

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Suomen Taksiliitto (jäljempänä ”Taksiliitto”) kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta. Lausuntonaan Taksiliitto toteaa seuraavaa:

Liikennejärjestelmän näkökohta on vahvasti systeeminen, eli järjestelmälähtöinen. Siinä näkyy mm. painotus tavaraliikenteen ja -kaupan kuljetusten osalta. Samoin henkilöliikennettä tarkastellaan saavutettavuuden kautta, mutta ei niinkään työympäristönä. Liikennejärjestelmä ei ole vain rakennettuja väyliä, vaan myös väylän käyttäjien kokemuksia ja osaamista. Liikennejärjestelmän kehittämisessä olisi tarpeen kuvata kehittämisen suunnat väylien käyttäjiä ajatellen, niin yrityksiä kuin yksityisiä ihmisiäkin. Elinkeinoelämän tarpeet, kaupunkiseutujen toimintaedellytykset ja liikenteen turvallisuus ovat alueille myös vetovoimatekijöitä, joilla on merkitystä ihmisten sijoittumiseen ja liikennetarpeisiin. Lähipalvelujen saavutettavuuteen on kiinnitettävä huomioita erityisesti maaseudulla, jos halutaan pitää maa asuttuna.

Hyvää luonnoksessa ovat katsaus tulevaisuuteen, liikkumisen muotojen muutokset ja vaihdokset. Eri valtakunnallisten suunnitelmien huomiointi ja yhteensovittaminen on erittäin tärkeää näin laajan ja eri alueita koskevan kokonaisuuden kehittämisessä. On myös huomioitava, että väylien ja liikennejärjestelmän osa ovat käyttäjät, joille liikenne on kustannus. Erityisesti liiketalouden kannalta on keskeistä, että toiminta on kannattavaa tai houkuttelevaa. Eli vaikka liikennejärjestelmää ohjaavat tekijät tulisivat olemassa olevasta lainsäädännöstä, väestöennusteista ja tilannekuvasta, voi lopputulos poiketa oletetusta, koska olosuhteet eivät luo markkinaehtoiselle toiminnalle riittävästi edellytyksiä. Valtakunnalliseen 12-vuotiseen suunnitelmaan syntyy näin helposti epätahtisuutta ennusteen ja todellisuuden välillä.

Sosiaalisista muutoksista mm. ajankäytön muutos vaikuttaa liikkumisen tarpeisiin, ja sukupolvien erot ovat merkityksellisiä liikkumisen palveluiden käytössä ja kehittämisessä. Myös ajokortittomuus ja palveluhinnoittelu, sekä toisaalta palvelujen saatavuus ja luotettavuus vaikuttavat liikkumisen palveluiden käytössä ja kehittämisessä.

Toisaalta ikääntyvä väestö ja sen mahdollisuudet valintoihin, saavutettavuus, kohtuuhintaisuus sekä ns. liikenneköyhyyden lisääntyminen tulevat muuttamaan kuvaa. Palveluvalinnan laadullisiin kriteereihin liittyvät lisäksi haluttu nopeus, esteettömyys sekä sujuvuus.

Korjausvelka kohdentuu liikennemäärien sekä palvelutason mukaan huonokuntoisiin kilometreihin. On arvokasta, että suunnitelmassa on tunnistettu myös sujuvuuteen, turvallisuuteen ja ympäristöhaittoihin vaikuttavia tekijöitä. Tieliikennekuolemien määrä on yhä huolestuttava, erityisesti ammattiautoilijoiden näkökulmasta, sillä turvattomuus tiellä nostaa myös ammattiautoilijoiden riskiä joutua osalliseksi onnettomuuksiin. Kuljettajapula, ikääntyminen ja osaamisen puutteet vaikuttavat vahvasti myös turvallisuuteen liikenteessä.

Haja-asutusalueiden elinvoiman kannalta on kiinnitettävä huomio erityisesti kansalaisten tyytyväisyyden laskuun pienemmillä paikkakunnilla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa. Henkilökuljetuksen ammattilaisten työolosuhteet ovat näissä heikentyneet tiestön kunnan heikentyessä. Näillä osuuksilla myös riskit onnettomuuksiin kasvavat.

Päästövähennystavoitteiden, sosiaalisen kestävyuden ja järjestelmän toimivuuden osalta on unohdettu tärkeä tekijä, joka on dynaaminen ja kustannustehokas erityisesti kaupunkiseuduilla toimiva ja mm. harvennevan julkisten palvelujen verkon paikkaaja, eli taksiliikenne. Taksiliikenteen vaikuttavuus liikkumisessa ei suunnitellussa liikennejärjestelmäsuunnittelussa näy lainkaan. Sen niputtaminen yhteen joukkoliikenteen kanssa vääristää niin bussien ja junien kuin varsinaisten taksien merkittävyyttä suunnittelussa.

Taksiliikenne on nähtävä kokonaissuunnittelussa osana liikennettä. Sen puolesta puhuvat ne noin 50 miljoonaa taksimatkaa vuodessa (luku ennen koronaa, Traficom). Nämä ovat ammattilaisen ajamia matkoja. Taksiverkoston tehtävä on kuroa mm. erilaisten muiden palveluverkkojen silmukoita umpeen, eli tuoda palvelut saavutettaviksi silloinkin, kun julkinen liikenne ei siihen taivu. Useimmiten kyydit ajetaan vielä alemman tieverkon teillä, joiden ylläpito on toissijaista ja aiheuttaa näin vaaratilanteita.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on erikseen nostettu esiin kävelyn ja pyöräilyn näkökohdat, joita on pidettävä hyvänä. Yksityiset tiestöä käyttävät yritykset ovat kuitenkin jääneet ajattelun ulkopuolella, vaikka näiden tehtävä on esimerkiksi henkilöiden ja tavaroiden kuljetus ovelta ovelle.

Pyöräilyn ja jalankulun näkökulmien tuomisessa on myös kiinnitettävä huomioita kolmen nopeuden liikenteeseen: jalankulku, pyörät ja autot. Erityisesti sähköpyörät tuovat lisää kompleksisuutta liikennesuunnitteluun kaupunkialueilla.

Liikennejärjestelmänalyysiin neliportaisessa lähestymisessä on kiitettävä erityisesti liikenteen kysyntään vaikuttavien tekijöiden huomioimista. Hyvää on mm. väestöennusteiden tarkastelu, faktori, joka edelleen polarisoi palvelutasoa eri alueilla. Siitäkin huolimatta olisi priorisointi tehtävä myös siitä näkökohdasta, että kokonaissuunnittelussa on huomioitava vaikutukset eri alueiden asuttavuuteen.

Autokannan muutoksessa huomioitava, että ammattiautoilijoiden osalta päästövähennys toteutuu nopeammin kuin yksityiskäytössä olevissa autoissa. Latausverkoston tiheydellä on suuri vaikutus sähköautojen käyttöön ammattiajossa. Tällä hetkellä kaupunkien ulkopuolella verkosto on liian harva, jotta sähköauton käyttöä voisi pitää luotettavana vaihtoehtona.

Henkilöautokannan sähköistyminen ei ole pelkästään positiivinen asia. Eri käyttövoimien elinkaaren aikainen ympäristövaikutus ei ole vielä täysin yksiselitteistä. Lisäksi sähköautokannan vikaantumisherkyys ja perinteisiä käyttövoimia heikompi korjattavuus kasvattavat nopeasti sähköauton aiheuttamaa ympäristökuormitusta. Nämä voisivat näkyä myös vaikuttavuusarvioinnissa paremmin.

Digitalisaation mahdollisuuksissa on huomioitava dataa tuottavien yksityisten yritysten näkökulmat sekä datan omistajuus ja liiketoiminnan kehittymisen kannalta riittävän suoritelmäärän syntyminen kaupallisesti kannattavien matkaketjujen ja tehokkuuden lisäämisessä. Liikenteen palveluiden kehittäminen keskitetyn tiedon avulla vaatii, että se tulee tehdä nykyistä kustannustehokkaammin, jotta se voi palvella markkinaehtoisia toimijoita. Liikenteen tiedon hyödyntämisen osalta on erityisesti kiinnitettävä huomiota sen kustannus-hyötysuhteeseen ja kaupalliseen kannattavuuteen. Tiedon keräämisessä olisi oltava testattu malli ja suunnitelma, mitä tietoa tarvitaan ja miten sitä hyödynnetään, jotta pelkän tiedon keruun ja hallinnoin kustannukset eivät karkaa käsistä. Markkinaehtoisten toimijoiden kustannustietoisuus on huomioitava kehitystyössä. Suunnitelman painotusta olisi kokonaisuudessaan hyvä siirtää elinkeinolähtöisempään tarkasteluun.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

On hyvä, että tavoitteena liikennejärjestelmän kehittämisessä on varmistaa kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen.

Alueellisessa tiedonkeruussa on jäänyt huomioimatta elinkeinoelämän ja paikallisten toimijoiden rooli tiedontuottajina liikennejärjestelmänalyysiä ja tietopohjaa kehitettäessä.

Ammattimaisessa liikenteessä on huomioitava myös ”osaamisstandardi”, joka tulee palauttaa ammattiliikenteeseen. Tällä lisätään käyttäjäturvallisuutta, joka vahvasti liittyy kokonaisjärjestelmän turvallisuuteen.

Taksiliikenne merkittävältä osaltaan palvelee erilaisia erityisryhmiä. Esteettömyysvision tulisi huomioida myös ostetut palvelut ja niiden ei-tekninen/henkilöpalveluun liittyvä kyky suoriutua kuljetuksesta. Digitalisaatiolla edistetään uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntymistä. Näissä olisi hyvä tunnistaa ihmisten yksilöllisiä tarpeita liikkumisessa. Tämän erityispiirteen huomioiden on kuljetuspalveluissa korostettava myös valinnanvapautta. On eri asia kuljettaa paketteja kuin ihmisiä eri tarpeineen ja toiveineen.

Yhdistely tulee olla ohjattu ensisijaisesti markkinatalouden keinoin. Datan hyödyllisyys tässä riippuu siitä, minkä verran yksityiset yrittäjät tuntevat saavansa julkisesti tuotetuista palveluista hyötyä oman liiketoimintansa kehittämiseen.

Kelan kanssa suunniteltavan tietopohjan rakentamisessa on tavoitteena oltava julkisen tiedon käytettävyyden osana yksityisten kehittämiä malleja, ja vältettävä tilannetta, että julkisesti saatavissa oleva tieto ohjaisi markkinoita tai määrittäisi esimerkiksi sovellusvalintoja.

Luotaessa ratkaisuja kuluttajille (tai ylipäätään henkilöille, jotka maksavat matkat itse) on määriteltävä kriittiset tiedot, ja ratkaistava niiden omistajuus sekä se, kuka haluaa maksaa mistäkin lisätiedosta/palvelusta. Tällä tiedolla on taloudellinen raja-arvo, joka ratkaisee, onko kannattavaa rakentaa sovellusta, jossa tietoa tarvitaan. Mitä harvemmin tietoa tarvitaan, sitä kalliimpi siitä tulee ylläpitää. Lisäksi on selvitettävä, mitä maksaa tiedon päivittäminen ja kuinka usein se on tarpeen. Jos asiakkaat eivät koe näiden tietojen käyttöä lisämaksun arvoiseksi, on yhteisten resurssien tuhlausta panostaa näihin. Kokonaisarvioissa on huomioitava, mikä on mahdollinen maksavien asiakkaiden potentiaali, ja arvioitava tätä vasten hankkeen kannattavuus.

Liikenteen palveluiden kehittäminen keskitetyn tiedon avulla tulee tehdä kustannustehokkaasti, jotta se voi palvella markkinaehtoisia toimijoita. Skaalautuvien ratkaisujen kehittämisessä on tiedon standardointi välttämättömyys kaupallisten toimijoiden halukkuudelle osallistua järjestelmän kehittämisen. Liikennetiedon hallintaa tulee ohjata kysyntäperusteisesti, terveen markkinan suuntaan.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen trendeissä ei mainita, että yhä useammalla suomalaisella ei ole ajokorttia. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilökuljetukselle eri muodoissa tulisi löytymään enemmän kysyntää tulevaisuudessa. Yksityisautoilu ei ole myöskään kaikille mahdollista. Ihmisillä voi olla toimintarajoitteita tai yksityisautoilun kustannukset ovat sellaisia, että kaikilla ei siihen ole

mahdollisuutta. Liikennejärjestelmän on hyvä tukeutua henkilökuljetusten osalta vahvasti markkinaehtoisesti tuotettuihin ratkaisuihin.

Liikenteen palveluiden solmukohdista suunnitelmaluonnos esittää, että tietoa hyödyntämällä voidaan kehittää loppukäyttäjille suunnattuja matkustajainformaatioon ja lipputuotteisiin liittyviä palveluita, ja että digitalisaation avulla voidaan myös edistää uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntyä.

Monet liikennealan toimijat tuottavat dataa näiden palveluiden kehittämiseksi. On keskeistä säilyttää näiden toimijoiden kilpailukyky suhteessa globaaleihin teknologiayrityksiin myös tulevaisuudessa. Tätä edistää muun muassa yhtenäinen sääntely-ympäristö, jossa eri toimijoiden toimintaedellytykset ovat mahdollisimman yhtenevät. Liiketaloudellinen yhteistyö ja kaupallinen mielekkäys on turvattava, kun samalla kuitenkin tavoitteena on markkinaehtoisesti tuotettujen palvelujen kehittyminen.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoituksen painopisteissä tulee huomioida niin alemman tieverkoston kunnon parantamiseen liittyvät toimet kuin latausverkoston tihentäminen kaupunkiseutujen ulkopuolella.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Viitteen edellä mainittuihin puutteisiin elinkeinoelämän ja yritystoiminnan mahdollisuuksia koskien, on liikennesuunnitelman vaikutusten arviointi vielä näiden osalta tehtävä.

Muut huomiot?

-

Lindqvist Mikael
Suomen Taksiliitto ry