

# Tampereen kaupunkiseudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

TARJOUS JA TYÖOHJELMA 7.11.2022

Assently: d7c44c53e047b239c3e49b326237f9be8401d13a07614969ee2f8b862b4f3ce70f87d4d1de6a297500e71c8f88a8a2bb3612e5db211b183fd3ba9e49480694

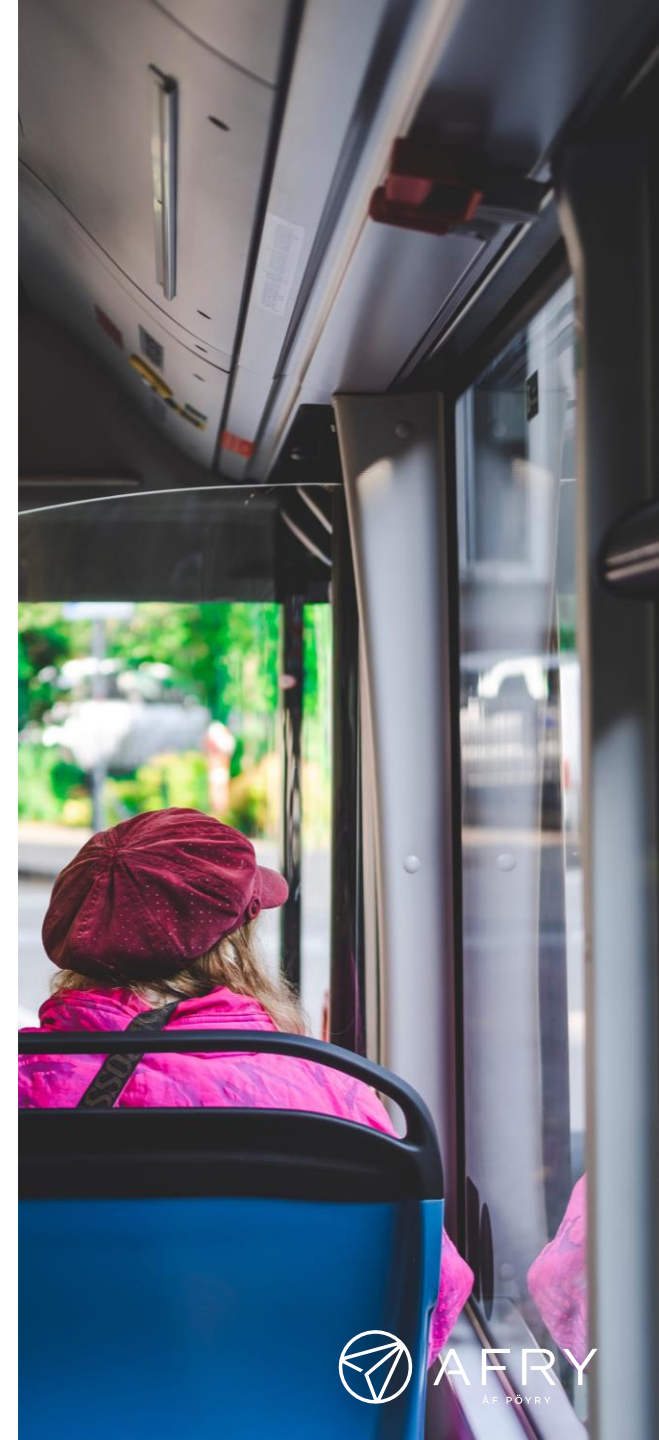
## TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN KESTÄVÄN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

### VASTAANOTTAJA

Pirkanmaan ELY-keskus, Tampereen, Pirkkalan, Nokian, Kangasalan, Lempäälän, Ylöjärven, Vesilahden ja Oriveden kunnat

### TARJOAJA

AFRY Finland Oy  
Y-tunnus:0625905-6  
Laura Mansikkamäki, suunnittelupäällikkö  
p. 358 50 5377424 , [laura.mansikkamaki@afry.com](mailto:laura.mansikkamaki@afry.com)





# Sisältö

1. Tarjouskirje
2. Hankkeen tausta ja tavoitteet
3. Työohjelma
4. Vuorovaikutussuunnitelma
5. Riskien hallinta
6. Tarjoaja ja työryhmän esittely
7. Kaupallinen tarjous ja työmäärän jakautuminen



# 1 Tarjouskirje

Kiitämme tarjouspyynnöstä ja tarjoamme Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelman kokonaispalkkiona kiinteään hintaan **170 000 € (alv. 0 %)** tässä tarjouksessa esitetyn sisällön mukaisesti.

Keskustelemme mielellämme tarjouksen sisällöstä, yhteyshenkilönä toimii Laura Mansikkamäki ([laura.mansikkamaki@afry.com](mailto:laura.mansikkamaki@afry.com), 050 537 7424).

Liitteet:

1. Työryhmän laajemmat CV:t





## 2 Hankkeen tausta ja tavoitteet 1/2

Hankkeen tavoitteena on laatia Tampereen kaupunkiseudun kunnille kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma. Suunnitelma käsittää kahdeksan seudun kuntaa; Tampereen, Pirkkalan, Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Ylöjärven, Oriveden ja Vesilahden.

Tampereen kaupunkiseudulla on toteutettu viimeaikoina paljon kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseen tähtäviä suunnitelmia ja selvityksiä. Tässä suunnitelmassa tavoitteena on täydentää olemassa olevaa tietopohjaa suunnaten työ vaikuttavuuden kannalta keskeisiin teemoihin kuten nopeusrajoituspolitiikka, risteysturvallisuus, liikenteen rauhoittaminen ja liikennekasvatus. Käynnistettävässä suunnitelmassa on keskeistä vastata MAL-sopimuksen kohtiin "11. Liikkumisen ohjauksen jalkauttamiseksi laaditaan seudullinen suunnitelma" ja "12. Tampereen kaupunkiseudun liikenneturvallisuussuunnitelma päivitetään kuntien ja valtion yhteistyössä." Työssä suunnitellaan ja varmistetaan myös jo ennalta tunnistettujen sekä työn aikana määritettävien kestävän ja turvallisen liikkumisen toimenpiteiden jalkauttaminen. Työ ja sen rooli on tärkeää kytkeä osaksi seudulla jo olevia kehittämissuunnitelmia ja niiden toimeenpanoa.



