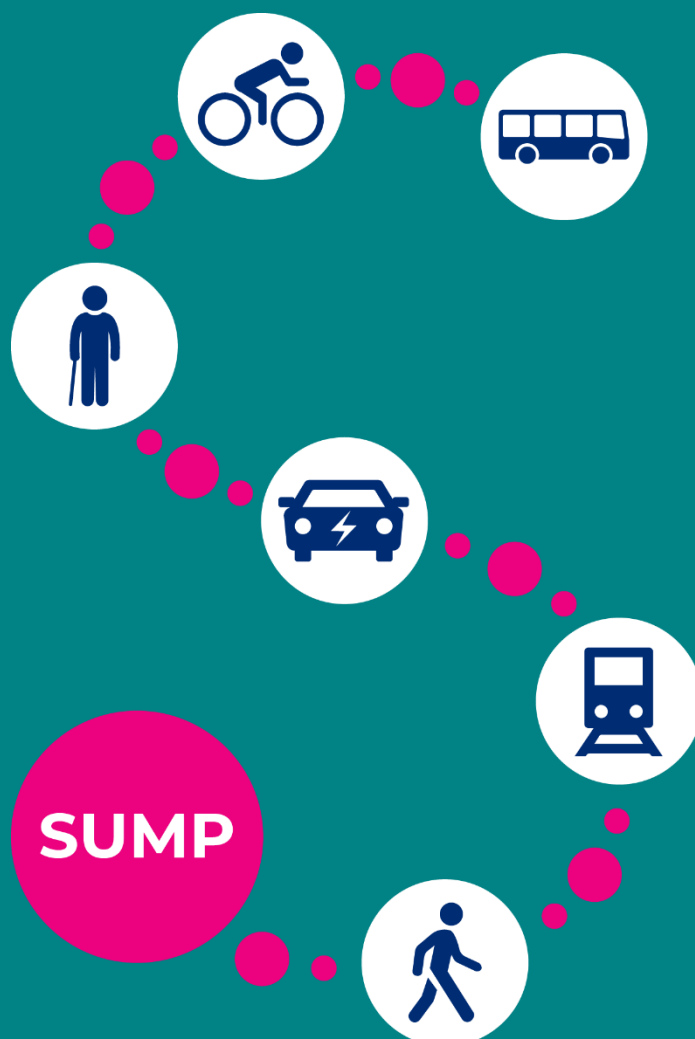


Suomen kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma 2025-2027

National SUMP support programme Finland (NSSP)



**Euroopan unionin
rahoittama**



TIIVISTELMÄ

Julkaisun nimi

Suomen kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma 2025-2027

Asiasanat

Kestävä liikkuminen, kaupunkiliikenne, TEN-T asetus, liikennejärjestelmäsuunnittelu, kaupunkiseutu

Tiivistelmä

Eurooppalaisissa kaupungeissa liikenteen ruuhkat, heikko ilmanlaatu, kasvihuonekaasupäästöt, melu ja liikenteen vaatima tilantarve vaativat aiempaa enemmän huomiota liikennejärjestelmän suunnittelussa. Myös aktiivisen liikkumisen vähenemisen terveyshaitat sekä väestöryhmien tasavertaiset liikkumismahdollisuudet edellyttävät toimenpiteitä kestävämmän liikennejärjestelmän saavuttamiseksi.

Euroopan unioni on Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevassa TEN-T asetuksessa asettanut jäsenmaiden suurimmille kaupunkiseuduille veloitteen laatia kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmat vuoden 2027 loppuun mennessä. Maiden tulee lisäksi laatia suunnitelmien tueksi kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma ja nimetä kansallinen kaupunkiliikenteen yhteyspiste.

Tässä kestävä kaupunkiliikenteen ohjelmassa taustoitetaan EU:n ja Suomen velvoitteita kestävä liikkumisen edistämisessä ja aiheen liittymistä suomalaiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluperinteeseen. Lisäksi määritellään suomalainen yhteistyömalli ja käytännön toimenpiteet kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun ja toimeenpanon tueksi.

Yhteyshenkilö

Maija Stenvall

SAMMANDRAG

Publikation

Finlands nationella program för hållbar mobilitet i städer 2025-2027

Ämnesord

Hållbar mobilitet, mobilitet i städer, TEN-T-förordning, transportsystemplanering, stadsregion

Sammandrag

I europeiska städer kräver trafikstockningar, dålig luftkvalitet, växthusgasutsläpp, buller och det utrymme som trafiken behöver allt större uppmärksamhet i transport-systemplaneringen. Även de hälsorisker som följer av minskad aktiv mobilitet samt olika befolkningsgruppers jämlika möjligheter att röra sig förutsätter åtgärder för att uppnå ett mer hållbart transportsystem.

Europeiska unionen har i TEN-T-förordningen om det transeuropeiska transportnätet ålagt medlemsländernas största stadsregioner att utarbeta planer för hållbar mobilitet i städer före utgången av år 2027. Länderna ska dessutom ta fram ett nationellt program för hållbar mobilitet i städer till stöd för planerna och utse en nationell kontaktpunkt för mobilitet i städer.

I detta program för hållbar mobilitet i städer ges bakgrund till EU:s och Finlands skyldigheter när det gäller att främja hållbar mobilitet och hur ämnet anknyter till den finländska traditionen av transportsystemplanering. Dessutom fastställs en finländsk arbetsmodell och praktiska åtgärder som stöd för planering och genomförande av hållbar mobilitet i städer.

Kontaktperson

Maija Stenvall

ABSTRACT

Title of publication

Finland's national SUMP support programme 2025-2027

Keywords

Sustainable mobility, urban mobility, TEN-T Regulation, transport system planning, urban area

Abstract

In European cities, traffic congestion, poor air quality, greenhouse gas emissions, noise and the space required by transport demand increasing attention in transport system planning. The negative health impacts of declining active mobility, as well as the need to ensure equal mobility opportunities for all population groups, also require measures to achieve a more sustainable transport system.

In the Regulation on the trans-European transport network (TEN-T), the European Union has set an obligation for the largest urban areas in the Member States to prepare Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) by the end of 2027. In addition, Member States must draw up a national SUMP support programme (NSSP) and designate a national SUMP contact point.

This NSSP provides background on the EU and Finnish obligations in promoting sustainable mobility, and on how the topic relates to the Finnish tradition of transport system planning. It also sets out the Finnish cooperation model and the practical measures to support the planning and implementation of sustainable urban mobility.

Contact person

Maija Stenvall

Sisällys

Esipuhe	5
1 EU tausta.....	6
1.1 TEN-T-asetus ja kestävä kaupunkiliikenne	6
1.2 Kaupunkiseudun määritelmä	8
1.3 EU:n suositukset kestävä kaupunkiliikenteen kansalliselle ohjelmalle.....	9
1.4 EU:n suositukset kaupunkiseutujen SUMP-suunnitelmien sisällöksi.....	11
1.5 Kestävän kaupunkiliikenteen indikaattorit	13
2 Kansalliset kestävä kaupunkiliikenteen kehittämiseen liittyvät keskeiset tavoitteet ja sitoumukset.....	14
2.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vv.2026-2037.....	14
2.2 Ympäristötavoitteet.....	14
2.3 Aktiivisen liikkumisen edistäminen	15
2.4 Liikennejärjestelmän esteettömyys ja tasavertaisuus	16
2.5 Liikenneturvallisuus	17
3 SUMP ja liikennejärjestelmän suunnittelu Suomessa	18
3.1 Liikennejärjestelmäsuunnittelu	18
3.2 Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset.....	19
3.3 Kestävän kaupunkiliikenteen nykyisiä suunnittelukäytäntöjä ja osapuolia	20
3.4 Kestävä kaupunkiliikenne lainsäädännössä.....	21
4 Kansallinen SUMP-toiminta vuosina 2025-2027	23
4.1 Tiedonlevitys ja viestintä	23
4.2 Koulutus.....	24
4.3 Verkostot ja vertaisoppiminen	24
4.4 Neuvoa-antava asiantuntijaryhmä	25
4.5 SUMP-suunnitteluopas.....	25
4.6 Yhteiset hankinnat ja rahoitus	26
4.7 Indikaattoritiedon tuotanto	26
5 Lopuksi	27
Liite 1	28
LIITE 2.....	30

Esipuhe

Kesällä 2024 uusittu TEN-T-asetus edellyttää jokaisen jäsenvaltion kiinnittävän enemmän huomiota kestävästä kaupunkiliikenteen edistämiseen. Erääksi jäsenvaltioiden tehtäväksi on määritelty Kansallisten kestävästä kaupunkiliikenteen ohjelmien perustaminen 19.7.2025 mennessä. Suomessa työ on annettu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tehtäväksi, joka on saanut toimeenpanon tueksi Euroopan komission CEF-TA-rahoitusta vuosille 2025-2027.

Tässä ohjelmassa määritellään kestävästä kaupunkiliikenteen edistämisen yhteistyön toimintamalli tuleville vuosille ja SUMP-yhteyspisteen tehtävät. Lisäksi kuvataan tarkemmin TEN-T-asetuksen velvoitteet ja SUMP-työn kytkeytyminen nykyisiin kestävästä kaupunkiliikenteen seudullisen suunnittelun käytäntöihin sekä kansallisiin tavoitteisiin. Suomessa SUMP-suunnittelu on luontevaa kytkeä osaksi seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Ohjelman ajantasaisuus tarkistetaan tarvittaessa ja päivitetään viimeistään loppuvuodesta 2027.

Nina Frösen

johtaja

Tieto ja tulevaisuuden yhteydet/ liikennejärjestelmä

1 EU tausta

1.1 TEN-T-asetus ja kestävä kaupunkiliikenne

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-verkon liikenneväylät yhdistyvät liikenneterminaleihin ja kaupunkisolmukohtiin (urban nodes) eri puolilla Eurooppaa. Kaupunkisolmukohdat 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 kulkumuotojakaumaa sekä ruuhkien, kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden liikennejärjestelmän kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämistä. Tavoitteita on tarkoitettu edistää kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmilla, jotka tulee tehdä TEN-T-asetuksessa nimetyille kaupunkisolmukohdille. Suunnitelmien tulee kattaa myös asetuksessa nimettyjä kaupunkisolmukohtia ympäröivät toiminnalliset alueet eli kaupunkiseudut.

TEN-T-asetuksen velvoitteet jäsenmaille ja kaupunkisolmukohdille on kuvattu komission sivuilla: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en

TEN-T-asetuksesta tulee kaksi jäsenvaltiota koskevaa kestävästä kaupunkiliikenteen velvoitetta:

Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen **SUMP-yhteyspiste** ja perustettava **kansallinen kestävästä kaupunkiliikenteen ohjelma**, jonka tavoitteena on tukea kaupunkisolmukohtia hyväksymään ja toimeenpanemaan SUMP-suunnitelmia. Kansallinen ohjelma tulee valmistella ja yhteyspiste nimetä 19.7.2025 mennessä. Suomen SUMP-yhteyspisteeksi on nimetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Jäsenvaltioiden olisi tuettava kaupunkeja kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisessa ja autettava niitä parantamaan näiden suunnitelmien laatua ja sovittamaan ne paremmin yhteen EU:n kehyksen kanssa. Kaupungit ovat kuitenkin viime kädessä vastuussa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisesta, hyväksymisestä ja täytäntöönpanosta sekä niiden sisältämien toimenpiteiden toteuttamisesta.

Kaupunkisolmukohtia ovat Suomessa seitsemän MAL-kaupunkiseutua (Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion seudut), joita koskee myös kaksi EU-velvoitetta:

TEN-T-asetuksen mukaisissa kaupunkisolmukohdissa tulee **laatia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (SUMP)** sekä toimittaa komissiolle **kestävää kaupunkiliikennettä koskevat indikaattoritiedot** vuoden 2027 loppuun mennessä

TEN-T-asetuksen Artikla 41. otteet

31 päivään joulukuuta 2027 mennessä

- i) *hyväksytään kullekin kaupunkiliikenteen solmukohdalle kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, johon sisältyy muun muassa toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja siirtymiseksi kohti kestävää liikkumista, tehokkaan päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen sekä kaupunkilogistikan edistämiseksi, ilmansaasteiden ja melusaasteen vähentämiseksi ja tarvittaessa liikenteen saavutettavuuden arvioimiseksi käyttäjien kannalta, ja seurataan suunnitelman toteutumista; ja*
- ii) *kerätään ja toimitetaan komissiolle kaupunkiliikennettä koskevat tiedot kaupunkisolmukohdittain kestävyys, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilta 2 kohdassa tarkoitettujen indikaattoreiden ja menetelmien mukaisesti;*

Kaupunkiseuduille on TEN-T-asetuksessa (artikla 41) asetettu velvoitteita myös vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin sekä eri kuljetus- ja liikkumismuodot yhdistävien multimodaalisten, useita liikennemuotoja yhdistävien henkilö- ja tavaraliikenteen terminaalien kehittämiselle. Henkilöliikenteen terminaleissa kehittämisen määräaika on vuosi 2030 ja tavaraliikenteen terminaleissa vuosi 2040.

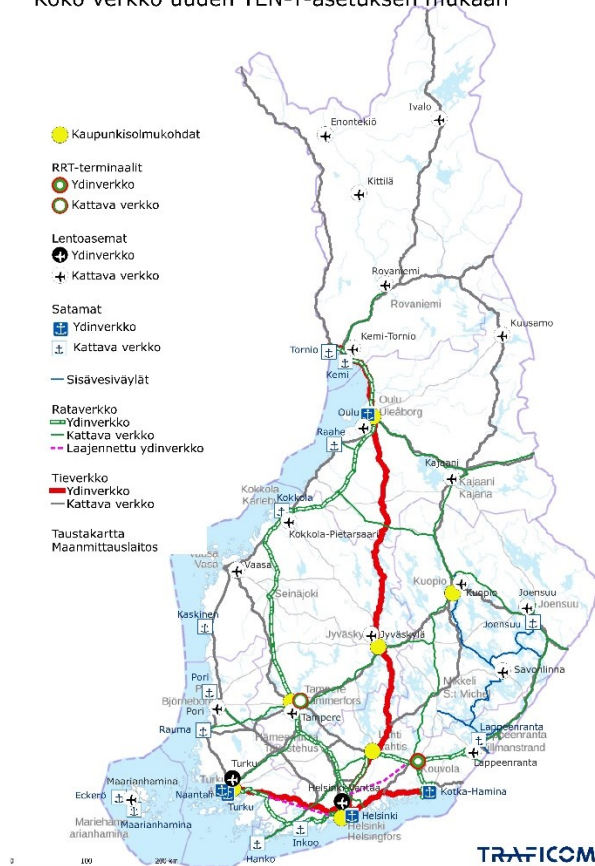
Suomi kuuluu kolmeen TEN-T-liikennekäytävään, jotka kytkeytyvät suomalaisiin kaupunkisolmukohtiin seuraavasti:

- Skandinavia-Välimeri (Scandinavian-Mediterranean Corridor): Turku, Helsinki, Lahti, Oulu
- Pohjanmeri-Itämeri (North Sea-Baltic Corridor): Helsinki, Tampere, Jyväskylä, Lahti, Oulu
- Itämeri-Mustameri-Egeanmeri (Baltic Sea- Black Sea - Aegean Sea): Helsinki

MAL-kaupunkiseuduista Kuopio ei ole eurooppalaisten liikennekäytävien varrella, mutta se on kuitenkin TEN-T-asetuksessa määritelty kaupunkisolmukohta, jota kestävän kaupunkiliikenteen velvoitteet koskevat. TEN-T-liikennekäytävien kehittämistä koskevissa kokouksissa seurataan jatkossa myös kaupunkisolmukohtien SUMP-suunnittelun etenemistä.

Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa

Koko verkko uuden TEN-T-asetuksen mukaan



Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa

Eurooppalaiset liikennekäytävät uuden TEN-T-asetuksen mukaan



Kuva 1. Euroopan laajuinen liikenneverkko ja kaupunkisolmukohdat Suomessa.
Lähde: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>

1.2 Kaupunkiseudun määritelmä

TEN-T-asetuksessa mainitaan kestävän kaupunkiliikenteen velvoitteiden koskevan kaupunkisolmukohtia (urban nodes), jotka on määritelty asetuksen liitteessä, sekä näiden toiminnallisia alueita (functional urban area, FUA). Asetuksessa ei ole tarkemmin määritelty toiminnallisten alueiden rajoja, mutta Eurostatin määritelmän¹ mukaan FUA on tiiviisti asutun, vähintään 100 000 asukkaan kaupunkisolmukohdan ympäröivä väljemmin asuttu alue, josta on vähintään 15 % työssäkäyntiaste kaupunkisolmukohtaan.

Suomessa MAL-alueet eivät täysin vastaa Eurostatin määritelmää. Komission indikaattorityön yhteydessä on keväällä 2025 alustavasti linjattu, että kaupunkiliikenteen indikaattorien raportointi voidaan kuitenkin rajata niihin

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Commuting_zone

kuntaryhmiin, jotka jäsenvaltiot kokevat tarkoituksenmukaisiksi. Kaupunkiseudun määritelmästä puhutaan tällöin nimellä "greater urban area" (GUA). Suomessa alueet vastaisivat tällöin MAL-sopimuskuntien alueita.

MAL-alueet eivät kaikilla seuduilla täysin vastaa myöskään toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten (TVV) alueita. Kattavuus on kuitenkin hyvä ajatellen esimerkiksi komission edellyttämää indikaattoritiedon keruuta. MAL-alueiden asukkaista (v.2023) 84-100 % asuu samalla myös kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen alueella.

Taulukko 1. *Joukkoliikenteen viranomaisalueen (TVV) kattavuus vuonna 2024 MAL-alueen asukasmäärästä. Väestötiedot ovat vuodelta 2023.*

Kaupunkiseutu	TVV-alueen kattavuus MAL-alueen asukasmäärästä	Kuntia MAL-alueella	MAL-kuntia TVV-alueella
Helsingin seutu	86 %	14	8*
Tampereen seutu	100 %	8	8
Turun seutu	88 %	13	7
Oulun seutu	100 %	8	7
Lahden seutu	100 %	7	7 **
Kuopion seutu	84 %	6	2
Jyväskylän seutu	98 %	8	7

* Lisäksi Siuntio on TVV-aluetta, mutta ei MAL-aluetta

** Lisäksi Padasjoki ja Sysmä ovat TVV-aluetta, mutta eivät MAL-aluetta

1.3 EU:n suositukset kestävän kaupunkiliikenteen kansalliselle ohjelmalle

EU on vuonna 2023 laatinut suosituksen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kansallisista ohjelmista (National Sump Support Programme, NSSP).

Komissio kehottaa jokaista jäsenvaltiota ottamaan käyttöön kansallisen SUMP-tukiohjelman, jonka tarkoituksena on tukea kaupunkeja, vahvistaa hallintoa ja lisätä kestävää kaupunkiliikennettä koskevien politiikkojen kansallista koordinointia ja suunnittelua ja varmistaa niiden käyttöönotto sekä parantaa koordinointia alueiden, kaupunkien sekä kaupunki- ja maaseutu-alueiden välillä.

Suomessa kestävästä kaupunkiliikenteen kansallisen ohjelman laatii ja hyväksyy Traficom. Ohjelmalla tuetaan SUMP-suunnittelua kaupunkiseuduilla ja luodaan verkostoitumisen ja vertaisoppimisen mahdollisuuksia SUMP-suunnitteluun liittyvien tahojen kesken.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023H0550>

Kansallisiin tukiohjelmiin olisi EU:n suositusten mukaan sisällyttävä seuraavat toimenpiteet:

— laaditaan kaupunkiliikenteen suunnittelun tueksi **kansalliset ohjeet**, jotka perustuvat tämän komission suosituksen liitteessä esitettyyn päivitettyyn SUMP-konseptiin ja joissa otetaan huomioon myös SUMP-suuntaviivat ja joissa käsitellään matkustaja- ja tavaraliikennettä ja logistiikkaa yhdenmetyllä tavalla;

— **annetaan teknistä apua ja asiantuntija-apua**;

— kehitetään **kansallinen lähestymistapa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen** eri kaupungeissa yhteistyössä kaupunkien ympäristöalueiden ja maaseutualueiden kanssa siten, että suunnitelma kattaa koko toiminnallisen kaupunkiseudun (kaupungin ja sen työmatka-alueen);

— **edistetään alueiden ja kaupunkien kansallista verkostoa** vertaisoppimisen lisäämiseksi ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi, myös unionin syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saaristo- ja syrjäseutualueilla ja harvaan asutuilla alueilla;

— toteutetaan kaupungeille tarkoitettu **koulutusohjelma**, jonka tavoitteena on muun muassa valmiuksien kehittäminen;

— tarjotaan **taloudellista tukea kaupungeille** hallinnollisen henkilöstön rekrytointiin ja palveluksessa pitämiseen sekä tilapäisen asiantuntijatuon palkkaamiseen;

— järjestetään ja koordinoidaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin liittyviä **viestintäkampanjoita ja -toimia**;

— lisätään tietoisuutta Euroopan kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen (**ELTIS**) **portaalissa julkaistuista tiedoista ja ohjeista**;

— **arvioidaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatua ja annetaan neuvoja** siitä, miten laatua voidaan parantaa SUMP-konseptin mukaisesti. Tämä auttaa kehittämään kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa, jos sitä vaaditaan julkisen tai yksityisen rahoituksen edellytyksenä;

— **tarkastellaan kansallista lainsäädäntökehystä**, jotta löydetään mahdolliset esteet tehokkaiden kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämiselle;

— **autetaan asiaan liittyviä viranomaisia parantamaan liikenneinfrastruktuurin ja palvelujen tarjonnan koordinoitua** toiminnallisella kaupunkiseudulla;

— **autetaan paikallisviranomaisia parantamaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja aluesuunnittelun välistä integrointia ja koordinoitua** sekä parantamaan yhteensovittamista ja synergioita kestävästä energiasta ja ilmastoa koskevien toimintasuunnitelmien, kestävästä kaupunkilogistiikan suunnitelmien ja muiden asiaankuuluvien suunnitelmien kanssa;

— *tehostetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien **täytäntöönpanon seurantaa** ottamalla käyttöön mekanismeja, joilla mitataan edistymistä suunnitelman päämäärien ja **tavoitteiden saavuttamisessa**;*

— ***lasketaan kestävän kaupunkiliikenteen indikaattorit** komission menetelmien mukaisesti, koordinoidaan ja tuetaan tiedonkeruuta ja helpotetaan kaupunkiliikenteen indikaattorien laskemiseen tarvittavien kansallisten, alueellisten ja yksityisten tietojen saatavuutta, jakamista ja käyttöä;*

— ***seurataan edistymistä** alakohtaisten poliittisten tavoitteiden saavuttamisessa, mukaan lukien hiilestä irtautuminen ja liikenneturvallisuus, ja tuetaan kaupunkia eritellyn datan, kuten sukupuolen mukaan eritellyn datan, keruumekanismien kehittämisessä;*

— ***päivitetään säännöllisesti ELTIS-portaalin** kaupunkia ja kansallisia suunnitelmia koskevia osioita;*

— ***tuetaan ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkia koskevan mission** kaupunkiliikennettä koskevien näkökohtien täytäntöönpanoa.*

Tukiohjelman laajuus olisi määritettävä yhteistyössä kaupunkien ja alueiden kanssa, ja sitä olisi tarkasteltava säännöllisesti uudelleen kaupunkien ja alueiden tarpeiden ja saadun palautteen perusteella.

Lisäksi jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla tiedotetaan rahoitusmahdollisuuksista ja tuetaan niitä sekä parannetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatua ja sovitetaan ne tiiviimmin yhteen SUMP-konseptin kanssa.

1.4 EU:n suositukset kaupunkiseutujen SUMP-suunnitelmien sisällöksi

SUMP-suunnittelu ei ole Euroopassa, ei myöskään Suomessa, täysin uusi lähestymistapa. EU:n vuoden 2013 kaupunkiliikennepaketilla (2013/ 913) otettiin käyttöön kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) konsepti ja sen mukaisia suunnitelmia ja toimenpiteitä on Suomessakin jo tehty. Suomessa on myös pitkä perinne seudullisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, joissa käsitellään myös kestävän kaupunkiliikenteen teemoja, jotka osaltaan täyttävät SUMP-suunnittelun velvoitteet. Tässä yhteistyössä myös valtion osapuolet ja alueelliset sidosryhmät ovat mukana.

SUMP-konseptista on jo aiemmin tehtyjä useita EU:n oppaita ja koosteita eurooppalaisista esimerkeistä. Tarkemmin kaupunkiseutujen SUMP-suunnitelmien sisältöjä, tukimateriaaleja ja esimerkkejä tullaan kuvaamaan laadittavassa suomalaisessa SUMP-suunnitteluoppaassa.

TEN-T-asetus toi vuonna 2024 SUMP-suunnitelmat velvoittaviksi suurimmille kaupunkiseuduille. Kaupunkiseutujen tulee laatia ja hyväksyä SUMP-suunnitelmat vuoden 2027 loppuun mennessä. Kaupunkiseutujen SUMP-suunnitelmien sisällölle ei ole sitovia velvoitteita, mutta TEN-T-asetuksen liitteessä V sisällölle on annettu suosituksia (tämän asiakirjan liite 1) ja

taustaa sekä tavoitteita on kuvattu myös asetuksen alkuosassa (liite 2). SUMP-suunnitelmien sisältöjä on avattu myös vuonna 2023 (EU 2023/550) annetussa suosituksessa kansallisista tukiohjelmista.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman sisältö EU-komission suositusten (EU 2023/550) <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2023/550/oj> liitteen mukaan:

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan olisi sisällytettävä erityisiä päämääriä ja tavoitteita, joilla edesautetaan sellaisen kaupunkiliikennejärjestelmän kehittämistä, joka:

- *on **turvallinen, esteetön, kohtuuhintainen ja osallistava** kaikille käyttäjille, ja jossa otetaan huomioon myös sukupuolinerot ja väestörakenteen muutos;*
- *palvelee **kaikkien käyttäjien liikkumistarpeita**, kuten pyöräilyä ja kävelyä, kaupunkilogistiikkaa, TEN-T-verkon tavaroiden ja matkustajien kaukoliikennevirtoja sekä kaupunkia ympäröiviltä kehysalueilta ja maaseutualueilta tulevaa liikennettä,*
- *täyttää **kestävyyttä, ilmastosuojelua ja häiriönsietokykyä koskevat vaatimukset** siten, että tarve varmistaa taloudellinen kannattavuus, yhteiskunnallinen tasa-arvoisuus sekä terveyden ja ympäristön suojelu otetaan tasapuolisesti huomioon;*
- ***optimoi kaupunkiliikennejärjestelmien tehokkuuden** ottaen huomioon kustannustehokkuuden sekä eri liikennemuotojen ulkoisvaikutukset, jotka liittyvät erityisesti ruuhkiin, ilmansaasteisiin ja meluhaittoihin, hiilidioksidipäästöihin, liikennekuolemiin ja loukkaantumisiin, ja niiden vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen;*
- *parantaa kaupunkiympäristön houkuttelevuutta muun muassa **julkisen tilan paremman yhteiskäytön avulla**;*
- ***parantaa elämänlaatua ja edistää kansanterveyttä** ottaen huomioon YK:n kestävän kehityksen tavoitteet ja varmistaa, että kaupunkiliikenteen infrastruktuuri ja palvelut ovat **turvallisia ja viihtyisiä kaikille**, myös heikommassa asemassa oleville väestöryhmille ja naisille;*
- ***parantaa liikenneturvallisuutta** erityisesti aktiivisten ja haavoittuvassa asemassa olevien tienkäyttäjien (esim. jalankulkijat, pyöräilijät, vanhukset, lapset, vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt), palvelujen ja julkisten tilojen osalta ja pyrkii saavuttamaan kaupunkiliikenteen turvallisuutta koskevan nollavision (Vision Zero) Vallettan julistuksen mukaisesti;*
- ***vähentää kaikkia liikenteen aiheuttamia saasteita**, kuten ilmansaasteita, meluhaittoja, hiukkaspäästöjä ja mikromuovia sekä kasvihuonekaasupäästöjä, ja parantaa liikenteen energiatehokkuutta pyrkimällä päästöttömään kaupunkiliikenteeseen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden, kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian,*

saasteettomuustoimintasuunnitelman) ja EU:n ilmastolain mukaisesti ottaen huomioon kansalliset energia- ja ilmastosuunnitelmat, ilmanlaatusuunnitelmat ja paikalliset kestävää energiaa ja ilmastoa koskevat toimintasuunnitelmat;

- ***parantaa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ja koko Euroopan liikennejärjestelmän yhteen liitettävyyttä ja yleistä suorituskykyä sekä matkustaja- että tavaraliikenteen osalta.***

1.5 Kestävän kaupunkiliikenteen indikaattorit

Kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoreita on suunniteltu komission johdolla yhdessä jäsenvaltioiden kanssa. Komissio on antamassa loppuvuodesta 2025 täytäntöönpanoasetuksen, jossa kuvataan raportoitavat indikaattorit turvallisuuden, kestävyiden ja saavutettavuuden teemoista sekä määritellään tietojen keräämisen ja toimittamisen menetelmät sekä määräajat. Asetus tulee olemaan jäsenvaltiota ja niiden TEN-T-asetuksessa nimettyjä kaupunkiseutuja velvoittava. Traficomin tehtävä on avustaa seutuja sekä koordinoita tiedon keruuta ja sen toimittamista komissiolle.

