

Liikenteen hallinnan seudullisen yhteistyön kehittäminen



| | | | |
|---|----------------|--|--|
| Tekijät Tomi Laine, Heidi Sandberg, Strafica Oy | | Julkaisun laji Tutkimus | |
| | | Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |
| | | Toimielimen asettamispäivämäärä | |
| Julkaisun nimi Liikenteen hallinnan seudullisen yhteistyön kehittäminen | | | |
| Tiivistelmä <p>Liikennepoliittisena keinona liikenteen ja liikkumisen hallinta on tällä hetkellä voimakkaassa kehitysvaiheessa. Liikenteen hallinnalle ja erityisesti kysyntään ja kulkutapajakaumaan vaikuttamiselle luovat paineita liikennemäärien jatkuva kasvu, rajalliset resurssit liikenneinvestoinneille sekä liikennesektorin tarve osallistua ilmastonmuutoksen hillintään päästöjä vähentämällä. Tämän työn tavoitteena oli selvittää, millainen on tarkoituksenmukainen liikenteen hallinnan seudullinen yhteistyömalli Suomen suurimmille kaupunkiseuduille ja miten liikenteen hallinnan kehittäminen tulisi kytkeä osaksi seudullista liikennejärjestelmätyötä. Lisäksi on selvitetty valituista teemoista parhaita käytäntöjä eri kaupunkiseuduilta.</p> <p>Nykytilan katsaus osoittaa, että yleisimmin toteutukseen asti edenneitä hankkeita suurilla kaupunkiseuduilla ovat joukkoliikenteen reaaliaikainen seuranta sekä sähköinen tietokanta yleisistä töistä. Multimodaalit liikennetietoportaalit ovat myös tulossa suuriin kaupunkeihin lähiaikana. Hitaasti edenneitä hankkeita ovat kaupunkiseutujen pääväylien telematiikkahankkeet sekä paikallisliikenteen häiriötiedotus.</p> <p>Liikenteen hallinnan tarpeet Suomen suurilla kaupunkiseuduilla ovat selvityksen perusteella hyvin samankaltaiset. Työn tuloksena on laadittu suurille kaupunkiseuduille soveltuva yleinen yhteistyömalli, jota on sovitettava seutukohtaisten resurssien ja olemassa olevien yhteistyömuotojen mukaisesti. Seudullisen yhteistyön ytimessä on viranomaistoimijat kokoava liikenteen hallinnan johtoryhmä. Johtoryhmän tehtävänä on liikennejärjestelmän päivittäistä liikennekäyttöä parantavien toimintatapojen ja järjestelmien sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä tukevien toimenpiteiden käyttöönotto. Liikenteen hallinnan seudullinen yhteistyö kytkeytyy liikennejärjestelmätyöhön yhteisesti laadittujen toimivuusanalyysien sekä suunnittelutyöpajojen kautta.</p> <p>Neliporrasperiaatteen jalkauttaminen suomalaisen liikennesuunnitteluun edellyttää yhteistyön, resurssien sekä tiedonhallinnan uudenlaista organisointia. Liikenteen ja liikkumisen hallinnan yhteistyö eroaa infrastruktuurihankkeiden suunnittelun yhteistyöstä tarvittavien organisaatioiden, reagointinopeuden sekä käytössä olevan keinovalikoiman laajuuden osalta.</p> | | | |
| Avainsanat (asiasanat) Liikenteen hallinta, yhteistyö, kehittäminen | | | |
| Muut tiedot Yhteyshenkilö/ LVM Armi Vilkmán | | | |
| Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 59/2007 | | ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu) | ISBN 978-952-201-946-2 (painotuote) 978-952-201-947-9 (verkkojulkaisu) |
| Sivumäärä (painotuote) 60 | Kieli suomi | Hinta | Luottamuksellisuus julkinen |
| Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö | | Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |



| | | | |
|---|-----------------|--|--|
| Författare Tomi Laine, Heidi Sandberg, Strafica Oy | | Typ av publikation Forskning | |
| | | Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet | |
| | | Datum för tillsättandet av organet | |
| Publikation Utveckling av regionalt samarbete vid trafikförvaltning | | | |
| Referat <p>Förvaltningen av trafik och samfärdslösning som ett trafikpolitiskt medel är för närvarande i ett kraftigt utvecklingsskede. Ökade trafikmängder, begränsade resurser för trafikinvesteringar samt trafiksektorns behov att dämpa klimatförändringen genom att minska utsläppen ställer tryck på trafikförvaltningen, speciellt när det gäller att påverka efterfrågan och färdlösningsfördelningen. Målet med detta arbete var att utreda en ändamålsenlig regional samarbetsmodell för trafikförvaltningen i Finlands största stadsregioner och hur trafikförvaltningens utveckling bör kopplas till en del av det regionala trafiksystemarbetet. Den bästa praxisen i olika stadsregioner har dessutom utretts enligt valda teman.</p> <p>En nulägesöversikt påvisar att uppföljningen av kollektivtrafiken i realtid samt en elektronisk databas över allmänna arbeten hör till de projekt som allra mest har förverkligats i de stora stadsregionerna. Inom kort byggs också multimodala internet-portaler i de stora städerna. Telematikprojekten på stadsregionernas huvudleder samt informationen om störningar i lokaltrafiken har avancerat långsamt.</p> <p>Enligt utredningen är behoven av trafikförvaltning mycket lika i Finlands stora stadsregioner. En allmän samarbetsmodell som lämpar sig för de stora stadsregionerna har utarbetats som ett resultat av arbetet. Modellen skall anpassas till de olika regionernas resurser och till de existerande samarbetsformerna. En ledningsgrupp för trafikförvaltningen utgör kärnan i det regionala samarbetet och samlar myndighetsaktörerna. Ledningsgruppens uppgift är att ta i bruk verksamhetssätt och system som förbättrar den dagliga framkomligheten i trafiksystemet samt att vidta åtgärder som stöder användningen av hållbara trafikformer. Det regionala samarbetet inom trafikförvaltningen ansluter via gemensamt upprättade funktionsanalyser och planeringsworkshop till trafiksystemarbetet.</p> <p>Fyrstegsprincipens förankring i den finländska trafikplaneringen förutsätter en ny organisering av samarbetet, resurserna och informationshanteringen. När det gäller de nödvändiga organisationerna, reaktions snabbheten och urvalet av medel som finns till förfogande avviker samarbetet vid förvaltning av trafik och samfärdslösning från samarbetet vid planeringen av infrastrukturprojekt.</p> | | | |
| Nyckelord Trafikförvaltning, samarbete, utveckling | | | |
| Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Armi Vilkmán. | | | |
| Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 59/2007 | | ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation) | ISBN 978-952-201-946-2 (trycksak) 978-952-201-947-9 (nätpublikation) |
| Sidoantal (trycksak) 60 | Språk finska | Pris | Sekretessgrad offentlig |
| Distribution Kommunikationsministeriet | | Förlag Kommunikationsministeriet | |



| | | | |
|--|---|---|-----------------------------|
| Authors Tomi Laine, Heidi Sandberg, Strafica Ltd. | Type of publication Report | | |
| | Assigned by Ministry of Transport and Communications | | |
| | Date when body appointed | | |
| Name of the publication Development of regional co-operation in traffic management | | | |
| Abstract <p>Traffic and mobility management is a fast developing area at the moment. Increasing traffic volumes, limited resources for infrastructure investments and the need to restrain climate change are all creating pressure to manage traffic demand and network use. The aim of this project was to study, what is an appropriate model for the co-operation of regional traffic management officials for the Finland's biggest cities. Another aim was to present, how traffic management should be connected to regional traffic system planning. Also best practises in chosen themes were studied.</p> <p>The state-of-the-art study shows, that the most commonly developed services are real-time monitoring of public transport and electronic database of the public road works. Multimodal internet-portals are also coming in the near future. Slowly advancing services are road telematics plans of urban main roads and public transport incident information services.</p> <p>According to the study, the needs for traffic management are similar in the biggest cities. As the result of the project, a general co-operation model was developed, however, the model needs to be adapted to local resources and existing organisations. In the core of the model is the Traffic and mobility management executive group, which gathers all key officials. The task of the executive group is to take in use new methods and systems that aim to improve the daily operation of the traffic system and to promote the use of sustainable traffic modes. The regional co-operation in traffic management connects to other planning tasks in jointly created analyses and planning workshops.</p> <p>The deployment of four-step principle in Finnish planning culture requires new organisation of co-operation, resources and information management. Co-operation in traffic and mobility management differs from the co-operation in infrastructure planning in means of organisations, reaction speed and the extent of the applicable means.</p> | | | |
| Keywords Traffic Management, co-operation, development | | | |
| Miscellaneous Contact person/LVM Armi Vilkmán | | | |
| Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 59/2007 | ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version) | ISBN 978-952-201-946-2 (printed version) 978-952-201-947-9 (electronic version) | |
| Pages, total (printed version) 60 | Language Finnish | Price | Confidence status Public |
| Published and distributed by Ministry of Transport and Communications | | | |

SISÄLLYSLUETTELO

| | |
|---|-----------|
| ALKUSANAT | 9 |
| 1 JOHDANTO | 10 |
| 1.1 TAUSTA | 10 |
| 1.2 TAVOITTEET | 11 |
| 2 NYKYTILA SUURILLA KAUPUNKISEUDUILLA..... | 12 |
| 2.1 PÄÄKAUPUNKISEUTU | 12 |
| 2.2 TAMPEREEN SEUTU | 15 |
| 2.3 OULUN SEUTU | 18 |
| 2.4 TURUN SEUTU..... | 21 |
| 2.5 KUOPION SEUTU | 24 |
| 2.6 LUNDIN ESIMERKKI LIIKENTEEN HALLINNASTA..... | 27 |
| 2.7 HOLLANNIN ESIMERKKI LIIKENTEEN HALLINNASTA | 29 |
| 2.8 YHTEENVETO NYKYTILASTA SUOMESSA | 30 |
| 3 KEHITTÄMISTARPEET AIHEPIIREITTÄIN | 32 |
| 3.1 HÄIRIÖNHALLINTA | 32 |
| 3.2 KATUTYÖTIETOPANKIT | 36 |
| 3.3 LIITYNTÄPYSÄKÖINTI..... | 37 |
| 3.4 YHTEISTYÖ KAUKOLIKENTEESSÄ | 38 |
| 3.5 JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖ | 39 |
| 3.6 SEUDULLISET LIIKENTEENHALLINTAKESKUKSET | 41 |
| 4 YLEINEN YHTEISTYÖMALLI..... | 42 |
| 4.1 YHTEISTYÖN MERKITYS NELIPORRASPERIAATTEESSA | 42 |
| 4.2 EHDOTUS YHTEISTYÖN ORGANISOINNISTA | 44 |
| 4.3 RAHOITUS | 50 |
| 5 PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET | 52 |
| LÄHTEET..... | 56 |
| LIITE 1. HAASTATELLUT HENKILÖT. | 57 |

ALKUSANAT

Liikennejärjestelmän suunnittelussa yhteistyön merkitys kasvaa, kun käytössä oleva keinovalikoima laajenee neliporrasperiaatteen myötä kattamaan myös liikkumisen ja liikenteen hallinnan erilaiset keinot. Suunnittelun painopisteen muutoksessa tarvitaan uutta ajattelua ja osaamista ja myös yhteistyön luonne muuttuu. Liikkumisen ja liikenteen hallinnan yhteistyö on arkipäivän liikenteen ongelmiin nopeasti, ennakoivasti ja aktiivisesti tarttuvaa ja sitä hoitavat eri toimijat kuin infrastruktuurihankkeiden suunnittelusta vastaavat tahot. Yhteistyötä tarvitaan niin liikkumisen hallinnan toimijoiden välillä kuin myös liikennejärjestelmäsuunnittelijoiden ja liikkumisen hallinnan toimijoiden välillä. Tulevaisuus näyttäisi olevan täynnä hyviä uusia kehittämismahdollisuuksia.

Tässä työssä on selvitetty yhteistyömalleja ja –tarpeita Suomen suurilla kaupunkiseuduilla liikkumisen ja liikenteen hallinnan osalta ja lisäksi pohdittu kytkentää muuhun liikennejärjestelmän suunnitteluun. Työn tuloksena on annettu suositus liikkumisen ja liikenteen hallinnan yhteistyön organisoimiseksi seudullisella tasolla.

Selvitystä ovat ohjanneet Armi Vilkman liikenne- ja viestintäministeriöstä, Eini Hirvenoja Tiehallinnon asiantuntijapalveluista, Petri Rönneikkö Tiehallinnon liikennekeskuksesta ja Jyri Mustonen Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiristä. Työn laadinnasta ovat vastanneet Tomi Laine ja Heidi Sandberg Strafica Oy:stä.

Helsingissä lokakuussa 2007,

Armi Vilkman

Liikenne- ja viestintäministeriö

1 JOHDANTO

1.1 Tausta

Liikennepoliittisena keinona liikenteen ja liikkumisen hallinta on tällä hetkellä voimakkaassa kehitysvaiheessa. Liikenteen hallinnalle ja erityisesti kysyntään ja kulkutapajakaumaan vaikuttamiselle luovat paineita liikennemäärien jatkuva kasvu, rajalliset resurssit liikenneinvestoinneille sekä liikennesektorin tarve osallistua ilmastonmuutoksen hillintään päästöjä vähentämällä. Liikenteen hallinnan keinot eroavat perinteisistä infran kehityshankkeista siinä, että niiden toteuttamiseen tarvitaan tyypillisesti usean toimijan vapaaehtoista yhteistyötä.

Kaupunkiseudut ovat luonnollisia edelläkävijöitä liikenteen ja liikkumisen hallinnan hyödyntämisessä, koska siellä myös hyödyt ja tarpeet ovat suurimmat. Useilla kaupunkiseuduilla on olemassa sekalaisia yhteistyöfoorumeita, jotka ovat usein orientoituneet tietyn aihepiirin kysymyksiin. Toiminnan tehostamiseksi ja kaikkien mahdollisuuksien hyödyntämiseksi on kuitenkin todettu tarpeelliseksi kehittää yhteistyötä tavoitteellisemmaksi ja määrämuotoisemmaksi sekä samalla nostaa liikenteen hallinnan merkitystä osana seudullista liikennejärjestelmän kehittämistä. Asiantuntijoiden vapaamuotoisessa yhteistyössä on myös todettu puutteita. Yhteisissä kehityshankkeissa on usein ajauduttu umpikujaan ristiriitojen vuoksi ja seudullisista ratkaisuista on siten luovuttu liikkujien kustannuksella. Osaksi tästä syystä on tarpeen nostaa liikenteen hallinnan kehittäminen korkean tason virkamiesten päätösten alaiseksi.

Liikenne 2030 strategian (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007) mukaan liikennejärjestelmän hallintaan ja kehittämiseen uusien haasteiden edessä tarvitaan verkottumista ja yhteistyötä sekä liikenteen hallinnonalan sisällä että yhteiskunnan muiden sektoreiden kanssa. Osaamisen ja tiedon täytyy olla yhteisessä, tehokkaassa käytössä ja yhteistyön perustana on oltava yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kokonaisuudesta, kehittämistarpeista ja -keinoista. Tavoitteen saavuttamiseksi toimijoiden voimavarat ja keinot täytyy yhdistää ja ketjuttaa niin, että panoksilla saadaan aikaan mahdollisimman paljon todellista arvoa ihmisten arkeen ja elinkeinoelämälle. Joukkoliikenteen järjestämisen lähtökohtana tulisi olla seudulliset tarpeet ja näkemys joukkoliikenteen roolista ja tavoitteista. Tätä varten joukkoliikenteen alueiden toimi- ja päätösvaltaa tulisi vahvistaa.

Uusi strategia nostaa liikenteen hallinnan keinovalikoiman eturiviin. Strategian mukaisesti ”liikennejärjestelmän kehittämisessä käytetään entistä laajemmin myös edullisempia, nopeavaikutteisia ja paremmin muutoksiin mukautuvia keinoja”. Strategia korostaa myös laajan verkottumisen tarvetta ja uudenlaisien kumppanuuksien synnyttämistä. Uudet liikennepoliittikan painopisteet edellyttävät myös rahoituksen uudelleen järjestelyä.

1.2 Tavoitteet

Työn tavoitteena oli selvittää, millainen on tarkoituksenmukainen liikenteen hallinnan seudullinen yhteistyömalli Suomen suurimmille kaupunkiseuduille ja miten liikenteen hallinnan kehittäminen tulisi kytkeä osaksi seudullista liikennejärjestelmätyötä. Lisäksi on selvitetty valituista teemoista parhaita käytäntöjä eri kaupunkiseuduilta.

Pääkaupunkiseudulla on toiminut seudullinen liikenteen hallinnan johtoryhmä vuodesta 2004 lähtien. Myös Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen toimijat ovat vuoden 2007 aikana aktiivisesti kehittäneet liikenteen hallinnan yhteistyömalleja. Selvityksen tarkoituksena on antaa eväitä kaupunkiseutujen yhteistyömallien kehittämiseen ja yhtenäistämiseen.

Selvityksessä on hyödynnetty pääkaupunkiseudun johtoryhmätyöstä saatuja kokemuksia sekä muiden kaupunkiseutujen toimijoiden näkemyksiä. Kaupunkiseuduista tarkasteltiin pääkaupunkiseutua sekä Turun, Tampereen, Oulun ja Kuopion kaupunkiseutuja. Selvityksessä haastatteluihin osallistui yli 30 eri aihepiirien asiantuntijaa.

2 NYKYTILA SUURILLA KAUPUNKISEUDUILLA

2.1 Pääkaupunkiseutu

2.1.1 Liikenteen hallinnan johtoryhmä

Helsingin seudun viranomaisten yhteistyötä on tiivistetty jo usean vuoden ajan. Tiehallinto, Helsingin kaupunki ja Helsingin kihlakunnan poliisilaitos solmivat Helsingin alueen yhteistyösopimuksen teitä, katuja ja ajoneuvoliikennettä koskevasta tiedonvaihdesta syksyllä 2003. Sopimuksen tavoitteena oli liikennetiedottamisen ja häiriön hallinnan tehostaminen tiedottamisen keinoin (Karhumäki ym. 2005).

Uudenmaan tiepiiri käynnisti vuonna 2004 Helsingin seudun liikenteen hallinnan kehittämisohjelman. Ohjelman tavoitteena oli linjata liikenteen hallinnan yhteiset tavoitteet sekä laatia liikenteen hallinnan visio vuodelle 2015 ja vision toteuttamiseen tähtäävä toimenpideohjelma. Kehittämisohjelman myötä seudun viranomaistoimijat organisoituivat Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmään (PLH) ja sen alaisiin työryhmiin. Vision laatimisessa olivat mukana Tiehallinto, YTV, Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit, Ratahallintokeskus, poliisi, palo- ja pelastustoimi, Hätäkeskuslaitos sekä Liikenne- ja viestintäministeriö (Karhumäki 2005).

Visiotyössä määritettiin kuusi kärkihanketta, joiden käynnistäminen ohjelmoitiin vuosille 2005-2006. Hankkeet olivat:

- 1) Liikenteen infokeskuksen toteutusmallin ja toimintojen määrittäminen.
- 2) Häiriönhallinnan viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen.
- 3) Pääkaupunkiseudun tieliikenteen ajantasaisten seurantajärjestelmien, muuttuvien merkkien (nopeusrajoitukset, ruuhka- ja kelivaroitukset) ja tienvarsinäyttöjen (matka-ajat, häiriötiedotukset) toteutuslaajuuksien määrittäminen.
- 4) Tiehallinnon, Helsingin, Espoon ja Vantaan liikenteen ohjaustoimintojen yhdistäminen.
- 5) Seudullinen liikennetiedottamisportaali.
- 6) Yksityisille liikkujille ja yrityksille räätälöityjen ajantasaisten tiedotuspalvelujen edellytysten luominen ja kokeilu.

Valtaosassa kärkihankkeita esiselvitykset ovat valmistuneet vuonna 2006 ja vuonna 2007 on tarkoitus viedä hankkeita kohti toteutusta. Esimerkkinä kärkihankkeesta 6 voidaan mainita Forum Viriumin liikennetietopalvelun pilotointi vuonna 2007.

PLH-johtoryhmään kuuluvien näkemyksiä ryhmän toiminnasta

PLH-ryhmän suurimpana saavutuksena on pidettävä sitä, että ryhmään on saatu koottua kaikki liikenteen hallinnan viranomaistahot, jotka aiemmin ovat toimineet tiiviisti vain

omalla vastualueellaan. Ryhmälle on luotu yhteinen visio ja kehittämispolku kärkihankkeineen, jotka ovat onnistuneesti ohjanneet yhteistyötä. Pääkaupunkiseudulla on paljon toimijoita, joiden välistä yhteistyötä olisi ollut vaikea järjestää ilman ryhmän perustamista. Ryhmän erilaisten näkemysten saattaminen yhteiseksi tavoitekuvaksi vei jonkin verran aikaa mm. erilaisista organisaatiokulttuureista johtuen, mutta yhteinen tavoite ja tahtotila on löytynyt. Ryhmän toiminnassa on lähdetty liikkeelle nykytilanteen ja olemassa olevien ongelmien selvittämisestä, jonka jälkeen eri toimintoja on pyritty järjeistämään yhteistyön avulla.

Johtoryhmän perustamisen kannalta ratkaisevaa oli se, että mandaatti saatiin korkealta poliittiselta taholta Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnasta. Tämä on merkittävästi vaikuttanut sitoutumiseen.

Johtoryhmällä on haastattelujen mukaan hyvä henki. Positiivinen vire näkyy siinä, että johtoryhmän yhdessä teettämän visiotyön kärkihankkeista ovat kaikki menneet eteenpäin. Tiehallinnon ja Helsingin kaupungin liikenteenohjaustoimintojen yhdistäminen on edennyt kaikkein pisimmälle, kun taas häiriönhallinnan viranomaisyhteistyöryhmän työssä edistysaskeleet ovat olleet hitaampia, joskin tuloksia on viime aikoina saatu aikaiseksikin. Haasteena on edelleen, miten kärkihankkeiden toteutusvaiheen investointeihin löydetään tarvittavat resurssit. Yleisesti organisointia johtoryhmään ja sen alaisiin asiantuntijaryhmiin pidetään onnistuneena ja riittävänä.

Eri osapuolet hyötyvät yhteistyöstä saamalla tietoa muiden toimijoiden toiminnasta ja ideoita ja lisäarvoa omaa toimintaa varten. Esimerkiksi rautatieliikenteen osapuolet pitävät tärkeänä osallistua yhteistyöhön tarjoamalla junaliikenteen lähtötietoja ja toisaalta saamalla ideoita esimerkiksi rautatieliikenteen liikenteen hallintakeskusta varten.

Ryhmän kokoonpanoa pidetään sopivana muutamin laajennuksin. Asiaa on sopivasti nykyisin aikavälein eli noin 4 kertaa vuodessa järjestettäviin kokouksiin. Johtoryhmän kokouksissa tarkistetaan työryhmien tilanteet ja mahdollisesti pohditaan, miten työryhmien toimintaa tulisi parantaa. Toiminnan aluksi valitut teemaryhmät tuskin ovat ikuisia vaan ne muokkautuvat ajankohtaisten tarpeiden mukaan.

Suurimmat liikenteen ongelmat ovat YTV:n alueella, mutta suunniteltavien toimenpiteiden laajuudessa huomioidaan koko työssäkäyntialueen tarpeet. Kaikkien PKS:n ympäristökuntien ei välttämättä tarvitse kuulua johtoryhmään, esimerkiksi Kuuma-kunnilta saattaisi riittää, jos vain yksi edustaja osallistuisi johtoryhmään.

Yrityksien ja liittojen, esimerkiksi SKAL, LAL, ottamista mukaan johtoryhmään ei pidetty aiheellisena. Esimerkiksi bussiliikenne huomioidaan YTV:n ja jatkossa myös HKL:n osallistumisen kautta. Sen sijaan kaupunkilogistiikka eli kuorma-autoliikenne ja jakeluliikenne on pirstaleinen kenttä, mikä ei ole oikeastaan kenenkään vastuulla. Jakeluliikenteen ongelmiin pureutuvan alaryhmän perustaminen saattaisi olla perusteltua, sillä tavaraliikenne puuttuu nykyisestä ryhmän toiminnasta. Toinen vaihtoehto on teemaprojektin käynnistäminen.

2.1.2 KytKentä liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin maaliskuussa 2007. Suunnitelmassa liikenteen hallinnan kärkihankkeiden toteutus on ohjelmoitu ensimmäiselle jaksolle 2008-2015 ja sille on annettu kustannusarvioksi 15 miljoonaa euroa. Jatkossa on keskeistä, että liikenteen hallinnan teemapaketti näkyy myös LJS:stä laadittavissa aiesopimuksissa.

Suuri osa PLH-johtoryhmän henkilöstä ohjaa myös liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaa, joten kytKentä liikenteen hallinnan kehittämiseen tapahtuu luontevasti. Liikenteen hallinnan huomioimisessa muussa suunnittelussa on kuitenkin haastattelujen perusteella parantamisen varaa. PLH-ryhmän tulisi tuottaa aineistoa PLJ:hin, eikä tätä varten ole aiheellista perustaa uusia ryhmiä. PLJ:hin liittyvän päätöksenteon ongelmallisuus liittyy YTV-lakiin, jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksyy YTV:n hallitus. Valtio ei siten ole suunnitelmaa hyväksymässä. Valtion ja kuntien yhteinen aiesopimus on siten tärkeä työkalu.

Muut haasteet pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelussa liittyvät ympäristökuntien maankäyttöön, jonka osalta pitäisi varmistaa maankäytön sijoittuminen joukkoliikenneyhteyksien järjestämisen kannalta järkevästi.

2.1.3 Tulevaisuuden kehittämistarpeita

PLH-ryhmän laatima liikenteen ja liikkumisen hallinnan visio ja määrittelyt kärkihankkeille valmistuivat keväällä 2005. Johtoryhmän näkemysten mukaan on tärkeää, että kärkihankkeet etenevät toteutuksen asteelle ennen kuin vision päivittäminen ja uusien kärkihankkeiden määrittely on ajankohtaista. Kuitenkin on havaittavissa, että toiminnan suunnan tarkistaminen ja tavoitteen kirkastaminen säännöllisesti on välttämätöntä, sillä se tuo uutta ”vauhtia” johtoryhmän työhön.

Vuodesta 2005 on myös moni toimintaympäristökijä muuttunut. Ilmastonmuutoksen hillintä on noussut tärkeäksi tavoitteeksi Suomen hallitusohjelmassa ja globaalistikin. Liikenteen hinnoittelun muuttamiseen ja ruuhkamaksuihin kysynnän hallinnan keinona suhtaudutaan nykyisin aiempaa myönteisemmin. Neliporrasperiaate on lyömässä itsensä läpi liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaavana periaatteena ja liikenteen ja liikkumisen hallinta ovat keinoina nousseet aiempaa merkittävämpään rooliin. Lisäksi liikenteen hallintaan liittyvät teknologiat kehittyvät nopeaa vauhtia.

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan keinojen laajamittaisen hyödyntämisen esteenä ovat kuitenkin edelleen kehittymättömät ja jäykät rahoitusmahdollisuudet. Tulevaisuudessa olisi tärkeää siirtyä infraohjelmien kaltaisista hankelistaista suurempien liikennepoliittisten kokonaisuuksien arviointiin ja toteuttamiseen. Liikenteen hallinnan johtoryhmä voi omalta osaltaan vaikuttaa mainittujen rahoitukseen liittyvien solmujen aukaisuun omissa organisaatioissaan, mutta mahdollisesti myös yhteisesti annettuna kannanottona.

Rautatieliikenteen matkustajainformaatiojärjestelmä uudistetaan ensi vuonna valmistuvan taustajärjestelmän myötä. Uusi järjestelmä nopeuttaa esimerkiksi häiriötiedon välittämistä matkustajille ja toimii alustana monille uusille palveluille ja sovelluksille. Lisäksi Etelä-Suomen rautatieliikenteen kauko-ohjausjärjestelmä uusitaan. Järjestelmä mahdollistaa nykyistä tarkemman seurantatiedon tuottamisen lähijunaliikenteestä. Näiden hankkeiden ympäriltä löytynee lähitulevaisuuden kehittämisen painopisteet joukkoliikenteen hallinnan osalta.

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmässä on käynnistetty keskustelu johtoryhmän muuttamisesta neuvottelukunnaksi. Muutoksen myötä ryhmän status muuttuisi projektiluontoisesta ryhmästä pysyväksi organisaatioksi. Tavoitteena on, että neuvottelukunnan näkökulma olisi aiempaa johtoryhmää laajempi. Alustavasti on myös suunniteltu muutamien toimijoiden kuten HKL:n ja Pääkaupunkiseudun ympäristökuntien kutsumista mukaan toimintaan.

2.2 Tampereen seutu

2.2.1 Liikenteen hallinnan toimenpideohjelma

Tampereen kaupunki on laatinut keväällä 2007 valmistuneen liikenteen hallinnan toimenpideohjelman vuosille 2007–2015. Toimenpideohjelmassa on kuvattu liikenneturvallisuuden, sujuvuuden ja joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamisen kannalta keskeiset toimenpiteet ja se on tärkeä työkalu toimenpiteiden ohjelmoimiseksi. Toimenpideohjelma on laadittu samanaikaisesti ja kiinteässä yhteistyössä Hämeen tiepiirin liikenteen hallinnan toimenpideohjelman kanssa.

Toimenpideohjelmassa on tunnistettu tavoitteiden toteutumisen kannalta kriittiset kehittämiskohteet ja niihin liittyvät toimenpiteet on ohjelmoitu ns. Kärkihankkeiksi. Ohjelmassa kärkihankkeita on kuusi kappaletta ja lisäksi siinä on esitetty kärkihankkeita tukevia muita hankkeita. Kärkihankkeet sisältävät kaikki uudenlaisten toimintatapojen käyttöönottoa ja usean toimijan yhteistyötä. Kärkihankkeet ovat:

- 1) seudullisen liikenteen hallinnan johtoryhmän perustaminen,
- 2) liikkumisen hallinnan suunnittelu ja käynnistäminen,
- 3) seudullisen liikenteenhallintakeskuksen perustaminen,
- 4) joukkoliikenteen matkustajainformaation kehittäminen,
- 5) kehätien ja Tampereen keskustan muuttuvan reitinopastuksen ja ruuhkavaroituksen rakentaminen ja
- 6) liikenteen häiriöiden hallinnan kehittäminen.

Vuonna 2004 on solmittu Pirkanmaan Hätäkeskuksen, Tampereen kihlakunnan poliisilaitoksen, Tampereen kaupungin ja Tiehallinnon kesken sopimus Tampereen kaupungin

katuja ja Pirkanmaan yleisiä teitä koskevasta liikennetiedotuksesta. Sopimus uusittiin 2005 Hätäkeskuslaitosuudistuksen yhteydessä.

2.2.2 Kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (TASE) päivittäminen on käynnistynyt vuonna 2007. Liikenteen hallinnan osalta lähtökohtana toimii alkuvuonna 2007 valmistunut toimenpideohjelma, tosin sen aikaulottuma on vain vuoteen 2015. TASE-työssä on tarkoitus hahmottaa liikenteen hallinnan kehittämistoimia aina vuoteen 2025 saakka.

Liikenteen hallinnan toimenpideohjelman laadinnassa pyrittiin tarkastelemaan suunniteltuja liikenteen hallinnan toimenpiteitä suhteessa muihin suunnitelmiin ja kehitysnäkyymiin. Työssä selvitettiin Hämeen tiepiirin verkosta ongelmallisiksi arvioitujen pää-tiejaksojen osalta pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmat, joiden perusteella arvioitiin, onko kustannustehokasta vaikuttaa ongelmiin liikenteen hallinnan keinojen vaiko verkon pienten ja suurten parantamistoimien avulla. Varsinaista suunnitelmaa muiden kuin liikenteen hallinnan keinojen käytöstä ei kuitenkaan työssä tehty.

2.2.3 Ajankohtaisia hankkeita

Tampereen kaupungin toimijat pitivät keväällä 2007 laaditun toimenpideohjelman kärkihankkeiden käynnistämistä erittäin tärkeänä, mutta myös todennäköisenä. Kaupungin edustajan mukaan toimenpideohjelmaan on sitouduttu, koska hankkeet ovat realistisia ja toteuttamiskelpoisia ja niihin on yhteisesti päädytty.

Vuoden 2007 aikana ovat kärkihankkeista edenneet ainakin liikenteen hallinnan johtoryhmän perustaminen, liikkumisen hallinnan suunnittelu ja käynnistäminen sekä seudullisen liikenteenhallintakeskuksen perustaminen. Lisäksi kehätien reittiopastuksen toteuttamiseen on Tampereen kaupungin ja Hämeen tiepiirin osalta valmiuksia.

Liikenteen hallinnan johtoryhmän perustaminen

Tiehallinto ja Tampereen kaupunki ovat sopineet Liikenteen hallinnan johtoryhmän perustamisesta. Tarkoitus on, että johtoryhmään kutsutaan edustajat seuraavilta tahoilta:

- Hämeen tiepiiri (puheenjohtaja)
- Tampereen kaupunki
- Kaksi ympäristökuntaa
- Tampereen seudun liikenteenhallintakeskus (Tiehallinto/kaupunki)
- Poliisi
- Pirkanmaan hätäkeskus
- LVM.

Johtoryhmän tehtävänä on liikenteen hallinnan vision laadinta, hankkeiden ohjelmointi ja tehtävien jako. Johtoryhmä kokoontuu arviolta 1–3 kertaa vuodessa. Johtoryhmän puheenjohtaja on tiepiirin Tiejohtaja ja sihteeri Tampereen kaupungin edustaja. Johtoryhmän alaisuuteen perustetaan suunnitelmat toteuttavat työryhmät, jotka raportoivat edistymisestään JoRylle. Asiantuntijaryhmiksi on alustavasti suunniteltu ainakin häiriönhallintaryhmää. Muita mahdollisia työryhmiä ovat tiedotusryhmä sekä liikkumisen hallinnan ryhmä.

Keskeisiä toimintamuotoja johtoryhmälle on identifioitu ainakin seuraavasti (Rönneikkö 2007):

- Hankkeiden ohjelmointi
- Sidosryhmäyhteistyö (seminaarit, asiantuntijaryhmätyö)
- Yhteistyö elinkeinoelämän ja tutkimuksen kanssa (yritykset, tutkimuslaitokset, alan järjestöt, koulutus)
- Yhteistyö liikennesektorin suunnitteluun (mahdollinen seudullinen suunnittelu)
- Kärkihankkeiden seuranta ja uusien ohjelmointi
- Uusien innovaatioiden ja kehityskohteiden synnyttäminen
- Rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen ja luominen.

Liha-johtoryhmä tekee yhteistyötä Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa samojen henkilöiden kautta, mutta yhteistyömallia ei ole suunniteltu tarkemmin.

Liikenne Tampereella -portaali

Liikenne Tampereella –internet-portaalin uusi versio julkaistaan vuoden 2007 lokakuussa. Portaaliin tuodaan aiempaa kattavammin tietoa autoilun vaihtoehtoista. Lisäksi suunnitelmissa on kevyen liikenteen reittioppaan suunnittelun käynnistäminen.

Seudullisen liikenteenhallintakeskuksen perustaminen

Tiehallinto ja Tampereen kaupunki ovat vuoden 2007 aikana valmistelleet yhteisen liikenteenhallintakeskuksen perustamista. Valmistelussa on syntynyt tahtotila ja valmius edetä aiesopimukseen liikenteenhallintakeskuksen perustamisesta. Tiehallinnon johtoryhmä on syksyllä 2007 päättänyt aiesopimuksen valmisteluun ryhtymisestä. Toiminta voisi alkaa yhteisessä keskuksessa vuonna 2009. Keskuksen tehtävänä olisi Tiehallinnon nykyisen liikennekeskusverkoston tehtävien lisäksi seudullisten ohjauksjärjestelmien operointi, liikennevalojen liikennetekninen operointi ja aktiivinen ohjaus, tiedotussuhteiden hoito ja mahdollisesti myös joukkoliikenteen järjestelmien operointi.

2.3 Oulun seutu

2.3.1 Yhteistyö nykyisin

Säännöllisempi liikenteen hallinnan yhteistyö alkoi Telio Oulu –projektin puitteissa vuonna 1999. Alun perin hankkeessa suunniteltiin muuttuvia opasteita vt 4:lle, mutta lopulta se jalostui Oulun tiepiirin ja Oulun kaupungin käynnistämäksi telematiikkaohjelmaksi, johon kutsuttiin mukaan seudun yrityksiä ja yliopisto. Pro Telio –hanke oli eräänlainen huipentuma, jossa määritettiin Olli-palvelun lähtökohdat eli eteneminen PPP-mallilla. Oulun seudun yhteistyössä erityispiirteenä onkin ollut kiinteä yhteistyö julkisen ja yksityisen sektorin välillä.

Tällä hetkellä yhteistyö keskittyy OLLI-palvelun ja OULA-järjestelmän ympärille. OLLI eli Oulun seudun liikennetietopalvelu, kokoaa samaan palveluun sekä kaupunki- että pitkämatkaisen liikenteen ajantasaiset tiedot ja jakaa niitä liikkujille useita kanavia pitkin. OULA on Oulun seudun paikallisliikenteen reaaliaikainen informaatio- ja liikennevaloetusjärjestelmä, joka kattaa yli 2000 pysäkkiä 12 kunnan alueelta Oulun kaupunki-seudulla sekä neljän liikennöitsijän lähes 150 linja-autoa.

Oulussa on tehostettu liikennetiedottamista ja häiriönhallintaa Oulun tiepiirin yleisellä tieverkolla sekä Oulun kaupungin pääkatuverkolla. Häiriönhallinnasta vuonna 2004 solmitussa sopimuksessa olivat mukana Tiehallinto, Oulun ja Kajaanin kihlakunnan poliisilaitokset, Oulun kaupunki, Kainuun, Oulun ja Jokilaaksojen hätäkeskukset sekä Oulu-Koillismaan, Jokilaaksojen ja Kainuun pelastuslaitokset. Oulun paikallisliikenteen hallintajärjestelmän avulla tarjotaan joukkoliikenteelle liikennevaloetuisuuksia sekä reaaliaikaista aikataulutietoa matkustajille pysäkeillä ja busseissa (Karhumäki 2005).

Yhteistyötä tehdään myös tietyissä erityiskysymyksissä, kuten yhteisen liikennevalojen pakko-ohjausjärjestelmän kehittämisessä hälytysajoneuvoille. Lisäksi kaupunki ja tiepiiri ostavat yhteisellä sopimuksella liikenteen ohjauksen konsulttipalveluja. Pysäköinnin ohjauksen osalta yleissuunnitelma on valmistunut ja liikenteen ohjaustaulut keskustan sisääntuloväylillä ovat menossa toteutukseen.

Seudulla ei ole olemassa yhteistä pitkän tähtäimen visiota liikenteen hallinnan kehittämiseksi. Organisaatiot kuitenkin vievät hankkeita omiin ohjelmiinsa, kuten TTS:ään.

Oulun tiepiirin alueella on käytössä 1 liikenteenohjausvaunu. Varareittisuunnitelmat ovat pääteiden osalta hyvällä mallilla, vt 4, vt 20, vt 22, mt 815 on jo tehty ja vt 8 on tekeillä.

Liityntäpysäköinti liittyy Oulun seudulla lähinnä joukkoliikenteen laatukäytäviin, joille on toteutettu laadukkaat pysäkit polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoineen. Lisäksi laatukäytäviin tulee valoetuedet yli 40 risteykseen sekä joitakin joukkoliikennekaistoja.

Rahoituksen osalta seudun kehittämisresurssit ovat melko pienet. Viime vuodet on panostettu valo-ohjaukseen, jota on saneerattu systemaattisesti. Laitekannan uusimista on tehty tienpidon perusrahoituksella.

2.3.2 Yhteydet liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Tällä hetkellä integraatio liikenteen hallinnan ja muun väylänpidon välillä nähdään Oulussa puutteellisena.

Oulun seudulla on liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyötä koordinoiva LJS-työryhmä, jolle on perustettu myös erityisiä alatyöryhmiä liikenteen mallinnuksen, joukkoliikenteen sekä liikenneturvallisuuden osalta. Myös liikenteen hallinnan alatyöryhmästä on keskusteltu. Myös naapurikuntien osallistuminen ryhmään nähdään mahdollisena.

Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta käynnistyy suunnitelman mukaan vuonna 2008, jolloin tehdään liikennetutkimukset. Tämän jälkeen käynnistetään strategian laadinta. Tässä yhteydessä on tarpeen kytkeä liikenteen hallinta osaksi LJS-prosessia.

2.3.3 Ajankohtaisia hankkeita

Oulun seudun liikennetietopalvelu OLLI otettiin käyttöön 1.1.2007. Palvelu käynnistettiin Liikenne- ja viestintäministeriön AINO-ohjelman hankkeena vuonna 2005. Palvelupilotti kestää vuoden, jonka lisäksi tulee mahdollisesti yksi optiovuosi. Palvelun tilaajina ovat Oulun kaupunki, Tiehallinto ja Liikenne- ja viestintäministeriö ja palvelut tuottaa Destia. Olli tarjoaa käyttäjilleen laadukasta, kattavaa ja reaaliaikaista tietoa alueen liikenteestä sekä paikkakunnan palveluista vuorokauden ympäri. Tarjottu tieto on jaoteltu autoliikenteen, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen palveluihin sekä muihin palveluihin (Olli-palvelu 2007).

Oulun seudun moottoritiejaksojen vaihtuvasta nopeusrajoitus- ja informaatiojärjestelmä on laadittu yleissuunnitelma, joka on viety TTS:ään. Hankkeen kustannusarvio on 3 miljoonaa euroa 55 km matkalle.

Olli-palvelun osana on kokeiltu keväällä-kesällä 2007 joukkoliikenteen häiriötiedotusta. Ilman tilaaja-tuottaja –mallia ovat mahdollisuudet vaikuttaa bussioperaattorien toimintaan kuitenkin vähäiset. Liikennöitsijöiden mukaan häiriötilanteessa ei operaattorilla ole aikaa tiedottaa Olli-palvelukeskusta, koska on järjestettävä korvaavaa kalustoa. Ongelmana on myöskin se, että OULA-pysäkkitaulujen (joukkoliikenteen reaaliaikainen seuranta- ja tiedotusjärjestelmä) ohjaus ei kuulu kenenkään vastuulle. Lähitulevaisuudessa OULA-järjestelmän tiedot yritetään saada sanktioiden piiriin. OULA kattaa Oulun sisäisen liikenteen lisäksi osan seutuliikenteestä.

Oulun kaupunki on ottamassa käyttöön tietokantaa katutöistä. Kaupunki pitää tietokantaa itse yllä. Järjestelmä sisältää sekä kaivuluvat että yleisten alueiden käyttöluvut. Tar-

koitus on, että tiedottamista varten järjestelmän tiedot viedään OLLI-palveluun avoimen rajapinnan kautta. Tarkoitus on, että työt näkyvät palvelussa vain silloin, kun ne ovat käynnissä.

Langaton laajakaistaverkko on Oulun seudulla tärkeä kehityskohde. PANOULU-verkko on rakenteilla ja se kattaa 785 tukiasemaa, joiden kantama on muutama 100 metriä. Verkko mahdollistaa uudenlaisten joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen palvelujen kehittämisen. Tällä hetkellä Oulussa testataan WLAN-verkkoa muutamassa bussissa. Tulevaisuudessa verkkoa voidaan hyödyntää erilaisten telematiikkalaitteiden ohjauksessa tietoliikenneyhteytenä.

2.3.4 Tulevaisuuden kehittämistarpeita

Oulun seudulla nähdään tärkeiksi kehittämiskohteiksi väyläverkon käytön ohjaus, häiriönhallinta, vaihtoehtoisten kulkutapojen käytön ohjaus, romuautojen poistamisesta sopiminen sekä kevyen liikenteen palvelujen kehittäminen.

Oulun toimijoiden näkemyksen mukaan yhteistyötä liikenteen hallinnassa voitaisiin tiivistää. Organisoinnissa tulee kuitenkin hyödyntää olemassa olevia organisaatioita näiden toimintaa kehittäen. Oulun kaupungin johto on kiinnostunut liikenteen hallinnasta ja mandaatti yhteistoiminnan määräämistoistamiseksi onkin haettava sieltä. Yhteistyöryhmän toiminta tulee kytkeä toimialan johtoon henkilötasolla.

OLLI-pilotin jatkaminen sekä ylipäätään PPP-mallin kehittäminen on Oulussa suurin tulevaisuuden kysymys. Viranomais-toimijoiden on pohdittava, mitä tehtäviä liikenteen hallinnassa voidaan ulkoistaa palveluoperaattorille. Nyt palvelu keskittyy lähinnä tiedotukseen, mutta laajentamismahdollisuuksia voivat olla esimerkiksi valo-ohjauksen opeointi erikoistilanteissa (manuaalisesti), kuten jääkiekko-otteluiden yhteydessä, sekä OULA-pysäkinäyttötäulujen ohjaus häiriötilanteessa.

Tällä hetkellä sekä OLLI-palvelu että Tiehallinnon liikennekeskuksen tiedotuspalvelu jakavat tiedotteita osittain samoista häiriötilanteista. Liikennekeskuksen tiedotteet toimivat yhtenä OLLI-palvelun tietolähteistä. Jatkossa on pohdittava, onko tarpeen poistaa päällekkäisyyksiä ainakin seurauksiltaan lievissä häiriötilanteissa.

Tulevaisuudessa on myös pohdittava, voisiko liikenteen hallinnan operatiivista toimintaa, joka edellyttää 24/7-tyyppistä päivystystä, yhdistää saman katon alle. Eräs mahdollisuus PPP-mallin rinnalla on yhdistää Tiehallinnon liikennekeskuksen Oulun toimipisteen, hätäkeskuksen ja poliisin toiminnot yhteiseen keskuksen. Tällöin tietojärjestelmien ylläpito voitaisiin viedä yhteiseen malliin.

PPP-mallin laajentamiselle ei ole merkittäviä hallinnollisia esteitä ja ostopalveluja on mahdollista laajentaa joiltain osin nykyisten viranomaispalvelujen puolelle. Kuitenkin Tiehallinnon liikenteen hallinnan palvelustrategiassa ostopalvelut ovat lähinnä tiedotuksen lisäarvopalveluja ja muu työ, kuten liikenteen ohjaus, tehdään itse. Oulussa vaihtoehtoisina kehityspolkuina näyttävät olevan PPP-mallin laajentaminen ja viranomaiskes-

kuksen perustaminen. OLLI-palvelun pilottivaiheen jälkeen on käytössä riittävät tiedot päätöksen tekemisestä siitä, mihin suuntaan edetään.

Yleisesti Oulun kokemusten perusteella PPP-mallin etu tilaajalle on, että se säästää jonkin verran tilaajan työpanosta verrattuna tavanomaiseen ostopalveluun. Mitä enemmän operaattorille annetaan vapauksia toteutuksessa, sitä vähemmän jää tilaajalle valvottavaa. Toisaalta peruspalvelujen laadun valvontaa ei sovi unohtakaan. Myös Oulun kokemusten mukaan PPP-mallissa sopimus- ja neuvotteluvaihe on perinteistä palveluhan- kintaa raskaampi vaihe.

2.4 Turun seutu

2.4.1 Yhteistyösopimukset

Liikenteen häiriönhallinnan yhteistyökeskustelut aloitettiin vuonna 1997. Vuodenvaihteessa 2003–2004 Tiehallinto, Turun kaupunki, Turun kihlakunnan poliisilaitos ja liikuvan poliisin Turun paikallisyksikkö sekä Varsinais-Suomen hätäkeskus ja Varsinais-Suomen pelastuslaitos sopivat Varsinais-Suomen yleisiä teitä ja Turun kaupungin katuja koskevasta tiedonvaihdosta. Tiedotuskohteina olivat liikenneonnettomuudet, liikenteen ohjauslaitteiden vauriot sekä muut liikennettä haittaavat häiriöt. Vuoden 2006 alussa sopimusta päivitettiin ja esimerkiksi mukana olevien liikennevaloliittymien määrää lisättiin. Myös SKAL:n, LaL:n, taksien, Rajavartiolaitoksen sekä Tullin ottamista mukaan sopimukseen pohdittiin, mutta heille sopiva rooli nähtiin kuitenkin ennemminkin tiedon kerääjinä kuin yhteistyösopimuksen jäseninä. Häiriönhallinnan toimintamallissa viranomaiset ilmoittavat liikenteen häiriöistä liikennekeskukselle, joka tiedottaa asiasta eteenpäin. Mallia pidetään hyvänä ja toimivana.

Turun kaupunki, Hätäkeskuslaitos, Turun tiepiiri, pelastuslaitos ja poliisi ovat laatineet yhteistyösopimuksen, jossa määritetään yhteistyön tavoitteet ja painopisteet vuoteen 2012 asti.

Koko Satakunnan osalta ollaan parhaillaan tekemässä viranomaistoimijoiden sopimusta, jossa virallistetaan nykyinen toimintamalli häiriönhallinnasta ja tiedottamisesta. Kaupungit eivät ole mukana sopimuksessa.

Muutama vuosi sitten pohdittiin Hätäkeskuksen ja Liikennekeskuksen siirtymistä yhteisiin tiloihin. Siirtymistä ei kuitenkaan toteutettu, koska silloin ei ollut varmuutta siitä, tuleeko Turussa tulevaisuudessa olemaan liikennekeskus. Vaikka keskuksset toimisivat yhteisissä tiloissa niiden toimintojen yhdistäminen ei helposti ole toteutettavissa, sillä keskuksset toimivat eri ministeriöiden alaisuudessa. Yhteisiin tiloihin siirtymisen etuna olisi kuitenkin yhteisistä asioista tiedottamisen ja sopimisen helpottuminen.

Liikennekeskukseen on järjestetty paikka liikkuvalla poliisille. Tarkoitus on, että poliisi istuu liikennekeskuksessa poikkeuksellisten liikennetilanteiden aikana, tekee yhteistyötä

päivystäjien kanssa ja välittää tietoa poliisin suuntaan. Lisäksi Turun kaupungin liikennevalojen kaukovalvontakeskuksen siirtymistä Liikennekeskuksen tiloihin on pohdittu.

Turun kaupungin sisäinen joukkoliikenne kilpailutetaan tällä hetkellä lähes kokonaan. Kaupunki suunnittelee liikenteen ja päättää aikatauluista. Joukkoliikenteen kehittämistä ja vastuu sekä vastuu kustannuksista on Turun kaupungilla. Sen sijaan seutuliikenteen liikennöinnissä käytetään linjaliikennelupaamallia ja siksi seutuliikenteen kehittäminen on joskus ongelmallista, vaikka siihen olisi tarvetta. Lipputuloja saavien liikennöitsijöiden olisi osallistuttava kehityskustannuksiin, mutta liikennöitsijät ja kaupungit eivät välttämättä löydä yhteistä päämäärää.

Turun kaupungin sisäisen joukkoliikenteen ja seutuliikenteen järjestämisessä tehdään yhteistyötä ja tietoa suunnitelmista vaihdetaan puolin ja toisin. Lisäksi seutuliikenteen busseihin pääsee Turun kaupungin alueella Turun sisäisen joukkoliikenteen lipulla.

EU tekee lähiaikoina palvelusopimusasetuksen, jonka perusteella esimerkiksi seutuliikenne tullaan kilpailuttamaan. Kilpailutukseen on siirryttävä 12 vuoden kuluessa, jolloin kaikki liikenne on kilpailutettava. Turun seudulla ollaan valmiita lähtemään liikkeelle heti asetuksen astuessa voimaan. Päätöstä odotellessa linjaliikennelupien pituus on laskettu 5 vuoteen.

Haastatellut liikenteen hallinnan toimijat näkevät tulevaisuuden liikenteen hallinnan yhteistyöratkaisuna eri organisaatioiden limittäisen yhteistyön, jossa viranomaiskeskukset toimivat toisistaan osittain erillään, mutta yhteistyötä tehdään paljon. Toinen ratkaisu voisi olla yksi iso viranomaiskeskus, mutta ratkaisu saattaa olla liian radikaali kerralla uudistettavaksi.

2.4.2 Yhteistyöryhmät

Turun seudulla on olemassa liikenteen hallinnan johtoryhmä ja sen alainen asiantuntijatasoisen työryhmä. Johtoryhmä koostuu seudulliseen yhteistyöhön kuuluvien sopimusosapuolten johtajatasoisten virkamiehistä. Ryhmä kokoontuu tarvittaessa, yleensä muutamana kerrana vuodessa. Tapaamisia on ollut vuodesta 2000 lähtien. Aluksi ryhmässä kävivät mukana myös esimerkiksi Naantalin, Raision, Kaarinan ja Liedon kaupunkien/kuntien edustajat, mutta koska suurimmat liikenteen ongelmat koskevat lähinnä päätiieverkkoa ja Turun kaupunkia sekä kaupungin rajaa, ympäristökuntien rooli koettiin melko vähäiseksi ja todettiin, että heidän kannattaa osallistua kokouksiin vain tarvittaessa. Liikenteen ongelmat ovat kuitenkin kasvaneet ja liikenteen hallinnan merkitys on aikaisempia vuosia suurempi, joten Turun ympäristökuntien edustajien osallistumista työryhmän tapaamisiin olisi mahdollisesti tarpeen harkita uudelleen.

Liikenteen hallinnan ryhmät eivät suuremmin tee yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnittelun työryhmän kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on vain maininta liikenteen hallinnasta.

Joukkoliikenteen osalta vuosituhannen vaihteen paikkeilla perustetussa seutulipputyöryhmässä ovat mukana kaikki alueen 20 kuntaa. Työryhmässä on keskitytty lähinnä joukkoliikenteen seutulipun käyttöön liittyviin asioihin, mutta viime aikoina on pyritty keskustelemaan laajemminkin joukkoliikenteestä. Turun seudulla toimivat myös seutu-liikennetyöryhmä ja seutuliikenteen markkinointiryhmä. Seutuliikennetyöryhmään kuuluvat Turun kaupungin lisäksi Raisio, Naantali, Lieto ja Kaarina. Joukkoliikenteen hallinnan ja informaatiojärjestelmien kehittämistä ei voida laskea olemassa olevien työryhmien varaan. Tätä varten perustetun toimielimen toiminnan tulisi olla jatkuvaa.

Olemassa olevien yhteistyöryhmien toimintaa pidetään hyvänä ja ryhmien kokoonpanoja toimivina. Yhteistyöryhmiä ei toivota lisää, sillä yhteistyötä on jo riittävästi ja resurssit ovat rajalliset.

Ongelmana Turun seudun yhteistyössä on esimerkiksi se, että eri osapuolet eivät tiedä riittävästi toistensa tekemisistä ja siksi ei välttämättä nähdä yhteistyön tuomia mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen yhteistyötä hankaloittava tekijä on kuntien välinen kilpailu hyvistä veronmaksajista, eikä alueita kaavoitettaessa välttämättä huomioida joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Yhteistyön tiivistämisen tulisi lähteä ministeriötasolta. Viranomaiset toimivat kahden eri ministeriön alaisuudessa ja ohjeita odotellaan molemmilta tahoilta.

2.4.3 Ajankohtaisia hankkeita

Turun seudun liikenteen hallinnan tilaa on selvitetty useita kertoja: vuonna 2000 tehtiin viranomais selvitys, vuonna 2003 hahmotettiin konkreettisia toimintalinjoja ja vuonna 2006 käytiin läpi laaja viranomaisten haastattelukierros yhteistyön kehittämiseksi. Vuonna 2007 on yhteistyön kehittämistä pohdittu edelleen ja johtopäätökset on kirjattu konkreettisiksi hanke-ehdotuksiksi. Toimenpide-ehdotukset ovat (Tiehallinto 2007b):

- Seudullisen liikenteen hallinnan yhteistyön organisoinnin kehittäminen
- Turun seudun liikenteen hallinnan kehittämisstrategian määrittäminen
- ”Virtuaalisen” seudullisen liikenteenhallintakeskuksen kehittäminen
- Nykyisen häiriönhallintayhteistyön kehittäminen
- Liikennetietoportaali ja muuttuvat tienvarsiopasteet sisääntuloväylille
- Älykäs valo-ohjaus

Turun kaupungin alueella olevista 25 kamerasta lähetetään kuva myös liikennekeskuk-selle ja ne ovat siten mukana liikenteen ohjauksessa.

Turun kaupungin keskustan pysäköintilaitoksissa vapaana olevien paikkojen määrä ilmoitetaan kadun varrella sijaitsevilla näyttötauluilla. Ilmoittamista olisi tarkoitus laajentaa siten, että näyttötauluja laitetaan myös kaupungin sisääntuloväylille, mutta asia ei ole edennyt rahan puutteen takia.

Turku-Tukholma väliä kulkevien Silja Europa matkustajalaivojen sisäisessä TV-järjestelmässä annettiin jokin aika sitten informaatiota liikenteen tarpeisiin. Liikennetiedon jakelu oli osa Viking-hanketta ja hankkeen loputtua kokeilua ei rahan puutteen takia ole jatkettu.

Turun kaupunki on alkuvuodesta 2007 toteuttanut ja ylläpitää internetissä toimivaa Turun kaupungin katuluparekisteriä eli katutöiden portaalipalvelua, johon päivitetään kadulla työskentelyyn liittyvät lupapalvelut. Tiedot jaetaan eteenpäin Liikennekeskukseen. Palvelua voidaan jatkossa mahdollisesti hyödyntää kaupallisissa palveluissa.

Käynnissä olevassa Teklan, VTT:n, Espoon, Jyväskylän ja Turun kaupunkien toteuttamassa E-model-hankkeessa pyritään tehostamaan kuntien kunnossapitotoimintaa ja mahdollistamaan kuntalaisaktiivisuuden hyödyntäminen elinympäristön hoidossa.

Häiriöitä tai esimerkiksi katujen liukkauden havainneet ihmiset soittavat usein hätänumeroon, josta tieto ei kulje eteenpäin. Liikkuville tulisikin tiedottaa paremmin yhteystiedoista, joihin häiriöistä tulee ilmoittaa.

Turun seudulla ei ole kokeiltu joukkoliikenteen häiriötiedotusta, eikä sitä nähdä tarpeellisenä ainakaan lähitulevaisuudessa. Bussien reaaliaikaiset lähtöajat näyttäviä näyttötauluja asennetaan pysäkeille kuluvana ja ensi vuonna. Ajantasainen bussin tuloaika pysäkille antaa matkustajalle tietoa mahdollisista häiriöistä.

Turussa ei ole juurikaan toteutettu liityntäpysäköintiä. Pitkäaikaispysäköintiä on järjestetty muun muassa linja-autoaseman ja Kupittaaan juna-aseman yhteyteen, mutta lähiliikenteessä olisi tarvetta ennemminkin pyöräpysäköinnille.

Turun kaupungin työntekijöillä on mahdollisuus ottaa työmatkalippu käyttöönsä elokuun 2007 alusta. Tähän asti työmatkalippua on käyttänyt vain muutama pieni yritys. Joukkoliikenteen telematiikan osalta tullaan tulevaisuudessa mahdollisesti toteuttamaan mahdollisuus ladata matkakortti internetissä. Matkakortin voi tällä hetkellä ladata jo busseissa.

2.5 Kuopion seutu

2.5.1 Yhteistyösopimukset ja -ryhmät

Kuopiossa ei ole ainoastaan liikenteen hallintaan keskittyviä yhteistyöryhmiä eikä yhteistyöstä eri toimijoiden kesken ole tehty sopimuksia. Liikenteen hallintaa käsitellään liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Yhteistyön parantamiselle olisi tarvetta lähinnä juuri liikenteen hallinnan huomioimisessa liikennejärjestelmätyön, maankäytön suunnittelun ja erityisesti kysynnän hallinnan yhteydessä. Kuitenkaan tarvetta erilliselle liikenteen hallinnan työryhmälle ei haastattelujen perusteella ole.

Kuopion seudulla on voimassa oleva liikennejärjestelmäaiesopimus, johon kuuluvat muun muassa Kuopion seudun kunnat ja Tiehallinto. Kuopion seudun liikennejärjestel-

mäs suunnitelma tehtiin viimeksi vuonna 2006. Mukana työssä olivat Tiehallinto, Pohjois-Savon liitto ja Kuopio sekä sen ympäröivät kunnat; Maanikkala, Karttula ja Siilinjärvi. Kaupunki ja Tiehallinto ovat tehneet liikenneturvallisuussuunnitelman.

Joukkoliikenteessä toimii paikallisliikenneneuvotteluryhmä, jonka tehtäviin kuuluvat muun muassa liikenteen lupa- ja sopimusneuvottelut sekä neuvottelut aikatauluista. Joukkoliikenteen seutulipputyöryhmään kuuluvat Kuopion seudun kunnat, liikennöitsijät, lääninhallitus ja linja-autoliitto. Maakuntalipputyöryhmässä käsitellään Kuopion lähiseutujen joukkoliikennettä ja mukana on seutuliikennealueen ulkopuolisia kaupunkeja ja kuntia, kuten esimerkiksi Iisalmi. Edellä mainittujen työryhmien lisäksi tehdään yhteistyötä eri hankkeiden puitteissa ja esimerkiksi Tiehallinnon kanssa tehdään tiivistä yhteistyötä.

2.5.2 Ajankohtaisia hankkeita

Kuopion seudun liikenteen ennuste päivitetään noin viiden vuoden välein. Päivityksessä kartoitetaan käynnistyvät hankkeet. Tällä hetkellä ajankohtainen hanke on Valtatie 5:n kehittäminen. Käynnistymässä on myös Kuopion työssäkäyntialueen liikenneselvitys, jossa keskitytään esimerkiksi laatuikäntäviin joukkoliikenteen osalta. Tähän liittyen on tehty selvitys nykyisestä tarjonnasta ja rakennettu esimerkiksi samanlaisia pysäkkikaksia.

Häiriönhallinnassa nähtiin parannettavaa. Pääteille on tehty varareittisuunnitelmat. Reitit kiertävät kaupungin katuverkkoa pitkin esimerkiksi moottoritien ollessa poikki. Pelastuslaitoksella on tilapäisiä viittoja, mutta kiinteiden viittojen asentamista ja varareittien merkitsemistä tulisi parantaa. Suunnitelmat ovat paperitasolla ja ne on ollut tarkoitus siirtää sähköiseen muotoon, mutta työ ei ole vielä edistynyt. Varareittien merkitsemistä tullaan pohtimaan erityisesti Valtatie 5:n kehittämisessä.

Joukkoliikenteen häiriönhallinta toteutuu melko huonosti. Kuopion torin laidalla on sähköisiä näyttötauluja, jotka ovat käytettävissä tiedotukseen häiriöistä. Informaatiotauluja ei kuitenkaan ole muualla, suunnitelmissa on joskus laajentaa järjestelmää. Kuopion busseja ei ole paikannettu, mutta järjestelmää rakennetaan parhaillaan. Liikennöitsijät syöttävät toisinaan tietoja häiriöistä näyttötauluille, mutta heillä ei ole siihen erityistä velvollisuutta, eivätkä matkustajat palautteiden mukaan kovin paljon tietoa odotakaan. Nykyiseen ollaan tyytyväisiä. Liikennöitsijöiden toiminta häiriötilanteissa on ollut kiitettävää ja vara-auto on löytynyt hajonneen tilalle nopeasti. Paikallisliikenteessä on käytössä linjaliikennelupiin perustuva malli ainakin vuoteen 2013 asti. Myös ostoliikennettä käytetään seudulla vielä jonkin verran. Lupiin perustuvassa mallissa liikennöitsijät suunnittelevat itse liikenteen ja ovat mukana suunnittelukustannuksissa. Suunnitelma tarkistetaan kaupungin kanssa. Paikallisliikennesuunnitelma tarkistetaan 5 vuoden välein.

Hankkeiden esteenä ei yleensä ole ollut yhteistyön vaan ennemminkin rahoituksen puute. Esimerkiksi pysäköinnin ohjauksesta on puhuttu vuosia, mutta rahoitus toteutukseen

on puuttunut. Torin kohdalla olevan pysäköintilaitoksen edessä olevissa näyttötauluissa esitetään paikkatilanne ”tilaa” ja ”täynnä” teksteillä, mutta tietoja ei esitetä ovea kauempana. Keskustasuunnitelma, jossa keskustan liikennejärjestelyt muuttuvat, valmistuu vuoden 2008 alkupuolella. Silloin myös pysäköinnin opastus tulee käsittelyyn.

Resurssien käyttämistä liikkumisen hallinnan miettimiseen nähtiin tärkeänä. Maankäytön hallinta nähtiin ratkaisevana tekijänä liikenteen hallinnassa. Resurssit eivät riitä, jos kysyntään ei pystytä vaikuttamaan. Tärkeitä asioita ovat esimerkiksi joukkoliikennetuki ja pysäköintitaksat.

Alueen rakennus- ja suunnittelukohteista tiedotetaan asukkaille joka vuosi kotiin jaettavaan ja internetissä julkaistavassa ”Tekninen virasto rakentaa” –tiedotteessa. Isommista tiedoista ilmoitetaan lehdissä. Pienemmistä katutoista ei ole olemassa tietokantaa, mutta niistä on sovittava etukäteen tiemestarin kunnossapitopäällikön kanssa. Tilapäiset häiriöt hoidetaan hälytyskeskuksen kautta.

Liityntäpysäköintipaikkoja on Kuopiossa rautatieasemalla, linja-autoasemalla ja lentoasemalla. Paikkoja ei ole erityisesti mainostettu eikä tiedossa ole valituksia, ettei pysäköintipaikkoja olisi riittävästi. Pyöräpysäköintiä on järjestetty linja-autoasemalle ja yliopiston läheisyydessä olevalle bussipysäkille. Pyöräpysäköintien lisäämistä on aiemmin pohdittu ja esitetty muun muassa kevyen liikenteen suunnitelmassa, mutta toimenpiteisiin ei kuitenkaan ole ryhdytty. Pyöräpysäköinnin lisäämiselle olisi kuitenkin tarvetta, sillä pyöriä on jätetty bussipysäkkien läheisyyteen paljon. Matkakeskuksen toteutuessa pyöräpysäköintipaikkoja tullaan luultavasti lisäämään. Matkakeskuksen rakennustyöt on tarkoitus aloittaa vuonna 2008, mutta toteutuksen laajuus ei ole vielä selvillä.

Liikenne-, sää- ja kelitiedon tarjoamista voisi harkita teillä, joissa liikennemäärät ovat suuria. Tätä varten pitäisi hankkia vaihtuvia opasteita. Myös automaattivalvonnan tarvetta olisi syytä pohtia. Ongelmallisimpia ovat alueet, joissa nopeusrajoitus on 40 km/h. Näillä teillä ajetaan eniten ylinopeutta. Kuopion keskustan liikennevaloissa käytetään tutkaa, johon saattaisi olla helposti liitettävissä valvontatoiminto. Tarvetta voisi olla myös liikennevalojen noudattamisen valvomiseen. Nopeudennäyttötauluja ei ole, mutta nopeusmittauksia tehdään paljon.

Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä on käytössä torin läheisyydessä oleva pysäköintipaikkojen hallinta.

Joukkoliikenteen käyttäjille tarjotaan tietoa Wilima-palvelun ja Matka.fi-palvelun kautta. Matka.fi-palvelu muuttuu pian kuitenkin maksulliseksi kaupungeille. Kaupunkien maksuvelvollisuutta pidettiin epäoikeudenmukaisena, koska aikataulutietojen markkinoinnista hyötyvät pääasiassa liikennöitsijät, joiden olisi myös syytä osallistua kustannuksiin. Kuopion osallistumisesta Matka.fi-palveluun tulevaisuudessa ei ole vielä päätetty.

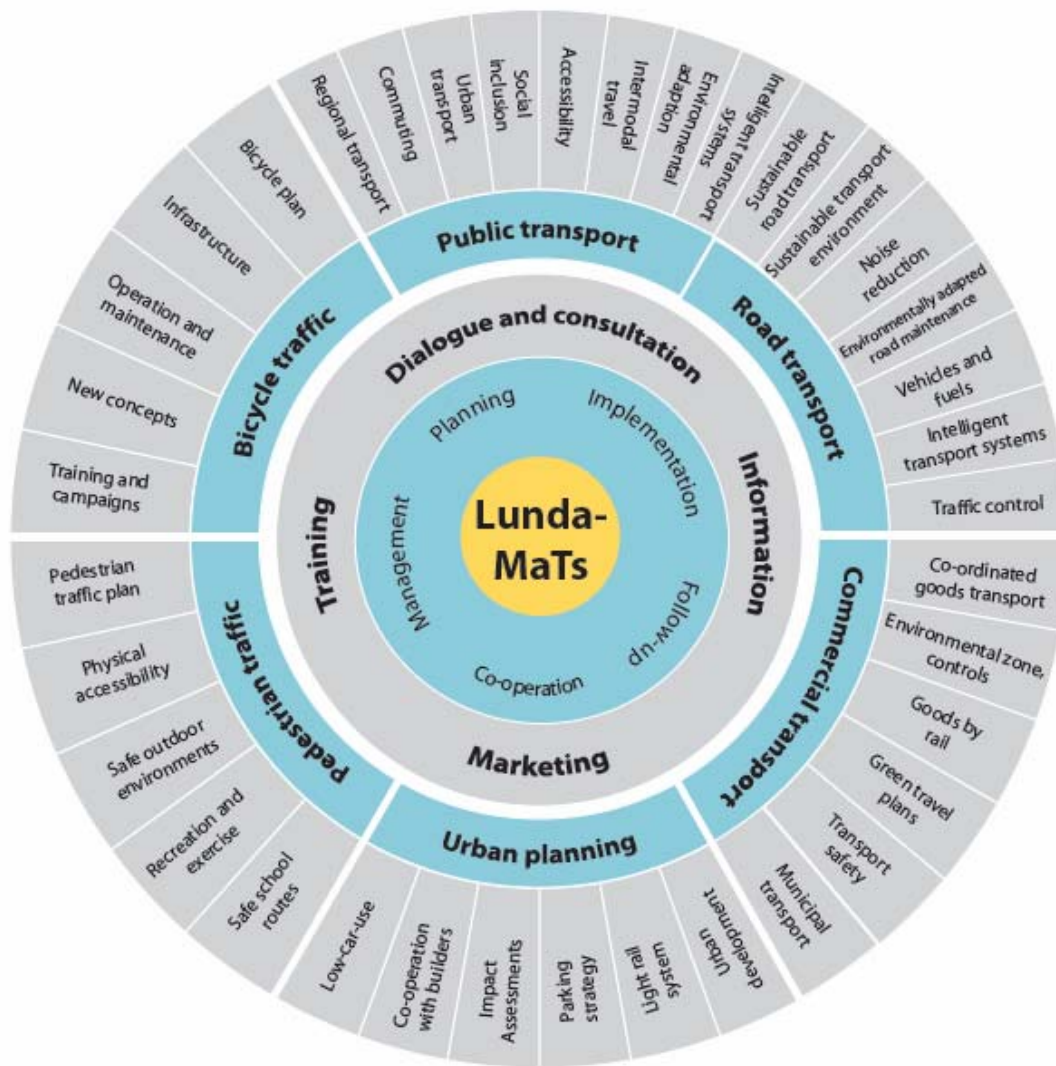
2.6 Lundin esimerkki liikenteen hallinnasta

LundaMaTs II on Lundin kunnan ja muiden toimijoiden yhteistyössä toteuttama malli Lundin vuoteen 2030 tähtäävästä kestävästä liikennejärjestelmän strategiasta.

LundaMaTs II on LundaMatsin paranneltu versio, jossa visio on laajennettu ympäristön mukaan mukautetusta liikennejärjestelmästä kestävästä kehityksen liikennejärjestelmään kattaen kaikki kolme kestävästä kehityksen näkökulmaa eli ympäristöystävällisyyden, taloudellisuuden ja sosiaalisuuden. Visio määrittelee suunnan ja halutut tavoitteet vuoteen 2030 mennessä.

Vision mukaan Lund on vuoteen 2030 mennessä ympäristöllisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti toimiva kunta. Liikenne on visiossa olennainen osa kehitystä, mutta jos liikenteen annetaan kasvaa liikaa, se aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia. Vaikutuksista pyritään vähentämään saasteita ja melua sekä hidastamaan ilmastonmuutosta. Vision mukaan liikennejärjestelmää muokataan suuntaan, jossa liikenneonnettomuuksien määrän vähentymiselle on paremmat edellytykset ja kaupunki suunnitellaan turvallisemmaksi kaikille asukkaille. Kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä sekä muita ympäristöystävällisiä liikennemuotoja suositaan ja esteettömyys huomioidaan nykyistä paremmin.

LundaMats II:n rakenne on esitetty kuvassa 1. Kuvan keskellä on LundaMats eli haluttu tulos, visio ja tavoitteet. Ympärillä oleva kehä sisältää tavoitteen saavuttamisen edellytykset eli hallinnoinnin, suunnittelun, toteutuksen, seurannan ja yhteistyön. Seuraava kehä kuvaa, kuinka informaatio ja osallistuminen tulee jakaa. Ulompana kehällä sijaitsevat kuusi aluetta, joissa konkreettiset toimenpiteet tehdään. Alueita ovat kaupunkisuunnittelu, kevyt liikenne, pyöräliikenne, joukkoliikenne, tieliikenne ja kunnallinen liikenne. Uloin kehä sisältää projektiehdotukset, jotka muotoilevat todellisen toimenpideohjelman.



Kuva 1 LundaMats II:n rakenne (Lund 2007)

Lundin liikennejärjestelmä muokkautuu kestävämpään suuntaan, jos LundaMatsissa esitetyt projektiehdotukset toteutetaan. Tämä ei kuitenkaan riitä hiilidioksidipäästövoittojen saavuttamiseksi vaan työhön tarvitaan myös muiden tahojen panostusta. Toimintojen muutosta vaaditaan myös yksilöiltä ja kotitalouksilta paikallisesti, kansallisesti sekä kansainvälisesti. Hidastuneen ilmastonmuutoksen lisäksi kestävyydellä tarkoitetaan myös esimerkiksi turvallisuutta, liikenneturvallisuutta, parempaa terveyttä ja tehokkaampaa maankäyttöä. (Lund 2007.)

Lundin toimintamallin hyödyntämismahdollisuuksia Suomessa tulisi pohtia tarkemmin. Liikenteen hallinnan työryhmissä voitaisiin huomioida Lundin malli ja ajatella liikenteen hallinta siten osana koko liikennejärjestelmää. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että työryhmissä voitaisiin paneutua laajasti erilaisiin liikenteen hallinnan keinoin ratkottaviin ongelmiin ja ehdottaa erilaisia toimenpiteitä ja keinoja eri liikenteen osalueiden parantamiseksi. Ryhmässä ei siis keskityttäisi vain pieniin, perinteisesti liiken-

teen hallinnan alle luokiteltaviin keinoihin. Kysymys onkin suomalaisen liikennejärjestelmätyn kehittämistä. Esimerkiksi isojen hankkeiden suunnitteluvaiheessa tulisi huomioida myös liikkumisen hallinta. Ryhmän tehtäviin voisikin kuulua esimerkiksi suunnitelmien auditointi kaikki liikennejärjestelmätyn elementit huomioiden.

2.7 Hollannin esimerkki liikenteen hallinnasta

Kun Hollannissa A9 Gaasperdammerweg moottoritiellä tehtiin mittavia parannustöitä vuonna 2005 toukokuusta syyskuuhun, haluttiin tietä käyttäville työmatkalaisille tarjota vaihtoehto ruuhkassa jonottamiseen. Lähialueiden työnantajat saatiin maksamaan yhdessä viranomaisorganisaatioiden kanssa yritysten työntekijöille tarjottavasta passista, joka oikeutti bussikuljetukseen työpaikan ja rautatieaseman välillä. Passi tarjottiin työntekijöille ilmaiseksi ja sen markkinoimiseen panostettiin paljon.

Sekä työmaan alussa että lopussa tehtiin internet-kysely 14 000 työntekijälle. Kyselyn vastaamisprosentti oli korkea. Tulosten mukaan yli puolet kaikista työntekijöistä käytti passia ja näistä suuri osa vaihtoi henkilöautosta joukkoliikenteeseen. Passi täytti viranomaisten odotukset ja työntekijät arvostivat sitä kovasti.

Työmaatöiden päätyttyä passi lopetettiin. Vaikka monet työntekijät palasivat henkilöauton käyttäjiksi, osa työntekijöistä vaihtoi joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvoi 7 % ”ilmaisen” kokeilun ansiosta.

Toisessa tapauksessa Amsterdamissa A4 ja A10 moottoriteillä toteutettiin mittavat tienkorjaustyöt 6 kesäviikon aikana. Samaan aikaan A9 moottoritielle lisättiin ylimääräinen kaista ja työntekijöille tarjottiin passi, joka oikeutti ilmaiseen joukkoliikennekuljetukseen Amsterdamissa työmaan aikana. Passia markkinoitiin mittavan mediakampanjan avulla. Lisäksi tehtiin tutkimus, jonka avulla pyrittiin selvittämään, kuinka normaalisti tietä käyttävät ovat muuttaneet käyttäytymistään tietöiden aikana. Tutkimukseen kuului kaksi internet-kyselyä, toinen tietöiden aikana ja toinen sen jälkeen. Kyselyihin saatiin paljon vastauksia. Kulkutapamittausten mukaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvoi työmaan aikana 23 %:sta 43%:iin ja autoliikenteen kulkutapaosuus pieneni 61 %:sta 42 %:iin. Liikennemittausten perusteella liikennemäärät moottoriteillä aamu- ja iltaruuhkassa olivat 15 % ja 11 % pienemmät kuin vertailuajankohtana.

Työmaatöiden valmistumisen jälkeisinä viikkoina ilmaista joukkoliikennekuljetusta käytti vielä kolme neljästä passin omistajasta. Kuukauden kuluttua työmaatöiden valmistumisesta passi ei ollut enää voimassa, mutta ajoneuvojen osuus liikenteessä oli 4 % alhaisempi kuin ennen tietöiden aloitusta. Erityisesti junaliikenteen kulkutapaosuus kasvoi paljon, 14 %:sta 16 %:iin. (Baar ym. 2007.)

2.8 Yhteenveto nykytilasta Suomessa

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto tarkasteltujen kaupunkiseutujen liikenteen hallinnan nykytilasta tällä hetkellä aktiivisten teemojen osalta. Taulukosta nähdään, että suurissa kaupungeissa (PKS, Tampere, Oulu, Turku) yleisimmin toteutukseen asti edenneitä hankkeita ovat joukkoliikenteen reaaliaikainen seuranta sekä sähköinen tietokanta yleisistä töistä. Nämä ovat kaikilla seuduilla jo tuotannossa tai aivan lähellä sitä. Viranomaisyhteistyön organisointi on pisimmällä PKS:llä ja Turussa ja Tampereella käynnistymässä syksyn 2007 aikana. Multimodaalit liikennetietoportaalit ovat myös tulossa suuriin kaupunkiin lähiaikana. Hanke, joka ei ole edennyt juuri yleissuunnitelmavaihetta pidemmälle on kaupunkiseutujen pääväylien telematiikkahankkeet, joita on toteutettu ainoastaan osana E18-käytävää, tosin Tampereen kehätien osalta on edetty toteutussuunnitteluun. Samoin paikallisliikenteen häiriötiedotus on edennyt hitaasti, pääkaupunkiseudun palvelu kattaa vain pienen osan liikenteestä ja Oulussa palvelu on olemassa, mutta kärsii tiedon tuotantopään ongelmista. Romuautosopimus on laadittu ainoastaan pääkaupunkiseudun kuntien kanssa.

Taulukosta nähdään myös, että suurimpia kaupunkiseutuja hieman pienemmässä kaupungissa Kuopiossa samat hankkeet eivät vielä ole olleet ajankohtaisia, koska niistä ei pääsääntöisesti ole laadittu edes esisuunnitelmia.

Taulukko 1. Yhteenveto liikenteen hallinnan nykytilasta suurilla kaupunkiseuduilla.

| | PKS | Tampere | Oulu | Turku | Kuopio |
|--|----------------|----------------|-------------|--------------|---------------|
| Liikenteen hallinnan seudullinen johtoryhmä | T | TS | - | T | - |
| Liikenteen hallinnan viranomaiskeskuksen perustaminen | TS | ES | ES | ES | - |
| Multimodaali internet-portaali | TS | TS | P | - | - |
| Pääteiden hallinta telematiikalla | YS (vt 1 T) | TS | YS | vt 1 T | - |
| Paikallisliikenteen reaaliaikainen seuranta | YS (osin T) | T | T | T | TS |
| Paikallisliikenteen häiriötiedotus | ES (osin T) | - | P | - | - |
| Sähköinen yleisten töiden tietokanta | T | T | TS | T | - |
| ”Romuaautosopimus” | on | - | - | - | - |
| Liikkumisen ohjaus (mobility management) | ES | ES | ES | TS | - |
| ES=esiselvitys tehty, YS=yleissuunnitelma tehty, TS=toteutus suunnittelussa, P=pilotoidaan, T=tuotannossa | | | | | |

3 KEHITTÄMISTARPEET AIHEPIIREITTÄIN

3.1 Häiriönhallinta

3.1.1 Yleistä yhteistyömallista

Häiriötilanteiden hoidossa ei ole olemassa yhtenäistä valtakunnallista toimintamallia tai ohjeistusta. Jokainen organisaatio noudattaa omaa ohjeistustaan, jota myös lainsäädäntö ohjaa. Toimintatavoissa on seutukohtaisia eroja ja lisäksi eroja muodostuu vastuuhenkilöiden päätöksenteon kautta tapauskohtaisesti.

Liikenneonnettomuustilanteessa pelastuslaitoksen pelastustoiminnan johtaja tekee päätökset toimenpiteistä onnettomuuspaikalla. Lain mukaan pelastuslaitoksen tehtävä on ”hengen, terveyden ja omaisuuden suojeleminen”. Tavoitteena ei siis lain mukaan ole liikenteellisen sujuvuuden turvaaminen, vaikka silläkin on taloudellisia, omaisuuden menetykseen rinnastettavia vaikutuksia. Liikenteen kannalta on ongelma, jos kenttäjohto valitsee toimenpiteet ja niiden ajoituksen huomioimatta liikenteellisiä vaikutuksia. Vallitseva käytäntö nykyisin kuitenkin on, että esimerkiksi rekan nosto ojasta, jossa se ei vaaranna muuta liikennettä, ajoitetaan ilta-aikaan ruuhka-ajan ulkopuolelle aina kun se on mahdollista. Toimenpiteiden ajoitukseen voi vaikuttaa myös kenttäyksikön organisaatio. Esimerkiksi sopimuspalokunnan käyttö maksaa kunnan pelastuslaitokselle toimenpiteisiin kuluvan ajan mukaan, mikä seikka ohjaa osaltaan päätöksentekoa. Sopimuspalokunnat kattavat noin 75 % Suomesta. Asiasta ei ole kirjattu valtakunnallista käytäntöä.

Poliisi hoitaa onnettomuuspaikalla onnettomuuden tutkintaa. Poliisin tehtävänä on suojata pelastushenkilöstö sekä onnettomuuspaikka tutkintaa varten. Liikenteen sujuvoittaminen onnettomuuspaikalla on alisteinen tälle tehtävälle. Onnettomuuspaikoilla liikenteen turvallisuus on huono mm. ihmisten uteliaisuuden vuoksi. Näistä syistä poliisin näkemyksen mukaan tulisi kehittää varareittejä ja niille opastusta päätieverkon osalta. Tiehallinnon linjaus on, että varareittisuunnitelmat laaditaan koko runkotieverkolla ja lisäksi muille seudullisten viranomaisten tärkeiksi katsomille pääteille (Keski-Luopa, Peurala 2007). Varareittisuunnitelmien käyttöönotto olisi tehokkaampaa, jos suunnitelmat olisivat poliisin kenttäjohtajan käytössä sähköisessä muodossa tietokoneella.

Poliisi ei myöskään keskustele Tiehallinnon liikennekeskuksen tai kadunpitäjän kanssa liikenteen ohjauksen järjestämisestä ja varareittien aktivoinnista, vaan tekee toimenpiteet itsenäisesti. Päätökset on tehtävä hyvin nopeasti tilanteen ollessa päällä. Erityisesti vilkkaasti liikennöityjen kaupunkiseutujen pääteiden häiriötilanteissa poliisi ei voi olla tietoinen kaikista kiertotielle ohjaamisen vaikutuksista lähiympäristölle ja sen muulle liikenteelle ja siksi olisi hyödyllistä konsultoida Tiehallinnon liikennekeskusta ennen päätöstä varareitin aktivoinnista. Tämä kehittämistarve tulee huomioida seudullisten viranomaiskeskusten toiminnan suunnittelussa.

Hätäkeskuslaitosuudistus vaikuttaa edelleen organisaatioiden toimintaan ja yhteistyöhön. Pääkaupunkiseudun kaupungit kuuluvat kolmen eri hätäkeskuksen alueeseen. Helsingin hätäkeskuksessa on siirtyminen kunnallisesta aluehälytyskeskuksesta osaksi valtakunnallista hätäkeskusverkostoa edelleen kesken. Helsingin HäKe käyttää edelleen vanhaa tietojärjestelmää. Tilanne vaikuttaa yhteistyöhön, mutta ongelma poistuu tulevaisuudessa.

Kun pääkaupunkiseudulla Helsingin liikenteen ohjauskeskus siirtyy Tiehallinnon liikennekeskuksen Pasilan toimipisteeseen vuonna 2009, syntyy Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus. Uudenlainen monitoimijakeskus antaa hyvät edellytykset asiantuntijayhteistyön tiivistämiselle häiriötilanteiden hoidossa. Organisointia suunniteltaessa tulisi varmistaa, että poliisin ja tienpitäjien välille voi syntyä yhdessä tekemisen tapa. Vastaava muutos on toteutettu hätäkeskuslaitosuudistuksen yhteydessä, kun poliisin ja pelastuslaitoksen hälytyskeskukset on yhdistetty. Tällöin organisaatiot aloittivat ”omilla tonteillaan”, mutta siirtyivät nopeasti rajat ylittävään toimintatapaan. Henkilöiden keskinäinen vuorovaikutus ja oppiminen olivat avainasemassa. Liikenteenhallintakeskusten yhteistyötapojen kehittäminen sopii seudullisten liikenteen hallinnan johtoryhmien tai niiden alaisten häiriönhallintaryhmien tehtäväksi.

Poliisin näkökulmasta onnettomuuksien tilastoinnissa on kehitettävää. Onnettomuuden syy onärkevintä kirjata heti ensimmäisen tutkinnan aikana, sillä valtaosa näistä arvioista osuu oikeaan. Mikäli kyseessä on kuolemaan johtanut onnettomuus, tutkijalautakunta voi tarkentaa onnettomuuden syyn tarkemman tutkimuksen valmistuttua. Onnettomuuspaikan raivauksen jälkeisestä syyn tutkinnasta tulisi kuitenkin luopua ja siirtyä malliin, jossa paikalla ollut partio laatii tilastoinnin. Tässä yhteydessä on syytä pohtia myös poliisien erikoistumista onnettomuustilanteiden hoitoon.

3.1.2 Liikenteen ohjaustoimenpiteet häiriötilanteissa

Pelastuslaitoksen kenttäjohto antaa liikenteen ohjauksen onnettomuuspaikalla poliisin kenttäpartion tehtäväksi sen saavuttua paikalle. Kokemukset ovat osoittaneet, että liikenteen ohjauksessa käytettävää välineistöä on tarpeen parantaa. Erityisen hankalia ohjaustilanteita ovat isoissa systeemiliittymissä tapahtuvat raskaan liikenteen onnettomuudet, jotka voivat aiheuttaa esimerkiksi rampin sulkemisen. Tällaiset ohjaustoimenpiteet sitovat runsaasti poliisin kalustoa ja resursseja.

Varareiteille opastaminen on keskeinen keino onnettomuuspaikan ohjauksessa. Tiehallinto tekee varareittisuunnitelmat ja lähettää ne tiedoksi poliisille. Poliisin kenttäjohtajan käytössä on POKE-järjestelmä, jolla reititys on helppo miettiä käytännössä. Toistaiseksi varareittisuunnitelmia ei kuitenkaan ole sähköisessä muodossa, mikä heikentää suunnitelmien hyödynnettävyyttä. Suunnitelmat pitäisi saattaa digitaaliseen muotoon viimeistään vuoden päästä kun liikennekeskuksessa otetaan käyttöön uusi päivystyskäyttöliittymä. Suunnitelmat pitäisi saattaa poliisin kenttäjohtajan käyttöön.

Ongelmana varareittien käyttämisessä on se, että poliisilla ei useinkaan ole resursseja ohjata liikennettä kiertoreitillä, joten varareittien merkitseminen merkeillä tilanteen aikana olisi tärkeää ainakin pääteiden osalta. Varareittien aktivoinnissa Liikennekeskus voi myös pyytää urakoitsijan apua (Keski-Luopa, Peurala 2007).

Tehokas keino on lisätä liikenteenohjausvaunuja, joissa säilytetään ohjauksessa tarvittavat välineistöt, kuten sulkukartiot, kiertotieviitat ja varoitusvilkut. Ohjausperävaunuja on jokaisessa Tiepiirissä vähintään yksi kappale. Tärkeintä ohjausperävaunujen hyödyntämismahdollisuuksien turvaamiseksi on löytää optimaalinen sijoituspaikka perävaunuille, mikä on vaikeaa jos perävaunuja ei ole riittävästi. Perävaunujen sijoituspaikat tulisi miettiä häiriönhallintaryhmässä. Ohjausvaunuja käyttämällä ohjaukseen sitoutuu vähemmän poliisin henkilökuntaa. Liikkuva poliisi vastaa liikenneturvallisuusvälineiden kehittämisestä. Eräänä kehittämisajatuksena on ollut lisätä vaunuihin poliisin oma-liikennemerkki, jolla on voimakas vaikutus liikennevirtaan.

Toistaiseksi ohjausvaunujen käyttö on ollut vähäistä ainakin Länsi-Suomessa ja Uudellamaalla. Ohjausvaunuja tulisi hankkia riittävä määrä, esimerkiksi pääkaupunkiseudulle noin 10 kappaletta ja sijoittaa ne verkon kattavuuden kannalta hyviin paikkoihin. Liikenteenohjausvaunujen sijoittelun suunnittelu soveltuu häiriönhallinnan työryhmän tehtäväksi. Ohjausvaunuja voidaan hyödyntää myös muiden tilanteiden kuin liikenneonnettomuuksien hallinnassa.

Tulevaisuudessa, kun liikenteen verkollisen ohjauksen edellytykset syntyvät ohjausjärjestelmien toteutuksen myötä, tulee työnjako poliisin ja liikenteenhallintakeskuksen välillä järjestää siten, että poliisi hoitaa liikenteen ohjausta kentällä onnettomuuspaikalla ja liikenteenhallintakeskus verkollisella tasolla. Ohjaustoimenpiteet tulee olla keskenään linjassa. Verkollinen ohjaus edellyttää tietojärjestelmää, joka ehdottaa päivystäjälle ohjaustoimenpiteitä automaattisesti.

Tulevaisuudessa häiriönhallinnan nopeusvaatimukset kasvavat, mikäli Suomessakin yleistyy piennarkaistojen käyttö normaalissa tai ruuhka-aikojen liikenteessä. Tukholmassa on otettu käyttöön pelastusautoja, joilla esteenä oleva rikkoutunut ajoneuvo poistetaan nopeasti. Kyseistä Vägassistans-palvelua operoi Tukholman kaupungin ja Vägverketin yhteisesti omistama organisaatio Trafik Stockholm.

Tulevaisuudessa häiriötilanteiden hallinnan toimintamalli kehittyy ja monimutkaistuu, kun erilaisia apuvälineitä otetaan käyttöön. Lisäksi viranomaisyhteistyön edellytykset paranevat yhteisten viranomaiskeskusten myötä. Häiriönhallinnan yhteiset simulatioharjoitukset parantavat kehittyvän toimintamallin käyttöönottoa kentällä, ja niitä tulisikin järjestää säännöllisesti.

3.1.3 Liikenteen tiedotus häiriötilanteissa

Tiehallinnon liikennekeskus ja suurimmat kaupungit ovat laatineet sopimukset siitä, että Tiehallinto hoitaa liikennetiedotusta myös kaupunkien pääkatuverkolla, jota on tar-

kemmin rajattu sopimuksissa. Espoon ja Vantaan kanssa ei sopimusta vielä ole. Käytännössä Tiehallinto hoitaa tiedotusta myös pienemmillä kaduilla, mikäli haitta on erityisen suuri.

Hätäkeskuslaitosuudistuksen myötä viranomaisten tiedonvälityksen mallia muutettiin siten, että Hätäkeskus julkaisee liikenneonnettomuudesta ensitiedotteen heti, kun on saanut siitä tiedon. Tiehallinto ei siis saa enää nykyisin tietoa suoraan poliisilta, vaan Hätäkeskuksen kautta. Tiehallinnon liikennekeskus julkaisee hätäkeskuksen toimittaman ensitiedotteen.

Hätäkeskuksen ensitiedote nopeuttaa liikennetiedottamisen ketjua ja siten Hätäkeskuksen pitäminen liikenteen tiedottamisketjussa jatkossakin on perusteltua. Tärkeää kuitenkin on, että kun poliisin tilanearvio tarkentuu mm. liikennehäiriön todennäköisen kestön ja liikenteellisten vaikutusten osalta, tulisi varmistaa, että poliisi on automaattisesti yhteydessä Tiehallinnon liikennekeskukseen, joka voi julkaista tilanteesta ensitiedotetta tarkentavan liikennetiedotteen. Tämä osa tiedonvälityksestä saattaa ajoittain unohtua nopeassa tilanteessa.

Häiriötiedotusketjun arvioinnissa on noussut esiin tarve lisätä häiriötilanteiden arviointia; kauanko häiriö kestää ja miten se vaikuttaa liikenteeseen. Aiemmin vain pienessä osassa liikennetiedotteita oli arvio tilanteen kestosta, mutta viime aikoina kestoarvioiden antamista on parannettu. Viranomaisista poliisi pystyy kohtuullisella tarkkuudella arvioimaan, kauanko erilaisten onnettomuuksien tutkinta ja raivaus kestää. Normaalin peltivahingon mittaus kestää noin 30 minuuttia, mutta henkilövahinko-onnettomuuksien ja raskaan kaluston onnettomuuksien selvittäminen pidempään. Esimerkiksi raskaan kaluston nostaminen on haastavaa ja onnistuminen riippuu mm. siitä, missä asennossa ajoneuvo on. Tärkeää on, että annetaan alustava arvio, jota tarkennetaan tarvittaessa. Arvio voidaan myös antaa hieman ”varman päälle” yläkanttiin.

Poliisin kenttäjohtaja tiedottaa tarvittaessa mm. tiedotusvälineille vakavista onnettomuuksista suoraan. Näissä tapauksissa poliisilla on paras tieto onnettomuuden syistä ja seurauksista. Siten olisi tärkeää, että viranomaisten kesken sovittaisiin, mitkä asiat kuuluvat kunkin viranomaisen tiedotusvastuulle. Hätäkeskuksen osalta on sovittu, että se ei tee tiedotusta lainkaan, mutta tietyissä tilanteissa myös Pelastuslaitos on toiminut aktiivisena tiedottajana.

Ylen aikaisen ja Tiehallinnon liikennekeskuksen väliseen tiedonvaihtoon olisi tarpeen löytää yhteistyömalli. Radion kuuntelijoiden antamat häiriöilmoitukset olisi tarpeen saada sähköisessä muodossa liikennekeskukselle. Tarvittaisiin työkalu, joka muuttaisi radiolähetyksen tekstiksi, koska erillisen tekstisanoman laadinta ei sovi radion toimintatapaan.

3.1.4 Romuautojen poistaminen

Romuautojen poistaminen yleisten teiden varsilta on liikenneturvallisuusongelma, johon ei ole olemassa valtakunnallista toimintamallia. Espoon ja Helsingin kaupungit ovat sopineet asiasta ja kustannusten jaosta Tiehallinnon kanssa, mutta muiden kaupunkien osalta yhteistyösopimus puuttuu. Asiaa on valmisteltu ainakin Tampereella, mutta toimijoiden väliseen sopimukseen ei ole päästy. Oulun toimijoilla ei ole keskinäistä sopimusta romuautojen poistamisesta.

Romuautolain mukaan romuautojen poistaminen ympäristöstä on kunnan vastuulla. Yleisten teiden osalta vastuu kuuluu tienpitäjälle, mutta tästä asiasta ei ole vallinnut yhteisymmärrystä. Toisen lain tulkinnan mukaan Tiehallinnolla on lupa suorittaa ainoastaan ajoneuvon lähisiirto (pois ajoradalta näköetäisyydelle). Tällaisissa tapauksissa romu jää usein poistamatta lähisiirron jälkeen.

Romuautojen poistamisesta olisi tarpeen laatia valtakunnallinen toimintamalli kuntien, Tiehallinnon ja poliisin kesken. Mallia voitaisiin ottaa Espoon ja Helsingin sopimuksista. Romuautolakia on myös tarpeen selkiyttää vastuukysymysten osalta.

3.1.5 Joukkoliikenteen häiriötiedotus

Häiriötiedotuksen toteuttamisen kannalta antaa tilaaja-tuottajamallilla toteutettu joukkoliikenne parhaat edellytykset. Liikennöitsijävetoinen malli, jossa valtio ja kunnat maksavat liikennöitsijälle lipputukea, ei käytännössä anna julkisille tahoille mahdollisuuksia vaikuttaa esimerkiksi siihen, että liikennöitsijä ilmoittaisi liikenteessä esiintyvistä häiriöistä. Liikennöitsijävetoinen malli on käytössä esimerkiksi Oulun sisäisessä ja seutuliiikenteessä ja Tampereen seutuliiikenteessä. Oulussa kokeillaan Olli-palvelussa joukkoliikenteen häiriötiedotusta mallilla, jossa liikennöitsijä tiedottaa vapaaehtoisesti esiintyvistä häiriöistä. Tästä ei kuitenkaan ole sopimusta kaupungin tai Olli-palveluntuottajan kanssa. Vapaaehtoinen toimintamalli siirtyy käytäntöön huomattavasti hitaammin kuin sopimukseen perustuva malli.

Eu:n komissio on antanut asetuksen joukkoliikenteen järjestämisestä. Asetuksen toimeenpanon myötä siirrytään Suomessakin entistä koordinoitumpaan suuntaan ja tilaaja-tuottajamallin yleistymiseen.

3.2 Katutyötietopankit

Pääkaupunkiseutu

Helsingin kaupungilla on käytössä lupajärjestelmä Winkki, joka sisältää katukaivut ja muut katutyöt, tapahtumat (kuten konsertit) ja yleisten alueiden vuokraukset (pitkäaikaiset). Järjestelmää ylläpitää Helsingin kaupunki ja se toimii edelleen paperipohjaisena – lupia ei voi anoa sähköisesti ainakaan toistaiseksi.

Winkkiä hyödynnetään Helsingissä tiedotteiden laadintaan merkittävässä liikennettä haittaavissa tilanteissa. Tiedottamisen hoitaa HKR:n tiedottaja.

Espoon kaupunki liittyy Helsingin kanssa samaan järjestelmään syksyllä 2007 tehdyn päätöksen mukaisesti. Tavoitteena on luoda koko seudun kattava järjestelmä.

Kaapeleiden kaivutöistä aiheutuvia liikennehaittoja vähennetään tulevaisuudessa siten, että Winkkiin tuodaan nähtäväksi kaikki seuraavan 5 vuoden aikana tulossa olevat katu-työt. Näin teleoperaattorit voivat suunnitella omia kaapelihankkeitaan kustannustehokkaasti ja samalla liikennehaitat vähenevät koordinaation lisääntyessä.

Helsingin Winkin tiedot ovat tällä hetkellä ilmaiseksi haettavissa rajapinnan kautta tiedotuspalvelujen käyttöön. Käytettävissä olevat tiedot sisältävät poikkeukselliset liikennejärjestelyt (grafiikkana), töiden ajankohdan ja vastuuhenkilöt. Kun tapahtuma tai tietty on ohi, se poistuu järjestelmästä. Tällä hetkellä ainakin Destia hyödyntää Helsingin Winkin tietoja omassa tietopalvelussaan.

Tampere

Myös Tampereella on käytössä yleisten töiden lupajärjestelmä Winkki. Lupajärjestelmään tulee n. 1600 lupaa vuosittain, mutta vain osa näistä on liikenteen hallinnan kannalta merkittäviä. Järjestelmä sisältää kaikki vaiheet lupahakemuksen täyttamisestä katulupakäsittelyyn ja luvan myöntämiseen. Järjestelmässä on karttaliittymä.

Lupajärjestelmää ei tällä hetkellä juurikaan hyödynnetä liikenteen hallinnassa eikä tietojen julkaista internetissä. Tampereen järjestelmän hyödyntämiseen liikenteen hallinnassa liittyy toiminnallisia ongelmia sekä ratkaisemattomia kysymyksiä. Kaupungissa ei ole vielä päätetty, millä ehdoilla tietoja luovutetaan. Kaupungin omaan tiedottamiseen tiedot ovat käytettävissä, mutta ratkaisematta on, minkälaista hintaa peritään (jos peritään) kaupallisiin palveluihin luovutettavista tiedoista.

Toiminnallisia haasteita liittyy siihen, että liikenteen tiedottamista vaativat hankkeet pitää valita järjestelmästä manuaalisesti. Lisäksi täytyy manuaalisesti arvioida hankkeen liikenteellinen haitta ja paikantaa haitta katusuunnittain paikkatiedoksi, jotta sen voisi luovuttaa palveluiden käyttöön. Tampereen kaupungilla ei ole resursseja tehdä tällaista yksilöityä tietojen jalostusta palveluiden käyttöön.

Tampereella nähtäisiin hyödylliseksi jokin suositus siitä, mitkä tiedot ja missä muodossa tulisi järjestelmästä olla saatavilla tiedotuspalveluiden käyttöön.

3.3 Liityntäpysäköinti

Pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköinti on kehittynyt ja edennyt YTV:n laatiman strategian mukaisesti. Lähtökohta on, että kaikilla asemilla on myös liityntäpysäköintiä. Helsingin kaupungin kokemuksen mukaan liityntäpysäköinnin toteuttamisessa ei ole suuria ristiriitoja. YTV:n mielestä liityntäpysäköintiin ei ole panostettu strategiassa esitetyn

painoarvon mukaisesti. Liityntäpysäköinnin toteuttaminen on haastavaa, sillä raideliikenteen asemien ympäristön maa on arvokasta, eikä liityntäpysäköinti suoranaisesti tuota tuloja. Aluekeskusten palvelujen käyttämä pysäköinti ja kauppakeskusten pysäköinti käyvät kisaa arvokkaasta maasta liityntäpysäköinnin kanssa. Pohdittava asia on, toteuttaanko liityntäpysäköintilaitokset kalliisti kauppakeskusten tuntumaan vaiko edullisemmin kauemmas palvelujen läheisyydestä.

Liityntäpysäköinti on aihepiirinä sijoittunut PLJ:n sateenvarjon alle. Helsingissä pohditaan, siirretäänkö liityntäpysäköintilaitosten vaatimat investoinnit pois HKL:n vastuulta, mikä parantaisi joukkoliikenneorganisaation tasetta. Luonteva sijoituspaikka olisi kaupungin rakennusvirasto. HKL voisi jatkaa liityntäpysäköintilaitoksen operaattorina. Loppujen lopuksi kyseessä on kuitenkin vain kaupungin budjettiasia.

Kuntaliiton ja Ratahallintokeskuksen välillä on esiintynyt erimielisyyttä liityntäpysäköinnin toteuttamisen vastuista. Kuntaliitto katsoo että liityntäpysäköintipaikat ovat osa joukkoliikennejärjestelmää ja siten RHK:n vastuulla, kun taas RHK katsoo, että toteutus on kunnan vastuulla. Asiassa on aina päästy tapaus kerrallaan sopimukseen, mutta linjausta on silti tarpeen selkiyttää. Liityntäpysäköinnin vastuista tulisi tehdä valtakunnan tasolla periaateratkaisu.

Liityntäpysäköinnin soveltamisen ongelma on, että sen toteutus ei ole taloudellisesti kannattavaa, vaan hintaa on pakko subventoida. Liityntäpysäköinnin hyödyt, mm. päästöjen ja ruuhkien väheneminen, jakautuvat ennen kaikkea koko seudulle, mutta myös globaalisti. Myös tienpitäjät hyötyvät ruuhka-aikojen liikennemäärien laskusta. Myös rautatieyhtiö hyötyy matkustajamäärän kasvusta, joten sekin voisi osallistua ainakin liityntäpysäköinnin operatiivisiin kustannuksiin.

Liityntäpysäköinnin kehittämiseltä puuttuu isäntä. Siitä näkökulmasta voisi liikenteen hallinnan seudullinen johtoryhmäkin toimia yhteistyön katalysaattorina. LVM on perustamassa uutta työryhmää ristiriitoja ratkaisemaan, joten asia etenee myös sitä kautta.

3.4 Yhteistyö kaukoliikenteessä

Joukkoliikenteen lippujärjestelmiin, pysäkkijärjestelyihin ja informaatioon liittyen tehdään yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Matkahuolto on mukana seutulippuyhteistyössä eri kaupunkien ja kuntaryhmien kanssa. Esimerkiksi kaupunkien subventoitujen lippujen käsittely hoidetaan Matkahuollon maksujärjestelmillä. Yhteistyötä tulisi lisätä myös Matkahuollon ja YTV-alueen sekä sen lähikuntien kanssa erilaisten lippujärjestelmien yhteensovittamiseksi. Linja-autoliitto toimii Tiehallinnon kanssa yhteistyössä liikenteen sujumiseen, laatuikäntäviin, pysäkkiyhteistyöhön ja erilaisiin kehittämishankkeisiin liittyen.

Yhteistyön mahdollistamiseksi olisi tärkeää, että eri järjestelmät toteutettaisiin standardeja, avoimia rajapintoja käyttäen. Eri kuntien matkalippujärjestelmien ollessa erilaiset, tarvitaan busseihin useamman malliset rahastusjärjestelmät.

Matkahuolto ylläpitää omaa, valtakunnan kattavaa aikataulutietokantaa, eikä se ole tällä hetkellä mukana Matka.fi-palvelussa. Matkahuolto tutkii parhaillaan langattoman laajakaistan käyttöönnottoa busseissa. Muutamassa bussissa kokeillaan parhaillaan Flash-OFDM -tekniikkaan perustuvaa paikannusjärjestelmää. Järjestelmän avulla voidaan parantaa maksujärjestelmiä, informaatiota ja häiriötiedotusta. Esimerkiksi tulevaisuuden matkakortti voitaisiin toteuttaa niin, että se ei sisältäisi ladattuja matkoja vaan tiedot tarkistettaisiin taustajärjestelmästä. Liikenteessä olevat bussit voisivat lisäksi tuottaa tietoa liikenteen olosuhteista myös muuhun käyttöön. Järjestelmän toteuttamiseksi vaaditaan Matkahuollon ja kuntien välistä yhteistyötä. Myös liikennevaloetuisuuksien lisäämiseksi suurilla kaupunkiseuduilla tarvitaan eri toimijoiden yhteistyötä.

Matkahuolto on halukas osallistumaan yhteistyöhön kaupunkiseutujen kanssa joukkoliikenteen sujuvuutta, toimivuutta ja informaation parantamista lisäävien toimenpiteiden, kuten nykyisten ja uusien palvelujen sekä uuden teknologian käyttöönoton kautta.

3.5 Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö

3.5.1 Yhteistyö liikenteen hallinnan suunnittelussa

Viranomaisten ja yritysten yhteistyö liikenteen hallinnan tarpeiden ja mahdollisuuksien selvittämisessä nähdään yleisesti tärkeäksi. Yhteistyötä tulisi organisoida ainakin kuljetusyritysten, urakoitsijoiden sekä liikenteen hallinnan palveluntuottajien kanssa, mutta myös muu elinkeinoelämä ja tutkimuslaitokset ovat merkittäviä kumppaneita suunnittelussa.

Seudullinen johtoryhmä on luonteva toimija keskusteluyhteyden järjestämiselle. Parhaat ratkaisut yhteistyömuodoille voivat olla seutukohtaisia, mutta tärkeää on säännöllinen ja avoin tietojen vaihto ideoista, mahdollisuuksista ja tarpeista. Eräs mahdollisuus on vuotuinen seminaari tai työpaja, jossa vaihdetaan tietoa ajankohtaisista asioista.

Kuljetusyrityksistä esimerkiksi Schenker on osallistunut liikenteen hallintaan liittyviin Kauppakamarin ja liikenne- ja viestintäministeriön hankkeisiin asiantuntijana. Lisäksi Schenker on ollut mukana muun muassa pääkaupunkiseudun logistiikkaselvityksessä. Hakamäentien parannushankkeen pilotissa (Työmaa-Aino) yritys oli mukana tietoa vastaanottavana osapuolena. Schenkerillä on jatkossakin kiinnostusta osallistua liikenteen hallinnan yhteistyöhön tietoa antavana osapuolena kuljetusyrityksiä kiinnostavissa tilaisuuksissa.

Kauppakamarit ovat seudullisia elinkeinoelämän toimijoita, jotka voivat tasapuolisesti edustaa koko seudun yrityskentän näkemyksiä. Toistaiseksi kauppakamarit ovat Suomessa osallistuneet vain vähän liikenteen hallinnan yhteistyöhön, painoarvoa ovat saaneet enemmän liikennehankkeet ja niiden rahoituskysymykset. Helsingin kauppakamari on osallistunut mm. PLJ:n työryhmään sekä Joukkoliikenne nousuun! –työryhmään.

Helsingin kauppakamarilla olisi mielenkiintoa osallistua liikenteen hallinnan työryhmän toimintaan yritysten edustajana. Osallistuminen voisi olla tapauskohtaista ja riippua esimerkiksi seminaarien ja tapaamisten ohjelmasta.

3.5.2 PPP-mallin soveltaminen liikennetiedotuksessa

Tiehallinnon liikenteen hallinnan palvelustrategian mukaisesti Tiehallinto luovuttaa ke- lin ja liikenteen seurantajärjestelmiensä keräämät tiedot avoimen rajapinnan kautta kaikkien palveluntuottajien hyödynnettäväksi. Näin Tiehallinto pyrkii synnyttämään kaupalliselta pohjalta toimivia tietopalveluja, jotka tukevat myös Tiehallinnon tavoitteita sujuvuuden ja turvallisuuden osalta. Kaupallisten palvelujen tukemiseksi Tiehallinto on myös vuoden 2007 aikana lakannut itse julkaisemasta internetissä keräämiään sujuvuustietoja. Turvallisuuden kannalta kriittiset tiedot tarjotaan kuten ennenkin viranomaispalveluna.

Muiden viranomaisten käytännöt tietovarastojen rajapintojen avaamisesta vaihtelevat hieman. Esimerkiksi Helsingin kaupunki tarjoaa yleisten töiden lupajärjestelmästä Winkistä tiedot katutöistä ja vastaavista liikennehaitoista ilmaiseksi. Oulussa vastaavat tiedot ovat tulossa Olli-palveluun. Tampereen kaupungin osalta ei vielä ole virallista linjasta siitä, luovutetaanko tiedot ilmaiseksi kaupallisten palveluiden käyttöön.

Palveluntuottajien kannalta on tärkeää tietää, mitä tietoja julkiset tahot aikovat julkaista julkisissa ilmaisupalveluissa. Osa palveluntuottajista on nähnyt julkisten ilmaisupalvelujen kilpailevan käyttäjistä maksullisten lisäarvopalvelujen kanssa. Avoimuus tulevaisuudessa tulossa olevista viranomaispalveluista ja niiden toteutustavasta on yritysten riskien kannalta tärkeää.

Riittävän pitkät sopimusajat lisäävät yritysten kiinnostusta ja parantavat jo tarjousvaiheessa asiaan paneutumista ja innovaatioiden syntymistä. Esimerkiksi viiden vuoden sopimusaika mahdollistaa jo isohkon investoinninkin tekemisen. Tosin pitkiin sopimuksiin on rakennettava hankintalain puitteissa joustoja sisällön suhteen.

PPP-mallilla eli julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä toteutetuista liikenteen tietopalveluista on Suomesta kokemuksia Oulun Olli-pilotista, ja Tampereella syksyllä 2007 julkaistavan uuden palvelun käynnistysvaiheesta. PPP-malli eroaa perinteisestä ostopalvelusta mm. siten, että mallissa kaikki osapuolet, myös yksityinen taho, joka palvelua operoi, investoi omaa rahaa palvelun toteuttamiseen. Toinen ominaispiirre on se, että yrityspartnerilla on oikeus vapaasti myydä palvelun tietoja kolmansille osapuolille ja kehittää palvelun ansaintamallia. Lähtökohtana on usein se, että tiettyjen peruspalvelujen toteutuksesta on sovittu yhteisesti. Sekä Oulun että Tampereen palvelun piirteinä on, että pilottijakson jälkeen palvelu toimii ilman julkista tukea kaupalliselta pohjalta.

PPP-malli tarjoaa monia mahdollisia hyötyjä sekä julkisille tahoille että palvelua tuottavalle yritykselle ja siitä syystä käynnissä olevat pilotit ovat mielenkiintoisia. PPP-malli avaa uusia mahdollisuuksia, kun palvelu siirtyy pois julkisen tahon alta. Palveluun on

esimerkiksi mahdollista liittää uusia toimintoja ja palveluja, joita ei olisi mahdollista toteuttaa julkiseen palveluun. Tästä esimerkkinä on Helsingissä kokeiltu häiriötiedotuksen sms-palvelu, joka oli lopetettava siitä syystä, että julkisen palveluntarjoajan HKL:n ei ollut mahdollista ennakkoon budjetoida palvelun kustannuksia, jotka riippuivat lähetettyjen sms-viestien määrästä. PPP-mallissa on esimerkiksi mahdollista hakea ulkopuolinen sponsori, joka haluaa tarjota palvelun liikkujille ja potentiaalisille omille asiakkailleen.

PPP-mallin tärkeä etu on juuri siinä, että operaattorina toimiva yritys voi joustavasti kehittää palvelun sisältöä ja sen markkinointia. Se voi esimerkiksi laatia sopimuksen muiden yritysten kanssa tarvittavien lisäpalvelujen tuottamisesta tai saada palvelun näkyville muihin kaupallisiin portaaleihin. Julkisella taholla ei vastaavaa vapautta ole.

PPP-malliin liittyvä ansaintalogiikka on tärkeä piirre, joka erottaa sen perinteisestä ostopalvelusta. PPP-mallissa yritys ansaitsee sitä enemmän, mitä enemmän käyttäjiä palvelu tavoittaa. Julkista rahoitusta ei yleensä tällaiseen malliin ole sidottu, kun taas mainosrahoitteisissa palveluissa käyttäjämäärä on lähtökohta hinnoittelulle. Tämä ominaisuus varmistaa sen, että palveluntuottajalla on jatkuva intressi kehittää palvelua käyttäjien tarpeisiin ja markkinoida sitä mahdollisimman tehokkaasti. Vastaavaa kannustinta on vaikeaa rakentaa perinteiseen hankintamalliin.

PPP-mallin julkisten toimijoiden kannalta on tärkeää pohtia, mitä tietoja ja resursseja se tarjoaa palvelun käyttöön, ja mitä peruspalveluja tai viranomaispalveluja se haluaa vastavuoroisesti käyttöönsä. Sopimusvaiheeseen on varattava enemmän resursseja kuin perinteiseen ostopalveluun.

3.6 Seudulliset liikenteenhallintakeskukset

Tiehallinnon liikennekeskuksen toimintalinjatyön (2007) mukaan toimiva tieliikennejärjestelmä edellyttää keskitettyä ja ajantasaista operointia sekä yli vastuurajojen menevää tiivistä viranomaisyhteistyötä 24/7-periaatteella. Tämän periaatteen pohjalta on hahmoteltu ns. seutukeskuksia, jotka ovat yhdessä resursoituja viranomaiskeskuksia. Toimintamallin lähtökohtana on, että viranomaisten keskinäistä yhteistyötä tiivistetään, mutta organisaatioiden vastuut pysyvät nykyisellään. Täten kukin viranomainen toimii omassa organisaatiossaan ja hyödyntää yhteisiä tiloja ja yhteiskäyttöisiä järjestelmiä. Lisäarvona saadaan yhtenäinen tilannekuva sekä tietojen ja resurssien yhteiskäyttö. (Tiehallinto 2007a.)

Seudullisten liikenteenhallintakeskusten tilanne on toukokuussa 2007 seuraava:

- Helsinki: Tiehallinnon, Helsingin kaupungin ja poliisin kesken on päätetty yhteisiin tiloihin siirtymisestä.
- Turun ja Tampereen seudun toimijat ryhtyvät yhdessä Liikennekeskuksen kanssa syksyllä 2007 valmistelemaan aiesopimusta Helsingin tapaan.

- Oulun seudulla laaditaan selvitys yhteistyön kehittämismahdollisuuksista kevään 2008 aikana. Selvityksessä otetaan kantaa myös Olli-liikennetietopalvelun rooliin osana kokonaisuutta.

Liikennekeskusten toimintalinjatyön mukaan Tiehallinto tulee säilyttämään jatkossa neljä nykyistä toimipistettä. Periaatteena Tiehallinnolla on, että liikennekeskustoiminta organisoidaan siten, että se palvelee Tiehallinnon toimintaa parhaalla mahdollisella tavalla. Kaupunkien toimintoja ei oteta Tiehallinnon vastuulle, eikä siten saateta huomioon asemaan kaupunkeja, joissa liikennekeskusta ei ole. Kaupunkien, joissa liikennekeskusta ei ole, tulee järjestää päivystys esimerkiksi alueellisen Tiepiirin kanssa yhteistyössä.

4 YLEINEN YHTEISTYÖMALLI

4.1 Yhteistyön merkitys neliporrasperiaatteessa

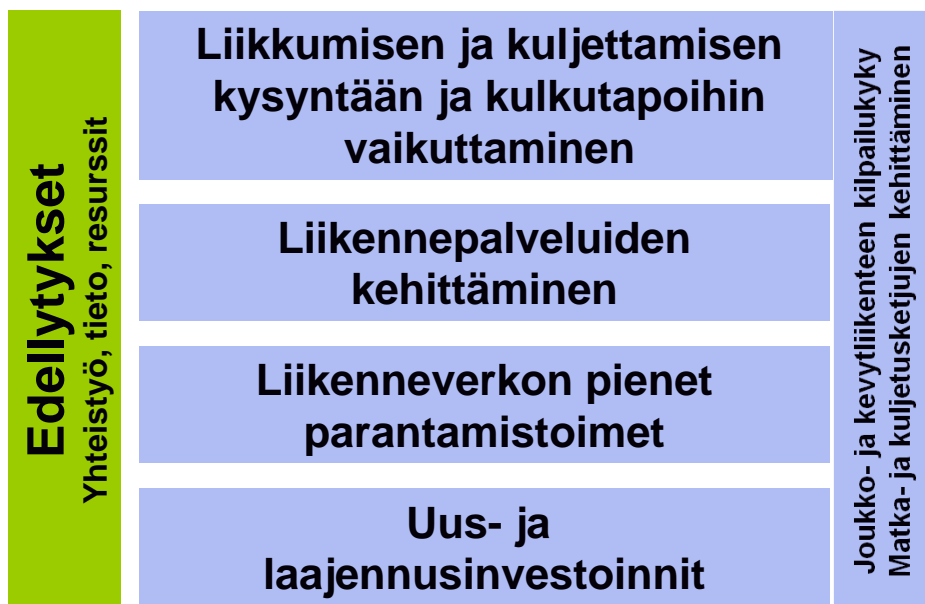
Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin strategista suunnittelua, jossa kaikkea liikkumista ja kuljetuksia tarkastellaan kokonaisuutena. Suunnittelussa otetaan huomioon kaikki liikennemuodot, niihin liittyvät matka- ja kuljetusketjut sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun välinen kytkentä. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on luoda toimijoiden kesken yhteinen käsitys kehittämisen tavoitteista ja tarpeista sekä sopia yhdessä kehittämistoimista sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä.

Seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laaditaan yleensä noin 5–10 vuoden välein. Suunnitelmien laatimisen välissä on tarpeen jatkaa seudun päätöksentekijöiden välistä yhteistyötä, siis varsinaista *liikennejärjestelmätyötä*. Seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän tehtäviä ovat liikennejärjestelmätyön tekeminen ja koordinointi seututasolla, yleiskaavaan liittyvät liikenteelliset tarkastelut sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman, aiesopimuksen ja liikennejärjestelmän tilan seuranta.

Nykyisissä liikennejärjestelmäsuunnitelmissa liikenteen hallinta on kyllä esillä ”mainintana” ja strategiassa voimakkaamminkin, mutta LJS:n ohjelmoinnissa liikenteen hallinnan heikko asema näkyy keinojen täydellisenä puuttumisena, puutteellisena hankkeistuksena tai pienenä rahoituksena ja alhaisena priorisointina.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja -työ uudistuu toimintaympäristön muutosten, erityisesti liikenteen voimakkaan kasvun, ilmastotavoitteiden sekä liikenteen määrärahojen niukkuuden vuoksi. Suunnittelun lähtökohdaksi nousevat neliporrasperiaatteen mukaisesti asiakkaiden tarpeiden ymmärtäminen sekä monipuolinen keinovalikoima, jossa aiempaa voimakkaammin pyritään erilaisin keinoin vaikuttamaan liikkumistarpeeseen, kulkumuodon valintaan ja liikenneverkon tehokkaaseen käyttöön. Tulevaisuuden liikennejärjestelmätyössä korostuvat liikenteen ja liikkumisen hallinta sekä eri toimijoiden uudenlainen yhteistyö.

Seuraavassa kuvassa on jäsenneily liikennejärjestelmätyön keinovalikoima neljään luokkaan keinojen tarkoituksen ja luonteen perusteella. Lisäksi kuvassa on tunnistettu keinojen hyödyntämisen edellytykset sekä korostettu seikkaa, että osa keinoista on sellaisia, että ne edellyttävät hankkeita useasta portaasta. Esimerkiksi joukkoliikenteen markkinointi, joka on 1. portaan keino, edellyttää joukkoliikenteen palveluiden (2. portas) sekä infran (3.–4. portas) hyvää tasoa.



Kuva 2. Liikennejärjestelmäsuunnittelun keinovalikoiman jäsentelyä.

1. Portaan keinot ovat sellaisia, joilla nimenomaan pyritään vaikuttamaan liikenteen kysyntään ja kulkumuotojen työnjakoon, ts. liikkumiseen pyritään vaikuttamaan jo ennen ”matka on alkanut”. Liikennepalveluilla, johon sisältyvät mm. joukkoliikennepalvelut, tieverkon hoito sekä liikenteen hallinta, tehostetaan liikennejärjestelmän käyttöä, sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kahden ensimmäisen portaan keinot ovat enemmän liikennepainotteisia keinoja, kun taas kaksi viimeistä porrasta, verkon pienet parantamistoimet ja isot investoinnit, ovat puhtaasti perinteisiä, infralähtöisiä keinoja.

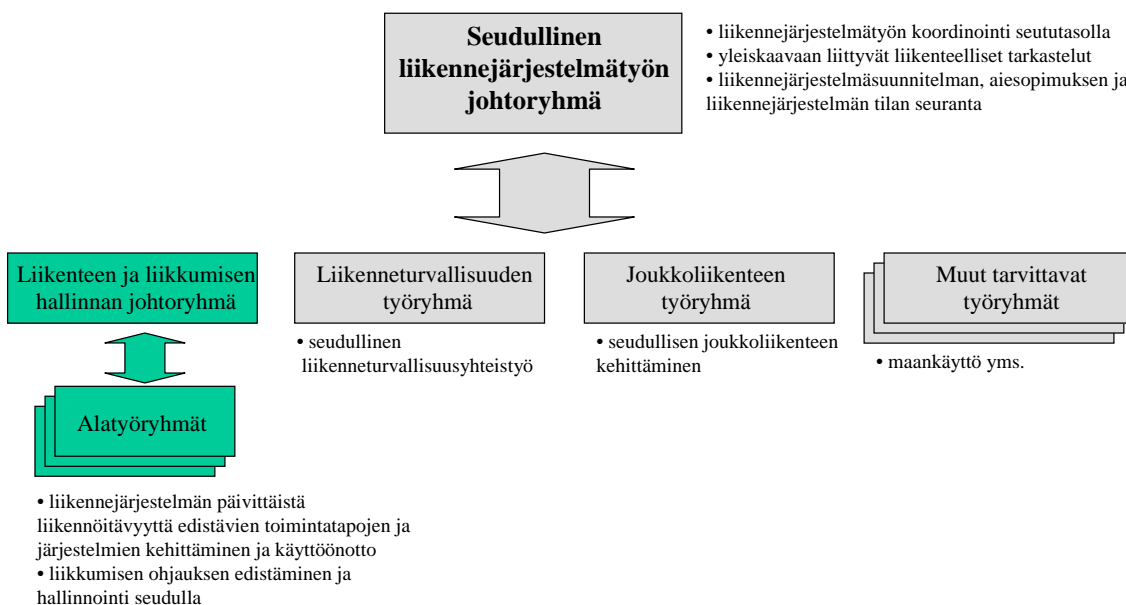
Liikennejärjestelmätyön kolme edellytystä ovat yhteistyö, tieto ja resurssit, johon voidaan lukea sekä osaaminen että rahoitus. Keskeinen havainto on, että jokaisen neljän portaan osalta edellytykset eroavat toisistaan. Esimerkiksi 2. portaan keinojen osalta keskeisiä yhteistyötahoja ovat viranomaiset, liikennöitsijät, urakoitsijat ja muut palveluntuottajat. Ensimmäisen portaan keinojen osalta yhteistyön tarve painottuu maankäytön toimijoihin, elinkeinoelämään ja toisaalta markkinoinnin ja viestinnän osajiin sekä esimerkiksi kaupunkien liikuntatoimeen. Onnistumisen kannalta on tärkeää tunnistaa tarvittavat yhteistyötahot ja järjestää vuorovaikutus näiden välille.

4.2 Ehdotus yhteistyön organisoinnista

4.2.1 Liikenteen hallinnan johtoryhmä osana LJS-prosessia

Liikenteen hallinnan tarpeet Suomen suurilla kaupunkiseuduilla ovat selvityksen perusteella hyvin samankaltaiset, vaikka painopiste-eroja esiintyykin kaupunkien koosta ja erityispiirteistä johtuen. Tässä luvussa on kuvattuna suurille kaupunkiseuduille soveltuva yleinen yhteistyömalli, jota luonnollisesti on sovitettava seutukohtaisten resurssien ja olemassa olevien yhteistyömuotojen mukaisesti.

Liikenteen hallinnan yhteistyön organisointimalli rakentuu johtoryhmästä, johtoryhmän (ala)työryhmistä sekä yhteistyöstä muiden alojen toimijoiden kanssa. Liikenteen hallinnan yhteistyö kytketään organisatorisesti seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön. Kytkeä on havainnollistettu kuvassa 3. Liikenteen ja liikkumisen hallinnan ryhmä on loogisesti alisteinen seudullisen liikennejärjestelmätyön johtoryhmälle, jonka näkökulmasta kyse on yhdestä keskeisestä teemaryhmästä. Liikennejärjestelmätyöryhmä keskittyy seudun liikenteen ja maankäytön kytkentään sekä suuriin ratkaisuihin kuten investointeihin. Vastaavasti liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän tehtävänä on edistää liikennejärjestelmän päivittäistä liikennöitävyyttä parantavien toimintatapojen ja järjestelmien sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä tukevien toimenpiteiden käyttöön-ottoa. Erityisesti johtoryhmän tulee keskittyä lyhyemmällä aikavälillä toteutettavien, uudenlaisten ja tehokkaiden keinojen tutkimiseen, suunnitteluun ja käyttöönottoon.

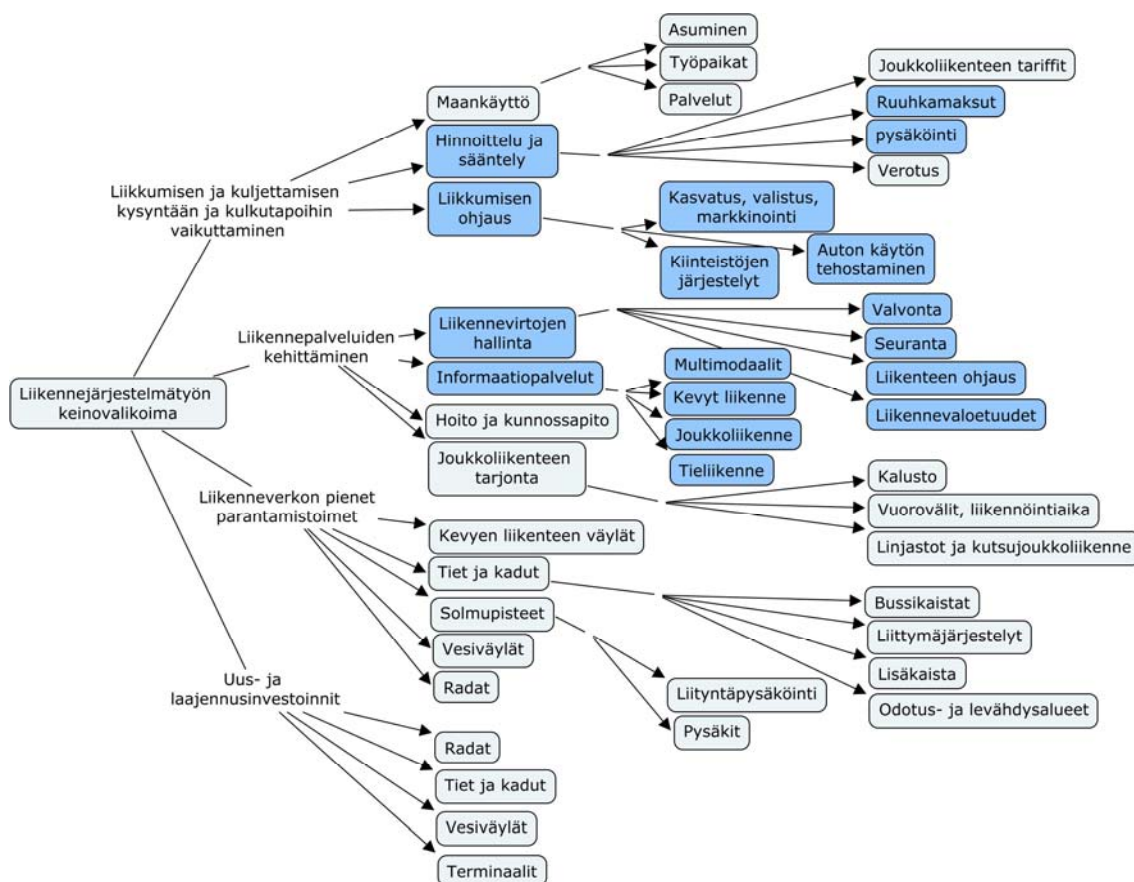


Kuva 3. Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän kytkeytyminen liikennejärjestelmätyöhön ja muihin teemaryhmiin.

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän vuorovaikutus liikennejärjestelmätöön johtoryhmään tulee jo osittain henkilöiden kautta. Lisäksi on vuorovaikutuksella tarpeen varmistaa, että muussa suunnittelussa huomioidaan liikenteen ja liikkumisen hallinnan tuomat mahdollisuudet sekä johtoryhmässä laaditut suunnitelmat. Suunnitellut hankkeet olisi tärkeää esittää myös liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimuksissa yhdessä muiden portaiden keinojen kanssa.

Asiantuntijaryhmien verkottumisen takia olisi tärkeää, että liikenteen hallinnan johtoryhmään valitaan yksi henkilö onnettomuustutkintalautakunnasta. Jokaisessa maakunnassa on yksi lautakunta.

Kuvassa 4 on esitetty liikennejärjestelmätöön yleinen keinovalikoima neliporrasperiaatteen mukaisesti järjestettynä. Sinisellä korostetut osa-alueet ja niiden alla korostettuina esitetyt keinot ovat sellaisia, jotka sopivat seudullisen liikenteen hallinnan johtoryhmän koordinaatiovastuulle. Tämän lisäksi on tärkeää järjestää vuorovaikutus myös 3. ja 4. portaan keinojen suunnitteluun.



Kuva 4. Seudullisen liikenteen hallinnan johtoryhmän koordinaatiovastuulle kuuluvat keinot neliporrasperiaatteen mukaisessa jäsentelyssä.

Tässä luvussa on johtoryhmää kutsuttu aiemmista luvuista poiketen Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmäksi. Liikkumisen hallinta nähdään tässä yhteydessä liikennepolitiikan uutena näkökulmana, jossa eri keinoilla pyritään vaikuttamaan liiken-

teen kysyntään. Liikkumisen hallinnan keinovalikoima soveltuu hyvin liikenteen hallinnan johtoryhmän koordinaatiostuulle.

4.2.2 Johtoryhmä

Seudullisen yhteistyön organisoinnissa hyödynnetään mahdollisimman paljon olemassa olevia yhteistyömuotoja ja –organisaatioita. Tällä hetkellä yhteistyöryhmiä ja –muotoja on runsaasti ja ennemmin kuin perustetaan uusia yhteistyöryhmiä, olisi järjeistettävä olemassa olevia ryhmiä. Päällekkäisiä toimintoja ja organisaatioita tulee välttää.

Jäsenet

Johtoryhmään kutsutaan edustus ainakin seuraavista seudullisista organisaatioista:

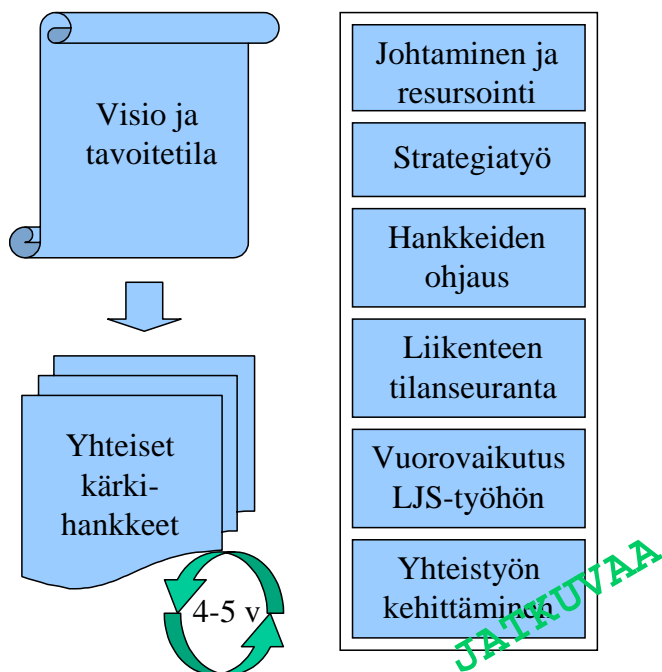
- Tiehallinnon tiepiiri
- Kaupungin/kaupunkien liikennesuunnitteluosasto
- Seudun liikenteenhallintakeskuksen tai tiehallinnon liikennekeskuksen paikallisen toimipisteen edustaja (mikäli on olemassa)
- Kunnallinen poliisi, liikkuva poliisi
- Häätäkeskuslaitos, paikallisen toimipisteen edustus
- Pelastuslaitos, paikallisen toimipisteen edustus
- Kaupungin/seudun joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio
- Seutuhallinnon tai ympäristökuntien yhteinen edustaja
- Liikenne- ja viestintäministeriö.

Listattujen tahojen lisäksi voi olla seutukohtaisia erityistarpeita. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla johtoryhmään kuuluu myös RHK:n edustaja, koska lähijunaliikenne on tärkeä osa seudun liikennejärjestelmää.

Johtoryhmään kuuluvat henkilöt ovat johtajataso virkamiehiä, joilla on päätösvalta omissa organisaatioissaan. Näin varmistetaan yhteisesti sovittujen kärkihankkeiden toteutuminen sujuvasti. Käytännössä sopiva taso on tiejohtaja/suunnittelujohtajataso edustus. Kokemusten mukaan keskeisten toimijoiden sitoutuminen yhteisiin hankkeisiin on välttämätöntä ja johtoryhmä vaatii motivoituneen vetäjän.

Tehtävät

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän tehtävänä on edistää liikennejärjestelmän päivittäistä liikennöitävyyttä parantavien toimintatapojen ja järjestelmien käyttöönottoa sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä tukevia toimenpiteitä kaupunkiseudun liikennejärjestelmässä. Seuraavassa kuvassa on esitetty hahmotettu johtoryhmän tehtäviä.



Kuva 5. Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän tehtäviä.

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmä laatii yhteisesti sovitun **vision** sekä **tavoitetilan** kuvauksen, jotka suuntaavat ryhmän ja sen yksittäisten jäsenten toimintaa. Hyväksyttävän ja mahdollisimman yksimielisen vision merkitys on suuri, koska kyseessä on eri viranomaistahojen vapaaehtoisuuteen perustuva yhteistyömuoto. Visioon ja tavoitetilaan pääsemiseksi sovitaan myös yhteiset **kärkihankkeet**, jotka ovat välttämättömiä ja edellyttävät usean tahon yhteistyötä. Visio ja kärkihankkeet sovitaan noin 4–5 vuodeksi kerrallaan, jonka jälkeen ne päivitetään. Kokemuksen mukaan kärkihankkeisiin tulee ottaa vain merkittäviä mutta myös toteutumiskelpoisia hankkeita ja lähtökohdaksi tulee olla, että jokainen kärkihankkeeseen toteutetaan suunnitellusti yhdessä sovitussa aikataulussa. Näin kärkihankkeille muodostuu status, joka edistää niihin liittyvää päätöksentekoa johtoryhmän jäsenorganisaatioissa.

Johtoryhmä **johtaa** sen alaisten työryhmien valmistelutyötä. Se päättää työryhmien valmistelusta toimenpide-ehdotuksista ja antaa resursseja työryhmälle työn jatkamista varten. Keskeinen **resursointiin** liittyvä johtoryhmän tehtävä on rahoituksen hankkiminen kärkihankkeille. Tärkeä työväline rahoituksen hankkimisessa on budjetointi organisaatioiden omien TTS-ohjelmien kautta.

Strategiatyötä tehdään johtoryhmässä jatkuvasti, vaikka visiota ja kärkihankkeita päivitetäänkin harvemmin. Liikenteen ja liikkumisen hallinnan keinovalikoima muuttuu hyvin nopeasti ja uusia linjauksia on tehtävä vuosittain.

Johtoryhmä **ohjaa kärkihankkeiden laadintaa** työryhmissä ja hyväksyy konsulttitoimemeksiantojen tulokset.

Johtoryhmän tehtäviin kuuluu liikennejärjestelmän **tilan seuranta** päivittäisen liikenneitävyyden ja toimivuuden näkökulmasta. Seurantatyötä voidaan tehdä esimerkiksi vuosittain toistuvan *toimivuuskatselmuksen* avulla. Toimivuuskatselmuksessa selvitetään, mitkä liikennejärjestelmän osat ovat olleet eniten toistuvien sujuvuus- ja turvallisuusongelmien kohteena ja mitkä ovat olleet ongelmien syyt. Toimivuuskatselmuksella voidaan antaa esimerkiksi häiriönhallintaryhmän koostettavaksi. Laadinnassa tulee olla mukana ainakin kaupunkien, tiepiirin, Tiehallinnon liikennekeskuksen, poliisin sekä joukkoliikennetahon edustus.

Keskeinen johtoryhmän tehtävä on tehostaa liikenteen ja liikkumisen hallinnan keinovälikoiman hyödyntämistä **vuorovaikutuksella liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessin** sekä mahdollisesti hankekohtaisten suunnitteluprosessien kanssa. Työkaluja tässä ovat liikenteen hallinnan asiantuntijoiden (työryhmät) sekä liikennejärjestelmän suunnittelijoiden yhteiset vuotuiset työseminaarit. Tilaisuuksissa voitaisiin esitellä toimivuuskatselmuksessa esiin nostetut ongelmapaikat ja hakea yhdessä optimaalisia ratkaisuja niihin siten, että kestävien kulkumuotojen sekä olemassa olevan infrastruktuurin käytön mahdollisuudet hyödynnetään ensisijaisesti. Tilaisuuksissa saavutetut ideat voitaisiin ohjelmoida uusiksi hankkeiksi työryhmiin.

Lisäksi johtoryhmän tehtävänä on varmistaa, että liikenteen ja liikkumisen hallinnan kärkihankkeet ovat mukana seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien hankelistoissa sekä organisaatioiden omissa toteutusohjelmissa (kuten TTS, PTS).

Johtoryhmän tehtäväkenttään soveltuu myös suurten infrahankkeiden yleissuunnitelmien sekä maankäytön suunnitelmien auditointi, millä varmistetaan liikenteen ja liikkumisen hallinnan hyödyntäminen suunnitelmissa.

Johtoryhmän on myös tarpeen tarkastella omia ja työryhmiensä työtapoja ja aikaansaannoksia ja edelleen **kehittää yhteistyötä**. Erityisesti työryhmien tulisi olla joustavia siten, että asiantuntijat liikkuvat niiden välillä tarpeen mukaan. Olemassa olevien ryhmien lisäksi on pohdittava mahdollista yhteistyön laajentamista ja yhteistyötä elinkeinoelämän suuntaan.

Yhteenvetona voidaan todeta, että johtoryhmä käsittelee sellaisia hankkeita ja keinoja, jotka koskettavat koko seutua ja edellyttävät useamman tahon yhteistoimintaa. Johtoryhmä kokoontuu 2–4 kertaa vuodessa. Kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitteluun syntyy paitsi yhteisistä työseminareista myös henkilövalintojen kautta, sillä osa johtoryhmän jäsenistä tulisi olla samoja, jotka osallistuvat myös LJS:n laadintaan.

4.2.3 Työryhmät

Kokoonpano

Perustettaviin työryhmiin valitaan ko. aihealueen asiantuntijoita johtoryhmän jäsenorganisaatioista. Työkuormaa tulisi jakaa siten, että yksi henkilö voi kuulua kerrallaan

vain yhteen työryhmään. Työryhmän jäsenet valitaan siten, että koko työssäkäyntialueen liikenteen tarpeet tulevat huomioiduksi.

Työryhmien määrään vaikuttaa eniten kunkin seudun organisaatioiden resurssit. Pienemmissä kaupungeissa henkilöresursseja on vähemmän, jolloin on tultava toimeen pienemmällä määrällä eri ryhmiä. Minimissään tulisi johtoryhmän lisäksi olla yksi työryhmä, joka käytännössä toimeenpanee johtoryhmän päätökset.

Pääkaupunkiseudulla on johtoryhmän alkuvaiheessa ollut kolme työryhmää; häiriönhallinnan, tiedotuksen ja teknisten järjestelmien työryhmät. Tätä jaottelua ei koettu täysin toimivaksi, ja visiotyön valmistuttua vuonna 2005 työryhmät organisoituivat uudelleen kärkihankkeiden taakse. Vuodesta 2005 pääkaupunkiseudun työryhmät ovat olleet

- Joukkoliikenteen infokeskuksen toteuttaminen
- Häiriönhallinnan viranomaisyhteistyö
- Liikenteen ohjaustoimintojen yhdistäminen.

Tämä malli on koettu toimivaksi, mutta täytyy tietenkin muistaa, että ko. ryhmissä pitää pystyä käsittelemään myös muita kuin nimettyihin kärkihankkeisiin liittyviä, esiin nousevia asioita.

Uudeksi johtoryhmän alaiseksi työryhmäksi esitetään perustettavaksi **Liikkumisen ohjauksen työryhmä**. *Liikkumisen ohjaus* (eng. *Mobility management*) on *Liikkumisen hallinnan* yksi keino, jonka European Platform on Mobility Management määrittelee seuraavasti:

”Liikkumisen ohjauksen ytimessä ovat niin sanotut ”pehmeät” keinot (esim. tiedotus tai olemassa olevien palvelujen koordinointi), jotka tehostavat ”kovien” keinojen tai liikennesuunnittelun vaikutusta (esim. uudet liikenneväylät). Liikkumisen ohjauksen keinot eivät välttämättä edellytä suuria investointeja toisin kuin ”kovat”, mutta niillä on silti mahdollisuus vaikuttaa merkittävästi liikkumistottumuksiin. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista (single car use).” (EPOMM 2007.)

Ryhmään tulee kutsua kestävien kulkutapojen edistämiseen erikoistuneet tahot johtoryhmän jäsenorganisaatioista. Tärkeitä ryhmiä ovat ainakin kaupunkien kevyen liikenteen suunnittelu, joukkoliikenteen suunnittelu ja markkinointi, kaupunkien liikunta- ja terveystoimi sekä kaupunkien viestintä. Työryhmän tehtävä on käynnistää ja organisoida liikkumisen ohjauksen systemaattinen toiminta kaupunkiseudulla.

Työryhmien tehtävät

Työryhmän tehtävänä on johtoryhmän päätösten toteutus eli käytännössä hankkeiden tekeminen tai teettäminen konsulteille sekä eri viranomaisten välisten yhteistyömuotojen valmistelu (esim. neuvottelut romuautojen poistamisesta yleisiltä teiltä). Työryhmän toimenkuva määritellään selkeästi ja yhteistyö johtoryhmän ja muiden työryhmien kanssa organisoidaan siten, että päällekkäistä toimintaa vältetään.

Työryhmät kokoontuvat tarpeen mukaan, mutta käytännössä noin 4–5 kertaa vuodessa, riippuen hankkeiden valmiusasteesta.

4.2.4 Yhteistyö yrityssektorin kanssa

Vuoropuhelu seudun elinkeinoelämän ja liikenteen hallinnan alueella toimivien yritysten kanssa on tärkeä kehittämiskohde. Yritysten toimimista johtoryhmän jäsenenä ei nähdä tarkoituksenmukaiseksi, mutta säännöllinen tiedonvaihto ja keskustelu hankkeista ja uusista ideoista tulisi kuitenkin järjestää. Yhteistyötä voidaan seudullisesti kiihdyttää esimerkiksi organisoimalla säännöllisesti seminaareja tai esimerkiksi yhteistyön teemavuosi. Kaupunkien kauppakamarit soveltuvat roolinsa puolesta hyvin yhteistyökumppaniksi.

Vuorovaikutusta julkishallinnon ja yritysten kanssa on jo olemassa melko paljon mm. valtakunnallisten liikenteen hallinnan tutkimusohjelmien sekä ITS-Finland ry:n puitteissa.

4.3 Rahoitus

Johtoryhmän käynnistämien hankkeiden rahoitus tulee aina harkita tapauskohtaisesti, mutta lähtökohtana on, että seudun liikennettä yleisesti parantaviin hankkeisiin osallistuvat kaikki tahot hyötyjä-maksaa periaatetta noudattaen. Johtoryhmän käynnistysvaiheessa on syytä laatia ainakin periaatteellinen puitesopimus eri toimijoiden rahoitusosuuksista. Hyvä käytäntö voi esimerkiksi olla se, että hankkeiden selvitys- ja yleisuunnitteluvaiheet rahoitetaan johtoryhmässä yhteisesti, mutta toteutus kuuluu ko. isäntäorganisaation vastuulle.

LVM osallistuu nykyisin suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun rahoittamiseen. Periaatteena on, että valtion osuus on yhteensä 50 %, josta puolet tulee LVM:stä ja puolet väylälaitoksista. Näistä rahoista voidaan rahoittaa myös seudullisten liikenteen hallinnan johtoryhmien käynnistämät selvitykset ja suunnitelmat valtion osalta.

Liikenteen hallintajärjestelmien investointien rahoitus on selvityshankkeita merkittävästi ongelmallisempi ja se ilmenee myös seudullisesta nykytilan katsauksesta. Tällä hetkellä ei ole olemassa liikenteen hallinnan rahoituksen momenttia budjetissa. Koska perustienpidon tai –radanpidon rahoituksella ei merkittäviä investointeja käytännössä voi tehdä, on rahoituskeinoksi muodostuneet teemahankkeet. Suuria liikenteen hallinnan investointeja ei ole toistaiseksi toteutettu muutoin kuin osana suuria infrahankkeita, mikä taas on ristiriidassa neliporrasperiaatteen kanssa. Lisäksi teemahankkeiden rahoitus on ollut toistaiseksi vähäistä.

Neliporrasperiaatteen mukaisen liikennepoliittikan toteuttaminen edellyttää muutoksia liikennesektorin rahoituskäytäntöön. Infraohjelmiin perustuvasta rahoituksesta pitäisi siirtää liikennepoliittisten ohjelmien toteutukseen, jossa liikenneongelmia ratkaistaan

suurempien, liikkumisen hallintaa, liikenteen palveluja ja infrastruktuurin kehittämishankkeita sisältävien kokonaisuuksien avulla. Eräs mahdollisuus rahoitussolmujen avaamiseksi voisi olla Liikenne 2030 –strategiatyössä hahmoteltu LVM:n liikennejärjestelmärahoitus, jossa kaupunkiseudun toimijat saisivat ilman sidonnaisuutta erilaisiin infraohjelmiin päättää, millainen keinopaketti parhaiten vastaa paikallisiin tarpeisiin sillä edellytyksellä, että keinot edistäisivät myös valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamista.

5 PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

Liikenteen ja liikkumisen hallinta ovat aktiivisessa kehitysvaiheessa Suomen suurimilla kaupunkiseuduilla. Ominaista näille keinoille on, että ne edellyttävät infrastruktuurilähtöiseen suunnitteluun verrattuna uudenlaista ja laajempaa yhteistyötä. Liikenteen hallinnan keinojen käyttöönotto tulisi olla nopeaa ja ennakoivaa. Yhteistyön organisointi seudun keskeiset viranomaiset kokoavan liikenteen hallinnan johtoryhmän muotoon on hyväksi havaittu ja suositeltava etenemistapa. Tässä raportissa on annettu suosituksia johtoryhmän ja sen alaisen työryhmien organisoinnista sekä työskentelymuodoista. Yhteistyön käynnistämiseksi on tärkeää hakea mandaatti riittävän korkealta taholta kaikkien toimijoiden sitouttamiseksi. Johtoryhmä ja sen alaiset työryhmät vaativat myös osaa- van ja motivoituneen vetäjän.

Tärkeä kehityskohde on liikenteen ja liikkumisen hallinnan suunnittelun kytkentä kiinteäksi osaksi muuta suunnittelua ja liikennejärjestelmätyötä. Liikenteen hallinnan johtoryhmän tehtävänä on omalta osaltaan myötävaikuttaa neliporrasperiaatteen jalkauttamiseksi suomalaiseen suunnittelukulttuuriin järjestelmällä vuorovaikutus suunnittelijoiden välille. Tämän lisäksi olisi tärkeää ratkaista liikenteen ja liikkumisen hallinnan toteuttamisen esteenä olevat rahoitussolmut. Tämä edellyttää keskusteluja liikenne- ja viestintäministeriön, valtionvarainministeriön sekä Eduskunnan välillä.

Selvityksessä ei ole noussut esiin merkittäviä lainsäädännöllisiä muutostarpeita romuautolakia lukuun ottamatta. Näyttäisi siltä, että liikenteen hallinnan viranomaisten tavoitteet ovat yhtenevät ja yhteistyötä voidaan viedä eteenpäin ohjeistuksia tarkistamalla ja asioista sopimalla. Kaikilla haastatelluilla osapuolilla on halu tiivistää yhteistyötä. Tiettyillä alueilla, kuten liityntäpysäköinnin kehittämisessä, ristiriitojen ratkaisu voi kuitenkin edellyttää pohdintaa korkean tason työryhmissä ja sopimuksia ministeriötasolla.

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan alueella teknologia, arvomaailma ja monet muut ympäristötekijät kehittyvät hyvin nopealla syklillä. Tästä syystä detaljitason tavoitteiden ja konkreettisten hankkeiden määrittäminen pitkälle tulevaisuuteen voi olla turhaa, koska kehitystä on hyvin vaikeaa ellei mahdotonta ennustaa. Erinomaiseksi etenemistavaksi on osoittautunut noin 10 vuoden päähän ulottuvan yhteisen vision ja tavoitetilan määrittely. Tärkeää on myös määrittellä seuraavat konkreettiset kehitysaskleet -kärkihankkeet – jotka johtavat visiota kohti. Jokaisessa suunnitteluvaiheessa tulee kuitenkin olla mahdollista lisätä ominaisuuksia sekä yhdistellä hankkeita uudella tavalla. Inkrementaalinen eli vaiheittain etenevä toteutustapa näyttää olevan liikenteen hallinnan alueella toimiva periaate ja se pätee myös organisaatioiden välisten yhteistyömuotojen suunnitteluun. Kaikkia yhteistyön ristiriitoja ja tehottomuuksia ei välttämättä kannata yrittää ratkaista heti alussa, vaan tärkeää on edetä oikeaan suuntaan ja kehittää toimintaa jatkuvasti. Liian suuret muutokset voivat estää kriittisten yhteistyöhankkeiden toteutumisen. Seuraavien askeleiden määrittäminen, ja mahdollisesti myös suunnan tarkistaminen, on tarpeen

noin 3–4 vuoden välein, kun edellisen ”kierroksen” kärkihankkeet ovat toteutuksessa tai osa organisaatioiden normaalia kehitystoimintaa.

Liikenteen ja liikkumisen hallinnan keinoja otetaan käyttöön kaikilla suurilla kaupunki-seuduilla ja toteutusmalleissa on ja on hyväkin olla seutukohtaisia ominaispiirteitä. Samankaltaisia hankkeita on käynnissä ympäri maata ja ne etenevät hieman eri tahtia. Sitä on tärkeää, että tietoa parhaista käytännöistä jaetaan seuduilta toisille. Hyvä käytäntö tiedonvaihtoon ovat vuosittain järjestettävät kaupunkiseutujen liikenteen hallinnan seminaarit, joissa käydään läpi kunkin seudun edistysaskeleet ja keskustellaan yhdessä jatkosta.

Viranomaisten ja seudun elinkeinoelämän sekä liikenteen hallinnan alueella toimivien yritysten yhteistyö on tärkeää ja seudullisesti onkin tarpeen järjestää säännöllinen keskusteluyhteys. PPP-malleilla toteutettavista liikenteen tietopalveluista on käynnissä kokeiluja Oulussa ja Tampereella. PPP-mallin etuna perinteiseen ostopalveluhankintaan verrattuna on, että operaattoriyritys ja sen yhteistyöverkosto avaa palvelulle sellaisia kehittämis- ja markkinointimahdollisuuksia, jota ei viranomaistoimijan omistuksessa ole. Joustavuus voi myös johtaa siihen, että palvelu muotoutuu erilaiseksi kuin se alun perin nähtiin. Viranomaisosapuolten tulee varmistaa sopimuksin, että yhteiskunnan kannalta tärkeät peruspalvelut säilyvät palvelun kehityksessä mukana. Suomessa käynnissä olevat tiedotuspalvelujen PPP-toteutukset kannattaa arvioida perusteellisesti sen jälkeen, kun palvelut ovat olleet noin vuoden ajan toiminnassa kaupallisella pohjalla.

Muualla Euroopassa, esimerkiksi Hollannissa, suuret työnantajayritykset on kytketty tiiviisti mukaan liikenteen hallinnan yhteistyöhön. Esimerkkinä kokeilut, joissa moottoritien työmaan ajaksi yritykset ovat yhdessä viranomaisten kanssa hankkineet ylimääräistä joukkoliikennetarjontaa työntekijöilleen. Kokeiluilla on aikaansaatu myös pysyviä kulkutapamuutoksia. On tuki muistettava, että Hollannissa liikenteen ruuhkautuminen on merkittävästi suurempi haitta kuin Suomessa, mutta myös täällä on syytä jatkossa rohkeasti kokeilla uudenlaisia toimintamalleja.

Työssä tehdyissä haastatteluissa nousi esiin joitakin viranomaisten yhteistyön kehittämistarpeita, jotka on esitetty seuraavassa.

Häiriönhallinnan valtakunnallisen toimintamallin kehittäminen

Häiriötilanteiden hallinnan toimintamallia on Suomessa tarpeen kehittää ja laatia yhtenäinen valtakunnallinen malli. Suositeltava etenemistapa olisi käynnistää selvitystyö, jossa käytäisiin läpi eri organisaatioiden ohjeet ja yhteistyön rajapinnat. Tarkastelussa tulisi nostaa esiin mahdolliset ristiriitaisuudet, epäselvyydet ja kehittämiskohteet. Vastuualueiden rajat tulevat melko pitkälti luonnostaan organisaatioiden rooleista, mutta esim. vakavista onnettomuustilanteista tiedottamisen (medialle) osalta on tarvetta tarkentaa työnjakoa. Toimintamallissa tulisi ottaa kantaa myös seudullisissa viranomaiskeskuksissa tehtävään yhteistyöhön.

Lopputuloksena olisi toimintamallin ja vastuiden kirjaaminen tiiviiseen muotoon yksiin kansiin. Lisäksi olisi tarvetta tiiviille muistilistoille, jotka vietäisiin käyttöön organisaatioiden kenttähenkilökunnalle.

Mikäli selvitys osoittaa, että toimintamallissa on suurempia epäselvyyksiä esimerkiksi lakien tulkinnan osalta, on tarpeen laatia ministeriöiden yhteinen ohjeistus asiasta. Näin toimintamallin muutokset siirtyvät ylhäältä alaspäin kentälle tehokkaasti. Ministeriötason ohjeistus olisi myös poliisien kannalta selkeyttävämpi, koska toimintamalli ulottuu sekä liikkuvaan poliisiin että kunnalliseen poliisiin.

Tiedonvaihto viranomaisten välillä

Liikkuvan poliisin toiminnan tehostamiseksi tulisi kehittää tiedonvaihtoa poliisin ja liikennekeskuksen välillä. Poliisi valitsee valvonnan painopisteet onnettomuusanalyysien kautta, mutta tiedonvaihtoa tulisi lisätä reaaliaikaisen keli- ja liikennetiedon osalta, jolloin poliisi voisi päivän aikana muuttaa painopistettään tilanteen mukaan. Liikenne- ja kelitietoa tulisi olla saatavissa poliisin ajoneuvopäätteisiin. Muuttuvien nopeusrajoitusjärjestelmien tilatiedot tulisi saada niin ikään poliisipartioiden tietoon ajoneuvopäätteille.

Poliisilla on lisäksi intressiä mitata reaaliajassa valvonnan vaikutuksia keskinopeuksiin ja nopeuksien hajontaan. Valvonnasta ja sen vaikutuksista kertovaa viestintää median kautta tulisi lisätä vaikuttavuuden parantamiseksi.

Poliisilla on käyttöliittymä Tiehallinnon LAM-tietokantaan, mutta tietojen hyödyntäminen on edelleen lapsenkengissä.

Eräs kehittämismahdollisuus on koota eri viranomaisten keräämät liikenteen ja kelin tilaa kuvaavat tiedot yhteiseen tietopankkiin. Vaatimukset tietopankin käyttöliittymälle ovat korkeat, sillä tietoa on tarpeen hyödyntää päivittäisessä työssä kentällä sekä toiminnan suunnittelussa tilastollisten analyysien pohjalta.

Viranomaisten yhteisten (seudullisten) liikenteenhallintakeskusten yhteistyömalli

Kaupunkiseuduilla, joille perustetaan poliisin, Tiehallinnon, kaupungin sekä mahdollisesti muiden viranomaisten yhteinen liikenteenhallintakeskus, on tarpeen suunnitella malli keskuksen päivystäjien yhteistyölle. Keskeisiä asioita ovat ainakin poliisien valvontatyön kohdentaminen kentällä keli- ja liikennetiedon perusteella, varareittien käyttöönotto onnettomuustilanteissa sekä onnettomuuspaikalla ja verkollisella tasolla (pääteiden telematiikkajärjestelmillä) tapahtuvan ohjauksen koordinointi. Yhteistyömallin kehittäminen sopisi hyvin seudullisten liikenteen hallinnan johtoryhmien vastuualueelle, mutta tietyiltä osin tulisi pyrkiä myös valtakunnan tason koordinointiin ja parhaiden käytäntöjen jakamiseen.

Samoin on tarpeen parantaa häiriönhallinnan valmiuksia säännöllisten harjoitusten ja simulaatioiden avulla. Harjoituksissa tulisi käydä läpi vilkasliikenteisten väylien erilai-

sia vakavia häiriötilanteita, varareittisuunnitelmien käyttöönottoa, liikenteen verkollista ohjausta sekä liikkujien tiedottamista.

LÄHTEET

Baar, Linden, Munck, Verkerk (2007). Finding new mobility management pioneers. ECOMM 2007 The future and mobility management.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. Ohjelmia ja strategioita 1/2007. 41 s.

LundaMats II (2007). Strategy for a sustainable transport system for Lund 2030. Lund Municipality & Trivector Traffic AB, 2007.

Olli-palvelu (2007). OLLI – Oulun seudun liikennetieto. <http://www.oulunliikenne.fi>.

Pursiainen (2007). Kansliapäällikkö Harri Pursiainen liikenteen tulevaisuuden näkymistä. Liikenne- ja viestintäministeriö, 23.3.2007.

Rönneikkö Petri. (2007). Kalvosarja Tampereen seudun liikenteen hallinnan yhteistyön kehittämisestä.

Tiehallinto (2006). Liikenteen hallinnan palvelustrategia. 20 s.

Tiehallinto (2007a). Tiehallinnon liikennekeskuksen toimintalinjat. Kalvosarja 7.3.2007.

Tiehallinto (2007b). Turun seudun liikenteen hallinnan yhteistyö 2011. Kehittämismuistio 17.9.2007.

Karhumäki, Ikonen, Hörkkö, Mustonen ja Tolonen (2005). Liikenteen hallinta kaupunkiseuduilla. Taustaraportti liikenteen hallinnan toimintalinjoihin. 18 s.

Keski-Luopa Kari, Peurala Jarkko. (2007). Varareittijärjestelmän kehittäminen. Luonnos 20.8.2007. Tiehallinto.

LIITE 1. HAASTATELLUT HENKILÖT.

Antola Petri, Turun tiepiiri 28.5.2007
Hallinen Marjo, Tampereen kaupunki 9.9.2007
Helin Jorma, Tiehallinto 3.5.2007
Herneoja Anne, RHK 5.6.2007
Holopainen Matti, Tiehallinto 3.5.2007
Hongisto Pekka, Matkahuolto 24.8.2007
Huttula Jani, Oulun tiepiiri, 11.6.2007
Hörkkö Reijo, Turun tiepiiri 28.5.2007
Ihalainen Heikki, Sisäministeriön poliisiosasto. 1.10.2007.
Jalasto Petri, Liikenne- ja viestintäministeriö 15.4.2007
Kaikkonen Raimo, Savo-Karjalan tiepiiri 10.8.2007
Koivukoski Janne, Sisäministeriö, pelastustoimen valmiusjohtaja 25.10.2007.
Korhonen Timo, Helsingin kaupungin rakennusvirasto 7.9.2007.
Korte Sirpa, Turun kaupunki 24.5.2007
Kruegr, Oulun seutuhallinto 11.6.2007
Kulmala Mika, Tampereen kaupunki 23.8.2007
Kähkölä, Jari. Helsingin kaupungin rakennusvirasto. 7.9.2007.
Laula Kimmo, Turun kaupunki 28.5.2007
Lausti Pekka, Turun tiepiiri 28.5.2007
Lietola Aarno, Kuopion kaupunki 10.8.2007
Martikainen Erkki, Oulun kaupunki 11.6.2007
Miekkoniemi Martti, Helsingin kihlakunnan poliisi 9.5.2007
Pasanen Seija, Kuopion kaupunki 10.8.2007
Peltola Mika, Liikkuva poliisi 15.4.2007
Piirainen Rita. Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri 3.10.2007.
Poutanen Olli-Pekka, Helsingin kaupunki 15.4.2007.
Räinä Matti, Oulun kaupunki, 11.6.2007
Salonen Matti, Turun kaupunki 28.5.2007
Sinisalo Kimmo, YTV 24.4.2007
Talvi Jukka, Oulun kaupunki 11.6.2007
Ylisiurunen Kimmo. Infotripla Oy:n toimitusjohtaja 4.10.2007.