## 2 Hankkeen tausta ja tavoitteet 2/2

Työn lopputuloksena saadaan seudun kuntien ja kaupunkien **yhteinen näkemys** kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämisestä seudulla ja **selkeät suuntaviivat** siihen, miten tätä yhteistä näkemystä lähdetään viemään eteenpäin. Suunnitelmaan sisältyy myös **konkreettinen, laajakirjoinen toimenpideohjelma ja toimenpidekortit** tavoitteiden saavuttamiseksi sekä tavoitteiden toteutumisen seurantaohjelma mittareineen. Lisäksi tämän työn jalkauttamiseksi tullaan työssä esittämään perustettavaksi kuntakohtaiset liikenneturvallisuustyöryhmät. Ohjelmassa tunnistetaan, miltä osin esitettävät teemat ja toimenpiteet toimeenpanevat myös jo olemassa olevia kehittämishoelmia ts. mitä toimenpiteitä edistetään jo aiemman yhteistyönkin luomilla perusteilla

Koska seudun kunnat ovat eri tasolla kestävän ja turvallisen liikkumisen työn toteutuksen osalta, on työvaiheet osittain räätälöity kuntakohtaisesti. Työmäärä voidaan joustavasti työn aikana osittaa työvaiheisiin, joissa nähdään suurin tarve suunnittelulle ja vuorovaikutukselle.

Ehdotamme, että työ toteutetaan seuraavalla sivulla esitettyjen työvaiheiden mukaisesti. Työvaiheista on kerrottu tarkemmin seuraavilla kalvoilla.



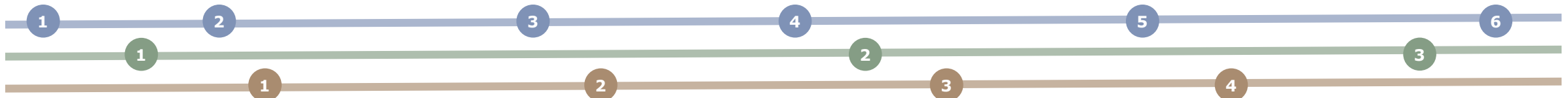
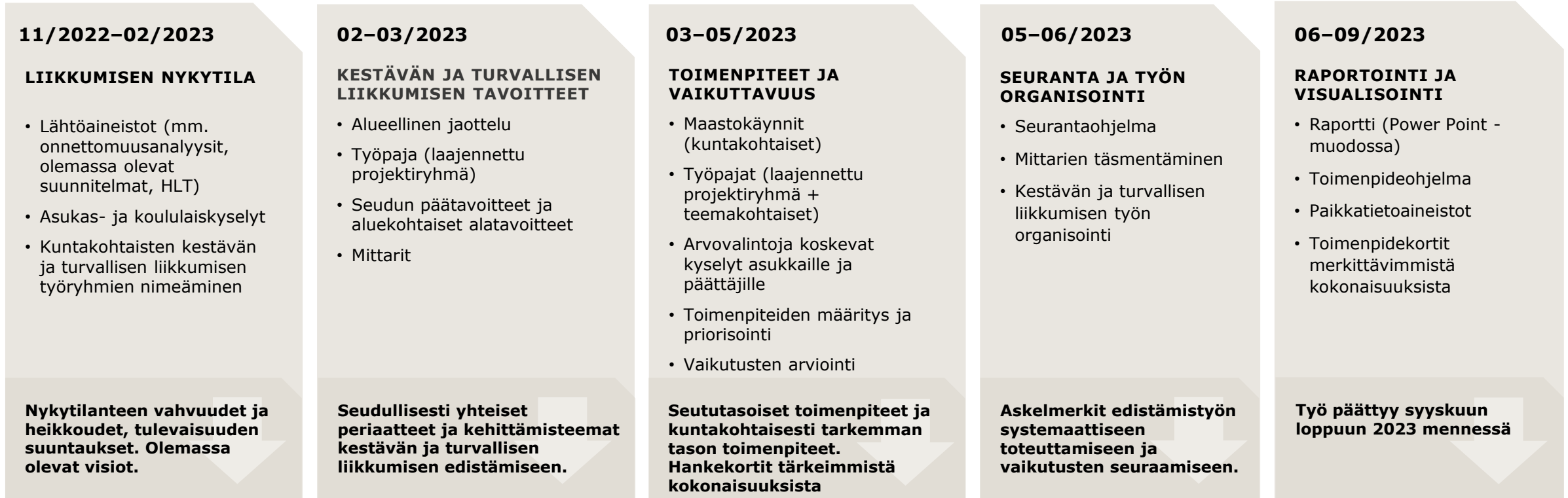
# 2 Hankkeen tausta ja tavoitteet 2/2

Projektiryhmän kokous

Kuntien työryhmät

LJT-ryhmän kokous

## PROJEKTIN TYÖVAIHEET JA AIKATAULU





# 3 Työohjelma







# Liikkumisen nykytila

Työvaiheessa kerätään yhteen olemassa oleva lähtöaineisto, tunnistetaan mahdolliset tietopuutteet sekä kerätään uutta tietoa nykytilanteesta.

Seudulla on olemassa paljon teemaan liittyviä strategioita ja suunnitelmia, jotka tunnistetaan heti työn aluksi yhteistyössä kuntien kanssa. Tärkeää on tunnistaa yhteneväisyydet sekä mahdolliset ristiriitaisuudet. Suunnitelmissa on sekä tavoitteita, toimenpiteitä sekä mittareita, jotka otetaan huomioon myöhemmissä työvaiheissa. Oleellisen lähtöaineiston hahmottamiseksi käydään työvaiheessa kuntakohtaisia haastatteluja. Nykytilanteen analyysissä hyödynnetään alkuvuodesta 2023 julkistettavia henkilöliikennetutkimuksen tuloksia liikkumistapojen analysoinnissa.

Kaikissa seudun kunnissa toteutetaan karttapohjaiset asukas- ja koululaiskyselyt, joiden pääasiallisena tarkoituksena on kartoittaa vaaranpaikkoja. Tampereella kysely suunnataan Teiskoon, josta kattavaa tietoa ei ole. Muiden kaupunkien osalta sovitaan tarkemmasta kohdentamisesta työn käynnistyessä. Vaaranpaikkojen lisäksi kyselyiden tarkoitus on kerätä tietoa nykyisistä olosuhteista ja asenteista sekä hakea ideoita toimenpiteiden määrittämiseen. Kyselyt antavat lähtötietoa sekä liikkumisen ohjaukseen että liikenneympäristön toimenpiteisiin. Kyselyissä pyritään välttämään päällekkäisyyttä seudun kunnissa vastikään toteutettujen kyselyiden kanssa ja varmistetaan synergiat kunnissa käynnissä oleviin projekteihin (esim. Nokian liikenneturvallisuussuunnitelma). Kyselyitä jaetaan kuntien kanavien kautta.

Seudun onnettomuustilanne analysoidaan viimeisen 10 vuoden ajalta. Tietolähteinä hyödynnetään tilastokeskuksen ja pelastuslaitoksen onnettomuusrekistereitä. Onnettomuusanalyysin kautta luodaan tilannekuva seudun ja kuntien onnettomuuskehityksestä, onnettomuuksien tyypeistä, onnettomuuskustannuksista sekä tunnistetaan onnettomuuskasaumat. Onnettomuusmäärät suhteutetaan liikennesuoritteeseen vertailukelpoisuuden saamiseksi. Onnettomuusanalyysiin yhdistetään seudun kunnilta kerättävät palautteet ja aloitteet. Näistä toivotaan kunnilta valmista koontia.

Alustava nykytila-analyysi käydään läpi kuntakohtaisesti työryhmien kokouksessa, minkä jälkeen tehdään täydennykset projektiryhmän kokousta varten.

**Työvaiheen tuloksena on tiivis yhteenveto sekä tilannekatsaus liikkumisen tunnusluvuista, tärkeimmistä kehityskohteista sekä vahvuuksista ja mahdollisuuksista.**

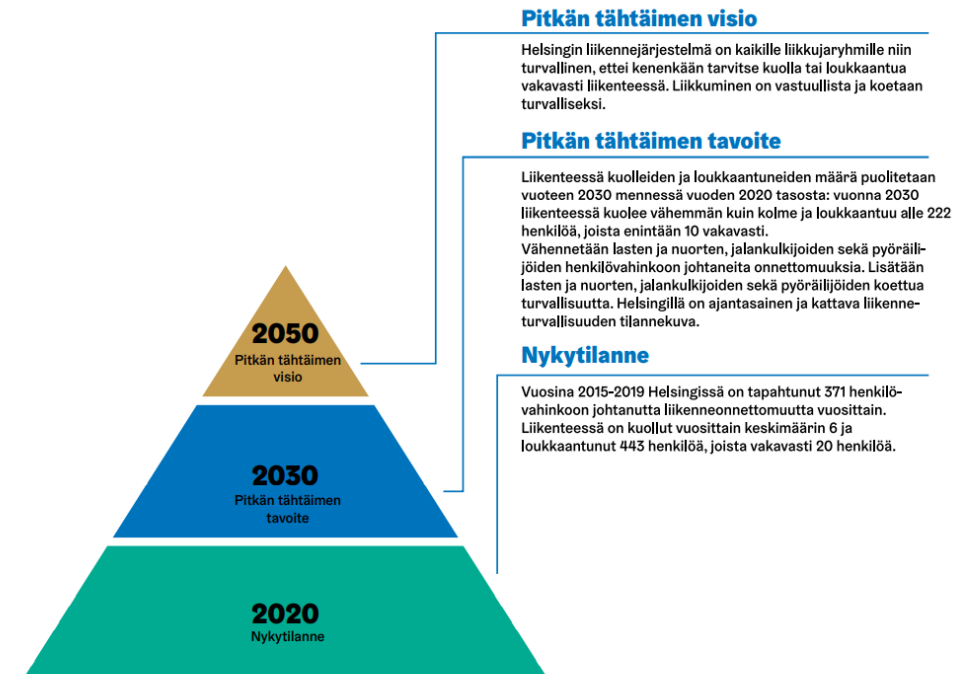


# Tavoitteet

Työvaiheen aikana laaditaan koko kaupunkiseudun liikenneturvallisuustyölle tavoitteet. Alueet määritetään tässä työvaiheessa ennen tavoitteiden määrittämistä, jotta aluetyyppejä voidaan hyödyntää tavoitteiden kohdistamisessa. Alueiden määrityksessä hyödynnetään ja tukeudutaan vahvasti vasta valmistuneeseen seudun liikkujaj- ja alueprofiilityöhön. Alueprofiilien kautta voidaan tavoitteet ja seuraavan vaiheen toimenpiteet kohdistaa paremmin seudun erityyppisille kunnille ja alueille. Liikkujaprofiilit tuovat palvelumuotoilun näkökulmaa työhön ja näin tavoitteista ja toimenpiteistä on mahdollista saada perinteistä liikenneturvallisuussuunnitelmaa vaikuttavampia.

Tavoitteet perustuvat nykytilan analyysiin, kestävän ja turvallisen liikku-  
misen hyötyihin sekä alueelle jo aiemmin määritettyihin visioihin ja tavoitteisiin. Tavoitteilla kuvataan hankkeen pääsuuntaa ja niiden tulee johtaa suoraan toimenpiteisiin. Tavoitteiden asetannan kanssa samanaikaisesti pohditaan tavoitteiden toteutumista kuvaavia mittareita, jotka tarkennetaan vielä työn loppuvaiheessa.

Tavoitteiden ja mittareiden muodostaminen tehdään laajennetun projektiryhmän kanssa **työpajassa**. Projektiryhmän lisäksi työpajaan kutsutaan mukaan sidosryhmiä ja etujärjestöjä. Tärkeitä sidosryhmiä ovat mm. seudun kuntien ja kaupunkien luottamushenkilöjohto, viranhaltijajohto sekä elinkeinoelämä. Apuna käytetään asukkailta saatuja mielipiteitä, nykytilan analyysin tietoja ja tietoja tehdystä seudun liikkujaprofiilityöstä. Tavoitteissa huomioidaan myös olemassa olevat tavoitteet ja strategiat. Työpaja toimii myös esittelynä liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ohjaustyön merkityksestä.



Kuva 2: Tavoitepyramidi.





# Toimenpiteet 1/3

Toimenpiteet määritellään nykytilan analyysien ja tavoitteiden pohjalta. Toimenpiteet koskevat liikenneturvallista ja kestävää liikenneympäristöä, asenteisiin vaikuttamista kuten kasvatusta, koulutusta, tiedottamista sekä palveluiden organisointia. Toimenpiteiden määrittämisen oleellista on huomioida muiden suunnitelmien toimenpiteet ja kytkeä ne mukaan myös tähän suunnitelmaan.

Toimenpiteiden määrittäminen käynnistetään projektiryhmällä, jossa keskitytään aluetyyppikohtaisiin yleisemmän tason toimenpiteisiin kuten "liityntäpysäköinnin kehittäminen" tai "koulujen ympäristöjen rauhoittaminen". Aluetyyppikohtaisia toimenpiteitä tarkennetaan kuntakohtaisten työryhmien kanssa esimerkiksi tasolle "Tampereen Multisillan koulun kohdalla nopeusrajoitusta lasketaan". On tärkeää, että toimenpiteitä ovat määrittämässä ne tahot, jotka tulevat olemaan toimenpiteiden vastuutahoja ja he sitoutuvat niihin. Tällä menetelmällä vältymme toiveiden tynnyriltä ja saamme esiin vaikuttavimmat toimenpiteet. Tämän jälkeen konsultti työstää sisäisenä asiantuntijatyönä ja toimenpiteitä eteenpäin. Toimenpiteisiin tunnistetaan kuntien kanssa yhteistyössä vastuutahot ja alustavaa aikataulua.

Tämän jälkeen suoritetaan kuntakohtaiset maastokäynnit (1 päivä/kunta). Maastokäynnissä olevat kohteet konsultti on määrittänyt ja rajannut etukäteen työpajatyöskentelyn ja omien asiantuntija-arvioidensa pohjalta. Maastokäynneille osallistuvat vähintään kuntien, ELY-keskuksen ja Poliisin edustus. Maastokäynneillä vierailaan kaikkien erilaisten aluetyyppien luona.



# Toimenpiteet 2/3

Toimenpiteiden määrityksessä ja priorisoinnissa huomioidaan vaikuttavuuden lisäksi, että kaikkiin kuntiin ja aluetyyppeihin tulee toimenpiteitä. Esitetyt toimenpiteet eri kunnissa voivat vaihdella merkittävästi ja niiden painotus liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden välillä voi olla toisistaan poikkeava. Esimerkiksi kunnissa, joissa on vasta valmistunut/valmistumassa oleva liikenneturvallisuussuunnitelma, ei ole järkevää esittää päällekkäisiä toimenpiteitä. Toisaalta tärkeää on tuoda liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä niihin kuntiin, joissa tätä työtä ei juurikaan tehdä. Toimenpiteiden suunnitteluvaiheessa liikkujaprofiilit toimivat apuna. Niiden avulla voidaan määrittää kohdistetumpia ja vaikuttavampia toimenpiteitä.

Työvaiheen tuloksena saadaan selkeä toimenpideohjelma. Ohjelmassa esitetään koko seutua koskevia aluetyypikohtaisia toimenpiteitä sekä kuntakohtaiset toimenpiteet kaikille seudun kunnille. Kaikki työaikana esille nousseet liikenneturvallisuuspuutteet listataan. Ohjausryhmässä sovitaan, kuinka paljon toimenpiteitä esitetään. Esimerkiksi x kpl/kunta tai 5 vuoden aikana toteutettavat.

Toimenpideohjelman lisäksi työvaiheen aikana laaditaan toimenpide-/hankekortteja. Hankekorteissa voidaan esittää yksittäisiä suunnittelukohteita mutta myös isompia kehittämisspolkuja. Kortit voivat sisältää liikkumisen ohjauksen tai liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyviä toimenpiteitä tai toisaalta myös yhdistellä näitä (infrakohde + viestinnälliset toimet). Hankekorttien tarkoitus on esittää selkeä etenemistapa jatkosuunnitteluun vietäväksi. Korteissa esitetään esimerkiksi toimenpiteen sisältö, aikataulu, kustannusarvio sekä liikkujaprofiilit, joihin kortin toimenpiteillä vaikutetaan sekä esitetään toimenpiteiden vaikuttavuus. Kortit laaditaan toimenpideohjelman pohjalta asiantuntija-arvioina peilaten vaikuttavuuteen sekä ohjausryhmän ja kuntien työryhmien tahtotilaan.

Työmääräarviossa on varauduttu laatimaan max 5 hankekorttia/kunta. Osa korteista voi olla useamman kunnan yhteisiä.





# Toimenpiteet 3/3

Toimenpiteiden ollessa vähintään luonnosasteella toteutetaan asukkaille ja päättäjille arvovalintoja kartoittava kysely. Kyselyn kautta testautetaan tavoitteita ja toimenpidekokonaisuuksia sekä sitoutetaan eri toimijoita suunnitelmaan.

Päättäjille kysely voidaan rakentaa esim. sitten, että pyydetään heitä arvioimaan millaisiin toimenpiteisiin laittaisivat rahoitusta: koulureittien turvallisuuden vai autoliikenteen sujuvuuden parantaminen.

Tarkempien hankekokonaisuuksien (hankekorttien) osalta voidaan toteuttaa teematyöpajoja tarkempaan toimenpiteiden konseptointiin. Työpajat voidaan suunnata asukkaille esim. koulumatkojen turvallisuuteen liittyvästä teemasta. Mikäli ideoidaan toimenpidekokonaisuutta, joka vaatii muita toimijoita, voidaan työpaja pitää toimijoiden ja sidosryhmien kesken esim. kestävän työmatkaliikennän edistämisen tarkemmista askelmerkeistä. Työpajoja toteutetaan käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Toimenpidevaiheessa myös tiedotetaan suunnitelman tilanteesta ja alustavista toimenpidekokonaisuuksista.



# Vaikuttavuuden arviointi 1/2

Vaikuttavuus kuvaa, kuinka hyvin toimenpiteillä pystytään saavuttamaan halutut tavoitteet. Tässä työvaiheessa arvioidaan määriteltyjen toimenpiteiden vaikutuksia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin sekä yhdessä määriteltyihin osatekijöihin (esim. ympäristö, taloudellisuus, terveys). Maanteiden toimenpiteiden osalta vaikutuksia arvioidaan TARVA-laskennoilla.

Vaikuttavuuden arviointia tehdään konsultin sisäisenä asiantuntijatyönä sekä **laajennetulle projektiryhmälle järjestetyssä työpajassa**. Työpajassa työstetään toimenpiteitä eteenpäin, arvioidaan niiden vaikuttavuutta ja priorisoidaan vaikuttavuuden avulla toimenpiteitä. Tavoitteena on tunnistaa myös toimenpidekokonaisuuksia hankekortteja varten. Konsultti valmistelee työpajan siten, että niissä päästään heti konkretiaan ja ideoidaan toimia eri aikajännteellä.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin sovelletaan muissa strategioissa käytettyjä menetelmiä yhdistäen erityisesti liikenneturvallisuutta koskevia teemoja kuten onnettomuusvaikutuksia. Kuvassa esimerkki Tampereen SUMP:ssa käytetystä vaikutusten arviointi taulukosta.

Arvioitavat vaikutukset	Hillineutraali	Tehokas	Tasa-arvoinen	Turvallinen	Aktiivinen	Ympäristö-vastuullinen
<input checked="" type="checkbox"/> merkittävä/erittäin suuri vaikutus tavoitteeseen <input checked="" type="checkbox"/> jonkinasteinen/ keski-suuri vaikutus <input type="checkbox"/> pieni/välillinen/ei vaikutusta						
<b>1. Resurssit ja suunnitteluperiaatteet</b>						
Resurssien lisääminen kestäväan liikkumiseen ja liikkumisen ohjaukseen: kehitetään nykytilan arviointia ja varmistetaan riittävällä rahoituksella kestäväan liikkumisen toimenpiteiden edistämismahdollisuudet.						
Poikkihallinnollinen suunnitelmien vaikutusten arvioinnin kehittäminen ja käyttöönotto: liikumisratkaisujen vaikutukset tilankäytön tehokkuuteen, ympäristöön, eri käyttäjäryhmiin, kestävien kulutuspoljen kulutuspatavoitteeseen ja turvallisuuteen.						
Laaditaan tarkemmat vyöhykekohtaiset kulkumuototavoitteet liikkumista koskevien suunnitelmien lähtökohdaksi. Esimerkiksi jalankuluvyöhykeille ja intensiiviselle joukkoliikennevyöhykeille asetetaan korkeampi kestävien kulutuspoljen tavoite. Vyöhykekohtaiset kulkumuototavoitteet ohjaavat liikkumisen suunnittelua.						
Asukasvuorovaikutuksen ja yhteissuunnittelumenetelmien kehittäminen eri liikkujaryhmien näkökulmien huomioimiseksi suunnittelussa.						
<b>2. Liikkumisen ohjaus ja markkinointi</b>						
Kestäväan liikkumiseen kannustaminen liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä: viestinnällä, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla ja kampanjoilla.						
Erilaisten liikkumismahdollisuuksien tutustumis- ja kokeilumahdollisuuksien edistäminen asukkailla ja työpaikoille yhteistyössä alan palvelutarjoajien kanssa, esim. sähköpyörien, tavarapyörien ja pienliikkumisen kokeilut.						
Tampereen kaupungin työntekijöiden kestäväan liikkumisen edistäminen työmatkaliikumisessa kehittämällä työntekijökohtaista liikkumisbudjettia. Vaihtoehtojen tarjoaminen työpäivän aikaiseen liikkumiseen, esim. kaupunkipyörillä ja yhteiskäyttöautoilla.						
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus kannustamalla liikkumisbudjettikokeiluun 5-10 suurta työnantajaa.						





# Vaikuttavuuden arviointi 2/2

Projekti	Valkuttavuus			Toteutettavuus	
	Parannus KÄPY-nykytilaan	Parannus MALPE-nykytilaan	Vaikutuspiiri	Kustannukset	Toteuttamisen edellytykset nykytilassa
Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys	++	+++	+++	+++	++
Korkeatasoinen pyöräliikenteen pääverkko	+++	+++	+++	+++	++
Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden	+++	++	+++	+	++
Turvalliset ja sujuvat matkaketjut	+++	+++	+++	++	+
Asianmukaiset työmaiden järjestelyt	++	+	++	N/A	+++
Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö	+++	+++	+++	+	++
Aktiivinen viestintä	++	+	+++	N/A	++
Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus	++	+	+++	+	+
Systemaattinen seuranta	+	+++	++	N/A	++
Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä	++	+++	+++	+	++
Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvuuksien hyödyntäminen	+	+	+	+	+++
Palveluiden saavutettavuuden parantaminen	+	++	++	+	++

Esimerkki Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen Kehittämisohjelma 2.0:ssa käytetystä vaikuttavuuden arviointikehikosta.

# Seuranta ja työn organisointi

Suunnitelman jalkauttaminen ja seuranta on tärkeää, jotta tunnistetaan edetäkö kohti tavoitteita ja mahdollisesti voidaan muuttaa suuntaa. Mittareiden määrittäminen käynnistetään tavoiteasetannan kanssa samanaikaisesti mutta ne tarkennetaan vielä työn loppuvaiheessa.

Tavoitteiden toteutumisen seurantaan kootaan seurantaohjelma ja määritetään mittarit. Mittareiksi pyritään valitsemaan sellaisia, jotka ovat jo muutoinkin seurannassa. Mahdollisia ovat mm. barometritutkimuksiin (Tampere) liittyvät mittarit tai onnettomuusluvut.

Myös edistämistyön organisointi ja seurannan vastuu määritetään työn aikana tarkasti. Tavoitteena vastuutahojenkin osalta on, että pyritään yksinkertaisuuteen ja hyödyntämään olemassa olevia työryhmiä.

Kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämisestä vastuussa olevat työryhmät kokoontuvat työn aikana 2-3 kertaa ja ryhmille muodostetaan selkeä toimintamalli jatkotyöskentelyyn. Työn tärkeä päämäärä on saada toimivat kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmät jokaiseen kuntaan.

Konsultti on valmis jatkamaan erillisellä sopimuksella koordinaattorina kuntien kestävän ja turvallisen työryhmien tukena.

## Seurantamittarit



### Onnettomuuksien ja niiden uhrien lukumäärä:

- Onnettomuus- ja tapaturmatilastot



### Koetun turvallisuuden taso:

- Kyselytutkimukset



### Liikennekäyttäytyminen:

- Poliisin liikenneerikostilastot
- Pyöräilybarometri, Liikennebarometri



### Toteutuma:

- Käynnistettyjen toimenpiteiden lukumäärä

Esimerkki mittareista Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmasta 2022–2026

# Raportointi ja visualisointi

Suunnitelmasta tehdään havainnollinen ja tiivisti asiat esittävä raportti PowerPoint-muodossa. Työ laaditaan ELY-keskuksen pohjalle ja ELY-keskuksen ilmettä hyödyntäen.

Lisäksi laaditaan hankekortit merkittävimmistä toimenpiteistä tai toimenpidekokonaisuuksista. Työssä on varauduttu 5 hankekorttiin / kunta, mutta kortit voivat olla myös koko kaupunkiseutua koskevia. Korttien esitystapa sovitaan työn aikana mutta kortit voivat olla esimerkiksi 1 A4 -kokoisia.

Kuntakohtaiset toimenpidelistat (excel-muodossa) tuotetaan raportin liitteeksi. Lisäksi koottaan kaikkien kuntien toimenpiteet samaan excel-taulukkoon mm. ELY-keskuksen työvälineeksi. Toimenpidelistoissa merkitään toimenpiteet, jotka ovat muiden kuntien kanssa yhteisiä sekä esitetään kustannukset, vastuutaho ja vaikuttavuus.

Työn tuloksena jokaiseen kuntaan perustetaan liikenneturvallisuusryhmät, joiden toiminta ja vastuut kuvataan osana raporttia.





# 4. Alustava vuorovaikutussuunnitelma

## Sidosryhmien tunnistaminen

Keskeiset sidosryhmät tunnistetaan yhdessä tilaajan kanssa heti työn aluksi. Sidosryhmien osalta määritellään niiden *merkitsevyys*, sekä sitä myöten osallistamisen *tavoitteet* ja *toteutustavat*. Työn aluksi kirkastetaan myös eri työryhmien rooli ja kokoontumisfrekvenssi.

## Tiedottaminen

Työn aikana laaditaan kolme tiivistä tiedotetta. Tiedottamista voidaan tehdä kuntien nettisivujen kautta, somea hyödyntäen sekä mahdollista hankkeen vuorovaikutusalustaa hyödyntäen. Tiedottamisen kanavat varmistetaan erityisesti keskeisimpien sidosryhmien osalta. Jokainen hankkeen toteuttamiseen osallistuja toimii myös *hankkeesta viestijänä*. Tiedottamisen tavoitteena on sitouttaa keskeiset sidosryhmät yhteiseen kehittämiseen.

## Työpajat

Työn aikana järjestetään kaksi työpajaa laajennetulla projektiryhmällä. 1. työpaja keskittyy tavoitteiden määrittämiseen ja 2. työpaja toimenpiteiden vaikutusten arviointiin ja priorisointiin. Kokouksia on mahdollista järjestää myös laajemmin työpajatyyppisesti, mikäli tämä koetaan hedelmällisimpinä.

Toimenpiteiden suunnitteluvaiheessa voidaan käytettävissä olevien resurssien puitteissa järjestää teematyöpajoja.

## Vuorovaikutusalustan hyödyntäminen

Yhteistyöprojektin suunnittelu, käytännön toteuttaminen ja toiminnan johtaminen koskettaa lukuisia eri sidosryhmiä. Onnistunut ja toimijoita sitouttava johtaminen, viestintä ja toiminnan koordinointi rakentaa luottamusta ja varmistaa parhaan mahdollisen lopputuloksen saavuttamisen osana pitkäkestoista projektia. Hyödynnämme toimeksiannossa esimerkiksi Teams-ohjelmaa.

## Asukas- ja koululaiskyselyt

Konsultti valmistelee asukaskyselyn ja koululaiskyselyiden kyselyrungot yhdessä projektiryhmän kanssa työn alussa, sekä laatii kyselyn karttapohjaisella Maptionnaire-kyselytyökalulla. Lisäksi konsultti vastaa kerätyn aineiston analysoinnista. Tilaaja on vastuussa kyselyn markkinoinnista sovitussa viestintäkanavissa. Kyselyn kohdentamisesta kunnittain sovitaan työn aluksi.

## Arvovalintakyselyt

Toimenpidekokonaisuuksien ollessa tiedossa toteutetaan asukkaille ja päättäjille kyselyt, joissa tiedustellaan eri tekijöiden arvotusta. Kysely rakennetaan siten, että esimerkiksi päättäjien osalta saadaan tietoa, kuinka he arvottavat kestävä liikunnan edistämisen suhteessa autoliikenteen olosuhteisiin.

# Työn ohjaus ja kokoukset



**Ohjausryhmä:** Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Rooli hyväksyä tehdyt päätökset ja antaa ohjausta jatkoon, jotta suunnitelma etenee kohti haluttua lopputulosta. Kokoontuu työn aikana 4 kertaa.



**Projektiryhmä:** Koostuu kuntien, ELY-keskuksen, kaupunkiseudun, Poliisin ja Pelastuslaitoksen (v 2023 osa hyvinvointialuetta) edustajista. Projektiryhmän rooli on osallistua työn konkreettiseen edistämiseen ideoinnin ja kommentoinnin kautta. Projektiryhmä myös ohjaa työtä haluttuun suuntaan noudattellen ohjausryhmän tavoitteita. Projektiryhmä kokoontuu tarvittaessa, arviolta 6 kertaa työn aikana. Projektiryhmän kokoukset pidetään toiminnallisina.



**Kuntakohtaiset työryhmät:** Jokaiseen kuntaan perustetaan työn aluksi poikkihallinnolliset kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmät. Kuntakohtaiset ryhmät jatkavat myös työn päätyttyä. Ryhmät tuovat näkemyksiään ja ideoitaan erityisesti kuntakohtaisiin asioihin nykytilanteen ja toimenpiteiden osalta. Ryhmät kokoontuvat työn aikana 2-3 kertaa.

# 5. Riskien hallinta

Olemme tunnistaneeet joitakin projektin prosessiin ja lopputulokseen liittyviä riskejä. Tunnistamalla riskit ennakoita, voidaan yrirtää ehkäistä niiden toteutuminen ennakoivilla toimilla ja pienentää toteutuneesta riskistä aiheutuneita haittoja. Tunnistamamme riskit ja ennakoivat toimenpiteet ovat:

Riski	Ennakoivat toimenpiteet
<b>Projektin aikataulu ei pidä</b>	Projektin kaikki ohjausryhmän kokousten ja sidosryhmätilaisuuksien ajankohdat sovitaan jo työn alussa. Tämä rytmittää työtä ja varmistaa, että ajat saadaan sopimaan kalentereihin.
<b>Projektissa ei saada tarvittavia päätöksiä</b>	Ohjausryhmän jäsenet ovat riittävän päätösvaltaisia. Ohjausryhmän kokousten aineistot toimitetaan osallistujille viikkoa ennen kokousta ja asialistaan merkitään selvästi päätettävät asiat. Esitettävät asiat on käyty läpi työryhmän kanssa. Työryhmän jäsenet keskustelevat kipeimmistä asioista etukäteen ohjausryhmän jäsenten kanssa.
<b>Työn lopputulokseen ei sitouduta</b>	Päätäjät ja kaupungin eri hallintokuntien johto otetaan mukaan työhön jo tekovaiheessa. Ihminen sitoutuu paremmin työhön, mikäli on saanut vaikuttaa sen sisältöön itse.
<b>Avainhenkilöiden resurssit</b>	Konsultti on tarjousvaiheessa varannut avainhenkilöiltä resurssit työhön.
<b>Konsulttien välinen yhteistyö</b>	Konsulteilla on oma Teams työtila projektille, jossa he jakavat saumattomasti tietoa ja työstävät työtä yhdessä.



# 6. Konsultin ydinryhmän esittely



**Projektipäällikkö**

**LAURA MANSIKKAMÄKI**

Lauralla on vahvaa osaamista viisaan liikkumisen edistämisestä strategiatasolta konkreettisimpiin toimenpideohjelmiin sekä koordinaattorityöhön. Hänellä on näkemystä liikenneympäristön kehittämistä sekä liikennekasvatustyöstä.

Kokemusvuosia 15



**Pääsuunnittelija**

**KATJA LINDROOS**

Katjalla on kokemusta käytännön liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelusta sekä liikennekasvatuksen ja -viestinnän tehtävistä. Katja on toiminut mm. liikenneturvallisuuskoordinaattorina useassa kunnassa. Katjalla on kokemusta myös kestävä liikumisen edistämistä.

Kokemusvuosia 10



**Asiantuntija**

**KATJA HYÖKKI-KOTILAINEN**

Katjalla on pitkä kokemus paikkatietoasiantuntijana toimimisesta. Hänen työssään keskeisessä roolissa ovat esimerkiksi saavutettavuus- ja onnettomuusanalyysit, jotka toimivat viisaan liikkumisen toimenpiteiden määrittämisen pohjana. Katjalla on lisäksi vahvaa kokemusta karttapohjaisten kyselytutkimusten laadinnasta ja analysoinnista.

Kokemusvuosia 20



**Asiantuntija**

**ELISA HUOTARI**

Elisalla on erittäin vahva kokemus liikenneturvallisuustehtävistä. Tehtävät ovat käsitelleet maantieverkkoa sekä katu ympäristöä ja sisältäneet liikenneympäristöön sekä kvt-töihin liittyviä osa-alueita. Elisalla on tieturvallisuusarvioijan pätevyys. Lisäksi hän on työskennellyt kestävä liikumisen parissa.

Kokemusvuosia 15

# 7. Kaupallinen tarjous

**Tarjoamme selvitystä kokonaishintaan 170 000 € (alv. 0 %). Kulut sisältyvät hintaan.**

Toimeksiannon suorittamisessa sovelletaan AFRY Finland Oy:n ja Pirkanmaan ELY-keskuksen välisen suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut puitesopimuksen 2020-2022 osa-alueen C Esisuunnittelu mukaisia ehtoja.

Työssä AFRY Finland Oy:n alikonsulttina toimii WSP Finland Oy, jonka osuus työstä on 75 000 € (alv 0). Alikonsultti osallistuu työn jokaiseen työvaiheeseen.

Työ laskutetaan suoraan tilaajan tilauksessa ilmoittamalla kustannusjaolla ELY-keskukselta (50%) ja selvitykseen osallistuvilta kunnilta. Maksuerät sovitaan työn käynnistyessä.

# Tuntien jakautuminen työvaiheittain ja henkilöittäin

Työmäärän olemme arvioineet jakautuvan seuraavasti. Työn aikana tekeminen kohdistetaan niihin osa-alueisiin, jotka koetaan tärkeimpinä. Erityisesti vuorovaikutus on työssä tärkeässä roolissa ja siihen kannattaa käyttää jokaisessa työvaiheessa aikaa. Käytämme tarvittaessa myös muuta AFRY Finland OY:n ja WSP Finland Oy:n henkilökuntaa.

	Laura Mansikkamäki	Katja Lindroos	Elisa Huotari	Katja Hyökki Kotilainen	Suunnittelija AFRY	Tunnit yhteensä	Työvaiheen osuus tunneista
Työvaihe	SKOL 02	SKOL 03	SKOL 02	SKOL 02	SKOL 04		
Liikkumisen nykytilanne	20	40	15	30	60	165	7 %
Visio ja tavoitteet	30	10	15	5	30	90	4 %
Toimenpiteet ja hankekortit	110	380	85	160	170	905	39 %
Vaikutusten arviointi	40	40	15	20	15	130	6 %
Seuranta ja mittarit	20	20	5	20	20	85	4 %
Vuorovaikutus	185	160	160	90	180	775	33 %
Raportointi	40	60	20	40	40	200	9 %
<b>Tunnit yhteensä</b>	<b>445</b>	<b>710</b>	<b>315</b>	<b>365</b>	<b>515</b>	2350	100 %
<b>Osuus tunneista</b>	<b>19 %</b>	<b>30 %</b>	<b>13 %</b>	<b>16 %</b>	<b>22 %</b>	100 %	



AFRY FINLAND OY

# Yhteystiedot

Laura Mansikkamäki  
050 537 7424, [laura.mansikkamaki@afry.com](mailto:laura.mansikkamaki@afry.com)

Tämä tarjous on voimassa **31.12.2022** saakka. Toivomme tarjouksen soveltuvan tarpeisiinne ja johtavan yhteistyöhön kanssamme.

Tampere  
AFRY Finland Oy

6.11.2022  
AFRY Finland Oy

## Sähköiset allekirjoitukset tämän tarjouksen lopussa

**LAURA MANSIKKAMÄKI**

Suunnittelupäällikkö  
Liikennesuunnittelu

**KARI FAGERHOLM**

Toimialuejohtaja  
Väyläinfra



# Making Future

The following documents were signed Monday, November 7, 2022



Tarjous\_Tampereen kaupunkiseudun  
kestävän ja turvallisen liikkumisen  
suunnitelma.pdf

(1871541 byte)  
SHA-512: 46f41afed98109bebfdfc983e3df7e2e058e2  
d36332b23e93e0e76242bf62958de35f18abbbe3a75731  
9db7d188f3aeb1eda393fb62bdb5a2e939a55a8db845

## Signatures

11/6/2022 5:10:00 PM (CET)



**Laura Mansikkamäki, AFRY Finland Oy**

laura.mansikkamaki@afry.com  
+358505377424  
Signed with SMS

11/7/2022 7:20:56 AM (CET)



**Kari Fagerholm, AFRY Finland Oy**

kari.fagerholm@afry.com  
+358400289920  
Signed with SMS



Signature is certified by Assently



Tarjous\_Tampereen kaupunkiseudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma.pdf

Verify the integrity of this receipt by scanning the QR-code to the left.  
You can also do this by visiting <https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:  
d7c44c53e047b239c9e49b92623f7f9be8401d13a07614969ee2f8b862b4ffce70f87d4d1de6a297500e71c8f88a8a2bb3612e5db211d4b8ffd3ba9e4948069  
4



### About this receipt

This document has been electronically signed using Assently E-Sign in accordance with eIDAS, Regulation (EU) No 910/2014 of the European Parliament and of the Council. An electronic signature shall not be denied legal effect and admissibility as evidence in legal proceedings solely on the grounds that it is in an electronic form or that it does not meet the requirements for qualified electronic signatures. A qualified electronic signature shall have the equivalent legal effect of a handwritten signature. Assently E-Sign is provided by Assently AB, company registration number 556828-8442. Assently AB's Information Security Management System is certified according to ISO/IEC 27001:2013.