Toukokuun 2025 luonnosversion mukaan EU:lle toimitettavaksi tulisivat jo nyt valtakunnallisessa MAL-seurannassa olevat tiedot liikenneonnettomuuksista, tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä sekä kaupunkiseutujen kulkumuotojakaumasta. Lisäksi raportoitaisiin henkilöautojen käyttövoimatiedot, tiedot hyvän joukkoliikennetarjonnan pysäkkien ja asemien määrästä sekä tiedot rautatieasemista ja niiden esteettömyydestä. Raportoitavaksi on esitetty myös tieto turvallisesta liityntäpyöräpysäköinnistä rautatieasemilla. Tiedot toimitettaisiin neljän vuoden välein.

Suomessa valtakunnallinen seurantaraportti MAL-sopimusten vaikuttavuudesta laaditaan kahden vuoden välein ympäristöministeriössä yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen ja liikennehallinnon kanssa. Vuonna 2025 laadittu raportti julkaistaan elokuussa. Vuoden 2027 raportissa tullaan hyödyntämään myös komissiolle vuonna 2027 toimitettavia indikaattoritietoja.

2 Kansalliset kestävän kaupunkiliikenteen kehittämiseen liittyvät keskeiset tavoitteet ja sitoumukset

2.1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vv.2026-2037

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12, L12) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi 12 vuoden aikajänteellä. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelma vuosille 2026-2037 on ollut luonnoksena lausunnoilla alkuvuonna 2025 ja siitä ollaan tekemässä valtioneuvoston päätös syksyllä 2025.

Suunnitelman tavoitteena on toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä. Suunnitelma määrittelee valtion rahoituksen painopisteet, jotka liittyvät suurelta osin myös kaupunkiseutujen liikkumiseen. Suunnitelman mukaan kaupunkiseuduilla painotetaan seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuutta ja yhteyksiä kansainvälisen liikenteen solmukohtiin, liikenneturvallisuuden ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantamista sekä kestävää liikkumista ja yhdyskuntarakennetta. Eräänä suunnitelman sisältyvänä toimenpiteenä mainitaan kestävän kaupunkiliikenteen ohjelman laatiminen, joka on Traficomin vastuulla.

Liikenne 12 -suunnitelmaa on laadittu valtion tiukassa taloustilanteessa. Luonnoksen rahoitusohjelmassa painottuu etenkin perusväylänpito uusien kehittämishankkeiden sijaan. Luonnoksessa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelujen ostomääräraha säilyisi ennallaan, kustannustason noususta huolimatta. Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusten määrärahat, 1-2 miljonna euroa vuodessa, ovat laskeneet viime vuosina. Pientä määrärahakorotusta ollaan esittämässä vasta vuodesta 2030 lähtien. Lisäksi valtio tarkastelee mahdollisuutta kohdentaa lisämäärärahoja sosiaalisen ilmaston kautta vuosina 2026-2032 mm. kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustuksiin sekä joukkoliikenteen hankintaan osana liikenteen päästövähennystoimia.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kestävyys liittyviä linjauksia on tehty myös suuria kaupunkiseutuja koskevissa MAL-sopimuksissa. Vuosille 2024-2035 laadituissa sopimuksissa on osoitettu valtion rahoitusta maantieverkon kehittämisen ja perusväylänpidon lisäksi mm. raitiotieverkkojen laajentamiseen, raideliikenteen asemien parantamiseen ja kaupunkiraitisiin.

2.2 Ympäristötavoitteet

Kotimaan liikenne muodostaa Suomessa noin viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja yli kolmanneksen taakanjakosektorin, eli

päästökaupan ulkopuolisista päästöistä. Kotimaan liikenteen päästöistä tie-liikenteen osuus on noin 95 prosenttia.

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Suomen kansallinen ilmastopolitiikka ja ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä on kuvattu ympäristöministeriön sivulla: <https://ym.fi/suomen-kansallinen-ilmastopolitiikka>. Liikenteen päästövähennystoimenpiteistä linjataan Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU), joka ollaan uusimassa vuoden 2025 aikana.

Myös Suomen kaupungit ja kunnat ovat vahvasti sitoutuneet ilmastotavoitteisiin. <https://www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/ymparisto/ilmastonmuutos>

Liikenteellä on vaikutusta myös mm. ilmanlaatuun, meluun sekä luonnon monimuotoisuuteen. Liikenteestä aiheutuvat pienhiukkaset, katupöly ja typen oksidit sekä liikennemelu heikentävät etenkin kaupunkien asukkaiden terveyttä. Liikenneväylien ja muun liikenteen vaatimaan tilan rakentaminen vähentävät myös luonnon monimuotoisuutta. Liikkumisympäristön viihtyisyydellä on suuri merkitys etenkin kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen. Kaupunkivihreän lisääminen on jo monen kaupungin tavoite, joka lisää paitsi ympäristön viihtyisyyttä, myös auttaa sopeutumaan ilmastonmuutokseen, mm. lisäämällä varjostusta.

EU-ilmanlaatudirektiivin raja-arvot ovat kiristyneet ja melupäästöjen vähentämiseen Suomea velvoittaa EU:n ympäristömeludirektiivi. Euroopan unionin biodiversiteettistrategian tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä.

2.3 Aktiivisen liikkumisen edistäminen

Suomalaisista lapsista vain noin kolmannes ja aikuisista neljännes täyttää kansallisen liikkumissuosituksen. Ikääntyneistä ja toimintarajoitteista henkilöistä vielä tätäkin harvempi. Liikkumisen määrä on vähentynyt erityisesti siksi, että arjessa liikutaan yhä vähemmän. Noin 40 prosentilla lapsista ja nuorista fyysinen toimintakyky on jo tasolla, joka voi haitata arjessa selviämistä. Suomen väestön liian vähäisen fyysisen aktiivisuuden yhteiskunnalliset kustannukset on vuositasolla arvioitu olevan noin 3-7 miljardia euroa.

Valtionhallinnon eri ministeriöiden vastuulla olevia toimenpiteitä liikunnan ja liikkumisen edistäjänä on kuvattu ja arvioitu keväällä 2023 valmistuneissa Valtion liikuntaneuvoston julkaisuissa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalasta tehdyssä arvioinnissa keskeisimpinä tehtävinä suomalaisten fyysisen aktiivisuuden lisäämiseksi tunnistettiin kävelyn ja pyöräilyn

sekä koko kestävä liikennejärjestelmän olosuhteiden edistäminen. ([Valtion liikuntaneuvosto 2023: Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019-2023: liikenne- ja viestintäministeriö](#)). Huomionarvoista on, että usein myös joukkoliikenteen käytön lisääntyminen lisää erityisesti aikuisväestössä fyysistä aktiivisuutta, koska joukkoliikennematkaan sisältyy lähes aina liityntämatka kävellen. Eräs suhteellisen laajasti viitattu tutkimustulos on, että joukkoliikenteen käyttäjä ottaa vuorokaudessa noin 2000 askelta enemmän kuin autoilija.

Yksi merkittävimmistä toimenpiteistä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisessä on kattava ja saumaton kävely- ja pyörätieverkko. Kansainväliset tutkimukset osoittavat kattavan pyörätieverkon positiivisen yhteyden muun muassa pyöräilyn suurempaan kulkutapaosuuteen sekä asukkaiden terveyteen.

Myös VTT:n tutkimuksen mukaan kestävä liikumisen edistämisestä saatavat kansanterveyshyödyt ovat esimerkiksi ympäristöhyötyjä merkittävämpiä. <https://publications.vtt.fi/julkaisut/muut/2025/VTT-CR-00616-24.pdf>. Helsingin kaupungin pyöräilyn hyöty-kustannusselvityksessä vuonna 2014 päädyttiin vastaavaan johtopäätökseen. Terveyshyötyjen ohella Helsingin selvityksessä pyöräilyn edistämisen hyötyinä korostuivat aikasäästöt niin pyörä-, henkilöauto- kuin tavaraliikenteelle. (Helsingin kaupunki 2014: Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä. https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2014-5.pdf)

Myös TEN-T-asetuksessa korostetaan aktiivisen liikumisen, kävelyn ja pyöräilyn, edistämisen tärkeyttä paitsi ympäristö- myös terveyssyistä. Orpon hallitusohjelmassa on puolestaan kiinnitetty huomiota suomalaisten riittämättömään fyysiseen aktiivisuuteen ja todettu arkiliikkumisen vähentymisen olevan kasvava ongelma. Hallitus on käynnistänyt valtioneuvostotason Suomi liikkeelle -ohjelman ([Suomi liikkeelle - OKM - Opetus- ja kulttuuriministeriö](#)), jonka tavoitteena on lisätä liikkumista kaikissa ikäryhmissä ja edistää kävelyä ja pyöräilyä myös osana MAL-sopimusmenettelyä. Liikkumisen edistäminen otetaan hallitusohjelman mukaan huomioon myös maankäytön lainsäädännön uudistuksessa.

