

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin lausunto Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne12)

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy (ent. Traffic Management Finland) pitää tärkeänä, että Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) avulla määritetään strateginen suunta liikennejärjestelmän kehittämiseksi pitkällä aikavälillä yli hallituskausien. Suunnitelma luo yhteistä tilannekuvaa ja strategista tahtotilaa mahdollistaen liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä sekä valtion, kuntien ja yritysten toimien yhteensovittamisen.

Suunnitelmatyölle määritetyt tavoitteet (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus) ovat luontevia. Toimeenpanovaiheessa on määrätietoisesti varmistettava, että Liikenne12-suunnitelma ohjaa liikennepolitiikan toteuttamista koko julkishallinnossa strategiakaudella, jotta eri toimenpiteiden vaikuttavuus eri pirstaloitu.

Digitalisaatio, tiedon hyödyntäminen ja automaation edistäminen on tunnistettu suunnitelmassa liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisiksi keinoiksi.

Suunnitelmassa kuvataan varsin kattavasti liikennejärjestelmän digitalisaation hyödyt matka- ja logistiikkaketjujen kannalta sekä eri liikennemuotojen laadun ja tehokkuuden parantamisessa. Suunnitelmadokumentin seuraavassa versiossa tulisi varmistaa, että digitalisaatiota ei eristetä liikennejärjestelmän kehittämisessä tukitoimenpiteeksi, vaan se nähdään läpileikkaavana ydinteemana kaikessa kehittämisessä.

Fintraffic pitää hyvänä, että matkaketjupalveluiden kehittämistä edistetään suunnitelmassa lukuisilla eri toimilla, kuten aikataulu- ja reittitietojen kokoamisella, lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta edistämällä, liikkumisen palvelukehitystä vauhdittamalla, henkilöliikenteen solmupisteiden kehittämällä kestävästä liikkumisesta keskuksiksi ja henkilökuljetuksia yhdistelemällä. Myös logistiikkaketjujen digitalisaation edistämisen tärkeys on tunnustettu. Fintraffic pitää suunnitelmassa kuvattuja toimenpiteitä sujuvien matka- ja logistiikkaketjujen muodostamiseksi digitalisaation keinoin oikeina.

Näiden lisäksi on tärkeää julkisten toimijoiden keinoilla edistää liikenteen ekosysteemistä toimintatapaa, jossa alan toimijat sitoutuvat riittävässä määrin yhteisiin tavoitteisiin, yhteisiin toimintatapoihin ja käytäntöihin. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota liikenteen julkisten monopolitoimijoiden velvoitteisiin edistää sujuvien ja kaupallisesti kannattavien matkaketjujen toteutumista.

Liikenne12-suunnitelman mukaan valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa tiedon tuottajien, välittäjien ja hyödyntäjien vastuut. Tämä voi edellyttää myös lainsäädännön uudistamista, missä on otettava huomioon Fintrafficin rooli liikennetiedon kerääjänä, jalostajana ja jakelijana. Fintraffic on sitoutunut sille osoitetun tehtävän mukaisesti edistämään liikennejärjestelmän kehittämistä liikenteenohjauspalveluidensa, liikennetiedon ja loppukäyttäjille suunnattujen digipalveluiden lisäksi kokoamalla digitaalisen liiketoiminnan perustoimintoja koko liikennealan hyödyksi.

Fintraffic ehdottaa, että Liikenne12-suunnitelmassa kiinnitettäisiin lisäksi erityistä huomiota seuraaviin osa-alueisiin:

### Liikenteenohjaus

Suunnitelman mukaan yksi merkittävä keino liikennejärjestelmän tehostamiseksi on liikenteen ohjauksen digitalisointi. Sen avulla voidaan parantaa kuljetusten ja liikkumisen tehokkuutta sekä samalla mahdollistaa korkean jalostusasteen tuotteiden luominen kansainvälisille vientimarkkinoille.

Fintraffic ehdottaa, että jo suunnitelman ensimmäisen vaiheen toimenpiteissä sitoudutaan kaikissa liikennemuodoissa rakentamaan valtakunnallinen liikenteen reaaliaikainen tilannekuva (digitaalinen kaksoinen liikenteen tapahtumista ja infrastruktuurista), jota voidaan hyödyntää muun muassa palvelukehityksessä, ruuhkien torjunnassa, reittien optimoinnissa, kulkutapaosuuksiin vaikuttamisessa sekä väylien kunnossapidon optimoinnissa. Liikenteen digitaalisen kaksosien rakentaminen maalla, merellä ja ilmassa on nähtävä liikenteen perusinfrastruktuurina, minkä vuoksi sen rakentamisessa tulisi päästä kokonaisvaltaisesti mahdollisimman nopeasti eteenpäin.

## Eri liikennemuotojen kulkutapaosuudet

Fintraffic pitää hyvänä lähtökohtana sitä, että kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä kehitetään asiakaslähtöisiä vaihtoehtoja nykyiselle yksityisautokeskeiselle liikennejärjestelmälle. Kestävien kulkumuotojen suosion kasvaessa henkilöautoilun kulkumuoto-osuuden alenemiselle liikutuista henkilökilometreistä tulisi suunnitelmassa asettaa konkreettinen tavoite.

## Kansainvälinen ja alueellinen saavutettavuus

Liikenne12-suunnitelman keskeiseksi tavoitteeksi on todettu saavutettavuus. Suomen kansainvälinen saavutettavuus on riippuvainen lento- ja meriliikenteen tarjoamista yhteyksistä.

Lentoliikenteen kansainvälinen reittitarjonta perustuu Suomessa kotimaisen kysynnän ja matkailun lisäksi isoksi osaksi kansainvälisen vaihtoliikenteen tuomaan lisäkysyntään. Voidaan olettaa, että pandemiakriisin jälkeen kilpailu vaihtoliikenteen matkustajista Euroopan ja Aasian välillä kiristyy, ja Suomen kilpailukyky kansainvälisenä liikenne-hubina joutuu kovaan testiin. Tästä syystä suunnitelmassa tulisi nykyistä selkeämmin eritellä tekijät, joista Suomen lentoliikenteen kansainvälinen kilpailukyky muodostuu ja tuoda esille konkreettisia keinoja, joilla Suomi varmistaa asemansa kansainvälisen lentoliikenteen kilpailussa ja pystyy ylläpitämään Pohjois-Euroopan kattavimmat kansainväliset yhteydet myös tulevaisuudessa. Kilpailukykyä tukevilla keinoilla tulisi ennen kaikkea varmistaa Suomen lentoliikenteen arvoketjun toimijoiden laatutaso ja kustannustehokkuus.

Alueellista saavutettavuutta kehitettäessä on erittäin tärkeää mahdollistaa eri liikennemuotojen yhtenäiset matkaketjut. Eri alueiden liikenneyhteyksiä tulisi kehittää siten, että jokaisella alueella riittävästi matkustuskysyntää kohdistuu yhteen solmupisteeseen, josta on tiheät yhteydet alueen muihin osiin ja Helsingin kautta maailmalle. Alueiden saavutettavuuden turvaamisessa on keskeistä se, että Suomen liikennejärjestelmässä monin paikoin vähäinen kysyntä ei pirstaloitu liian monille, keskenään kilpaileville reiteille.

Sekä liikkumisen että logistiikan keskeisissä solmupisteissä useiden eri toimijoiden käytössä olevien tietojärjestelmien kehittämiseen tulee kohdistaa julkista tukea silloin, kun se edistää Suomen kilpailukykyä ja on kilpailulainsäädännön näkökulmasta mahdollista.

## Logistiikka

Suomi on saari kaukana markkinoista. Kansantaloutemme kilpailukyvyyn kannalta erinomaisesti toimivat, nopeat logistiikkayhteydet päämarkkinoille ovat elintärkeitä. Suomella on myös maantieteelliseen sijaintiin perustuva mahdollisuus toimia Euroopan ja Aasian välisen logistiikan merkittävänä toimijana sekä lento- että rautatierahdissa. Suomella on mahdollisuus kehittyä merkittäväksi toimijaksi tällä alueella. Tämä edellyttää digitalisaation täysimääräistä hyödyntämistä tavaroiden liikkuvuuden nopeuttamiseksi ja sujuvoittamiseksi. Fintraffic ehdottaa, että Suomi ottaa tavoitteekseen toimia Euroopan ja Aasian välisen logistiikan ”superhubina” hyödyntäen sekä lento- että rautatieyhteyksiä Aasiasta ja edelleen kaikkia liikennemuotoja Euroopan markkinoiden palvelemiseksi optimaalisella tavalla.

## Digirata

Junien kulunvalvontajärjestelmä on lähestymässä elinkaarensa loppua. Liikenne12-suunnitelma kuvaa hyvin sitä, että tehokkaan ja turvallisen junaliikenteen mahdollistaminen edellyttää siirtymistä Digirata-selvityksen mukaiseen moderniin ja radiopohjaiseen ETCS-ratkaisuun. Digitalisaation avulla junaliikenteen jatkuvuuden kannalta pakollinen investointi voidaan hyödyntää täysimääräisesti rataverkon käytön tehostamisessa ja liikenteen palvelutason parantamisessa.

Digiradan kokonaisuuden kannalta on hyvä huomioida hankkeen jatkuminen pitkälle yli suunnittelukauden, minkä vuoksi on erityisen tärkeää sitoutua Digiradan kokonaistoteutukseen, jotta tavoiteltavat hyödyt voidaan saavuttaa täysimääräisesti. Digirata tukee Fintrafficin näkemystä kehittää digitaalisia palveluja edelleen kuljetusten ja matkaketjujen tehostamiseksi modernisoitavan tietöalustan kautta.

## Digitalisaatio sekä liikennetiedon tiedonhallinnan ja hyödyntämisen oikeusperusta

Julkisen sektorin toimijoiden välisestä roolituksesta, vastuista ja tehtävistä tulisi säätää laissa erityisesti, kun kyse on julkisena hallintotehtävänä suoritettavasta tiedonhallintaan liittyvästä tehtävästä. Samalla sekä toimivaltaisten viranomaisten että julkista hallintotehtävää hoitavan yhtiön lakisäätteiset tehtävät sekä tiedon hyödyntämisen reunaehdot tulisi määrittää lainsäädännössä.

## Muita huomioita

Liikenteen palveluista tulevaisuudessa iso osa on kytköksissä yksityisten yritysten kehitystyöhön. Tästä syystä Liikenne12-suunnitelmassa tulisi nostaa isompaan rooliin se, miten Suomeen voidaan luoda vakaa ja houkutteleva liiketoimintaympäristö liikennealan yrityksille. Suunnitelmassa tulisi myös rohkeammin asettaa tavoitteita alan liiketoiminnan kasvulle, uusien palveluiden luomiselle ja vientimahdollisuuksien luomiselle.

Liityntäpysäköintijärjestelyiden kehittämisessä on tärkeää huomioida digitalisaation mahdollisuudet siten, että liityntäpysäköintipaikkojen palvelutasotiedot sekä jatkoyhteydet saadaan valtakunnallisesti avoimena datana eri palvelutarjoajien käyttöön.

Fintraffic pyytää muuttamaan dokumentissa konserniyhtiöihin viittaavat nimet seuraaviin muotoihin:

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Fintraffic Lennonvarmistus Oy

Fintraffic Raide Oy

Fintraffic Tie Oy

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Mikko Saariaho

vaikuttavuusjohtaja

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

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

-

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

-

**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?**

-

Saariaho Mikko  
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy