

4. versio
17.4.2014, SLu

KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEN SUUNNITELMAT (SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS) SUOMEN LIIKENNESUUNNITTELUKONTEKSTISSA

1 Tausta

Euroopan komissio on tukenut aktiivisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua jo vuosia. Vuonna 2013 julkaistiin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia (SUMP=sustainable urban mobility plans) koskeva ohjeistus. Joulukuussa 2013 julkaistiin komitean tiedonanto ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne”, joka käsittelee osittain myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia.

Suomessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista on järjestetty tilaisuus syyskuussa 2012 ELTIS-projektin puitteissa. Lisäksi muutama suomalainen kaupunki ja toimija ovat mukana kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevissa EU-hankkeissa. Keväällä 2013 käynnistynyt ENDURANCE-hanke edistää osaltaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Suomessa kansallisena rahoittajina toimivat Liikennevirasto sekä ympäristöministeriö, kansallinen kontaktipiste on Motiva.

Tämä muistio on kirjoitettu osana ENDURANCE-hanketta, ja sen tarkoitus on selkeyttää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien sijoittumista olemassa oleviin suunnittelukäytäntöihin.

- 2 **Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat –EU –määrittely** (Lähde: Liite Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti asiakirjaan komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_fi.pdf sekä SUMP –opas: <http://www.mobilityplans.eu>)

Kappaleessa 2 esitellään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) konsepti kuten se on kuvattu komission tiedonannossa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Tietoja on täydennetty myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ohjekirjasta, jossa kuvaillaan tarkemmin Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien mahdollista sisältöä (www.mobilityplans.eu).

Konseptin tavoitteena ei ole esittää yhdenmukaista lähestymistapaa kaupunkien liikennesuunnitteluun, vaan sitä voidaan ja jopa pitäisi mukauttaa kunkin jäsenvaltion ja kaupunkialueen erityisolosuhteisiin. Kappaleessa 3 tarkastellaan suomalaisia suunnittelukäytäntöjä ja verrataan suunnitelmien sisältöjä seuraavaksi esiteltävään konseptiin.

2.1 Tavoite

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisenä päämääränä on parantaa kaupunkialueen saavutettavuutta sekä edesauttaa korkealaatuista ja kestävästä liikkumisesta ja liikennettä kaupunkialueelle, sen läpi ja sen sisällä. Hyvässä suunnitelmassa

tarkastellaan toiminnallisia alueita eikä niinkään kunnallisten hallintoalueiden tarpeita. Suunnitelma tulisi kytkeä osaksi nykyisiä suunnittelukäytäntöjä.

2.2 Visio ja toteutussuunnitelma

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa esitetään pitkän aikavälin visio ja strategia kaupunkialueen ja erityisesti kaupunkiliikenteen ja liikkumisen infrastruktuuriin ja palvelujen kehittämiseksi tulevaisuudessa tai se on yhteydessä tällaiseen strategiaan.

Suunnitelmaan sisältyy strategian toteutussuunnitelma lyhyellä aikavälillä (3-10 vuotta). Toteutussuunnitelmassa esitetään aikataulu ja talousarvio sekä yksilöidään rahoitusmahdollisuudet. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma sisältää myös selkeät vastuunjaot sekä yksilöidyt resurssit kullekin toimijalle.

2.3 Nykytilan arviointi, tavoitteet ja indikaattorit

Suunnitelman lähtökohtana on kattava selvitys kaupunkiliikenteen nykytilanteesta sekä olemassa olevista suunnitelmista. Samalla määritellään myös lähtötilanne, johon kaupunkiliikenteen toimivuutta voidaan myöhemmin verrata. Analyysissa pitäisi tarkastella institutionaalisia rakenteita, suunnitteluprosessia sekä toteutusmekanismeja.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa pitkän aikavälin tavoitteiden lisäksi tulee määrittää yksityiskohtaisempia päämääriä sekä tavoitteita. Yksityiskohtaisempien tavoitteiden tulee tukea pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamista ja olla mitattavia. Arviointia varten tulee määrittää tavoitteille indikaattorit.

2.4 Eri liikennemuotojen tasapainoinen ja integroitu kehittäminen

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa edistetään kaikkien soveltuvien liikennemuotojen tasapainoista kehittämistä ja kannustetaan siirtymistä kohti kestävämpiä kulkutapoja. Suunnitelmassa esitetään teknisten, infrastruktuuriin liittyvien, toimintapoliittisten ja kulkumuodon valintaa tukevien toimenpiteiden integroitu kokonaisuus, jolla on määrä parantaa suorituskykyä ja kustannustehokkuutta ilmoitettua päämäärää ja tavoitteita silmällä pitäen.

Suunnitelmassa käsiteltäviä osa-alueita:

- Julkisen liikenteen palvelujen laatua, turvallisuutta, integrointia ja käytettävyyttä parantava strategia, joka käsittelee sekä infrastruktuuria, kalustoa kuin palveluja.
- Suunnitelma kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden sekä turvallisuuden edistämiseksi. Suunnitelmassa huomioidaan olemassa olevan infrastruktuurin parantamismahdollisuudet sekä uudet yhteystarpeet. Infrastruktuuritoimia täydennetään muilla teknisillä, hallinnollisilla ja kulkumuodon valintaan vaikuttavilla toimilla.
- Matkaketjut: Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman tulisi edistää eri liikennemuotojen yhdistämistä, ja suunnitelmassa tulisi yksilöidä tähän konkreettiset keinot.
- Tieliikenteen turvallisuus: Liikenneturvallisuusselvityksen pohjalta toimenpiteiden kohdistaminen pahimpiin turvallisuusongelmiin ja riskialueisiin.
- Tieliikenne: Suunnitelman tulisi kohdistua tieinfrastruktuurin optimaalinen käyttö sekä ongelmakohtien tunnistamiseen. Lisäksi voidaan tarkastella

liikennealueiden siirtämistä muiden kulkumuotojen käyttöön tai muihin käyttötarkoituksiin (vrt. kaupunkibulevardit).

- Kaupunkilogistiikka: Toimenpiteet kaupunkilogistiikan tehostamiseen huomioiden ulkoisten vaikutusten vähentämistarpeen (melu, päästöt).
- Liikkumisen ohjaus: Suunnitelman tulisi sisältää toimia, jotka edistävät kestäviä kulkutapoja. Tärkeässä osassa on eri kohderyhmien, kuten koulut ja työpaikat huomioiminen.
- Älyliikenne: Älykkäitä liikennejärjestelmiä voidaan soveltaa kaikissa liikennemuodoissa ja –palveluissa sekä matkustaja- että tavaraliikenteen puolella.

2.5 Poikkihallinnollisuus

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisessa ja toteutuksessa tehdään yhteistyötä sekä koordinoidaan suunnittelua ja toimia eri hallintotasojen ja asiaankuuluvien viranomaisten välillä. Paikallisen suunnitteluviranomaisen tulisi perustaa tätä varten tarkoituksenmukaiset rakenteet ja menettelyt.

Integroitu suunnittelu ja toteutus varmistavat eri hallinnonalojen kuulemisen ja yhteistyömahdollisuuden hyödyntämisen (mm. liikenne, maankäyttö- ja aluesuunnittelu, energia, terveys, koulutus jne.). Lisäksi mahdollistetaan tiivis tiedonvaihto sekä hallinnon eri tasojen, että eri alueellisten toimijoiden välillä ja varmistetaan kaikkien kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevien tehtyjen ja tekeillä olevien suunnitelmien huomioiminen.

2.6 Osallistaminen

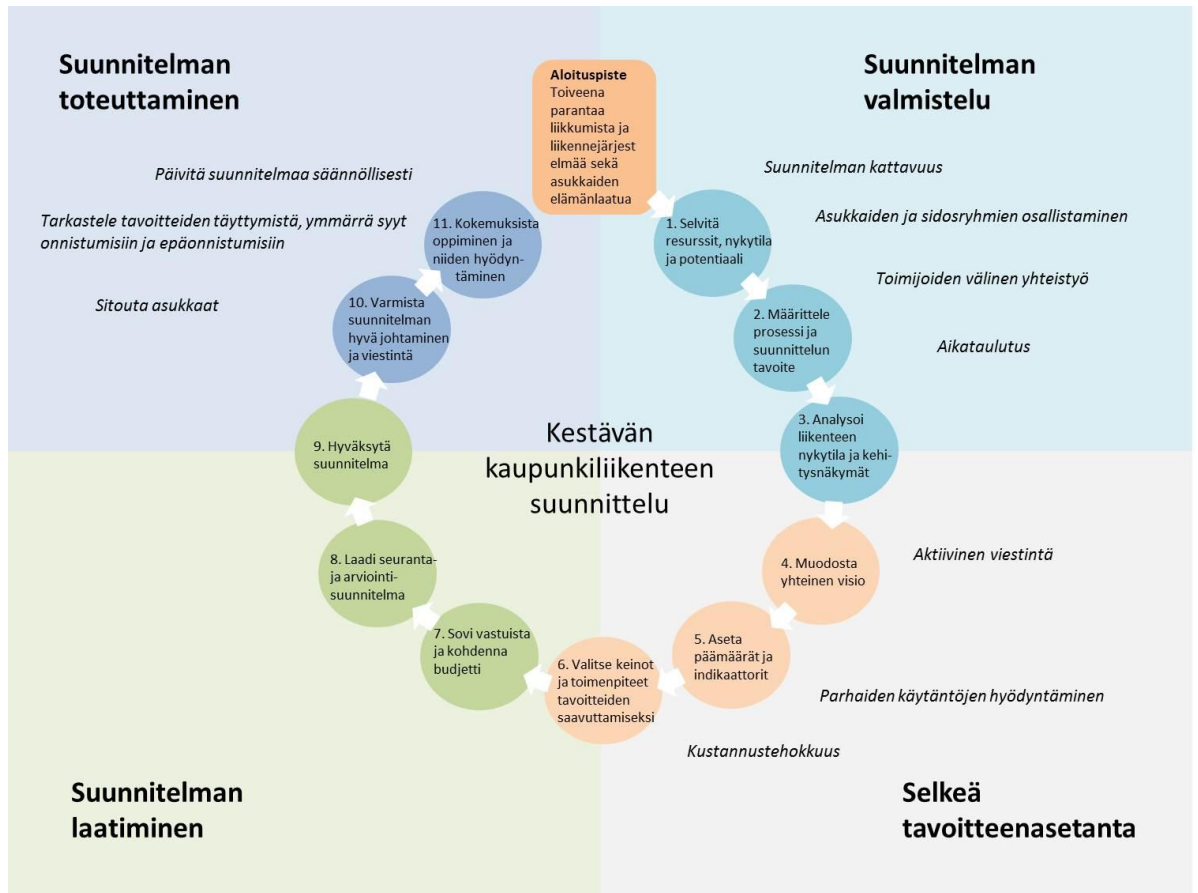
Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa noudatetaan avointa ja osallistavaa lähestymistapaa. Paikallisen suunnitteluviranomaisen olisi otettava asiaan kuuluvat toimijat – kansalaiset, kansalaisyhteiskunnan edustajat ja talouden toimijat – alusta saakka mukaan suunnitelman laadintaan ja toteutukseen koko prosessin ajaksi, jotta suunnitelmalle varmistetaan laaja hyväksyntä ja tuki.

2.7 Seuranta, tarkastelu ja raportointi

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa on seurattava tiiviisti. Suunnitelman päämäärien, erityistavoitteiden ja välitavoitteiden saavuttamisessa edistymistä tulee arvioida säännöllisesti valittujen indikaattoreiden pohjalta. Asiaankuuluvien tietojen ja tilastojen oikea-aikaisen saatavuuden varmistamiseksi tulee ryhtyä toimenpiteisiin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman toteutuksesta tehtävän arvioinnin tulee perustua seurantaraporttiin.

2.8 Laadunvarmistus

Paikallisilla suunnitteluviranomaisilla tulisi olla toimintamallit, joilla varmistetaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman laatu ja se, että suunnitelmassa on noudatettu kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman konseptia.



Kuva 1 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman prosessi EU-konseptin mukaisesti

3 Kytkenät suomalaiseen suunnittelujärjestelmään

Seuraavassa kappaleessa esitellään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kannalta olennaiset suomalaiset suunnitelmat ja vertaillaan suunnitelmien eroavaisuuksia.

3.1 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat (lähde: www.hsl.fi, www.liikennevirasto.fi)

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, johon kuuluvat koko liikkumisympäristö ja eri liikennemuodot: kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöautot ja tavaraliikenne. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tarkastellaan yksittäisten hankkeiden sijaan kokonaisuutta sekä erilaisten toimenpideyhdistelmien vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteen kehitykseen.

Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat jakautuvat kolmelle eri tasolle:

- Usean maakunnan yhteiset suunnitelmat
- Maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Ohjeistus liikennejärjestelmien laadintaan on liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 43/2003 ”Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen - prosessikuvaus”. Kuitenkin useat erilliset kehittämistoimet ovat ohjanneet suunnitelmia eteenpäin, ja ohjeistus on osittain vanhentunut.

Kaikissa Suomen 18:ssä maakunnassa on joko maakunnan oma tai usean maakunnan yhteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Näistä suurin osa on valmistunut viimeisen viiden vuoden aikana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmista ainoastaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) on laissa toteutettavaksi määrätty suunnitelma. HLJ päivitetään neljän vuoden välein, ja vuoden 2011 suunnitelma kattaa 14 kuntaa. HLJ 2015 valmistellaan kiinteässä vuorovaikutuksessa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyön sekä seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman valmistelun kanssa. Seudullisia suunnitelmia on muun muassa Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla.

Vertailu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien EU-konseptiin

Uusimmat liikennejärjestelmäsuunnitelmat täyttävät pitkälle kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien osa-alueet. Kehittämiskohteita on kuitenkin tunnistettavissa kuten asukasvuorovaikutus ja erityisesti uusien välineiden hyödyntäminen asukasvuorovaikutuksessa. Kehittämiskohde on myös vaikutusten arvioinnin indikaattorit, jotka tarkentunevat myös keväällä 2014 valmistuvan Valtakunnallisen liikennejärjestelmätilan seurantajärjestelmän seurauksena sekä poikkihallinnollisuus. Merkittävänä erona kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin on myös liikenteen palveluiden ja älyliikenteen huomioiminen suunnitelmissa.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien tavoitteena on toiminnallisten alueiden suunnittelu, johon vahvemmin kohdistuvat seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat maakuntien suunnitelmien sijaan.

3.2 Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat

Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat ovat liikenneturvallisuussuunnitelmia, joissa kestävän liikkumisen näkökulmaa on painotettu enemmän kuin aiemmin. Uudenmaan ELY-keskus on omien alueellisten tarpeiden johdosta lisännyt vuodesta 2010 kestävän liikkumisen osuutta perinteisiin liikenneturvallisuussuunnitelmiin. Muuallakin Suomessa on lisätty kestävän liikkumista suunnitelmiin. Lisäyksen määrä ja toteutus kuitenkin vaihtelevat. Esimerkkinä näistä suunnitelmista on Hämeenlinnan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU, joka toteutettiin vuonna 2011 osana liikkumisen ohjauksen t&k-ohjelmaa. Yhtenäistä ohjeistusta suunnitelmiin ei vielä ole, mutta keskusteluja on käyty LVM:n alaisessa liikenneturvallisuusasioiden neuvottelukunnan työjaostossa.

Vertailu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien EU-konseptiin

Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa on monia yhtymäkohtia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin, ja suunnitelmat vastaavat pääkohdiltaan pitkälti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman periaatteita. Yhtenäisen ohjeistuksen puuttuessa suunnitelmissa on kuitenkin alueellisia eroja.

3.3 MAL –aiesopimukset

Maankäytön, liikenteen ja asumisen aiesopimukset (MAL) ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurten kaupunkiseutujen kuntien kanssa. Aiesopimuksilla tuetaan

kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa erityisesti kasvukeskuksissa. MAL(PE)-aiesopimuksia on toteutettuna neljällä seudulla (Helsinki ja Turku 2012-2015, Tampere ja Oulu 2013-2015). Valtion puolesta sopijaosapuolina ovat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Liikennevirasto sekä Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus.

Aiesopimusten tavoitteena on vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttämistä toiminnallisilla kaupunkiseuduilla, kehittää liikennejärjestelmää ja ehkäistä sosiaalista ja alueellista eriytymistä ohjaamalla maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuja kestävän kehityksen edistämiseksi. Sopimuksissa ja niiden toteutuksessa tavoitellaan sektorirajat ja hallintotasot ylittävää yhteistyötä. Sopimuksissa määritetään esimerkiksi tavoitteet lähivuosien asuntotuotannolle, palveluverkon saavutettavuudelle sekä liikenneverkon keskeiset kehittämishankkeet.

Aiesopimusten toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa aiesopimussihteeristö. Seuranta perustuu aiesopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta kuvaaviin mittareihin. Liikennesuunnittelun ja liikkumisen ohjaamisen osalta työtä ohjaavat seudulliset Liikennejärjestelmäryhmät, poikkeuksena Helsingin seutu, jossa oma HLJ -toimikunta.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kytkevää suunnittelua tukee myös MAL-verkosto, jossa on mukana 15 kaupunkia tai kaupunkiseutua, Suomen Kuntaliitto sekä em. mainitut valtio-osapuolen edustajat.

Vertailu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien EU-konseptiin

- Aiesopimuksissa tavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen yhteisen maankäytön suunnittelun ja sen kanssa yhteen sovitetun jatkuvan liikennejärjestelmätyön avulla,
- Aiesopimuksilla edistetään kestäviä liikkumismuotoja: parannetaan raide- sekä muiden joukko-, pyöräily- ja jalankulkuliikenteen olosuhteita sekä koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta,
- Oulun, Tampereen kaupunkiseudun ja Turun sopimukset painottavat kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, sopimuskautena valmistellaan seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, jos sellaista ei seudulla vielä ole laadittu,
- Oulun seudun MALPE-aiesopimuksessa huomioidaan elinkeinoelämän ja elinvoiman tukemiseksi sekä uusien työpaikkojen luomiseksi riittävät liike- ja työpaikka-alueet vaihtoehtoinen sekä sovitetaan ne asumisen ja liikenteen kannalta järkevästi,
- Liikenneosioita toteutetaan osana seutujen liikennejärjestelmätyötä, seurannassa huomioidaan mm. kevyen liikenteen suunnitelmien laadinta ja valmistuminen, kulkutapamuutokset, turvallisuus, raideliikennehankkeiden suunnittelutyö sekä asemanseutujen kehittäminen sekoittuneen rakenteen täydennysrakennuskohteina ja eri liikkumismuotojen noodeina,
- Valtio ja kunnat toteuttavat yhdessä pieniä, kustannustehokkaita MAL-hankkeita. Pienillä kustannustehokkailla toimenpiteillä (nk. KUHA-hankeet) tehostetaan ja parannetaan nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja asuntotuotannon edellytyksiä. Rahoitus kohdennetaan toimenpiteisiin, jotka edistävät erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja

pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden edellytyksiä. Valtio ja seudun kunnat toteuttavat pienet kustannustehokkaat liikennehankkeet yhtä suurilla rahoitusosuuksilla. Valtio ja seudut pyrkivät lisäämään MAL-hankkeiden rahoituspanosta seuraaville aiesopimuskausille.

3.3.1 MAL-verkosto

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteen kytkevää suunnittelua tukee myös valtakunnallinen MAL-verkosto, jossa on mukana 15 kaupunkia tai kaupunkiseutua, Suomen Kuntaliitto sekä Liikenne- ja viestintäministeriö, työvoima- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö sekä valtiovarainministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Liikennevirasto ja ELY-keskus. Verkoston toiminnan keskiössä on valtion ja seutujen välinen sekä kaupunkiseutujen keskinäinen vuoropuhelu maankäytön, asumisen ja liikenteen sekä palvelujen ja elinkeinon sijaintikysymyksissä. Verkostoa koordinoidaan Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymästä. Helsingin seutu liittyi verkostoon vuoden 2014 alusta.

3.4 Muut liikennesuunnitelmat

Kunnilla on erilaisia liikennesuunnitelmia, jotka ovat erillisiä liikennesuunnitelmia tai voivat liittyä alueelliseen suunnitteluun ja muuhun maankäyttöön sekä esimerkiksi joukkoliikenteen ja kävelyn sekä pyöräilyn tavoiteverkkoihin. Alla on esitelty kaksi esimerkkiä kunnan omista liikenteeseen liittyvistä suunnitelmista.

3.4.1 Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Helsingin kaupunki on vuonna 2013 laatinut ensimmäisen liikkumisen kehittämisohjelmansa. Ohjelma on lausuntokierroksilla ja vahvistuneena 2014 aikana.

Kehittämisohjelma sijoittuu strategisten ohjelmien ja yleiskaavan visiotyön sekä liikennesuunnittelun toiminnanohjaamisen välille. Ohjelman tarkoituksena on konkretisoida Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa sovittuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia.

Ohjelman taustalla on Tukholman Urban Mobility Strategy, muualla Suomessa ei ole vielä toteutettu vastaavanlaisia kehittämisohjelmia.

Lisätietoja:

http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-11-05_Kslk_29_El/974B5B07-5777-47F9-A1F4-53FE8BB07CEB/Liite.pdf

3.4.2 Lahden kaupungin strategia

Lahden kaupungin strategian päivitys vuoteen 2025 valmistui vuonna 2013. Kaupungilla on voimassa vain yksi strategia, jonka tavoitteisiin erilaiset täydentävät politiikat, toimintaohjelmat tai strategialuonteiset suunnitelmat tulee kytkeä. Strategian visiona vuoteen 2025 on houkutteleva ja elinvoimainen ympäristökaupunki. Strategiassa on määritelty ratkaisevat menestystekijät sekä niihin liittyvät arviointikriteerit tai –mittarit, joista osalla on myös tavoitetasot.

Liikenteen osalta voidaan tunnistaa seuraavia menestystekijöitä:

Tiivistetään yhteistyötä metropolin ydinalueen ja Lahden kaupunkiseudun

kuntien kanssa:

- Pääpaino on elinkeino- ja innovaatiopolitiikassa, maankäytössä, tutkimuksessa ja edunvalvonnassa, liikennejärjestelmässä sekä palveluissa
- Mittari/seurattava toimenpide:
 - Liittyminen HSL lippujärjestelmään
 - Lahden kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen kasvusopimuksen solmiminen ja toteutuminen

Vahvistetaan keskusta-alueen vetovoimaa ja tehdään elinvoimaa kasvattavia investointeja:

- Toteutetaan laaja kävelykeskusta
- Liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne
- Ympäristökaupunki ja muotoilu näkyvät rakentamisessa ja katutilassa
- Toteutetaan keskustaan pyöräilyn laatukäytävät
- Mittari/seurattava toimenpide:
 - Elävä kaupunkikeskusta (EKK) - yhdistyksen vertailumittaristo
 - Toimenpiteet keskusta-alueen vetovoiman vahvistamiseksi, erityisesti:
 - Laaditaan keskustan toiminnallinen visio 2013 sekä yleissuunnitelma 2014
 - Joukkoliikenteen uudet reitit käytössä kesällä 2014
 - Aleksin kävely- ja joukkoliikennepainotteisuus v. 2014
 - Matkakeskuksen kaukoliikenneterminaali valmis v. 2015

Kehitetään tiivistä, kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta sekä erinomainen julkisen ja kevyenliikenteen järjestelmä

- Mittari/seurattava toimenpide:
 - Jalankulku-, jalankulun reuna- ja joukkoliikenne vyöhykkeellä asuvan väestön osuus
 - Joukkoliikenteen ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvu: linja-autoliikenteen osuus kaksinkertaistuu (5 % -> 10 %), pyöräilyn määrä kasvaa vahvasti (13 % -> 20 %) vuoden 2009 tasosta vuoteen 2016 mennessä
 - Liikenneolot jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta: paranee (KAPA) 2012-2016
 - Joukkoliikenteen kilpailutuksen toteuttaminen perustuen osin biokaasun käyttöön sekä mahdollistaen muut teknologiapilotit osana 2014 alkavaa sopimuskautta

3.5 Ehdotus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien määrittelyksi Suomessa

Uutta suunnittelumallia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmille ei ole tarpeellista määrittellä, mutta eri suunnitelmia ja alueellista liikennejärjestelmätyötä voidaan kuitenkin kehittää edelleen huomioiden kestävän kaupunkiliikenteen kehittämisprosessin kokonaisvaltaisuus sekä erityispiirteet.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien osalta tärkeimmät tarkasteltavat suunnitelmat ovat kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat ja lisäksi kaupunkien omat liikennesuunnitelmat ja strategiat. Maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat rajautuvat osittain pois niiden kattaessa laajoja ja alenevan

väestöpohjan alueita kuin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kohdalla tarkasteltavat yhtenäiset kaupunki- ja taajama-alueet. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista tunnistettavia kehittämiskohteita voidaan kuitenkin hyödyntää myös maakuntien liikennejärjestelmätyössä.

Liikennejärjestelmätyön sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmien osalta voidaan tunnistaa seuraavia kehityskohteita:

Liikennejärjestelmätyö:

- Toimijoiden välinen vuorovaikutus, erityisesti uudet vuorovaikutuskeinot
- Seurannan ja vaikutustenarvioinnin indikaattorit
- Poikkihallinnollisuus
- Eri kulkumuotojen integrointi ja liikenteen palvelut

Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat:

- Seurannan ja vaikutustenarvioinnin indikaattorit erityisesti kestävien kulkumuotojen osuuksien määrittelyyn
- Älyliikenteen ja palveluiden huomioiminen

Kuntien omien liikennesuunnitelmien ja strategioiden monimuotoisuuden vuoksi selkeitä kehittämiskohteita ei voida nimetä.

Koska kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmissa on pitkälti kyse suunnittelun prosessista, on prosessimaisuuden vieminen suunnitelmiin myös yksi kehittämiskohta. Ongelmana on kuitenkin nykyisten suunnittelumallien puute. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia tavoitteineen, eri osa-alueineen ja kokonaisvaltaisena prosessina tulisikin tarkastella osana ohjeistusten päivitystä.

MAL-aiesopimukset tukevat osaltaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua. MAL-verkosto on tunnistettu keino viedä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun periaatteita ja kehittämisalueita tiedoksi kaupunkiseuduille.

”Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia vastaavat Suomessa seudullisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnitelmat, erityisesti kaupunkiseutujen suunnitelmat sekä paikallisemmin kestävän ja turvallisen liikenteen suunnitelmat ja kuntien omat liikennesuunnitelmat sekä strategiat. Suunnitelmat täyttävät monia kestävän liikkumisen suunnitelmien elementtejä, mutta kehittämiskohteita voidaan myös tunnistaa.”