

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

- ITS Finlandin näkemyksen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee toimia suunnannäyttäjänä sadoille erillisille liikennehankkeille, joita Suomessa toteutetaan vuosittain. Sen tulee luoda selkeä visio, tavoitteisto ja mittaristo, joita vasten toimenpiteitä ja hankkeita kyetään priorisoimaan. Tärkein toimenpide on yhteisen vision ylläpitäminen ja pitkäjänteinen suunnan näyttäminen.
- Sen tulee näyttää suunta uudistumiselle, jonka suunta ja voima ratkaistaan toimenpiteiden resursoinnilla. Nykyisellään toimenpiteiden resursointi näyttäisi enemmän tukevan pysyvyyttä kuin systeemistä muutosta. Toisaalta molemmille linjoille on kannattajansa, kun otetaan huomioon ratkaistavien haasteiden erilaisuus esimerkiksi kaupungit – maaseutu -akselilla. Kaupungeissa on voimakkaan kasvun myötä enemmän tarvetta systeemille muutokselle ja maaseudulla enemmän tarvetta säilyttää riittävä palvelutaso.
- ITS Finlandin näkökulmasta tärkeimmät toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän digitalisaatioon ja datapohjaisten ratkaisujen toteuttamiseen, jotka ovat edellytys liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiselle. Suunnitelman linjaus: "Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa." on erittäin kannatettava.
- Älyliikenne ja liikenteen digitalisaatio tulee saada nykyistä paremmin mukaan sekä kehittämisinvestointeihin että perusväylänpitoon. Se ei saa painottua liikaa erillisiksi "tulevaisuuden" ratkaisuksi esim. automaatioon liittyväksi, vaan osaksi kaikkea tekemistä. Se liittyy väylien kehittämiseen mm. uusien menetelmien ja työkoneautomaation 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, mobiilimaksamisena, yhteentoimivina liikkumispalveluina. Liikenteen digitalisaatio ei ole vain tukitoimi vaan se on oleellinen osa ydintekemistä.

- Suunnitelman toiseksi tärkein toimenpide onkin digitalisaation integrointi kaikkeen tekemiseen, ja liikennejärjestelmän eri toimijoiden ja palvelujen keskinäinen integrointi yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi eli liikennejärjestelmäksi.
- ITS Finland tukee kaikkia toimia, joilla EU-rahoituksen saantoa saadaan kehitettyä. Suomalainen osaaminen on maailmalla kärkiluokkaa käytännössä kaikissa kansainvälisissä vertailuissa, ja meillä olisi substanssiosaamisen näkökulmasta potentiaalia nykyistä parempaan saantoon. Tässä yhteistyö yli hallinnonalojen on erittäin tärkeää ja järkevää, esimerkiksi Business Finlandin järjestämät rahoitusinfot ovat olleet hyödyllisiä myös liikennealan toimijoille. EU-rahoitusosaamisessa yhteistyön tiivistäminen on ensiarvoisen tärkeää.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- Rahoituksen suuntaamisen oikeellisuuteen on vaikea ottaa kantaa näin karkealla tasolla, viime kädessä oikeellisuuden ratkaisee lopullinen suunnittelu- ja investointiohjelma.
- Panostukset digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kokoamiseen sekä automaation ja tiedon hyödyntämisen

edistämisen pilottihankkeille on erinomaista, näiden osalta on tärkeää, että yksityinen sektori on vahvasti mukana toteutuksessa

- Panostukset matka- ja kuljetusketjujen sujuvuuteen ja esteettömyyteen tiedon avulla ovat tärkeitä avauksia, mutta asian tärkeyteen verrattuna panostukset ovat liian pieniä. Liikkumisen palveluihin (ml. MaaS) ja palveluintegraatioihin koko maassa tulee varata rahoitusta.
- ITS Finland pitää erittäin hyvänä, että TEM:n ja LVM:n johtama liikennealan kestävän kasvun ohjelma on mukana toimialan tärkeimmässä strategisessa suunnitelmassa. Liikennealan kestävän kasvun ohjelmassa on tunnistettu toimenpiteitä, jotka palvelevat sekä Suomen liikennejärjestelmän kehittämistä että toimialan vientipotentiaalin edistämistä. Näistä toimenpiteitä Liikenne 12 - suunnitelman tavoitteita edistäisivät mm.

o Joukkoliikenteen investoinnit ja markkinaehtoisten liikkumispalveluiden innovatiivinen kehittäminen sekä niiden aito integrointi joukkoliikenteeseen. Investoimalla palveluintegraatioon voimme tarjota vaihtoehtoisia tapoja liikkumiseen hyödyntäen eri kulkumuotoja, hinnoittelumalleja, reittejä ja ajantasaista tilannetietoa. Tavoitteena on kestävä kulkumuotojakauma, joukkoliikenteen elpyminen ja uusien markkinaehtoisten vientiin tähtäävien palveluiden syntyminen.

o Palveluintegraation edellytyksenä on riittävä integroitavien palvelujen valikoima. Joukkoliikenneinvestointien rinnalle tarvitsemme julkisia investointeja mm. liityntäpysäköintiin,

pyöräilyinfraan ja kaupunkipyöräjärjestelmiin sekä yksityisiä investointeja markkinaehtosiin palveluihin. Lisäksi tarvitsemme investointeja järjestelmäintegraatiohin ja rajapintaratkaisuihin.

o Panoksia tulee ohjata liikennealan ekosysteemikehitykseen, jotta vauhditetaan liikennealan yritysveltoisia kasvuekosysteemejä, jotka tähtäävät kansainvälisillä markkinoille sekä luovat kestäviin ratkaisuihin ja korkeaan arvonluontiin perustuvia työpaikkoja. Keskeisinä keinoina mm. ekosysteemien orkestrointi, testbed- ja kokeilualustojen hyödyntäminen ja tarvittavat digi-infrainvestoinnit sekä ekosysteemikohtaiset viestintä- ja vientimarkkinointiaktivi-teetit. Tunnistettuja nopeasti käynnistettäviä ekosysteemejä ovat mm. liikennetiedon hyödyntäminen, sähköinen raskas liikenne, kestävä kaupunkiliikenne, liikenteen automaatio sekä haja-asutusalueiden digitaalinen liikenne. Tässä yhteydessä liikennepoliittisten ja innovaatio- ja elinkeinopolitiikan synergiat ovat huomattavat.

o Koko liikennejärjestelmän uudistuminen pohjautuu datapohjaisiin palvelu- ja teknologiainnovaatioihin. Liiketoiminnallisten edellytysten ja kasvun takaamiseksi on varmistettava tietovarantojen laatu ja saatavuus. Avoimilla rajapinnoilla ja yhteentoimivuudella mahdollistetaan skaalautuvien ratkaisujen kehittäminen. Investoinnit liikenteen dataekosysteemiin, digitaalisiin kaksosiin ja reaaliaikatalouden ratkaisuihin ovat tässä keskeisessä roolissa.

o Suunnitelman painotukset digitaalisen infrastruktuuriin ovat kannatettavia. Liikennejärjestelmän digitalisoinnin osalta tulisi yleisesti eri hankkeiden yhteydessä arvioida sekä mahdollisuudet liikenteen tehostamiseen älyliikenneratkaisin että uusinvestointien osalta vaatimukset, jotka jatkossa mahdollistavat liikenteen datapohjaisen kehittämisen, palveluistumisen ja automaation. Kaikissa suurissa hankkeissa sekä perusväylänpidossa tulisi olla mukana digitalisaation koko keinovalikoima, joilla kallista infrastruktuuria saadaan hyödynnettyä tehokkaammin. Rahoitusta tulisi kohdistaa mm. väylien kunnossapidon ja talvihoidon digiloikkaan eli älykästä ja ennakoivaa analytiikkaa mahdollistaviin teknologioihin, kuten anturointiin, konenäköön ja laserteknologioihin. Karkeasti ilmaistuna digitalisaation keinovalikoimasta tehokkuuden ja tuottavuuden edistämiseksi on käytetty vasta murto-osa, tätä näkökulmaa edistää väylien elinkaaren tiedollajohtamisen kehitysohjelma.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

- Liikennejärjestelmän visio on pitkä ja kattaa oikeat teemat. Digitalisaation merkitystä tuottavuuden parantamisessa voisi tuoda paremmin esille sillä tuottavuuskehitys on yksi kansantalouden kilpailukyvyyn tärkeimpiä mittareita. Etäteknologiat on kuitattu vain tietotyöhön liittyen, tosiasiansa ne tulevat kattamaan ison osan ihmisten arjesta niin opiskelussa, terveydenhuollossa, kaupankäynnissä kuin erilaisissa sähköisen asioinnin tilanteissakin, ja niillä kaikilla on vaikutusta niin liikkumisen kuin kuljettamisenkin markkinoihin. Henkilöautoilu kaupungeissa ei ole vain päästökysymys vaan mitä suuremmissa määrin myös tilankäyttö- ja viihtyisyystekijä.

- Visioon lisättäväksi ehdotamme seuraavia näkökulmia:

- o Suomalainen osaaminen liikenteen ja logistiikan digitaalisissa ratkaisuissa on käytössä myös maailmalla ja Suomi on tunnettu innovaattori ja toimittaja kestävien palvelujen, teknologioiden ja kulkuneuvojen globaaleilla markkinoilla.

o Kasvavilla kaupunkiseuduilla erilaiset liikkumispalvelut sekä kävely, pyöräily ja sähköiset mikrokulkumuodot ovat merkittävästi korvanneet henkilöauton käyttöä sekä työ- että vapaa-ajan matkoilla. Autottomuus elämäntapana on muodostunut osaksi kaupunkilaisten arkea ja omistamisen on korvannut taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävämpi palvelutalous. Taajamissa ja haja-asutusalueilla henkilöautoilu on tärkeässä roolissa, mutta teknologisen kehityksen ansiosta se on turvallista ja päästötöntä. Henkilöautoilu on myös nykyistä edullisempaa jaettujen palvelujen ja älykkään lähienergiatuotannon ansiosta. Kaupunkien välisessä liikenteessä joukkoliikenne on tärkeä vaihtoehto yksityisautolle, ja kutsuohjattua liikennettä käytetään erityisesti ovelta ovelle -palvelujen toteutuksessa.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

- Suunta on oikea, mutta kehityspolku toimenpiteistä visioon on osin haastava hahmotettava. Paljon riippuu myös siitä kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja liikenteen verotuksen kokonaisuudistus tulevat vaikuttamaan toimeenpanoon ja sitä kautta myös liikennejärjestelmän visioon.
- Toinen huomioitava seikka on tavoitteiden määrittäminen eli nykyisten tavoitteiden mittaaminen voi osoittautua hankalaksi. Tällöin myös muutoksen johtaminen kohti visiota voi osoittautua hankalaksi.

Vaikutusten arviointi

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

- ITS Finland ei ota kantaa vaikutusten arvioinnin lainmukaisuuteen.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

- Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu arvioitavia kohteita monipuolisesti. Itse arviointi on tehty laadullisena, joka on ymmärrettävää näin monisyisen järjestelmän vaikutusten arvioinnissa. Laadulliset arviot jättävät kuitenkin liikaa tulkinnan varaa, eivätkä ne yleensä ole riittäviä päätöksenteon tueksi. Laadullisen arvioinnin tueksi olisi hyvä kehittää analyysi-menetelmiä ja mittareita, joilla voidaan arvioida ja seurata tehokkaasti kaikkien liikkumis- ja kuljetustapojen ja uusien liikenteen palvelujen käyttöä, kestävyyttä ja kokonaislaatua.
- Suunnitelmaluonnoksen hankearvioinnissa pääasiallisena arviointityökaluna mainitaan hyötykustannuslaskelma. Hyötykustannussuhde on perinteinen laskentamalli ja ilmoittaa nimensä mukaisesti hyötyjen ja kustannusten suhteen, joka sinällään on ihan oikein. Ongelman muodostaa hyötyjen kirjaaminen, jossa pääsääntöisesti aikakustannussäästö näyttelee suurinta ”hyötyä”. Digitalisaation aikakaudella tuo laskelma tulisi aidosti uudistaa. On kyseenalaista laskea hankkeen pääasialliseksi hyödyksi minuuttien aikasäästö, kun erilaisten etäteknologioiden ansiosta ison osan matkoista voi korvata kokonaan virtuaalisilla työkaluilla.
- 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. Tämä on ymmärrettävää, sillä Suomessa aiemmin toteutetut suunnitelmat ovat olleet seudullisia tai paikallisia. Sen sijaan 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.

Yleistä

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

- ITS Finland on saanut hyvin tietoa suunnitelman etenemisestä ja olemme myös oikein tyytyväisiä valmistelijoiden avoimeen kommunikointiin suunnittelun edetessä. Jatkoa varten haluamme korostaa eri osapuolten osallistamista käytännön suunnittelutyöhön. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä kaupunkien merkitys on suuri; YK:n mukaan hiilidioksidipäästöistä 70 %:a syntyy kaupungeissa, vaikka kaupungit kattavat vain 2 %:a maapinta-alasta. Kun liikennejärjestelmän suurin haaste on päästöjen poistaminen, täytyy kaupungit olla kiinteästi mukana suunnittelutyössä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelman organisoitumisessa on päädytty viranomaisvetoiseen työskentelyyn. Suomessa vuonna 2019 liikennealalla ja sitä tukevilla toimialoilla toimi noin 31 000 yritystä, jotka työllistivät arviolta 175 000 henkilöä. Tilastokeskus arvioi näillä markkinoilla toimivien yritysten liikevaihdoksi yli 70 mrd. euroa vuonna 2019 eli selvästi enemmän kuin koko valtion budjetti. Nykyään liikennejärjestelmän operointi on käytännössä täysin yritysten toteuttamaa. Samoin liikennealan keskeiset kehitysteemat, kuten esimerkiksi digitalisaatio, tekoäly, kyberturvallisuus, automaatio, MaaS, lohkoketjut, sähköistyminen ja 5G ovat pitkälti riippuvaisia yksityisen sektorin tuotekehityksen etenemisestä. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että yritysten näkökulmat ja osaaminen saataisiin kiinteämmin mukaan toimialan tulevaisuutta voimakkaasti suuntaavaan strategiseen suunnitelmaan.

Forsblom Marko
ITS Finland ry