

Asia: VN/18780/2023

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

Olemme saaneet hyvin tietoa suunnitelman valmistelusta ja olemme myös oikein tyytyväisiä valmistelijoiden avoimeen kommunikointiin valmistelun osalta. Jatkoa varten haluamme korostaa eri osapuolten osallistamista käytännön suunnittelutyöhön. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä kaupunkien merkitys on suuri; YK:n mukaan hiilidioksidipäästöistä 70 %:a syntyy kaupungeissa, vaikka kaupungit kattavat vain 2 %:a maapinta-alasta. Kun liikennejärjestelmän suurin haaste on päästöjen poistaminen, täytyy kaupungit olla kiinteästi mukana suunnittelutyössä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman organisoitumisessa on päädytty viranomaisvetoiseen työskentelyyn. Nykyään liikennejärjestelmän operointi on käytännössä täysin yritysten toteuttamaa. Samoin liikennealan keskeiset kehitysteemat, kuten esimerkiksi digitalisaatio, tekoäly, kyberturvallisuus, automaatio, MaaS, lohkoketjut, sähköistyminen ja 5G ovat pitkälti riippuvaisia yksityisen sektorin tuotekehityksen etenemisestä. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että yritysten näkökulmat ja osaaminen saataisiin kiinteämmin mukaan toimialan tulevaisuutta voimakkaasti suuntaavaan strategiseen suunnitelmaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

#### **Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).**

Visio on kokonaisuutena hyvä, siinä on tunnistettu hyvin keskeiset elementit ja se kattaa laajasti myös liikenteen murrokseen liittyviä näkökulmia. mutta se voisi olla kunnianhimoisempikin etenkin

jos ottaa huomioon tavoitevuoden 2050. Suuri osa visiosta on toteutettavissa, ja oikeastaan pitäisikin olla jo toteutunut vuoteen 2030 mennessä.

Liikennejärjestelmälle suunnitelmassa asetetut tavoitteet ovat ymmärrettäviä ja perusteltavissa, mutta ne ovat myös hyvin perinteisiä. Niissä voisi ottaa paremmin huomioon esimerkiksi toimintaympäristön muutokset ja ylipäänsä ennakoitavuudessa kuvattuja näkökulmia. Tavoitteiden ja vision välinen suhde on vaikeasti hahmotettavissa eli päädytäänkö vision kuvaamaan tilaan, jos nuo tavoitteet saavutetaan. Voisiko tavoitteissa olla alatavoitteita eli saavutetaanko esimerkiksi kestävyystavoitteet muuttamalla kulkumuotojakauma kestäväksi vai korvaamalla 3 miljoonaa polttomoottoriautoa sähköisillä. Kestävyystavoitteen osalta lopputulema voi olla sama, mutta kansantalouden, kaupunkien elinvoiman jne. näkökulmasta lopputulema näyttää varsin erilaiselta.

### **Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?**

Perinteisen yhteiskuntataloudellisen tarkastelun lisäksi arviointityössä olisi tarpeellista käyttää myös nykyaikaisia tietojohtamisen ja simuloinnin mahdollisuuksia. Liikennejärjestelmästä kerätään nykyään valtavasti monipuolista dataa, jonka hyödyntäminen esimerkiksi liikennejärjestelmän toimivuuden, päästöjen ja taloudellisuuden simuloinnissa avaisi aivan uusia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Perinteinen yhteiskuntataloudellinen vaikutusarviointi soveltuu enemmän hankkeiden arviointiin, kun taas liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitäisi pystyä arvioimaan enemmän järjestelmätason vaikuttavuutta mukaan lukien erilaiset välilliset vaikutukset.

Ylipäänsä yhteiskunnallisen kannattavuuden perinteinen laskeminen hyötykustannuslaskelmana on hieman kyseenalaista. Hyötykustannussuhde on perinteinen laskentamalli ja ilmoittaa nimensä mukaisesti hyötyjen ja kustannusten suhteen, joka sinällään on ihan oikein. Ongelman muodostaa hyötyjen kirjaaminen, jossa pääsääntöisesti aikakustannussäästö näyttää suurinta "hyötyä". Digitalisaation aikakaudella tuo laskelma tulisi aidosti uudistaa. On kyseenalaista laskea hankkeen pääasialliseksi hyödyksi minuuttien aikasäästö, kun erilaisten etäteknologioiden ansiosta ison osan matkoista voi korvata kokonaan virtuaalisilla työkaluilla.

Forsblom Marko  
ITS Finland ry