

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: LiV 13.1.2021 / VNS 6/2020 vp / Asiantuntijapyyntö

### **Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto valtioneuvoston selontekoon eduskunnalle - Suomen kestävän kasvun ohjelma**

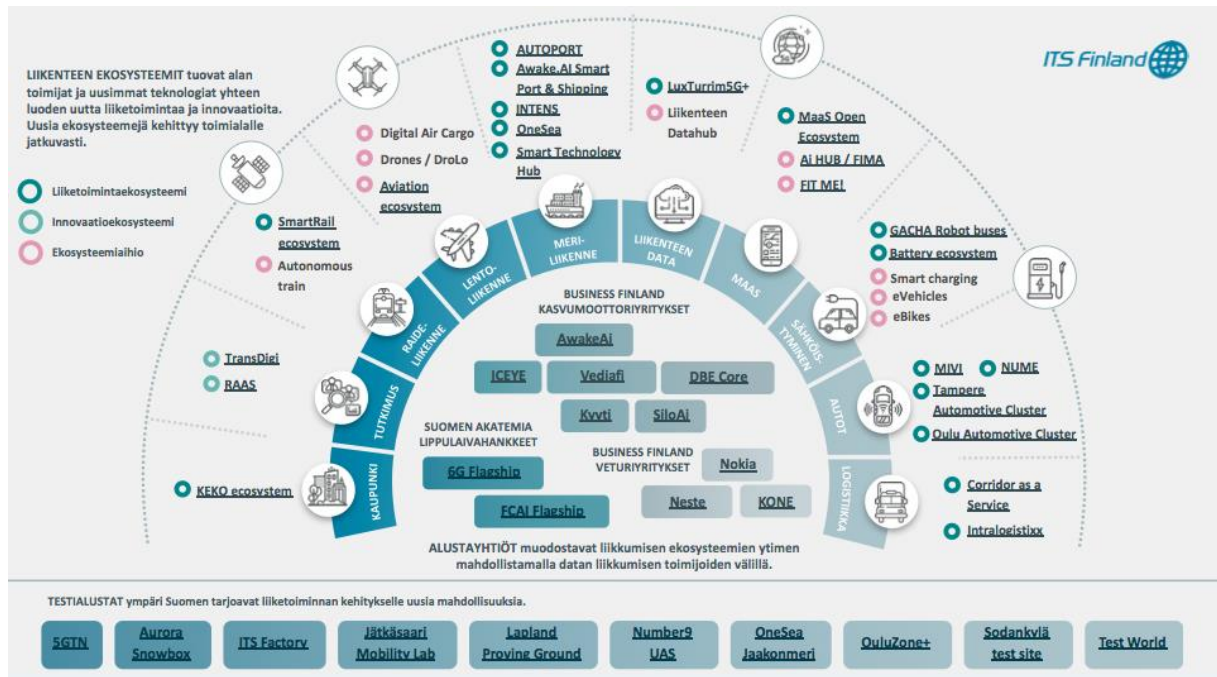
Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selontekoon eduskunnalle ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

#### Tausta

Suomen kestävän kasvun ohjelma on rakennettu vastaamaan EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen sekä siihen liittyvien muiden ohjelmien ja välineiden kriteereitä. Suomen kestävän kasvun ohjelman tavoitteisto ja painopistealueet ovat kokonaisuutena erittäin kannatettavia. Ohjelman pääsanoma edelläkävijyydestä, digitaalisesta muutoksesta ja vihreästä siirtymästä sekä vientivetoisen kasvun ja työpaikkojen aikaansaamisesta on juuri sitä mitä Suomi tarvitsee.

Elpymis- ja palautumistukivälineen saantosuhteen maksimoimiseksi on tärkeää, että ehdotetut uudistukset ja investointihankkeet vastaavat täysimääräisesti asetettuja kriteereitä ja vaikuttavuustavoitteita, jotta tulokset EU:lta varmistetaan. On erittäin tärkeää, että kokonaisuudessa painottuvat aidosti kasvua ja kasvupotentiaalia sisältävät investointikokonaisuudet. Viennistä riippuvaisessa Suomessa erityisenä painotuksena tulee olla vientivetoista kasvua edistävät investointikohteet.

Suomen kestävän kasvun ohjelmassa on tunnistettu erittäin hyvin liikennealan potentiaali ja liikennealan ekosysteemikehityksen edistäminen on nostettu mukaan sekä horisontaaleissa tavoitteissa että investointi- ja uudistuskokonaisuuksissa. Suomessa liikennealaa onkin jo useiden vuosien ajan systemaattisesti kehitetty kohti digitaalista muutosta ja vihreää siirtymää. Tässä työssä tärkeänä työkaluna on ollut "[Liikennealan kansallinen kasvuohjelma 2018-2022](#)", joka on ollut nyt käynnissä kolme vuotta ja sen aikana liikennealalla on laajasti omaksuttu ekosysteemisen ajattelun mahdollisuudet. Osana ohjelmaa on käynnissä 4-vuotinen Business Finlandin Smart Mobility Finland –ohjelmakokonaisuus, jolla tuetaan alan ekosysteemi- ja vientiliiketoimintakehitystä. Liikennealalle onkin rakentunut useita yritysveltoisia liiketoimintaekosysteemejä (kuva 1), jotka perustuvat laajalle PPP-yhteistyölle. Kasvuohjelmaa päivitetään parhaillaan "Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021 – 2023" -kokonaisuudeksi. Ohjelma oli Lausuntopalvelussa lausuttavana 31.12.2020 asti ja se on tarkoitus julkistaa vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä.



Kuva 1. Liikennealan vireillä olevat ja kehittyvät ekosysteemit ja testialueet

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma toimii pohjana laajemman liikenteen digitaalisen palveluekosysteemin rakentamiselle. Kasvuohjelma on poikkeuksellisen laaja-alainen yhteistyöohjelma, joka kokoaa keskeiset toimijat yhteisen vision ja tahtotilan taakse sekä kehittää systemaattisesti älykkään ja kestävän liikenteen toimialasta vientivetoista kasvun toimialaa. Tavoitteena on ohjelman avulla synnyttää Suomeen 5 – 7 uutta aktiivista liikennealan kansainvälistä liiketoimintaekosysteemiä ja 10 000 kestävän kasvun työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.

”Liikennealan kestävän kasvun ohjelma” ja ”Suomen kestävän kasvun ohjelma” jakavat isossa kuvassa saman tavoitemaailman. Erytisen hyvin tavoitemaailmat kohtaavat Suomen kestävän kasvun ohjelman pitkän aikavälin tavoitteen osalta, jossa ”tavoitteena on luoda Suomeen useampia yritysveltoisia kasvuekosysteemejä, joiden kohteena ovat globaalit kasvumarkkinat ja tavoitteena miljardiluokan liikevaihto, tukea huippuosaamisen kehitystä, uusien innovatiivisten tuotteiden ja palvelujen syntyä sekä kotimaista ja kansainvälistä tunnettua.”

EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen ja Suomen kestävän kasvun ohjelman tärkeimmät painotukset ovat digitaalisessa muutoksessa ja vihreässä siirtymässä. Tuskin mikään toimiala on paremmin näiden painotusten ytimessä kuin älykäs ja kestävä liikenne.

## Yleistä

Selonteon painopistealueissa kuvatut investointi- ja uudistuskokonaisuudet ovat vielä varsin yleisellä tasolla eikä investointien sisältöä, laajuutta tai kohdentumisia ole kuvattu sillä tasolla, että niihin olisi mahdollista ottaa kantaa yksityiskohtaisesti tai vertailla niiden vaikuttavuutta. Samanaikaisesti valmistelun alla oleva selontekoa yksityiskohtaisempi elpymis- ja palautumissuunnitelma sisältää investointi- ja uudistuskohteet, niiden kustannukset, ajoitukset jne.

Lopputuloksen kannalta olisi keskeistä, että sidosryhmät ovat tiiviisti mukana myös yksityiskohtaisempaa suunnitelmaa laadittaessa vaikuttavuuden maksimoimiseksi. Erityisesti elinkeinoelämän kuuleminen on tärkeää, kun tavoitteena on saada liikkeelle myös yksityisiä investointeja.

Suomen kestävä kasvun ohjelman kohdentumista on lähestytty kuuden painopistealueen kautta, joiden alla on kuvattu mahdollisia investointi- ja uudistuskokonaisuuksia, painopistealueiden tavoitteet sekä painopisteen kärjet.

Painopistealueet kattavat laajasti yhteiskunnan eri sektoreita ja lähestymistapa painopistealueiden välillä vaihtelee suuresti – osassa keskitytään enemmän kansalliseen julkisvetoisten toimintojen uudistamiseen ja osassa näkökulmana on enemmän yritysvetoisen kasvun ja viennin aikaansaaminen. Vaikuttavuuden kannalta painopisteiden tulisi jatkotyössä kohdentua toimiin, joilla on selvä kytkös uudistumiseen ja digivihreään kasvuun ja joiden avulla käynnistetään myös yksityisiä investointeja. Samalla panosten yksittäisiin toimiin on ohjelmassa oltava riittävän suuria, jotta tavoiteltu vaikuttavuus saavutetaan. Tämä edellyttää ohjelmassa todettua selkeää priorisointia ja fokusointia toimenpiteiden välillä.

Suomen kestävä kasvun ohjelman tavoitemaailma on niin ikään varsin laaja. Kokonaisuutena ohjelma sisältää kymmeniä eri tavoitteita. Osa tavoitteista liittyy suoraan kestävä kasvun teemaan ja osassa kytkös on vaikeammin hahmotettavissa. Ohjelmalle olisi eduksi, jos kestävä kasvulle määriteltäisiin mitattavat ja kaikki painopistealueet läpileikkaavat tavoitteet. Kullakin painopistealueella voisi olla edelleen omiakin tavoitteita, mutta kestävä kasvun tavoitteiden tulisi olla kaikissa samat. Tällaisia kestävä kasvun läpileikkaavia tavoitteita voisivat olla esimerkiksi kestävien tuotteiden ja palvelujen viennin kehitys, digivihreiden työpaikkojen määrä eriteltynä julkisen ja yksityisen sektorin työpaikkoihin, digivihreiden investointien kehitys jne.

## Kestävä kasvun ohjelman painopisteet

Älykkään liikenteen verkoston näkökulmasta painopisteet 1 – 4 ovat mielenkiintoisimmat ja niissä toteutuu näkemyksemme mukaan parhaiten myös digivihreän elvytyksen tavoite. Seuraavassa kommentit näiden osalta liikennesektorin ja erityisesti älyliikenteen näkökulmasta.

Painopiste 1: Koulutuksella ja tutkimus- ja innovaatiotoiminnalla Suomi takaisin kestäväen kasvun uralle

Painopisteen keskeisenä tavoitteena on TKI-toiminnan kunnianhimon ja vaikuttavuuden nostaminen sekä koko kansantalouden tutkimus- ja kehittämispanostusten kasvattaminen. Erityisesti tavoitellaan yritysten tutkimus- ja kehittämispanostusten nousua. Painopisteen tavoite on erittäin kannatettava ja hyvin linjassa Liikennealan kestäväen kasvun ohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden kanssa. Panostukset datatalouteen tukevat vahvasti liikennesektorin uudistumista ja edelläkävijäratkaisujen kehittämistä.

TKI-toiminta myös liikennesektorilla on pirstaloitunutta, mikä johtaa usein mittakaavaltaan pienehköihin hankkeisiin, joilla ei saada aikaiseksi systeemisiä muutoksia. Resurssit tulisi yhdistää laajemmiksi kokonaisuuksiksi, joilla on kunnianhimoinen tavoite sekä laaja osallistujajä rahoitus pohja. Suomen kestäväen kasvun ohjelmassa tämä näkökulma on mukana ja on tärkeää katsoa, että tuo perusfilosofia näkyy myös yksityiskohtaisemmassa suunnitelmassa ja että TKI-panoksia ohjataan liikennesektorin digivihreiden ratkaisujen kehittämiseen. Esimerkiksi Ruotsissa liikennesektorin uudistumista ja vientiä tuetaan 12-vuotisella Drive Sweden – ohjelmalla.

- Myös Suomessa tulee pyrkiä toimialan innovaatio- ja vientiliiketoiminnan pitkäjänteiseen kehittämiseen, jota vauhditetaan elpymisvälineellä.
- Panoksia tulee ohjata kestäväen liikenteen kokeilutoimintaan niin kaupunki- kuin testialueilla ja kehittää toimintaa yhdessä alan yritysten kanssa. Pienten erillisten kokeilujen sijaan tulee pyrkiä skaalautuviin systeemistä muutosta tukeviin kokonaisuuksiin. Aktiivinen kokeilualueiden ja pilotointien verkosto tukisi suomalaisten yritysten osaamisen kehittämistä ja loisi markkinareferenssejä sekä kiinnostaisi kansainvälisiä toimijoita ja toisi Suomeen investointeja. Suomeen tulee muodostaa myös laajempia, useat maakuntarajatkin ylittäviä kehittämiskokonaisuuksia, joiden alueella sekä julkiset että yksityiset toimijat sitoutettaisiin monipuoliseen, systeemiseen ja kunnianhimoiseen edelläkävijäyhteistyöhön.
- Innovatiivisten julkisten hankintojen mahdollisuudet tulee hyödyntää liikennesektorilla täysimääräisesti:
  - Älykkään ja kestäväen liikenteen kehittämiseen jo suunnattuja julkisia hankintoja ei karsita vaan jatketaan ja soveltuvin osin aikaistetaan sekä hyödynnetään innovatiivisia julkisia hankintoja. Älykkäät ja kestävät ratkaisut ovat erinomaisia elvytyskohteita ja vauhdittavat samalla digitalisaatiota, ne ovat yleensä kustannustehokkaita ja helposti skaalattavia sekä lisäävät pääsääntöisesti ns. korkean arvonlisän työpaikkoja.
  - Vaikuttavuusinvestointi- ja allianssimallit otetaan laajasti käyttöön osana julkisia hankintoja.

- BIM-mallinnus (Building Information Model) otetaan käyttöön kaikkien valtion rahoittamien hankkeiden suunnittelussa ja rakentamisessa mahdollisimman pikaisella aikataululla. BIM ja muut digitalisaation keinot ovat paras tapa lisätä suomalaisen yhteiskunnan tuottavuutta ja kilpailukykyä. Tuottavuuden nosto on tärkein yksittäinen keino yritysten kilpailukykyyn ja julkisen talouden kestävyyskehittämiseen.

#### Painopiste 2: Vihreä siirtymä tukee talouden rakennemuutosta

Painopisteen tavoitteena on lisätä puhtaan energian tuotantoa ja varastointia sekä turvata energijärjestelmän kriisinkestävyys. Lisäksi tavoitteena on integroida eri energijärjestelmät yhteen nykyistä vahvemmin ja hillitä sähkön siirtomaksujen korotuksia. Painopisteelle on alustavasti allukoitu selvästi suurimmat panostukset ja siihen nähden tavoitteet ovat monessa kohdin hieman vaatimattomat ja kotimarkkinapainotteiset.

Suomessa on erinomaista osaamista liikenteen vihreän siirtymän ratkaisuihin ja kyseessä on suuri globaali markkina, mikä onkin tunnistettu ohjelmassa. Vihreän ja digitaalisen siirtymän vientipotentiaalin tulisi näkyä myös painopisteen tavoitteissa, liikenteen osalta etenkin kohdassa 4.2.4 Yhdyskuntien ja liikenteen vähähiiliset ratkaisut. Liikenne on hyvä esimerkki toimialasta, joka nivoutuu hallitusohjelmassa tunnistettuihin kasvualoihin, kuten hiilineutraalius, cleantech ja kiertotalous.

Kaupungit investoivat parhaillaan huomattavia summia kaupunkien elinvoimaan ja hiilineutraalisuustavoitteisiin liittyen. Näissä investoinneissa liikenteen digivihreät ratkaisut ovat keskiössä. Liikennejärjestelmän sähköistäminen, digitalisoiminen, automaatio ja palveluistuminen sisältävät huomattavia mahdollisuuksia innovatiivisille ratkaisuille sekä Suomessa että kansainvälisillä markkinoilla. Tällaisista liikennejärjestelmätason ratkaisuista on hyvä esimerkki "SmartRail" -ekosysteemin toteuttamat kaupunkiraitiotie -hankkeet Suomessa ja Euroopassa.

- 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. Systemisen muutoksen tavoitteena ei ole korvata viittä polttomootoriautoa viidellä sähköautolla, vaan kolmella päästöttömällä ajoneuvolla ja monipuolisella kestävien palvelujen valikoimalla.
  - Palveluintegraation edellytyksenä on riittävä integroitavien palvelujen valikoima. Joukkoliikenneinvestointien rinnalle tarvitsemme julkisia investointeja mm. liityntäpysäköintiin, pyöräilyinfraan sekä yksityisiä investointeja markkinaehtoisiin palveluihin. Investoinnit kaupunkipyöräjärjestelmien kehittämiseen ovat tehokas ja nopeasti toteutettava keino edistää kestävästä liikkumisesta ja liikenteen digitalisaatiota integroimalla pyörät osaksi matkaketjuja. Lisäksi tarvitaan investointeja järjestelmäintegraatioihin ja rajapintaratkaisuihin.

### Painopiste 3: Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen

Painopisteen tavoitteet ovat erinomaisen kannatettavia ja kunnianhimo on kiitettävällä tasolla. Tavoitteiden kuvaamisessa käytetyt mittarit ovat niin ikään kestävän kasvun periaatteiden mukaiset.

Painopisteessä on useita hyviä kokonaisuuksia. Liikennealan ekosysteemi on näistä yksi ja sitä rakennetaan laajalla yhteistyöllä Liikennealan kestävän kasvun ohjelmassa.

Suomessa vuonna 2018 liikennealalla ja sitä tukevilla toimialoilla toimi noin 31 000 yritystä, jotka työllistivät noin 175 000 henkilötyövuotta. Tilastokeskus arvioi liikenteen kokonaismarkkinoilla toimivien yritysten liikevaihdoksi lähes 70 mrd euroa vuonna 2018 viennin arvon ollessa noin 10 mrd euroa. Tämän päälle tulevat yritykset ja työntekijät liikennettä sivuavilta aloilta, jotka eivät perinteisissä toimialaluokituksissa näy. Näitä ovat esimerkiksi älyliikennetähtäviä toteuttavat ICT-talot ja palveluja tuottavat MaaS-toimijat. Alan globaali markkina puolestaan on tuhansia miljardeja euroa ja erityisesti digitaalisten ja kestävien ratkaisujen markkina on kasvussa.

Suomessa löytyy osaamista niin autoteollisuudesta, sähköbussivalmistuksesta, juna- ja raitiovaunuvalmistuksesta sekä telakkateollisuudesta että sähköisistä ja digitaalisista ratkaisuista ja näitä tukevasta teknologia- ja ohjelmistoteollisuudesta. Suomi tunnetaan maailmalla liikkumisen palveluistumisen kärkimaana, johtuen erityisesti Suomessa kehitetystä liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, MaaS) -ajattelusta.

Suomalaiset liikennealan yritykset ovat jo aktiivisesti mukana kansainvälisillä markkinoilla ja alan startup -yritykset on noteerattu kansainvälisten investoijien keskuudessa. Kilpajuoksu on maailmalla kuitenkin kovaa uusien ratkaisujen kehittämisessä. Eri maissa on mm. merkittäviä tukiohjelmia sähköisen ja automaattisen liikenteen edistämiseksi ja uusien ratkaisujen pilotointiympäristöjä on otettu käyttöön.

- Panoksia tulee ohjata liikennealan ekosysteemikehitykseen, jotta vauhditetaan liikennealan yritysveltoisia kasvuekosysteemejä, jotka tähtäävät miljardiluokan liikevaihtoon kansainvälisillä markkinoilla 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 vientimarkkinointiaktiviteetit. Tunnistettuja nopeasti käynnistettäviä ekosysteemejä ovat mm. liikennetiedon hyödyntäminen, sähköinen raskas liikenne, kestävä kaupunkiliikenne, liikenteen automaatio sekä haja-asutusalueiden digitaalinen liikenne.

#### Painopiste 4: Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistaminen

Painopisteen tavoitteet ovat kannatettavia ja kuvaavat hyvin datatalouden ja reaaliaikatalouden tarpeita. Tavoitteet ovat kuitenkin hyvin kotimarkkinapainotteisia ja Suomessa on erinomaista osaamista digitalisaation ratkaisuisissa ja kyseessä on suuri globaali markkina. Digitaalisen muutoksen vientipotentiaalin tulisi näkyä myös painopisteen tavoitteissa.

- Koko liikennejärjestelmän uudistuminen pohjautuu datapohjaisiin palvelu- ja teknologiainnovaatioihin. Liiketoiminnallisten edellytysten ja kasvun takaamiseksi on varmistettava tietovarantojen laatu ja saatavuus. Liikenteen digitalisoimisessa tulee siirtyä paikallisista liikennemuotokohtaisista ratkaisuista kohti valtakunnallisesti yhteentoimivia liikennejärjestelmätasoisia toteutuksia ja sitten dataroamingiin perustuviin kansainvälisiin ratkaisuihin. Avoimilla rajapinnoilla ja yhteentoimivuudella mahdollistetaan skaalautuvien ratkaisujen kehittäminen. Investoinnit liikenteen dataekosysteemiin, digitaalisiin kaksosiin ja reaaliaikatalouden ratkaisuihin ovat tässä keskeisessä roolissa.
- Ohjelman painotukset digitaalisen infrastruktuuriin ovat kannatettavia. Liikennejärjestelmän digitalisoinnin osalta tulisi yleisesti eri hankkeiden yhteydessä arvioida sekä mahdollisuudet liikenteen tehostamiseen ensi sijassa älyliikenne-ratkaisuihin että uusinvestointien osalta vaatimukset, jotka jatkossa mahdollistavat liikenteen datapohjaisen kehittämisen, palveluistumisen ja automaation. Kaikissa suurissa hankkeissa tulisi olla mukana digitalisaation koko keinovalikoima, joilla kallista infrastruktuuria saadaan hyödynnettyä tehokkaammin. Osana elvytystä rahoitusta voitaisiin kohdistaa mm. väylien kunnossapidon ja talvihoidon digiloikkaan eli älykäästä ja ennakoivaa analytiikkaa mahdollistaviin teknologioihin, kuten anturointiin, konenäköön ja laserteknologioihin. Tähän tulisi yhdistää väylien elinkaaren tiedollajohtamisen kehitysohjelma.

#### **Lopuksi**

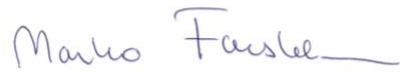
EU:n elpymis- ja palautumistukiväline on Euroopan mittakaavassa varsin huomattava kokonaisuus. Parhaillaan kaikissa EU-maissa pohditaan vastaavalla tavalla investointikohteita ja seuraavien vuosien aikana on odotettavissa valtava määrä erilaisia julkisia hankintoja digitaaliseen muutokseen ja vihreään siirtymään liittyen. Suomen saanto EU:n elpymisvälinekokonaisuudesta on vajaa 0,5 %:a ja huomio on pitkälti kiinnitetty tähän saantoon. Suomen kestävän kasvun ohjelmassa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, kuinka suomalaiset yritykset saadaan osallisiksi tuosta 99,5 %:n osuudesta.

On ehdottoman tärkeää, että lopullisessa ohjelmassa korostuvat ne toimenpiteet, joilla tähdätään Suomen elinkeinoelämän uudistumiseen, toimintaympäristön parantamiseen,

11.01.2021

osaamisen ja TKI-toiminnan tasonnostoon sekä viennin ja yksityisen sektorin työllisyyden kasvuun. Uudet työpaikat syntyvät uudesta viennistä ja ilmastonmuutoksen torjuntaan ja digitalisaatioon liittyvälle osaamiselle ja teknologialle on voimakkaasti kasvavaa globaalia kysyntää. Kestävän kasvun ohjelman kasvutavoitteiden pitäisi pääsääntöisesti liittyä pitkäkestoiseen kestäväan kasvuun, jossa yritys- ja vientivetoisilla toimilla on keskeinen rooli. Tämä näkökulma tulisi linjata nykyistä selvemmin. EU:n elpymis- ja palautumistukivälinettä tulisi ajatella siemenperunana, joka tuottaa satoa ja hyvinvointia tulevaisuudessakin.

Kunnioitavasti,



Marko Forsblom  
Toiminnanjohtaja  
ITS Finland ry