

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?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite toimivasta, turvallisesta ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä on erittäin kannatettava. Resurssien ollessa niukoilla kustannustehokkain tapa tavoitteiden saavuttamiseksi on vaikuttaa liikenteen kysyntäpuoleen eli liikkumisen määrään ja liikkumistapoihin.

Liikennejärjestelmän pitää siis olla myös energiatehokas: tavoitteena tulisi olla minimoida henkilön tai tavarakilon kuljettamisen kuluvan energian määrä. Henkilöliikenteessä tämä tarkoittaa aktiivisen liikkumisen eli kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteellä liikkumisen lisäämistä sekä henkilöautokannan sähköistystä kokonaisuoritetta lisäämättä. Tavaraliikenteessä energiatehokkuus jo ohjaakin kuljetuksia varsin hyvin suoran kustannusvaikutuksen kautta. Raskaan kaluston sähköistyksen nopeuttaminen olisi myös tavoitteita edistävää. Kehitettävää on vielä tavaraliikenteen kuljetusketjujen läpinäkyvyydessä. Lisääntyvät läpinäkyvyys- ja päästöraportointivaatimukset ohjaavat osaltaan kuljetusyrittäjiä kestävämpiin tavaraliikenteen ratkaisuihin.

Kustannustehokkaimmat ratkaisut liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseksi löytyvät hyödyntämällä nykyisiä ja kehittämällä uusia liikenteen digitaalisia ratkaisuja ja kohdistamalla kehitystoimenpiteitä ja rahoitusta datan saatavuuden ja laadun parantamiseen pelkkien isojen infrainvestointien sijaan.

Liikenteen käyttövoimakehityksen osalta liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelussa ja kehittämisessä tulee erityisesti tarkastella uusien energioiden (vety ja sähkö) vaatimaa jakeluinfraa kokonaisuutena, jotta varmistetaan liikenteen tarvitseman energian saatavuus tulevaisuudessa. Laajamittaiseen liikenteen sähköistykseen tulee valmistautua ajoissa analysoimalla liikenne- ja energiajärjestelmän yhteistoiminta, huomioiden AFIR-asetuksen minimivaatimukset, yksityinen sähköajoneuvojen lataaminen ja sähköverkon pullonkaulat.

Liikennejärjestelmän nykytilan kuvauksessa todetaan, että vaikka tieliikenteen turvallisuus on kehittynyt viime vuosina hyvään suuntaan, liikennekuolemien määrä Suomessa on edelleen kaksinkertainen naapurimaihin Ruotsiin ja Norjaan verrattuna (väkilukuun suhteutettuna). Samoin vakavien loukkaantumisten määrä on pysynyt vuosikymmenen ajan varsin samalla tasolla. Tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseen tulisikin kiinnittää enemmän huomiota ja pyrkiä löytämään tutkitusti tehokkaimmat keinot sekä liikennekuolemien että vakavien loukkaantumisten vähentämiseen.

Nykytilan kuvauksessa todetaan myös, että liikkumispalveluja ei tule katsoa pelkästään liikennesektorin näkökulmasta. Olemme tästä vahvasti samaa mieltä, ja näemmekin, että liikkumispalvelut tulevaisuudessa integroituvat kasvavassa määrin muihin arjen tekemisiin ja tapahtumiin. AI-agenttipohjaisten palveluiden osalta voimakas trendi ja tavoite on kehittää yksilöille tai ammattikäyttäjryhmille personoituja ja käyttökontekstiin sidottuja palveluita. Näiden osalta markkina on vasta alkutaipaleella ja suomalaisillakin toimijoilla on mahdollisuus ottaa näkyvä rooli kehityksessä. Olisikin tärkeää varmistaa, että sääntely ja toimintaympäristö mahdollistavat uudenlaiset liikkumispalveluiden ja muiden palveluiden yhdistelemiset. Eurooppalaisen datalainsäädännön hengessä lähtisimme aktiivisesti selvittämään ja kokeilupohjaisen kehittämisen kautta hakemaan toimivia toteutusmalleja ns. MyData-mallin, digitaalisten lompakkojen ja henkilökohtaisten tekoälyagenttien hyödyntämiselle.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpiteenä liikkumispalveluiden kehittämiseen liittyen mainitaan, että käynnistetään toimet julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämiseksi. Luonnoksessa todetaan myös, että pidemmällä aikavälillä kehittämisessä huomioidaan myös joukkoliikenteen palvelut. Tämä on erittäin kannatettava ajatus, sillä julkisesti tuetuissa kuljetuksissa piilee merkittävä säästöpotentiaali (kokonaisuutena vuotuinen tukipanostus on nyt yli miljardi euroa).

Tämän luonnoksessa mainitun tärkeän tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämisen rinnalla olisi tarpeen suunnitella kokeilupohjaisen kehittämisen aktiviteetteja. Näiden avulla tietopilotin tuottamien tulosten johtopäätöksiä voitaisiin lähteä alueellisesti rajattujen kokeilujen kautta kehittämään kohden valtakunnallisesti toimivia ratkaisuja. Tällaisilla Public Private People Partnership -yhteistyönä (PPPP-malli) toteutettavilla kokeiluilla pureuduttaisiin enemmän kuljetusten järjestämistapaan sekä kutsu- ja joukkoliikenteen parempaan hyödyntämiseen laajempien tehokkuushyötyjen saavuttamiseksi ja käyttäjälähtöisten palveluiden kehittämiseksi. Kokeilujen tulisi kattaa niin toimivaltaisen viranomaisten, kuntien, hyvinvointialueen kuin Kelankin järjestämät kuljetukset. PPPP-mallin kautta haettaisiin säästöjen ja käyttäjäkokemuksen parantamisen lisäksi sitä, että kokeiluihin osallistuvat yritykset pääsisivät kokeilujen kautta kehittämään uusia ratkaisuja kansainväliseen markkinaan.

Aktiivinen pohjoismainen yhteistyö edellä kuvattujen kokeilujen toteuttamisessa on välttämätöntä, sillä paras esimerkki yllä kuvatulla lähestymistavalla saavutetuista tuloksista löytyy Tanskasta, jossa valtakunnallisella Flex Denmark -mallilla on saavutettu keskimäärin 20 %:in säästöt julkisesti tuetuissa kuljetuksissa asiakastytyväisyyden samalla parantuessa. Tällaista vaikuttavuutta meidänkin kannattaisi tavoitella.

Liikenteen automaation edistämisen toimenpiteissä todetaan, että tieliikenteen automaatiokokeiluissa tulisi panostaa uusien palvelu- ja liiketoimintamallien kehittämiseen. Olemme tästä vahvasti samaa mieltä. Tieliikenteen automaatio kehittyy edelleen varsin vauhdikkaasti, ja

täysin kuljettajattomia robotakseja ja busseja on jo kaupallisessa käytössä ainakin Yhdysvalloissa, Kiinassa ja Yhdistyneissä Arabiemiraateissa. Kehityksen edetessä vauhdilla onkin keskeistä varmistaa, että uusien automaattisen liikenteen palveluiden ja niiden vaatiman teknologian (esim. talviolosuhteita sietävien havainnointijärjestelmien ja etäohjaamisen) kehittäminen ja testaaminen on Suomessakin mahdollista. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että koelupamenettelyn on mahdollistettava alueellisesti ja ajallisesti laaja maanlaajuinen testaaminen tietynlaisia haastavia testausolosuhteita etsittäessä. Samoin automaattisten liikkumispalveluiden etäohjaaminen ja etävalvonta olisi oltava mahdollista joustavasti EU-alueen sisällä sisämarkkinaperiaatteen ajatuksen mukaisesti.

Aktiivisen liikkumisen eli kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteissä tulisi kiinnittää erityistä huomiota kaupunkiseutujen kevyen liikenteen väylien jatkuvuuteen ja laatuun. Tutkimuksissa on havaittu varsin paljon kävely- ja pyöräteihin liittyen esimerkiksi jatkuvuuspuutteita, epäselviä opasteita sekä vaarallisia työmaajärjestelyjä. Huomiota tulisi havaintojen pohjalta kiinnittää myös yhdisteltyjen ja eroteltujen kevyen liikenteen väylien saumakohtiin ja järjestelyn selkeyden varmistamiseen niissä. Kaupunkeja tulisi rohkaista toimenpiteisiin, joilla edistetään kaupungin palveluiden (esim. koulut, kaupungin virastot, harrastuspaikat) käyttämistä kävellen tai pyöräillen. Laajemminkin yhdyskuntarakennetta pitää kehittää niin, että mahdollisimman iso osa kaupunkialueesta on sellaista, jossa omin lihasvoimin liikkuminen on helpoin ja vaivattomin valinta.

Toimenpiteissä mainitaan ylätasolla matkaketjujen ja henkilöliikenteen solmukohtien kehittäminen tietoa hyödyntämällä ja uusien palveluiden luomisen edellytyksiä parantamalla. Näemme tämän erittäin keskeiseksi liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen näkökulmasta, ja olisikin toivottavaa, että tätä tukemaan tunnistettaisiin myös tarkempia, konkreettisia toimenpiteitä.

Lentoasemaverkoston pidemmän aikavälin suunnittelussa on hyvä huomioida, että sähköisen ja miehittämättömän lentämisen kehitys tulee jollain aikavälillä muuttamaan ilmailun kulurakennetta merkittävästi (sekä pääoma- että operointikustannukset laskevat merkittävästi). Tämä voi tarkoittaa sitä, että nyt vajaakäytöllä olevat pienemmät lentopaikat ja -asemat ovat hyvinkin tärkeitä tulevaisuuden ilmaliikenteessä.

Liikenteen laajamittaisen sähköistyksen toimenpideohjelma puuttuu suunnitelmasta ja ylipäättään Suomesta kokonaan. Tällainen ohjelma on välttämätön hallitun käyttövoimasiirtymän mahdollistamiseksi siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa. Tämä on erityisen tärkeää raskaan tieliikenteen ja vesiliikenteen (satamat, lyhyen matkan alukset) osalta. Kokonaisuutena käyttövoimamurros mahdollistaa halvan kotimaisen puhtaan energian laajamittaisen käytön liikenteessä, kasvavan sähkömarkkinajoukon, paremman huoltovarmuuden ja tuo siten merkittävää kansantaloudellista kilpailuetua.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Kustannustehokkaimmat ratkaisut liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseksi löytyvät hyödyntämällä nykyisiä ja kehittämällä uusia liikenteen digitaalisia ratkaisuja ja kohdistamalla kehitystoimenpiteitä ja rahoitusta enemmän datan saatavuuden ja laadun parantamiseen kuin isoihin infrainvestointeihin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksen kannalta liikenteen verotuksen kokonaisuudistus tulee olemaan tärkeässä roolissa ja tulee huomioida jatkotyössä, huomioiden esimerkiksi väylien käyttöperustaiset maksut.

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

Vaikutusarvioinnissa kannattaa hyödyntää LIIVATE-projektin tuloksia ja arviointimenetelmiä. Hankkeessa luotiin kokonaiskuva uusien liikenteen teknologioiden ja palveluiden vaikutuksista henkilöliikenteeseen sekä yhdyskuntarakenteeseen. Tämä auttaa ennakoimaan vaikutuksia liikennepoliittisiin tavoitteisiin.

Hankkeen tulosten perusteella tunnistettiin kaksi kehityskulkua: automaatioon perustuva liikennejärjestelmä, joka vahvistaa autoilua, ja liikkumisen palveluihin perustuva liikennejärjestelmä, joka tukee joukkoliikennettä ja jalankulkua. Jälkimmäinen vastaa kaupunkien liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita. Tämän toteuttaminen vaatii ohjauskeinoja, kuten liikkumispalveluiden integroinnin kannustimia, keinoja tukea uusia palveluita vaihtoehdoiksi yksityisautoilulle ja niiden huomioimista kaupunkisuunnittelussa turvallisuuden ja helppokäyttöisyyden varmistamiseksi.

Muut huomiot?

Ei muita huomioita.

Pilli-Sihvola Eetu
Teknologian tutkimuskeskus VTT