarpeet, joilla on seudullista merkitystä tai joista tarvitaan kaupunkiseudun näkemys valtion väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmia ja MAL-sopimusta varten.

RATAVERKKO, ERITYISESTI TEN-T-VERKKO	JOUKKOLIIKENNE (RAIDE- JA TIELIIKENNE)	TAVARALIIKENNE JA LOGISTIikka
<ul style="list-style-type: none"> • Rataverkkoon kohdistuvat seudulliset tarpeet, kuten alueellinen junaliikenne, uudet ja parannettavat asemat ja seisakkeet, terminaalit ja varikot tai asema-alueiden kehittäminen. • Merkittävät ratojen parantamishankkeet tai uudet ratavaraukset, joista tarvitaan kaupunkiseudun näkemys valtion väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmia ja MAL-sopimusta varten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eri joukkoliikennemuotojen rooli kaupunkiseudun liikennejärjestelmässä. • Seudullisen joukkoliikenteen rakenne ja visiot. • Tavoitelinjaukset palvelutasosta ja eri tahojen rahoituksesta. • Alueellisen junaliikenteen kehittäminen ja sen tarvitsema asema- ja raitinfrastuktuuuri. • Seudulliset raitiotiehankeet. • Merkittävien maankäytön kehittämisa-alueiden kytkentä seudun joukkoliikennejärjestelmään (yhdessä seudun alueidenkäytön suunnittelun kanssa). • Toimivalta-alueiden rajat ylittävien lippujärjestelmien kehittämisen suuntaviivat. • Matkustajainformaation kehittämistarpeet ja sen saavutettavuus kaikille väestöryhmille. • Joukkoliikenne-etuuksien kehittäminen ja muut nopeutustoimet. • Pysäkkien ja vaihtopaikkojen palvelutason, esteettömyyden ja matkustajainformaation parantaminen, kokonaisten matkaketjujen toimivuus ja esteettömyys. • Kaukoliikenteen solmupisteiden ja matkaketjujen kehittäminen ja kytkentä kaupunkiseudun sisäiseen liikenteeseen. • Pyörien ja autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kehittämisen periaatteet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteydet satamiin, keskeisiin tavaraterminaaleihin ja merkittävälle logistiikka-alueille (erityisesti TEN-T-verkko). • Kehitettävien teollisuus- ja logistiikka-alueiden sijoittuminen ja kytkentä seudullisesti merkittävään väyläverkkoon (yhdessä seudun alueidenkäytön suunnittelun kanssa). • Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja palvelualueiden kehittäminen ja niihin varautuminen maankäyttösuunnitelmissa. • Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran edistäminen. • Kaupunkiseudun jakeluliikenteen järjestelmä ja mahdolliset seudun yhteiset kehittämistarpeet. • Matalan ilmatilan tavarankuljetuksiin ja sen seurauksiin varautuminen.
KÄVELY JA PYÖRÄLIIKENNE		
<ul style="list-style-type: none"> • Kävelyn nostaminen osaksi seudun liikenne-politiikkaa, kävelyn roolin tunnistaminen. • Kävelyä tukevan yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehittäminen yhdessä seudun alueidenkäytön suunnittelun kanssa. • Kaikille soveltuvan viihtyisän, houkuttelevan, turvallisen ja esteettömän jalankulkuympäristön suunnitteluperiaatteet. • Pyöräliikenteen seudullinen tavoiteverkko ja sen suunnitteluperiaatteet. • Talvikunnossapidon kehittäminen ja hallintorajat ylittävä yhteistyö. • Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä. • Aktiivisen arkiliikkumisen merkitys terveydelle ja edistäminen yhdessä sote- ja liikuntasektoreiden kanssa. 		

3.8 Liikennejärjestelmäsuunnitelma on pohja MAL-sopimusneuvotteluille

Seitsemän suurimman – Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden – kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät kiinteästi valtion ja kuntien väliset maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset. Neljän vuoden välein hallituskausittain päivitettävissä sopimuksissa määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja edistettävät asiat sekä sovitaan lähivuosien konkreettista toimista. Liikennejärjestelmän osalta sovitaan erityisesti valtion ja kuntien yhteisesti rahoittamista väylähankkeista ja niiden kustannusjaosta, joukkoliikennehankkeista sekä valtion muusta osallistumisesta kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Kaupunkiseudun yhteisesti valmisteltu liikennejärjestelmäsuunnitelma on seudun keskeinen lähtöaineisto valtion kanssa käytäviin MAL-sopimusneuvotteluihin. Siksi liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämistoimien osana on tärkeää määritellä myös alueen toimijoiden yhteinen käsitys kaupunkiseudun kannalta merkityksellisten liikennehankkeiden tarpeista ja prioriteeteista.

3.9 Kokemuksia kentältä: selkeät rakenteet sitoutumisen lähtökohtana ¹

Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toimeenpanoon on kehittynyt useita toimintamalleja, jotka vastaavat alueiden omiin lähtökohtiin ja yhteistyötarpeisiin. MAL-sopimukset muodostavat nykyään keskeisen perustan seudullisen yhteistyön toteuttamiselle ja organisoinnille MAL-kaupunkiseuduilla. Mallista riippumatta on tärkeää, että rakenne on selkeä ja toiminta jatkuvaa. Säännölliset yhteistyön, valmistelun ja päätöksenteon rakenteet koetaan toimiviksi, koska ne muistuttavat kuntien omia päätöspolkuja ja tukevat luontevaa osallistumista.

Seudullisen yhteistyön vaikuttavuuden kannalta on välttämätöntä kytkeä mukaan poliittinen päätöksenteko, jotta keskeiset seudulliset suunnitelmat saavat poliittisen tuen. Tätä edellyttävät erityisesti suunnitelmat ja toimenpiteet, jotka vaativat taloudellista tai pitkäjänteistä sitoutumista. Poliittisia päätöksiä voidaan tehdä seutu- tai kuntatasolla tai molemmilla. Päätösten velvoittavuus ja vaikutukset tulee tehdä selkeiksi. Poliittisen päätöksenteon osallistaminen jo ennen päätösvaihetta tukee ymmärrystä siitä, mistä päätetään. Perekdyttämisen ja osallistamisen säännöllisyys varmistaa tiedon ja tahtotilan siirtymisen valtuustokausien yli ja korostaa viranhaltijayhteistyön jatkuvuutta.

¹ Touru (2025)

Käytännössä politiikan ja viranhaltijavalmistelun väliin rakentuu usein kolmiportainen rakenne, jossa valmistelu etenee asiantuntijatasolta johtajatasolle ja edelleen poliittisiin päätöksentekoeleimiin. Tämä tukee työn rytmiä ja yhteistä sitoutumista. Johtajataso ryhmän tunnistaminen on tärkeää, sillä sen avulla rakentuu viranhaltijoiden tuki seudullisten asioiden viemiselle päätöksentekoon. Rakenne muistuttaa kuntien päätöksentekoa, jossa johtavat viranhaltijat toimivat asioiden esittelijöinä. Johtajataso foorumit toimivat myös epävirallisina mutta vaikutusvaltaisina rakenteina, jotka varmistavat valmistelun suunnan, tukevat päätöksenteon ennakoitavuutta ja vahvistavat luottamusta.

Yhteistyöhön on perusteltua määrittää myös valmistelevan tason ryhmä tai ryhmiä, jotka toimivat substanssiasiantuntijoina. Keskeistä on, että kaikilla valmisteluun osallistuvilla ryhmillä on selkeä tehtävä ja rooli. Rooli voidaan määrittää teeman mukaan (esimerkiksi joukkoliikenne, liikenteen hallinta) tai toimivallan mukaan, kuten johtavien viranhaltijoiden ryhmät, joilla voi olla myös päätöksentekorooli. Keskeistä on, että eri näkökulmista tehtävässä valmistelussa muodostetaan yhteistä ja kokonaisvaltaista ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeista.

Seudullista yhteistyötä ja edellä mainittujen ryhmien toimintaa voidaan koordinoida monella tavalla. Tärkeää on, että vastuut ovat selviä ja

toiminta säännöllistä. Seudullisen organisaation koordinoiman mallin etuna on valmistelun neutraali asema ja selkeä resursointi. Tyypillisesti siihen liittyvät selkeät päätöksentekorakenteet, säännöllinen kokousrytmi ja yhden luukun periaatteella toimivat tiedonkulkukäytännöt, jotka helpottavat seudullisen työn hahmottamista.

Keskuskaupungin koordinoima yhteistyö on hallinnollisesti kevyempää, mutta voi kärsiä resurssien rajallisuudesta ja henkilöriippuvuudesta, mikä heikentää jatkuvuutta. Toimintaa voidaan tukea ulkoisella valmistelukoordinaattorilla ja harkitusti jaetuilla vastuilla. Riskinä on valmistelun vinoutuminen keskuskaupungin painotuksiin. Tätä voidaan lieventää avoimella viestinnällä, rakenteiden läpinäkyvyydellä sekä yhtenäisillä esittely- ja päätösmateriaaleilla, jotka tukevat yhteistä omistajuutta.

MAL-sopimus voidaan tunnistaa seudullista yhteistyötä ja sen koordinoitua selkeyttäväksi toimintamalliksi. Se muodostaa aikataulun ja aikajänteen yhteiselle valmistelulle sekä antaa perusteen resursoida seudullista suunnittelua. MAL-sopimuksen sykli täydentää kuntien valtuustokausia ja vuosittaisia päätöksentekokausia ja muodostaa rytmin seudulliselle yhteistyölle.

MAL-sopimus toimii myös yhteisen tahtotilan kehyksenä ja auttaa määrittämään, mitkä asiat priorisoidaan ja miten ne johdetaan eri valmiste-

lupöytiin. Yhteistyön mallista riippumatta keskeisenä haasteena ovat seudulliseen yhteistyöhön käytävissä olevat rajalliset resurssit, jotka vaikuttavat työn säännöllisyyteen ja osallistumisen tasavertaisuuteen.

1. Luo selkeät ja säännölliset rakenteet, jotka muistuttavat kuntien päätöskäytäntöjä.

Tämä vahvistaa osallistumista, ennakoitavuutta ja sitoutumista.

2. Kytke poliittinen päätöksenteko mukaan jo valmistelussa.

Varhainen osallistaminen lisää ymmärrystä ja pitkäjänteistä sitoutumista.

3. Hyödynnä kolmiportaista rakennetta valmistelun jäsentämiseen.

Asiantuntija-johto-politiikka malli tukee rytmiä, selkeyttä ja luottamusta.

4. Varmista koordinoinnin läpinäkyvyys ja riittävät resurssit.

Selkeät vastuut ja MAL-sopimuksen tarjoama rytmi tukevat jatkuvaa yhteistyötä.

4 Suunnitteluprosessi ja sen vaiheet



4.1 Liikennejärjestelmän suunnittelu on jatkuvaa työtä

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö on jatkuva prosessi, jossa eri vaiheet – liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelu, tilannekuvan analysointi, suunnittelu, toimeenpano ja seuranta – seuraavat toisiaan tai kulkevat osittain rinnakkain. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaisuus voidaan varmistaa päivittämällä koko suunnitelma tai tarkistamalla tarpeelliset osat esimerkiksi neljän vuoden välein. MAL-kaupunkiseuduilla neljän vuoden aikajänne helpottaa suunnitelmien kytkentää neljän vuoden välein neuvoteltavien MAL-sopimusten aikatauluun.

Koska suunnittelun tähtäin on nykyhetken ohella pidemmällä tulevaisuudessa, tulevaisuuden ennakointi ja yhteisten tulevaisuuden visioiden muodostaminen ovat tärkeitä suunnitteluvaiheita. Suunnittelu ei voi perustua vain nykyhetken ilman käsitystä kehityssuunnista, varautumistarpeista ja pitemmän aikavälin päämääristä.

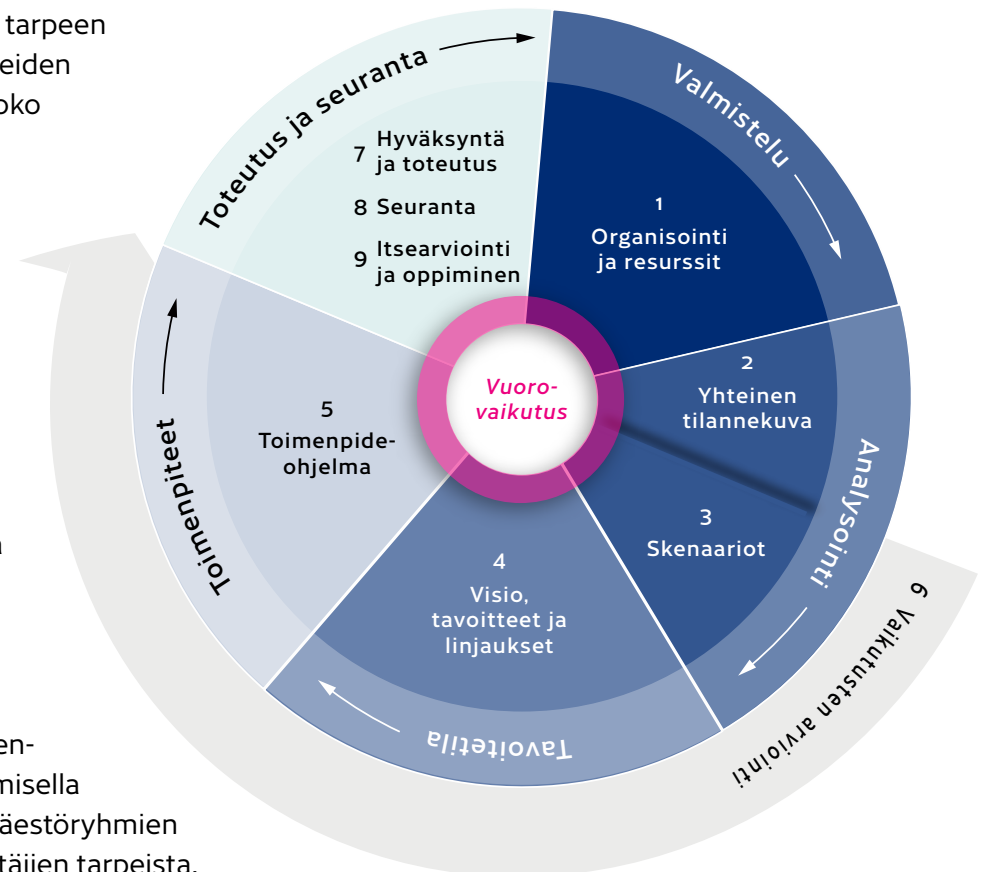
Vision ja tavoitteiden pohjalta määritetään usein ylätason kehittämislinjaukset, jotka tarkentavat tavoitteita konkreettisemmalle tasolle ja määrittävät suunnan tarkemman tason toimenpiteille. Toimenpiteillä varmistetaan käytännön toteutus. Vaikutusten arvioinnin perusteella suunnitel-

maan valitaan tavoitteita hyvin ja kustannustehokkaasti edistävät toimenpiteet.

Suunnitelman seurannassa arvioidaan, ovatko toimenpiteet viemässä liikennejärjestelmää kohti asetettuja tavoitteita. Seurannassa tarkastellaan sekä tavoitteiden saavuttamista että toimenpiteiden etenemistä. Seurannan tulokset voivat nostaa esiin tarpeen edistää joidenkin toimenpiteiden toteutumista tai päivittää koko suunnitelma. Ne toimivat myös tärkeänä lähtötietona seuraavan suunnitelman valmistelussa.

Vuorovaikutus on tärkeässä asemassa prosessin jokaisessa vaiheessa. Vuoropuhelu päättäjien kanssa koko prosessin ajan mahdollistaa kokemusten, näkemysten ja tiedon jakamisen, lisää erilaisten näkökulmien ymmärtämistä ja antaa paremman pohjan päätöksenteolle. Sidosryhmien kuulemisella saadaan tärkeää tietoa eri väestöryhmien ja liikennejärjestelmän käyttäjien tarpeista.

Kuva 6. Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun ja seurantaprosessin vaiheet.



4.2 Vuorovaikutusta tarvitaan suunnittelun eri vaiheissa

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu on monipuolista vuorovaikutusta painottava tapa toimia ja kehittää kaupunkiseutua. Kestävämpään liikkumiseen ja kuljetuksiin siirtyminen edellyttää laaja-alaista tukea sekä sidosryhmiltä että kansalaisilta. Vaikka sidosryhmien kanssa tehtävä yhteistyö on jo nykyisin vakiintunut osa suunnitteluprosesseja, käytännössä vain rajalliset ryhmät pääsevät usein aidosti vaikuttamaan suunnittelun lopputuloksiin. Tavoitteena on, että suunnitteluprosessissa otetaan laajemmin huomioon erilaisten asukas- ja sidosryhmien näkemykset ja tarpeet. Samalla vuorovaikutus on oppimisprosessi suunnitteluun osallistuville.

Liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistetaan erityisesti kuntien päättäjät, sidosryhmät ja asukkaat. Näiden kolmen ryhmän osallistuminen on yhtä tärkeää, mutta osallistamisen tarkoitus on hieman toisistaan poikkeava:

- **Päättäjävuo-rovaikutuksen** tarkoitus on ensisijaisesti ymmärryksen kasvattaminen, suunnittelun tekeminen yhteistyössä ja lopulliseen suunnitelmaan sitoutuminen. Vuorovaikutus tähtää suunnitelman ja sen toimenpiteiden hyväksyntään. Päättäjiksi luetaan tässä kontekstissa kuntien poliittiset päättäjät ja kuntien johtavat viranhaltijat.
- **Sidosryhmäyhteistyön** tarkoituksena on selvittää sidosryhmien tarpeita ja toiveita sekä antaa sidosryhmille mahdollisuus vaikuttaa suunnitelmaan.

- **Asukasvuorovaikutuksen** tarkoituksena on ennen muuta selvittää asukkaiden toiveita ja näkemyksiä. Asukkaat toimivat usein kattavana ja erilaisia näkökulmia avaavana lähtötietojen antajina. Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu voi jäädä asukkaille etäiseksi ja epäkonkreettiseksi asiaksi, mutta silloinkin vuorovaikutusta tarvitaan varmistamaan suunnittelijoille riittävän laaja tietopohja kaikkia asukkaita palvelevaa liikennejärjestelmän suunnittelemiseksi.

Sitoutumista suunnitelman toimeenpanoon vahvistaa, jos on saanut olla mukana suunnitelman laatimisessa ja hyväksymässä sitä. Kuntien päättäjiä ja johtoa on tarpeen osallistaa suunnitelman laadintaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja huolehtia, että suunnitelmaa käsitellään kaikkien kuntien päätöksentekooelimityssä jo aiemmin kuin vasta sen hyväksymisvaiheessa. Vahva poliittinen perusta tukee suunnitelman toteuttamista.

Kansalaisten ja sidosryhmien osallistamisen avulla selvitetään, minkälaisia liikkumiseen liittyviä tarpeita osallisilla on. Samalla saadaan selville, mitä toimenpiteitä pidetään hyväksyttävänä, ja voidaan perustella kunnianhimoistenkin toimien tarpeellisuutta. Kun eri tahojen näkemyksiä kuullaan jo suunnittelun aikana, mahdollisia ristiriitoja voidaan käsitellä, asioita perustella ja kompromisseja etsiä. Tällöin on helpompi hyväksyä niitäkin asioita, jotka eivät ole omien toiveiden mukaisia.

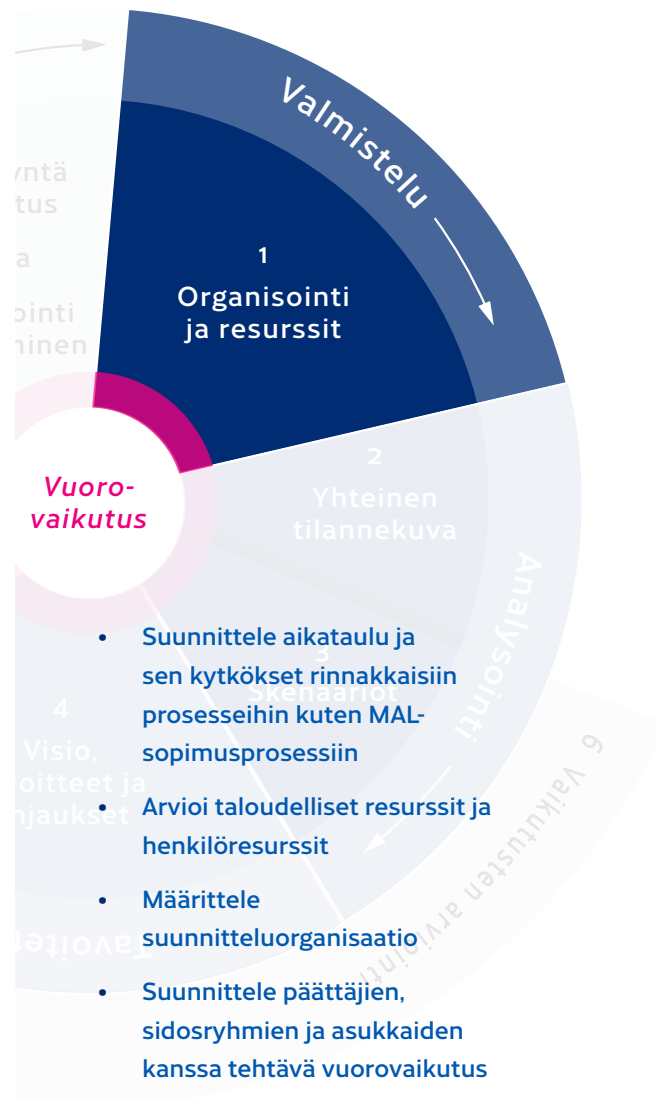
Sidosryhmäyhteistyössä haasteena voi olla sopivien sidosryhmätahojen löytäminen seututason osallistumiseen ja vuorovaikutukseen. Perinteisesti kaupunkiseutujen sidosryhmäyhteistyössä ovat olleet edustettuna elinkeinoelämää ja tavaraliikennettä edustavia tahoja, kuten kauppakamarit, satamat ja kuljetusalan etujärjestöt. Moni muu taho on organisoitunut niin, että sopivia seututason edustajia voi olla vaikea löytää. Sidosryhmäyhteistyö ja osallistettavat tahot on hyvä suunnitella riittävän pitkälle jo ennen varsinaisen suunnittelun alkua.

Asukkaiden kanssa tehtävä osallistava suunnittelu edistää toimenpiteiden hyväksyttävyyttä, lisää kansalaisten luottamusta päätöksentekoon sekä sitouttaa heitä yhteisiin tavoitteisiin. Asukasvuorovaikutus voi olla haasteellista kaupunkiseututason suunnittelussa, joka kattaa monta kuntaa eikä asukkaille tuttuja kuntatason vuorovaikutuskäytäntöjä voida helposti hyödyntää. Myös asukasvuorovaikutuksen tavoitteet ja menetelmät on tarpeen suunnitella jo ennen varsinaisen suunnittelun alkua.

Vuorovaikutusta päättäjien, sidosryhmien ja asukkaiden kanssa tehdään koko suunnittelu-prosessin ajan:

- Päättäjävuurovaikutus painottuu kohtiin, joissa valmistellaan tai tehdään suunnitteluprosessin suunnan kannalta merkittäviä valintoja. Näitä ovat mm. yhteisen tilannekuvan ja skenaarioiden käsittely, vision ja tavoitteiden hyväksyminen sekä toimenpiteiden priorisointi ja toimenpideohjelman hyväksyminen.
- Sidosryhmäyhteistyötä tarvitaan erityisesti tilannekuvan muodostamisessa ja toimenpiteiden määrittämisessä.
- Asukasvuorovaikutusta tehdään erityisesti tilannekuvan muodostamisessa ja skenaarioiden, vision ja tavoitteiden muodostamisessa.
- Valmiista suunnitelmasta tiedotetaan asukkaita ja sidosryhmiä.
- Kaikkea vuorovaikutusta ei ole välttämätöntä tehdä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä. Asukkaiden ja sidosryhmien toiveiden, tarpeiden ja näkemysten kartoittamista tehdään myös muissa yhteyksissä ja näin koottua tietoa on usein käytettävissä suunnitelman laadintaprosessin tarpeisiin. Asukas- ja sidosryhmätarpeiden kartoittaminen ei näin välttämättä aina edellytä uutta tiedonkeruuta.

4.3 Hyvä pohjatyö mahdollistaa onnistuneen prosessin



Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu aloitetaan, kun suunnitelman päivitystarve on todettu edellisen suunnitelman seurannassa tai muun suunnittelun yhteydessä. Tarve voi johtua toimintaympäristön muutoksista, rinnakkaisista suunnitteluprosesseista, edellisen suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisesta tai siitä, että seurannassa on todettu tarvittavan uusia toimenpiteitä tai suunnitelmassa olevien toimenpiteiden uudelleenarviointia tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suunnitelman laatiminen kannattaa ajoittaa MAL-sopimusprosessin aikataulun ja mahdollisesti myös kuntavaalikausien mukaan niin, että suunnitelmalla on mahdollisimman hyvä vaikuttavuus. MAL-sopimusprosessin kannalta on selkeää etua, jos suunnitelman toimenpiteitä voidaan hyödyntää MAL-sopimusneuvotteluissa.

Osana suunnitelman valmistelua tulee arvioida suunnitteluun käytettävissä olevat taloudelliset ja henkilöresurssit ja sopeuttaa suunnitelman laatiminen niihin. Työmäärää voidaan hallita esimerkiksi määrittelemällä työlle selkeät rajatut tavoitteet ja kohdistamalla työtä niihin.

Jokaisella suunnittelukierroksella ei välttämättä ole tarpeen käsitellä kaikkia asioita perusteel-

lisesti, vaan voidaan päättää, mitkä ovat juuri ne ajankohtaiset tärkeät asiat, joihin kaivataan yhteisiä näkemyksiä ja esityksiä. Kyse voi olla laajemmista kysymyksistä, kuten päästöjen vähentämisestä tai liikenteen toimivuuden turvaamisesta kaupunkiseudun kasvaessa, tai yhteisen näkemyksen löytämisestä ratkaisua vaativiin kysymyksiin, kuten kaupunkiseudun tieverkon ratkaisuihin tai seudullisen junaliikenteen etenemispolkuun.

Suunnittelu edellyttää eri toimijoiden ja sektorien välistä yhteistyötä. Valmisteluvaiheessa tulee tunnistaa ja määritellä suunnitteluun osallistuvat tahot ja sidosryhmät ja heidän roolinsa prosessissa. Myös suunnitelman päätöksentekoprosessi tulee tunnistaa jo valmisteluvaiheessa. Asia on hyvä kirjata esimerkiksi viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmaan.

Valmisteluvaiheessa määritellään, mitkä tahot osallistuvat suunnitelman laadintaan, kuka johtaa prosessia ja tarvitaanko jostain teemoista omia asiantuntijaryhmiä. Suunnitteluorganisaatiolle määritellään vastuut, tehtävät ja hierarkia. Suunnitteluorganisaation luomisessa kannattaa hyödyntää kaupunkiseudun olemassa olevia ryhmiä. On tärkeää, että kaikki kaupunkiseudun kunnat saavat äänensä kuuluviin.

Keskeisessä roolissa suunnitteluprosessin läpi viemisessä ja laajemmalle ryhmälle esiteltävien asioiden valmistelussa on yleensä pienempi viranhaltijoista koostuva ydintyöryhmä/projektiryhmä. On tärkeää, että ydintyöryhmän jäsenille varataan tehtävän suorittamiseen riittävästi työaika.

Seudun tahot, joiden olisi hyvä olla mukana kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun suunnitteluorganisaatiossa:

- Seudun kunnat
- Mahdollinen kuntien yhteinen seutuorganisaatio
- Maakuntaliitto (maakuntakaavoitus, maakunnan Ijs)
- Elinvoimakeskus (maantiet)
- Kaupunkiseudun tieliikenteen toimivaltainen viranomainen (kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomainen)
- Mahdollisesti myös hyvinvointialue (henkilökuljetukset ja palveluverkko) ja seudullinen kehitysyritys.

Yhteistyö valtakunnallisten viranomaisten (kuten Väylävirasto ja Traficom) on hyvä olla tiivistä koko suunnittelun ajan, vaikka virastoilla ei aina olisikaan resurssiyistä mahdollista osallistua suunnitteluryhmiin.

Keskeisiä kysymyksiä suunnitelman valmisteluun:

- Mikä on suunnitteluvaiheen aikataulu ja miten se kytkeytyy MAL-sopimusprosessiin ja muihin relevantteihin suunnitteluprosesseihin, esimerkiksi kaupunkiseutusuunnitelman laatimiseen?
- Onko tarvittava suunnittelu- ja päätöksentekorganisaatio jo olemassa vai tarvitaanko päätöksiä sen rakentamisesta tai muuttamisesta?
- Mitä suunnitteluresursseja on käytettävissä? Tarvitaanko ulkopuolista apua? Paljonko sitä on mahdollista hankkia suunnitelman laatimiseen, osaselvityksiin, vaikutusten arviointiin tai vuorovaikutusprosessiin?
- Onko tällä päivityskierroksella tarkoituksenmukaista keskittyä joihinkin asioihin tai jättää jotain vähemmälle?
- Kuinka laajaa sidosryhmien ja asukkaiden osallistamista tavoitellaan, minkälaisia resursseja siihen on käytettävissä ja mitä tavoitteita eri tahojen osallistamisella on?

4.4 Yhteinen tilannekuva tarvitaan suunnittelun pohjaksi



- **Kartoita tietopohja**
- **Käy läpi paikalliset strategiat ja suunnitelmat**
- **Analysoi nykytilan ongelmat, mahdollisuudet ja kehityssuunnat**
- **Osallista päättäjät, asukkaat ja sidosryhmät**

Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi tarvitaan riittävän laaja tietopohja, joka sisältää tilannekuvan ja analyysiä liikennejärjestelmän nykytilasta, menneen kehityksen tarkastelun ja aiempien alueellisten strategioiden ja suunnitelmien arvioinnin. Tilannekuvan muodostaminen voi olla joko jatkuvaa liikennejärjestelmätöiden yhteydessä tehtävää työtä, se voidaan muodostaa suunnitelman valmistelun yhteydessä ennen varsinaisen suunnittelun aloittamista tai se voidaan tehdä suunnitelman laatimisen alussa. Keskeiset asiat ja johtopäätökset on joka tapauksessa tarpeen kirjata niin, että suunnitteluun osallistuvilla on riittävä yhteinen tietopohja nykytilasta ja kehityssuunnasta.

Tilannekuvan ja analyysin on hyvä olla riittävän kattava, mutta tärkeimpiin asioihin keskittyvä. Työvaiheessa kannattaa hyödyntää mahdollisimman paljon olemassa olevia aineistoja ja suunnata resursseja kulloisenkin päivityskierroksen painopisteisiin. Tarkastelun tulee kattaa kaikki kulkutavat ja liikennemuodot, mukaan lukien tavaraliikenne.

Tilannekuvassa on aina tarpeen arvioida toimintaympäristön vahvuuksia ja kehityskohteita kestävän kaupunkisuunnittelun näkökulmasta: esimerkiksi liikenneturvallisuutta, ympäristökysymyksiä kuten liikenteen päästöjä,

Eri väestöryhmien tilanne mukaan analyysihin

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia ja liikenneköyhyyden riskitekijöitä voidaan tutkia analysoimalla muun muassa seuraavia asioita koko väestön lisäksi esimerkiksi toimintakyvyn (erilaiset liikkumis- ja toimimiseesteet), iän (lapset, iäkkäät), autonomistuksen (autotomat kotitaloudet), tulotason (pientuloiset) ja ammattiryhmän (työmatkojen ajoittuminen ja joustomahdollisuus) mukaan:

- Tärkeimpien palvelujen saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- Työpaikkojen saavutettavuus kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä ja autolla
- Asukkaiden sijoittuminen eri yhdyskuntarakennetyöhykkeille (jalankulku-, joukkoliikenne- jne. työhykkeille)
- Joukkoliikennepalvelujen ja solmupisteiden käyttömahdollisuus (esteettömyys ja matkatiedon saavutettavuus, palvelutaso ja yhdistävyys eri alueilla ja kellonaikoina)
- Liikkumisen kustannukset eri kulkutavoilla

melua ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä sekä liikennejärjestelmän tarjoamaa saavutettavuutta erilaisten käyttäjäryhmien näkökulmasta, kuten esteettömyyttä, palvelujen saavutettavuutta tai liikenneköyhyyden välttämistä.

Tilannekuvassa on tärkeää huomioida myös alueen kytkeytyminen suunnittelualueen ulkopuolelle, esimerkiksi naapuriseutuihin tai kuntiin, jotka eivät kuulu varsinaiseen suunnittelualueeseen, sekä alueen keskeisten kaukoliikenteen läpikulku-, satama- ym. yhteydet, erityisesti TEN-T-tie- ja rataverkko solmupisteineen.

Suunnittelun lähtötilanteen ymmärtämiseksi on tarpeen käydä läpi myös oleelliset olemassa olevat liikennettä, liikkumista, alueidenkäyttöä, ympäristöä sekä alueen ja sen kuntien kehittämistä koskevat strategiat läpi. Niistä on syytä tarkistaa, miten niiden tavoitteet ja toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän suunnitteluun. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä seudun ja sen kuntien muut strategiat tukevat toisiaan. Se helpottaa myös suunnitelman toimenpiteiden edistämistä kunnallisessa päätöksenteossa.

Tilannekuva-analyysi on hyvä tehdä suunnitteluprosessin alkuvaiheessa, jotta tiedetään, millaisia kysymyksiä suunnitelmalla pyritään ratkomaan, mitä ongelmia ratkaisemaan ja mitä kehityskulkuja vahvistamaan. Realistisen ja yhteiseen käsitykseen perustuvan tilannekuvan

pohjalta on helpompi määritellä ne asiat, joita liikennejärjestelmäsuunnittelulla erityisesti pyritään ratkaisemaan.

Asukkaita ja sidosryhmiä voidaan osallistaa tilanekartoitukseen esimerkiksi kyselyiden avulla. Poliittisten päättäjien kanssa on tärkeää käsitellä muodostettua tilannekuvaa, jotta saavutetaan yhteinen näkemys ongelmista, joihin suunnitelmalla haetaan ratkaisuja, ja hyvistä asioista, joista halutaan pitää kiinni. Jos työn alussa ei ole yhteistä käsitystä nykytilasta ja ratkaistavista ongelmista, yhteisen näkemyksen muodostaminen tarvittavista toimenpiteistä on vaikeaa.

On selvää, että kaikki osapuolet eivät koe samoja asioita ongelmiksi tai vahvuuksiksi eivätkä kaikki kannata samoja muutoksia. Joissain asioissa näkemykset ovat ristiriitaisia tai vastakkaisia. Lisäksi jotkin merkittävistä liikenteen aiheuttamista ongelmista, kuten kasvihuonekaasupäästöt, voidaan nähdä asioina, joihin kuntien ei ole tarpeen tai edes mahdollista vaikuttaa. Tiedossa olevat ja esiin nousevat ristiriidat ja kiistanalaiset kysymykset on tärkeää tunnistaa, jotta niitä voidaan suunnittelun kuluessa käsitellä.

Vinkkejä tilannekuvan tekoon rajallisilla resursseilla:

- Keskity käytettävän datan ja menetelmien valinnassa tärkeimpiä tavoitteita kuvaavaan dataan.
- Käytä niin paljon kuin mahdollista hyväksi olemassa olevaa tietoa, kuten kansallisia tai alueellisia saatavilla olevia tilastoja ja paikkatietoja sekä aiemmin tehtyjä selvityksiä ja eri yhteyksissä koottuja käyttäjänäkemyksiä ja -palautteita.
- Hyödynnä vuorovaikutusta tiedon keruussa – erilaisilla taustoilla olevilta osallistujilta saat kattavasti tietoa nykytilan ongelmista.
- Käytä SWOT-analyysiä auttamaan ongelmien ja mahdollisuuksien tunnistamisessa – näin voit keskittää resursseja näiden asioiden selvittämiseen. SWOT toimii myös eri lähteistä kerättyjen tulosten jäsentämisessä.
- Valitse helposti ja kevyesti toteutettavia menetelmiä, kuten eri kulkumuotojen matka-aikojen mittaaminen karttatyökalulla.

Skenaariotyöskentely liittyy läheisesti tulevaisuuden vision ja tavoitteiden määrittämiseen. Toimintavaihtoehtojen tarkastelua tai tavoitellun tulevaisuuden tilan määrittelyä ohjaavat käsitykset siitä, mitä tavoitellaan. Työvaiheita voidaan tehdä rinnakkain.

Vinkkejä menetelmistä skenaarioiden tekoon

Skenaariotyöskentelyn sisältö ja menetelmät kannattaa miettiä kulloisenkin tarpeen ja käytettävissä olevien resurssien mukaisiksi. Pienillä resursseilla ja kohtuullisen yksinkertaisessa suunnittelu ympäristössä skenaariotyö voidaan tarvittaessa jättää vähäisemmäksi tai tukeutua valmiisiin skenaariotarkasteluihin. Yksinkertaisimmillaan tulevaisuusskenaarion voin korvata SWOT-analyysillä, jonka pohjalta laaditaan yhteinen visio.

- Skenaariotyöskentelyä voidaan tehdä monella tavalla ja monilla menetelmillä. Lisätietoa skenaariotyöskentelyn menetelmistä saa mm. tulevaisuudentutkimuksen menetelmäoppaista.
- Muun muassa SITRAn vuosittain päivittyvää megatrendikatsausta ja vaalikausittain päivittyvää valtioneuvoston tulevaisuusselontekoa voi hyödyntää toimintaympäristön muutosten käsittelyyn.
- Seudun omia tai valtion liikenne- ja ympäristöhallintojen tekemiä skenaariotarkasteluja voi hyödyntää suoraan tai oman skenaariotyöskentelyn pohjana. Perusskenaariona voi toimia esimerkiksi Valtakunnallisten liikenne-ennusteiden perusura, joka pohjautuu mm. Tilastokeskuksen väestöennusteeseen. Myös Alue- ja yhdyskuntarakenteen mahdolliset tulevaisuudet – PERUS-SKENE-hanketta (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:58) voi hyödyntää tarkasteluissa.
- Kaupunkiseutujen omien tai syksyllä 2026 julkaistavan valtakunnallinen liikennemallin avulla voidaan arvioida erilaisten liikennepoliittisten ja trendimuutosten vaikutuksia seudulliseen liikkumiseen. Vaikka mallitarkastelut sisältävät epävarmuutta, tuovat ne konkreettisella tavalla skenaariotarkasteluihin erilaisten vaikutusten kokoluokkia. Jos liikennemallia ei ole, se voidaan korvata laadullisella muutosten kuvauksella.

4.6 Visio, tavoitteet ja tavoiteindikaattorit kuvaavat tavoiteltua tulevaisuutta



- Kuvaa pitkän aikavälin tavoiteltu tulevaisuus: millainen liikennejärjestelmä ja millainen arki halutaan saavuttaa.
- Varmista, että visio on inspiroiva, selkeä, ymmärrettävä, realistinen ja samansuuntainen alueen muiden strategioiden kanssa.
- Johda tavoitteet visiosta – tavoitteiden tulee konkretisoida vision suunta.
- Varmista, että tavoitteet vastaavat nykytilan analyysissä havaittuihin ongelmiin ja puutteisiin.
- Priorisoi: painota tavoitteita keskenään, tarkenna ja suuntaa niitä esim. alueellisesti ja linjaa ensisijaisesti tavoiteltavia asioita.
- Muodosta mitattavat tavoiteindikaattorit ja niiden tavoitetasot.
- Muista vuorovaikutus!

Visio ja tavoitteet

Vision ja tavoitteiden määrittäminen on keskeinen suunnitteluvaihe. **Visio** on kuvaus kaupunkiseudun ja sen liikennejärjestelmän pitkän aikavälin tavoiteltavasta tulevaisuudesta: millaiseksi liikennejärjestelmän halutaan kehittyvän ja millaista arkea ja kaupunkiseutua se tulevaisuudessa tukee. Hyvä visio on selkeä, ymmärrettävä ja innostava, ja luo perustan myöhemmälle suunnittelulle. Visiona tai sen pohjana voi toimia myös liikennejärjestelmää laajempi kaupunkiseudun yhteinen visio, esimerkiksi kaupunkiseutusuunnitelman visio.

Vision pohjalta määritellään **tavoitteet**, jotka konkretisoivat tavoiteltavaa tulevaisuutta. Tavoitteiden tulee olla riittävän selkeitä ja konkreettisia, jotta niiden saavuttamiseksi voidaan määritellä käytännön toimenpiteitä ja jotta tavoitteiden saavuttamista voidaan arvioida. Usein tavoitteisto rakennetaan kaksitasoiseksi: laajemmat ja yleisemmällä tasolla olevat **yleistavoitteet** ja niiden alla konkreettisempia **osatavoitteita tai kehittämislinjauksia**.

Tavoitteita asetettaessa on huomioitava nykytilan analyysissä tunnistetut ongelmat ja hyvät asiat sekä skenaariotyön tulokset. Tavoitteiden ja linjausten tulee vastata tunnistettuihin ongelmiin ja ohjata kehitystä kohti tavoiteltua tulevaisuutta. Tavoitteita on usein tarpeen räätälöidä alueellisesti, koska nykytilanne, tarpeet, ongelmat ja mahdollisuudet ovat erilaisia kaupunkiseudun ydinalueella, taajamissa ja maaseutumaisemmissa alueilla.

Tavoiteasettelussa tulee ottaa huomioon myös erilaiset asukasryhmät, erityisesti haavoittuvamassa asemassa olevat ihmiset kuten liikunta-, näkö- ja kuulorajoitteiset ja iän tai muun syyn vuoksi heikomman toimintakyvyn omaavat.

Tavoitteiden määrittelyssä tulee ottaa huomioon myös valtionhallinnon valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset, kuten Liikenne12-suunnitelma, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä tavoitteet, jotka on mainittu laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Seudun liikennejärjestelmälle asetettavien tavoitteiden tulee tukea myös alueen kuntien ja maakunnan muita strategioita ja keskeisiä tavoitteita, kuten elinvoima-, hyvinvointi- ja ilmastotavoitteita sekä maakunnan liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita. Kokonaisuutena tavoitteiden tulisi edistää siirtymää kohti kestävämpää kaupunkiseutua ja liikennejärjestelmää.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tarkastellaan tulevaisuutta useimmiten 15–20 vuoden aikajännteellä. Vision ja tavoitteiden ei tarvitse kuvata tavoiteltavaa tulevaisuutta tietyinä ajankohtana, vaan viitoittaa suuntaa, jota kohti halutaan kulkea. Jos aikajänne on hyvin lyhyt, ollaan helposti kiinni nykyisissä polkuriippuvuuksissa ja aiemmissa toimenpidelisteissa eikä uudelle ajattelulle ole tilaa. Esimerkiksi isojen infrahankkeiden yleissuunnittelu- ja rakentamisvaiheet kestävät helposti 10–15 vuotta. Toisaalta pitkällä aika-

jännteellä tulevaisuuden epävarmuus kasvaa ja konkreettisia tavoitteita ja tavoitetasoja voi olla vaikeampi asettaa.

Jotta visiosta ja sen pohjalta asetettavista tavoitteista muodostuu yhteisiä ja laajasti hyväksytyjä, on näiden laadintaan tärkeä osallistaa keskeisiä sidosryhmiä ja asukkaita. Yhteisen hyväksynnän saavuttamiseksi on tärkeää tunnistaa, että tavoitteisiin voi liittyä ristiriitoja, esimerkiksi eri kulkumuotoja koskevat tavoitteet voivat olla keskenään jännitteisiä. Siksi tavoitteiden priorisointi sekä kärkitavoitteiden määrittely ovat keskeisiä työvaiheita. Mahdollisiin ristiriitoihin on syytä varautua avoimella keskustelulla ja osallistavilla työmenetelmillä.

Vision, tavoitteiden ja tavoiteindikaattorien vieminen päätöksentekoon on tärkeää, jotta voidaan varmistaa yhteinen tahtotila ennen toimenpiteiden suunnittelua. Eri tahoilla ja henkilöillä on eri käsitys ongelmista ja tavoiteltavista asioista ja sitä kautta myös suunnittelun tavoitteista. Jos ongelmista ja tavoitteista ollaan kovin eri mieltä, ei toimenpiteistä ole helppo päästä yhteisymmärrykseen tai niihin ei sitouduta. Siksi suunnitteluprosessissa tulisi olla tilaa yhteisen tilannekuvan luomiselle ja aidolle keskustelulle siitä, mitä tavoitellaan ja mitä ongelmia ratkotaan.

Jo tavoiteasettelun yhteydessä on hyvä arvioida sitä, minkälainen keinovalikoima on käytettä-

vissä eri tavoitteiden edistämiseen ja mihin tavoitetasoihin käytettävissä olevilla keinoilla on mahdollista päästä. Tämä auttaa kytkemään tavoiteasettelun ja toimenpiteiden määrittämisen vaiheen paremmin toisiinsa.

Priorisointi on tärkeää

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi vahvistaa kehitystä alueen päättämään suuntaan. Suunnan valinta tarkoittaa priorisointia. Tärkeimmät asiat ja tavoitteet korostuvat, kun taas toiset jäävät vähemmälle. Priorisointia on tärkeää tehdä jo tavoitevaiheessa, ei vasta toimenpiteitä käsiteltäessä.

Yksi keino tehdä priorisointia on päättää tavoitteiden välisistä painotuksista yleisesti tai esimerkiksi erityyppisillä alueilla. Tavoitteiden sisällä priorisointia voidaan tehdä linjaamalla ensisijaisesti tavoiteltavia asioita tai painottamalla tavoitetta esimerkiksi alueellisesti. Vasta tavoitteiden painotukset, suuntaamiset ja linjaukset tekevät tavoitekokonaisuudesta toimenpiteiden määrittämistä ja valintaa ohjaavan strategian.

Esimerkkinä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman (MAL 2023) visio ja päätavoitteet

Suunnitelman visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.

Tavoitetilaksi on asetettu, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Arki on toimivaa, elinympäristö ihmisläheistä ja seudun kasvu on kestävää sekä tarjoaa houkuttelevia yritysmahdollisuuksia vastaten samalla ilmastonmuutoksen haasteisiin.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin **kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.**

Hiilineutraaliustavoite vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.

Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.

Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

Tavoiteindikaattorit

Tavoiteindikaattoreiden tehtävänä on konkretisoida tavoitteita ja mahdollistaa niiden toteutumisen seuranta. Lisäksi niiden avulla voidaan kuvata suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia, jos valittujen indikaattoreiden muutoksia toimenpiteiden seurauksena pystytään arvioimaan. Indikaattoreille tulisi kuvata lähtötaso ja määrittää tavoitetasot, joihin tietyllä aikajänteellä pyritään. Tavoitetasoja voidaan määrittää myös eri aikajänteille. Indikaattorit ja tavoitetasot voivat olla erilaisia seudun eri alueilla.

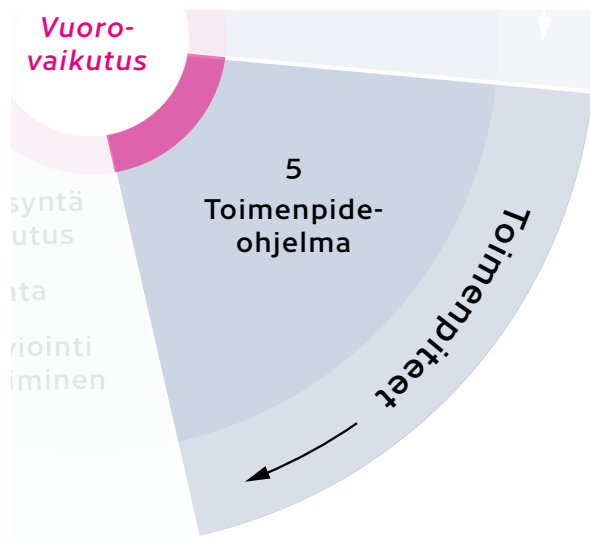
Indikaattorien valinnassa on tärkeää keskittyä ensisijaisesti vaikutusten kuvaamiseen sen sijaan, että kuvattaisiin toteutettuja toimenpiteitä. Indikaattorien tulisi muodostaa hallittava kokonaisuus ja niiden vaatiman tiedon tulisi olla kohtuullisilla resursseilla päivitettävissä. Käytännössä isona haasteena on se, että yhtäältä laajoja tavoitealueita ja niiden alatavoitteita on vaikeaa tai mahdotonta kattaa suppealla indikaattorijoukolla, toisaalta laajaa ja monitasoista indikaattorijoukkoa on vaikea hallita, hahmottaa ja päivittää.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja liikennejärjestelmän tilan indikaattoriseuranta on käsitelty myös luvussa 5.2.

Indikaattori on laadullinen tai määrällinen ilmaisin, joka osoittaa tarkasteltavan ilmiön tilaa, laatua, ominaisuuksia, muutosta tai suuntaa. Indikaattoreita muodostettaessa tulee arvioida tarkasti, että valittu mittari tai muu ilmaisin kuvaa tarkasteltavaa ilmiötä ja sen arvo voidaan määrittää luotettavasti käytettävissä olevilla tiedoilla. Hyvän indikaattorin ominaisuuksia ovat:

- **Validiteetti (pätevyys):** kuvaa tarkasteltavaa ilmiötä, tässä tapauksessa tavoitteen saavuttamista eikä esimerkiksi toimenpidettä, ja on ilmiön kannalta olennainen tieto.
- **Reliabiliteetti (luotettavuus):** on mitattavissa tai kuvattavissa luotettavasti.
- **Täsmällisyys:** on määriteltävissä ja rajattavissa selkeästi ja riittävän tarkasti.
- **Saatavuus:** on määritettävissä käytettävissä olevilla tiedoilla ja resursseilla.
- **Toistettavuus:** ajallinen seuranta on mahdollista, tieto päivittyy säännöllisesti ja riittävän usein.

4.7 Vaikuttavimmilla toimenpiteillä kohti tavoitteita



- Laadi listat toimenpiteistä, joilla vaikutetaan tavoitteisiin.
- Etsi toimenpiteitä neliporrasperiaatteen mukaisesti.
- Ota toimenpidevalikoimaan toimintatapoihin, palveluihin ja infraan liittyviä hankkeita.
- Valitse vaikuttavimmat ja kustannustehokkaimmat toimenpiteet ottaen huomioon reunaehdot, kuten toteuttamisvastuu, resurssit ja suunnitteluvalmius.
- Ryhmittele toimenpiteet painopistealueittain tai teemoittain.
- Huolehdi, että jokaisella toimenpiteellä on vastuutaho.

Vision, tavoitteiden ja mahdollisten kehittämissuunnitelmien pohjalta määritellään toimenpiteet, jotka toteuttamalla päästään kohti tavoitteita. Toimenpidetarpeiden tunnistamisen kanssa rinnakkain tehdään vaikutusten arviointia (ks. seuraava luku), jotta toimenpideohjelmaan tulee valituksi vaikutuksiltaan paras toimenpidevalikoima. Toimenpiteiden tulee olla myös realistisia: toimenpiteitä, jotka ovat osallisten toimivallan, resurssien ja päättäjien tahtotilan kannalta mahdollista toteuttaa. Koska kaikkea ei voi tehdä, tarvitaan valintoja ja priorisointia. Ratkaisuna voi myös olla, että päätetään jättää jotain tekemättä.

Käytännössä liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmaa ei lähdetä luomaan tyhjästä, vaan lähtökohtia ovat aiemman liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelma, valmiit teemakohtaiset suunnitelmat ja selvitykset, kuntien ja valtion liikennehallinnon omat toteuttamisohjelmat sekä myös maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Silti myös aiemmissa suunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden tarvetta ja vaikutuksia on tarpeen arvioida tarvittaessa kriittisestikin suhteessa tavoitteisiin ja käytettävissä oleviin resursseihin. Haastetta suunnitteluun tuo, jos jo suunnittelun alkaessa osapuolilla on valmiina listat toimenpiteistä, joita suunnitelmalla halutaan edistää, vaikka yhteisiä

tavoitteita ei ole vielä muodostettu eikä toimenpiteiden tarvetta arvioitu.

Toimenpiteitä suunniteltaessa ratkaisuja tulisi etsiä laaja-alaisesti ja kustannustehokkaasti neliporrasperiaatteen mukaisesti: ensin pyritään löytämään keinot kysyntään vaikuttamiseen ja vasta viimeiseksi ratkaisemaan ongelma uutta rakentamalla. Hyvä lähestymistapa on myös palvelutasoajattelu, jossa kehittämistarpeita määritetään sellaisella tasolla, että suunnitelluissa on tarkasteltavana laaja keinovalikoima eikä valmiiksi määritelty toimenpide.

Toimenpiteet voivat olla monenlaisia, esimerkiksi toimintatapoihin liittyviä kehitysehdotuksia, liikennepalveluiden kehittämistoimia tai liikenneinfrastruktuurin parannuksia. Liikenneverkon toimenpiteitä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon TEN-T-asetuksen vaatimukset TEN-T-verkon palvelutasosta ja toisaalta TEN-T verkolle tehtävien toimenpiteiden vaikutukset liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin. On hyvä muistaa, että mitä pienempi kaupunkiseudun sisäinen liikkumis- ja kuljetustarve on ja mitä suurempi osa siitä pystyy tukeutumaan kestäviin ja tilatehokkaisiin liikennemuotoihin, sitä sujuvampaa liikenne on myös kauko- ja tavaraliikenteelle tärkeällä TEN-T-tieverkolla ja muilla kaupunkiseudun pääväylillä.

Neliporrasperiaate

Neliporrasperiaatteella tarkoitetaan lähestymistapaa, jossa analysoidaan vaiheittain, miten liikennejärjestelmän puutteita ja ongelmia voidaan ratkaista kustannustehokkaasti:

1. Ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan toimenpiteitä, joilla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan.
2. Toisessa vaiheessa tarkastellaan toimenpiteitä, joilla voidaan tehostaa olemassa olevan väyläverkon, joukkoliikennejärjestelmän tai ajoneuvojen käyttöä.
3. Kolmannessa vaiheessa selvitetään mahdollisuuksia toteuttaa rajattuja infrastruktuurin parantamistoimia.
4. Neljännessä vaiheessa arvioidaan laajamittaisten parantamistoimenpiteiden ja uusinvestointien tarvetta.

Neliporrasperiaatetta voidaan hyödyntää suunnittelua ohjaavana ajattelutapana tai konkreettisempänä suunnittelun apuvälineenä. Ensimmäisessä tapauksessa suunnittelussa pyritään käymään läpi laaja keinovalikoima ja löytämään tehokkaimmat keinot tai keinoyhdistelmät saavuttaa haluttu palvelutaso. Eri portaat ovat lähinnä keinovalikoiman jäsentelyn apuvälineitä.

Konkreettisempänä suunnitteluvälineenä neliporrasperiaatteessa analysoidaan portaittain, miten liikennejärjestelmän puutteita voidaan parantaa. Kyse on samalla kustannustehokkuudesta. Ensimmäisen ja toisen portaan toimilla voidaan vähentää tai siirtää isompien investointien tarvetta.

Neliporrasperiaatetta voidaan soveltaa sekä liikennejärjestelmätason suunnittelussa parhaan keinovalikoiman löytämiseen että yksittäisen kohteen tai hankkeen suunnittelussa parhaimpien ratkaisujen etsimiseen.



Kuva 7. Neliporrasperiaatteen ensimmäisen ja toisen portaan toimenpiteiden edistäminen vähentää kolmannen ja neljännen portaan toimenpiteiden tarvetta.

Palvelutasoajattelu

Palvelutasolähtöisessä suunnittelussa liikennejärjestelmää tarkastellaan käyttäjätarpeiden näkökulmasta. Lähtökohtana ovat asukkaiden ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeet (saavutettavuustarpeet) sekä aluekehityksen edellytykset (alueiden saavutettavuus), joita pyritään kuvaamaan palvelutasotekijöiden avulla.

Palvelutasoanalyysillä selvitetään, kuinka asetetut palvelutasotavoitteet toteutuvat nyt ja tulevaisuudessa. Palvelutasopuutteet ohjaavat toimenpidetarpeiden määrittämistä. Palvelutasotekijät määritetään sellaisella tasolla (esimerkiksi matka-aika tai sen vaihtelu), että ne eivät vielä sido mahdollisia ratkaisuja, vaan suunnitteluvaiheessa on tarkasteltavana laaja keinovalikoima (esimerkiksi erilaiset keinot ja vaihtoehdot liikenteen vähentämiseksi, nykyisten liikennejärjestelyjen tehostamiseksi ja lisäkapasiteetin rakentamiseksi).

Sekä neliporrasperiaatteen että palvelutasoajattelun keskeisenä periaatteena on se, että ensin selvitetään tarve ja vasta sen jälkeen mietitään keinoja vastata tarpeeseen laajaa keinovalikoimaa tarkastellen.



Kuva 8.
Palvelutasoajattelun idea

Reunaehtoja toimenpiteiden valinnalle ja ajoittamiselle asettaa se, että monien toimenpiteiden toteuttaminen vaatii pitkän suunnitteluvaiheen. Esimerkiksi ison tie- tai ratakankkeen eteneminen esisuunnittelusta toteutukseen kestää vuosia ja joukkoliikennejärjestelmän merkittävät muutokset edellyttävät monentyyppisiä taustaselvityksiä, välipäätöksiä ja tarkempia toteutus suunnitelmia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpidevalikoimassa voikin olla myös jatkosuunnittelutarpeita ja tavoiteltavia suunnittelu- ja toteutuspolkuja.

Suunnittelun aikana on tärkeää tunnistaa, onko seudulla toimenpide tai linjaustarpeita, jotka toimivat "pelinavaajina" suuremmalle muutokselle liikennejärjestelmässä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi seudullinen lähijunaliikenne, pikaraitiotiet tai superbussihankkeet, joukkoliikenteen järjestämistapamuutokset, tieverkon eri osien roolin ja tavoiteltavan luonteen määrittäminen, läpikulkuliikenteen ohjaaminen uusille reiteille tai liikenteen rauhoittamisen liikenneverkolliset periaatteet asuinalueilla ja keskustoissa.

Usein toimenpiteitä on tarpeen jaotella teemoihin tai erilaisiin painopistealueisiin, jotta pitkä lista toimenpiteitä saadaan paketoitua järkeviin kokonaisuuksiin. Keskeiset teemat tai painopistealueet nousevat usein tavoitteista ja kehittämislinjauksista, mutta toimenpiteet on mahdollista ryhmitellä myös muilla perusteilla, esimerkiksi toteutusvastuun tai liikennemuodon mukaan.

Kaupunkiseudun keinoja vaikuttaa liikenteen kysyntään ja kulkutapajakaumaan (neliporrasperiaatteen 1. porras)

- eheä ja sekoittunut maankäyttö sekä kävelyyn, pyöräilyyn ja hyviin joukkoliikennepalveluihin tukeutuvat maankäytön kehittämisalueet
- hyvät julkiset lähipalvelut ja edellytykset yksityisten lähipalvelujen menestymiselle
- vaikuttaminen asukkaiden liikkumistottumuksiin erilaisin liikkumisen ohjauksen keinoin
- pysäköintipolitiikka (pysäköinti-paikkojen määrä, sijoittaminen, aikarajoitukset ja hinnoittelu)
- taloudelliset ohjauskeinot (joukkoliikennetaksat, pysäköinnin hinnoittelu, autoilun ympäristövyöhykkeet)
- eri kulkutapojen ja toimintojen priorisointi seudun eri alueilla ja tie- ja katuverkon eri osilla (mm. väyläkapasiteetti ja etuisuudet, nopeustasotavoitteet, tilanjakoperiaatteet, liikenneympäristö, kytkentä tien/kadunvarren toimintoihin)
- joukkoliikenteen palvelutason parantaminen (mm. lippujärjestelmät, vuorotarjonta, runkoyhteydet ja laatuikäytävät, liikenteen nopeuttamisen keinovalikoima, pysäkkien ja vaihtopaikkojen olosuhteet, pyörien ja autojen liityntäpysäköinti, uudet joukkoliikennemuodot)
- kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden ja houkuttelevuuden parantaminen (mm. viihtyisä jalankulkuympäristö, jatkuvat ja laadukkaat verkostot, laadukas pyöräpysäköinti, yhteiskäyttöpyörät)
- autoliikennettä rauhoittavat ja kestävien kulkumuotojen olosuhteita parantavat katutilan ja liikenneverkon ratkaisut

Suunnitelmaan määritettävät toimenpiteet on syytä sopia tiiviissä yhteistyössä kaikkien toimenpiteistä vastuussa olevien tahojen kanssa. Oleellista on, että jokaiselle toimenpiteelle löytyy päävastuutaho, jolla on toimivaltaa tai kanavat toimenpiteen edistämiseen ja joka huolehtii muiden mukaan tarvittavien tahojen informoinnista ja osallistamisesta. Valtionhallinnon kanssa yhteistyössä toteutettavat toimenpiteet toimivat lähtökohtana MAL-sopimusneuvotteluissa.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmään liittyy myös yksityisten toimijoiden vastuulla olevia toimenpiteitä. Näitä ovat esimerkiksi kiinteistöjen pysäköintiin, kaupunkilogistiikkaan tai vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan liittyvät toimenpiteet. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on julkisten toimijoiden laatima suunnitelma, joka ei velvoita yksityisiä toimijoita. Suunnitelmassa voidaan kuitenkin tunnistaa yksityisten toimijoiden toimenpiteitä sekä pyrkiä löytämään kannusteita, ohjauskeinoja ja yhteistyötapoja niiden edistämiseen.

4.8 Vaikutusten arviointia tarvitaan koko suunnitteluprosessin ajan

Vaikutusten arviointi on osa suunnittelu- prosessia ja sen tehtävänä on vaikuttaa suunnitelman sisältöön. Siksi arviointia tulee tehdä koko suunnitteluprosessin ajan. Prosessin alkuvaiheessa tarkastellaan sitä, mitä vaikutuksia tavoitellaan ja millä keinovalikoimalla tavoitteita voidaan saavuttaa. Prosessin loppuvaiheessa vaikutukset ohjaavat kehittämistoimien valintaa, priorisointia ja jatkosuunnittelua. Lopuksi arvioidaan suunnitelman toteutumisen vaikutuksia ja sitä, miten hyvin tavoitteet toteutuvat suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä. Näin arviointi palvelee samalla sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden kytkentää että suunnitelman tavoitteenmukaisuuden varmistamista.

Tavoiteltavien vaikutusten lisäksi arvioinnissa on tärkeää tarkastella ja kuvata myös muita merkittäviä vaikutuksia, sekä positiivisia että negatiivisia. Lisäksi suunnitelman realistisuuden varmistamiseksi vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan myös toimenpiteiden toteutettavuuteen ja tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä riskejä, epävarmuuksia ja ristiriitaisuuksia.

Arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota myös vaikutusten sosiaaliseen ja alueelliseen kohdistumiseen. Toimenpiteiden hyödyt ja haitat harvoin kohdistuvat tasaisesti. Kaikilla ja kaikkialla ei myöskään ole samoja mahdollisuuksia liikkua ja käyttää eri kulkutapoja. Tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden toteutuminen kuuluu arvioinnissa huomioon otettaviin näkökulmiin.

Toimenpiteillä saattaa olla asetettuihin tavoitteisiin nähden ristiriitaisia vaikutuksia. Nämä on tärkeää tunnistaa ja tuoda selkeästi esiin sekä pyrkiä vähentämään negatiivisia vaikutuksia tavoitteiden ja toimenpiteiden priorisoinnilla ja huolellisella jatkosuunnittelulla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä tehtävää vaikutusten arviointia on opastettu enemmän Traficomien julkaisussa Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin (Traficomien julkaisu 3/2023).

Esimerkki toimenpiteiden ja toimintaympäristön muutosten tunnistetuista ristiriitaisista vaikutuksista Helsingin seudun MAL 2023 suunnitelmasta:

	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
Seudun väestönkasvu	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää liikennesuoritetta - Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle + Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle 	<ul style="list-style-type: none"> - Haasteet palveluverkon riittävydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla - Lähiluonnon asukaspainee kasvaa + Hillitsee asumisen hintaa 	<ul style="list-style-type: none"> + Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyvyn - Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon
Maankäytön tiivistäminen	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää kestäväää liikumista ja vähentää päästöjä + Vähemmän metsäkatoa - Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta 	<ul style="list-style-type: none"> - Vähemmän lähiluontoa - Palveluverkon toteutumisen haasteet + Palveluiden parempi saavutettavuus 	<ul style="list-style-type: none"> + Kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus
Monipuoliset asuminen vaihtoehdot	<ul style="list-style-type: none"> - Suuret asunot/pientaloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytön-aikaista energiankulutusta ja metsäkatoa 	<ul style="list-style-type: none"> + Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin + Parempi asuttavuus ja asumisen laatu + Torjuu/korjaa alueellista eriytymisketä 	<ul style="list-style-type: none"> + Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä + Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukaspohtien kasvua
Tieinvestoinnit	<ul style="list-style-type: none"> - Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen 	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää tie- ja katu-pölyä - Lisää liikennemelle altistuvia - Estevaikutukset 	<ul style="list-style-type: none"> + Usein suuria matkai-kaikahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin
Sähköauton tukitoimet	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää päästöjä 	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää lähipäästöjä, lukuun otamatta tie- ja katu-pölyä - Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentuleville 	<ul style="list-style-type: none"> - Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle - Ei vähennä tilantarvetta - Sähköautojen saata- vuus ja hinta

Kuva 18: MAL 2023 -suunnitelman tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset.

4.9 Kokemuksia kentältä: resurssirealismi ¹

Resurssien rajallisuus haastaa seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua monella tasolla. Kentällä tämä näkyy pieninä valmisteluko-neistoina, projektiluonteisena rahoituksena ja rajallisina henkilöresursseina. Siksi seudullista työtä ei voi rakentaa oletukselle laajoista organisaatioista tai pysyvistä resursseista, vaan kevyille ja toimiville rakenteille.

Resurssien rajallisuus on tärkeää tunnistaa ja ohjata yhteistyötä sen mukaan. Yhteistyö on perusteltua kohdentaa teemoihin, joihin seudullisella yhteistyöllä on todellisia vaikutusmahdollisuuksia ja joihin toimijoilla on resursseja sitoutua – usein oman toimensa ohella. Resurssirealismi peräänkuuluttaa toimintamalleja, joihin keskeiset sidosryhmät kykenevät osallistumaan.

Seudullisen yhteistyön fokus tulee suunnata liikennejärjestelmäteemoihin, jotka ovat seudullisesti merkittäviä ja joissa yhteistyö mahdollistaa tavoitellun kehityksen. On tärkeää tunnistaa, milloin suunnittelu siirtyy kunta-kohtaiseksi tai toimeenpanevaksi. Liian tarkka taso tai yksittäisiä kuntia koskeva suunnittelu sulkee helposti muita toimijoita ulkopuolelle. Yhteistyössä on keskityttävä teemoihin, joista osalliset saavat hyötyä. Avoimuus on erityisen tärkeää ohjelmoinnin alkuvaiheessa: fokus tulee pitää keskeisissä asioissa ja karsia rönsyt.

lhannetapauksessa käsitellään teemoja, jotka koskettavat kaikkia osallisia, mutta poliittisesti herkkiä tai kuntakohtaisia aiheita voidaan käsitellä pienemmissä kokoonpanoissa. Vaikka seutasalla toimitaan strategisen tason tarkkuudella, on esitettävä riittävän konkreettiset hyödyt, jotta osallistumisen kannustimet ovat selkeät.

MAL-sopimus tukee työn fokusointia ja resurssirealismia. Sopimuksen laadinta suuntaa huomion valtion ja kuntien kannalta keskeisiin teemoihin ja sitouttaa toimijat yhteiseen etene-miseen. Käytännössä sopimukseen päätyvät teemat ovat usein niitä, joihin resursseja kohdennetaan. Vaikka sopimus ei ole juridisesti velvoittava ja edellyttää erillisiä rahoituspää-töksiä, se on vahva tahdonilmaisu ja merkittävä peruste resursoinnille.

Selkeintä on, jos seudullisten selvitysten ja yhteistyön toteutukseen on oma ”seutubudjetti”, joka mahdollistaa työn etenemisen nimettyjen henkilöiden toimesta. Usein budjetit ovat kuitenkin pieniä ja riittävät vain ydintoimintaan. Resurssien niukkuus ohjaa priorisointia: kaikkea ei voida tehdä seudullisesti, ja merkittäviin hankkeisiin keskitetään omaa rahoitusta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun menetelmät ja vuorovaikutus on suunniteltava siten, että päätöksentekijöillä ja viranhaltijoilla on realistiset osallistumisedellytykset. Päätöksentekijöiden aika on rajallista, ja heillä on usein tehtäviä muilla hallinnon tasoilla. Osallistumisen kannus-timien tulee olla selviä, ja vuorovaikutuksen keskittyä suunnittelua linjaaviin tilanteisiin ja keskeisiin kipupisteisiin. Myös viranhaltijoiden aikaa on niukasti, ja erityisesti pienissä kunnissa sama henkilö voi vastata useista teemoista. Tämä korostaa tarvetta realistiselle prosessi-suunnittelulle, aikataulujen ennakoinnille ja seudullisen työn kytkennälle muihin proses-seihin. Seudun tuki valmistelussa ja yhteisen tietopohjan rakentamisessa on pienille kunnille välttämätöntä. Heidän osallistumisensa laajoihin tiedontuotantoprosesseihin voi olla haastavaa. Yleisesti kaikkien osallisten rajallisesta ajasta yhteistyöhön on saatava riittävä hyöty: sekä seudun että osallistujien näkökulmasta.

¹ Touru (2025)

Säännölliset ja selkeät rakenteet ovat resurs-
sirealismen kannalta keskeisiä. Tiedonkulun ja
osallistumisen tulee olla tehokasta, ja päällekkäisiä rakenteita sekä yksittäisten toimijoiden kuormitusta tulee välttää. Ryhmäkoonpanoja pyritään keventämään ja alaryhmiä yhdistämään, jotta teemat eivät sirpaloidu ja kokoukset pysyvät tarkoituksenmukaisina. Tämä voi perustella useamman teeman käsittelyä samassa yhteydessä, kunhan kysymykset ovat selkeästi rajattuja.

Resurssien niukkuutta kompensoidaan usein kevyellä organisaatiolla ja vahvalla yhteistyökulttuurilla. Resurssit tulee hyödyntää tehokkaasti. Yhteistyötä tukee se, että on selkeää, mistä ja miksi seudullisesti keskustellaan. Työtä edistää myös osallistujien perehtyneisyys seudulliseen yhteistyöhön, selkeä tietoaineisto ja realistiset odotukset seudullisen yhteistyön vaikutuksista.

1. Rakenna seudullinen yhteistyö kevyille ja selkeille rakenteille.

Toiminta ei saa perustua oletukseen suurista resursseista.

2. Kohdenna yhteistyö teemoihin, joihin toimijat voivat aidosti sitoutua.

Fokus on pidettävä olennaisessa ja rönsyt karsittava.

3. Suunnittele prosessit päätöksentekijöiden ja viranhaltijoiden rajallisen ajan ehdoilla.

Erityisesti pienet kunnat tarvitsevat tukea valmisteluun ja tietopohjan rakentamiseen.

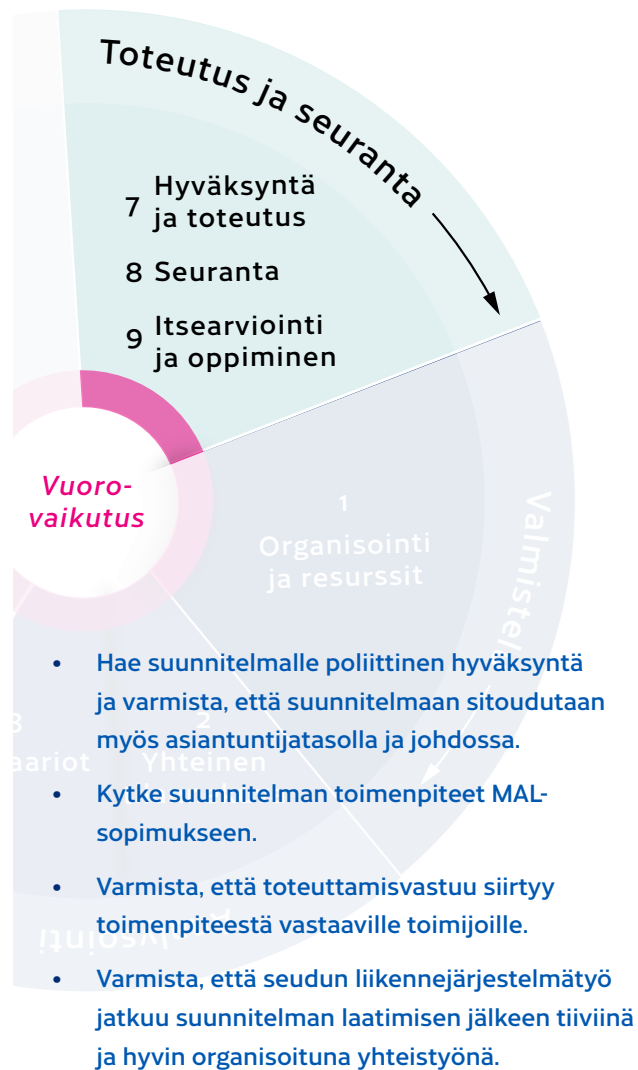
4. Hyödynnä MAL-sopimusta työn suuntaamisessa ja priorisoinnissa.

Niukat resurssit korostavat selkeitä rakenteita, vähäistä päällekkäisyyttä ja tehokasta tiedonkulkua.

5 Suunnitelman toteutus ja seuranta



5.1 Suunnitelmasta kohti MAL-sopimusta ja toteutusta



Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ei ole oikeusvaikutuksia, kuten esimerkiksi kaavoituksella. Suunnitelma hyväksytään kunnissa ja/tai seutuorganisaatiossa kullakin seudulla sovitulla tavalla, mutta vasta kunnissa ja valtionhallinnossa tehtävät päätökset lopulta varmistavat suunnitelman toimenpiteiden toteutumisen.

Toimenpiteiden tarkempi suunnittelu, rahoitus ja toteutus kuuluu niille tahoille, joilla on vastuu ko. palveluista, infrastruktuurista tai hallinnollisista prosesseista. Suunnitelmalla on välitöntä merkitystä, kun se vaikuttaa kuntien ja valtion liikennehallinnon myöhempiin päätöksiin ja linjauksiin siitä, miten ne ylläpitävät ja kehittävät vastuullaan olevia liikennejärjestelmän osia. Suunnitelmalla on vaikuttavuutta myös silloin, kun se tukee kuntien omia suunnitteluprosesseja ja edistää seudun tarpeiden tunnistamista valtakunnallisten ohjelmien (kuten Liikenne 12-suunnitelma ja muut liikennehallinnon alan virastojen ohjelmat) valmistelussa. Vaikka suunnitelmasta tiedotettaisiin heti sen hyväksymisen jälkeen, suunnitelman seurantaan kuuluu sen pitäminen esillä etenkin kuntien talousarviovalmistelun aikana.

Kunnissa poliittisen hyväksynnän saaminen suunnitelmalle on tärkeää, sillä päätökset toimintatapojen muutoksista, investoinneista, liikennepalvelujen hankinnoista ja niiden rahoituksesta tehdään normaalin kunnallisen päätöksentekoprosessien mukaisesti.

Kuntien päätöksentekoon liittyviksi haasteiksi on tunnistettu mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsiteltävän asian laajuus ja monimutkaisuus, seudullisen suunnittelun roolin hahmottaminen sekä vaihtuvat päätöksentekijät tai keskeiset virkahenkilöt ja sen myötä jatkuva perehdyttämisen tarve. Myös suunnittelijakunnassa tapahtuu muutoksia. Seutuyhteistyön rooli ja mandaatti ylipäättään voi olla monille epäselvä. Lisähaasteita tuo resurssien rajallisuus kehittämistarpeisiin ja -toiveisiin verrattuna, jolloin kaikki eivät aina koe hyötyvänsä yhteisestä suunnittelusta ja priorisoinnista.

Päätöksenteossa – myös liikenteeseen liittyvässä päätöksenteossa – on usein kyse eri näkemysten yhteensovittamisesta poliittisessa päätöksentekoprosessissa. Joskus asiat voivat yhteisen hyvän hakemisen ja kompromissi-valmiuden sijaan kärjistyä riitelyksi ja muiden

näkökulmien torjunnaksi, joskus taas päätöksenteosta puuttuu pitkäjänteisyys ja kytkentä yhteisiin tavoitteisiin. Usein visiosta ja tavoitteista on melko helppo päästä yhteisymmärrykseen, mutta toimenpiteistä saattaa olla suuriakin näkemyseroja.

Seitsemällä suurimmalla kaupunkiseudulla kuntien ja valtion väliset MAL-sopimukset ovat tärkeä väline suunnitelman keskeisten toimenpiteiden edistämiseksi ja samalla prosessi, jonka myötä tehdään päätöksiä myös valtion vastuulla olevien toimenpiteiden toteuttamisesta. Aina neuvottelutulokset eivät vastaa seudun tavoitteita. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen vaatii pitkäjänteisyyttä, johdonmukaisuutta ja aika ajoin myös ajantasaisuuden tarkastelua.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutusta tukee se, että yhteistyö jatkuu tiiviinä myös suunnitelman laatimisen jälkeen. Sitä varten kunkin kaupunkiseudun tulee organisoida jatkuva liikennejärjestelmätyö seudulle sopivalla ja toimivalla tavalla. Liikennejärjestelmätyöryhmän tai vastaavan yhtenä tehtävänä on seurata, että toimenpiteet etenevät suunnitellusti ja tarvittaessa pyrkiä edistämään niiden suunnittelua ja toteutusta.

Keinoja seudullisen päätöksenteon sujuvoittamiseen

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan ja päivityksen kytkeminen osaksi seudun MAL-sopimusneuvotteluihin valmistautumista. MAL-sopimusmenettely nostaa liikennejärjestelmäsuunnitelman ja seudullisen tahtotilan määrittelyn merkitystä ja korostaa priorisoinnin tärkeyttä.
- Säännöllinen ja selkeä vuorovaikutuksen toimintamalli vahvistaa sitoutumista.
- Asukasvuorovaikutus tukee suunnitelman hyväksyttävyyttä.
- Kuntakohtaiset keskustelut ja kierrokset antavat tilaa kunnan äänelle, ominaispiirteiden esiin tuomiselle ja syventävät ymmärrystä.
- Suunnitelman poliittinen käsittely ja perehdytykset lisäävät sitoutumista suunnitelmien edistämiseen.
- Iteratiivinen valmistelu ja välipäätökset tukevat päätöksentekijöiden osallistumista ja asiantuntijavalmistelua.
- Seudullinen seuranta ja selvitykset tukevat päätöksiä ja muodostavat selkänöjää. Seurantaan liittyy myös viestintä, jolla tehdään näkyväksi se, mitä on saatu aikaan ja lisätään liikennejärjestelmäyhteistyön tunnettavuutta.

Valtion rooli MAL-kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttajana

Valtion osapuolia on mukana paitsi maakuntien, myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöryhmissä. MAL-kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jatkossa TEN-T asetuksen mukaiset SUMP- suunnitelmat, hyväksytään kunnallisessa päätöksenteossa. Valtion näkökulmaa suunnitelmassa esitettävistä toimenpiteistä ja rahoituksen suuntaamisesta on tärkeää tuoda esiin suunnittelutyön aikana, vaikka käytännössä rahoituspäätökset tehdään erikseen kuntien ja valtion normaalien päätöksentekomenettelyjen mukaisesti. Paitsi rahoituksen suuntaamiseen, MAL- sopimuksilla on merkitystä myös yhteisen tahtotilan määrittelyssä valtion ja kuntien kesken.

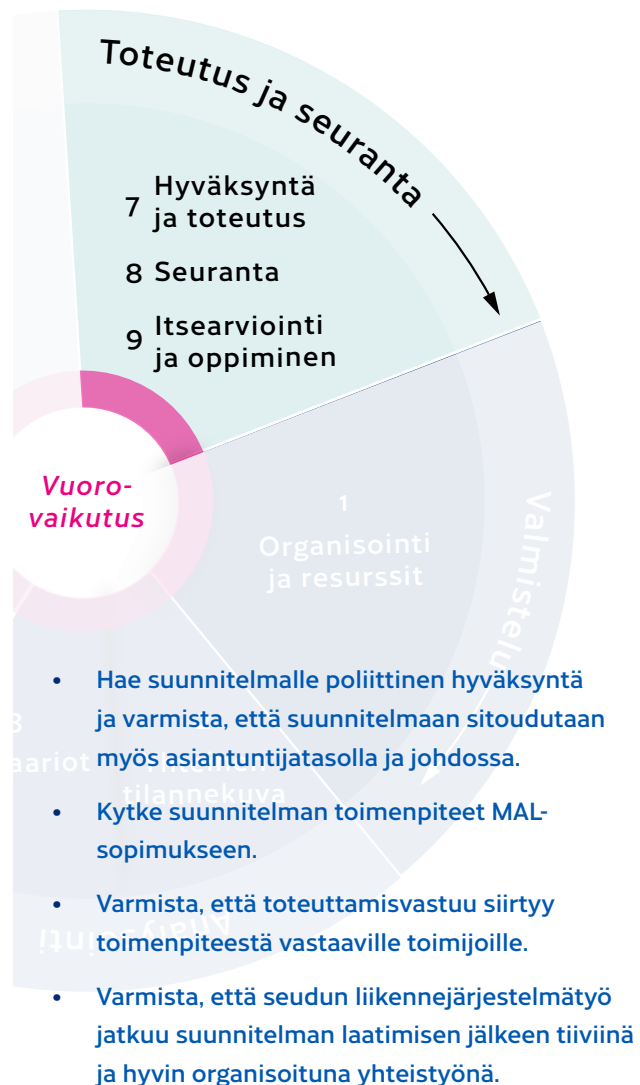
MAL-sopimukset laaditaan kuntien ja valtion kesken neljän vuoden välein. Vaikka sopimukset eivät ole juridisesti velvoittavia, ne osoittavat kuitenkin selkeän tahtotilan siitä, mihin kuntien ja valtion liikenteen rahoitusta ohjataan. MAL-neuvotteluissa sovitaan mm. isoimpien liikennehankkeiden suunnittelun ja/tai toteutuksen aloittamisesta ja kustannusjaosta, pienempiä hankkeita koskevan MAL-rahoituksen määrästä sekä kaupunkiseutujen valtionavustustasosta. Kestävän liikenteen näkökulmasta merkitystä on joukkoliikenne- rahoituksen lisäksi myös pienempien toimenpiteiden rahoitukseen suunnatulla ns. pienten parantamishankkeiden määrällä, jonka valtio ja seudun kunnat osoittavat yhteisesti sovittuihin hankkeisiin. Tällaisia voivat olla esimerkiksi kävely- ja pyöräily-yh-

teydet, alikulut tai pysäkki-infran parantaminen. Pienten parantamishankkeiden suunnittelun ja toteutuksen ohjelmoinnissa etenkin elinvoimakeskustoilla on suuri rooli.

Väylävirasto sisällyttää väyläverkon suunnitteluohjelmaan sekä investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevia väyläverkon kehittämishankkeita. Investointiohjelma sisältää hankkeita, joiden toteutusvalmius on hyvä ja suunnittelu jo edennyt. Suunnitteluvaiheessa sovitaan myös hankkeen mahdollisesta yhteisrahoitteisuudesta.

Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana MAL-sopimusneuvotteluissa. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat hankkeet voivat olla vaikutuksiltaan sekä valtakunnallisia että seudullisia, ja niistä voidaan päättää MAL-sopimuksissa. Kehittämishankkeista päätetään kuitenkin viime kädessä eduskunnassa.

5.2 Toimenpiteiden toteutumista, tavoitteiden saavuttamista ja liikennejärjestelmän tilaa seurataan säännöllisesti



Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan tehtävänä on arvioida, eteneekö toimenpiteiden toteutus suunnitellusti, saavutetaanko asetettuja tavoitteita ja onko toimintaympäristössä tai liikennejärjestelmässä tapahtunut suunnitelman uudelleenarviointia vaativia muutoksia:

- Suunnitelman **toimenpiteiden toteutumista** seurataan säännöllisesti vähintään vuosittain. Jos toimenpide ei ole edennyt, pyritään sopimaan tarvittavista edistämistoimista. Myös toimenpiteen sisältöä, ajantasaisuutta tai edistämisvastuuta voi olla tarpeen arvioida uudelleen. Liian yleistasoisia toimenpiteitä kannattaa tarkentaa tai jakaa konkreettisempiin osiin. Voi myös olla hyvä arvioida uudelleen, onko kyse alueen omista käsissä olevasta toimenpiteestä vai onko tehtävänä vaikuttaa muiden tahojen päätösvallassa olevaan toimenpiteeseen.
- Suunnitelmassa asetettujen **tavoitteiden saavuttamista** voidaan seurata **tavoiteindikaattorien** avulla. Uusimpia tietoja verrataan lähtötasoon ja asetettuun tavoitetasoon. Tavoiteindikaattoreita on käsitelty myös edellä luvussa 4.6.

Tavoiteseurannan tehtävänä on kertoa, onko kehitys tavoitteiden mukaista vai onko toimenpiteitä tarpeen tehostaa tai koko suunnitelma päivittää.

- Tavoiteindikaattoreita on usein rajallinen määrä, minkä takia useimmiten on tarpeen kerätä myös muita **liikennejärjestelmän tilaa ja toimintaympäristön muutoksia** kuvaavia perustietoja. Niiden kehityksen seuraaminen auttaa tavoiteindikaattorien muutoksien tulkintaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystarpeen arviointia. Seurantaindikaattorien arvot kerätään vuosittain tai syklillä, jolla indikaattorien arvoja on saatavissa.

Seurantatiedon kokoamisen, analysoinnin ja käsittelyn tulisi olla säännöllinen osa kaupunkiseudun jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Seudun oma indikaattoriseuranta kannattaa yhteensovittoa MAL-sopimusten toteutumisen ja vaikuttavuuden seurantaan sekä TEN-T-asetuksen mukaiseen indikaattoriseurantaan.

MAL-kaupunkiseutujen MAL-sopimusten toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta

MAL-kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta kannattaa nivoa MAL-sopimusten seurantaan, jossa seurataan sopimuksen toimenpiteiden toteutumista ja MAL-sopimuksen vaikuttavuutta valtakunnallisesti määriteltyjen tilaindikaattorien avulla. Myös kuntien ja seutujen maankäytön suunnittelun ja ympäristöohjelmien seurantaindikaattoreissa saattaa olla seurannassa suoraan hyödynnettävää tietoa.

MAL-sopimusten toimenpiteiden toteutuminen seurataan vuosittain kuntien ja valtion välisissä neuvotteluissa. Toimenpiteiden toteutumista kuvaavan seurantatiedon kokoamisesta vastaavat kunnat. Tarvittavia tietoja toimittavat myös valtion liikennehallinnon osapuolet.

MAL-sopimusten vaikuttavuutta suhteessa sopimuksen tavoitteisiin kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein seurantaindikaattoreiden avulla. Seurantatiedon kokoamisesta ja raportoinnista vastaavat ympäristöministeriö, Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. MAL-seutujen kestävä liikennejärjestelmän kehitystä ja edellytyksiä on arvioitu seuraavilla, alueiden väestömäärään suhteutetuilla tiedoilla:

- Asumisen toteutuneen kerrosalan sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa eri liikkumisvyöhykkeille
- Jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuus
- Väestön ja työpaikkojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa eri liikkumisvyöhykkeille
- Toiminnallinen sekoittuneisuus eri liikkumisvyöhykkeillä
- Matkustajamäärät ja linjakilometrit seudullisilla joukkoliikenneviranomaisalueilla
- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt
- Henkilöliikenteen kulkutapajakauma
- Tieliikenteen turvallisuus
- Lähipalvelujen, lähiluonnon ja alakoulujen saavutettavuus

MAL-kaupunkiseutujen TEN-T-asetuksen mukainen seuranta

TEN-T-asetus edellyttää, että suurimmat kaupunkiseudut (Suomessa MAL-seudut) toimittavat jatkossa komission määrittelemiä **kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoritietoja (UMI Urban Mobility Indicators)** määrärajoin. Tiedot toimitettaisiin neljän vuoden välein erikseen koko kaupunkiseudulta ja sen keskuskaupungista. Komission luonnoksessa (alkuvuoden 2026 tilanne) on osin samoja tietoja, kuin mitä Suomessa käytetään myös MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurannassa. Toimitettavat tiedot kattaisivat turvallisuuden, kestävyuden ja saavutettavuuden teemat.

Seurannan tulokset tulee raportoida ja käsitellä säännöllisesti. Raportoinnin tarkoituksena on tarjota päätöksentekijöille ja asiantuntijoille ajantasainen kokonaiskuva suunnitelman toteutumisesta. Seurannan tuloksia on hyvä esitellä säännöllisesti myös kaupunkiseudun päättäjille.

Seurantatiedon avulla liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan päivittää joustavasti ja ajantasaisesti. Joustavuus mahdollistaa toimenpiteiden tarkentamisen tai uudelleen suuntaamisen, mikäli kehityssuunta alkaa poiketa asetetuista tavoitteista. Seurantatieto tarjoaa myös hyvän lähtökohdan suunnitelman seuraavalle päivityskierrokselle.

Ennen uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aloittamista on hyvä pysähtyä hetkeksi ja arvioida suunnittelukierroksen onnistumiset, opit, haasteet ja epäonnistumiset seuraavan kierroksen pohjaksi. Prosessia ja menettelyjä kannattaa hioa toimivammiksi kierros kierrokselta.

5.3 Kokemuksia kentältä: jatkuva perehdyttäminen¹

Liikennejärjestelmätyö on kompleksista ja kytkeytyy moniin yhtä vaativiin prosesseihin, kuten maankäytön suunnitteluun. Suunnittelu tapahtuu alati muuttuvassa toimintaympäristössä. Koska seudullisen liikennejärjestelmätyön rooli on osin jäsentymätön, ei ole yllättävää, että eri toimijoilla ja päätöksentekijöillä ei aina ole selkeää kuvaa siitä, mitä ja miten seudullisessa suunnittelussa tulisi käsitellä.

Epätietoisuuden vähentämiseksi jatkuva perehdyttäminen on keskeistä. Ymmärrys kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän sisällöistä ja seudullisen suunnittelun roolista tukee strategisten päätösten tekemistä ja toimeenpanoa. Perehdyttämistä haastavat kompleksisuus, rajalliset resurssit ja poliittisen kokoonpanon vaihtuvuus. Monilla alueilla jokainen kokous toimii myös perehdytyksenä, jolloin oppiminen sisältyy yhteistyöhön. Tämä korostaa tarkoituksenmukaisten menetelmien ja suunnitellun vuorovaikutuksen tarvetta. Laadukas vuorovaikutus edellyttää osaamista ja kokonaisuuden ymmärrystä.

Perehdytyksessä on tärkeää tuoda esiin kestävän liikennejärjestelmän perusidea. Toimijoita on muistutettava, että se tarkoittaa päästövähennysten lisäksi esimerkiksi tilankäytön tehostamista, viihtyisyyden ja vetovoiman lisäämistä, kansanterveyden parantamista, liikenneturvallisuutta ja ikään-tyvän väestön liikkumistarpeisiin vastaamista. Monihyötyargumentointi toimii paremmin kuin pelkkiin päästöihin nojaava viestintä. Herkästi polarisoituvia teemoja on tarkoituksenmukaista käsitellä pienemmissä foorumeissa ja pyrkiä ratkaisemaan ristiriitoja ennen päätöspisteitä.

Koska toimijoita puhuttelevat erilaiset perusteet, tiedon esittämisessä tarvitaan sekä numeerista tarkkuutta että selkeitä visuaalisia aineistoja. Kompleksiset teemat edellyttävät tiivistä ja selkeää viestintää. On tärkeää korostaa seudullisen suunnittelun yleispiirteistä tarkkuustasoa ja sitä, että yksityiskohtaiset ratkaisut määrittyvät toimeenpanovaiheessa. Tämä tukee poliittista päätöksentekoa. Samalla potentiaaliset hyödyt tulee kuvata konkreettisesti. Hyviksi käytännöiksi ovat osoittautuneet tiivistelmät, yhden sivun hankekortit ja yhtenäiset esityspohjat.

Infrahankkeet ja muut konkreettiset toimet voivat usein viedä kaiken huomion ja jättää laajemmat tavoitteet taustalle. Jotta strategiset

¹ Touru (2025)

tavoitteet saavat riittävästi tilaa, on hyödynnettävä suunnitteluprosessin eri vaiheita ja niihin liittyvää päätöksentekoa. Kun strategiset tavoitteet päätetään alussa, ne ohjaavat toimenpiteitä ja saavat näkyvyyttä. Vaiheittainen päätöksenteko ja siihen liittyvä perehdyttäminen auttavat välttämään liian laajoja kokonaisuuksia ja ehkäisevät loppuvaiheen yllätyksiä. Suunnittelun ohjelmoinnissa tulee tunnistaa keskeiset päätöskohdat ja niiden kytkennät kuntien prosesseihin. Selkeät prosessikaaviot ja aikataulut tukevat valmistelua.

Jatkuva vuorovaikutus ja avoimuus ovat tärkeitä selvitys- ja suunnitteluvaiheiden rinnalla. Suunnittelun valintoja ja vaikutuksia tulee tehdä näkyväksi. Säännölliset yhteistyörakenteet tukevat tätä, mutta niissä on riski hiljaisten osapuolten jäämisestä taustalle. Seutujen kokemusten mukaan kuntakohtaiset kierrokset ja kaksisuuntaiset keskustelut toimivat hyvin: ne tuovat esiin paikalliset tarpeet ja tukevat erityisesti pieniä toimijoita. On myös tarpeen lisätä matalan kynnyksen poliittisia foorumeita jatkuvuuden varmistamiseksi. Samalla tulee tunnistaa, millaista vuorovaikutusta eri prosessit edellyttävät ja mikä on toteutuskelpoista.

Kuten muussakin seudullisessa yhteistyössä, resurssirealismi ja tehokkuus ovat keskeisiä myös perehdyttämisessä. Yhteiset aineistot, esityslistat ja tiivistelmät mahdollistavat tiedon hyödyntämisen useilla foorumeilla, mikä tehostaa työtä ja yhtenäistää sanomaa.

Viestintään ja vuorovaikutukseen tulee panostaa, jotta yhteistyön vaikuttavuus varmistuu. Asiantunteva fasilitointi ja laadukas viestintä auttavat sisäistämään keskeisiä viestejä ja tukevat luottamuksen rakentumista. Perehdyttäminen vaatii resursseja, ja perehtyminen edellyttää motivaatiota. Lopulta tärkeintä on, että toimijat kokevat saavansa liikennejärjestelmäyhteistyöstä hyötyä.

1. Tee perehdyttämisestä jatkuvaa ja kytke se osaksi jokaista yhteistyötilannetta.

Tämä selkeyttää seudullisen työn roolia ja lisää ymmärrystä.

2. Viesti kestävän liikennejärjestelmän monihyödyt selkeästi ja konkreettisesti.

Tiivistelmät, visuaaliset aineistot ja hankekortit tukevat päätöksentekoa.

3. Jäsenenä päätöksenteko vaiheisiin ja tee prosessi näkyväksi.

Selkeät kaaviot ja aikataulut ehkäisevät yllätyksiä ja ohjaavat työtä.

4. Rakenna vuorovaikutusta, joka huomioi eri kuntien tarpeet ja resurssit.

Kuntakierrokset, pienet foorumit ja yhteiset aineistot tukevat osallistumista.

6 Lähdeluettelo

EU (2024): Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (TEN-T-asetus), 13.6.2024.

Hemminki Mervi (2023): kaupunkiseutusunnittelijan käsikirja. Suomen Kuntaliitto, 2023.

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH (toim. 2019): Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta koskevat suuntaviivat, toinen laitos. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, 2019.

Tielaitos (1996): Liikennejärjestelmäsuunnitelma – Lähtökohtia, suunnitelman laatiminen, raportointi. Tielaitos Keskushallinto, 1996.

Touru Tapani (2025): Seudullisen liikennejärjestelmätyön ominaispiirteet kehittämisen lähtökohtana. Liikennesuunnittelun seuran vuosikirja 2025.

Traficom (2023): Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin. Traficom julkaisu 3/2023.

Traficom (2024): Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittaminen – KaupsuSUMP-hankkeen loppuraportti. Traficom julkaisu 4/2024.

Traficom (2025): Suomen kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma 2025-2027 – National SUMP support programme Finland (NSSP). Traficom julkaisu 19/2025.

Trafikverket (2022): Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Trafikverket, publikationsnummer 2022:164.

Trafikverket (2023): Regionalt trafikstrategiskt arbete – Fördjupningsdokument till Handbok för trafikstrategiskt arbete. Trafikverket, publikationsnummer 2023:159.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-425-026-9 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto