

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 2026-2037 tavoitteina on suunnitelman mukaan (1) toimiva, (2) turvallinen, (3) kestävä ja (4) edullinen kaikille väestöryhmille saavutettava järjestelmä.

Toimivuus (1): Toimivuudessa lähtökohtana saisi olla vieläkin enemmän ainutlaatuinen arktinen toimintaympäristö, joka poikkeaa kaikista muista verrokkimaistamme olosuhteiltaan monin osin. Maapallon väestöstä on Suomessa asuvia arviolta 30 % Helsingin tasan eli 60 leveyspiirin pohjoispuolella. Olosuhteiden erityispiirteitä ovat mm. pitkät etäisyydet, pieni väestö, runsaat luonnonvarat suhteessa väestöön, nopeasti vaihtuvat sääolosuhteet, valon vaihtelut, herkkä luonto jne. Keski-Euroopan ja EU:n olosuhteisiin soveltuvat liikennepoliittiset tavoitteet, esimerkiksi raideliikenteen liiallinen painottaminen henkilöliikennetarpeissa, voi osin haitata Suomen oloissa tavoiteltavimman ja kestävimmän liikennejärjestelmän kokonaisuuden luomista. Suuret menot raideliikenteeseen näyttääkin olevan koko alan sektorin budjettipolitiikan haaste. Suhteessa raideliikenteen tukemiseen esimerkiksi lentoasemaverkoston tukeminen on pientä, mikä taas olisi luonteenomainen liikkumistapa arktisessa. Suomen vienti on kuitenkin jakaantunut monille pienille maakunnille, joissa väestöä on vähän. Henkeä kohden eniten ovat vieneet useana vuonna Keski-Pohjanmaa, Lappi ja Kymenlaakso, joiden absoluuttinenkin vienti on merkittävää. Vientiteollisuudella on maakunnissa lentoliikennetarpeita, vaikka volyymit eivät aina mahdollista liikenteen itsensä kustantamaa kannattavaa lentoliikennettä. Huolimatta tietoliikenteen tarjoamista uusista etäkokousmahdollisuuksista ja lentoliikenteen turvatarkastusten ja muiden tekijöiden vaikutuksista lentoliikenteen kokonaismatka-aikaan ja muuhun, Liikennesuunnittelun Seura ry:n mielestä maakuntalentaja ja niiden vaatimaa infraa on ylläpidettävä riittävässä laajuudessa.

Turvallisuus (3). Turvallisuuden 0-visiosta on syytä pitää kiinni. Erityisesti Suomessa maankäyttö- ja tieliittymäpolitiikka poikkeaa muista pohjoismaista kulttuurillisista syistä ja häiriöpisteitä syntyy jatkuvasti maanteille. Yhtenä turvallisuutta lisäävänä toimenpiteenä tulisi kannustaa keskikaiteiden lisäämiseen 1+1-teillä Suomessakin. Nopeusrajoitukset pitäisi entistä paremmin sovittaa tähän häiriö- ja liittymäpisteiden todellisuuteen teiden teknisen standardin sijaan ja toisaalta pyrkiä liikenne- ja maankäyttöpolitiikalla enemmän vaikuttamaan häiriöpisteiden vähenemiseen velvoittamalla esimerkiksi haja-asutusalueilla kiinteistönomistajia luomaan yhteisiä ja koordinoituja liityntäratkaisuja.

Kestävyys (3). Suunnitelmassa ei ole riittävän konkreettisia ja sitovia tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Myöskään kiertotalouden periaatteita, kuten materiaalien uudelleenkäyttöä ja kierrätystä liikenneinfrastruktuurin rakentamisessa ja ylläpidossa ei ole huomioitu riittävästi. Suunnitelmassa ei myöskään ole riittävästi toimenpiteitä liikennejärjestelmän sopeuttamiseksi ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin, joita Suomessakin jo esiintyy mm. lisääntyneiden tulvien muodossa.

Myös kestävien kulkumuotojen, kuten kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeää. Vaikka suunnitelma mainitsee kestävien kulkumuotojen edistämisen, niiden osuus kokonaisinvestoinneista on vähäinen. Tämä hidastaa siirtymistä kestävämpiin liikkumistapoihin. Suunnitelmassa ei ole myöskään riittävästi konkreettisia toimenpiteitä liikenteen sähköistämisen edistämiseksi, kuten latausinfrastruktuurin laajentaminen tai sähköajoneuvojen hankintatukien lisääminen.

Kestävyyttä pohdittaessa olisi kuitenkin syytä pohtia myös muita kestävyyskriteerejä. Suunnittelussa ja kehittämisessä korostuu YK:n kestävä kehityksen kriteeri toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan, jonka korostaminen voi johtaa kokonaisuudessaan ei-kestävään liikennejärjestelmään.

”Suomen ilmastopolitiikka kunnianhimoisine hiilineutraalisuustavoitteineen on ollut varsin voimakkaasti esimerkiksi valtionhallinnon tulosityönsä vaikuttamassa – jopa siinä määrin, että monia oleellisia kestävyystavoitteita on jäänyt niiden varjoon (Leviäkangas 2021).” Lainaus Liikennesuunnittelun Seuran kustantamasta tieteellisestä Liikenne-vuosikirjasta 2024 artikkelista ”Älykkään liikenteen TKI-hankkeet ja tasapainoinen kestävä kehitys” (Hussain, Ahonen, Merisalo, Leviäkangas, 2024: <https://liikenne.journal.fi/article/view/147220/101927>)

Taloudellisuus / Edullinen kaikille väestöryhmille saavutettava järjestelmä (4). Liikenne12 pitäisi olla työkalu tukea Suomen talouskasvua, mutta tuottavuuden sijaan tulisi kuitenkin arvioida suunnitelman ja siihen perustuvan toteutuksen yhteiskunnallista hyötyä. Raideliikenneinvestointi voi olla suuri suhteessa matkalippujen tuottoon, mutta investointi voi tuottaa maankäytöltään tehokasta yhdyskuntarakennetta ja esim julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittymää, joita ei syntyisi esimerkiksi väljällä moottoritie- tai lentokenttäverkolla.

Raideliikennepainotteisessa ajattelussa esimerkiksi yhdyskuntien tavaraliikenne on jäänyt liian vähälle huomiolle. Tämä tuli ilmi pääkaupunkiseudun MAL-sopimuksessa, missä jakeluliikenteen edustaja(t) kokivat MALin julkistamistilaisuudessa jääneensä huomiotta. Tämän johdosta Liikennesuunnittelun Seura yhdessä Tulevaisuuden tutkimuksen seuran ja Yhdyskuntasuunnittelun seuran kanssa järjestivät Tieteiden talolla täydentävän tilaisuuden ”Liikennesuunnittelu eilen, tänään huomenna – Tavaraliikenteen ja logistiikan tulevaisuus” <https://lssry.fi/liikennesuunnittelu-eilen-tanaan-ja-huomenna/> . Tilaisuudessa yhtenä puhunut liikennetaloustieteen professori ja alan pitkäaikainen vaikuttaja Antti Talvitie on osaltaan kuvannut blogiartikkelissaan ”Nykyaikainen liikenneverkko ja kilpailukykyinen Suomi” (Osa I, 2024: <https://talvitieresearch.blogspot.com/2024/03/nykyaikainen-liikenneverkko-ja.html> omasta mielestään ja alustavien laskelmiensa mukaan todennäköisimmin kannattavan ja talouskasvua edistävän investointiohjelman Suomeen. Nämä kannattaa pohdiskella priorisoitaessa Liikenne12 suunnitelman toteutuksen toimenpiteitä.

Keskeinen ongelma on myös korjausvelan kasvu, jota suunnitelman toteutuminen ei lopeta, vaikkakin parhaimmassa tapauksessa hidastaa. Sen todellisenä ratkaisuna on väylästön kehittäminen ensisijaisesti paikallaan. Paikallaan kehittäminen vastaa myös moneen muuhun asetettuun tavoitteeseen. On loogista, että kun teitä ja ratoja rakennetaan koko ajan lisää, ylläpidettävä infrastruktuuri lisääntyy ja niukkenevilla resursseilla sen korjausvelka kasvaa. Par’ aikaakin on menossa ”Tunnin juna”/Länsiratahanke, joka jättää Rantaradan ylläpidettäväksi. Teitä siirrellään edelleen monin paikoin turhaan. Esimerkiksi uusia tielinjauksia suunnitellaan tällä hetkellä Rovaniemellä Napapiirin kohdalla ja Oulussa Kuusamon tiellä. Molemmissa tapauksissa paikallaan kehittäminen on parempi ja vastaa useimpiin Liikenne12 järjestelmän tavoitteisiin ja etenkin YVA/SOVA-lain tavoitteisiin: vähemmän luonnonvarojen käyttöä, enemmän luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä, tukee resurssitehokkuutta, elinoloja ja viihtyisyyttä.

Moottoriteitä halvempi ja toimiva ratkaisu on myös päätiestön kehittäminen keskikaiteelliseksi vähitellen. Rinnakkaisteiden vaatimuksessa voisi joustaa niin moottoriteiden kuin keskikaiteellisten tieosuuksien osalta etenkin yhdyskuntien alueilla niin, että rinnakkaisteiden ja päätien väliin jää riittävän suuria toimivia maankäytöllisiä kokonaisuuksia. Tämä toteutuu esimerkiksi muun muassa Oulussa karttaa katsomalla, mutta ei aina esimerkiksi pääkaupunkiseudulla (vaikkapa Länsiväylä ja Merituulentie tai Turun moottoritie- ja Ykköstie Kehä III alkaen. Keskeinen osaratkaisu metodisesti onkin liikennesuunnittelijoiden ja maankäytön suunnittelijoiden tiivis vuorovaikutus alkaen Liikenne12 suunnitelman laadinnasta alkaen ja jatkuen etenkin kunta- ja paikallistason suunnittelussa.

Kestävyuden tasapainoisempi tulkinta, ei päästövähennysten ylikorostaminen, vaan myös muiden YK:n 17:n kestävyyskriteerin huomioiminen, johtaisi nykyistä suunnitelman tavoitteenasettelua paremmin edullisempaan ja saavutettavampaan järjestelmään kaikille väestöryhmille (muita tavoitteita esim. köyhyyden, nälän poistaminen, terveellinen elämä, koulutusmahdollisuudet, sukupuolten välinen tasa-arvo, teollisuuden ja innovaatioiden edistäminen jne.

Kestävyystavoitteiden tasapainoisempi tulkinta pakottaisi kiinnittämään huomiota myös harvaan asutun Suomen monille alueille, missä yhdenvertaisuus palveluiden piiriin, kauppaan, terveyskeskukseen, koulutukseen, harrastuksiin on usein kyseenalainen mahdollisuus. Valtion tuella

ja kannustuksella voisi käynnistää pilotoivia kokeiluja nykyajan alustataloutta hyödyntäen yhdessä yrittäjyyden kanssa ns. MaaS periaatteiden hengessä (Mobility as a Service).

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmassa on painotus liikaa raskaaseen raideliikenteeseen kaupunkien välisessä liikenteessä ja suurten kaupunkien tasolla (esim. PKS:n MAL-sopimus). Ympäristömme Suomi on arktista, harvaanasuttua, väestömäärät ovat pieniä henkilöliikenteen kehittämiseksi raideliikenteen varassa. Henkilöliikenteessä lentoliikenne ja linja-autoliikenne saavat meillä korostua liikennemuotoina enemmän kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa. Nämä liikennemuodot eivät vaadi raskaita investointeja ja ovat joustavia reagoimaan kysynnän mukaan. Sen sijaan raideliikenne ei voi palvella joustavasti kaikkea, vaikka yhteydet olisivat näennäisesti hyvät. Esimerkiksi Vantaalla on Kehä III:n ja Hämeenlinnanväylän alueella strategisesti tärkeä puolijohdelana tuotantokeskittymä tuhansine työpaikkoineen. Hajallaan asuvat osajat esimerkiksi Espoon, Kirkkonummen, Siuntion, Lohjan jne. suunnalta ovat pakotettuja tulemaan alueelle henkilöautolla, koska muutoin päivittäinen työmatka joukkoliikennevälineille menisi kohtuuttoman pitkäksi, vaikka alueella on uusi Vantaankosken juna-asema uusine ratayhteyksineen lentokentälle. Esimerkiksi Espoon keskuksesta menee minimissään noin 45 minuuttia tälle välille. Kokonaismatka-aika huomioiden tämä on mahdoton yhtälö. Linja-autoliikenteen kehittäminen Kehä III:lla ns. aikoinaan kehitetyn Kehä I:n bussijokerisysteemin tapaan, olisi ratkaisu.

Toinen ongelma suunnitelmassa on suurten kaupunkien tavaralogistiikan unohtaminen. MAL-sopimukset keskittyvät pitkälti raideliikennelähtöiseen valtion mukanaoloon mm. pääkaupunkiseudulla. Tavaraliikennelogistiikka, puhumattakaan viimeisen mailin citylogistiikka pienine lisäänntyvine kotiinkuljetuksineen, ei ole riittävän selvästi agendalla. Mikroliikkumisen lakiluonnos kuitenkin kiinnittää jo huomioita mm. sähköpotkulautojen liikenteen säätelyyn. Yksi ajattelutapa on yhdistää tämän uuden ajan sähköisten ja internetiä hyödyntävien jakelusysteemien edellytysten turvaaminen ottamalla se lisäkomponentiksi ja perusteeksi kehitettäessä pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita yhdyskunnissa. Näin voidaan entisestään osoittaa erillisen pyöräilyn ja kävelyn hyödyllisyys myös mm. kaupan ja kotiinkuljetusten muodossa.

Suunnitelmassa todetaan talvitiehoitolla olevan suuret taloudelliset hyötyvaikutukset. Tämä olisi hyvä pitää kehittämisen painopisteessä jatkossakin, paitsi suurten oman talouden hyötyjen, myös sen vuoksi, että meillä on suhteellinen etu asiassa arktisen ympäristön vuoksi ja olosuhteemme toimivat vientituotteiden kehittämisalustoina. Käytännössä tematiikassa valtio voisi ottaa enemmän roolia esimerkiksi valtion ja kuntien rajapinta-alueiden haltuunotossa, alan toimijoiden ja tilaajien koulutuksessa, yksityistestien henkilöstön koulutuksen tukemisessa esimerkiksi Tieyhdistyksen kautta.

Suunnitelmasta saa käsityksen, että pyöräteiden rakentaminen jatkuu, kuten ennenkin, alisteisena päätieverkon ratkaisuille. Pyöräily ja kävely pitäisi nähdä erillisinä liikennejärjestelmän osina eikä reittien tarvitse noudattaa päätiestä. Pyöräily- ja kävelymäärät eivät ole viime aikoina nousseet. Hyvä asia on, että kävelyn ja pyöräilyn edistämistä pidetään tärkeänä. Taloudellisessa mielessä siihen

ei kuitenkaan paljoa satsata, sen ilmeisestä kannattavuudesta huolimatta. Tärkeää olisi, että ymmärretään pyöräilyn ja kävelyn lisääntyvän vain olosuhteiden luomisen kautta, missä tärkein tekijä on turvallinen ja vetovoimainen, yhdistävä pyörätie- ja kävelytielverkko. Suomen ja Euroopan muiden kaupunkien, missä esimerkiksi pyöräilyn osuus on pyöräilykaupungin kriteerin mukainen vähintään 20 %, takana on olosuhteiden luominen.

Huoltovarmuuden näkökulmasta tarvitaan realismia ja pitkän aikavälin visionäärisyyttä. Raideliikenne, esimerkiksi sen vaunut tai kiskojen kapasiteetti eivät riittäisi kriisitilanteessa. Resilientti liikennejärjestelmä edellyttää rinnakkaisia kulku- ja kuljetustapoja, vaikka se lyhyellä aikavälillä olisikin päällekkäistä investointia. Tärkeää olisi pyrkiä ennalta varmistamaan, että ”pahimmassa skenaariossa”, jos Itämeren laivaliikenne katkeaa, Selkämeri ja Pohjanmeri olisivat käytettävissä huoltovarmuuskuljetuksissa. Satamat Suomen puolella ja satamat Ruotsin puolella muodostavat vastinpareja, joiden varaan voidaan rakentaa yhteyksiä, mitä tuetaan etenkin maantieliikenteellä. Myös laivakapasiteetin varaamiseen nopeasti käyttöön kriisitilanteessa pitäisi kiinnittää huomiota.

Etenkin LVM:n yhteistyössä valtakunnallisten maankäyttösuunnitelmaviranomaisten pitäisi pystyä osoittamaan päätieverkon ja rataverkon sijainti pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi Lapin rataverkkokeskustelu käy esimerkistä, että valtakunnan taso ei ole täyttänyt tehtävänsä. Rataverkkovision pitää olla vuosikymmeniksi eteenpäin ja yhden toimijan tarpeella rakennetaan pätkä kerrallaan tätä visiota. Nyt tilanne on se, että verkko rakentaa yksittäisten toimijoiden intresseistä pätkä kerrallaan. Esimerkiksi Keski-Lapin malmivyohtykettä varten saatetaan rakentaa ratayhteys Sodankylästä Rovaniemellä. Miten tämä rata liittyy laajemmin Jäämeren yhteyksiin ja miten se palvelee mm. kasvavaa matkailua? Tällä hetkellä ei ole havaintoa radan paikasta ja miten se palvelisi esimerkiksi napapiirin joulumatkailua. Tällä hetkellä puhe on lähinnä sotilaspoliittisista tarpeista.

Sähköistämisen ja digitaalisuuden trendeissä olisi huomioitava, että olisi olemassa myös elintärkeitä toimivia kuljetusjärjestelmiä, jotka eivät ole näistä riippuvaisia. Esimerkiksi koko ajoneuvokannan sähköistäminen päästöjen vähennyksillä perustellen ei ole kestävää. Suomessa esimerkiksi kaasulle, niin biopohjaisille kuin fossiilisista vähiten saastuttavalle maakaasulle olisi jätettävä tilansa. Lisäksi liikenteen huoltovarmuus vaatisi kriittisten infrastruktuurikohteiden suojaamisen suunnittelua niin, ettei se olisi esimerkiksi vain armeijan tai vastaavien viranomaisten vastuulla, koska nämä viranomaiset eivät voi jatkuvasti valvoa koko kriittistä infrastruktuuria ja vasteaikakin voi olla pitkä. Esimerkkeinä käyvät jotkut kaadetut tietoliikennemastot. Samanaikaisesti olisi huolehdittava, että alan yritykset, jotka toimittavat varaosia näihin järjestelmiin, ovat toimintavalmiita ja kykeneviä toimimaan kriisin tullessa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suomi on arktinen ja harvaan asuttu maa, ml. kaupunkiseudut. Suhteessa henkilöjoukkoliikenteessä linja-autoliikenne ja lentoliikenne saivat korostua enemmän pitkän matkan ja suurten kaupunkien joukkoliikennemuotoina. Taloudellemme keskeinen vienti on jakaantunut etenkin rannikon maakuntiin Lappi mukaan lukien. Siksi esimerkiksi Finnavian maakuntalentokenttien toiminnan tukeminen on perustellumpaa kuin henkilöliikenteen tukemisen voimakas laajentaminen kaupunkiseutujen lähijunaliikenteeseen. Toisaalta linja-autoyhtiöt joutuvat kilpailemaan markkinaehtoisesti käytännössä tuettujen junamatkojen kanssa, mikä tekee tilanteesta haastavan mm. linja-autoliikennöitsijöiden näkökulmasta.

Infrastruktuurin paikallaan kehittäminen sen näennäisistä haasteista huolimatta tuo pitkällä aikavälillä tehokkuutta ja tukee asetettuja YK:n kestävän kehityksen ja SOVA-lain mukaisia tavoitteita. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on tärkeää ja tukee monia suunnitelman tavoitteita.

Tavaraliikenteen lähtökohdat olisi huomioitava voimakkaammin mm. kaupunkiseuduilla. Esimerkiksi rekkaparkkeissa ja niiden syntymisessä suunnitelmassa luotetaan markkinaehtoisuuteen. Suunnitelmassa tulisi huomioida, että EU tukee turvallisten rekkaparkkien rakentamista esim. Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelman kautta 50% osuudella. Myös ns. Citylogistiikkaa pitäisi miettiä uuden ajan alustatalouden ja internet-kauppa-ajan näkökulmasta. Tämä voisi tarkoittaa huomioita lentoliikenteeseen, valtakunnan verkkoon ja paikalliseen yhdyskuntien verkkoon mukaan lukien pyöräily- ja kävelyolosuhteiden kehittäminen, mikä palvelisi myös ”viimeisen mailin” jakelua.

Kaikkienensa suunnitelmalla pitäisi hakea myös tuottavuutta ja kannattavuutta, mikä edellyttää parempaa kytköstä alueiden elinkeinoklustereihin. Esimerkkinä mainittakoon vaikkapa Vantaan lentokenttä ja sen sekä Espoon Otaniemen välissä oleva puolijohdealan klusteri erilaisine logistisine tarpeineen (esim. Vaisala Oyj, Murata Electronics Oy, ThermoFisher, Okmetic Oy, Canatu Oyj jne.). Nämä hyötyvät lentoliikenteestä. Lentoliikenteen kehittämismahdollisuuksissa pitää huomioida henkilöliikenteen lisäksi puolijohdeala, lääketeollisuus ja muut korkean teknologian tuotteet. Esimerkiksi aktiivisesti hakemalla tematiikkaan liittyvää operaattoria ja varastotoimijaa alueelle, etenkin, jos Aasian yhteydet näyttävät avautuvan, mikä on kuitenkin todennäköistä pitkällä aikavälillä, voidaan vahvistaa lentokentän hubin asemaa Pohjois-Euroopan elektroniikka-alan jakelupisteinä. Puolijohdealan suurin haaste on tällä hetkellä kuitenkin osaajien saaminen ”Vantaan piilaaksoon” Kehä III ja Hämeenlinnan väylän alueelle muulla tavoin kuin autolla, koska hajallaan asuvilla osaajilla menisi liian kauan käyttäen nykyisiä raideliikenne- tai linja-autoyhteysratkaisuja.

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

Suurin haaste valmistelussa on ollut saada tarvittavat intressiryhmät ja alueiden edustajat niiden vaadittavalla painoarvolla vaikuttamaan suunnitelmaan. Vaikutusarvioinnin pohjaksi pitäisi rakentaa ns. intressi-kompetenssi matsiisi (ks. esim. Kuusi 2013, Miten tutkimme tulevaisuuksia? tai Yrjö

Myllylän väitöskirjan tiivistelmä, 2008, Industrial, Logistic and Social Future of the Murmansk Region until 2025, Publications of the Ministry for Foreign Affairs of Finland 3/2008). Ennalta suunnitellun matriisin avulla hankitaan päätetyt näkökulmat esimerkiksi Delfoi-menetelmää soveltaen. Näkökulmia vertaillaan toisiinsa ja painotetaan esimerkiksi elinkeinoelämän näkemyksiä, jonka toimijoiden voidaan katsoa välillisesti rahoittavan liikennejärjestelmän. Nyt näin ei ole tapahtunut. Käytännössä vaikein tavoitettava ryhmä on saada teollisuus, kuljetus- ja varastointi sekä kauppa riittävästi kuulumaan. Tämä näkyi mm. uusimmassa pääkaupunkiseudun MAL-suunnitelmassa, jonka laatijat taas ovat olleet Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen sidosryhmää. Käytännössä kokemuksen mukaan edellä kuvattua elinkeinoelämää ei voi saada riittävässä määrin mukaan arvioimaan vaikutuksia ilman henkilökohtaista vuorovaikutusta vaikutustutkimuksen tekijän ja vaikutuksen kohteen kanssa. Tämä on metodinen ja osaamiskysymys, koska elinkeinoelämää ei saada kattavasti työpajoihin ajankäytöllisistä syistä eikä pajatyoöskentelyn tai vapaamuotoisen kirjallisenkaan kommentoinnin perusteella tuloksia voida luotettavasti eritellä muutenkaan tämän intressiryhmän näkökulmasta. Ilman elinkeinoelämän todellista mukana oloa, vaikutukset ja suositukset eivät ole uskottavia kaikin osin.

Vaikutusarvioinnissa ei ole riittävästi huomioitu liikenneinfrastruktuurin vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen. Esimerkiksi uusien tie- ja rautatiehankkeiden vaikutukset ekosysteemeihin ja eläinlajeihin tulisi arvioida tarkemmin ja pyrkiä minimoimaan haitat.

Muut huomiot?

Suunnitelma- ja ohjelmataso arvioinnissa auttaisi ennakoitiosaaminen, mikä perustuu em. eri intressiryhmien ja tarvittavien näkökulmien hankintaan ja analyysiin. Ennakointiosaamista on prosessissa, mutta sen käytännön vaikuttavuutta voisi parantaa niin suunnitelman laadintavaiheessa kuin sen vaikutusten arvioinnissa. Molemmissa voisi lisätä ammattimaisen ennakkoinnin osuutta.

Onnistunut ennakointi ja vaikutus selvittäminen lähtee päätöksentekijöiden tunnistamisesta ja niiden tarpeesta ja tuottaa siitä näkökulmasta relevanttia tietoa. Paras lopputulos saavutetaan tarkoituksenmukaisella menetelmäkombinaatioilla, ei yhdellä menetelmällä. Esimerkiksi työpajatyoöskentely korostuu liikaa, sillä on omat heikkoudet. Hyvin ja perusteellisesti toteutettuna monivaiheisena tulevaisuusverstaana, se on jo parempi, mutta edelleen sisältää heikkouksia (kaikkia tahoja ei saada mukaan eikä osallistujien mielipiteen ilmaisu ole täysin rehellistä), mitä on kompensoitava muilla tavoin. Toimiva käytäntö on käyttää osittain anonymiteettia hyödyntävää Delfoi-menetelmää muiden analyysi- ja ennakointimenetelmien käyttöjärjestelmänä.

Samalla edellä kuvatulla hybridiennakointi-metodiikalla voisi arvioida myös Liikenne12 suunnitelman toteuttamisen vaatimaa osaamista suunnitelman aikajänteellä. Eli voisi laatia Osaamis- ja koulutustarpeiden ennakkoinnin niin valtakunnallisesti kuin kannustaa vähintään maakuntatason ja ehkä paikallisen kaupunkitason ennakointiin eri koulutusasteilla osajien tuottamiseksi ja TKI-toimien suuntaamiseksi. Yhdenlainen toimintatapa menetelmän käyttämiseksi tarkoituksessa

etenkin lyhyen aikavälin ennakoinnissa on esitetty linkin asiantuntijapuheenvuorossa:
<https://www.ts.fi/puheenvuorot/5729243> .

Toinen tapa etenkin pidemmän aikavälin osaamistarpeiden ennakoimiseksi on hyödyntää tässä hybridiennakointimallia, missä Delfoi-menetelmällä käytetään ns. Boston Consulting Groupin tuoteportfoliomatriisia. Tällaisenkin tuotoksen pohjalta voidaan tuottaa jo suuntaa antavia toimenpiteitä koulutukseen ja TKI-toimintaan. Lisätietoja tällaisesta menetelmän käytöstä on mm. Suomen arktisen meriteollisuuden tulevaisuutta ennakoineessa artikkelissa European Journal of Futures Research -lehdessä: DOI <https://doi.org/10.1007/s40309-014-0060-7> .

Viitaten Liikennesuunnittelun Seura ry:n yhdessä kumppaniseurojen Yhdyskuntasuunnittelun Seura ry:n, Tulevaisuuden tutkimusseura ry:n ja Ammattinainekerho Linkki ry:n kanssa järjestämään “Hyvän kaupungin tuntomerkit - nyt ja vuonna 2045” foorumiin Tieteiden talolla 25.2.2025 haluamme nostaa esille entistä enemmän pohdittavaksi myös tavoiteltavan palveluverkon ja palvelujen yksikkökoon ja liikennejärjestelmän välisen suhteen. Mielestämme esimerkiksi sote-palveluita käsitellään liiaksi erillisenä kysymyksen ja siihen liittyviä liikkumis- ja liikennepalveluita erillisenä. Kokonaisuuden tarkasteleminen voisi johtaa uusiin yhteiskuntataloudellisesti parempiin johtopäätöksiin palveluiden ja liikenneratkaisuiden osalta. Esimerkiksi viime vuosikymmeninä trendinä on ollut jatkuva eri palveluiden yksikkökoon suurentaminen niin väestökatoalueilla kuin väestöä lisäävillä alueilla vaikkapa vain terveysasemaverkoston osalta. Tämä johtaa erilaisiin liikenneratkaisuihin kuin trendi, missä palveluita pyrittäisiin tuomaan lähelle käyttäjiä. Uusien liikkumisratkaisuiden tuottamiseksi arjen palveluihin kiinni pääsemiseksi voisi myös voimakkaammin pyrkiä edistämään public-private -kumppanuudessa, missä muun muassa alustatalouden yrittäjyydellä olisi keskeinen rooli.

Toiskallio Kalle
Liikennesuunnittelun Seura

Myllylä Yrjö
Liikennesuunnittelun Seura - Lausunnonvalmistelutoimikunta