

Yhteenveto keskusteluista maakuntien liittojen kanssa

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan liittyviä alueellisia keskustelutilaisuuksia pidettiin maakuntien liittojen ja ELY-keskusten kanssa huhti-toukokuun 2020 aikana yhteensä 9 kappaletta ELY-keskusten liikennevastuualueiden mukaisesti. Joihinkin keskusteluihin osallistui myös muita alueen toimijoita, esimerkiksi HSL. Myös parlamentaarisen ohjausryhmän jäsenet kutsuttiin mukaan tilaisuuksiin.

Keskusteluiden tavoitteena oli kuulla maakuntien liittojen näkemyksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita tarkentavista strategisista linjauksista ja erityisesti siitä, mitä ne tarkoittavat alueellisesta näkökulmasta. Lisäksi haluttiin keskustella valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun liittyvästä valtion ja alueellisten toimijoiden yhteistyöstä ja sen kehittämistarpeista tulevaisuudessa. Osana toisaalta tulevaisuuden yhteistyön kehittämistä ja toisaalta toimenpideohjelmaversioiden valmistelua alueellisille toimijoille esiteltiin Liikenne- ja viestintäviraston valmisteleva liikenneverkon strateginen tilannekuva. Liikenneverkon strateginen tilannekuva on olennainen osa yhteistyössä tehtävää tietopohjaisen päätöksenteon kehittämistä.

Kaikki tilaisuudet olivat rakenteeltaan samanlaisia, ja alueille lähetettiin identtiset ennakkomateriaalit (tilannekatsaus valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun, strategiset linjaukset ja liikenneverkon strateginen tilannekuva). Tilaisuuksiin osallistui edustajia paikallisesta ELY-keskuksesta sekä sen liikennevastuualueen maakuntien liitoista. Lisäksi tilaisuuksiin osallistuivat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto sekä parlamentaarisen ohjausryhmän jäsen tai jäseniä. Yksikön johtaja Timo Kievari liikenne- ja viestintäministeriöstä toimi tilaisuuksien puheenjohtajana. Tilaisuudet järjestettiin etäyhteyksin.

Strategiset linjaukset

Alueille esiteltiin parlamentaarisen ohjausryhmän päättämät strategiset linjaukset, jotka tarkentavat suunnitelman tavoitteita ja ohjaavat toimenpideohjelmaversioiden valmistelua. Strategisia linjauksia pidettiin lähtökohtaisesti hyvinä, perusteltuina ja tarpeellisina.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten nähtiin olevan hyvin linjassa maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja ylimaakunnallisten liikennestrategioiden tavoitteistojen kanssa. Muutamilla alueilla kiiteltiin liikenteen hallinnonalan virastojen tähänastista osallistumista alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön sekä yhteistyötä ja vuorovaikutusta valtion kanssa yleisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Yhteistyöryhmän toimintaan esitettiin kehittämisehdotuksia.

Koronatilanne ja sen seurausten huomiointi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa nousi monen keskustelun aiheeksi. Koronakriisin vaikutusten todettiin olevan vielä epäselviä, mutta niiden tunnistamiseen pyritään kiinnittämään huomioita suunnitelman valmistelussa. Monet alueet toivoivat pitkän aikavälin visiota

osaksi suunnitelmaa. Myös suunnitelman joustavuutta yllättäviin tilanteisiin reagoimiseksi pidettiin tärkeänä.

Strategisissa linjauksissa tulkittiin olevan lievä kaupunkiseutupainotus ja kirjauksissa on havaittavissa muutamaan alueen mukaan jonkin verran Helsinki-keskeisyyttä. Monet maakuntien liitot nostivat esille, että alueilla käsitellään niin kaupunkiseutuihin kuin haja-asutusalueisiin liittyviä kysymyksiä.

Eryteisesti Etelä-Suomea koskevissa keskusteluissa nousivat esiin matkaketjut, henkilöliikenteen palvelut ja alueiden sisäinen saavutettavuus, kun taas muilla alueilla kiinnitettiin enemmän huomioita elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseen (mm. alempi tieverkko), kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseen sekä alueiden välisen saavutettavuuden parantamiseen.

Eryteisesti Pohjois- ja Itä-Suomen osalta huomio kiinnittyi rajat ylittäviin yhteyksiin ja elinkeinoelämälle ja viennille tärkeisiin maantie- ja ratayhteyksiin. Länsi-Suomessa korostuivat viennille niin ikään tärkeät kuljetusketjut ja -yhteydet satamiin kaikissa liikennemuodoissa. Henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta toimivia ratayhteyksiä pidettiin tärkeinä läpi maan ja kattavia lentoliikenneyhteyksiä myös muualle kuin Helsinkiin korostettiin.

Selkeä muutostoive esitettiin monessa keskustelussa meriliikennettä koskevaan strategiseen linjaukseen: näkemysten mukaan kansainvälisten kuljetusten kannalta olennaisia merenkulun toimintaedellytyksiä tulisi säilyttämisen sijasta kehittää. Lisäksi TEN-T-ydinverkon palvelutasotavoitetta asetettaessa tulisi huomioida työssäkäynnin ja kestävien liikkumismuotojen ohella myös kuljetukset. Lisäksi pyydettiin huomioimaan elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitettäessä myös yhteydet Helsingistä muualle Suomeen.

Muutamit alueet nostivat esiin kysymyksen liikennejärjestelmän ja alueiden kehittämisen yhteydestä. Alueiden erilaisiin rooleihin ja erityispiirteisiin pyydettiin kiinnittämään huomiota. Tämän lisäksi huoltovarmuuskulmaa toivottiin pidettävän mukana vahvemmin.

Saavutettavuutta koskevan tavoitteen nähtiin olevan laaja ja sisältävän monia eri näkökulmia. Merkittävän pendelöinnin määritelmästä käytiin keskusteluita ja sen todettiin tarkentuvan suunnittelun edetessä.

Sosiaalista kestävyttä koskevaa strategista linjausta pidettiin hyvänä, mutta samalla muutamit alueet halusivat kiinnittää vielä erityistä huomiota ihmisten tasavertaisiin mahdollisuuksiin liikkua. Viestintäyhteyksien markkinaehtoinen kehittyminen herätti huolta monella alueella. Digitalisaation hyödyntäminen ja pilotointi koettiin järkevinä.

Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta kannustettiin uudenlaisten ratkaisumallien etsimiseen. Kuntien mahdollisuuksiin rahoittaa liikennejärjestelmätoimenpiteitä koronakriisin jälkeisessä maailmassa suhtauduttiin varauksella. Tästä huolimatta nykyistä laajempaan valtion ja kuntien sopimukselliseen yhteistyöhön kannustettiin monen alueen toimesta.

Yhteistyön kehittäminen

Lähes poikkeuksetta vankkaa tietopohjaa ja tietopohjaista päätöksentekoa pidettiin keskusteluissa tärkeinä. Tämän lisäksi korostettiin molempiin suuntiin kulkevaa tietoa sekä valtion ja alueiden yhteistyötä suunnitelman seurantamallin ja vaikutusten arvioinnin kehittämisessä. Tiedon yhteismitallisuutta pidettiin olennaisena osana tietopohjaisen päätöksenteon kehittämistä sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla.

Tietopohjassa havaittiin kehitettävää erityisesti liikenneverkon kehittämishankkeiden hankearvioinnissa, kyvyssä tunnistaa tulevaisuuden potentiaaleja ja tarpeita sekä liikenne-ennusteiden kyvyssä reagoida lyhyen aikavälin muutoksiin.

Tiedonkulun turvaamiseksi ehdotettiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevaa säännöllistä uutiskirjettä. Tunnistettiin myös tarve kytkeä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma aluekehittämisestä käytäviin keskusteluihin valtion ja maakuntien liittojen välillä (TEM) sekä kehittää suunnitelman yhteyttä suurimpien kaupunkiseutujen kanssa käytäviin maankäyttöä, asumista ja liikennettä (MAL) koskeviin sopimuksiin (YM). Liittyen yhteistyöhön alueellisen ja valtakunnallisen tason välillä nostettiin esille myös maakuntien liittojen tekemä ylimaakunnallinen liikennestrategiayhteistyö.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Liikenneverkon strategista tilannekuvaa pidettiin hyvänä välineenä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Keskusteluissa nousi muutamia alueellisia kysymyksiä strategiseen tilannekuvaan liittyen, jotka luvattiin virastojen toimesta käydä läpi ja huomioida jatkovalmistelussa.

Yleisesti ottaen keskusteluihin nousi tässä yhteydessä pääväyläasetuksen mahdollinen päivitys ja sen sisältö. Pääväyläasetukseen esitettiin muokausehdotuksia jonkin verran. Tämän lisäksi kiinnitettiin huomioita siihen, että erityisesti tavaraliikenteen toimivuuden näkökulmasta myös muut verkon osat ovat pääväylien lisäksi olennaisia. Kevyen liikenteen väyliä koskevaa tietopohjaa luvattiin kasvattaa.

Vaikka liikenneverkon strategista tilannekuvaa pidettiin pääosin tarpeellisena ja kattavana työkaluna, kiinnitettiin erään alueen toimesta huomiota myös sen rajoitteisiin: liikenneverkon strateginen tilannekuva ei tarpeeksi kattavasti tunnista liikenneverkon kehittämisen potentiaalia ja sen tarjoamia mahdollisuuksia tai väylämuotojen keskinäisiä suhteita ja rooleja. Lisäksi huomiota kehoitettiin kiinnittämään naapurivaltioiden kehityksen huomioimiseen liikenneverkon strategista tilannekuvaa kehitettäessä.

Keskustelujen huomioiminen jatkotyössä

Käytyjen keskustelujen antia hyödynnetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän jatkovalmistelussa. Keskustelujen yhteenveto toimitetaan tiedoksi sekä parlamentaarille ohjausryhmälle että yhteistyöryhmälle. Parlamentaarinen ohjausryhmä päättää, muokataanko strategisia linjauksia keskustelujen perusteella vai huomioidaanko ne muuten toimenpideohjelmaversioita valmisteltaessa.

Yhteistyöryhmän työskentelyn kehittämistä pyritään viemään käytäntöön mahdollisuuksien mukaan. Keskusteluissa esitettyjä näkemyksiä käytetään pohjana myös liikennejärjestelmätöiden jatkuvaa yhteistyömallia suunniteltaessa sekä liikennejärjestelmään liittyvän tietopohjan kehittämisessä. Tietopohjan kehittämisestä, johon sisältyvät liikennejärjestelmän tilannekuva, suunnitelman seuranta ja liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointi, vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.