

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?

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä. Samalla haluamme kiittää tekijöitä valmisteluprosessista, joka on mahdollistanut myös sidosryhmille osallistumisen käytännön tekemiseen.

ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme koskee ensisijaisesti älykkään liikenteen toimialaan suoraan tai välillisesti liittyviä näkökulmia. ITS Finlandin näkökulmasta tärkeimmät toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän digitalisaatioon ja datapohjaisten ratkaisujen ja palvelujen toteuttamiseen, joilla kyetään edistämään kaikkia valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita.

Liikenne 12 -suunnitelman edellisessä versiossa digitalisaation mahdollisuuksia linjattiin seuraavasti: ”Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.”. Tuo linjaus oli erinomainen, ja sen jälkeen digitalisaation mahdollisuudet ovat vain kehittyneet entisestään. Digitalisaatio on erittäin kustannustehokas tapa edistää liikennejärjestelmän toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteita.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset. Strategisissa linjauksissa digitalisaation mahdollisuudet on tunnistettu osana toimivuutta koskevia strategisia linjauksia. Toimivuuden keskeiset elementit kuten yhteentoimivat matka- ja kuljetusketjut, ennakoitavuus, sujuvuus ja tehokkuus ovat nykyään pitkälti riippuvaisia datapohjaisista ratkaisuista. Ehdotamme nykyisen toimivuutta koskevan linjauksen täydentämistä seuraavasti: ”Liikennejärjestelmän toimivuutta kehitetään hyödyntämällä

ennakoivasti reaaliaikaista dataa ja digitaalisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat sujuvat, tehokkaat ja käyttäjälähtöiset matka- ja kuljetusketjut sekä tehokkaan liikenteen hallinnan.”

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset. Digitalisaation mahdollistamat teknologiat yhdessä tietopohjaisen analysoinnin kanssa ovat kustannustehokkaan turvallisuustyön ytimessä. Nykyaikaiset havainnointia ja ennakointia mahdollistavat teknologiat niin ajoneuvoissa kuin infrastruktuurissakin auttavat liikkujia tekemään turvallisia päätöksiä, varoittavat liikkujia vaaratilanteen havaitessaan tai jopa estävät onnettomuuden syntymisen. Ehdotamme turvallisuutta edistäväksi linjaukseksi: ”Liikennejärjestelmän turvallisuutta ja resilienssiä vahvistetaan hyödyntämällä luotettavaa, ajantasaista dataa sekä digitaalisten järjestelmien ja infrastruktuurin jatkuvaa ennakoivaa hallintaa ja kehittämistä.”

Kestävyttä koskevat strategiset linjaukset. Liikennejärjestelmän kestävyydellä tarkoitetaan sen taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyttä. Näissä kaikissa digitalisaatiolla on merkittävä rooli. Ehdotamme kestävyttä edistäväksi linjaukseksi: ”Liikennejärjestelmän kestävyttä vahvistetaan panostamalla älykkäisiin latausjärjestelmiin ja hyödyntämällä datapohjaisia ratkaisuja ja digitalisaatiota, jotka mahdollistavat resurssitehokkuuden, päästöjen vähentämisen sekä sujuvat, saavutettavat ja kustannustehokkaat liikkumispalvelut.”

Digitalisaatio on keskeinen mahdollistaja liikennejärjestelmän kokonaistaloudellisessa kehittämisessä, sillä sen avulla voidaan suunnitella, rakentaa, ylläpitää ja ohjata liikennejärjestelmää aiempaa ennakoivammin, kustannustehokkaammin ja kestävämmällä tavalla. Yrityksillä on keskeinen rooli uusien teknologioiden, palvelumallien ja datapohjaisten ratkaisujen kehittäjinä ja käyttöönoton vauhdittajina – tuoden markkinoille innovaatioita, jotka parantavat liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja ympäristötehokkuutta. Samalla digitalisaatio mahdollistaa käyttäjäystävällisten ja saavutettavien palveluiden kehittämisen, joissa tieto liikkuu reaaliaikaisesti, matkaketjut muodostuvat saumattomasti ja eri liikkumisvaihtoehdot ovat helposti saatavilla ja yhdisteltävissä. Yhdessä tämä luo pohjan sujuvalle, turvalliselle ja kestävästi toimivalle liikennejärjestelmälle, joka palvelee niin kansalaisia kuin elinkeinoelämää.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpideohjelman alussa on määritelty Suomen liikennejärjestelmän kehittämiselle visio vuoteen 2050. Visio on positiivinen, mutta se ei ole kovin visionäärinen. Etenkin kun sen tähtäys on peräti 25 vuoden päässä. Seuraavassa on ehdotuksemme astetta kunnianhimoisemmaksi visioksi vuoteen 2050.

”Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on kestävä, älykäs ja käyttäjälähtöinen, jossa digitalisaatio, automaatio ja kiertotalous tukevat alueellista saavutettavuutta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja luonnon kantokykyä. Kaupungit toimivat kestävästä liikkumisesta edelläkävijöinä, edistäen aktiiviliikkumista ja sujuvia, vähäpäästöisiä matkaketjuja. Digitalisaatio parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta ja tuottavuutta, turvaten samalla perinteisen väyläverkon

kunnossapidon, koko Suomen saavutettavuuden sekä liikenteen roolin kestävän kasvun ja kansantalouden vahvistajana.

Yritykset, kaupungit ja tutkimuslaitokset vauhdittavat innovaatioiden kehittämistä ja käyttöönottoa, jolloin Suomi on edelläkävijä kestävän ja älykkään liikenteen ratkaisuissa ja tarjoaa vientikelpoisia ratkaisuja globaalien haasteiden voittamiseksi. Digitaaliset palvelut ja käyttäjäkeskeiset ratkaisut takaavat, että liikkuminen on helppoa, terveellistä ja saavutettavaa kaikille, ja että liikennejärjestelmä tukee alueiden elinvoimaa ja yritysten kilpailukykyä.

Liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat globaalit ilmasto- ja kestävän kehityksen tavoitteet, ja järjestelmä on paitsi päästötön myös kyberturvallinen ja kriisinkestävä, huomioiden kaupunkien ja alueiden erilaiset tarpeet, perinteisen infrastruktuurin rahoituksen turvaamisen sekä liikenteen roolin osana koko kansantalouden kilpailukykyä ja kestävää kasvua."

Vision toteutuminen vaatii selkeitä priorisointeja ja merkittäviä panostuksia tutkimukseen ja innovatiivisten ratkaisujen kehittämiseen sekä toimivia markkinoita. Erityisesti vision pitäisi motivoida myös markkinaehtoisia toimijoita kehittämään uusia ratkaisuja. Ja Liikenne 12 - suunnitelman tulisi olla se tärkein pitkäjänteisen kehittämisen ja motivoinnin suunnannäyttävä.

Varsinainen toimenpideohjelma muodostaa varsin monipuolisen kokonaisuuden. Erityisen hyvänä voi pitää neliporrasperiaatteen nostamista työkaluksi mietittäessä optimaalista ratkaisua erilaisiin liikennejärjestelmän kehittämiskohteisiin. Toimenpideohjelmassa on hyvin mukana henkilöliikenteen ja logistiikan palvelut sekä digitalisaation mahdollisuudet osana palveluja ja liikennejärjestelmän operointia. Toimenpideohjelman "hyvyys" mitataan kuitenkin viime kädessä rahoitusohjelmassa eli varsinainen toteutuminen ratkaistaan suuntaamalla rahoitusta ohjelmassa tunnistettuihin toimenpiteisiin.

Toimenpideohjelmassa on kiinnitetty melko vähän huomiota aktiivisen liikkumisen edistämiseen ja resursointiin. Kävelyn, pyöräilyn ja kevyiden sähköisten kulkuvälineiden potentiaali tulisi saada nykyistä paremmin osaksi liikennejärjestelmien kehittämistä. Nykyään Suomessa on työsuhdepyöriä jo enemmän kuin työsuhdeautoja, kiitos erinomaisen pyöräedun lanseeramisen vuonna 2021. Eli neljässä vuodessa jo lähes 100.000 liikkujaa on saatu pyöräedun aktiivikäyttäjiksi. Kevyet sähköiset kulkumuodot (ml. sähköpotkulaudat) olisi hyvä saada näkyvämmiin mukaan Liikenne 12 - suunnitelmaan.

Toimenpideohjelmassa on hyvin tunnistettu ja kuvattu digitalisaation mahdollisuudet niin henkilöliikenteessä kuin logistiikassakin sekä niihin molempiin liittyen myös liikenteenhallinnassa. Meillä on hallinnonalalla tehty erittäin hyviä strategioita digitalisaatioon ja automaatioon liittyen, mutta niiden resursointi on jäänyt vaatimattomaksi. Resurssien yhdistäminen osana MAL-sopimuksia

ja pohjoismaista yhteistyötä antaisi mahdollisuudet vaikuttavammille kokonaisuuksille sekä hyvät edellytykset myös EU-rahoituksen hakemiselle.

Eli summattuna toimenpideohjelma sisällöllisesti varsin hyvä ja kattava, mutta lopullinen laatu mitataan toteutuksessa eli rahoituksen suuntaamisessa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoituskehys on kokonaisuutena hyvin tiukka tavoitteisiin pääsemisen näkökulmasta. Tavoitemaailman päivittyminen ja rahoituksen suuntaaminen ovat ymmärrettäviä maailmantilanteen ja talouden reaalielämän näkökulmasta, mutta isossa kuvassa rahoitus on suuntautunut samalla tavalla "aina". Rahoitusta on vuosikymmenet suunnattu mahdollistamaan (edistämään) liikenteen kasvua ja kaikki muut kohteet ovat jääneet pienemmälle tai jopa lähes olemattomalle huomiolle. On tietysti ymmärrettävää että perusväylänpitoon ja kehittämiseen suunnataan valtaosa rahoituksesta, mutta tuottavuutta, tehokkuutta ja kestävyyttä edistävään uudistamiseen tulisi vaan panostaa enemmän. Samoin kuin on tehty lähes kaikilla muillakin toimialoilla.

Rahoituksen osalta lisäystä tarvitaan palveluihin. Vajaan puolen promillen osuudet liikkumisen ohjaukseen ja kehittämiseen eivät tue alan kehittymistä ja siirtymistä kohti kestävämpää kulkumuotojakaamaa. Noin promillen osuus Suomen käytetyimpiin ja fiksuimpiin kulkumuotoihin eli kävelyyn ja pyöräilyyn ovat pahasti alimitoitettut.

Rahoituskehityksen suurin yksittäinen haaste liittyy kuitenkin kaupunkien ja kaupunkiseutujen rahoitukseen. Rahoituksen karsiminen ja väyläviraston investointiohjelman hankkeiden tuominen osaksi MAL-sopimuksia iskee kaupunkeihin ja aiheuttaa isoja ongelmia kaupunkien kehittymiselle ja liikenteen kestävyystavoitteisiin pääsemiselle.

Valtion vuoden 2024 talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toimintaympäristö kuvattiin seuraavasti: "Suurimman murroksen liikenteen ja viestinnän toimialalle aiheuttavat vihreä siirtymä ja digitalisoituminen. Fossiilittomaan liikenteeseen siirtyminen on vaatinut ja vaatii jatkossakin merkittäviä toimia. Kehitys on ollut oikean suuntaista, mutta siirtymässä on vielä tehostamisen varaa. Digitaalisten ratkaisujen tarjoamat mahdollisuudet ilmastotavoitteiden saavuttamisessa ovat merkittävät. Digitalisaation vauhti on kiihtynyt, mikä on korostanut tietoturvallisuuden merkitystä yhteiskunnan palvelujen tarjonnassa. Tiedonhallinta sekä kansalaisten, yhteisöjen ja yritysten palveleminen entistä paremmin on digitalisaation kehittämisen keskiössä. Huoltovarmuuden ja varautumisen merkitys digitaalisten yhteyksien, liikenteen ja viestinnän kehittämisessä on korostunut. Kyberturvallisuuden uhkataso on korkealla ja sen ennustetaan olevan pysyvä asiantila. Liikenne- ja viestintäjärjestelmän toimivuus ja resilienssi edellyttävät kaikissa olosuhteissa markkinoiden toimivuutta ja kriittisen infran turvaamista. Yhteistyöhön ja eri sektoreiden keskinäisriippuvuuksien tunnistamiseen on yhä enemmän kiinnitetty huomiota.

Väylien kunto ja viestintäverkkojen kapasiteetti korostuvat digitaalisten palvelujen ja automaation kehityksen myötä. Erityisenä haasteena on voimakas inflaatio ja kustannustason nousu, joka heikentää väylärahoituksen ostovoimaa. Yhteiskunnan digitalisoituminen vaatii kattavia sekä nopeampia ja tehokkaampia tiedonsiirtoyhteyksiä."

Tuosta toimintaympäristökuvauksesta on helppo olla samaa mieltä. Samalla sen perusteella voisi olettaa, että vihreään siirtymään ja digitalisaatioon satsattaisiin huomattavasti nykyistä enemmän. Tarvitsemme liikennealalle tuottavuus-, kestävyys- ja resilienssilöikan.

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

Vaikutusarviointi perustuu pitkälti laadulliseen arviointiin, joka tekee vaikutusarvioinnista ja myös eri vaikutusten suuruuden ja osin myös suunnan hahmottamisesta haastavan. Aika moni vaikutuksista on myös ristiriitaisia tulkita eli kokonaisuus jää vaikeasti tulkittavaksi. Vaikutusarviointia ja sen tulkintaa helpottaisi huomattavasti, mikäli osa tavoitteista ja niiden vaikutusarvioinneista olisi kvantitatiivisesti mitattavia.

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.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ei yleensä ole arvioitu esim. markkinoiden toimivuutta tai lainsäädännön kehitystarpeita. Pitkäjänteisessä valtakunnallisessa suunnitelmassa nämäkin näkökulmat olisi hyvä ottaa arvioinnin kohteeksi, sillä niillä on huomattavia vaikutuksia markkinoiden kehittymiseen ja käyttäjien valintoihin. Hyvä esimerkki on linja-autojen kaukoliikenteen markkinan avaaminen kilpailulle 2013, joka toi markkinoille runsaasti uutta tarjontaa (Onnibus), alensi radikaalisti matkahintoja ja kasvatti kaukoliikenteen matkustajamääriä.

Muut huomiot?

Älykkään ja kestävä liikenteen keinovalikoima tulee saada nykyistä paremmin mukaan sekä kehittämisinvestointeihin että perusväylänpitoon. Se on avain liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseen. Se liittyy väylien kehittämiseen mm. uusien menetelmien ja työkonemaatonta muodossa, se liittyy väylien hoitoon ja ylläpitoon mm. ajantasaisen sää- ja keli-informaation ja ennakoivan talvihoidon ja ennakoivan korjausrakentamisen muodossa sekä väyläverkon tilan seurantaan mm. erilaisin konenäköön ja skannausosaamiseen perustuen. Se näkyy myös älykkäinä liikennevaloina, älykkäinä latausjärjestelminä, mobiilimaksamisena, yhteen toimivina liikkumis- ja kuljetuspalveluina. Liikenteen digitalisaatio ei ole vain tukitoimi vaan se on oleellinen osa ydintekemistä. Sen mahdollisuudet tulisi näkyä nykyistä paremmin julkisissa investoinneissa. Olemme onnistuneet jo uudistamaan liikennepoliittista ajattelua, joka näkyy visioissa ja strategioissa. Nyt tuo sama uudistaminen pitäisi saada osaksi toimeenpanoa.

Forsblom Marko
ITS Finland ry