

Asia: VN/10156/2019

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko ohjelman tavoitteet tunnistettu oikein? Jos ei niin, miten tulisi muuttaa?

Kyllä

2. Kuinka realistisena pidät esitettyjä tavoitteita?

Tavoitteet on asetettu sopivalle tasolle.

Toimintaympäristö Luvussa 2 on kuvattu liikennealan keskeisiä muutosvoimia sekä liikenteen toimialaa ja markkinoita ja esitetty toimialan SWOT-analyysi. Näkökulma on erityisesti kestävän liiketoiminnan kehittämisessä. ää väliotsikko

3. Mahdolliset kommentit toimintaympäristökuvaukseen.

Muutosvoimat:

- Ikääntyminen on merkittävä muutosajuri Suomessa, niin myös muissa kehittyneissä maissa (vrt. luku 2.3 "Käyttäjälähtöisyys on älykkään liikennejärjestelmän tärkein lähtökohta"). Ikääntyminen on myös mahdollisuus Suomelle; Suomessa toteutettavat ratkaisujen pitäisi olla käytettävissä myös ikääntyneille, jolloin ne toimivat markkinareferensseinä myös muille käyttäjäryhmille kv. markkinoilla.
- Tässä luvussa (2.1.) sähköistyminen tuodaan painokkaasti esille päästöjen vähentämisen keskeisenä keinona - mitä se onkin, mutta kestävästi tuotettuna. Koska kaikki keinot ovat välttämättömiä päästöjen vähentämisessä, niin sähkön asemesta/rinnalla voisi käyttää enemmän termiä fossiilittomat polttoaineet/kestävästi tuotetut käyttövoimat. Myös Palvelut olisi syytä nostaa myös keskeiseksi keinoksi käyttövoimien lisäksi (vrt. ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen ja kulkutapamuutokseen; erityisesti ruuhkautuvilla kaupunkiseuduilla, joissa on tarjolla toimiva joukkoliikenne).
- Päästöjen lisäksi tilan vapauttaminen liikenteeltä, liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikennejärjestelmän toimivuuden parantaminen ovat keskeisiä tavoitteita ruuhkautuvissa

kaupungeissa. Tämä tavoite ei toteudu rajoittamatta yksityisautoilun määrää riippumatta siitä, ovat ko. ajoneuvot päästöttömiä ja/tai automaattisia.

- Erilaisia ympäristöjä palvelevat erilaiset ratkaisut: suurien kaupunkien, pienempien taajamien ja avoimen maaseudun ratkaisut tulisi kaikki perustua kunkin alueen rakenteeseen, liikkumistarpeisiin ja mahdollisuuksiin esimerkiksi erilaisten kyytien (myös yhteiskunnan kustannuksella tuotetut) yhdistämiseen.

- Luku 2.2. sivun 15 viimeinen lause ” Kaikkineen liikenteen toimiala on varsin laaja ja heterogeeninen sisältäen eri toimialoja mm. metalli, teknologia- ja ohjelmistoteollisuutta, liikenteen energiaratkaisut sekä moninaisia palvelukategorioita kuten liikenne- ja logistiikkapalveluja, matkailupalveluja, maksu- ja tietopalveluja sekä erilaisia kuljetuspalveluja ja infraan liittyviä ratkaisuja. => eli matkailu mukaan ja pari stilisointiehdotusta.

- huoltovarmuus on hyvä olla mukana. Lisäksi liikenteen reaaliaikainen ja ennakoiva tilannekuva, joka mahdollistaa nykyisen liikenneverkon entistä paremmin optimoidun käytön

- yleisesti sanan "sähköinen liikenne" korvaaminen "fossiiliton tai hiiletön liikenne" -> kattaa tällöin myös muut fossiilittomat käyttövoimat sekä tärkeän aktiivisen liikkumisen (kävely ja pyöräily)

SWOT:

o Vahvuudet:

☐ brändiin voisi ehkä lisätä ”Puhdas luonto” tms. brändättäessä kestävästä liikkumisesta Suomessa. Toimiva kevyen liikenteen väylästä.

☐ Toimivat testausmahdollisuudet: ”vaihtelevat keli- ja sääolosuhteet tarjoavat (ainutlaatuisen) kilpailukykyisen testiympäristön” => Suomi ei ole sää- ja keliolosuhteiden näkökulmasta ainutlaatuinen testiympäristö (vrt. esim. muut Pohjoismaat, Pohjois-Amerikka, Venäjä, Uusi-Seelanti, ...).

o Mahdollisuudet:

☐ voisi lisätä myös koronan esiin nostamat tarpeet joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi. Esim. epidemioiden tartuntariskiä vähentävät joukkoliikennevälineiden ilmastointi- ja suodatinratkaisut (sivuhuomautus: VTT kehittää parhaillaan SmartRai#2:ssa ja selvittää HSL:n toimeksiantona) sekä ajantasaiset & ennakoivat matkustajainfopalvelut.

o Uhat:

- joukkoliikenteen käyttö on koronan aikana vähentynyt selvästi. Uhkana on, että se ei palaudu nykytasolle ilman erityisiä toimenpiteitä - vaikka sen osuutta ruuhkautuvilla kaupunkiseuduilla tulisi saada suuremmaksi. Jos siirtyminen joukkoliikenteestä on tapahtunut aktiiviseen liikkumiseen, tämä ei ole liikennejärjestelmän kestävyden kannalta huono asia, mutta mikäli siirtyminen on tapahtunut kaupunkiseuduilla yksityisautoiluun, se voi olla.

- uhkana on, että Suomen liikennejärjestelmä pohjautuu ulkomaisille toiminta-alustoille, joilla toimii ulkomaisessa omistuksessa olevia palveluntuottajia, jotka houkuttelevat ulkomailta valmistettuihin kulkuvälineisiin suomalaisia asiakkaita käyttäen ulkomaisia mobiilialustoja

Kestävä yritysvetoinen kasvu ja ekosysteeminen ajattelu Luvussa 3 on kuvattu ekosysteemisen kehityksen merkitystä liikennetoimialan innovaatioiden ja viennin edistämiseksi sekä kuvattu vireillä olevaa ekosysteemikehitystä.

4. Puuttuuko tunnistettujen ekosysteemien joukosta jokin vireillä oleva ekosysteemi tai mahdollinen ekosysteemiaihio?

Luvun 3.2. kuvassa on paljon nimiä ja lyhenteitä kuvaamassa liikennealan erilaisia ekosysteemejä (osaamis-, innovaatio- ja liiketoimintaekosysteemit), ekosysteemiaihioita, yhteistyöfoorumia ja muita yhteistyöverkostoja sekä testialustoja ja -aihioita. Se kuvaa yleisellä tasolla suht. kattavasti v. 2020 tilannetta. Uusia aihioita tulee ajan mittaan, samoin nykyisiä aihioita/osaverkostoja yhdistyy ja putoaa kokonaan pois. Kuva toisaalta osoittaa toiminnan hajanaisuuden, eikä ole mitään näitä kaikkia sirpaleita yhdistäviä laajempia kokonaisuuksia?

Ohjelman tavoitteiden (uusi liiketoiminta, työpaikat, vienti) saavuttamisen kannalta olennaista on, että näistä paikoista kehittyy (itse tai integraatioiden kautta) riittävästi kv. markkinoilla kilpailukykyisiä liiketoimintaekosysteemejä sekä niiden kehitystä ja toimintaa tukevia innovaatio- ja osaamiskosysteemejä sekä kv. tason testialustoja.

Eikö tässä vaiheessa pitäisi jo olla tarkempi käsitys siitä, mihin nuo kehitettävät uudet ekosysteemit keskittyisivät? Ajurina pitäisi olla ensisijaisesti globaali skaalattavuus eli kehitettäisiin / pilotoitaisiin kotimaan markkinoille sellaisia ratkaisuja, joilla on suurin vientipotentiaali (potentiaali = vientikyvykyys * vientimarkkinan koko)

5. Miten muuten haluaisit kommentoida liikennetoimialan ekosysteemistä kehittämistä?

Luvun 3 sisältöä ja viestiä voisi vielä fokusoida ja täydentää ainakin ekosysteemien keskeisten perus-/menestystekijöiden osalta (kuten ekosysteemin yhteinen visio, roolitus, toimintamalli ja pelisäännöt, vaikuttavuus ja mittarit). Lisäksi luvun terminologiaa voisi myös tarkentaa, kuten "systeemikoordinaattori" sekä "varhaisen ja vakiintuneen vaiheen ekosysteemit". Viimeksi mainittujen asemesta käyttäisin jaottelua osaamis-, innovaatio- ja liiketoimintaekosysteemit niiden tavoitteiden ja toiminnan fokuksen perusteella. Lisäksi ekosysteemit tyypillisesti muuttuvat/kehittyvät jatkuvasti, johon nuo varhaisen ja vakiintuneen ekosysteemityypitykset eivät oikein istu.

Ekosysteemien pelkästä pohtimisesta pitäisi päästä nopeasti ekosysteemien rakentamiseen. Yhden kokoojayrityksen, yhden luotettavan soihdunkantajan ja ainutlaatuisen houkuttelevan tarjoaman avulla homma käynnistyy ja siihen liittyy muita. Eikä se käynnisty, jos noista kolmesta joku puuttuu.

Tiekartta 2021 - 2023 Tiekarttaan valikoituneiden toimenpiteiden määrittämisen lähtökohtana on ollut niiden välitön tai välillinen vaikuttavuus ekosysteemien kehittymiseen ja kestäväan yritysvetoiseen kasvuun. Tiekartta on päivitetty vuosina 2018 – 2020 Liikennealan kansallisen kasvuohjelman tiekartan täytäntöönpanosta saatujen kokemusten sekä laajapohjaisen sidosryhmien kanssa tehdyn valmistelun pohjalta. Tiekarttaan on valittu ohjelman tavoitteisiin peilaten vaikutuksiltaan merkittävimmät toimenpiteet. Fokus on ollut nimenomaan kestäväan liikenteeseen liittyvän liiketoiminnan syntymistä edistävissä toimenpiteissä. Ohjelman nimenomaisten toimenpiteiden lisäksi on tunnistettu hankkeita, joiden eteenpäin viennissä on tärkeää ottaa huomioon liikennealan kestäväan kasvun edistämisen näkökulma. Vuosien 2021-2023 tiekartan keskeisiksi toimenpiteiksi on määritelty: 1. Toimintaympäristö kestäväalle kasvulle i. Yhteinen tahtotila ja mahdollistava hallinto uudistumisen perustana ii. Monipuolisella rahoituksella vipua kehittämiseen iii. Tutkimuksella ja osaamisella kilpailuetua iv.

Vahva yhteinen EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen 2. Skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille v. Kaupungit edelläkävijämarkkinoiden alustana vi. Kokeiluilla kehityksen kärkeen vii. Julkisilla hankinnoilla markkinareferenssejä ja skaalautumista iix. Digitaalinen tieto hyötykäyttöön 3. Jatkuva ekosysteeminen yhteistyö ix. Yritysvetoisen kasvuekosysteemit viennin vetureiksi x. Yhteinen kansainvälinen näkyvyys Lämpileikkaavina ajureina kaikissa toimenpidekokonaisuuksissa näkyvät ilmastonmuutos, kaupungistuminen, digitalisaatio sekä eri sektorirajat ylittävät ratkaisut. Ilmastonmuutoksen ja kaupungistumisen globaaleihin haasteisiin vastaavat ratkaisut luovat mahdollisuuksia toimialan kestäväalle kehitykselle. Digitalisaatio kaikissa liikkumisen ja kuljettamisen muodoissa ja eri sektorirajojen (kuten liikenne, energia ja rakennettu ympäristö) rajapinnoista löytyvät ratkaisut puolestaan antavat keinoja ratkaisujen kehittämiseen ja uusiin innovaatioihin.

6. Mikä toimenpidekokonaisuus on tärkein toimialan kestäväan liiketoiminnan vauhdittamista ajatellen?

Kaikki ovat yhtä tärkeitä

Toimintaympäristö kestäväalle kasvulle Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään luomaan yrityksille pitkän jänteen näkymä politiikka- ja lainsäädäntökehitykseen ja vahvistamaan yhteistä tahtotilaa liikenteen toimialan kestäväan kasvun edistämiseen, tarjoamaan innovaatioita ja kansainvälistä kasvua

tukevia rahoitusmahdollisuuksia sekä kehittämään mekanismit kansallisen ja EU-rahoituksen täysimääräiseen hyödyntämiseen, vahvistamaan kotimaista ja kansainvälistä tutkimusyhteistyötä sekä tutkimustulosten hyödyntämistä liiketoiminnan pohjan vahvistamaan vaikuttamista EU- ja kansainvälisellä tasolla mahdollistavan kansainvälisen toimintaympäristön ja verkostojen kehittämiseksi.

7. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Jatketaan liikenteen kehittämis- ja kansainvälistymisohjelma Smart Mobility Finlandia, joka on monivuotinen laaja kokonaisuus, jonka kautta hyödynnetään laajamittaisesti kansallista ja EU:n TKI -rahoitusinstrumentteja ja joka sisältää Export- ja Invest in -toimet.

Skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään luomaan kaupunkien toimilla kotimarkkina kestäville asiakaslähtöisille ratkaisuille, rakentamaan vaikuttavuudeltaan ja skaalautuvuudeltaan nykyistä suurempia kokeiluja, tukemaan julkisilla hankinnoilla innovaatioiden syntymistä ja rakentamaan Suomeen toimiva ekosysteemi liikenteen ja liikkumisen sekä toimialarajat ylittävälle tiedon hyödyntämiselle.

8. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Edistetään kestävän ja hiilineutraalin liikenteen ja liikkumisen liiketoimintaratkaisujen ja ekosysteemien syntymistä kaupunkiseuduilla.

Jatkuva ekosysteeminen yhteistyö Toimenpidekokonaisuuden toimilla pyritään kiihdyttämään liikennealalla jo käynnistynyttä ekosysteemistä yhteistyötä liiketoimintaekosysteemien syntymiseksi sekä kansainvälistämiseksi. Rakentamaan yhtenäistä liikennealan kasvutarinaa kansainvälisen näkyvyyden lisäämiseksi sekä kansainvälisten kumppaneiden ja investoreiden houkuttelemiseksi

9. Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina? Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Kansainvälisen liiketoimintapotentiaalin realisoiminen. Aktiivisten liiketoimintaekosysteemien laajentaminen aidosti kansainvälisiksi kokonaisuuksiksi, fokusoiden erityisesti kestävään kasvuun.

10. Miten ehdotettuja toimenpiteitä pitäisi kehittää? Mitä muita toimenpiteitä ehdottaisit?

Yllä olevista listoista oli vaikeaa/mahdotonta valita vain yksi kohta. Tärkeää on eri toimenpiteiden hyödyntäminen niin, että ne täydentävät toisiaan mielekkäällä tavalla. Lisäksi eri toimenpiteiden

vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointi tulisi olla osana keinovalikoiman edelleen kehittämistä. Pitkäjänteinen työ vaatii eri toimijoiden yhteistyötä, yhteisten tavoitteiden määrittämistä, niiden toteutumisen väliarviointia ja tarpeen mukaan toimenpiteiden uudelleen suuntaamista ja painottamista.

11. Onko organisaatiosi kiinnostunut olemaan mukana jonkin toimenpiteen/toimenpiteiden eteenpäin viennissä, minkä?

- liikenne 12-suunnitelman visio ja tavoitteet
- Smart Mobility Finland
- yhteistyömallin (TransDigi, RAAS) jatkaminen
- liikennetoimialan standardointityö
- fossiilittoman kaupunkiliikenteen palveluiden ja yhteistyön kehittäminen
- liikenteen automaation kehittäminen ja vaikutusten arviointi
- liikenteen kokeilut ja eri toimijoiden yhteistyö
- kansainvälinen liiketoimintapotentiaali
- kasvukosysteemien kehittäminen

12. Muu mahdollinen palaute.

- yrityssektorin aktivoiminen toimintaan on erityisen tärkeää!

Penttinen Merja
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy - VTT Mobility and transport