

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy pitää liikenteen päästöjen alentamista Fossiilittoman liikenteen tiekartassa kuvatulla tavalla välttämättömänä ja on sitoutunut omalta osaltaan vauhdittamaan liikenteen päästöjen vähentämistä ja kestävästi liikennejärjestelmän rakentamista. Fintrafficin strategisena tavoitteena on edistää maailman turvallisimman, sujuvimman ja ympäristöystävällisimmän liikennejärjestelmän syntymistä Suomeen. Fintraffic on myös sitoutunut valtionyhtiöille asetettuun tavoitteeseen olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Edistämme liikenteen ympäristötehokkuutta sekä liikenteenohjauksen palveluillamme että tuottamalla liikennetietoa ja digipalveluita loppukäyttäjille.

Koska noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä, on luonnollista, että tiekartassa tieliikenteen polttoaineratkaisut ja sähköistäminen ovat keskeisessä osassa. Fintraffic pitää yleisesti ottaen tärkeinä toimenpiteitä, joilla vauhditetaan sekä siirtymistä fossiilittomiin polttoaineisiin että sähköisiin ajoneuvoihin.

Koska energianlähteiden vaihtuminen fossiilittomiin tulee kestämään pitkään, on tärkeää, että myös muut keinot liikennejärjestelmän ympäristömyönteisyyden nostamiseksi hyödynnetään täysimääräisesti. Kannatamme periaatepäätösluonnoksen lähtökohtaa siitä, että kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti kehitettävä asiakaslähtöisiä vaihtoehtoja nykyiselle yksityisautokeskeiselle liikennejärjestelmälle.

Liikkumistarpeen vähentäminen

Fintraffic pitää hyvänä, että tiekartassa tuodaan esille mahdollisuudet vaikuttaa liikkumisen tarpeeseen ja suoritteiden määrään. Digitalisaatio tarjoaa useita, konkreettisia mahdollisuuksia alentaa päästöjä liikenteen suoritetta (kilometrejä) vähentämällä. Erilaiset kehittyneet etäpalvelut ja etätyöskentely lisäävät mahdollisuutta korvata fyysistä liikkumista. Korona-pandemian aikana suomalaisten siirtyminen etätöihin on ollut Euroopan korkeimpia, mikä on heijastunut myös tieliikenteen määriin.

Suomessa voidaan arvioida hyvien viestintäyhteyksien, väestön digitaitojen ja ihmisten positiivisten asenteiden takia olevan hyvät edellytykset pysyvään digitaaliseen siirtymään. Potentiaalia koskevat arviot vaihtelevat huomattavasti, sillä etäpalveluiden yleistymiseen ja käytettävyyteen sekä muun muassa työmarkkinoiden muutoksiin liittyvät oletukset ovat niissä erilaisia. Konkreettisia toimenpiteitä liikkumistarpeen vähentämiseksi voisivat olla esimerkiksi etätyösuositukset ja erilaisten palveluiden asiointiliikennettä vähentävät digiratkaisut, kuten digitaalisesti tarjottavat sosiaali- ja terveyden huollon palvelut.

Ehdotamme, että liikennesuoritteiden vähentämiseen vaikuttavat keinot kuvattaisiin tiekartassa mahdollisimman konkreettisella tavalla, ja niille asetettaisiin mitattavia tavoitteita.

#### Liikennejärjestelmän digitalisaatioasteen nostaminen

Fintraffic pitää tärkeänä, että tiekartassa päästöjen vähentämiseksi on tunnistettu keinona liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palveluiden edistäminen, jotta voidaan edistää yksityisautoilulle vaihtoehtoisten liikkumiskäytäntöjen tarjoamista. Siihen liittyvien keinojen ja mahdollisuuksien kuvaamisen tulisi käsityksemme mukaan olla tiekartassa nykyistä vahvemmassa roolissa, jotta liikenteen murroksen hyödyt kansallisessa ilmastotyössä tulisivat huomioitua täysimääräisesti.

Liikennejärjestelmän digitalisaatioastetta nostamalla matka- ja logistiikkaketjuissa voidaan muun muassa torjua ruuhkia, optimoida reittejä, vaikuttaa kulkutapaosuuksiin ja edistää kestävien liikkumistapojen suosiota, pienentää odotusaikoja liikennemuodosta toiseen siirryttäessä sekä optimoida väylien kunnossapitoa.

Liikenteen digitalisointi edellyttää datan aktiivista rikastamista ja hyödyntämistä liikennejärjestelmän kaikissa osissa. Sen avulla on mahdollista luoda koko liikennejärjestelmästä (infrastrukturi ja tapahtumat) reaaliaikainen tilannekuva, digitaalinen kaksonen. Liikenteen tuottamaa reaaliaikaista tilannekuvaa voidaan hyödyntää päästöjen vähentämisessä, liikennejärjestelmän suunnittelussa ja ohjaamisessa sekä uusien palveluiden tuottamisessa. Erittäin keskeistä on, että reaaliaikaista tilannekuvaa jalostetaan siten, että kansalaiset ja yritykset voivat hyödyntää sitä omien liikkumis- ja liikkumistarpeidensa optimoimiseksi. Tieliikenteen optimoinnin kannalta on erittäin tärkeää, että tilannekuva kattaa niin valtion tieverkon kuin kaupunkiseutujen katuverkon sekä yksityistiet.

Täysimääräinen datan hyödyntäminen liikenteessä edellyttää, että eri organisaatioiden tuottamaa tietoa hyödynnetään ristiin eri liikennemuotojen, väylien, kulkuneuvojen, palvelutarjoajien ja loppukäyttäjien välillä. Tämä tarkoittaa datan ja teknisen alustan rakentamisen lisäksi yhteisiä rakenteita ja standardeja, uusia investointiratkaisuja, digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluita (esim. kapasiteetti-, aikataulu-, sijaintidata sekä tunnistautuminen), yhteistyön sopimusrakenteita ja riittävää ekosysteemin koordinaatiota. Tällä hetkellä liikenteen datan hajanaisuus ja heikko laatu on yksi suurimpia esteitä digitalisaation etenemiselle. Edellä kuvattujen kyvykkyyksien ja palveluiden synnyttäminen ei toteudu pelkästään markkinaehtoisesti, vaan se edellyttää julkisia investointeja, palveluiden tuottamiseen liittyvien vastuiden selkeyttä, tarvittavien kyvykkyyksien luomista sekä investointeja liikenteen digitaaliseen alustaan ja järjestelmäarkkitehtuuriin.

Henkilöautoilun markkinaosuuden (henkilöliikenteen km) aleneminen digitalisaation ja uusien liikennepalveluiden ansiosta nykyisestä 5 prosenttiyksiköllä alentaisi liikenteen päästöjä karkean laskelman mukaan noin 300 000 co2 tonnia. Samalla kotitalouksien autoilukustannukset vähenisivät karkeasti noin 350 miljoonaa euroa.

Tavaralogistiikan ketjun tehostuminen digitalisaation avulla edes prosentilla alentaisi kuljetusten päästöjä karkean laskelman mukaan 44 000 co2 tonnia ja vähentäisi yritysten logistiikkakustannuksia noin 275 miljoonalla eurolla.

Fintraffic esittää, että tiekartassa kuvattaisiin konkreettisesti ja selkeästi liikenteen digitalisaation mahdollisuudet liikenteen päästöjen vähentämisessä. Esimerkiksi julkisissa, liikenteen dataa tuottavissa hankinnoissa tulisi varmistaa, että erilaiset järjestelmät ja ratkaisut ovat yhteensopivia kansallisen (ja EU-regulaation mukaisen) liikenteen digitaalisen arkkitehtuurin kanssa. Digitalisaatio ja uudet palvelut tulisi nostaa tiekartassa listattujen, ensimmäisessä vaiheessa toteutettavien toimenpiteiden joukkoon, jotta kestävä liikennejärjestelmä voidaan toteuttaa.

Fintraffic tukee toimenpiteitä, joilla liikenteen digitalisaatioasteen nostamisen ja uusien palveluiden vaikuttavuutta yhteiskuntaan ja ympäristöön mallinnetaan ja arvioidaan. Liikenteen digitaalista alustaa ja datan hyödyntämistä tulee kehittää yksityisten ja julkisten toimijoiden tiiviissä yhteistyössä. On kansallisesti tärkeää, että yli organisaatorajojen yltyvä rautateiden järjestelmä uudistus ja kulunvalvonnan kehittäminen (Digirata) on tunnistettu keinoksi kestävä rautatieliikenteen houkuttelevuuden kasvattamisessa. Samalla tavalla tiekartassa tulisi tunnistaa myös muiden liikennemuotojen digitalisaatioasteen nostamisesta syntyvät keinot ja hyödyt.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Saariaho Mikko  
vaikuttavuusjohtaja

Saariaho Mikko  
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy