

Johanna Juusela

Liikennejärjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurannan kehittäminen - lausuntoyhteenveto

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla viimeistellään parhaillaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Ministeriö pyysi suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista lausunnot 21.1.-23.2.2021. Suunnitelmaluonnoksessa Liikenne ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom) tehtäväksi on osoitettu rakentaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa liikennejärjestelmäanalyysi, joka tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehityksestä. Osana analyysiä valmistellaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantamalli, joka sisältää seurantamittariston.

Traficom on aloittanut liikennejärjestelmän analysoinnin kehittämisen. Traficomin suunnitelmia liikennejärjestelmäanalyysin rakenteesta ja tietojen tuottamisesta sekä valmistelua koskevasta yhteistyöstä alan toimijoiden ja sidosryhmien kanssa on kuvattu virkamiestyönä valmistellussa muistiossa. Lisäksi muistiossa kuvataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurantaan koskevan seurantamittariston rakenne ja alustava sisältö.

Lausuntopyyntö

Traficom järjesti 25.2.-29.3.2021 lausuntokierroksen, jossa se pyysi jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti liikennejärjestelmäanalyysin rakenteesta, keskeisestä tietopohjasta ja valmistelun priorisoinnista, valmisteluun sisältyvästä yhteistyöprosessista sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurantamittaristosta.

Lausuntoja pyydettiin niiltä viranomaisilta, maakuntien liitoilta, järjestöiltä ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin liikennejärjestelmäanalyysi liittyy. Lausuntopyyntö lähetettiin 296 taholle. Lisäksi lausuntopyyntö oli avoin kaikille asiasta kiinnostuneille. Lausunnot pyydettiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta. Traficom tiedotti lausuntopyynnöstä 2.3.2021 ja piti asiaa esillä lausuntokierroksen aikana myös sosiaalisessa mediassa ja sidosryhmien tapaamisissa.

Lausuntopyynnössä Traficom pyysi näkemyksiä liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun seuraavien kysymysten pohjalta:

1. Liikennejärjestelmäanalyysin rakenne ja tietopohja:

Mitkä ovat tärkeimmät ja liikennejärjestelmäanalyysin valmistelun ensivaiheessa priorisoitavat tilannekuvat?

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

7.4.2021

Johanna Juusela

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

2. Valmistelun yhteistyöprosessi:

Miten hyvin muistiossa kuvattu yhteistyöprosessi varmistaa jatkuvan vuorovaikutuksen?

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

3. Liikenne 12 -suunnitelman seurantamittaristo:

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

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

4. Yleistä:

Mitä muuta palautetta haluatte antaa liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun?

Saadut lausunnot

Traficom sai lausuntopyyntöön yhteensä 74 lausuntoa. Kahdella lausunnonantajalla ei ollut lausuttavaa. Lista lausunnonantajista on tämän yhteenvedon lopussa. Pääosa lausunnoista on luettavissa Lausuntopalvelussa, suoraan Traficomin kirjaamoon lähetetyt lausunnot on saatavissa tarvittaessa sieltä, mikäli niissä ei ole luottamuksellisia tietoja.

Liikennejärjestelmäanalyysin rakenne ja tietopohja

Tilannekuvat ja yleiset kommentit liikennejärjestelmäanalyysistä

Useimmat lausunnonantajat pitivät kaikkia Traficomin muistiossa esitettyjä liikennejärjestelmäanalyysin osia tärkeinä. Kaikilla tilannekuvilla nähtiin oma käyttötarkoituksensa ja niiden keskinäisen priorisoinnin todettiin olevan haastavaa ja osin jopa turhaa. Liikennejärjestelmä on kokonaisuus ja esitettyjen tilannekuvien avulla todettiin muodostettavan liikennejärjestelmästä kattava kokonaiskuva.

Liikenteen alalla toimii iso määrä erilaisia sidosryhmätahoja, joista useat keräävät ja tarkastelevat tietoa omista näkökulmistaan. Näiden tietojen saamista yhteiseen, koko liikennealaa hyödyttävään liikennejärjestelmäanalyysiin pidettiin lausunnoissa hyvänä tavoitteena. Tärkeänä tavoitteena mainittiin myös tuotettavan tiedon ajantasaisuus ja käyttökelpoisuus.

Lausunnoissa katsottiin, että kaikki tilannekuvien taustalla oleva tieto olisi hyvä tarjota avoimissa rajapinnoissa koko yhteiskunnan käyttöön. Mikäli tilannekuvien lähtötiedot ovat paikkatietoa ja avoimesti saatavilla, niitä katsottiin voitavan helpoiten hyödyntää paitsi valtakunnallisesti ja alueellisesti myös hallinnollisista alueista riippumattomasti. Tällöin liikennejärjestelmäanalyysin tietoja voitaisiin käyttää suunnittelun lisäksi seurannassa, tutkimuksessa ja yritystoiminnassa. Samoin todettiin, että liikennejärjestelmäanalyysissä käytettyä tietoa tulisi voida hyödyntää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lisäksi muillakin

7.4.2021

Johanna Juusela

hallinnonaloilla. Erityisesti nähtiin tarpeelliseksi varmistaa, että tietolähteet ovat tarvittaessa myös Valtiokonttorin ja sen Tutkihallinto.fi-palvelukokonaisuuden saavutettavissa koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta.

Yhteen paikkaan kootun tiedon todettiin palvelevan myös alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua, johon liittyen olisi tarpeellista, että tarkasteluja voisi kohdentaa alueille ja alueelliset tiedot olisivat irrotettavissa toimijoiden omaan käyttöön. Lisäksi tuotiin esille, että analysointimenetelmiin on kiinnitettävä huomiota, jotta tulokset olisivat johdonmukaisia sekä vertailukelpoisia myös pidemmällä aikavälillä.

Lausunnoissa katsottiin, että valmistelun priorisointi olisi järkevää kohdistaa niihin tilannekuviin, jotka voidaan toteuttaa olemassa olevan ja kohtuullisin kustannuksin saatavissa olevan tiedon perusteella. Tilannekuvakokonaisuuden nähtiin olevan niin monitahoinen ja haasteellinen, että tarvitaan useampi tilannekuvien laatimiskierros, ennen kuin liikennejärjestelmäanalyyseistä saadaan riittävän kattava.

Niissä lausunnoissa, joissa tilannekuvien valmistelun tärkeysjärjestykseen oli otettu kantaa, liikenneverkon strateginen tilannekuva oli nostettu useimmin ensivaiheessa priorisoitavaksi tilannekuvaksi. Tämän tilannekuvan katsottiin olevan tärkeä pohja muille tilannekuville. Myös liikkumisen ja saavutettavuuden tilannekuvaa pidettiin monissa lausunnoissa tärkeänä ja sillä katsottiin olevan yhteys myös liikenneverkon tarkasteluun. Kaikki muistiossa esitetyt tilannekuvat saivat kuitenkin mainintoja priorisoitavina tilannekuvina.

Liikenneverkon strategista tilannekuvaa pidettiin useissa lausunnoissa jo tällä hetkellä kattavana. Joissakin lausunnoissa kiinnitettiin kuitenkin huomiota siihen, että kaikilta osin ei käy selville, mistä aineistosta tiedot on tilannekuvaan tuotu. Muutamissa lausunnoissa oli mainittu, että eri rajanylityspaikkojen kehittämisestä tehtävät strategiset ratkaisut tulisi liittää tilannekuvaan ja että yksittäisten kuljetustapahtumien sijaan pitäisi tunnistaa teollisuuden vientiketjuja koko liikenneverkolla ja analysoida väylien kunnon ja kunnossapidon taloudellista vaikutusta Suomen vientiin. Huomiota kiinnitettiin myös siihen, että matkailun liikenteeseen aiheuttama kausivaihtelu olisi otettava tarkastelussa huomioon. Samoin oli nostettu esille, että Suomen kytkeytymistä kansainväliseen liikennejärjestelmään olisi syytä tarkentaa tilannekuvassa esimerkiksi kuvaamalla tie- ja rautatieverkon tilanteen kehittymistä Suomen naapurivaltioissa, avaamalla satamien ja pääväylien välistä yhteyttä sekä Barentsin alueen ja Euroopan logistiikan kannalta tärkeitä kuljetusreittejä toimialoittain.

Liikkumisen ja saavutettavuuden tilannekuvan tulisi lausuntojen mukaan tarjota tietoa monipaikkaisuudesta, esimerkiksi hyödyntämällä massamuotoista puhelinten sijaintitietoa. Samoin mainittiin, että saavutettavuuteen liittyvissä tiedoissa olisi syytä keskittyä lähiympäristön saavutettavuuteen liittyviin tietoihin. Digitaalisen saavutettavuuden tarkastelua pidettiin myös tärkeänä. Lisäksi todettiin, että saavutettavuuden tarkastelua ja seuranta tulisi kehittää yhteistyössä valtakunnallista alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityskuvaa (VAYK) laativan työryhmän kanssa.

Liikenteen palvelujen tilannekuvalla nähtiin suuri merkitys erityisesti kaupunkiseutujen liikenteen kehittämisessä, alueidenkäytön suunnittelussa ja elinympäristöjen laadun kohentamisessa. Lausunnoissa katsottiin, että nykyistä parempi liikennepalveluiden tilannekuva voisi mahdollistaa palveluiden kehittämisen ja paremmat palvelut nykyistä laajemmille joukoille. Palveluiden

7.4.2021

Johanna Juusela

tilannekuvan tarkasteluun toivottiin otettavan mukaan kaikki julkisesti tuettu liikenne, myös KELA-, SOTE- ja muut kuljetukset. Samoin todettiin, että liikennepalveluiden kehittymistä olisi seurattava asiakkaiden näkökulmasta koko matkaketjun kattavasti lähtöpaikasta perille saakka. Huomiota kiinnitettiin myös siihen, että muistiossa esitetyt palveluiden tilannekuvan kuusi alakohtaa kuvaavat henkilöliikenteen palveluja ja rahtiliikenne on sivuutettu yhdellä yleisen tason alakohdalla. Myös tieto kysynnän määrästä nähtiin tärkeänä seurattavana asiana sekä palveluiden että verkon kehittämisen kannalta.

Ennakoinnin ja skenaariotyön integrointia liikennejärjestelmänalyysiin pidettiin lausunnoissa tärkeänä. Tämän tarkastelun nähtiin kytkevän liikennesektorin kehityksen muun yhteiskunnan sektoreiden kehitykseen, jolloin liikennejärjestelmän kehitystä voidaan seurata laajemmin yhteiskunnallisten vaikutusten näkökulmasta. Samoin katsottiin, että skenaariotyötä tulisi kehittää strategisena työkaluna niin, että skenaarioiden avulla on mahdollista varautua erilasiin tulevaisuuskuviiin ja laajentaa tarkastelunäkökohtien kirjoa. Myös tilannekuvia olisi joidenkin lausunnonantajien mielestä tarpeen kehittää tunnistamaan tulevaisuuden liikkumisen vision mukaiset tarpeet väyläverkolle ja ottaa siten huomioon kehittämisen yhteiskunta- ja aluetaloudellinen vaikuttavuus.

Lisäksi tuotiin esille, että tulevaisuuden arviointiin tulisi saada mukaan myös poliittinen keskustelu sekä muiden ministeriöiden mielipiteet, jotta liikennejärjestelmää voitaisiin suunnata kohti sitä yhteiskuntaa, jota sen pitäisi jatkossa tukea. Todettiin, että tulevaisuutta eivät määritä vain passiiviset megatrendit, vaan on käytävä keskustelua siitä, halutaanko trendejä muuttaa ja millainen yhteiskunta Suomeen halutaan. Hyvänä pidettiin sitä, että ennakkointityössä on tarkoitus hyödyntää aluekehityksen tilanneseurantaa ja muita olemassa olevia tietoja.

Lausunnoissa oli tuotu esille myös useita muita kokonaisuuksia, joita liikennejärjestelmänalyysissä tulisi kehittää. Liikennejärjestelmän rahoituspohjan tarkastelun tärkeys oli mainittu useissa lausunnoissa. Rahoituksen katsottiin muodostavan pohjan liikennejärjestelmän ylläpitämiselle ja kehittämiselle, minkä vuoksi ajantasaisen tietopohjan muodostamista rahoituksesta toivottiin priorisoitavan valmistelussa.

Yhtenä kehitettävänä kokonaisuutena mainittiin talous- ja työllisyysvaikutusten tarkastelu, jonka todettiin olevan vaikeaa, mutta merkityksellistä Suomen julkisen talouden kestävyysvajeen ja julkisen talouden tasapainon saavuttamisen näkökulmasta. Samoin katsottiin, että liikennejärjestelmän kehittymistä olisi seurattava esitettyä laajemmin yhteiskunnallisten vaikutusten kannalta. Esimerkiksi liikennejärjestelmätoimenpiteiden ja -hankkeiden vaikutukset laajemmin aluekehitykseen ja aluetalouteen sekä elinvoimaan ja kilpailukykyyn (ml. alueelliset erot) tulisi olla jatkuvan seurannan kohteena. Liikennejärjestelmänalyysin rakenteeseen liittyen puolestaan ehdotettiin, että tarkastelussa tulisi tehdä esitettyä selkeämpi ero liikenteen ja kuljettamisen kysynnän ("Liikkuminen ja kuljettaminen"), tarjonnan ("Liikenneverkko ja -palvelut") ja vaikutusten välille.

Liikenteen digitalisaation ja robotiikan kehittämisen seuranta sekä niihin vahvasti liittyvä kyberturvallisuus ja tietosuoja nähtiin tärkeinä liikennejärjestelmänalyysin tarkastelukohteina. Esille nostettiin myös huoltovarmuusnäkökulman sisällyttäminen liikennejärjestelmänalyysiin. Samoin mainittiin liikenteen hallinnan ja ohjauksen merkitys liikennejärjestelmän toimivuudelle ja huoltovarmuudelle.

7.4.2021

Johanna Juusela

Lisäksi esitettiin, että liikennejärjestelmäanalyyseissa olisi hyvä arvioida ja seurata markkinoiden toimivuutta ja lainsäädännön kehitystarpeita.

Lausunnoissa pidettiin tärkeänä myös esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioon ottamista läpileikkaavasti liikennejärjestelmäanalyyseihin sisältyvissä tilannekuissa sekä liikennejärjestelmän tarkastelua erilaisten käyttäjien ja heidän tarpeidensa näkökulmasta. Keskeistä olisi mm. ehjien liikkumisketjujen mahdollistaminen erilaisille käyttäjille sekä tiedon kerääminen liikenneverkon käytettävyydestä ja turvallisuudesta erilaisten käyttäjien näkökulmasta.

Yhtenä tilannekuvana esitettiin harkittavaksi kansalaisten ja yhteiskunnan eri toimijoiden ja sidosryhmien tyytyväisyyteen liittyvää tilannekuvaa ja sen analyysia. Näiden tulosten tarkastelua osana toimintaympäristöä ei pidetty riittävänä. Elinkeinoelämään liittyen ehdotettiin puolestaan harkittavaksi, voisiko analyysiä tehdä eri alojen näkökulmista, kuten teollisuus (mm. metsä-, metalli-, kemian- ja elektroniikkateollisuus), kauppa, rakentaminen, matkailu sekä kuljetus- ja logistiikka-ala.

Esille tuotiin myös, että liikkumisen ja saavutettavuuden sekä etenkin liikenteen palveluiden tilanteeseen vaikuttaa merkittävästi käynnissä oleva koronapandemia. Pandemian vaikutusten seuranta ja vaikutuksiin reagointi nähtiin ajankohtaisena tarkastelukohteena, vaikka tilannekuvan laatiminen tällä hetkellä arvioitiin hankalaksi. Yleisesti pidettiin tärkeänä koronapandemiasta saatujen kokemusten huomioon ottamista liikennejärjestelmätyössä.

Havaittuja tietopuutteita

Liikennejärjestelmätason tietopuutteita tuotiin esille runsaasti, vaikka toisaalta todettiin, että mahdolliset tietopuutteet havaitaan parhaiten vasta, kun tietoa on kerätty ja analysoitu jonkin aikaa.

Tietopuutteita oli havaittu mm. liikenneverkon rahoituspohjasta tehtävässä analyysissä, etätyön ja monipaikkaisuuden liikennejärjestelmävaikutusten arvioinnissa sekä muiden kuin maanteiden, eli katujen ja yksityisteiden ja ns. mikroliiikenteen, suoritettujen saatavuudessa. Lisäksi esitettiin, että katuverkkoja koskeva tietopohja pitäisi saattaa yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa samalle tasolle kuin on saatavissa valtion väyläverkosta. Myös pidemmän ajanjakson historiatietoa toteutetuista liikenneinfrastruktuuri-investoinneista ja liikenteen palveluista sekä niiden vaikutuksista esitettiin otettavaksi mukaan analyysiin.

Tärkeänä pidettiin tietoa myös siitä, millaiseen kysyntään liikennejärjestelmää kehitetään. Henkilöliikenteen kysyntää todettiin voitavan mallintaa melko hyvin kattavien tutkimusten perusteella, mutta tarkempaa tietoa kaivattiin siitä, miten paljon kestävien kulkutapojen aika-, laatu- ja kustannustekijöiden tulisi parantua, jotta merkittävää siirtymää pois henkilöautoilusta tapahtuisi.

Kestävien liikkumistapojen osuudesta ja liikenteen päätöistä todettiin tarvittavan nykyistä useammin päivittyvää, laadukkaampaa ja yksityiskohtaisempaa tietoa. Tähän liittyen katsottiin, että valtiolla olisi mahdollisuus ottaa organisoijan rooli ja varmistaa, että alueilta kerättävät kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tiedot olisivat vertailukelpoisia. Esille nousi tarve pyöräteiden korjaustarpeen seurantaan muun tieverkon korjausvelan tapaan. Tärkeänä pidettiin tietoa myös siitä, kuinka suurella osalla yli 50 km/h nopeusrajoituksen tieverkosta ei ole kunnollista pientareta pyöräliikenteelle ja jalankululle. Lisäksi esitettiin, että vaikutusten

7.4.2021

Johanna Juusela

arvioinnin tueksi olisi pystyttävä tuottamaan tietoa joukkoliikennejärjestelmään kiinteästi nivoutuvan liityntäpysäköinnin (auto+pyörä) toimivuudesta.

Yhtenä kriittisenä tietopuutteena mainittiin kokonaiskuvan puuttuminen liikennepalveluiden tuottamisesta ja rahoituksen käytöstä. Esille nostettiin myös se, että joukkoliikenteestä ei ole saatavilla markkinaehtoisien linja-autoliikenteen ja VR:n kaukoliikenteen matkustajamäärätietoja. Alueellisessa työssä myös pysäkki- ja asemakohtaiset nousijamäärätiedot nähtiin tarpeellisiksi. Myös muun joukkoliikenteen informaation todettiin olevan hajallaan eri toimijoilla, joten kokonaisuuden hallitsemiseksi keskitetyn informaation saanti nähtiin tärkeäksi.

Lisäksi nostettiin esille, että elinkeinoelämän kuljetusten seuranta olisi hyvä kehittää kuljetusten digitalisaation edistymistä hyödyntäen. Myös tavaraliikenteen osalta todettiin olevan tarvetta alueelliselle tiedolle. Esitettiin, että kuljetuksissa tapahtuvissa muutoksissa ja kuljetusten ympäristövaikutuksia arvioitaessa pitäisi pystyä tarkastelemaan koko kuljetusketjua. Lisäksi puutteellisina nähtiin saatavissa olevat tiedot tavaraliikenteen kuljetusten arvosta ja jalostusasteesta sekä kansantalouden kannalta merkittävien tuotantolaitosten, logistiikkakeskittymien ja muiden liikenteen kannalta merkittävien toimintojen kuljetusten toimivuudesta.

Liikenneturvallisuuteen liittyvässä onnettomuustilastoinnissa olevien puutteiden todettiin liittyvän paikkatietoon ja etenkin pyöräilijöiden ja mopoilijoiden henkilövahinko-onnettomuuksien puutteelliseen tilastointiin. Jos tietoa onnettomuuksista tai niiden tapahtumapaikasta ei ole, ei myöskään liikenneverkon mahdollisia liikenneturvallisuuspuutteita voida arvioida eikä niille osata kohdentaa toimenpiteitä. Lisäksi esitettiin, että turvallisen liikkumisympäristön kehittymistä tulisi seurata seudullisten tai kuntakohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutusseurannan avulla.

Muina tarpeellisina tietopohjaa koskevinä kehittämiskohteina mainittiin mm. mobiilidatan hyödyntämisen kehittäminen, tieto liikennejärjestelmän merkittävimpien solmupisteiden kautta kulkevista kuljetus- ja matkustajamääristä ja liikenneyhteyksien toimivuudesta, kaupunkiseutujen keräämän asukas- ja käyttäjäpalauteen systemaattinen hyödyntäminen, kuljetusten ja liikkumisen tehokkuutta koskeva tieto, liikkumistarpeiden tarkastelu nykyistä hienopiirteisemmin sekä ajallisesti että paikallisesti sekä ilmastomuutokseen liittyvä tieto liikennejärjestelmän toimintahäiriöistä. Myös liikenne-ennusteiden tarkentaminen esimerkiksi rautatieverkon henkilöliikennettä koskien nähtiin tarpeelliseksi.

Tiedon yhteismitallisuus

Valtakunnallisella tasolla tilastotiedon yhteismitallisuudessa ei nähty ongelmia. Alueilla laaditun tiedon yhteismitallisuus sen sijaan nähtiin haasteellisenä. Alueellisen tiedon yhteismitallisuus katsottiin varmistettavan tehokkaimmin avoimella, tiiviillä ja jatkuvalla yhteistyöprosessilla valtion virastojen, alueellisten toimijoiden, kuntien, tutkimuslaitosten ja yritysmaailman välillä.

Lausunnoissa mainittiin, että ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä on kerätty alueellista tietoa, mutta kehitystyötä vertailukelpoisen tiedon tuottamiseksi kannattaa jatkaa. Katsottiin, että erityisesti olisi huolehdyttävä tietosisältöjen yhtenäisestä määrittelystä. Toisaalta todettiin, että kaikkea alueellista tietoa ei ole tarkoituksenmukaista yhteismitallistaa, vaan alueelliset erityispiirteet on voitava ottaa huomioon. Tiedon yhteismitallisuus ja verrattavuus alueiden välillä nähtiin kuitenkin yhdenvertaisuuden vuoksi erittäin tärkeänä.

7.4.2021

Johanna Juusela

Lisäksi nostettiin esille, että käytettävät indikaattorit ja seurantatiedot sekä niiden mittaustapa tulee avata.

Alueellisen tiedon yhteismitallisuus katsottiin varmistettavan pyrkimällä siihen, että kaikki tiedot tuotetaan paikkatietona. Tällöin tietoja voitaisiin tarkastella millä tahansa aluetasolla tai aluerajauksella hallinnollisista rajoista riippumatta. Tarkastelun rajautumisen pelkkiin hallinnollisiin alueisiin nähtiin kaventavan merkittävästi tietojen käyttömahdollisuuksia. Kannatettavana pidettiin myös sitä, että Traficom pyrkii yhdenmukaistamaan MAL-menettelyjen tietopohjaa ja tuottamaan yhteismitallista tietoa hyödynnettäväksi alueellisessa työssä.

Esille tuotiin myös se, että Suomessa on käytössä eri alueilla erilaisia liikenne-ennustemalleja, joiden tuottama tieto ei ole keskenään vertailukelpoista. Yhteismitallisuuden katsottiin edellyttävän valtakunnallista liikenne-ennustemallia, jota onkin jo lähdetty Traficomissa kehittämään. Vaikka valtakunnallinen malli ei suoraan vastaa kaupunkiseutujen tarkemman mallintamisen tarpeisiin, pidettiin tärkeänä, että sen valmistelun yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota mallijärjestelmien yhteensopivuuteen ja myös tarkempien mallialueiden tarpeisiin.

Tarkasteltava aluetaso

Lausunnoissa esitettiin näkemyksiä myös siitä, mikä olisi liikennejärjestelmäanalyysin alueellisissa tarkasteluissa käytettävä keskeisin maantieteellinen alue. Useissa lausunnoissa todettiin, että maantieteellinen alue voisi vaihdella tarkasteltavan asian perusteella. Hyvänä tarkastelualueena voisi asiasta riippuen pitää suuralue-, maakunta- tai kaupunkiseututasoa. Perusteltuna pidettiin tarkasteluja myös työssäkäyntialueittain. Tarpeelliseksi nähtiin myös se, että seurantatieto skaalautuisi tarvittaessa eri aluetasolle.

Ylimaakunnallisen aluejaottelun katsottiin palvelevan epävirallista alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmatasoa. Toisaalta todettiin, että kerättyä tietoa ylimaakunnallisella tasolla, niistä pitäisi kuitenkin pystyä erottelamaan myös maakuntakohtaista tietoa, jotta pystyttäisiin selvittämään alueellisia ongelmakohteita ja kehittämistarpeita.

Yhtenä aluejaottelun perusteena mainittiin, että maantieteellisten alueiden tulisi olla samat, joilla liikenne- ja viestintäministeriö käy liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät ylimaakunnalliset keskustelut. Tällöin olisi kuitenkin otettava huomioon, että pääkaupunkiseutu on osa kaikkien alueiden liikennejärjestelmää kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta. Lisäksi olisi tunnistettava kunkin alueen kannalta muut oleelliset ulkoiset yhteydet kuten rajanylityspaikat, vientisatamat ja yhteydet niihin.

Huomiota kiinnitettiin myös siihen, että alueet ja niiden seudut maakuntien sisällä ovat rakenteeltaan hyvin erilaisia. Alueelliset tiedot tulisi siten koota niin, että tiedot lajitellaan vaikuttavuuden osalta eri liikenneväylille, jotta eri liikenneväyliin ja liikennemuotoihin kohdistuvat kehittämistarpeet saadaan näkyviin. Joidenkin aineistojen osalta mielekäs tarkastelualue olisi maakunnan selvästi suurin kaupunki tai maakunnan seutukunnat. Jos pitäisi valita yksi keskeisin tarkasteltava alue, sen katsottiin useissa lausunnoissa olevan maakunnan alue.

Esille nostettiin myös tarve tunnistaa liikennejärjestelmäanalyysissä erilaisia toimintaympäristöjä, jolloin yksi hyödynnettävä alueluokittelu voisi olla kaupungin ja maaseudun paikkatietopohjainen aluerajaus (ns. SYKE:n aluetyypologia). Myös kaupunkiseututarkasteluissa nähtiin perustelluksi hyödyntää paikkatietomuodossa

7.4.2021

Johanna Juusela

olevaa yhdyskuntarakenteen vyöhyketietoa, johon osa liikenteen tiedoistakin voidaan yhdistää, esimerkiksi valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (HLT). Lisäksi esitettiin, että HLT:ssä tulisi varmistaa riittävä otoskoko keskeisiltä kaupunkiseuduilta valtion kustantamana, jotta tietojen yhteismitallisuus paranisi.

Valmistelun yhteistyöprosessi

Traficomin muistiossa kuvattua yhteistyöprosessia pidettiin useimmissa lausunnoissa kannatettavana ja sen katsottiin varmistavan tarvittavan vuorovaikutuksen. Muistiossa ehdotetun analyysiverkoston perustaminen osaksi yhteistyötä nähtiin myös hyvänä asiana. Tärkeänä pidettiin, että jokaisesta maakunnasta ja jokaiselta suurelta kaupunkiseudulta olisi edustaja analyysiverkostossa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman todettiin sisältävän monen eri hallinnonalan, kuntasektorin ja yksityisen sektorin toimintaan ja suunnitteluun liittyviä näkökohtia, joten kyseessä voidaan katsoa olevan monia eri sidosryhmiä koskeva ekosysteemihanke. Yhteistyöprosessi on tämänkin vuoksi pidettävä tulevaisuudessa avoimena, vuorovaikutuksellisenä ja osallistavana ja asiasta on hyvä viestiä mahdollisimman laajasti eri kanavissa. Samoin toivottiin, että kaikille yhteistyöfoorumeille luodaan avoimet, yhtenäiset ja tiedonkulkua edistävät toimintatavat, joissa käsiteltävät asiakokonaisuudet ja käsittelyajankohdat sekä niitä käsittelevät organisaatiot julkaistaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta verkostoihin kuulumattomatkin tahot voivat antaa palautetta sekä avata keskusteluja.

Lisäksi tuotiin esille, että muistiossa kuvatun yhteistyöprosessin lisäksi tarvitaan sähköisiä asiointi- ja palautejärjestelmiä, joiden avulla voidaan nykyistä nopeammin reagoida havaittuihin signaaleihin. Katsottiin, että etätapaamiset ja yhteiset sähköiset työskentelyalustat mahdollistavat joustavan yhteistyön paikasta riippumatta. Esille nostettiin, että tiivistyvistä yhteistyöstä huolimatta liikennejärjestelmän kehitystä on analysoitava myös elinkeinoelämän säännöllisin asiakastytytyväisyystutkimuksin.

Lausunnoissa nostettiin esille myös se, että vuoropuhelua ei tulisi tehdä liian vahvasti liikenteen toimijoiden ehdoilla. Näin voitaisiin varmistaa yhteistyöllä aikaansaattava vaikuttavuus myös kuntiin, mm. niiden maankäytön suunnitteluun ja toteutukseen sekä MAL-suunnitteluun, maakunnan liittoihin, elinkeinoelämään sekä kansalaisjärjestöihin. Myös tutkimuslaitosten ja tiedeyhteisöjen merkitys yhteistyössä nostettiin esille.

Lausunnoissa todettiin, että alueellisesti ja osallistujamääriltään laajat foorumit toimivat hyvin tiedon välittämiseen, mutta niissä aito vuoropuhelu jää monesti vaillinaiseksi. Tämän vuoksi toivottiin, että tilaisuuksia pidettäisiin erikseen suurimmilla kaupunkiseuduilla tai järjestettäisiin kohdennettuja ryhmähaastatteluja tärkeimmille ryhmille. Lisäksi toivottiin, että liikennejärjestelmäanalyysistä olisi jatkossakin mahdollisuus lausua säännöllisin väliajoin ja että myös kahdenvälisiä keskusteluja liikennejärjestelmäanalyysin tilannekuvan muodostamiseksi jatkettaisiin.

Muutamassa lausunnossa kiinnitettiin huomiota siihen, että yhteistyöryhmien asiantuntemuksen tulisi systemaattisesti tukea korkean esteettömyyden tason (Design for all) käyttöönottoa sekä valtavirtaistumista julkisen liikenteen ja liikenteen infrastruktuurin standardiksi. Tämän varmistamiseksi vammaisten ihmisten ja erityisryhmien edustus yhteistyössä nähtiin tärkeänä.

7.4.2021

Johanna Juusela

Esille nostettiin myös se, että liikenne- ja viestintäministeriö sekä sen alaiset virastot osallistuisivat eri toimijoiden järjestämiin vuorovaikutusprosesseihin, eivätkä painottaisi pelkästään itse järjestämiään tilaisuuksia.

Olemassa olevien yhteistyö- ja asiantuntijaverkostojen roolin korostamista yhteistyöprosessin kehittämisessä kannatettiin, koska niissä ovat usein edustettuina sekä pienet että suuret toimijat. Samoin resurssitehokkaiden yhteistyömenetelmien kehittämistä pidettiin esiarvoisen tärkeänä, mikä osaltaan puoltaa nykyisten yhteistyöfoorumien hyödyntämistä. Toisaalta muistutettiin, että olemassa olevien yhteistyöryhmien resurssit ovat täysimittaisesti käytössä jo nykyisten velvollisuuksien hoitamiseen, joten tämän takia ehdotettu analyysiverkosto ja muut uudet yhteistyöfoorumit nähtiin tarpeellisiksi.

Lausunnoissa tuotiin esille monia nykyisiä yhteistyöverkostoja, joita ei muistiossa oltu mainittu. Katsottiin, että ylimaakunnalliset yhteistyöalueet tarjoavat hyvän foorumin monien kysymysten käsittelyyn. Myös kehityskäytävien osalta todettiin tehtävän jo nykyisin laajaa yhteistyötä, esimerkkinä Suomen kasvukäytäväyhteistyö. Paikallisemmissa kysymyksissä maakuntien liitoilla katsottiin olevan laaja näkemys alueensa liikennejärjestelmään liittyvistä kysymyksistä. Maakunnissa toimivissa liikennejärjestelmätyöryhmissä on edustettuna laaja kirjo sidosryhmiä mm. elinkeinoelämästä. Tärkeinä yhteistyökumppaneina mainittiin myös suurten kaupunkiseutujen liikenteen johtoryhmät.

Kuntien näkökulmasta keskeisinä verkostoina nostettiin esille kaupunkiseutukohtaiset ja alueelliset liikennejärjestelmätyö- ja yhteistyöryhmät, MAL-yhteistyö, joukkoliikennetoimijoiden verkostot ja pyöräilyn edistämisverkostot. Myös Kuntaliiton kuntaverkostoilla todettiin olevan tärkeä merkitys ja niissä todettiin olevan mahdollista käsitellä liikennejärjestelmäanalyysin kehittämistä koskevia kysymyksiä. Näitä verkostoja ovat mm. isojen kaupunkien verkosto, kehyskuntaverkosto, seutukaupunkiverkosto, pienten kuntien verkosto, KEHTO-foorumi sekä kaupunkien liikennesuunnittelijoiden verkosto.

Väyläviraston ohella myös ELY-keskuksilla todettiin olevan merkittävä rooli valtion edustajana alueellaan. ELY-keskusten toiminnan kautta kerättävä asiakastieto mm. elinkeinoelämän tarpeista mainittiin esimerkkinä yhteistyöstä. Väyläviraston organisoiman elinkeinoelämäyhteistyön ja ELY-keskusten vastaavan alueellisen yhteistyön katsottiin tarjonnan suoran ja toimivan keskustelukanavan, vaikka keskusteluyhteyttä toivottiin edelleen vahvistettavan ja systematisoitavan liikennejärjestelmätyössä.

Alueidenkäytön suunnittelun verkostot nähtiin myös hyödylliseksi ottaa mukaan liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun, esimerkkeinä mm. maakuntaliittojen keskinäiset verkostot sekä yleis- ja asemakaavoittajien verkostot. Samoin tuotiin esille, että liikennealan järjestöt on syytä ottaa mukaan yhteistyöprosessiin. Lisäksi toivottiin, että valmisteluun kutsutaan myös ilmastopolitiikan, terveydensuojelun ja ympäristönsuojelun toimijat, koska liikenne on yksi tärkeimpiä ilmastopäästöjä, ilmansaasteita ja onnettomuuksia sekä luontoalueiden pirstoutumista aiheuttava yhteiskunnan toimintalohko. Erinomaista osaamista todettiin olevan myös alan ammattikorkeakouluissa, yliopistoissa ja tutkimuslaitoksissa. Samoin yhteistyötahoina mainittiin Keskuskauppakamari ja alueellisten kauppakamarien verkosto, ITS Finland sekä EU-maat kattava ITS Nationals -verkosto.

7.4.2021

Johanna Juusela

Liikenne 12 -suunnitelman seurantamittaristo

Useimmissa lausunnoissa katsottiin, että muistiossa esitetty mittaristo tarjoaa monipuolisen ja kattavan tietopohjan suunnitelman tavoitteiden ja lain velvoitteiden toteutumisen seurannalle.

Vaikka esitettyjen mittareiden todettiin olevan melko perinteisiä, niitä pidettiin hyvänä lähtökohtana liikennejärjestelmäanalyysin ensimmäiselle versiolle. Kannatusta sai se, että seurantamittaristossa hyödynnetään ensivaiheessa olemassa olevia tietoaaineistoja, mutta tärkeänä pidettiin myös kehittää aktiivisesti uutta tietopohjaa ja mittareita. Mittareiden kehittämisessä ja valinnassa laadun nähtiin kuitenkin korvaavan määrän. Lisäksi korostettiin, että mittariston kehittämiseksi on tärkeää tunnistaa sellaiset tietotarpeet, joita tällä hetkellä ei ole mahdollista seurata, mutta joilla tavoitteiden ja lain velvoitteiden toteutumisen todentamista voitaisiin edelleen parantaa.

Joissakin lausunnoissa katsottiin, että seurantamittariston toiminnasta voidaan tehdä arvio vasta kun tietoa on kerätty ja analysoitu jonkin aikaa. Tärkeimpänä pidettiin kuitenkin sitä, että työ aloitetaan, yhteistyö käynnistetään ja mittaristoa aletaan käyttää. Katsottiin, että mittaristoa on helpompi kehittää, kun sen käytöstä on saatu kokemuksia. Lisäksi tuotiin esille, että mittariston kehittämisessä voisi panostaa uusien tietolähteiden käyttöön saamiseen, koneoppimiseen ja tekoälyn soveltamiseen.

Muutamissa lausunnoissa katsottiin, että mittaristoon tulisi sisällyttää myös sellaisia mittareita, jotka päivittyvät selvästi useammin kuin vuosittain. Tällaisia mittareita alkaa olla yhä helpompi muodostaa, koska monia asioita, kuten liikennevirtoja, seurataan lisääntyvässä määrin reaaliaikaisesti. Samoin mainittiin, että monet esitetyistä mittareista muuttuvat hitaasti, jolloin herää kysymys, tarjoavatko ne riittävästi tietoa etenemisestä oikeaan suuntaan ja tarvittavista ohjaustoimenpiteistä esimerkiksi vuositasolla.

Mittaristoa koskevana yleisenä huomiona tuotiin esille, että mittariston toimivuudelle voitaisiin asettaa tavoitetasot suhteessa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin. Samoin esitettiin, että olisi paikallaan pohtia seurantamittariston asemaa valtionhallinnon tulosohjausjärjestelmässä. Esitetyn mittariston nähtiin mahdollistavan huomattavasti kehittyneemmän, kattavamman ja läpinäkyvämmän tulosohjauksen kulmakiven kuin nykyiset käytänteet. Lisäksi mainittiin, että kaikki valtakunnalliset mittarit eivät välttämättä sovi hyvin aluetason seurantaan, vaikka edustavat tavoiteltavia asioita.

Lausunnoissa tuotiin esille myös se, että mittaristoja voisi kehittää lisäämällä erilaisia alueellisia indeksejä, jotka tarjoaisivat tietoa ja mahdollisuuden vertailla, miten eri alueilla on toteutettu liikennejärjestelmän kehitystyötä. Asiakasnäkökulman huomioinnin puolestaan katsottiin konkrätisoituvan, jos mittaristoon lisättäisiin asiakastytyvyyttä kuvaavia mittareita. Lisäksi mainittiin, että mittariston eri indikaattoreiden tulisi olla paremmin yhteismitallisia.

Muutamissa lausunnoissa ehdotettiin, että seurantamittariston laatimista lähestyttäisiin ensisijaisesti vaikuttavuuden, toissijaisesti liikenteen kysynnän ja vasta kolmanneksi verkon sekä palvelujen ominaisuuksia seuraamalla. Katsottiin, että ehdotetussa mittaristossa nousee esiin hyvin teknisiä mittareita, jotka eivät lähtökohtaisesti palvele strategista suunnittelua vaan hankesuunnittelua.

7.4.2021

Johanna Juusela

Yleisten kommenttien lisäksi lausunnoissa esitettiin jatkotyötä varten tarkennus- ja lisäystarpeita esitettyyn seurantamittaristoon. Useissa lausunnoissa nostettiin esille tarve saada lisää tietoa alemman tieverkon kunnosta, jolloin mittaristossa tulisi ottaa huomioon myös soratiet, yksityistiet sekä alemman tieverkon käyttäjien tyytyväisyys kunnossapitoon. Esille nousivat myös tavaraliikenteen painorajoitusten seuranta alemmalla tieverkolla, tavaralogistiikan sujuvuuden seuranta ja ylipäänsä sen mittaaminen, miten tehokkaasti liikenneverkko palvelee teollisuuden kuljetusketjuja.

Yleisesti tuotiin esille, että seurantamittaristolla mitataan liikenteen ja liikenneinfran tilannetta, kun taas liikennejärjestelmäsuunnittelun näkökulmasta olisi keskeistä tunnistaa liikenteen suhde muun muassa maankäyttöön, vientiin, toimialarakenteeseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon. Jos mitataan vain liikenteen ominaisuuksia, ei päästä kiinni sen vaikuttavuuteen yhteiskunnassa. Samoin katsottiin, että monet mittarit soveltuvat suurimpien kaupunkiseutujen tilanteen mittaamiseen, joten pienten kuntien ja maaseudun saavutettavuuden mittaamiseen tulisi kehittää omia mittareita.

Useissa lausunnoissa todettiin, että vammaisten ja toimintarajoitteisten ihmisten näkökulmasta esteettömyys tukee kaikkia liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettuja tavoitteita sekä liikenneturvallisuutta. Tämän perusteella esitettiin, että seurantamittaristossa yhtenä läpileikkaavana teemana tulisi olla tiedonsaannin saavutettavuuden ja esteettömyyden toteutuminen, jolloin seurattaisiin esimerkiksi esteettömän joukkoliikenteen määrää lähiliikenteessä ja pitkänmatkan liikenteessä, esteettömiä autopaikkoja liityntäpysäköinnin yhteydessä ja joukkoliikenteen terminaaleissa.

Rataverkon seurannasta todettiin, että mittaristosta tulisi käydä ilmi akselipainojen ja täsmällisyyden lisäksi myös rataverkon läpäisykyky, sähköistettyjen osuukien määrä sekä rataverkon kattavuus ja korjausvelka koko rautatieverkolla. Lisäksi mainittiin, että erityisesti raideliikenteen analyysissä olisi tärkeää muodostaa käsitys asemien ja seisakkeiden vaikutusalueista.

Saavutettavuusmittaristossa kiinnitettiin huomiota mm. siihen, että kansainvälistä tai logistista saavutettavuutta ei käsitellä lainkaan. Näiden näkökulmien tarkastelua pidettiin tärkeänä, jotta liikennejärjestelmä voi aidosti vastata siihen kohdistuviin tarpeisiin. Saavutettavuuden seuranta koskien tuotiin esille myös maakuntalentoasemat, jotka ovat nopean tavarankuljetuksen ja henkilöliikenteen saavutettavuuden vuoksi tärkeitä samoin kuin maakuntien lentoasemien saavutettavuus paikallisesti myös muilla liikennemuodoilla. Tämän vuoksi esitettiin maakuntalentoasemien tarkastelua seurantamittaristossa.

Muut yksittäiset huomiot koskivat mm. sitä, että julkisen liikenteen matkaketjujen toimivuuteen ei ole esitetty mittaria, liikkumisen hintaa ei käsitellä mittaristossa, liikenteen ja kuljettamisen digitalisoitumista tulisi myös mitata, laajakaistaverkkojen ja -yhteyksien saatavuutta tulisi tarkastella kattavasti koko maassa ja aktiivisen liikkumisen ja liikenneonnettomuuksien terveysvaikutukset olisi otettava huomioon mittaristossa.

Yleinen palaute

Traficomin muistiossa kuvattua tapaa toteuttaa liikennejärjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seuranta pidettiin yleisesti selkeänä ja hyvin mietittynä. Liikennejärjestelmäanalyysi nähtiin alkuna nykyistä tasapuolisempaan liikennejärjestelmän puutteiden ja tarpeiden

7.4.2021

Johanna Juusela

kuvaamiseen. Tärkeänä asiana mainittiin myös se, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioidaan objektiivisesti ilman poliittisesti tai alueellisesti tehtyjä painotuksia.

Työn suurimpana haasteena mainittiin toimivan ja kattavan, mutta tehokkaan toimintatavan rakentaminen. Haasteellisena asiana pidettiin myös tietojen jatkuvaa ylläpitoa ja päivittämistä sekä tietojen oikeellisuuden varmistamista jatkuvasti muuttuvassa toimintaympäristössä. Tavoitetta aineistojen tiheästä päivityksestä pidettiin kuitenkin hyvänä. Laadullisen arvioinnin ja johtopäätösten esittämisen katsottiin olevan myös tärkeä osa liikennejärjestelmäanalyyysiä.

Useissa lausunnoissa tuotiin esille tulevaisuuden tarkastelun tärkeys. Ennakoivaa ja asiakastarpeet huomioivaa näkökulmaa toivottiin korostettavan jatkotyössä muistiossa esitettyä enemmän. Suomessa todettiin olevan kasvava tarve ymmärtää liikennejärjestelmän merkitys muulle yhteiskunnalle. Samoin tuotiin esille, että myös ennalta arvaamattomien kehityskulkujen (heikkojen signaalien ja villien korttien) mahdollisia vaikutuksia olisi syytä ennakoida, ei ainoastaan vallitsevien megatrendien.

Yksittäisinä huomioina lausunnoissa todettiin, että perinteisten tutkimusten ja selvitysten lisäksi analysoinnissa olisi tarpeellista käyttää myös nykyaikaisia tietojohdamisen ja simuloinnin mahdollisuuksia. Liikennejärjestelmästä kerätään nykyään paljon monipuolista dataa, jonka hyödyntäminen esimerkiksi liikennejärjestelmän toimivuuden, päästöjen ja taloudellisuuden simuloinnissa avaisi uusia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mobiilidataan perustuvaa tarkastelu nostettiin esille tarpeellisenä työkaluna.

Useissa lausunnoissa tuotiin esille myös Traficomissa valmisteilla olevan valtakunnallisen liikenne-ennustemallin tärkeys toimintaympäristön kehityksen kannalta. Tämän vuoksi katsottiin, että liikenne-ennustemallia tulisi saada kommentoida erikseen sitä koskevan valmistelun edetessä.

Lausunnonantajat

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Business Finland Oy
Dahlbom Olof
Espoon kaupunki
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon maakuntaliitto
Finavia Oyj
Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala
Helsingin kaupungin liikennelaitos, HKL
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Huoltovarmuuskeskus
Hämeen liitto
Ilmatieteen laitos

7.4.2021

Johanna Juusela

Imatran kaupunki
Invalidiliitto ry
ITS Finland ry
J Lahti Interaction
Kainuun liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen liitto
Keskuskauppakamari
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Koneyrittäjien liitto ry
Kouvolan kaupunki
Kuopion kaupunki, kaupunkisuunnittelupalvelut
Kuuloliitto ry
Kymenlaakson liitto
Lapin liitto
Lappeenrannan kaupunki
Liikenneturva
Linja-autoliitto ry
Logistiikkayritysten Liitto ry
Maanmittauslaitos
Metsäteollisuus ry
Näkövammaisten liitto ry
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Oulun kaupunki
Oulun yliopisto
Paikallisliikenneliitto ry
Pirkanmaan liitto
Pohjanmaan liitto - Österbottens förbund
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon liitto
Päijät-Hämeen liitto
Puolustusministeriö
Pyöräliitto ry
Rajavartiolaitoksen esikunta, Raja- ja meriosasto
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry

7.4.2021

Johanna Juusela

Satakuntaliitto
Suomen Kuntaliitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Sisävesiliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Tieyhdistys ry
Suomen Vesitieyhdistys r.y.
Suomen ympäristökeskus SYKE
Tampereen kaupunki
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
Terveystieteiden tutkimuskeskus THL
Tulli
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto
Vaasan kaupunki
Valtiovarainministeriö
Vammaisfoorumi ry
Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto ry
Varsinais-Suomen liitto
Viitostie ry
VR Group
Väylävirasto
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto