

Asia: TRAFICOM/69790/04.04.05.03/2021

Lausuntopyyntö liikennejärjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurannan kehittämistä

Liikennejärjestelmäanalyysin rakenne ja tietopohja

Mitkä ovat tärkeimmät ja liikennejärjestelmäanalyysin valmistelun ensivaiheessa priorisoitavat tilannekuvat?

Strategisen tilannekuvan valmistelua tulee priorisoida, koska se luo perustan muille tilannekuville.

Mitkä ovat kriittisimmät liikennejärjestelmätason tietopuutteet ja millaiselle alueelliselle tiedolle olisi eniten tarvetta?

Länsi- ja Itä-uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti seurattaviin perusindikaattoreihin kuuluu autotiheyden ja käyttövoimajakauman kehityksen seuranta. Tällä hetkellä kuntakohtaista käyttövoimajakaumaa ei kuitenkaan saada Traficomien tilastoista.

Tieliikenteen CO₂-päästöjen kehitystä tulisi seurata tiheämmällä alueella ainakin Uudellamaalla niin, että maakunta jaetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tapaan Länsi- ja Itä-Uuteenmaahan ja Helsingin seutuun.

Miten alueellisen tiedon yhteismitallisuus saataisiin tehokkaimmin varmistettua ja mikä olisi keskeisin tarkasteltava maantieteellinen alue?

Tiedon yhteismitallisuus on järjestelmän toimivuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää, joten sen kehittämiseen ja varmistamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kerättävistä tiedoista tulee sopia yhdessä maakuntaliittojen ja MAL-alueiden kanssa. Yhteismitallisuudesta on kuitenkin oltava valmiita tinkimään, jos tiedot puuttuvat vain muutamilta alueilta.

Valmistelun yhteistyöprosessi

Miten hyvin muistiossa kuvattu yhteistyöprosessi varmistaa jatkuvan vuorovaikutuksen?

Jatkuvan vuorovaikutuksen tavat on esitetty hyvin.

Mitkä ovat liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun sisältyvän yhteistyön näkökulmasta tärkeimmät olemassa olevat verkostot?

Yhteistyön näkökulmasta keskeisimpiä ovat alueellisen liikennejärjestelmätyn verkostot. On myös otettava huomioon, että julkisten toimijoiden lisäksi on muitakin toimijoita, joilla on analyysin kannalta tarpeellisia tietoja ja osaamista.

Liikenne 12 -suunnitelman seurantamittaristo

Miten hyvin mittaristosta saadaan lain ja suunnitelman tavoitteiden seurannan näkökulmasta tärkeää tietoa?

Seurantamittariston sisältö ja rakenne on muodostettu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain tavoitteiden sekä SOVA-lain velvoitteiden perusteella. Tämä ja muut mittariston sisältöön vaikuttaneet näkökulmat on kuvattu dokumentissa hyvin. Kokonaisuutena mittaristo antaa monipuolisen tietopohjan tavoitteiden ja lain velvoitteiden toteutumisesta.

Mittaristoon on valikoitu vain sellaisia mittareita, joista on saatavilla säännöllisesti päivittyvää tietoa, tai joista on tiedossa tietopohja, jonka avulla mittareita voidaan tuottaa. Mittariston kehittämiseksi on tärkeää tunnistaa myös sellaiset tietotarpeet, joita tällä hetkellä ei ole mahdollista seurata, mutta joilla tavoitteiden ja lain velvoitteiden toteutumisen todentamista voidaan edelleen parantaa.

Mitä yksittäisiä mittareita seurantamittaristosta voitaisiin karsia tai mitä mittaristoon tulisi lisätä?

Mittaristoon tulisi lisätä seuraavat mittarit:

- Lentokonemelusta sekä raideliikenteen tärinästä kärsivien määrä
- Autonomistus suhteessa esimerkiksi väestö- ja työpaikkatiheyteen
- Maakuntakenttien saavutettavuus ja niiden väliset yhteydet

Toimintojen saavutettavuutta mitattaessa mukana on ainoastaan uusien asuinrakennusten kerrosala joukkoliikennevyöhykkeellä suurimmilla kaupunkiseuduilla. Myös muita maankäyttömuotoja tulisi seurata. Potentiaalinen saavutettavuus on mittarina vaikeasti hahmotettava, joten sitä voidaan käyttää vain seuraamalla sen muutosta.

Työpaikkojen saavutettavuuden lisäämistä tulisi harkita, koska työpaikan sijoittuminen on etätyön lisääntymisen jälkeenkin tärkeä saavutettavuuden ja liikkumistarpeen näkökulmasta. Mittarin lisäämistä tulee harkita, vaikka työpaikka ei aina sijaitse tilastollisessa toimipaikassa ja etätyöiden yleistyminen hämärtää työpaikan ja työn tekemisen paikan välistä suhdetta entisestään.

Mittareissa tulee määritellä täsmällisemmin, mitä tarkoitetaan suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkikeskuksilla.

Osuus väestöstä, joka saavutettavissa 60 min matka-aikana kaupunkikeskuksesta on mittarina ongelmallinen kaupunkiseuduilla, joissa on useita kaupunkikeskuksia. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla kaupunkikeskuksia on useita ja kuntarajan ylittävää asiointia tapahtuu paljon. Selkeytystä kaipaa, tarkoitetaanko saavutettavuudella tässä kaikkia liikennemuotoja ja lasketaanko matka-aika jonakin valittuna ajankohtana vai kaikkien matka-aikojen keskiarvona.

Yleistä

Mitä muuta palautetta haluatte antaa liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun?

-

Salmi Petra
Uudenmaan liitto - Va. aluesuunnittelun vastuualueen johtaja Paula
Autioniemi, liikennesuunnittelupäällikkö Petri Suominen