2.4 Liikennejärjestelmän esteettömyys ja tasavertaisuus

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksen mukaan vammaisilla henkilöillä on oikeus mahdollisimman itsenäiseen henkilökohtaiseen liikkumiseen. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan keskimäärin 11 prosentilla suomalaisista on jokin liikkumista vaikeuttava este tai haitta. Esteitä ovat esimerkiksi vaikeus seistä tai kävellä, nousta portaita ja heikkovoimaisuus, haasteet näkemisessä, kuulemisessa tai ymmärtämisessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi vuonna 2023 liikennejärjestelmän esteettömyysvision². Visio on kiteytetty lauseeseen; kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti. Tavoitteena on muun muassa, että uusi ja peruskorjattava infrastruktuuri toteutetaan esteettömästi, liikkumispalvelut suunnitellaan esteettömiksi ja kaikissa joukkoliikennevälineissä tarjotaan matkatietoa saavutettavassa muodossa.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmällä on keskeinen rooli, kun pyritään edistämään esteettömyyden toteutumista liikenteen palveluissa ja infrastruktuurissa. Lisäksi kunnilla on lakisääteisiä velvoitteita esteettömiä liikkumispalveluita koskevien tietojen saatavuuden ja tiedon hyödyntämisen kehittämisessä.

2.5 Liikenneturvallisuus

Vuonna 2023 Suomen tieliikenteessä kuoli 185 henkilöä ja 872 henkilöä loukkaantui vakavasti. Strategiaa ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Kansallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026³ ohjaa liikenneturvallisuustyötä kaikissa liikennemuodoissa. Kestävän kaupunkiliikenteen työssä keskitytään erityisesti tieliikenteen turvallisuuteen ja suojaamattomien liikkujien turvallisuuteen. Strategian päivitystyö käynnistyy vuoden 2025 aikana.

² <https://lvm.fi/-/esteettomyysvisio-julki-tavoitteena-sujuva-turvallinen-ja-itsenainen-matkan-teko-kaikille>

³ https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y

3 SUMP ja liikennejärjestelmän suunnittelu Suomessa

3.1 Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Eri liikenne- ja kuljetusmuodot ja liikennepalvelut kattavaa liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään Suomessa useilla alueellisilla tasoilla. Suunnittelu on lakisääteistä valtakunnan ja maakunnan tasolla sekä Helsingin seudulla. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään myös kaupunkiseuduilla, mm. MAL-alueittain, sekä kuntatasolla. Suunnitteluyhteistyössä ovat mukana kunnat, maakunnat, valtion eri osapuolet, joukkoliikenneviranomaiset sekä usein myös elinkeinoelämän etujärjestöt. Asukasosallisuutta tehdään vaihtelevasti eri aiheisiin liittyvissä selvityksissä.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu on ennen kaikkea kuntien ja valtion yhteistyötä, jotka vastaavat liikennejärjestelmän rahoituksesta ja joilla on asioissa toimeenpanovaltaa. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu (SUMP) on TEN-T-asetuksen mukaan kuntien tehtävä ja niissä määritellään paikallishallinnon päätettävissä olevista toimenpiteistä. Moni SUMP-tavoitteita edistävä yksittäinen päätös, esimerkiksi kävely-ympäristöjen viihtyvyyden parantaminen, tehdäänkin kunnassa ilman seudullista suunnittelua. Toisaalta monella valtion vastuulla olevalla toimenpiteellä on merkitystä kaupunkiseudun liikkumiseen kestävyys.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelussa on muitakin tavoitteita kuin kestävyys, liittyen mm. tieverkon sujuvuuteen ja kunnossapitoon, maakuntien lentoliikenneyhteyksiin ja valtakunnallisiin liikenneyhteyksiin. Kun SUMP-tavoitteet tullaan integroimaan osaksi nykyisiä liikennejärjestelmäsuunnittelun käytäntöjä, tulee käsiteltäväksi mm. seuraavia seikkoja:

- Miten liikennejärjestelmäsuunnittelussa yhteensovitetaan muut kuin kestävyystavoitteet ja niitä tukevat toimenpiteet?
- Miten vaikutusten arvioinnissa tunnistetaan ja suunnitelmassa otetaan huomioon ristikkäiset tavoitteet? Voivatko eri tavoitteita toteuttavat toimenpiteet kompensoida toistensa vaikutuksia?
- TEN-T-asetuksen mukaan kaupunkiseuduilla on edistettävä TEN-T-verkon pullonkaulojen poistoa ja vähennettävä ruuhkia. Miten varmistetaan, että TEN-T-verkon sujuvuus ei lisää samalla kaupunkiseudun tieliikennettä?
- Tulisiko liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olla oma osionsa kestävä kaupunkiliikenteen edistämiseksi ja seurata sen toimenpiteiden ja rahoituksen edistymistä erikseen?

- Tulisiko SUMP-suunnitelmissa esittää liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja MAL-sopimusten tapaan myös valtion toimenpiteet?
- Miten tarkkaan seudullisessa suunnittelussa voidaan määritellä toimenpiteitä, jotka ovat paikallisia, mutta joita tulee kestävyiden nimissä edistää koko seudulla? Miten paikallishallinto saadaan sitoutumaan ja miten varmistetaan sitoutuminen yli vaalikausien?
- Tuleeko kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelma nimetä jatkossa kaupunkiseudun kestävä liikemisen suunnitelma (SUMP) ja mitä se tarkoittaa suunnitelman sisällölle?
- Miten seuraavat MAL-sopimukset toteuttavat SUMP tavoitteita?

3.2 Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksia valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen kesken on Suomessa laadittu jo useita. Sopimuksissa määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut kattavat uusimmat sopimukset on laadittu vuosille 2024-2035 ja niissä on määritelty toimenpiteet vuosille 2024-2027.

Vuonna 2024 päivitettyihin sopimuksiin on kirjattu, että seutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat suunnitellaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen velvoitteiden mukaisesti vuoden 2027 loppuun mennessä. Lisäksi osana sopimusten seuranta otetaan huomioon TEN-T-asetuksen täytäntöönpanoasetus kaupunkiliikenteen indikaattoritietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Seutujen MAL-sopimuksissa on asetettu tavoitteet kestäville kulkutavoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) tehtävien matkojen vähimmäisosuudesta vuonna 2035. SUMP-suunnittelulla edistetään myös tämän tavoitteen toteuttamista.

Taulukko 2. *MAL-sopimuksissa 2024-2035 asetetut MAL-kaupunkiseutujen tavoitteet kestävien kulkutapojen osuudelle asukkaiden matkoista vuonna 2035 sekä osuus matkoista v. 2021 ja 2022. Lähteet: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021 ja Itä-Suomen liikkumistutkimus v.2022.*

Kaupunkiseutu	Nykytila (v. 2021, HLT ja *)	Tavoite, vähintään v. 2035
Helsingin seutu	52%	65%
Tampereen seutu	42%	55 %
Turun seutu	38 %	55 %
Oulun seutu	41%	50%
Lahden seutu	32%	40%
Kuopion seutu	45% *	55%
Jyväskylän seutu	41%	45-50%

3.3 Kestävän kaupunkiliikenteen nykyisiä suunnittelukäytäntöjä ja osapuo- lia

Kaupungit ja kaupunkiseudut sekä valtion liikennehallinnon osapuolet ovat edistäneet kestävää kaupunkiliikennettä liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi monin eri tavoin. Kestävään liikkumiseen liittyvät tavoitteet ja toimenpiteet liittyvät kiinteästi myös kuntien muuhun suunnitteluun ja strategioihin, kuten maankäytön suunnitteluun ja ilmastostrategioihin.

MAL-alueilla keskeinen joukkoliikennetoimija ja kestävän kaupunkiliikenteen edistämisen tärkeä osapuoli on kaupunkiseudun toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen, jotka vastaavat alueensa joukkoliikenteen tarjonasta. Vuoden 2026 alussa Traficom vastaa kaupunkiseutujen ulkopuolisen alueellisen linja-autoliikenteen hankinnoista nykyisten ELY-keskusten sijasta. Myös markkinaehtoinen pitkämatkainen joukkoliikenne palvelee osin kaupunkiseutujen liikkumista.

Kunnissa ja kaupunkiseuduilla, ELY-keskusten alueilla (vuoden 2026 alussa elinvoimakeskukset) ja myös maakunnissa tehdään paljon sektorikohtaisia suunnitelmia mm. kävelyn ja pyöräilyn, liityntäpysäköinnin, liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja mm. koulumatkojen turvallisen liikkumisen edistämiseksi. Osassa kaupunkeja on jo tehty SUMP-suunnitelmaksi nimettyjä suunnitelmia ja kuntien ja valtion yhteistyönä on laadittu mm. kestävän ja viisaan liikkumisen suunnitelmia, joissa käsitellään monia SUMP-tee-
moja. Kestävä kaupunkilogistiikka, pysäköintipolitiikka ja liikenteen rauhoittamisen toimet ovat myös tärkeä osa kestävän kaupunkiliikenteen toteuttamista.

Suomessa SUMP-suunnittelu voi tukeutua pitkälti olemassa oleviin suunnitelmiin ja painopiste voi suunnittelun sijasta usein ollakin toimeenpanon edistämisessä.

3.4 Kestävä kaupunkiliikenne lainsäädännössä

Kestävän liikkumisen edistämisen sekä liikenteen kielteisten ympäristövaikutusten vähentäminen ovat tavoitteena monessa liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavassa lainsäädännössä. SUMP-velvoitteisiin kuuluu myös TEN-T-verkon toimivuudesta huolehtiminen kaupunkiseuduilla. Tätä tavoitetta tulee edistää yhdessä kaupunkiseutujen sisäisen kestävän liikkumisen ohella.

Seuraavassa on tuotu esiin muutamia otteita säädöksistä, joissa on erityisesti mainittu kestävää kaupunkiliikennettä koskevia tavoitteita ja velvoitteita. Aihetta ei käsitellä tässä kattavasti ja lainsäädännön kokonaisuutta ja myös mahdollisia muutostarpeita käsitellään jatkossa osana kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-yhteistyötä.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä asettaa tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnittelulle (15a§), johon SUMP-suunnittelu on Suomessa tavoitteena kytkeä. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulee ottaa huomioon mm. liikenneturvallisuus, ympäristöhaittojen ennaltaehkäiseminen ja vähentäminen, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuus. Lisäksi tulee hyödyntää digitalisaatiota ja ottaa huomioon maankäytön tuomat liikennetarpeet.

Alueidenkäytön suunnittelua ohjaavaa lainsäädäntöä ollaan Suomessa parhaillaan uudistamassa. Sekä tällä hetkellä voimassa olevassa laissa sekä kesällä 2025 ehdotusvaiheessa olevassa uudessa alueidenkäyttölaissa kestävän liikkumisen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen ja liikennetarvetta vähentävä alue- ja yhdyskuntarakenteen tavoite ovat hyvin esillä. Kuntien kestävän liikkumisen olosuhteet määritellään pitkälti lain ohjaamana kuntien asema- ja yleiskaavoituksessa sekä katujen suunnittelussa ja niiden kunnossapidossa.

Valtion liikennehallinnon alan virastot osallistuvat kuntien kanssa tehtävään liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja ovat sitä kautta osallisina MAL-seutuja velvoittavassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa. Väylävirasto vastaa valtion liikenneinfrastruktuurista ja Liikenne- ja viestintäviraston tehtävät liittyvät mm. liikennepalveluiden kehittämiseen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia sekä Väylävirastoa ohjaavissa virastolaeissa edellytetään, että toiminnassa rajoitetaan myös liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Myös EU edellyttää TEN-T-asetuksen lisäksi kestävään kaupunkiliikenteeseen liittyvää kehittämistä monin tavoin. Fossiilisia polttoaineita korvaavan

jakeluinfran kehittämiseen velvoitetaan AFIR -asetuksella⁴. Rakennusten rakentamista ohjaa kansallisen Rakentamislain ohella EU säädökset. Vuonna 2024 uudistetussa energiatehokkuusdirektiivissä⁵ on asetettu velvoite myös kestävän liikkuvuuden infrastruktuurille, kuten sähköautojen lataukselle sekä eri kokoisten pyörien pysäköintitiloille. Käynnissä olevassa lainsäädäntöhankkeessa liikennejärjestelmän digitaalista tietopalveluista (nk. Liikenteen data-avaruus II⁶) käsitellään muutostarpeita suomalaiseen lainsäädäntöön liittyen liikenteeseen liittyvän tiedon keräämisestä ja toimitamisesta komissiolle. Tiedon parempi saatavuus mahdollistaa myös parempien kestävän liikkumisen palveluiden luomisen.

Kestävä kaupunkiliikenteen toteuttamisessa kuntien tehtäväkenttä on laaja ja kuntien työtä ohjataan monen lainsäädännön kautta. Kestävä kaupunkiliikenne on katujen suunnittelun lisäksi myös aktiiviseen liikkumiseen kannustavien viheralueiden ja puistojen suunnittelua, pysäköinnin suunnittelua sekä koko liikennejärjestelmän ylläpitoa. Viihtyisän, esteettömän ja terveellisen ympäristön tavoitetta edistetään monin tavoin myös ympäristölainsäädännössä. Ilmastolaissa asetetaan kansallisia ilmastotavoitteita, ja liikenteen hiilineutraaliustavoite edellyttää myös liikenteen päästöjen vähentämistä, johon voidaan vaikuttaa merkittävästi myös kaupunkien kestävää liikkumisen edistämisen toimenpiteillä.

Myös joukkoliikenteen järjestäminen edistää osaltaan kestävää kaupunkiliikennettä. Laki liikenteen palveluista määrittelee viranomaisista ja useista lupiin, ammattipätevyyksiin ja valvontaan liittyvistä seikoista. Sen, miten monipuolisia joukkoliikennepalveluita käytännössä järjestetään, määrittää markkinaehtoisesti tuotettavien palveluiden kannattavuus sekä kuntien ja valtion rahoituksen määrä.

Yhdenvertaisuuslain mukaan viranomaisen on omalla toimialallaan arvioida yhdenvertaisuuden toteutumista esimerkiksi asioiden valmistelussa, päätöksenteossa sekä strategisessa suunnittelussa ja tiedotuksessa. SUMP-suunnitelmien kohdalla tämä tarkoittaa muun muassa erilaisten käyttäjäryhmien huomioimista suunnittelussa sekä vaikutusten arvioinnissa ja osallistamisessa. SUMP-suunnitelmilla tulee edistää liikennejärjestelmän esteetömyyttä, mikä parantaa yhdenvertaisuutta.

Lainsäädännön ohella kestävän kaupunkiliikenteen edistämiseen ja kestävien kulkumuotojen kilpailukykyyn ja houkuttelevuuteen vaikutetaan merkittävästi myös taloudellisilla ohjauskeinoilla. Tällaisia verotuksen ja hinnoittelun keinoja ovat mm. eri kulkumuotoihin liittyvät työsuhte-etuudet ja niiden verokohtelu, polttoaineen hinta ja erilaiset kannustimet

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A32023R1804>

⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401275

⁶ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM015:00/2024>

vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin ajoneuvoihin. Monet näistä ohjauskeinoista ovat kuitenkin valtakunnallisia eikä niitä voida kohdentaa vain kaupunkiliikenteeseen.

Suomessa on tehty myös useita selvityksiä, joissa on arvioitu erilaisten tiemaksujen vaikutuksia mm. liikenteen suoritteisiin, päästöihin ja ruuhkautumiseen mutta maksujen käyttöönotosta ei ole tehty päätöksiä. Niiden käyttöönottoon liittyy myös haasteita, sillä tiemaksut ovat valtiosääntöoikeudellisesti veroja. Kunnissa on kuitenkin muita keinoja, kuten esimerkiksi pysäköinnin hinnoittelu, jolla vaikutetaan katutilan käyttöön ja voidaan myös kannustaa vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön.

4 Kansallinen SUMP-toiminta vuosina 2025-2027

4.1 Tiedonlevitys ja viestintä

Keskeisimpiä SUMP-yhteyspisteen tehtäviä on seurata ja jakaa tietoja parhaista kaupunkiliikenteen kansainvälisistä ja suomalaisista käytännöistä. Esimerkkien koostamisessa tehdään yhteistyötä etenkin MAL-kaupunkiseutujen toimijoiden, mutta myös valtion liikennehallinnon osapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Traficomin ylläpitämä kestävä kaupunkiliikenteen sivusto (<https://www.trafficom.fi/fi/sump>) on keskeinen tiedonjaon alusta.

Kansainvälisistä tietolähteistä on keskeinen EU:n komission "EU Urban Mobility Observatory"-sivusto (Eltis) sekä EGUM (European Group on Urban Mobility) verkosto ja sen työryhmät sekä useat aiheeseen liittyvät hankkeet mm. Itämeren alueella. Myös muiden maiden ja etenkin pohjoismaiden SUMP-yhteyspisteiden kanssa ollaan säännöllisesti yhteydessä.

Viestinnässä on tavoitteena nostaa esiin paitsi kestävä kaupunkiliikenteen kehittämistarpeita, myös työn hyviä saavutuksia ja vaikutuksia. MAL-seutujen hyviä käytäntöjä nostetaan esiin SUMP-sivustolla, sosiaalisessa mediassa, alan julkaisuissa ja eri tilaisuuksissa. Eräänä SUMP-yhteyspisteen tehtävänä on tiedon jakaminen kansallisista ja EU:n rahoituskanavista.

SUMP-työ pyritään kytkemään seutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja sitä kautta nostamaan kestävä kaupunkiliikenteen toimenpiteitä ja rahoitustarpeita vahvemmin mukaan myös MAL-sopimukseen. MAL-sopimusten toimenpiteiden seuranta tehdään jo kaikilla kaupunkiseuduilla ja MAL-sopimusten valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen tilaa kuvaava seurantaraportti laaditaan kahden vuoden välein. Seurannassa kiinnitetään huomiota myös siihen, miten kestävä liikkumisen toimenpiteet edistyvät.

Traficommin SUMP-viestinnän kohderyhmänä ovat etenkin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvien muiden suunnitteluprosessien ja MAL-yhteistyön osapuolet. Tuotettavasta viestintäaineistoista seudut saavat näkökulmia myös vuorovaikutukseen päättäjien kanssa sekä oman organisaation eri hallinnonalojen kanssa.

Traficommin omista kestävästä liikkumisesta ja liikennejärjestelmätyön asiantuntijoista muodostettu SUMP-ydintiimi vastaa osaltaan kestävästä kaupunkiliikenteen teemojen kehityksen seurannasta ja etenkin kuntien hyvien käytäntöjen tiedonjaosta.

4.2 Koulutus

Kestävästä kaupunkiliikenteestä on paljon tietoa jaettavaksi, liittyen suunnitelmien laatimiseen, tiedon tuotantoon, monenlaisiin käytännön toteutuksiin, vaikutusten arviointiin ja mm. erilaisiin kampanjoihin.

Eräänä koulutuksen muotona ovat kuukausittain Traficommin organisoimat tunnin mittaiset SUMP-tietoiskut. Kaikille avoimiin tietoiskuihin pyydetään esittelyjä hankkeiden toteuttajilta, kunnista ja kaupungeista, viranomaisilta ja myös Traficommin omilta asiantuntijoilta. Yhteyspisteen tehtävä on poimia laajasta SUMP-aihetta käsittelevästä aineistosta selkeimmin MAL-seutuja hyödyttävät aineistot, hankkeet ja esiintyjät. Tietoiskuilla pyritään lisäämään poikkihallinnollista yhteistyötä myös muiden kuin perinteisesti liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuvien tahojen kanssa.

SUMP-koulutustarjonnassa on mahdollista hyödyntää myös komission jäsenmaille ja niiden kaupunkiseuduille tarjoamia koulutuksia.

4.3 Verkostot ja vertaisoppiminen

SUMP-työssä kannattaa hyödyntää vertaisoppimista, jossa kaupunkiseutujen asiantuntijat saavat kokemustietoa sekä hyvistä, että ei-niin onnistuneistakin käytännöistä. MAL-seutujen nimeämät SUMP-yhdyshenkilöt muodostavat SUMP-ydinverkoston, joiden kautta seuduille jaetaan tietoa mm. tapahtumista ja aineistoista ja joiden asiantuntemusta pyritään hyödyntämään mm. SUMP-suunnitteluoppaan laadinnassa. SUMP-ydinverkostoon nimetyt asiantuntijat ovat keskeisiä viestinviejiä omille MAL-seuduilleen. SUMP-ydinverkostoa voidaan hyödyntää myös hakijakonsortioiden muodostamisessa eri rahoitushakuihin.

Yhteyspiste järjestää vuosittain vähintään kolme puolen päivän tilaisuutta SUMP-ydinverkostolle, joista yksi on keväisin ja kaksi syksyisin. Kevään tilaisuus on avoin laajemmalle yleisölle ja siihen on mahdollista osallistua myös läsnä. MAL-seutujen SUMP-ydinverkoston yhteisöalusta keskustelulle

ja aineistojen jakamiselle esim. kommentointia varten toteutetaan Teamsiin loppuvuodesta 2025.

SUMP-ydinverkoston lisäksi perustetaan laajempi jakelulista tiedonvaihtoa varten teemasta kiinnostuneille ja SUMP-tietoiskuihin osallistumista varten. Jakelulistalle toivotaan mukaan laajasti aiheesta kiinnostuneita, mm. viranomaisia, konsultteja järjestöjä ja tutkimus- ja oppilaitoksia ja myös muualta, kuin MAL-kaupunkiseuduilta. Kunnista mukaan toivotaan etenkin liikenteen, mutta myös maankäytön ja teemakohtaisesti myös esimerkiksi opetus- ja liikuntatoimen sekä ympäristö- ja terveystoimen edustusta.

Laajemman SUMP-jakelulistan avulla voidaan sähköpostilla jakaa tietoa hankkeista, tilaisuuksista ja käytännönkin toimenpiteistä, jota voidaan edelleen jakaa muulle verkostolle ja ottaa esiin myös tietoiskuihin. Jakelulista on kevyempi ja epäsäännöllisempi tiedonvaihdon tapa kuin uutiskirje. Listalle voi ilmoittautua lähettämällä viestin SUMP-yhteyspisteen osoitteeseen sump@traficom.fi.

4.4 Neuvoa-antava asiantuntijaryhmä

Vuoden 2025 aikana kootaan asiantuntijaryhmä, josta seudut saavat halutessaan kommentteja ja uusia näkökulmia omaan työhönsä lausunnotmentelyjä vapaamuotoisemmin. Samalla asiantuntijat, jotka eivät ole perinteisesti olleet mukana liikennejärjestelmätyössä, perehtyvät SUMP-suunnitteluun ja seutujen tilanteisiin.

SUMP-toiminnan tueksi perustettava neuvoa antavan asiantuntijaryhmän perustaminen on komission suositus. Suosituksen mukaan ryhmä koostuisi asiaa käsittelevien ministeriöiden sekä alueiden, kaupunkien, maaseutualueiden, tiedeyhteisön ja muiden kaupunkiliikenteen sidosryhmien edustajista. Asiantuntijoiksi voidaan pyytää mm. tutkimus- ja oppilaitosten edustajia, viestinnän osaajia, järjestöjä, EU-rahoituksen sekä eri viranomaisalojen asiantuntijoita.

Asiantuntijoiden tehtävä on ajoittain kommentoida halukkaiden seutujen prosesseja SUMP-suunnitelmien laadinnassa ja täytäntöönpanossa. Yhteyspiste kokoaa kunkin seudun tarpeisiin ja tilanteisiin sopivat asiantuntijat ja järjestää ja fasilitoi tilaisuudet, sen mukaan minkä kaupunkiseudut kokevat tarpeelliseksi. Asiantuntijaverkosto kokoontuu kahdesti vuodessa keskustelemaan SUMP-työn etenemisestä.

4.5 SUMP-suunnitteluopas

Vuoden 2025 aikana käynnistetään suomalaiseen käytäntöön soveltuvan SUMP-suunnitteluoppaan laadinta, joka kattaa TEN-T-asetuksen tavoitteet ja SUMP-suuntaviivat. Oppaassa käsitellään kestävän kaupunkiliikenteen eri

osa-alueita ja niiden käsittelyä strategisen tason seudullisessa suunnittelussa. Oppaassa käsitellään muun muassa suunnitteluprosessin, päätöksenteon ja seurannan hyviä toimintatapoja. Oppaaseen kootaan myös hyviä suomalaisia ja kansainvälisiä käytännön esimerkkejä SUMP-suunnitelmista ja kestävän kaupunkiliikenteen toimenpiteistä. Oppaassa käydään läpi myös osallisuuden järjestämistä ja viestinnän keinoja.

Oppaassa tulee olla hyödynnettävää sekä suurille että pienemmille kaupungeille, erilaisissa yhdyskuntarakenteen sijainneissa. Opas on kaikille avoin julkinen asiakirja. Opas on verkkojulkaisu, jota päivitetään tarvittaessa ja johon tuotetaan ajoittain uusia sisältöjä hyvistä käytännöistä.

SUMP-oppaan laadinta aloitetaan alkusyksyllä 2025 ja se valmistuu keväällä 2026.

4.6 Yhteiset hankinnat ja rahoitus

Traficom voi myös teettää kaupunkiseutujen SUMP-työtä tai SUMP-yhteyspisteen työtä tukevia selvityksiä tai tutkimuksia. Näiden sisällön määrittely tehdään yhdessä MAL-kaupunkiseutujen kanssa. Hankintoja voidaan tehdä myös viestintäaineistojen tuottamiseksi. Hankintoja ja asiantuntijatyötä saatetaan tarvita myös indikaattoritiedon koostamiseen.

Toistaiseksi Traficomille ei ole osoitettu määrärahoja, joilla se voisi avustaa kaupunkiseutuja taloudellisesti erityisesti SUMP-suunnitelmien laatimisessa. Traficomilta on kuitenkin haettavissa valtionavustuksia liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden kehittämishankkeisiin, kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmien laatimiseen sekä kävelyn ja pyöräilyliikenteen infrainvestointeihin. Traficom myöntää avustuksia myös joukkoliikennepalveluihin ja niiden kehittämiseen.

SUMP-yhteyspiste myös seuraa ja jakaa alueille tietoa kansallisista ja kansainvälisistä rahoitusmahdollisuuksista, joita olisi mahdollista hyödyntää liikenteen hallinnonalan rahoituksen ohella.

4.7 Indikaattoritiedon tuotanto

Euroopan komissio tekee päätöksen kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoreista, niiden määrittelmistä, metodologiasta ja tiedon toimittamisen aikataulusta sekä menetelmistä loppuvuodesta 2025.

Päätöksen jälkeen Suomessa laaditaan selvitys, mitä tietoja saadaan kansallisista rekistereistä ja mitä seutujen tulee kerätä. Selvitykseen kirjataan mahdolliset puutteet tiedon hankinnassa ja suunnitellaan tapa, jolla tiedot saadaan kerättyä vuoden 2027 lopun raportointia varten sekä tulevana vuotena komission määrittelemässä aikataulussa. Selvityksessä määritellään, miten tietoa kerätään, miten se tallennetaan, miten kerääminen

resurssoidaan ja mitä tietoa koostetaan keskitetysti Traficomissa hyödyntäen kansallisia tietovarantoja.

Komission määrittelemiä indikaattoreita kannattaa hyödyntää jatkossa myös seutujen liikennejärjestelmätyön seurannassa sekä valtakunnallisessa MAL-sopimusten seurannassa.

5 Lopuksi

Kestävän kaupunkiliikenteen edistämisellä tavoitellaan montaa asiaa; päästöjen vähentämistä, ruuhkien hillintää, liikenneturvallisuutta, tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia sekä viihtyisää ja aktiiviseen liikkumisen kannustavaa kaupunkiympäristöä. EU:n asettamien velvoitteiden mukaan suurimpien kaupunkiseutujen tulee huolehtia myös TEN-T-liikenneverkon ja -yhteyksien toimivuudesta alueellaan.

Kestävän kaupunkiliikenteen tavoitteiden edistämisessä kunnat ovat avainasemassa. Suomessa on pitkä perinne seudullisesta, kuntien yhteisestä liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jossa myös valtion osapuolet ovat mukana. Tässä kestävän kaupunkiliikenteen ohjelmassa kuvataan keinoja, miten valtion liikennehallintoa edustava Liikenne- ja viestintävirasto voi Suomen kansallisena kestävän kaupunkiliikenteen (SUMP) yhteyspisteenä avustaa ja tukea kuntia ja kaupunkiseutuja laatimaan ja toteuttamaan kestävää kaupunkiliikennettä tukevia toimia EU:n asettamisen suositusten mukaisesti. Unohtamatta, että myös valtion omilla toimilla on suuri merkitys kestävän kaupunkiliikenteen edistämisessä.

Tätä ohjelmaa päivitetään ja toimintaa tarkennetaan jatkossa niin, että kaupunkiseudut saavat SUMP-yhteistyöstä suurimman mahdollisimman hyödyn. Yhteisiä tavoitteita ja toimenpiteitä on luontevaa jatkossakin edistää osana liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä suurimpien kaupunkiseutujen ja valtion MAL-sopimusmenettelyjä.

Liite 1

TEN-T asetuksen liite V: KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEEEN SUUNNITTELUN SUUNTAVIIVAT KAUPUNKISOLMUKOHDILLE

Tässä liitteessä esitetään kaupunkisolmukohtia koskevat suuntaviivat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista varten.

1. Päämäärät ja tavoitteet: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisen päämäärän olisi oltava parantaa toiminnallisen kaupunkiseudun esteettömyyttä kaikille käyttäjille, myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, ja tehdä toiminnalliselle kaupunkiseudulle, sen kautta ja sen sisällä liikkumisesta laadukasta, turvallista, kestävää ja vähäpäästöistä ottaen huomioon julkisen liikenteen ja aktiivisen liikkumisen roolin tämän tavoitteen saavuttamisessa. Suunnitelmalla olisi erityisesti tuettava päästötöntä ja vähäpäästöistä liikkumista ja Euroopan laajuisen liikenneverkon yleistä suorituskkyä parantavan kaupunkiliikennejärjestelmän toteuttamista, erityisesti kehittämällä päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla liikkumisen saumattomaksi tekevää infrastruktuuria, ja tuettava multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien helpottamiseksi sekä kaupunkisolmukohtia palvelevia multimodaalisia tavaraliikenneterminalia.
2. Pitkän aikavälin visio ja lyhyen aikavälin toteutussuunnitelma: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman olisi sisällettävä pitkän aikavälin strategia liikenneinfrastruktuuriin ja multimodaalipalvelujen tulevaa kehittämistä varten tai se olisi linkitettävä olemassa olevaan strategiaan. Siihen olisi sisällyttävä myös strategian lyhyen aikavälin täytäntöönpanoa koskeva toteutussuunnitelma. Siinä olisi käytettävä kaupunkiseudun kestävästä kehitystä koskevaa yhdenmukaista lähestymistapaa, ja se olisi linkitettävä asiaankuuluvaan maankäyttö- ja aluesuunnitteluun. Sekä pitkän aikavälin visiota että lyhyen aikavälin toteutussuunnitelmaa olisi käsiteltävä myös taloudelliselta kannalta suoraan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa tai vaihtoehtoisesti viittaamalla muuhun olemassa olevaan korkeamman tason tai asiaa koskevaan suunnitteluun ennakoimatta taloudellisia sitoumuksia.
3. Eri liikennemuotojen integrointi: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla olisi edistettävä multimodaaliliikennettä integroimalla eri liikennemuodot ja toteuttamalla toimenpiteitä, joilla pyritään helpottamaan esteetöntä, saumatonta ja kestävää liikkumista. Siihen olisi sisällyttävä toimia, joilla lisätään kestävämpien liikennemuotojen, kuten julkisen liikenteen, jaetun ja aktiivisen liikkumisen ja tapauksen mukaan sisävesi- ja meriliikenteen, liikennemuoto-osuutta. Siihen olisi myös sisällyttävä toimia päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen edistämiseksi, erityisesti kaupungeissa käytettävää ajoneuvokalustoa viherryttämällä, esteettömyyden parantamiseksi kaikille käyttäjille ja ruuhkien vähentämiseksi sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi unionin tieturvallisuus standardien mukaisesti, erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien ja tapauksen mukaan aktiivisia liikkumismuotoja käyttävien osalta.
4. Euroopan laajuisen liikenneverkon tehokas toiminta: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa olisi otettava asianmukaisesti huomioon erilaisten kaupunkitoimenpiteiden vaikutus niin matkustaja- kuin tavaraliikenteeseen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa, jotta voidaan varmistaa saumaton kauttakulku- tai ohitusliikenne tai yhteenliittäminen kaupunkisolmukohdissa ja niiden lähistössä, päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot mukaan luetuina. Siihen olisi sisällyttävä erityisesti toimia, joilla vähennetään ruuhkia, parannetaan liikenneturvallisuutta ja poistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikennevirtoihin vaikuttavia pullonkauloja.
5. Osallistava lähestymistapa: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisessa ja toteutuksessa olisi noudatettava yhdenmukaista lähestymistapaa ja tehtävä yhteistyötä korkealla tasolla, ja suunnitelman laatimista ja toteutusta olisi koordinoitava eri hallintotasoilla ja

asiaankuuluvissa viranomaisissa, joita olisi kuultava. Myös kansalaiset, kansalaisyhteiskunnan edustajat ja talouden toimijat olisi otettava mukaan.

6. Seuranta ja suorituskyyindikaattorit: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan olisi sisällyttävä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskyyä. Sen täytäntöönpanoa olisi seurattava suorituskyyindikaattoreilla.

LIITE 2.

Ote: TEN-T-asetuksen johdannosta:

- (63) Kaupunkisolmukohdilla on tärkeä rooli Euroopan laajuisessa liikenneverkossa lähtöpaikkana tai lopullisena määräpaikkana ("viimeinen kilometri") Euroopan laajuisessa liikenneverkossa liikkuvien matkustajien ja tavaroiden osalta, ja ne ovat siirtymäkohtia eri liikennemuotojen sisällä tai niiden välillä. Olisi varmistettava, etteivät kapasiteetin pullonkaulat ja riittämättömät yhteydet verkkoon kaupunkisolmukohdissa enää haittaa multimodaalisuutta Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Euroopan laajuisesta liikenneverkkoa koskevassa toimintapolitiikassa olisi keskityttävä edistämään saumattomia liikennevirtoja verkon kaupunkisolmukohdista, -solmukohtiin ja -solmukohtien kautta. Toimivaltaisten paikallisten, alueellisten tai kansallisten viranomaisten olisi käsiteltävä paikallisia yhteyksiä kaupunkisolmukohdissa erityisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien asiaankuuluvien toimenpiteiden avulla.
- (64) Tehokkaana yhtenäisenä kehyksenä kaupunkiliikenteen haasteisiin vastaamiseksi jokaiselle kaupunkisolmukohdalle olisi hyväksyttävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, joka on pitkän aikavälin kokonaisvaltainen ja integroitu tavaraj- ja matkustajaliikenteen suunnitelma kokonaiselle toiminnalliselle kaupunkiseudulle. Siihen voisi sisältyä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskyyä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava kaupunkiliikennetietojen kerääminen kaupunkisolmukohdittain kestävyuden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilla, jotta voidaan tukea Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyistä ja tulevaa suorituskyyä. Jotta voidaan seurata saavutettavuutta kaikkien käyttäjien kannalta, olisi kannustettava erittelemään tiedot mahdollisuuksien mukaan ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti iän, sukupuolen ja vammaisuuden perusteella.
- (65) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönottoa alueiden, kaupunkien ja seutukuntien välisen koordinoinnin parantamiseksi. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi perustettava kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeva ohjelma, jonka tarkoituksena on tukea paikallisviranomaisia laadukkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanon seurannan ja arvioinnin tehostamisessa asiaankuuluvien toimenpiteiden, ohjauksen, valmiuksien kehittämisen, avun ja mahdollisesti taloudellisen tuen avulla. Jäsenvaltioiden olisi myös nimettävä kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhteyspiste, joka avustaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien valmistelussa ja toteuttamisessa tässä asetuksessa vahvistettujen suuntaviivojen mukaisesti.
- (66) Aktiivisten liikennemuotojen edistäminen erityisesti kaupunkisolmukohdissa edistää unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista, parantaa kansanterveyttä, vähentää ruuhkia, tarjoaa viimeisen kilometrin ratkaisun matkustajille ja tuottaa taloudellista hyötyä. Liikenneinfrastruktuuria suunniteltaessa tai parannettaessa olisi otettava asianmukaisesti huomioon aktiivisten liikennemuotojen infrastruktuurit, mukaan lukien kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurit.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-311-995-6

ISSN 2669-8757 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto