

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

**Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

-

**Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Kohdan ”Muut toimenpiteet” tai ”Liikennejärjestelmän tukitoimet” osalta voisi pohtia, olisiko aiheellista kohdistaa jokin osa liikennejärjestelmän budjettirahoituksesta olosuhdetietojen ja vastaavien palvelujen tuottamiseen, hankintoihin ja kehittämiseen sekä niihin liittyviin eri liikennemuotoja tukeviin infrastruktuureihin. Suunnitelma suoraankin viittaa tavoitteeseen tuottaa entistä laajemmin reaaliaikaista tietoa sääolosuhteista, -varoituksista ja -ennusteista sekä parantaa olosuhdetiedon vaikuttavuutta ja saatavuutta.

**Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Ilmatieteen laitos kommentoi suunnitelmaa olosuhdetietojen huomioon ottamisen näkökulmasta liikennejärjestelmässä.

Sää-, keli-, meri- tai muut olosuhdetiedot ovat suunnitelmassa selvimmin otettu huomioon äärisääilmiöiden aiheuttamien liikennejärjestelmän häiriöiden, ilmastonmuutoksen torjunnan, ilmastopolitiikan ja kestäväen kehityksen näkökulmasta. Näiden tietojen ja palveluiden tuottamisen ja hyödyntämisen mahdollisuuksiin vaikuttaa se, miten ne on liikenneinfrastruktuurien suunnittelussa,

toteutuksessa ja kehittämisinvestoinneissa otettu huomioon. Toisaalta olosuhdetietojen rooli liikenteen palvelutuotantoketjuissa, automaatiokehityksessä ja liikennejärjestelmän pitkän jätteen suunnittelussa on keskeinen.

Käytännöllisempinä esimerkkeinä olosuhdetietojen sisällymisestä liikenneinfrastruktuuriin voi mainita tiestöllä ja muilla väylillä olevan teknologian olosuhdetietojen tuottamiseksi sekä siihen liittyvän tiedonsiirtoinfra. Tuotantoketjuissa uutta potentiaalia syntyy perinteisten säähavaintoverkkojen lisäksi yksityisten toimijoiden tuottamista osin kokeellisistakin olosuhdetiedoista ja joukkoistetusta tiedontuotannosta. Suoria sää- ja kelimittauksia tai epäsuorempia olosuhteista indikoivia sensoritietoja syntyy liikkuvilla alustoilla suuret määrät.

Digitalisaatiolla tehostetuissa kuljetusketjuissa, liikenteen palveluistumisessa, liikenteessä ylipäänsä ja liikenteenhallinnassa olosuhdetiedot ja niiden monipuolinen hyödyntäminen ovat vaikuttavuudeltaan merkittäviä ja siksi olennaisia kehityskohteita myös liikennejärjestelmän näkökulmasta.

#### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

#### **Vaikutusten arviointi**

##### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

##### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

#### **Yleistä**

##### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-

Poutiainen Jani  
Ilmatieteen laitos