

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?

Fintraffic kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne 12 -ohjelmasta. Olemme olleet tiivisti mukana ohjelman valmistelussa. Ohjelma on kehittynyt työn aikana hyvään suuntaan. Koska Liikenne 12:n merkitys liikennejärjestelmän kehittämisessä on keskeinen, haluamme kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin näkökohtiin:

1. Turvallisella, toimivalla ja tehokkaalla liikennejärjestelmällä on merkittävä vaikutus koko yhteiskunnan toimintaan ja Suomen kilpailukykyyn. Liikennejärjestelmän toimintaan voidaan vaikuttaa kustannustehokkaasti liikenteen digitalisaatiota ja datan käyttöä edistämällä. Kun resursseja on vähän, digitalisaation ja datan käytön edistämistä tulee sen kustannusvaikuttavuuden takia kiihdyttää. Tämä edellyttää muutoksia rahoituksen kohdentamiseen sekä mm. lainsäädännössä kuvattuihin eri toimijoiden rooleihin.
2. Yhteiskunnan toimintakyvyn kannalta kriittisten liikenteenohjauksen palveluiden kehittämisessä tulee varautua siihen, että niihin kohdistuvat kehitys- ja ylläpitotarpeet laajenevat mm. turvallisuustilanteesta johtuvan toimintavarmuuden kehittämisen, laajenevan infrastruktuurin ja muiden uusien vaatimusten takia. Tämä tulee huomioida palveluiden rahoituksessa.
3. Tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuoritteen ennustetaan kasvavan voimakkaasti. Jotta väylien lisäkapasiteettitarvetta, investointeja ja käyttökuluja voidaan hallita, digitaalisten ratkaisujen, liikenteenohjauksen keinojen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Digitalisaation avulla nykyisestä infrasta voidaan saada entistä enemmän irti. Joukkoliikenteen suosion kasvattamisessa raideliikenteen toimivuus osana

liikennejärjestelmää on keskeistä, minkä vuoksi rautatieliikenteen kehitykseen tarvitaan entistä kirkkaampi kansallinen tahtotila.

4. Liikenne 12 -ohjelman vision ja tavoitteiden tulee kannustaa vahvasti liikenteen ja logistiikan palveluiden markkinoiden kehittämiseen, liiketoiminnan edistämisen ja viennin lisäämiseen. Luonnosversion tavoiteasetannassa markkinoiden kehittäminen ei tule riittävästi esille.

5. Suomen on tärkeää varmistaa kansainväliset yhteydet ja edistää kansainvälistä saavutettavuutta. Asian tulee näkyä suunnitelmassa riittävällä painoarvolla.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen

Yritysten ja kotitalouksien käytettävissä olevista tuloista 14 prosenttia kuluu logistiikkaan ja liikkumiseen. Digitalisaatiolla voidaan merkittävästi pienentää liikkumisen ja kuljettamisen hiilijalanjälkeä ja kustannuksia, väylien ylläpito- ja kehittämiskustannuksia sekä luoda uusia markkinoita ja parantaa palveluita. Liikennetoimialan tulee tavoitella merkittävää kilpailukykyloikkaa digitalisaation avulla.

Liikenne 12 -ohjelman on tuettava alan markkinaehtoista kasvua ja kykyä luoda uutta liiketoimintaa. Liikenne 12 -ohjelman vision ja tavoitteiden on kannustettava yrityksiä ja ohjelman tulee tähdätä kunnianhimoiseen markkinakasvuun. Kestävien kulkumuotojen markkinaosuus tulee saada valtakunnallisesti nousuun. Fintraffic ehdottaa, että liikenne- ja logistiikkapalveluiden markkinoiden kasvattaminen nostetaan keskeiseksi tavoitteeksi ohjelmassa. Näin tuetaan liikenteen haasteiden ratkaisemista markkinoiden avulla, yritysten toimintaedellytyksiä, tuetaan kansalaisten saamia palveluita ja parannetaan Suomen kilpailukykyä.

Mitä tulee tehdä?

Liikenne12-valmistelussa on uskallettava tehdä valintoja nykyistä enemmän. Digitalisaatioon liittyvät tavoitteet ja niihin kytkeytyvät toimenpiteet tulee määrittää ja valita valtion, kuntasektorin (ml. yhtymät kuten HSL ja Nysse) ja yritysten yhteistyössä. Tavoitteet on kytkettävä nykyistä vahvemmin aikataulutettuihin toimenpiteisiin, jotka on myös resursoitava. Maailmalla on useita esimerkkejä, joissa on kyetty laatimaan selkeä liikenteen digitalisaation toimia linjaava strategiadokumentti.

Esimerkkinä toimii Australia:

<https://www.transport.nsw.gov.au/system/files/media/documents/2024/Transport-Technology-Strategy-February-2024.pdf>

toimenpidesuositus 1: Uusien liikenneinvestointien tarkastelu tehdään yhteisesti sovittujen kriteerien pohjalta (neliporrasmalli) sekä systeemisesti että tulevaisuuden kannalta kestävästi. Ennen investointeja määritetään haluttu palvelutaso, minkä jälkeen arvioidaan faktapohjaisesti erilaiset ratkaisumallit liikennemuotoriippumattomasti ja digitalisaatoratkaisuja hyödyntäen.

toimenpidesuositus 2: Valitaan 2–3 konkreettista toimenpidettä, joilla edistetään liikenteen digitalisaatiota ja joita voidaan mitata. Varmistetaan valittujen toimien toteutuminen valtion, kuntasektorin ja yritysten yhteistyönä. Saavutetut hyödyt kommunikoidaan laajasti sidosryhmille.

toimenpidesuositus 3: Laaditaan liikennealalle yhteinen vaikuttavuusmalli, jolla arvioidaan digitalisaatioinvestointien tuottamia hyötyjä ja vertaillaan niitä myös infrastruktuuri-investointeihin. Julkiset varat on kyettävä kohdentamaan vaikuttavuusperusteisesti.

Roolit ja vastuut selviksi. Valtion, kuntasektorin ja yritysten työnjako liikennetiedon hyödyntämisessä ja tuottamisessa tulee määrittellä selkeästi, mikä voi edellyttää myös lainsäädännöllisiä muutoksia. Julkisten ja yritysten välinen yhteiskehittäminen on saatava uudelle tasolle. Asiaa on kuvattu Liikennealan pelikirjassa.

toimenpidesuositus 4: Valtion eri organisaatioiden, kuntasektorin ja yritysten roolit on kirkastettava siten, että eri osapuolet sitoutuvat linjauksiin.

toimenpidesuositus 5: Luodaan käytännöt, kannustimet ja velvoitteet kuntasektorille tulla mukaan liikennetiedon jakamiseen ja yhteiskehittämiseen. Varmistetaan ITS-direktiivin noudattaminen.

Yhteisten toimintatapojen ja standardien merkitys on tunnustettava. Edistetään kaikissa tilanteissa yhteistä tekemistä ja kehittämistä. Tässä keskeisenä työvälineenä on ekosysteeminen toiminta, jonka tulee pohjautua mahdollisimman pitkälle kansainvälisiin sääntelyihin ja standardeihin sekä kansalliseen yhteisymmärrykseen kokonaisarkkitehtuurista.

toimenpidesuositus 6: Liikenteen dataekosysteemin ja liikennemuotokohtaisen datan hyödyntämisen toimintaedellytysten, mandaatin ja rahoituksen varmistaminen on edellytys onnistumiselle. Yrityskohtaisten pilottien ja kuntasektorin tukemisen resursointi osana liikennetiedon hyödyntämisen edistämistä on välttämätöntä. Fintrafficille on annettava riittävä mandaatti myös lainsäädännössä liikennejärjestelmätason digitalisaatoratkaisujen ja alan viennin kiihdyttämiseksi.

toimenpidesuositus 7: Liikenteen digitaalinen kokonaisarkkitehtuuri täsmennetään yhteistyössä julkisten ja yksityisten toimijoiden kesken ml. datastandardointi, rajapinnat ja integraatiot, teknologiapuolen vastuunjako. Tämä työ toimii liikenteen digitaalisen kaksosen rakentamisen pohjana.

Liikenteen ja logistiikan palvelumarkkinoiden luominen on saatava politiikkatoimien ytimeen. Sääntelyn keskeiseksi tavoitteeksi on asetettava tietoa hyödyntävien markkinoiden luominen liikenteessä ja logistiikassa. Samalla edistetään tekoälyn ja autonomisuuden lisääntymistä. Fokus on pidettävä asiakkaita ja toimivien liiketoimintamallien edistämiseksi. Kasvun esteitä tulee poistaa kotimarkkinoilla. Uudet palveluratkaisut tulee jo lähtökohtaisesti tuottaa ja rakentaa kansainvälisille markkinoille.

toimenpidesuositus 8: Matka- ja kuljetusketjujen palvelumarkkinoiden liiketoimintamallien kuvaaminen ja markkinoiden edistäminen julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä. Hyödynnetään innovatiivisia hankintoja palveluhankinnoissa datapohjaisten ratkaisujen edistämiseksi. Liikkumisen ja kuljettamisen datan jakamiseen liittyvän sääntelyn lähtökohdaksi tulee ottaa markkinoiden edistäminen ja se, että eri liikennemuodot muodostavat mahdollisimman järkevän kokonaisuuden.

toimenpidesuositus 9: Uudenlaisten tekoälyyn pohjautuvien palveluratkaisujen edistäminen edellyttämällä yhteen toimivan datan jakamista. Samalla valmistaudutaan autonomisten ajoneuvojen tuloon.

toimenpidesuositus 10: Varmistetaan liikenteen datapalveluiden vientiklusterin resursointi ja tehdään yritysten osallistuminen yhteistyöhön mahdollisimman helpoksi. Kannustetaan julkisia hankkeita etsimään aktiivisesti keinoja kotimaisten ratkaisujen vientimarkkinoille saamiseen.

toimenpidesuositus 11: Kannustetaan julkisia toimijoita jakamaan hankkimiansa ratkaisujen oikeudet (IPR) toimittajien kanssa, jotta niiden saaminen vientimarkkinoille on mahdollista.

Lentoliikenne kansainvälisen saavutettavuuden edistäjänä

Pandemian ja Venäjän käynnistämän hyökkäyssodan jälkeen lentoliikenteen määrä on Suomessa jäänyt toistaiseksi noin 70–80 prosentin tasolle verrattuna aikaan ennen pandemiaa. Käytännössä ylilentävien lentojen määrä on pudonnut noin puoleen verrattuna aikaan ennen Venäjän hyökkäystä.

Koska lennonvarmistuspalvelut rahoitetaan suoraan ilmatilan käyttäjien ja lentoasemien maksamilla maksuilla, käyttäjien lennonvarmistuspalveluista maksamat yksikköhinnat ovat liikenteen vähentymisen takia selkeästi korkeammalla tasolla kuin aiemmin. Mikäli lentoliikenteen määrässä tapahtuu vielä negatiivisia muutoksia, on vaarana, että lennonvarmistuspalveluiden käyttäjille

maksut kohoavat edelleen. Lisäksi Nato-jäsenyys lisää kansainvälistä sotilasilmailua mm. sotaharjoitusten lisääntymisen vuoksi, mikä voi vaatia lennonvarmistuspalvelun lisäresursointia, mikä lisää kustannuspainetta.

Jotta kustannusten nousu voidaan välttää ja siten tukea Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, on tärkeää löytää uusia kustannustehokkuutta parantavia palveluita. Kustannustehokkuutta voidaan parantaa mm. etälennonjohtoratkaisuihin siirtymällä (MROT-hanke yhdessä Finavian kanssa) sekä tekemällä yhteistyötä ilmatilan ja resurssien tehokkaamman käytön mahdollistamiseksi naapurivaltioiden lennonvarmistusyhtiöiden kanssa (FINEST-hanke). On tärkeää, että Suomi sitoutuu myös uudessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa edistämään valtioiden välisessä yhteistyössä ratkaisuja ilmatilanhallinnan kustannusten ja tehokkuuden parantamiseen.

Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostavat merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. Tästä aiheutuviin kustannuksiin ja mahdollisesti väheneviin liikennemääriin, on varauduttava mahdollisesti julkisen tuen kautta, jotta Suomen kansainvälinen saavutettavuus turvataan. Suunnitelmassa tulee tunnistaa konkreettisia toimia, joilla Suomi aikoo ko. suunnitelmakaudella edistää lentoliikenteen energiasiirtymää Suomessa.

Fintraffic pitää tärkeänä, että Helsinki-Vantaan hub-asema säilyy maailmantilanteen muutoksista huolimatta. Suurin kasvupotentiaali on kaukoliikenteessä Pohjois-Euroopassa ja Baltiassa. Kun valitaan toimia lentoliikenteen kehittämiseksi, hub-aseman edistäminen edistää parhaiten Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

Rautateiden systeemisyys vaatii alan yhteistä visiota

Toimiva rautatieliikenne on Suomen matkustajaliikenteen ja teollisuuden tavaraliikenteen selkäranka. Venäjän hyökkäyssota on muuttanut Suomen rautatieliikenteen rakennetta merkittävästi. Suomen huoltovarmuus on entistä riippuvaisempi toimivista rajat ylittävistä maayhteyksistä länteen myös raideliikenteessä. Käynnissä olevat raideliikenteeseen liittyvät selvitykset kansainvälisen liikkuvuuden lisäämisestä ja parantamisesta, kuten Pohjois-Suomen raideleveyteen liittyvä selvitys, tunneli- ja junalauttaselvitykset, ovat kannatettavia.

Suomen rautatieinfrastruktuurin korjausvelan kehitys tulee taittaa, jotta vältämme 2030-luvulle tultaessa tilanteen, jossa rataverkkoa täytyy lyhentää. Rataverkon huono kunto aiheuttaa korjausvelan kasvamisen ja huoltovarmuuden heikkenemisen lisäksi liiketoiminnallista haittaa Suomen teollisuudelle, matkustaja- ja tavaraliikenteelle sekä rataverkon operaattoreille. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat viat ja häiriöt kuormittavat ja vaikeuttavat liikennejärjestelmän tehokasta toimintaa, kuten liikenteenohjausta. Korjausvelan kasvaessa on ensisijaisen tärkeää, että

ratainfraan liittyviä hankkeita priorisoidaan ja aikataulutetaan kokonaiskuvassa niin, että ne parhaalla mahdollisella tavalla palvelevat koko Suomea.

Digirata on tärkein rataverkon ja rautatiejärjestelmän investointi Liikenne 12 -suunnitelmassa. Digiradassa uudistettava junakulunvalvontajärjestelmä varmistaa junaliikenteen turvallisuuden ja on siksi kriittisimpiä yhteiskunnan turvallisuutta ylläpitäviä toimintoja. Ilman kulunvalvonnan uusimista olemme tilanteessa, jossa joudumme vähentämään kapasiteettia sekä hidastamaan junien nopeuksia. Tämä aiheuttaisi merkittävää haittaa Suomen ilmastotavoitteisiin pääsemiselle, huoltovarmuudelle, teollisuuden toimintavarmuudelle ja matkustajaliikenteelle. Digirata edistää Suomen rautateiden irrottautumista Venäjän rautateistä ja linkittymistä länsimaiseen rautatiejärjestelmään, yhteiseurooppalaisen ERTMS-järjestelmään (European Railway Traffic Management System). Kyberturvallinen rautatiejärjestelmä takaa huoltovarmuuden ja yhteiskunnan toiminnot sen kaikissa olosuhteissa. On ensiarvoisen tärkeää, että hankkeen rahoitus on varmistettu koko toteutusvaiheelle.

Suomi toimii suunnannäyttäjänä rautateiden digitalisaatiossa Euroopassa. Suomi aikoo ensimmäisenä maana Euroopassa hyödyntää jo olemassa olevia kaupallisia radioverkkoja, junaliikenteelle tarkoitettun oman radioverkon sijaan, eurooppalaiseen junien kulunvalvontajärjestelmään siirryttäessä. Tällä ratkaisulla Suomi säästää satoja miljoonia euroja. Digiradan ja muun teknologisen kehityksen mahdollistamien digitalisaatiohyötyjen realisoiminen, kuten junaliikenteen laaja automaatio ja reaaliaikainen optimointi, vaatii kuitenkin rautateiden systeemisyyden vuoksi syvää yhteistyötä toimialalla. Investoinnit ovat suuria ja poistoajoiltaan pitkiä, mikä edellyttää, että koko toimiala on yhdessä sitoutunut digitalisaation hyötyjen realisoimiseen. Yhtenäinen ja yhteen toimiva tietopohja on yksi avaintekijä esimerkiksi erilaisten digitaalisten kaksosten rakentamiseksi ja niiden hyödyntämiseksi.

Rautateiden systeemisyyden ja toimijoiden välisten riippuvuuksien vuoksi on elintärkeää, että Suomen rautatiejärjestelmän kehittämistä tarkastellaan kokonaisuutena. Yksittäisiä kehityshankkeita, kuten hankeyhtiössä valmistelussa olevia kokonaisuuksia, tulee tarkastella osana suurempaa kokonaisuutta. Ehdotamme, että Suomi kehittää kansallisen rautatieliikenteen strategian, joka tuottaisi tämän kokonaisnäkymän rautatieliikenteen kehitykseen ja strategia toimisi ohjaavana dokumenttina suomalaisen rautatieliikenteen kehitykseen osana koko liikennejärjestelmän kehitystä, sisältäen matka- ja kuljetusketjut. Vastaavaa työtä on tehty aiempina vuosina mm. kansallisessa lentoliikennestrategiassa. Rautatieliikenteen osuuden kasvattaminen matkustaja- ja tavaraliikenteessä ja toimivien matkaketjujen luominen on Suomen ilmastotavoitteisiin pääsyssä merkittävässä osassa.

Pääradan kehittäminen ja perusparantaminen on Digiradan jälkeen yksi tärkeimmistä rautatieinfran kehityshankkeista. Se on matkustaja- ja tavaraliikenteelle sekä huoltovarmuusnäkökulmasta tärkeimpiä rautatieliikenteen väyliä Suomessa. Kaikki panostukset, joita pääradan infran parantamiseksi ja kapasiteetin lisäämiseksi voidaan tehdä, ovat lähtökohtaisesti Suomelle kannattavia.

Rautatieliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja taloudellisen tehokkuuden varmistamiseksi hankeyhtiöissä valmisteltujen rataosien suunnittelussa tulisi lähteä liikkeelle siitä, että rataosien kapasiteetin hallinta ja liikenteen ohjaus tilataan palveluna Fintrafficilta. Laajassa junaliikennekäytössä olevien yksityisraiteiden integroiminen osaksi laajempaa rautatiejärjestelmää on merkittävä ponnistus ja elintärkeää sujuvan junaliikenteen varmistamiseksi. Ilman valtakunnallista kapasiteetin hallintaa, kapasiteetin yhteensovitusta ja liikenteen ohjausta rautatieliikenteen häiriöherkkyyks kasvaa merkittävästi tuoden turvallisuus- ja sujuvuusriskejä. Rataosien ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmien tulisi olla yhteen toimivia Suomen ERTMS-ohjelman (Digirata) kanssa sekä kriittisten liikennöintiin liittyvien ohjeiden (esim. Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt JT ja Radanpidon turvallisuusohjeet TURO) tulisi olla liikennöinnin järjestämisen perustana myös yksityisillä rataosilla.

Tieliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja ympäristöystävällisyyden kehittäminen

Tieliikenteessä tieliikenteen ohjauksen keinoilla ja tiedon hyödyntämisellä on mahdollista lisätä liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä vähentää ruuhkia ja päästöjä. Tämä edellyttää sitä, että tietoa jaetaan ja hyödynnetään tieliikenteen eri toimijoiden kesken entistä enemmän. Keskeisiä yhteiskäyttöön tarvittavia staattisia ja dynaamisia tietoja ovat infrastruktuurin perustiedot, olosuhdetiedot, onnettomuus- ja häiriötiedot, riskitekijät, kunnossapitotiedot, päästöt, liikennemäärät ja ajoneuvokoostumus. Yhteen toimivan ja reaaliaikaisen tiedon merkitys korostuu tulevaisuudessa, kun ajoneuvojen kyvykkyyksien kehittyminen tiedon tuottajina ja käyttäjinä avaa uusia mahdollisuuksia. Tieverkolta saatava tilannekuva kehittyy ja täydentyy uusilla tietolähteillä jatkuvasti. Yhteistä tietoa ja tilannekuvia hyödyntävät enenevässä määrin myös kunta-, pelastus- ja turvallisuusviranomaiset omien lakisäätöiden tehtävien tehokkaassa suorittamisessa.

Suomen tulee olla eturivissä älykkään tieliikenteen kehittämisessä. Tämä on välttämätöntä, jotta liikenteen kasvun vaikutuksia voidaan hallita, väyläinvestoinnit pitää neliporrasmallin mukaisesti realistisella tasolla ja väylien kunnossapitokustannuksia alentaa. Tiedon hyödyntäminen auttaa kohdistamaan uudet investoinnit vaikuttavimpiin kohteisiin.

Tieliikenteen ohjauksen rooli liikenteen älyliikenneoperaattorina ja muun muassa reaaliaikaisen olosuhde-, häiriö- ja liikennetiedon välittäjänä ja keskuksena on tärkeää tunnistaa ja tuoda esille Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Meriliikenteen toimivuuden varmistaminen keskeistä

Meriliikenteen merkitys Suomen huoltovarmuudelle ja Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle on kriittinen. Meriliikenteen turvallisuuden ja toimintavarmuuden varmistaminen on koko liikennejärjestelmän kannalta kriittistä. Asia on tunnistettu hyvin Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Fintraffic pitää hyvänä, että käynnissä olevien merituulivoimahankkeiden vaikutukset merenkululle arvioidaan. Fintraffic pitää tärkeänä, että asia arvioidaan myös meriliikenteenohjauksen (VTS) näkökulmasta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

-

Saariaho Mikko
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy