



TERHI LUUKKONEN
TUULI RANTALA

Sidosryhmätyö kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelman laadinnassa

HAVAINTOJA HYVINKÄÄLTÄ JA MAAILMALTA

Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala

Sidosryhmätyö kestävän kaupunkiliikenteen
SUMP-ohjelman laadinnassa
Havaintoja Hyvinkäältä ja maailmalta

Liikennevirasto
Helsinki 2015

Kuvat: Tuuli Rantala, Kalle Vaismaa

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISBN 978-952-317-129-9

Liikennevirasto
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 029 534 3000

Alkusanat

Hyvinkäällä aloitettiin syksyllä 2014 kestävä kaupunkiliikenteen (SUMP, sustainable urban mobility plan) ohjelman laatiminen. Tärkeänä lisäarvona juuri SUMP:n laatimisessa jo olemassa olevien suunnitelmien ja ohjelmien pohjalta on sidosryhmätyön sekä poikkihallinnollisen yhteistyön syventäminen ja soveltaminen Hyvinkäällä. Hanketta ovat rahoittaneet Hyvinkään kaupungin lisäksi Liikennevirasto, ympäristöministeriö sekä Kunnossa kaiken ikää -ohjelma t&k-rahoituksella. Tähän julkaisuun on koottu havaintoja SUMP:iin liittyvästä sidosryhmätyöstä sekä esimerkkejä maailmalla tehdystä sidosryhmätyöstä. SUMP-ohjelman laatimisesta on julkaistu lukuisia oppaita erityisesti EU-hankkeiden myötä, ja niissä tuotettua materiaalia on koottu suomeksi myös tähän julkaisuun.

Hyvinkäällä on otettu ensimmäiset askeleet sidosryhmäyhteistyön aitoon syventämiseen. Toimintatapojen muutokset vievät aikansa ja ajan myötä toimintatavoista löydetään juuri ne omalle kunnalle sopivimmat. Yhteistyökulttuuri ei välttämättä synny yhdessä yössä, mutta sen tuomat hyödyt ovat tavoittelemisen arvoisia. Sen lisäksi, että pystytään tekemään onnistuneempia, kustannustehokkaampia ja vaikuttavuudeltaan parempia suunnitelmia, erilaisista taustoista tulevien ihmisten yhteen tuominen saattaa tuottaa aivan uudenlaisia oivalluksia ja asukkaiden osallistuminen saattaa johtaa koko kaupunkikulttuurin rikastumiseen ja yhteisöllisyyden vahvistumiseen.

Helsingissä kesäkuussa 2015

Liikennevirasto

Sisällysluettelo

1	MIKÄ ON SUMP	4
1.1	Juuret Ranskassa	4
1.2	Liittyminen muihin suunnitelmiin	6
2	SUMP-PROSESSI.....	7
2.1	Ohjelman laatiminen.....	7
2.2	Sidosryhmätyö ja sen merkitys	8
3	SUMP-PROSESSIN VALMISTELU.....	11
3.1	Prosessin aloittaminen	11
3.2	Sidosryhmien valinta	13
3.3	Nykytilan kartoitus ja skenaariot	16
4	VISIOSTA TOIMENPITEISIIN.....	17
4.1	Vision määrittäminen.....	17
4.2	Toimenpiteiden kartoitus	18
5	OHJELMAN LAADINTA	21
5.1	Toimenpiteiden toteutuksen suunnittelu	21
5.2	Seurantasuunnitelman muodostaminen	22
6	TOTEUTUS	23
6.1	Raportin jalkauttaminen.....	23
6.2	Kommunikointi.....	24
6.3	Toteutuksen seuranta ja ohjelman päivittäminen	24
7	HYVÄ MUISTAA OHJELMAN LAADINNASSA	25
	LÄHTEET	26



1 Mikä on SUMP

1.1 Juuret Ranskassa

SUMP (sustainable urban mobility plan) on kaikki liikennemuodot kattava kestävä liikunnan kehittämistyökalu, jonka käyttöön-ottoa on edistetty vahvasti Euroopan komission toimesta mm. Euroopan Unionin liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa. Työkalun esikuva on Ranskassa 1980-luvulla öljykriisin havahduttamana määritelty lakisääteinen PDU-suunnitelma (plan de déplacements urbains). Ranskassa kestävä liikunnan PDU-suunnitelman laa- timinen tuli uuden ilmansuojelulain myötä lopulta pakolliseksi yli 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille, sillä kestävä kaupunkiliik- kumisen edistämiseen haluttiin antaa lisävauhtia.

PDU on laadittu Ranskassa kaikille yli 100 000 asukkaan kaupun- kiseuduille, ja monet pienemmät seudut ovat ottaneet sen vapaa- ehtoisesti käyttöönsä hyvien esimerkkien myötä. Osin PDU:n ansioksi luetaan Ranskassa tapahtunut joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkutapojen renessanssi. Ranskan valtio tukee PDU:n laadintaa mm. osallistamalla nykytila-analyysiin kuuluvien hen- kilöliikennetutkimusten tekoon, mikäli ne tehdään vertailukelpoi- suutta edistävien standardien mukaisesti.

PDU:n ja siitä jalostetun SUMP-suunnitelman ominaispiirtei- tä ovat liikennejärjestelmänäkölly, avoin sidosryhmätyö sekä iteratiivinen jatkuvan parantamisen ja seurannan prosessi. Ranskassa kestävä liikunnan suunnitelmien tärkeimpinä hyö- tyinä nähdään

- seudun liikennepolitiikan asettaminen julkisen suurennus- lasin alle ja sen myötä poliitikkojen kiinnostuksen herättämi- nen,
- avoimen keskustelun synnyttäminen,
- kokonaisvaltaisemman ajattelutavan omaksuminen sekä
- liikenteen ja ympäristön tunnuslukujen syvempi ja laajempi analysointi ja hyödyntäminen (mukaillen Rantala & Wallander 2012.).

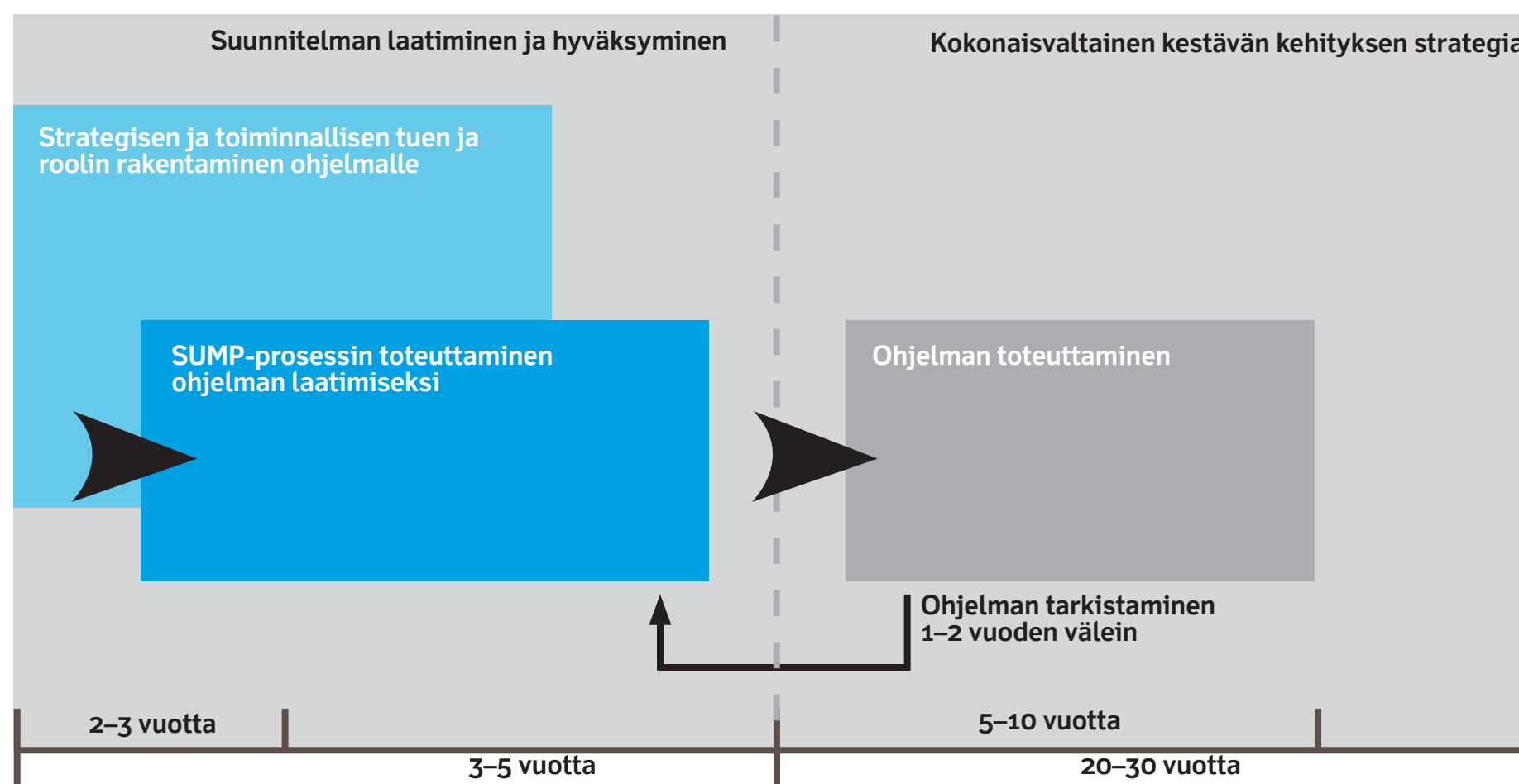
Kestävä liikunnan suunnitelman laatiminen on edellä kuvattu- jen piirteiden vuoksi pitkä prosessi. Kiirehtien tehty ohjelma tai suunnitelma, jossa sidosryhmätyö on vain muodollinen osa, ei vastaa SUMP-ohjelman periaatteita. Kenties haasteellisin osa oh- jelman laadintaa onkin tämän aikataulun hyväksyminen ja sidos- ryhmätyöskentelyn laajuuden ja syvyyden omaksuminen.

Tyypillisesti SUMP-ohjelman laatiminen vie noin 3–5 vuotta. Tämä riippuu kaupungin koosta, ohjelman laatimistasosta (kunta- vai seututaso), jo olemassa olevien suunnitelmien laajuudesta sekä yhteistyökulttuurista. Oheisessa kuvassa on hahmoteltu SUMP- ohjelman toteuttamisen aikajännettä, jota on peilattu kokonais- valtaisen kestävä kehityksen strategian 20–30 vuoden aikajän- teeseen.

PERINTEINEN LIIKENNESUUNNITTELU	KESTÄVÄN LIIKKUMISEN SUUNNITTELU
Fokus liikenteessä	➔ Fokus ihmisissä
Ensisijaiset tavoitteet: liikennevirran kapasiteetti ja nopeus	➔ Ensisijaiset tavoitteet: Saavutettavuus ja elämänlaatu sekä kestävyys, taloudellinen elinkelpoisuus, sosiaalinen tasa-arvoisuus ja rakennetun ympäristön laatu
Kulkutapaorientoitunut	➔ Kaikki asiaankuuluvat kulkutavat huomioon ottava tasapainoinen kehittäminen ja muutos kohti puhtaampia ja kestävämpiä liikenne- muotoja
Fokus infrastruktuurissa	➔ Integroidut toimenpidepaketit kustannustehokkaiden ratkaisujen saavuttamiseksi
Sektorikohtaiset suunnitelmat	➔ Asiaankuuluvien sektoreiden (maankäyttö, sosiaalipalvelut, terveyden edistäminen jne.) kanssa yhteneväiset ja toisiaan täydentävät suunnitelmat ja ohjelmat
Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat	➔ Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat osana pitkän aikavälin visiota ja strategiaa
Hallinnointialuekohtaisuus	➔ Työmatkavirtoihin perustuvaan toiminta-alueeseen sidottu
Liikenneinsinöörien vaikutusala	➔ Poikkitieteelliset suunnittelutiimit
Suunnittelua asiantuntijavoimin	➔ Suunnittelua sidosryhmien osallistumisen avulla käyttäen läpinäkyvää ja osallistavaa lähestymistapaa
Rajoittunut vaikutusten arviointi	➔ Säännöllinen vaikutusten seuranta ja arviointi suunnitelmallisen oppimisen ja parantamisen prosessin tueksi

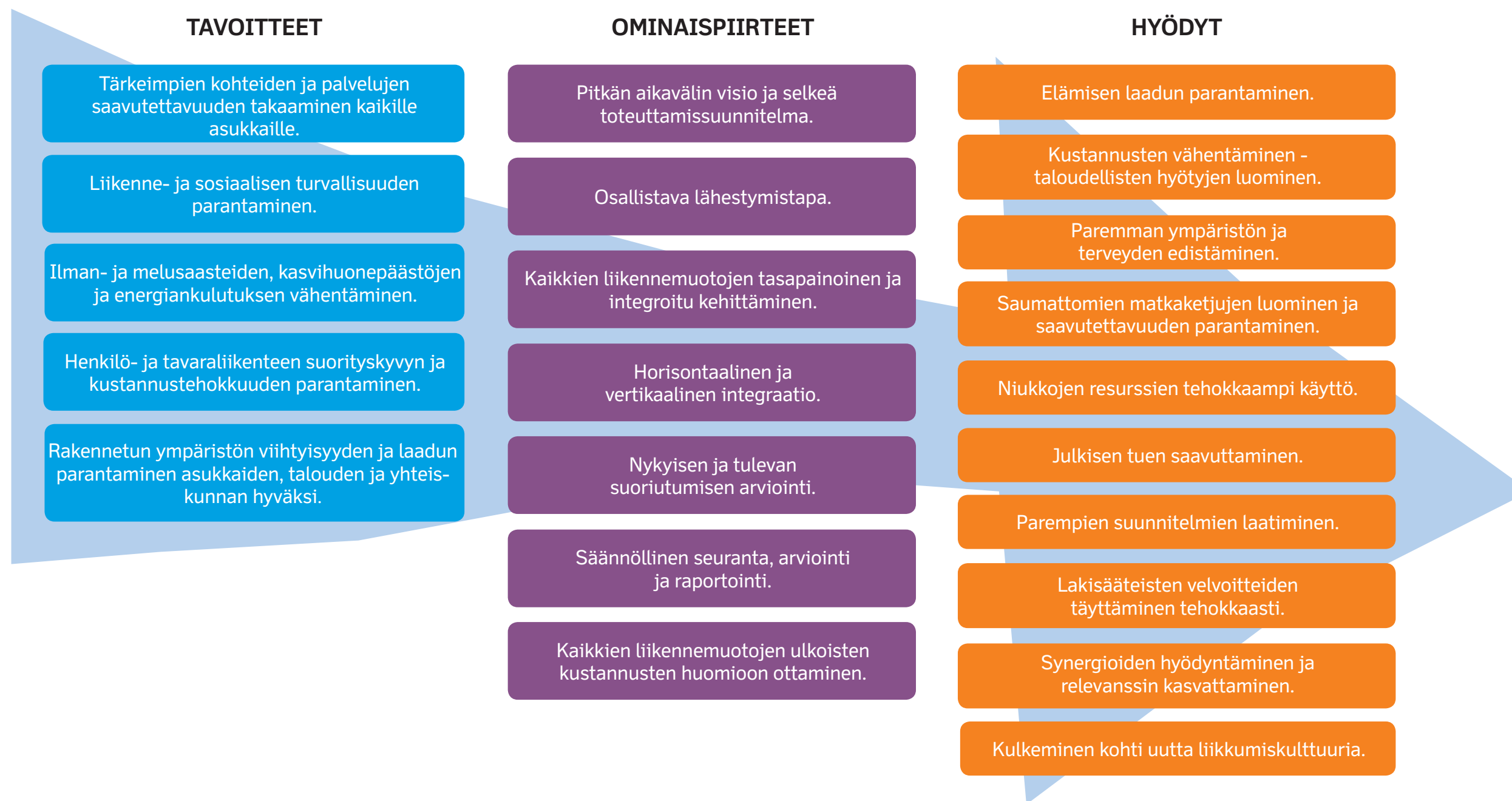
(Suomennettu Wefering et al. 2014)

SUMP-OHJELMAN AIKAPERSPEKTIIVI



(Suomennettu, mukaillen Wolfram & Buhrmann 2007)

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN OHJELMAN TAVOITTEITA, OMINAISPIIRTEITÄ JA HYÖTYJÄ



(Suomennettu, mukailten Wefering et al. 2014)

1.2 Liittyminen muihin suunnitelmiin

Suomessa on jo pitkään tehty kaupunkiliikenteeseen ja kestävään liikkumiseen liittyviä suunnitelmia. Suomen kaupungeissa ja kunnissa tehdyt suunnitelmat poikkeavat tietyiltä osin SUMP:n eli kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmasta, vaikka niissä onkin paljon yhtäläisyyksiä ja erinomaisia pohjia SUMP:n muodostamiselle. Kyseessä ei olekaan täysin uusien suunnitelmien muodostaminen, vaan mielekkäämpää on nykyisten suunnitelmien täydentäminen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiksi. Nykyisten suomalaisten suunnitelmien ja strategioiden yhteyttä SUMP-suunnitelmiin on pohdittu seuraavalla tavalla (Motiva 2014):

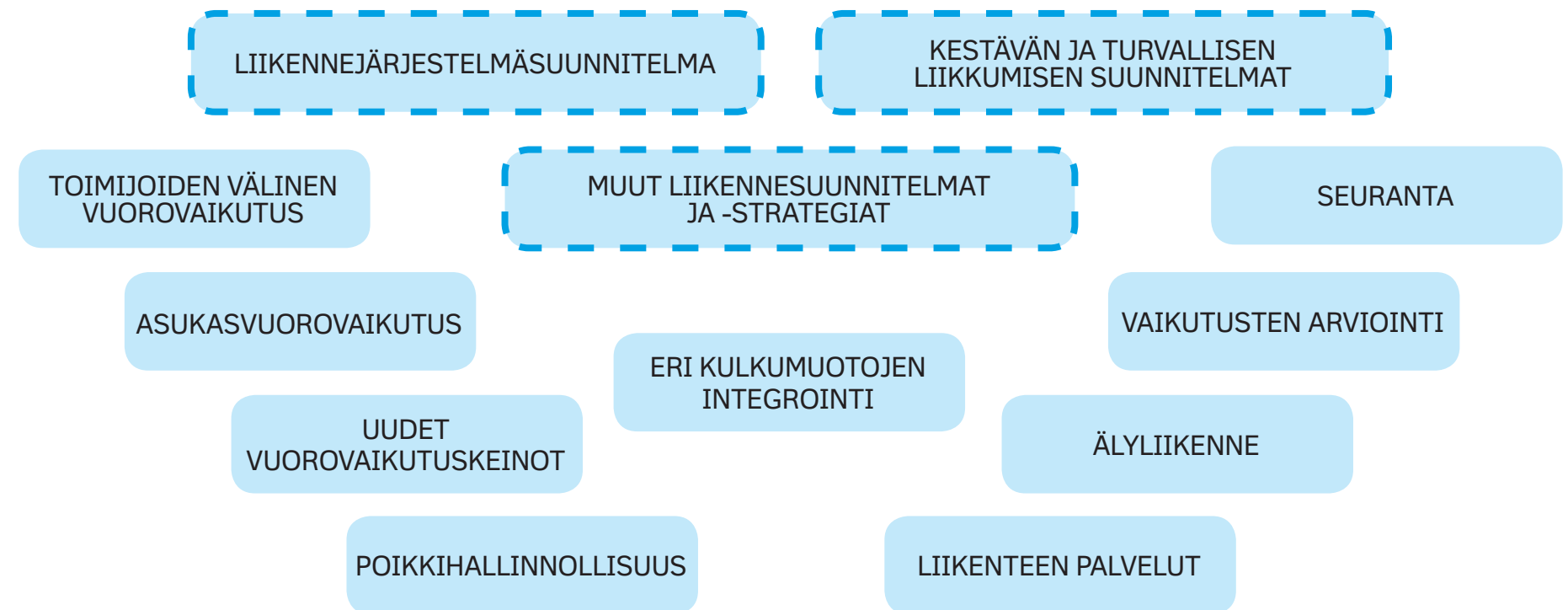
Useilla alueilla on tehty järjestelmällistä liikennejärjestelmäsuunnittelutyötä. Näissä suunnitelmissa liikennejärjestelmä nähdään kokonaisuutena, johon koko liikkumisympäristön lisäksi kuuluvat kaikki liikennemuodot pyöräilystä ja kävelystä joukkoliikenteeseen sekä henkilöauto- ja tavaraliikenteeseen. Näissä suunnitelmissa tärkeimpänä näkökohtana on kokonaisuusien tarkasteleminen. Vaikka uusimmat liikennejärjestelmäsuunnitelmat täyttävät monilta osin kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman vaatimukset, jää täydennettävää usein erityisesti asukasvuorovaikutukseen ja uusien menetelmien ja työtapojen hyödyntämiseen vuorovaikutusta tehtäessä.

Kestävästä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa kestävästä liikkumisen näkökulmaa on painotettu selvästi enemmän kuin perinteisissä liikenneturvallisuussuunnitelmissa. Yhtenäistä ohjeistusta näiden suunnitelmien sisällölle ei kuitenkaan ole, joten niiden sisällöt vaihtelevat. Pääosin kestävästä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat kuitenkin vastaavat pääkohdiltaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelman vaatimuksia ja periaatteita muutamia kehityskohteita lukuun ottamatta.

Kunnilla ja kaupungeilla on myös omia liikennesuunnitelmia ja -strategioita, joiden sisältö ei kuitenkaan ole yhtenäinen. Suunnitelmien monimuotoisuuden vuoksi tarkkoja kehitysehdotuksia suunnitelman tai strategian kehittämiseksi on haastavaa listata, mutta viereisessä kuvassa on koottuna tyypillisimpiä kehityskohteita suunnitelman täydentämisessä kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaksi.

Pohjimmiltaan SUMP-ohjelmassa on kyse kokonaisvaltaisen ja järjestelmälahtöisen kaupunkisuunnittelun omaksumisesta vahvalla sidosryhmäyhteistyöllä. Erityisesti vahvasti puheissa mukana ollut maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun lähentyminen toteutuu käytännössä vain kokonaisvaltaisen ja yhteistyöhaluisen lähestymistavan kautta. SUMP-ohjelmassa maankäyttö on yhtä tärkeässä roolissa kuin liikennejärjestelmän, mikä on luonnollista kun tiedostetaan näiden kahden kokonaisuuden väliset syy-seuraussuhteet.

OLEMASSA OLEVIEN SUUNNITELMIEN TÄYDENTÄMINEN KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEEN SUUNNITELMAKSI



(Mukaihen Motiva 2014)

HYVINKÄÄ - LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA SUMP:KSI

- Pohjautuu yleiskaavaan ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaan
- Poikkihallinnollinen prosessi
- Osallistava ja vuorovaikutteinen prosessi: sidosryhmätyö tärkeässä roolissa
- Tähtää laajaan hyväksyntään ja näkyvyyteen
- Tavoitteena liikkumisen ohjausta edistävän Askel -työryhmän statuksen kohottaminen

2 SUMP-prosessi

2.1 Ohjelman laatiminen

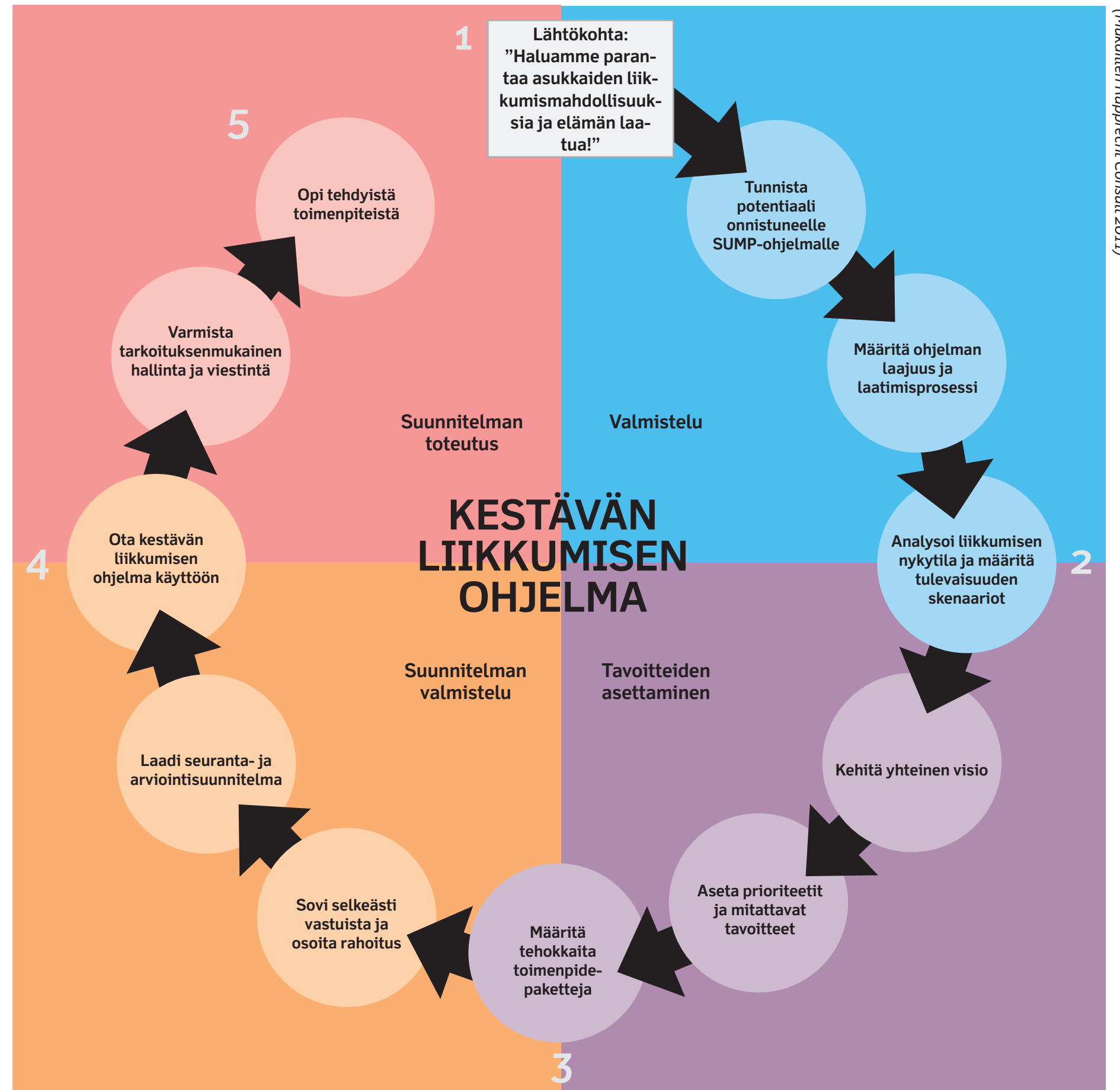
Kestävän liikkumisen ohjelman laadinnassa apuvälineenä voi käyttää SUMP-ohjelman laadintaprosessia varten määriteltyjä askelmerkkejä. Kestävän liikkumisen ohjelman laatiminen aloitetaan ohjelman roolin, tarpeen ja laajuuden määrittämisellä; ohjelman laadintaprosessin suunnittelulla sekä nykytilan kartoituksella. Sidosryhmätyö on tärkeä osa ohjelman laadintaa ja sitä varten tulee laatia oma suunnitelmansa.

Ohjelman laadinnan valmistelun jälkeen seuraa prosessin tärkein ja samalla haastavin vaihe: yhteisen vision määrittäminen sekä tavoitteiden asettaminen. Yhteisymmärrys siitä, mihin suuntaan kaupunkia halutaan kehittää, on tärkeää ohjelman laadinnan seuraavien askelten helpottamiseksi. Yhteisen vision ja yhdessä asetettujen tavoitteiden pohjalta keskustelu yksittäisistä toimenpiteistä helpottuu ja järkipäristyy.

Kun visio, tavoitteet sekä toimenpiteet, joilla niihin tähdätään, on määritelty, voidaan toimenpiteitä lähteä suunnittelemaan tarkemmin ja allokoida niille toteuttajatahot ja budjetit. On tärkeää, että kestävän liikkumisen suunnitelma ei jää korulauseiden tasolle, vaan se sisältää selkeitä toimenpiteitä. Suunnitelman täytäntöönpano ja toteutetuista toimenpiteistä oppiminen varmistetaan laatimalla suunnitelma toteutuksen seuraamiseksi ja arvioimiseksi.

Kestävän liikkumisen ohjelman toteuttamisen kannalta tärkeintä on, että ohjelman eri toteuttajatahot ottavat ohjelman omakseen ja sitoutuvat siihen. Tähän tähdätään koko prosessin ajan tiiviillä sidosryhmätyöskentelyllä, jota ei sovi unohtaa ohjelman laadinnan jälkeen. Silloin työ vasta alkaa. SUMP-prosessissa oleellisena ideana on sen iteratiivisuus: ohjelman ei ole tarkoitus jäädä pölytymään sen valmistuttua, vaan sitä ja sen toteutumista seurataan ja arvioidaan järjestelmällisesti. Havaintojen pohjalta ohjelmaa päivitetään ja kohdennetaan niin, että varmasti päästään kohti tavoitteita ja visiota.

Todellisuudessa yllä kuvatun prosessin saavuttaminen ja toteuttaminen oppikirjan mukaisesti saattaa osoittautua haastavaksi. On syytä muistaa, että myös prosessin läpivieminen on kehittymisen ja oppimisen paikka. Se, kuinka hyvin yllä kuvattua prosessia päästään toteuttamaan riippuu paljon esimerkiksi yhteistyökulttuurista, joka voi ottaa oman aikansa sopeutuakseen uudensuuntaisiin työmuotoihin. Voisi sanoa, että SUMP-prosessin noudattaminen kestävän liikkumisen ohjelman laatimiseksi ei varmastikaan ole helpoin tie. Mutta eurooppalaiset kokemukset ovat osoittaneet sen olevan palkitseva ja erittäin tarkoituksenmukainen kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseksi.



1. Halu kehittää 2. Haasteet ja mahdollisuudet 3. Tunnistetut toimenpiteet 4. Ohjelman toimeenpano 5. Vaikutusten arviointi

2.2 Sidosryhmätyö ja sen merkitys

Tehdyt suunnitelmat ja päätökset koskettavat usein useita eri tahoja ja sidosryhmiä. Muutos aiheuttaa usein vastustusta, erityisesti jos informaatiota muutoksen syistä ja etenemisestä on saatavilla niukasti. Sidosryhmätyö ja erilaisten tiedotustilaisuuksien pitäminen kuuluvat kiinteänä osana useihin projekteihin. Muutettaessa aiempaa strategiaa tai suunnitelmaa SUMP:ksi, täydennettävä osuus liittyy usein sidosryhmätyön laajuuteen tai menetelmiin (Motiva 2014), joten laadukkaasti toteutetun ja laajan sidosryhmätyön merkitystä ei voi liikaa painottaa.

Vaikka sidosryhmien mukaan ottaminen kiinteänä osana prosessia jo suunnitteluvaiheesta lähtien voi olla haastavaa, on siitä kuitenkin havaittu olevan suuria hyötyjä niin projektien etenemiselle kuin muutosvastarinnan vähenemiselle. Sidosryhmätyön on pelätty jossain tapauksissa johtavan mahdollisiin ehdotuksiin kaupunkilaisten puolelta ja täten vaikeuttavan poliittista päätöksentekoa, mutta oikein toteutettuna sidosryhmätyöllä on positiivisia vaikutuksia. Laajempi sidosryhmätyö voi usein olla myös hyppy tuntemattomaan ja täten vaikuttaa pelottavalta. Järjestelmällisen ja laajan sidosryhmätyön on kuitenkin todettu tuovan laajoja hyötyjä (Civitas 2014):

HYVINKÄÄ - MOTIVAATIO SIDOSRYHMÄTYÖLLE

1. Monialaisuus ja useiden näkökulmien esiin saaminen: tiedon vieminen myös ulospäin monelle taholle
2. Prosessi ei onnistu yksin, eikä pelkkä oma tahtotila välttämättä riitä
3. Hankkeen ja aiheen hyväksyttävyyys
4. Arvostus asialle
5. Uusia ideoita ja kokemuksia

- Laaja sidosryhmätyö parantaa päätösten laatua.
- Kiistanalaiset ja vaikeat asiat tunnistetaan ennen päätöksentekoa.
- Useiden sidosryhmien kokoontumisella voidaan saada aikaan yhteisymmärrys eriävistä mielipiteistä huolimatta. Tällöin myöhempi vastustus vähenee eikä päätöksentekoprosessi hidastu.
- Estää viivytyksiä ja vähentää kuluja toteutusvaiheessa.
- Sidosryhmät saavat paremman kokonaiskuvan projekteista ja päätöksistä.
- Lisää hankkeiden hyväksyttävyyttä: sidosryhmät kokevat muutokset omakseen.

- Päätöksentekoprosessista tulee demokraattisempi ja sidosryhmillä on aito mahdollisuus vaikuttaa.
- Poliittinen luottamus kasvaa.
- Sidosryhmät ja päätöksentekijät oppivat toisiltaan vaihtamalla ideoita ja informaatiota.

Jotta edellä mainitut hyödyt voidaan saavuttaa, tulee sidosryhmätyössä keskittyä kumppanuuksien rakentamiseen eri sidosryhmien kanssa, tehdä laadukasta sidosryhmätyötä uusimmilla ja tehokkaimmilla menetelmillä sekä arvioida ja seurata prosessin etenemistä ja onnistumista (Civitas 2014).

SIDOSRYHMÄTYÖN TOTEUTTAMINEN

1
Kuusiportaisen strategian seuraaminen

1. Määritä teemat, joihin haluat sidosryhmiltä apua
2. Määritä mukaan otettavat sidosryhmät
3. Analysoi sidosryhmien mahdolliset panokset
4. Laadi osallistamissuunnitelma
5. Konsultoi sidosryhmiä
6. Arvioi ja seuraa

2
Tehokkaiden kumppanuuksien rakentaminen

- Tunnista sidosryhmät ja kommunikoi
- Analysoi kiinnostuksen kohteet ja resurssit
- Mahdollista hyvin järjestetty yhteistyö
- Tunnista ja aikatauluta päätöksentekovaiheet ja niihin mukaan tulevat sidosryhmät
- Tee sidosryhmätyösuunnitelma
- Lisää prosessiin kiinteäksi osaksi kommunikaatiota, molemminpuolista konsultaatiota ja yhteistä päätöksentekoa
- Auta sidosryhmiä valmistautumaan tilaisuuksiin ja tee myös koonti tilaisuuksista

3
Strategian muodostaminen

- Suunnittele aikataulu ja budjetti
- Valitse sidosryhmät
- Ota huomioon eri kiinnostuksen kohteet
- Informoi osallisia ja vältä tiedonkulun katkeaminen
- Laadi seurantajärjestelmä sidosryhmien mielipiteiden huomioon ottamiseksi
- Selvitä monipuolisia sidosryhmätyömenetelmiä ja valitse niistä kuhunkin tarkoitukseen paras

4
Sitouttamistoimenpiteet

- Tarkista tavoitteet
- Sovi keskustelun taso (yleistieto/aiheen tarkempi tunteminen)
- Valitse sidosryhmien osallistumisen taso (yksipuolinen tiedonsaanti, konsultointi molempiin suuntiin)
- Huomioi erilaiset kiinnostuksen kohteet
- Ota sidosryhmät mukaan jokaisessa vaiheessa projektia
- Käytä useita sitouttamismetodeja
- Seuraa lakivaatimuksia
- Käytä paikallisia toimijoita
- Tee seurantaa

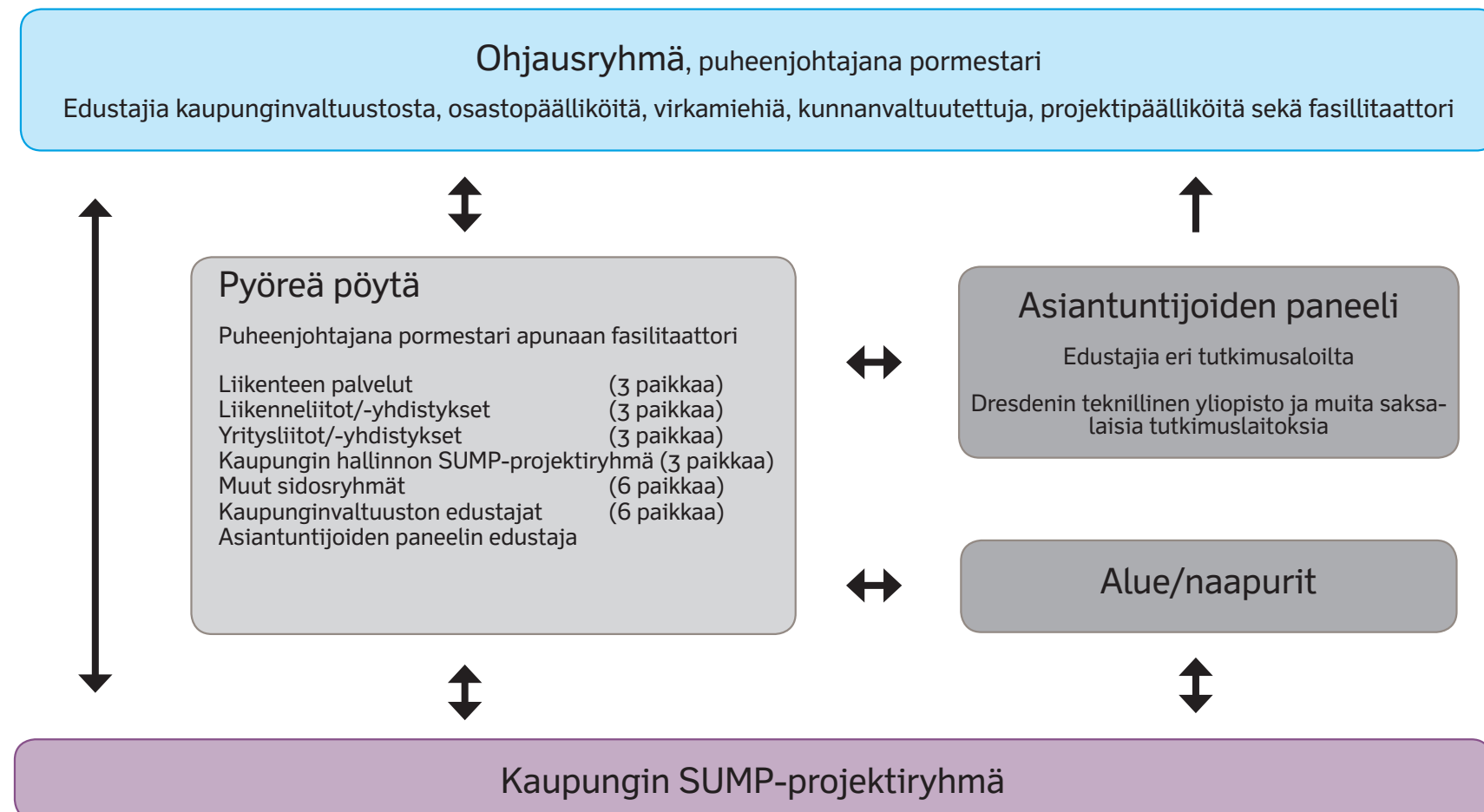
5
Arviointi ja seuranta

- Ota sidosryhmätyön tulokset huomioon
- Informoi sidosryhmiä siitä, miten heidän panostaan on hyödynnetty
- Itsearvioidi sidosryhmätyöprosessia ja tuloksia
- Määritä itsearvioinnin indikaattorit ennen arvioinnin alkamista tarvittavan tiedonkeräämisen onnistumiseksi

Sidosryhmätyön ohjaaminen ja laadun varmistaminen

Poikkihallinnollisen ja osallistavan työn tekeminen onnistuneesti vaatii taustalleen koko kaupungin tuen. Työlle asetetut tavoitteet on haastava saavuttaa, mikäli takana ei ole päättäjien tukea. Hyvä keino hallinnon ja päättäjien tuen saamiseksi on asettaa työlle riittävän vaikutusvaltainen ohjausryhmä, jonka tuen ja kiinnostuksen avulla SUMP-työ saa näkyvyyttä ja riittävän uskottavuuden. (European Union 2013)

Saksassa Dresdenissä SUMP-työn ohjausryhmä koostui kaupungin päättäjistä ja arvovaltaisesta puheenjohtajasta. Ohjausryhmän lisäksi työn tärkeänä päätöstentekotyökaluna toimi niin sanottu pyöreä pöytä, jossa järjestelmällisten ja säännöllisten kokoontumisten sekä ryhmäkeskusteluiden avulla luotiin visioita, skenaarioita ja tehtiin päätöksiä tavoitelluista toimenpiteistä. Pyöreää pöytää ja ohjausryhmää konsultoi tasaisin väliajoin asiantuntijoiden paneeli, jotta myös menetelmien laatu ja tarkkailu otettiin huomioon. Lisäksi tiiviinä sidosryhmänä SUMP-työssä toimivat alueelliset toimijat sekä naapurikunnat ja kaupungit, jotka tarvittaessa osallistuivat pyöreän pöydän kokouksiin, sekä toimivat yhteistyössä työn pääasiallisen toteuttajan, eli kaupungin SUMP-projektiryhmän kanssa. (City of Dresden 2012)



(Mukaiillen City of Dresden 2012)

HYVINKÄÄ - OHJAUSRYHMÄN VALINTA

Hyvinkäällä ohjausryhmä pyrittiin valitsemaan niin, että kaupungin hallinnon tuki ja työn näkyvyys saataisiin taatua. Ohjausryhmän puheenjohtajaksi pyydettiin vs. kaupunginjohtaja Jyrki Mattila. Ohjausryhmä koostui pääasiassa kaupungin johtoryhmästä vahvistuksineen:

Kaupungin johtoryhmä:

- vs. kaupunginjohtaja Jyrki Mattila (pj.)
- liiketoimintajohtaja Annukka Lehtonen
- sosiaali- ja terveysjohtaja Pirjo Laitinen-Parkkonen
- sivistystoimenjohtaja Pentti Halonen
- vs. tekniikan ja ympäristön toimialajohtaja Jouni Mattsson
- vs. talousjohtaja Jouko Vuori
- vs. henkilöstöjohtaja Merja Ylipaavalniemi
- kansliapäällikkö Riitta Simonen
- viestintäpäällikkö Sari-Leena Lund
- pääluottamusmies ja henkilökunnan edustaja Raija Mantere

Lisäksi

- Kaupunginhallituksen pj. Pekka Laine
- Kaupunginhallituksen jäsen Aki Korpela
- Liikenneviraston edustaja Tytti Viinikainen
- Ympäristöministeriön edustaja Kaisa Mäkelä
- Kunnossa kaiken ikää -ohjelman edustaja Liisamaria Kinnunen
- Uudenmaan ELY-keskuksen edustaja Sonja Heikkinen.

Asiantuntijoita työssä edusti Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen työntekijät, jotka toimivat myös työn fasilitaattoreina ja auttoivat sidosryhmätyössä. Liikenteen tutkimuskeskus Verne kuului myös työn käytännön tason toteuttajaryhmään eli projektiryhmään, joka koostuu kaupungin liikenneinsinööreistä sekä terveys-, liikunta- ja ympäristötoimen edustajista. Dresdenin pyöreän pöydän kokousten malliin Hyvinkäällä toteutettiin muutamia laajempia sidosryhmätyöpajoja, joissa vaihtelevalla laajalla kokoonpanolla pohdittiin, ideoitiin ja pyrittiin pääsemään yhteisymmärrykseen eri teemoista ja toimenpiteistä työn aikana.

Sidosryhmien tunnistaminen

Sidosryhmä on joko yksittäinen henkilö, ryhmä tai organisaatio, jolla on mahdollisuus vaikuttaa projektin kulkuun tai toteutukseen. Sidosryhmät voidaan jakaa neljään pääjoukkoon (Civitas 2011):

Hallitus/viranomaiset	Elinkeinoelämä	Yhteisöt	Muut
Euroopan Unioni	Kansallinen elinkeinoyhdistys	Kansalliset ympäristöjärjestöt	Tutkimuslaitokset
Liikenne- ja viestintäministeriö	Suurimmat työnantajat	Autoilujärjestöt	Yliopistot
Muut ministeriöt	Yksityiset rahoittajat	Ammattiyhdistykset	Koulutuskeskukset
Aluehallinto	Kansainväliset/kansalliset yritykset	Media	Muiden kaupunkien asiantuntijat
Paikallishallinto	Alueelliset/ paikalliset yritykset	Paikalliset viranomaisfoorumit	Säätiöt
Kehyskunnat	Paikallinen elinkeinoyhdistys	Paikalliset yhteiskuntafoorumit	
Paikalliset liikenneviranomaiset	Pienyritykset	Paikalliset etujärjestöt	
Liikennepoliisi	Jälleenmyyjät	Kävely-/pyöräilyjärjestöt	
Muut liikennetahot	Hyötypalvelut (mm. sähkö, tietoliikenne)	Joukkoliikenteen käyttäjäjärjestöt	
Muu paikallishallinto	Insinöörit/urakoitsijat	Liikenteen käyttäjät	
Poliitikot	Liikenneoperaattorit	Kuntalaiset	
Muut päätöksentekijät	Liikennekonsultit	Vierailijat	
Yhteistyötahot	Yhteiskäyttö- autoryitykset	Naapurikuntalaiset	
Projektipäälliköt	Pyöränvuokrausoperaattorit	Liikkumisrajoitteiset	
Työntekijät	Muut liikkumispalvelut	Maanomistajat	
Hälytyspalvelut		Liikennehenkilöstö	
Terveys- ja turvallisuuspäälliköt		Vanhemmat/lapset	
		Vanhukset	

(Mukaillen Civitas 2011)

Sidosryhmät voidaan jaotella myös seuraavaan kolmeen kategoriaan (Buhrmann et al. 2009):

1. Ensisijaiset sidosryhmät

Henkilöt/tahot, joihin asia vaikuttaa (positiivisesti tai negatiivisesti)

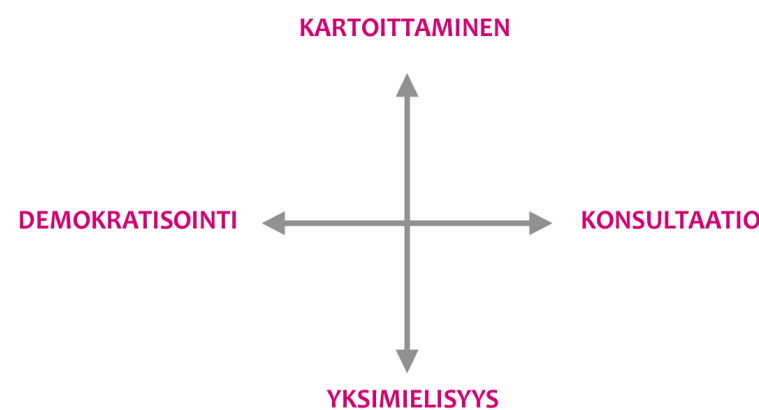
2. Päätoimijat

Henkilöt/tahot, joilla on valtaa tai asiantuntemusta

3. Välikädet

Henkilöt/tahot, joilla on vaikutusta päätösten toimeenpanoon, tai joilla on jokin intressi asiaan (kuten liikenneoperaattorit, yhdistykset, media).

Sidosryhmätyö ei ole itseisarvo, vaikka sitä tekemällä onkin mahdollisuus saada prosessille näkyvyyttä ja tehdä prosessista läpinäkyvämpi ja luotettavampi. Ennen sidosryhmätyötä on hyvä tehdä osallistamissuunnitelma, jossa määritetään työhön mukaan otettavat sidosryhmät, sidosryhmiltä toivottava panos sekä käytettävät menetelmät. Tavoitteet kunkin valittavan sidosryhmän mukaan ottamiseen tulee olla selvillä, jotta oikea työmenetelmä osataan valita. Sidosryhmätyön tavoitteet ja sidosryhmiltä haluttava panos voidaan ajkaa neljään kategoriaan: (1) tiettyjen sidosryhmien konsultaatio eli mielipiteiden ja näkemysten kerääminen (2) yksimielisyys eli useiden sidosryhmien hyväksymään konsensukseen pääseminen (3) demokratisointi eli prosessin läpinäkyvyyden ja luotettavuuden paraneminen sekä (4) kartoittaminen eli mahdollisimman monen sidosryhmän mielipiteiden tai ideoiden kerääminen mahdollisimman laajasti (Civitas 2011):



Sidosryhmätyömenetelmät

Menetelmiä ja tapoja sidosryhmätyön tekemiseen on monia. Niitä voidaan jaotella esimerkiksi seuraavasti (mm. Civitas 2011; European Union 2011; Community Planning. net 2011):

- asukaspaneelit (neuvottelukunta, jury, asukaskokous)
- asukastoiminta (suunnittelufoorumi)
- muut foorumit
- kyselyt/haastattelut (osallistava budjetointi, viikko kameran kanssa ym.)
- passiiviset menetelmät (tiedotusworkshop, uutiskirje, kommenttiseinä)
- työpajat
- tapahtumat (katuständit, ideakilpailut, avoimet ovet ym.) sekä kohdevierailut.

FASILITAATTORIN TARVE?

Kontaktin ottaminen kuntalaisiin ja muihin sidosryhmiin voi erityisesti aluksi tuntua haastavalta, ja usein kokemus laajemmasta sidosryhmätyöstä ja uusimpien menetelmien käytöstä puuttuu. Hyvänä keinona onkin ottaa sidosryhmätyön alkuun saattamiseen mukaan fasilitaattori, jonka avulla vuorovaikutus lähtee hyvin käyntiin. Fasilitaattoria voi hyödyntää esimerkiksi sidosryhmätyöpajojen toteuttamisessa työpajan vetäjänä. Tällöin kaikki osallistujat saavat tärkeää kokemusta työpajojen kulusta ja pitämisestä, ja lopulta fasilitaattorin hyödyntämisestä voidaan luopua oman kokemuksen karttuessa. Lisäksi erityisesti keskustelu/vuoropuhelutyypisessä sidosryhmävuorovaikutuksessa neutraalista puhevuoronjakajasta voi olla hyötyä. Tärkeää on kuitenkin, että kunta ottaa vastuun sidosryhmätyöstä ja toteuttaa sitä itse, vaikka fasilitaattoria aluksi käytettäisiinkin. Sidosryhmätyön tulee profiloitua kunnan omaksi työksi ja ponnistukseksi, jotta sillä saavutetaan pohja tulevalle tekemiselle.

Viime vuosina pääpaino on siirtynyt tiedottamisesta ja passiivisemmasta osallistamisesta kohti aktiivisempaa lähestymistapaa. Esimerkittä SUMP-työtä tehneessä Belgian Gentin kaupungissa sidosryhmätyö on viimeisten vuosikymmenten aikana muuttunut suuresti yksisuuntaisista ja passiivisista menetelmistä kohti yhteistä tekemistä suunnittelijoiden ja sidosryhmien kesken (Challenge 2013).

1990-luvulla

- **Yksisuuntainen tiedottaminen**
- **Klassiset keinot:**
Mediatiedotteet
Mainokset, paikallistelevio
Tiedotuslat
Internet-sivut

Vuoteen 2012 saakka

- **Kaksisuuntainen tiedottaminen**
Suunnitelmista ja tulevista töistä asukkaille tiedottaminen
Ideoiden ja kommenttien kysyminen asukkailta
- **Klassiset + uudet keinot**
Kuulemistilaisuudet (yleiset, projektipesifit)
Keskustelukahvilat
Työpajat
Keskustelu-/idearyhmät
Sosiaalinen media

Vuodesta 2012 lähtien

- **Yhteinen tekeminen**
Suunnitelmia ja ideoita asukkailta
Muutosajattelua
- **Keinot:**
Pienet sidosryhmätyöryhmät eri teemoille
Kaupunki fasilitaattorina, ei ohjaajana

(Mukaillen Challenge 2013)

3 SUMP-prosessin valmistelu

3.1 Prosessin aloittaminen

SUMP-prosessin valmisteluvaiheessa on tärkeää, että prosessin toteuttamiseen on valmistauduttu riittävän hyvin. Prosessin alussa kaupungin on kokonaisuudessaan tärkeää olla sitoutunut noudattamaan kestävän liikenteen periaatteita. Kriittinen seikka prosessin onnistumisen kannalta on myös nykyisten suunnittelukäytäntöjen ja lakivaatimusten selvittäminen sekä SUMP-työn kytkeminen aiempiin suunnitelmiin ja strategiaihin.

Prosessin onnistumiseksi sekä kokemusten keräämiseksi ja niistä oppimiseksi itsearviointilla on tärkeä rooli prosessin alusta lähtien. Näin myös omia työtapoja ja suunnittelukäytäntöjä on mahdollista kehittää ja tehostaa. Henkilöresurssien arviointi liittyy tiiviisti itsearviointiin ja työtapojen tehostamiseen. Jo alussa on hyvä tarkistaa, löytyykö omasta organisaatiosta tai sidosryhmistä riittävästi ammattitaitoisia työvoimaa prosessin toteuttamiseen vai onko tarvetta uusille rekrytoinneille tai kouluttamiselle. Myös alustavan budjetin ja aikataulun määrittäminen on hyvä tehdä yllätysten ja viivästysten välttämiseksi. Ohessa olevalla tehtävälistauksella valmiustila on helppo tarkistaa.

SUMP-ohjelman laatimisessa on hyvä ja suositeltavaakin käyttää ulkopuolista asiantuntija-apua esimerkiksi sidosryhmätyön fasilitoinnissa ja uusimman tietämyksen saamiseksi toimenpiteiden määrittämisen pohjalle. Ohjelman laatimista ei voi kuitenkaan suositella kokonaan ulkoistettavaksi. On tärkeää, että kaupunki itse sitoutuu ohjelman laatimiseen, sillä silloin on helpompaa sitoutua myös ohjelman toteuttamiseen. Kuten todettua, ohjelman laatiminen on jo itsessään oppimisprosessi. Tässä oppimisessa tulee olla kaupungin virkamiesten tiiviisti mukana. SUMP-ohjelmat perustuvat jatkuvalla sidosryhmätyölle, mikä tarkoittaa sitä, että yhteistyökulttuuria luomassa tulee olla myös kaupungin virkamiehet mukana alusta asti. SUMP:ssa on kyse hyvin pitkälti omien toimintatapojen muutoksesta kohti kokonaisvaltaisempaa ajattelua yhteistyössä eri toimialojen kanssa. Itse SUMP-dokumentti on vain sen näkyvin osa.

HYVINKÄÄ - OMAN OHJELMAN LAADINTA

Hyvinkäällä SUMP-ohjelman laatimisen avuksi otettiin Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen työntekijöitä. Hyvin pian todettiin, että ohjelman laatimista varten on tarkoituksenmukaista osoittaa kaupungilta henkilö, joka pystyy aidosti olemaan mukana ohjelman laatimisessa pelkän tilaaja-roolin sijaan. Hyvinkäällä SUMP-ohjelmalle nimettiin projektipäälliköksi liikennesuunnittelija, jolle annettiin resursseja olla tiiviisti mukana ohjelman laatimisessa kaupungin taholta. Ilman tällaista näkemyksellistä resurssien vapauttamista SUMP-ohjelman laatiminen olisi saattanut menettää merkityksensä, sillä ohjelman omaksuminen ja jatkuvuus olisivat olleet vaarassa.

1

Kestävän liikenteen periaatteisiin sitoutuminen

Tavoitteet:

- Kestävän liikenteen huomioiminen läpi koko prosessin
- Kestävän liikenteen määrittäminen omin sanoin
- Määritelmän laajentaminen myös liikennettä ja liikkumista sivuaviin teemoihin

Toimenpiteet

- Kestävän liikenteen tilan selvittäminen nykyisissä suunnitelmissa ja visioissa
- Kestävän liikenteen tilan selvittäminen politiikassa
- Kestävän liikenteen periaatteiden laaja hyväksyntä

Case: Civitas Forum network

Verkostoon kuuluu 216 kaupunkia, jotka haluavat saada lisätietoa kestävästä liikenteestä ja ovat sitoutuneet tavoittelemaan muutosta kulkutapaosuudessa. Kaupungin tulee olla tehnyt poliittinen päätös verkostoon kuulumisesta ja kestävyden tavoittelemisesta.

2

Oman alueen tilanteen/tuen selvittäminen

Tavoitteet:

- Kestävän liikenteen suunnitelmalla on alueellinen ja kansallinen tuki
- Alueellisten ja kansallisten työtapojen ja aiempien päätösten vaikutusten selvittäminen

Toimenpiteet

- Lainmukaisten säädösten vaikutusten selvittäminen
- Rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen
- Olemassa olevien suunnitelmien ja strategioiden selvittäminen ja huomioiminen

Case: Ranska

Ranskassa on säädetty laki kestävästä liikkumisesta suunnitelmien laatimisesta. Yksiselitteisyyden nimissä se on pakollista kaikille yli 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille.

3

Itsearviointi läpi koko prosessin

Tavoitteet:

- Nykyisten suunnittelukäytäntöjen vahvuuksien ja heikkouksien selvittäminen
- Omaan kaupunkiin ja sen työtapoihin sopivien kestävästä liikkumisen suunnittelukäytäntöjen kehittäminen

Toimenpiteet

- Nykyisten suunnittelukäytäntöjen puutteiden selvittäminen
- Valtion laitokseen, lakeihin tai rahoitukseen liittyvien suunnitelmien tai toimenpiteiden toteutukseen vaikuttavien esteiden selvittäminen
- Tasa-arvoisuuden huomioon ottaminen liikennesuunnittelussa (mm. lapset, vanhukset ja vähävaraiset)
- Itsearviointi läpi prosessin

Case: Kroatian itsearviointi

Koprivnican kaupunki Kroatiassa laati laajan itsearviointiohjelman ennen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen projektin alkua. Itsearviointi eli nykytilan vahvuuksien ja heikkouksien arviointi suoritettiin kunnan omana työnä tehden laajoja konsultaatioita eri sidosryhmien kanssa sekä laajan kyselytutkimuksen avulla.

HYVINKÄÄN KOKEMUKSET SUMP-PROSESSIN VALMISTELUVAIHEESTA

1. Alkuvalmisteluihin varattava hyvin aikaa ja resursseja

- Selvät askelmerkit prosessin pituudelle ja sen loppuun viemiseksi
- Toteutus yhden valtuustokauden aikana: samat ihmiset saavat osallistua prosessin alkuun ja ovat myös viemässä sen loppuun

2. Tahojen innostaminen mukaan, aiheen myynti, tulokulmat kuntoon

- Eri toimijoilla erilainen kiinnostuksen kohde
- Jos tehdään "mainospaketteja", niiden tulee olla kohdennettuja
- Projektiryhmäläisille ja yhteistyötahoille tarkemmin tieto, mitä heiltä tarvitaan ja odotetaan: helpompi orientoitua
- Työpajoihin kutsumisen hankaluudet: miten saadaan sidosryhmiä innostettua mukaan
- Viestintä mukaan vahvasti

3. Työn organisointi alusta asti

- Liittyminen olemassa oleviin suunnitelmiin

4. Aikataulut: ei liian tiukkaa, mutta hyvin suunniteltu

5. Sidosryhmätyön järjestäminen

6. Tärkeää, että kunta tekee itse ja omana työnä, jotta sidosryhmät saadaan mukaan

- Työnjako suunniteltava kunnan oman väen ja fasilitaattorin välillä: apuna erityisesti sidosryhmätöissä
- Konsulttien hyödyntäminen



4

Taloudellisten ja henkilöresurssien riittävyyden arviointi

Tavoitteet:

- Riittävien henkilöresurssien varmistaminen omassa organisaatiossa ja sidosryhmissä
- Taloudellisten resurssien varmistaminen

Toimenpiteet

- Resurssienhallinnan suunnitelman laatiminen, jotta eri taitojen osaamisen riittävyys varmistetaan
- Kestävän liikkumisen suunnitelman budjetin määrittäminen ja sen poliittinen hyväksyntä
- Suuntaa-antavan budjetin laatiminen toimenpiteiden toteuttamiselle ja rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen

Case: Ruotsin henkilökoulutus

Örebrossa Ruotsissa järjestettiin koulutuspäiviä kaupungin hallinnolle ja virkamiehille SUMP-työn yhteydessä kestävän liikkumisen hyödyistä ja henkilöauto liikenteen vähentämisestä. Seminaareilla pyrittiin esittelemään uutta ajattelutapaa ja tuomaan sitä suunnitteluun.

5

Aikataulun muodostaminen

Tavoitteet:

- Kestävän liikkumisen suunnitelman liittäminen nykyisiin suunnitelmiin
- Aikataulujen yhdenmukaistaminen muiden suunnitelmien toteutusaikojen ja valtuuston kausien kanssa
- Aikataulun muodostaminen koko prosessille

Case: Ranskan PDU

PDU:n laatiminen on pitkä ja jatkuva prosessi, joka nykytila-analyysin, projektiryhmän kokoamisen, vision luomisen, toimenpiteiden määrittämisen, aikataulutuksen ja itsearvioinnin sekä työn hyväksymisen kanssa kestää noin 36 kuukautta.

Toimenpiteet

Suuntaa-antava aikataulu Kestävän liikkumisen suunnitelman laatimiselle

Strategisten ja toiminnallisten suuntaviivojen luonti (1-3 vuotta)

Suunnitteluprosessi (1,5 vuotta)
(hyvässä tilanteessa pidempikin)

Valmisteluvaiheen ja suunnittelun aikana "pienien ja nopeiden" toimenpiteiden toteutus, jotta toiminta ei vaikuta epäaktiiviselta

Toimenpiteiden toteuttaminen
(3-10 vuotta)



Arviointi joka 5. vuosi
(ideaalitalanteessa joka 2. vuosi)

(Mukaiillen European Union 2013)

3.2 Sidosryhmien valinta

Kun lähtökohdat ovat kunnossa ja rahoitus ja tekijät varmistettu, voidaan valita mukaan otettavat sidosryhmät. Sidosryhmätyö ei ole sellaisenaan itseisarvo, vaan sen avulla pyritään saavuttamaan tavoitteita helpommin ja paremmassa yhteisymmärryksessä. On tärkeää ensin määrittää tavoitteet, sillä niiden avulla on määritetään, mitä sidosryhmätyöltä kaivataan. Sidosryhmätyön tulemina voidaan kartoittaa erilaisia ja mahdollisimman kattavia mielipiteitä joistakin aiheesta, hakea konsultaatiota eri tahoilta, päättää asioista demokraattisesti tai löytää yhteistä näkemystä. (Civitas 2014)

Tärkeää on pohtia myös sidosryhmien kiinnostusta ja motiiveja osallistua työskentelyyn. Sidosryhmiä voidaan analysoida seuraavan listauksen mukaisesti:

- Mitkä ovat sidosryhmän tavoitteet ja päämäärät?
- Mitä menetettävää/voitettavaa sidosryhmällä on?
- Kuinka vaikutusvaltainen sidosryhmä on?
- Onko sidosryhmällä mahdollisuuksia osallistua työskentelyyn?
- Onko sidosryhmä kiinnostunut osallistumaan työskentelyyn?
- Onko sidosryhmällä valmiuksia osallistua työskentelyyn?

Sidosryhmiä on helpompi vakuuttaa osallistumisen tärkeydestä, mikäli yllä olevat molemminpuoliset edut ja hyödyt on selvitetty. Sidosryhmien tärkeyttä ja hyödyllisyyttä on helppo arvioida ohessa olevan matriisin avulla. Tärkeimpiä sidosryhmiä ovat ne, jotka ovat vaikutusvaltaisia sekä asiasta kiinnostuneita. (Civitas 2014)

Monipuolinen sidosryhmätyöskentely ja mahdollisimman useiden eri ryhmien kanssa ideointi tekee suunnittelusta laadukkaampaa ja uskottavampaa. Sidosryhmätyöskentelyä varten tulee tehdä yksityiskohtainen suunnitelma mukaan otettavista sidosryhmistä ja heidän kanssaan käytettävistä menetelmistä. Hallinnolle, yrityksille, yhdistyksille ja asukkaille sekä edellä mainittuja kokoon kutsuille työpajoille tarvitaan erilaisia lähestymistapoja. On hyvä laatia yksityiskohtainen osallistamissuunnitelma. Osallistamissuunnitelma kannattaa laatia yhteistyössä PR-strategian kanssa, jotta riittävä medianäkyvyys saadaan taattua oikeisiin aikoihin. (European Union 2013)

Osallistamissuunnitelmaa laadittaessa seuraavia kysymyksiä on tarpeen pohtia, jotta prosessi etenisi loogisesti ja jouhevasti, ja epäonnistumiset sidosryhmätyössä vältettäisiin (European Union 2013):

- **MIKSI**
Miksi sidosryhmätyötä tehdään?
Miten se tulee vaikuttamaan strategiaan/suunnitelmaan?
- **KUKA**
Keiden tulisi olla mukana päätöksentekoprosessissa?
Miten kyseiset henkilöt/tahot voidaan tunnistaa?
- **MITEN**
Miten sitouttaminen tehdään?
Mitä menetelmiä ja työkaluja käytetään?
- **MILLOIN**
Milloin nämä aktiviteetit tulisi toteuttaa?
Milloin ei ole sopivaa tehdä sidosryhmätyötä?

Hyvän sidosryhmätyön tunnistaa siitä, että sidosryhmiä on huomioitu monipuolisella tavalla ja heille on järjestetty osallistumismahdollisuuksia monipuolisoin keinoin. Tärkeimmistä sidosryhmistä voi koota hankkeelle ohjausryhmän, jolloin kyseiset sidosryhmät saavat tarkkaa tietoa prosessin kulusta ja tekevät parhaita mahdollisia päätöksiä kaupungin hyväksi. Tärkeimmille sidosryhmille voi järjestää tietyn väliajoin tapauksia, joissa vaihdetaan tietoa ja ajatuksia hankkeen tiimoilta. Tilaisuus antaa mahdollisuuden palautteen antoon ja ideointiin puolin ja toisin. Sidosryhmätyötä on hyvä tehdä laajan joukon kanssa ja ottaa mukaan myös yhdistyksiä ja muita eturyhmiä. Mahdolliseen kriittiseen keskusteluun on hyvä varautua ammatitaitoisella fasilitaattorilla, joka johtaa keskustelua. (European Union 2013)

	VÄHÄINEN VAIKUTUS	SUURI VAIKUTUS
VÄHÄINEN KIINNOSTUS	Merkitykseltään vähäisimmät sidosryhmät	Hyödylliset sidosryhmät päätöksenteossa
SUURI KIINNOSTUS	Merkittävät sidosryhmät, ehkä tarve valtuuttamiselle	Tärkeimmät sidosryhmät

(Civitas 2014)

HYVINKÄÄN SIDOSRYHMÄTYÖSKENTELYN SUUNNITELMA

Hyvinkään sidosryhmätyöskentelyn suunnitelma muodostettiin tunnistettujen sidosryhmien pohjalta Civitaksen (2013) matriisia apuna käyttäen ja erilaisiin sidosryhmätyömenetelmiin tutustuen sekä pohtien kunkin sidosryhmän kohdalla kyseiseltä ryhmältä toivottavaa panosta ja tuloksia prosessille.

Hyvinkäällä päätettiin järjestää kaksi laajempaa sidosryhmätyöpajaa prosessin kannalta kriittisissä vaiheissa eli vision määrittämisen apuna sekä toimenpiteiden määrittämisen apuna. Lisäksi vision määrittämiseksi ja ohjelmasta tiedottamiseksi sidosryhmätyötä päätettiin tehdä mahdollisimman paljon asukkaiden kanssa. Sidosryhmätyön lisäksi toiseksi tärkeäksi teemaksi nousi poikkihallinnollisuus, jolloin sidosryhmätyötä päätettiin toteuttaa myös virkamiesten ja kaupungin hallinnon sisällä mahdollisimman paljon. Tärkeänä sidosryhmänä prosessin menestyksen ja toimenpiteiden toteuttamisen suhteen ovat myös valtuuston ja kaupungin johtoryhmän jäsenet, joille myöskin kohdennettiin sidosryhmätyötä. Ohessa esiteltä ideoita ja luonnoksia Hyvinkään sidosryhmätyöskentelyksi.

KYSELY KAUPUNGIN SENIOREILLE

- Liikkumistottumukset
- Hyvät ja huonot puolet liikkumisympäristössä
- Kehittämistoiveet
- Näkyvyyttä iäkkäille yhteinä liikkujaryhmänä
- Ideoita, palautetta
- Toteutetaan esim. terveyspalveluiden kautta muutaman päivän otoksella

VISIOTYÖPAJA LUKIOLAISILLE

- Nuorten näkymys tulevaisuuden kaupungista ja sen ratkaisuista
- Kehitysehdotuksia ja -ideoita
- Kestävästä liikkumistottumuksista ja -ympäristöstä tiedottaminen
- ”Nuorna vitsa väännettävä”

KYSELY KOULULAISTEN VANHEMMILLE

- Koulureitin koettu turvallisuus
- Lapsen itsenäinen liikkuminen koulureitillä/kodin ympäristössä
- Toivottu kulutapa vs. nykyinen kulutapa

KYSELY KOULULAISILLE

- Kulutapa koulumatkalla
- Koulumatkan arviointi hymynaamoin (mikä parasta, mikä ikävintä)
- Kysely toteutetaan opettajan johdolla koululuokassa

POSTERIT & FLYERIT KAUPUNGILLA

- Visio- ja SUMP-työ asukkaiden tietoisuuteen
- Kannustaminen osallistumaan
- Kutsu asukastapahtumaan & vastaamaan Internet-kyselyyn

LIIKENNE-SUUNNITTELUN PERIAATTEIDEN FACT SHEET

- Keskeisimmät modernit suunnitteluperiaatteet
- Tietoisuutta & ymmärrystä sidosryhmille
- Suunnitelman hyväksyttävyyden kasvattaminen

ASUKASTAPAHTUMA

KYSELYYN VASTAAMINEN

PALAUTE- & IDEALAATIKKO

KESKUSTELU-MAHDOLLISUUS

- Millaisessa kaupungissa asukkaat haluavat elää?
- Ideoita ja palautetta kehittämistyötä varten
- Skenaarioäänestys
- (Läpi)näkyvyyttä ja hyväksyttävyyttä
- Virka- ja luottamusmiehet lähemmäs asukkaita

INTERNET-KYSELY

- Nykyiset liikkumistottumukset ja kehittämistoiveet
- Vision koeponnistus
- Kehittämistoimenpiteiden tärkeys

SKENAARIOIDEN VISUALISOINTI

- Työkalu visiokeskustelun pohjalle
- Kulutapajakaumien ym. kääntäminen helposti ymmärrettäväksi kuvaksi
- Tarkoitus viestittää tunnelmaa/ideologiaa, ei suunnittelu/ratkaisuehdotusta tietylle katuosuu-delle

KYSELY YDINKESKUSTAN YRITTÄJILLE

- Toiveet, huolenaiheet, tyytyväisyys
- Suhtautuminen eri kehittämishankkeisiin
- Unelmakeskustan kuvaus

TAPAAMINEN YDINKESKUSTAN YRITTÄJIEN KANSSA

- SUMP-tiedottaminen & ”myyminen”
- Ideoiden & ehdotusten kerääminen
- Yhteisymmärryksen rakentaminen
- Sitoutuminen yhteiseen kehittämiseen
- Pohjan rakentaminen tulevalle yhteistyölle

SUMP-ESITTELY PAIKALLISESSA PÄIVÄLEHDESSÄ

- Näkyvyyttä: hanke asukkaiden tietoisuuteen
- Lisää julkista keskustelua

NÄKYVYYTTÄ VISIOTYÖLLE

- Mahdollistaa tiedottamisen laajalle joukolle
- Motivointi vastaamaan asukaskyselyihin ja antamaan palautetta

SIDOSRYHMÄTYÖPAJAT (YHDISTYKSET, EDUNVALVOJAT, ASIANTUNTIJAT JNE.)

- Näkökulmat & ideat
- Suunnitelman hyväksyttävyyden ja siihen sitoutuminen
- Pohja suunnitelman jalkauttamiselle kautta koko ”kentän”

UUTISKIRJE TAI BLOGI SIDOSRYHMILLE

- Mahdollisuus kommentoida ja osallistua työhön ”etänä” koko työskentelyn ajan
- Suunnitelmaan sitoutuminen

MEDIA MUKANA

SIDOSRYHMÄTYÖSKENTELY HYVINKÄÄLLÄ SUMP-PROSESSIN ALUSSA

Hyvinkäällä järjestettiin SUMP-prosessin alkuvaiheessa kaksi laajempaa sidosryhmätyöpajaa, työpaja lukiolaisille, tapaaminen kaupungin eri toimialojen kesken sekä toteutettiin kysely ydinkeskustan liikkeille. Suunnitelmissa oli toteuttaa myös Internet-pohjainen asukaskysely sekä kysely Hyvinkään senioreille terveyspalveluiden kautta. Hyvinkäällä päädyttiin kuitenkin toteuttamaan myöhemmässä vaiheessa niin sanottu kevennetty liikkumiskysely otokseen perustuvana mukaillen Liikenneviraston suosituksia (Liikennevirasto 6/2014).

Lukiotyöpajassa pohdittiin eri liikkujaryhmien tarpeita sekä visioitiin tulevaisuuden toimenpiteitä ja olosuhteita. Kaupungin eri toimialoja edustavat liikenneturvallisuus- ja liikkumisen ohjauksen ja kestävän liikkumisen Askel-työryhmät pohtivat yhdessä kehittämisen teemoja sekä niihin liittyviä tärkeitä toimenpiteitä.

Laajoihin sidosryhmätyöpajoihin osallistui yhteensä 64 henkilöä kaupungilta, yrityksistä, yhdistyksistä, luottamushenkilöinä sekä muina edunvalvojina. Ensimmäisessä työpajassa osanotto oli suurempaa, sillä se järjestettiin kahdessa osassa iltapäivällä ja illalla tarjoten mahdollisimman monelle mahdollisuuden osallistua. Työpajassa hahmoteltiin visioita ja tavoitteita kehittämisen pohjalle. Toisessa työpajassa keskusteltiin etukäteen listatuista toimenpiteistä sekä niiden tärkeydestä ja priorisoinnista. Kutsutuille oli lähetetty kaikista toimenpiteistä etukäteen myös ennakkokysely, jolloin myös poissaolevat pystyivät ilmaistamaan mielipiteensä.

Ydinkeskustan yrittäjiä kutsuttiin vastaamaan Internet-kyselyyn liikkeisiin jaetun kutsun avulla. Kyselyssä kysyttiin taustatietojen lisäksi tyytyväisyyttä nykyisen liikennejärjestelmän eri ominaisuuksiin, huolenaiheita, näkemystä sidosryhmätyöskentelystä tällä hetkellä ja tulevaisuudessa, erilaisten toimenpiteiden tärkeyttä sekä ideoita ja ajatuksia ydinkeskustan kehittämiseksi. Kyselyyn saatiin vain 24 vastaajaa ydinkeskustan noin 200 kivijalkaliikkeestä. Tästä huolimatta tulokset toimivat hyvänä pohjana keskustelun jatkamisessa ja keskeisimmät huolenaiheet erityisesti pysäköinnin suhteen nousivat selkeästi esille.

Sidosryhmätyön oppeja jatkotyöskentelyyn:

- Työpajojen ajankohta on kriittinen osallistujamäärän kannalta. Osallistujien houkuttelemiseksi myös tarpeeksi aikainen tiedotus tapahtumasta sekä henkilökohtainen kutsu massapostituksen sijaan voivat lisätä osanottoa. Kutsussa on hyvä korostaa vaikutusmahdollisuuksia sekä asian tärkeyttä ja painoarvoa.
- Työpajoja järjestetään nykyisin paljon eri tahojen toimesta. On hyvä pohtia myös muita työskentelytapoja sekä uudenlaisia työpajatyöskentelyn muotoja.
- Yrittäjät vastaavat tyypillisesti huonosti kyselyihin. Hyvinkäällä parhaat tulokset on saatu haastattelemalla yrittäjiä suoraan, jolloin kyselylomake ei toisaalta voi olla kovin pitkä ja mahdollisuudet avoimen palautteen antamiseen ovat rajalliset. Mahdollisuus vastata kyselyyn sekä postitse vastauslähetyskuorella että Internetissä parantavat vastausprosenttia.
- Yrittäjille toimiva sidosryhmätyöskentelyn tapa voisi olla pienryhmäkeskustelut ja tilaisuudet, joissa kartoitettaisiin ongelmakohtia ja pohdittaisiin ratkaisuja.

GENT, BELGIA: KOMMUNIKAATIOSUUNNITELMA

Gentin kaupunki Belgiassa laati vuosittain yhdessä PR-osaston kanssa viestintäsuunnitelman, jonka kaupunginhallitus hyväksyy. Suunnitelma määrittää sidosryhmätyön strategian ja toimenpiteet vuodeksi kerrallaan, jolloin niihin on helppo valmistautua. (European Union 2013)



ODENSE, TANSKA: SIDOSRYHMÄTYÖ

Odensen kaupunki Tanskassa pyrkii liikennejärjestelmätyössään mahdollisimman suureen läpinäkyvyyteen. Kaupunki päätti julkaista Internet-sivuillaan kaikki prosessiin liittyvien tapaamisten tulokset, tehdyt poliittiset päätökset ja prosessiin liittyvät uutiset. Kaupunkilaisille esiteltiin suunnitelman kulloistakin tilaa kaupungilla postereiden avulla kolmesti prosessin aikana, jotta se näyttäytyisi kaupunkilaisille helpommin ymmärrettävänä. Odense laati myös liikennesuunnittelun käsikirjan paikallisille sidosryhmille, jotta suunnittelun perusteet tulisivat yleisempään tietoon. (European Union 2013)



HYVINKÄÄN SUMP:STA BRÄNDI: LIKKUVA HYVINKÄÄ 2030

Hyvinkään kestävän liikkumisen suunnitelma päätettiin brändätä tavoitteena näkyvyys ja tunnettuus kaupunkilaisten kesken. Brändille luotiin blogi, johon projektiryhmien ja ohjausryhmän kokousten muistiot tulevat luettavaksi mielenkiintoisessa muodossa. Myös sidosryhmätöiden tulemia ja tuloksia esitellään blogissa. Blogia ylläpitää ohjelman laatimisen projektipäällikkönä kaupungilla toimiva liikennesuunnittelija.



3.3 Nykytilan kartoitus

SUMP-prosessin alussa analysoidaan nykytilaa ja luodaan mahdollisia skenaarioita tulevaisuudesta visiotyön tueksi. Nykytilasta on hyvä tehdä SWOT-analyysin kaltainen tarkastelu, jossa otetaan huomioon nykytilan ongelmat ja mahdollisuudet sekä heikkoudet ja vahvuudet. Tämä toimii hyvänä pohjana vision luomiselle. (European Union 2013)

Nykytilan arviointi on melko haastavaa liikennetiedon koostuessa useista eri lähteistä ja tekijöistä. Analyysi kootaan mahdollisuuksien mukaan useista tietolähteistä ja nykytilan analyysi perustetaan aiempien suunnitelmien ja strategioiden pohjalta. (European Union 2013)

Nykytilakuvaus luo luotettavan ja hyvän pohjan skenaariotyölle. Skenaarioiden avulla sidosryhmien on helpompi ymmärtää SUMP-työssä esiin nousevien erillisten toimenpiteiden ja muutosten yhteisvaikutusta. Esittämällä erilaisia tulevaisuudenkuvia, sidosryhmien on mahdollista helpommin pohtia nykyisten toimenpiteiden ja suunnitelmien sekä poliittisten linjausten vaikutusta tulevaisuuteen. (European Union 2013)

HYVINKÄÄN LIIKKUMISEN NYKYTILAKUVAUS

Hyvinkään SUMP-prosessin nykytilakuvaus perustettiin jo tehtyyn Liikennejärjestelmäsuunnitelman nykytilakuvaukseen, jossa oltiin jo laajasti määritelty tilanne kaupungissa noin kaksi vuotta ennen SUMP-työn alkamista. Hienosäätöä nykytilankuvaukselle tehtiin sidosryhmätyönä liikennesuunnittelun, terveys-, liikunta- ja ympäristötoimen laatimana SWOT-analyysinä. SWOT-analyysissä määriteltiin muun muassa onnistuneita infrastruktuuriratkaisuja ja suunnitelmia, yhdyskuntarakenteen, katuverkon ja muun tekniikan nykytilaa, toimialojen oman toiminnan nykytilaa sekä liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan.

1

Nykytilakuvaus ongelmista ja mahdollisuuksista

Tavoitteet:

- Nykyiset suunnitteludokumenttien, liikennetilän kuvauksen, liikennepalvelujen saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden, joukkoliikenteen sekä matkustaja- ja tavaraliikenteen huomiointi
- SWOT-analyysin tekeminen koko liikenteen tilasta
- Tietojen ja datan saatavuuden määrittäminen

Tehtävät:

- Tarpeellisen tiedon kerääminen eri tietolähteistä
- Nykytilan analyysin perustaminen aiempien suunnitelmien ja strategioiden pohjalta
- Lisädatan kerääminen, mikäli sitä ei ole saatavilla tarpeeksi
- Arviointikriteerien määrittäminen, mikäli tarpeen
- Suurimpien ongelmakohtien määrittäminen sidosryhmien kanssa

Case: Helsingin nykytilakartoitus

Helsingin liikennejärjestelmäsuunnitelman nykytilakartoituksessa tarkasteltiin liikennettä kokonaisuutena. Työssä otettiin huomioon muun muassa asukkaiden muuttuva määrä, työpaikat, liikennekäyttäytyminen sekä liikenteen ympäristövaikutukset. Analyysia täydennettiin liikennetutkimuksin ja kyselyin. (European Union 2013)

2

Skenaarioiden laatiminen

Tavoitteet:

- Vaihtoehtoisten skenaarioiden laatiminen avuksi keskusteluun eri strategioista ja tulevaisuuden kehityksestä
- Keskustelun lisääminen poliittisten linjausten muutoksista ja niiden vaikutuksista
- Prosessin hyväksyttävyyden lisääminen

Tehtävät:

- Skenaarioiden kuvaaminen sanallisesti ja määrällisesti
- Skenaario myös nykytilan jatkumiselle sellaisenaan ilman muutoksia
- Mallinnuksen ja asiantuntija-arvioiden hyödyntäminen
- Riippuvuuksien havaitseminen eri tekijöiden välillä
- Eri skenaarioita poliittisten linjausten perusteella: mikä sopii parhaalla tavalla visioon?

Case: West Yorkshire, UK - Skenaariotyö

Vuosille 2006–2011 tehdyn liikennesuunnitelman skenaarioille laadittiin ennustemallilla lukuja, jotta skenaarioiden lopputulomista saatiin helpommin ymmärrettäviä ja konkreettisempia. Ennustemallissa otettiin huomioon asukasmäärän muutokset, autonomistus, työllisyys, polttoaineen hinta ja kotitalouksien kasvu. (European Union 2013)

Kukin skenaario esitti erilaisten hallinnon linjausten ja poliittisten päätösten yhteisvaikutusta. Lopullisen analyysin perusteella voitiin päätellä, että liikennemäärin kasvu ja ruuhkautumista voitiin parhaalla tavalla hallita käyttämällä nykyistä infrastruktuuria tehokkaimmalla mahdollisella tavalla ja etsimällä aitoja vaihtoehtoja yksityisauton käytölle. Onnistunein strategia perustui tehokkaan joukkoliikenteen kehittämiseen ja siihen investointiin sekä liikenteen kysynnän hallintaan. (European Union 2013)

(European Union 2013)

4 Visiosta toimenpiteisiin

4.1 Vision määrittäminen

SUMP-ohjelman laadinta jatkuu nykytilan analyysin jälkeen vision määrittämisellä. Usein minkä tahansa ohjelman laatimisessa voi tuntua houkuttelevalta ja luontevaltakin lähteä heti pohtimaan yksittäisiä toimenpiteitä. Tämä ei kuitenkaan ole otollisin alku keskusteluille eri sidosryhmien kanssa. Visiokeskustelun rikkaus ja ehdoton hyöty on siinä, että keskustelu voidaan tuoda tasolle, jolla yksityiskohdista kiistelemisen sijaan rakennetaan yhteistä pitkän aikavälin kuvailevaa ja periaatteellista kuvaa tulevaisuudesta. Visiotyön avulla päästään samalle sivulle siitä, minkälaisessa kaupungissa halutaan elää. Yhteisen vision pohjalta määritetään tavoitteet, jotka pukevat sen konkreettiseen muotoon: mitä tulee tavoitella, jotta tulevaisuus muotoutuisi vision kaltaiseksi. On tärkeää, että visio on yhteisesti laadittu, muutoin sen toimintaa ohjaava vaikutus on mitätön ja ohjelman omaksuminen heikompaa.

Vision määrittämisen voi aloittaa esimerkiksi seuraavista kysymyksistä:

- Millaisessa kaupungissa haluamme elää?
- Miten kaupunkimme eroaa muista?

Tällaisten kysymysten parissa toimiminen asettaa heti aivan erilaiset lähtökohdat keskustelulle, kuin esimerkiksi jonkin tietyn kadun tai alueen toiminnallisuuden ratkaiseminen. Vision työstämisessä, kuten muussakin sidosryhmätyöskentelyssä, on tärkeää olla mukana kaupungin luottamushenkilöitä, jotta ohjelman hyväksyttävyyden varmistetaan; virkamiehiä, joiden tehtävänä on suunnitelman toteuttaminen; sekä asukkaita, joita kaupungin ja liikennejärjestelmän tulisi palvella ja joihin muutokset sekä kehitystoimenpiteet kohdistuvat.

Vision määrittäminen:

1. Kokoa eri sidosryhmiä edustava joukko (esim. ”visiotyöryhmä”) muodostamaan visiota
2. Kokoa ja jaa sidosryhmille jo olemassa olevaa tietoa esimerkiksi liikennetutkimuksista
3. Pidä sidosryhmätyöpajoja (eri formaatteja ja laajuuksia)
4. Koosta visioluonnos ja keskustele siitä sidosryhmien kanssa
5. Julkaise visio helposti ymmärrettävässä ja luettavassa muodossa (Wefering et al. 2014)

VISIOTYÖ MAANJÄRISTYKSEN RUNTELEMASSA CHRISTCHURCHISSA

Uusiseelantilainen lähes 350 000 asukkaan Christchurch joutui vuonna 2011 6.3 magnitudin maanjäristyksen runtelemaksi. Järityksessä kuoli lähes 200 ihmistä ja neljänestä keskusta-alueen rakennuksista odotti purkutuomio. Kaupunki oli jälleerakentamisen edessä, mutta sen sijaan, että aikaisempaa keskustarakennetta olisi lähdetty rakentamaan entisenlaiseksi, Christchurchissa päätettiin lähteä kokeilemaan aivan uudenlaisia suunnitteluprosessia. Kaupunki päätti kysyä asukailta, millaisiksi he haluaisivat kaupungin ja erityisesti ydinkeskustan rakennettavan.

Kaupunki järjesti kuusi viikkoa kestävä ”Share an Idea” -näytely, jonne kutsuttiin kaikki asukkaat ja sidosryhmät jakamaan ajatuksensa ja ideansa kaupungin kehittämiseksi paremmaksi kuin se oli aikaisemmin. Tapahtumaan otti osaa yhteensä yli 10 000 ihmistä ja ideoita kerättiin noin 106 000 kappaletta. Christchurchissa ”Share an Idea” -tapahtumassa kysyttiin muun muassa mikä tekisi ydinkeskustasta upean paikan sekä mitä ydinkeskustassa haluttaisiin olevan ja miksi. Ideoiden keräämisen lisäksi tapahtumalla oli suuri merkitys Christchurchin yhteishengen ja yhteisöllisyyden kasvattajana maanjäristyksen jälkeen. Palautteen määrä yllätti kaupungin erittäin positiivisesti, mutta työläs prosessi ideoiden läpikäymiseksi vietiin läpi ja niiden pohjalta muodostettiin suuntaviivat ydinkeskustan kehittämiseksi.

(Miskell 2014)



Kuva: Kirk Hargreaves



Kuva: Strategy Design & Advertising



Kuva: NInteractive

4.2 Toimenpiteiden kartoitus

SUMP-ohjelmaa varten ei yleensä tarvitse toimenpiteiden osalta lähteä tyhjältä pöydältä, vaan sellaisia on usein määritelty lukuisia jo aiemmin laadituissa ohjelmissa, kuten liikennejärjestelmä- ja maankäytön suunnitelmissa sekä ilmaston- tai ympäristönsuojeluohjelmissa. Nämä toimenpiteet voidaan ottaa lähtökohdaksi toimenpidearkistoon, joista valitaan ja priorisoidaan kestävä liikunnan ohjelman tavoitteisiin parhaiten sopivat. Myös uusia ja innovatiivisia toimenpiteitä voi ja on syytäkin pohtia, ja näihin pohdintoihin on myös syytä ottaa sidosryhmiä mukaan.

Vaikka yhteisö olisikin jo onnistunut määrittelemään yhden yhteisen vision, jonka kaikki sidosryhmät voivat allekirjoittaa, saattaa yhteisymmärrykseen pääseminen osoittautua hankalaksi kun mennään lähelle toimenpidetasoa. Eri tahojen välistä keskustelua helpottamaan on kehitetty erilaisia järjestelmällisiä ryhmätyöskentelymuotoja, joista tässä on esitelty neljä. Lisäksi valintaa ja priorisointia varten voidaan apuja saada kyselyillä, joissa on kysytty erilaisten toimenpiteiden tärkeyttä vastaajan näkökulmastaan.

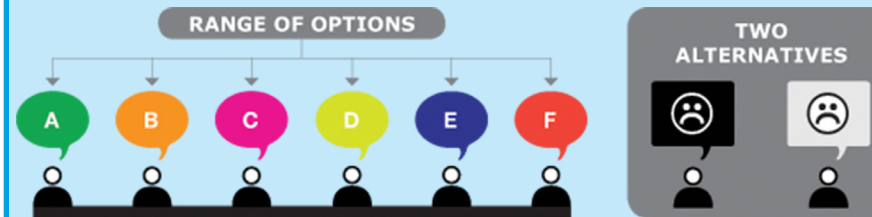
TOIMENPITEIDEN TYÖSTÄMINEN HYVINKÄÄLLÄ

Hyvinkäällä toimenpiteitä työstettiin siten, että toimenpiteiden kartoitukselle valittiin kaupungin taholta koordinaattoriksi projektiryhmään kuuluva liikennesuunnitteluinsinööri. Hänen tehtävänä oli koota liikennepuolen jo olemassa olevia toimenpidesuunnitelmia sekä koordinoita muiden toimialojen kestävä liikunnan edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden kartoitus. Tämän jälkeen projektiryhmän oli määrä pitää sisäisen työpajan, jossa toimenpiteet käytiin läpi ja koostettiin järkeviksi ja helposti ymmärrettäviksi kokonaisuuksiksi.

Hyvinkäällä erilaisten toimenpiteiden tärkeyttä suunniteltiin kysyttäväksi asukaskyselyssä ja kyselyssä ydinkeskustan kivijalkakauppiaille. Lisäksi lukuisia ideoita uusiksi toimenpiteiksi on saatu järjestetyissä visiotyöpajoissa. Jo jalostettuja toimenpiteitä käsitellään isommassa sidosryhmätyöpajassa, jonne kutsutaan edustajia laajalti eri tahoilta. Työpajassa tarkoituksena oli priorisoida toimenpiteitä pitäen mielessä aikaisemmin määritelty Liikkuva Hyvinkää 2030 -visio.

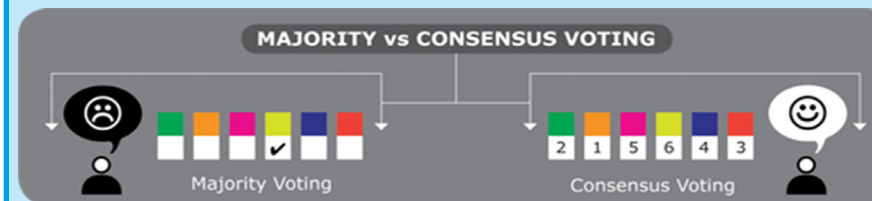
1. KYSYMYKSEN ASETTAMINEN, KUTEN "MITÄ TOIMENPITEITÄ TULISI TOTEUTTAA VISIOON PÄÄSTÄKSEMME?"

Monta vaihtoehtoa kahden vastakkaisen sijaan. Vaihtoehdot voivat olla ennalta koostettuja tai niiden määrittäminen voi olla osa tilaisuutta.



2. KONSENSUSÄÄNESTYS.

Vaihtoehdot laitetaan paremmuusjärjestykseen enemmistöäänestyksen sijaan.



3. KESKUSTELU ÄÄNESTYKSEN TULOKSESTA.

Eri pienryhmät tai eri vaihtoehtojen kannattajat voivat mm. kertoa yhteisesti muille ryhmille, mikä takia heidän kannattamansa vaihtoehto olisi paras. Avoin keskustelu eri vaihtoehtojen hyödyistä. Keskustelu voi johtaa toimenpiteiden muokkauksiin tai yhdistelemiseen.

CROWD WISE - VAIHTOEHDOISTA VALINTAAN

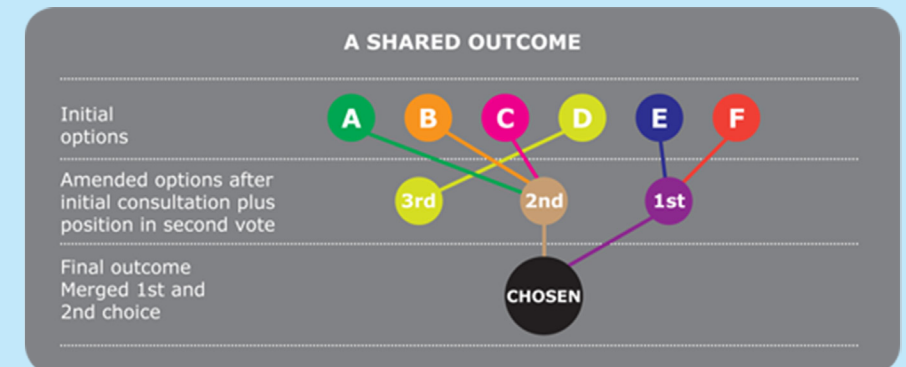
Crowd wise -menetelmä soveltuu tilanteisiin, joissa mukaan otettavilla sidosryhmillä on erilaisia näkemyksiä käsiteltävästä asiasta, päätösten tulisi heijastaa koko yhteisön tahtotilaa ja joissa valintatilanne ei ole mustavalkoinen, vaan erilaisia vaihtoehtoja on lukuisia. Alkuperäisiä vaihtoehtoja on myös mahdollista muokata ja yhdistellä valintaprosessin varrella.

Crowd wise -menetelmää on käytetty Iso-Britanniassa mm. päätettäessä kuinka paljon valtaa paikallishallinnoilla tulisi tulevaisuudessa olla, kunnan budjetin määrittelyn apuna sidosryhmätyöskentelynä ja päätettäessä kunnan omistaman kiinteistön käytöstä.

(Crowd Wise 2015)

4. TOINEN KONSENSUSÄÄNESTYS.

Toinen konsensusäänestys tehdään ensimmäisen äänestyksen ja keskustelun jälkeen valikoituneista vaihtoehtoista.



Kuvat: Crowd Wise 2015

PARITTAINEN VERTAILU

Parittaisessa vertailussa vaihtoehdot laitetaan vuorotellen "kilpailemaan" keskenään valitsemalla kahdesta vaihtoehdosta parempi. Näin tehdään taulukon avulla kaikille vaihtoehdoille, jonka jälkeen voidaan laskea, mikä vaihtoehto sai eniten, toiseksi eniten jne. puoltajia vertailuissa. Vertailun avulla voidaan arvioida vaihtoehtojen tärkeyttä, vaikuttavuutta tai kustannustehokkuutta käsiteltävän tavoitteen tai kysymyksen suhteen.

	VE1	VE2	VE3	VE4	VE5
VE1	-	ve2	ve1	ve1	ve5
VE2		-	ve3	ve2	ve5
VE3			-	ve4	ve3
VE4				-	ve4
VE5					-

KONSENSUS -FOORUMI

Konsensus- eli yhteisymmärrysfoorumi on päivästä kolmeen päivään kestävä tapahtuma, jonne kutsutaan kattavasti eri sidosryhmien vaikuttamaan päätöksentekoon ja keskustelemaan monimutkaisistakin kokonaisuuksista. Osallistujat jaetaan usein useisiin pöytiin, joita valvovat fasilitaattorit. Foorumin työskentelyn pohjalta laaditaan dokumentti, jota osallistujat voivat vielä jälkikäteen kommentoida.

(Communityplanning.net 2011)

JATKUVA DIALOGI JA DOKUMENTAATIO

Etsi ideoita

Kokoa ehdotukset

Tarkista soveltuvuus

Jalosta ehdotuksia

Valitse ehdotukset

Esittele päätökset

Päätökset tai pohja päätöksille

- 1
- 2
- 3
- 4

RYHMITTELYTEHTÄVÄT

Ryhmittelytehtävässä ideariihen tuloksia tai ehdotuksia ryhmitellään ja analysoidaan esimerkiksi post-it-lappujen avulla eri teemojen alle. Ehdotukset voidaan ryhmitellä valmiiden teemojen alle, tai tehtävänä voi olla myös yhteisen teeman löytäminen.

Toimenpiteitä voidaan ryhmitellä esimerkiksi teemoittain, tärkeys-asteittain, vaikuttavuuden mukaan, toteutusaikataulun mukaan tai so-piviksi toimenpidepaketeiksi.

teema 1

teema 2

teema 3

teema 4

ARVOSTAVA HAASTATTELU

Arvostava haastattelu on työskentelyprosessi, jossa lähtökohtana ovat potentiaali, ratkaisut ja hyödyt, joita muutoksilla saadaan. Ryhmätyöskentelymenetelmässä ratkaisuja etsitään vahvuuksien kautta innostamalla ja motivoimalla. Ratkaistavan asian määrittämisen jälkeen ryhmässä tunnistetaan koettuja onnistumisia ja hyvä puolia. Tämän jälkeen mietitään, miten asiat voisivat olla ja minne halutaan päästä (unelma, visio). Kolmannessa vaiheessa pohditaan, mikä olisi ideaalitalanne ja miten asiat voisivat olla tulevaisuudessa, jonka jälkeen pohditaan, miten se saataisiin aikaan. Ajattelumallin vahvuus on ongelmienratkaisu onnistumisten ja positiivisen ajattelun kautta.

(Communityplanning.net 2011)

1. Definition: Käsiteltävän asian määrittäminen

2. Discovery: Mikä on hyvin? Mikä on onnistunut?

3. Dream: Miten asiat voisivat olla?

4. Destiny: Miten tämä saataisiin aikaan?

5. Design: Miten asioiden tulisi olla? Mikä on ideaalia?

ESIMERKKI SUMP-OHJELMAN TOIMENPIDESUUNNITELMAN ESITTÄMISESTÄ: CHAMBÉRYN KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEEN SUUNNITELMA (RANSKA)

Chambéryn SUMP-ohjelman toimenpidesuunnitelman yläteemat

- 5.1 Kaupungistuminen
- 5.2 Kaupunkien välinen raideliikenne
- 5.3 Paikallisjoukkoliikenne
- 5.4 Matkaketjut
- 5.5 Katuverkko ja liikenne
- 5.6 Pysäköinti
- 5.7 Kaksipyöräinen ajoneuvoliikenne
- 5.8 Kävely
- 5.9 Jakeluliikenne
- 5.10 Järjestäminen ja palvelut

Chambéryn seudun SUMP-ohjelman toimenpiteitä, kohta 5.1: Kaupungistuminen

Otsikko	Kuvaus	Vaikutukset	2005 mennessä	Määräajat 2005-2010	2010 jälkeen	Maantieteellinen alue
1 Kaupungin kehittämissuunnitelmien tarkistaminen	Kehittämissuunnitelmien tavoitteiden yhteensovittaminen	Vaikutukset pitkällä aikavälillä liikennejärjestelmän organisointiin ja kulkutapajakaumaan	Selvitykset käynnissä			Kaupunkialue
2 Kaavoituksen varaukset	SUMP:n toimenpiteiden (liityntäpysäköinti, joukkoliikennekaistat, ...) vaatimien kaavoitusvarausten muodostaminen		Selvitys ja toteuttaminen			Taajama
3 Kortteleiden kehittäminen	Joukkoliikennemyönteisten kortteleiden kehittäminen ja muokkaaminen	Vaikutukset pitkällä aikavälillä liikennejärjestelmän organisointiin ja kulkutapajakaumaan	Selvitykset			Kunnat
4 Jne.						

(Käännetty, mukailen: Chambéry métropole communauté d'agglomération 2004)



5 Ohjelman laadinta

5.1 Toimenpiteiden toteutuksen suunnittelu

SUMP-ohjelmien toimenpiteiden toteutuksen suunnittelun tarkkuus riippuu muun muassa toteuttajatahosta, ohjelman julkaisuaikataulusta sekä jo valmiina olevista budjetoinneista. Kohdassa 4.2. esiteltyjä päätöksenteon ja valmistelun apuvälineitä voi hyödyntää myös mm. budjetin allokoinnissa ja aikataulutuksen tekemisessä. Ohessa on esitelty ote Ranskan Chambéryn kaupunkiseudun SUMP-ohjelman toimenpidesuunnitelmasta. Suunnitelmassa on myös esitetty karkea budjettihahmotelma kulkutavoittain ohjelman ajanjakson ajaksi.

TAVOITTEIDEN ASETTAMISEN SMART-OHJESÄÄNTÖ

Specific Määrällisiä ja selkeitä, yksiselitteisiä
Measurable Mitattavissa olevia, todennettavia
Attainable Saavutettavissa olevia, kannustavia
Relevant Oleellisia ja asiaankuuluvia, oikeita asioita mittaavia
Timely Aikaan sidottuja, kehittämissaikataulua noudattavia



SEURANTA CHAMBÉRYSSA

	2005	2006	2007	2008	2009
Joukkoliikennematkaa / vuosi / asukas	67	74	76	78	79
Joukkoliikennematkaa / vuosi (miljoonaa)	7.8	8.6	8.9	9.5	10.0
Joukkoliikenteen keskimääräiset kilometrikustannukset	3.44 €	3.63 €	3.89 €	3.99 €	4.16 €
Pyöräilyverkoston yhteispituus (km)	/	62	55	69	72
Kaupunkipyörien lukumäärä	230	258	258	300	325
Kaupunkipyörien vuokrauspäiviä yhteensä / vuosi	41 200	50 978	56 730	66 047	74 214
Pyörälaskennat: Leyssen viherkäytävä (pyöräilijää / vuosi)	/	/	188 270	253 985	264 397
Pyörälaskennat: Verneyn puisto (pyöräilijää / vuosi)	/	/	391 495	467 778	578 729
Autoliikenteen määrä: Tunnel des Monts (keskimääräinen vuorokausiliikenne)	72 246	73 083	77 082	77 958	80 299
Maanpäällisen maksullisen pysäköinnin määrä	/	1 826	2 132	2 315	2 169
Maksullisen pysäköinnin määrä pysäköintilaitoksissa	/	2 144	2 144	2 144	2 144
Matkustajamäärä Chambéryn päärautatieasemalla (miljoonaa matkustajaa / vuosi)	2.72	2.90	2.92	3.12	3.21

Mittari	Päämäärä
Kilometriä joukkoliikennekaistaa	Katuverkon hoitaminen. Bussiliikenteen matkanopeuden kasvattaminen.
Joukkoliikenteen matkanopeus	Joukkoliikenteen käytön kasvattaminen.
Vähäpäästöisten joukkoliikennevälineiden osuus	Joukkoliikenteen päästöjen vähentäminen.
Joukkoliikenteen käyttö (matkustajaa / vuosi)	Joukkoliikenteen käytön kasvattaminen.
Joukkoliikennetarjonta (ajoneuvo-km / vuosi)	Joukkoliikenteen käytön kasvattaminen.
Joukkoliikennematkojen määrä / asukas / vuosi	Joukkoliikenteen käytön kasvattaminen.
Eri lipputyyppeiden osuus joukkoliikennematkoista	Joukkoliikenteen käytön kasvattaminen.
Pyöräilyverkoston yhteispituus	Pyöräilyverkoston kehittäminen.
Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä julkisissa tiloissa	Pyöräilyverkoston kehittäminen.
Kaupunkipyörävuokrausten ja -asiakkaiden lukumäärä	Pyöräilyn kasvattaminen.
Julkisten autopysäköintilaitosten kausilipun haltijoiden lukumäärä	Pysäköinnin käytön yleinen arviointi.
Pitkäaikaisen maksullisen autojen katupysäköinnin kokonaismäärä päivällä	Autoilun rajoittaminen keskustassa työskentelevien parissa.
Asukkaiden lukumäärä, jotka maksavat katupysäköintipaikastaan erityistä asukashintaa päivällä	Asukkaiden päiväaikaisen pysäköinnin suosiminen.
Lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin kokonaismäärä	Keskustan saavutettavuuden parantaminen vierailijoille.
Pysäköintipaikkojen määrä työmatkalaisille suunnatussa liityntäpysäköinnissä	Autoilun rajoittaminen keskustassa työskentelevien parissa.
Tehtyjen työpaikkojen liikkumissuunnitelmien lukumäärä	Yksin autolla ajamisen vähentäminen.
Onnettomuuksien lukumäärä	Onnettomuustilanteiden analysointi.
Kuolleiden, vakavasti loukkaantuneiden ja lievästi loukkaantuneiden lukumäärä	Onnettomuustilanteiden analysointi.
"30 km / h" -alueiden käyttöönotto	Kävely- ja pyöräilyverkoston käytön sujuvuuden optimointi.
Menot: kadut ja tiet	Tieliikenneinvestointien arviointi.
Menot: pysäköinnin rakentaminen	Pysäköinti-investointien arviointi.
Menot: pyöräily- ja kävelyhankkeet	Kestävien kulkutapojen käyttöä parantavien investointien arviointi.
Menot: turvallisuushankkeet	Kestävien kulkutapojen käyttöä parantavien investointien arviointi.
Menot: jakeliikenteen järjestäminen	Jakeliikenneinvestointien arviointi.
Menot: joukkoliikennejärjestelmä	Matkaketjuja parantavien investointien arviointi.

(Käännetty, mukailen: Chambéry métropole communauté d'agglomération 2004)

5.2 Seurantasuunnitelman muodostaminen

Jotta voitaisiin arvioida kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen toteuttamisen onnistuneisuutta, määritetään ohjelmaan myös seurantasuunnitelma. Sen lisäksi, että seurantasuunnitelma sisältää ohjelman tavoitteet ja niiden suhteen asetetut tunnusluvut, voidaan mittareita asettaa myös itse ohjelman toteuttamiselle. Tyypillinen tällainen mittari on ohjelman toimenpiteiden toteuttamisprosentti.

Seurantasuunnitelman tehtävänä on kannustaa toimenpiteiden toteuttamiseen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä, kertoa kehittymisen suunnasta ja tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Tavoitteita asetettaessa on hyvä muistaa SMART-ohjesääntö, joka varmistaa muun muassa sen, ettei aseteta tavoitteita, joiden saavuttamista ei mitenkään pystytä todentamaan.



1

SUMP-ohjelma koko kaupungin yhteiseksi

Tavoitteet:

- Hyväksynnän ja suunnitelman omistuksen tunne sidosryhmillä ja asukkailla

Tehtävät:

- Prosessin tulosten julkaisu ammattimaisesti ja läpinäkyvästi
- Selvitys siitä, mitkä ovat paikallisten viranomaisten todelliset mahdollisuudet toimenpiteiden toteuttamiseen
- Median mukaan ottaminen: raportin julkaisu on merkkipaalu ja kaupungin tulisi juhlistaa sitä!

Case: Raportin julkaiseminen, UK

Länsi-Englannissa laadittu Liikennejärjestelmäsuunnitelma lanseerattiin medialle ja yleisölle vuosittaisen liikennefoorumin yhteydessä näyttävästi. Yli 100 alueen edustajaa, mukaan lukien yrityksiä, terveydenhuollon toimijoita ja asukkaita, osallistui tilaisuuteen kuulemaan raportin sisällöstä ja tuloksista ja siitä, mitkä heidän vaikutusmahdollisuutensa toimenpiteiden toteuttamiseen ovat.

Saapuessaan tilaisuuteen osallistujat saivat kopion raportista sekä kyselylomakkeen, jolla haluttiin kerätä välitöntä palautetta. Kyselylomakkeita sai halutessaan mukaansa myös suurempia määriä välitettäväksi muille tahoille. Foorumi sisälsi työpajoja hiilidioksidin vähentämisestä, aktiivisesta liikkumisesta sekä kestävästä taloudesta. (European Union 2013)

(European Union 2013)

2

Toimenpiteiden toteuttamisen seuranta

Tavoitteet:

- Toteutuksessa mukana olevien tahojen tarkka roolien määrittely
- Tahojen välisen sujuvan yhteistyön varmistaminen
- Tehokas fasilitointi
- Mahdollisten riskien ja synergioiden havaitseminen
- Prosessin läpinäkyvyyden varmistaminen

Tehtävät:

- Vastuunjako ja työsuunnitelman laatiminen toteuttajatahoille
- Työsuunnitelman toimeenpanon edistäminen
- Projektin hallinta
- Raportoinnin ulkoasun valinta

6 Toteutus

6.1 Raportin jalkauttaminen

Raportin jalkauttamisvaiheessa on tärkeää varmistaa vielä, että raportti on sidosryhmien laajasti hyväksymä. Toteuttamisen käynnistymisen varmistamiseksi raportti tulee hyväksyä virallisesti myös poliittisesti. Raportin laatu on hyvä tarkistaa vielä tässä vaiheessa. Sidoryhmätyön tulosten tulisi näkyä selkeästi lopullisessa raporttiversiossa, mikä osaltaan takaa raportin hyväksyttävyyttä sidoryhmien silmissä. Viimeistelyyn ja lopullisiin muutoksiin on hyödyllistä ottaa sidoryhmiä mukaan. (European Union 2013)

Kun raportti on tarkastettu viimeistä kertaa, voidaan se luovuttaa toteutukseen. Raportin jalkauttamisvaihe on kriittinen toimenpiteiden toteutumisen kannalta. Jalkauttamisvaiheessa päättäjien tuki on tärkeää raportin hyväksymisen ja sen toteuttamisesta vastuussa olevien tahojen kannalta. Raportin virallinen hyväksyminen on tärkeää erityisesti, mikäli raportti on tehty yhteistyössä useiden eri aluetoimijoiden kanssa. Tällöin kaikkien toimijoiden tulee hyväksyä raportti, jotta sen toteuttamisella on täysi tuki. (European Union 2013)

Päättäjien lisäksi jalkauttamisvaiheessa on tärkeää vielä muistuttaa muita sidoryhmiä ja asukkaita siitä, että raportti on heidän ja tekijöiden yhteinen ponnistus yhteiseksi hyväksi. Raportin tulemien esittely ja ”me-hengen” nostatus auttavat raportin hyväksymisessä ja jalkauttamisessa. (European Union 2013)

Jalkauttamisvaiheen toinen kriittinen osuus on toimenpiteiden toteuttamisen suunnittelu. Useinkaan SUMP-suunnitelmat eivät sisällä yksityiskohtia toimenpiteiden toteuttamisesta, vaan antavat toimenpiteille vain suuntaviivoja. Tärkeää onkin painottaa prosessissa määritettyjen toimenpiteiden toteuttajille, että toteutusvaiheessa ja toteuttamista suunniteltaessa tulee käydä läpi samanlainen prosessi kuin SUMP-työssä, mutta vain pienemmässä mittakaavassa ja aikajänsteeltään nopeammin toteutettuna (European Union 2013):

1. Tavoitteiden määrittely
2. Suunnittelu
3. Johtaminen
4. Kommunikointi
5. Seuranta

Hyvästä ja onnistuneesta raportista ei välttämättä seuraa hyvää ja onnistunutta toteutusta. Prosessin tavoitteet tulee kommunikoida toteuttajille selkeästi ja myös valvoa työn tulosta. (European Union 2013)

1

Viestintä ja mielenkiinnon ylläpitäminen

Tavoitteet:

- Hyväksynnän saaminen toimenpiteille
- Tiedottaminen toimenpiteiden aiheuttamista rajoitteista tai mahdollisuuksista

Tehtävät:

- Ennen toimenpiteen aloittamista tulee konsultoida sidoryhmiä, joihin toimenpiteen toteuttaminen vaikuttaa (joko positiivisesti tai negatiivisesti). Negatiiviset vaikutukset aiheuttavat luonnollisesti enemmän palautetta.
- Negatiivisten vaikutusten lieventäminen mahdollisuuksien mukaan esim. tukemalla yritysten toimintaa hankkeiden ajan
- Laajemman yleisön informointi projektin etenemisestä
- Toteutettujen toimenpiteiden ja merkkipaalujuen saavuttamisen korostaminen esimerkiksi katujuhlilla asukkaiden kanssa

(European Union 2013)



6.2 Kommunikointi

Sidosryhmiä ja asukkaita on tärkeä informoida prosessin sisällöstä ja aikatauluista suunnitteluvaiheessa, mutta kommunikointia tulee jatkaa myös suunnitelman jalkautusvaiheessa. Sidosryhmät tulee pitää ajan tasalla toimenpiteiden toteuttamisesta ja tulevista projekteista. Jatkon kannalta on tärkeää, että eri sidosryhmät näkevät, kuinka heidän osallistumisensa on vaikuttanut suunnitelmaan. Viestintä ja mielenkiinnon ylläpitäminen on tärkeää ohjelman toteutusvaiheessa siitäkään syystä, että silloin toimenpiteiden vaikutukset kohdistuvat eri sidosryhmiin. Kestävän liikkumisen ohjelman viestinnän voi sitoa esimerkiksi osaksi kestävän liikkumisen edistämisen- ja kampanjatyötä.

6.3 Toteutuksen seuranta ja ohjelman päivittäminen

Seuranta on tarpeen tehdä myös jalkauttamisvaiheessa ja seurata erityisesti toimenpiteiden toteutumista. Seuraamalla prosessin edistymistä sekä tarkkailemalla onnistumisia ja epäonnistumisia pysytään tietoisina prosessin haasteista ja prosessia voidaan kehittää. SUMP-ohjelman laatiminen ei ole kertaluontoinen prosessi, vaan iteratiivinen jatkuvaan parantamiseen tähtäävä sykli.

Ohjelman on tarkoitus toimia työkaluna, jolloin sitä on tarkoituksenmukaista myös päivittää säännöllisin väliajoin vastamaan sen hetkistä tietämystä ja tarvetta. Tarkoitus ei kuitenkaan ole, että muutamien vuosien välein koko prosessi ja mietintä aloitetaan alusta, vaan SUMP tähtää nimenomaan määrätietoisempaan ja pitkäjänteisempään kehittämiseen. Kyseessä on ennemminkin suunnitelman edelleen jalostaminen vuosien varrella opittujen asioiden pohjalta kuin ohjelman uusiminen.

1

Toimenpiteiden toteutumisen seuranta

Tavoitteet:

- Ongelmien ja pullonkaulojen havaitseminen
- Sidosryhmien informointi käynnissä olevista toimenpiteistä

Tehtävät:

- Toimenpiteiden toteutumisen säännöllinen seuranta
- Lukuarvojen tai muiden yksiselitteisemmin mitattavissa olevien mittareiden, kuten hiilidioksidiarvojen laskun, seuranta
- Haastavammin määriteltävien tavoitteiden täyttymisen seuranta, kuten toteutusprosessin helppous, tietoisuuden kasvaminen ym.
- Toimenpiteiden vaikutusten arviointi ja mittaaminen 1-5 vuoden välein
- Seurantaraportin julkaiseminen

2

Suunnitelman päivittäminen

Tavoitteet:

- Uusien kehityssuuntien huomioiminen
- Toimenpidesuunnitelman ajantasaisuuden ja tavoitteiden saavuttamisen varmistaminen
- Jalkauttamisprosessin optimointi

Tehtävät:

- Suunnitelman joustava päivittäminen ja toimenpidesuunnitelman muuttaminen tarvittaessa pikaisesti
- Niiden alueiden havaitseminen, joilla toimenpiteitä ei onnistuttu toteuttamaan: syiden määrittäminen suunnitelman päivittämistä varten
- Suunnitelman korjaaminen yhteistyössä sidosryhmien kanssa: korjaamistarve tulee esiin kun strategiaa toteutetaan
- Tehtyjen muutosten hyväksyttäminen poliittisella tasolla

3

Onnistumisen arviointi

Tavoitteet:

- Suunnitteluprosessin, suunnitelman ja jalkauttamisen onnistumisen analysointi: onnistumiset ja epäonnistumiset
- Tiedon lisääminen SUMP-prosessin toteuttamisesta
- Käytännön kokemusten kerääminen seuraavaa SUMP-työtä varten

Tehtävät:

- Prosessin arvioinnin suorittaminen esimerkiksi sidosryhmiä haastatteleamalla
- Toimenpiteiden toteutuksen laajempien vaikutusten selvittäminen
- Onnistumisten ja epäonnistumisten analysointi: listaus tavoitteista, joita ei saavutettu
- Virheistä oppimisen dokumentointi
- Strategian muodostaminen virheiden välttämiseksi seuravalla SUMP-kierroksella
- Tehtyjen virheiden analyysin kommunikointi sidosryhmille

7 Hyvä muistaa ohjelman laadinnassa

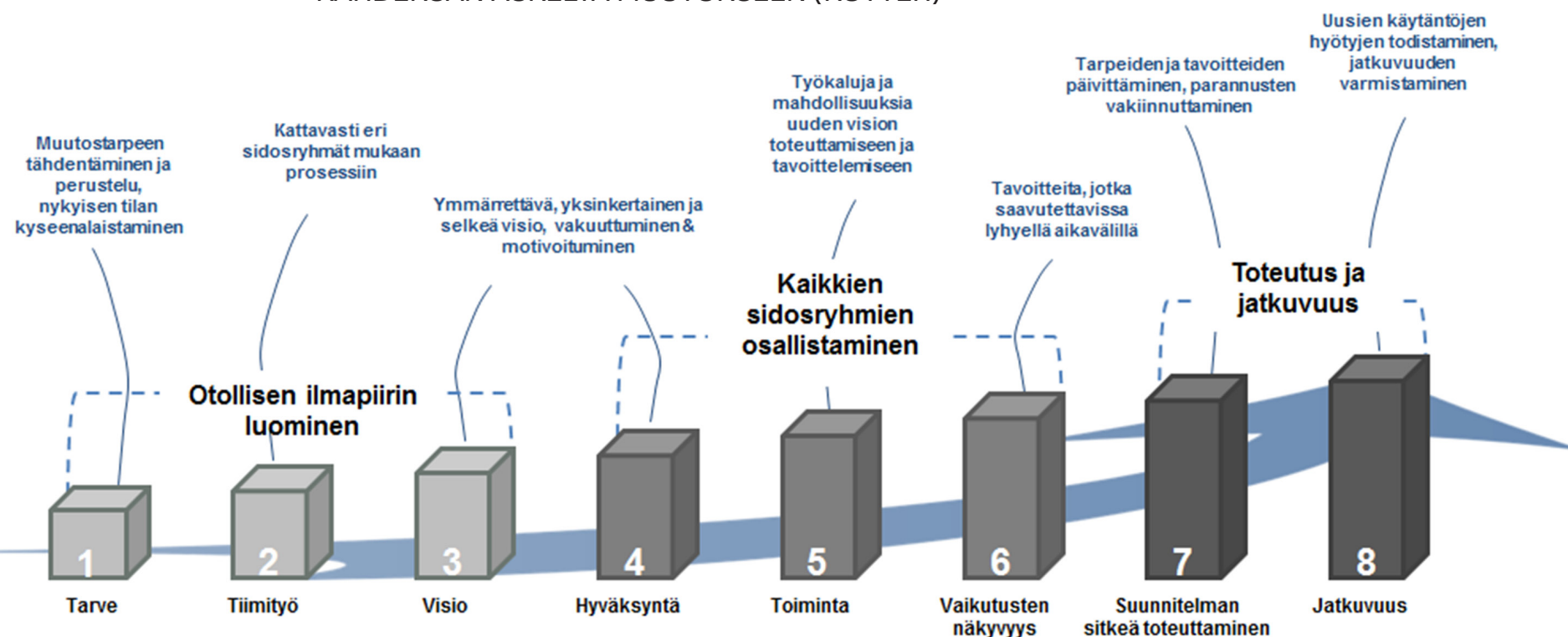
SUMP eli kestävän liikkumisen suunnitelma on kuin hyvin tehty ja eri toimialoille laajennettu liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pohjimmiltaan kyse on muutoksesta toimintatapoihin. Oleellisinta suunnitelman laatimisessa ja toteuttamisessa uudella tavalla on aidosti ja vilpittömästi ymmärtää sidosryhmätyön ja osallistamisen arvo ja merkitys. Mikäli sidosryhmätyöhön suhtaudutaan pakollisena välietappina ja vain keinona pitää eri tahot tyytyväisinä vietäessä läpi omia ajatuksia, ei sidosryhmätyöskentely ole palkitsevaa millekään osapuolelle. Kestävän liikkumisen suunnitelman laatimiseen ja toteuttamiseen sisältyy paljon muutosta. Suoraviivaisimmin tämä on nähtävissä infrastruktuurissa ja kaupungissa. Suunnitelman laatimisen yhteydessä etsitään parhaita keinoja muokata kaupunkia.

Tämä johtaa muutokseen erilaisten toimijoiden, kuten liikeyrityksien, toimintaympäristössä. Sidosryhmissä saattaa ymmärrettävistä syistä esiintyä muutosvastarintaa ja vastustusta, mikäli ei ymmärretä syitä toimenpiteiden taustalla tai ei jaeta kaupunkiorganisaatiolla olevia tavoitteita ja tulevaisuuden visiota. Pahimmassa tapauksessa sidosryhmät eivät ole edes täysin perillä siitä, mitä oikeastaan ollaan tekemässä: mikä muuttuu ja miksi sekä toisaalta, mikä ei muutu. Eri sidosryhmien motivaattoreiden sekä huolien ja pelkojen tunnistaminen sekä ymmärtäminen helpottaa kommunikointia ja yhteispeleä.

Myös kaupunkiorganisaation on usein muututtava. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma yhdistää eri toimialat, mikä edellyttää muutoksia yhteistyötavoissa kaupungin sisällä. Päänvaivaa aiheutuu, kun omia rutiineja, työskentelytapoja ja tottumuksia tuleekin yhtäkkiä muuttaa. Pelkästä omasta tontista huolehtiminen ei enää riitä, vaan huomioon tulee ottaa myös muut toimialat. Muun muassa Lundin ja Delftin kaupungeissa kaupunkiorganisaatiota on uudistettu siten, että eri toimialat työskentelevät lähemmin toistensa kanssa. Delftissä kaupunkisuunnittelua tehdään nykyisin poikkihallinnollisissa alueellisissa tiimeissä, joissa on liikenne- ja maankäytön suunnittelijoita sekä asiantuntijoita ympäristötoimialalta sekä säästöjen sekä rahoituksen asiantuntijoita. Tämä saattaa olla tulevaisuuden trendi. Organisaatiomuutos Delftissä oli ilmeisen kivulias, mutta parantuneiden suunnittelu- ja kehittämisprosessien myötä sen arvoinen.

Suurimmat odotukset ja muutostoiveet kohdistuvat asukkaisiin ja ihmisiin, joiden käyttäytymistä kestävän liikkumisen toimenpiteillä halutaan jollakin tavalla muuttaa. Toimenpiteillä halutaan vaikuttaa siihen, minkä kulkutavan, asuinalueen tai ostospaikan asukkaat valitsevat. Uusien käyttäytymistapojen ja uudenlaisen ympäristön omaksumista helpottaa se, että toimenpiteet koetaan omiksi. Kenties ollaan jopa oltu mukana prosessissa niiden valmistelemiseksi tai suunnittelemiseksi.

KAHDEKSAN ASKELTA MUUTOKSEEN (KOTTER)



(Alkup. kuva: Harvard Business School Press)

Eniten voidaan kuitenkin aina vaikuttaa omaan itseensä ja omiin toimintatapoihin sekä ajatuksiin. Kaikille sidosryhmätyö ei ole luontevaa tai omalla mukavuusalueella. Organisaatiosta on hyvä tällöin etsiä tehtävään enemmän kutsumusta kokeva henkilö tai hankkia itsevarmuutta ja osaamista koulutusten avulla. Hyviksi todettuja käytäntöjä kannattaa etsiä ja kopioida myös muista kaupungeista. Jokaisesta työskentelystä, menetelmästä ja tilaisuudesta oppii, ja usein oikeanlaiset toimintatavat ja yhteistyömuodot vaativatkin pientä hakemista ja opettelua.

SIDOSRYHMÄTYÖ



MAHDOLLISUUS SAADA TIETOA, TIEDOTTAA, NOSTAA ESIIN HUOLENAIHEITA, TEHDÄ EHDOTUKSIA, VAIKUTTAA HANKKEESEEN

Lähteet

European Union. 2013. Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.

Chambéry métropole communauté d'agglomération. 2004. Plan de Déplacements Urbains de Chambéry metropole 2003 - 2010.

Civitas. 2011. Involving stakeholders: toolkit on organising successful consultations. Civitas Handbooks.

City of Dresden. 2012. SUMP process - What happens in Dresden. Kerstin Burggaf, Department of Transport Development Planning. 2012 Annual Polis conference, 30 November 2012, Perugia.

Challenge. 2013. Participation in Gent. Participation in mobility. Geldolf, J. Mobility Company City of Gent.

Community Planning. net. 2011. Community planning methods. Saatavilla:

http://www.communityplanning.net/methods/methods_a-z.php

Crowd Wise. Crowd Wise. Turning differences into effective decisions. Saatavilla:

http://www.crowd-wise.org/Crowd_Wise/Home.html

Miskell, D. 2014. From disaster to opportunity. Regenerating a healthy heart for Christchurch. International Conference of Walking and Livable Communities, 21 - 23st October 2014, Sydney, Australia.

Wolfram, M. & Buhrmann, S. 2007. Sustainable Urban Transport Planning. SUTP Manual. Guidance for stakeholders. Rupprecht Consult. Saatavilla:

www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf

Liik
enne
vira
sto

ISBN 978-952-317-129-9
www.liikennevirasto.fi
