

24.1.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö VN/7835/2019

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto dokumenttiin: ”Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelma”.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua arviointiohjelmasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

ITS Finland suhtautuu erittäin myönteisesti 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tekemiseen. Se tuo kaivattua pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kokoaa monimuotoisen liikennejärjestelmän yhdeksi kokonaisuudeksi.

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ajoittuu aikaan, jossa koko liikenneala on maailmanlaajuisesti mielenkiintoisessa kehitysvaiheessa. Liikennejärjestelmä on sähköistymässä, ensin yksityisautoilu ja perässä tavaraliikenne ja jatkossa muutkin kulkumuodot. Samanaikaisesti digitaaliset ratkaisut ja automaatio lisääntyvät kaikissa kulkumuodoissa ja sekä liikkujat että ajoneuvot kytkeytyvät tietoverkkoihin. Sähköistymisen myötä liikenteen verotuksen pohja muuttuu ja liikenteen hinnoittelun perusteet muuttuvat. Datapohjaiset digitaaliset prosessit mahdollistavat liikenteen ajantasaisen tilannekuvan muodostamisen sekä aidosti yhteen toimivat matka- ja kuljetusketjut, jonka ansiosta liikennejärjestelmän nykyinen väyläkapasiteetti saadaan huomattavasti tehokkaammin käyttöön. Erilaiset työhön, lääkäripalveluihin, opetukseen, kauppaan jne. liittyvät sähköisen asiointin palvelut tulevat vaikuttamaan liikenteen kysyntään. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee tukea tiukkojen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Tämä liikkumisen murros asettaa liikennejärjestelmäsuunnittelulle omat erityiset haasteensa, jonka pitäisi näkyä myös vaikutusarvioinnin ohjeistuksessa ja toteutuksessa. Samalla tulisi myös huomioida murroksen aiheuttamat mahdollisuudet esimerkiksi toimialan kestävien ratkaisujen vienti- ja työllistämispotentiaalissa.

Arviointiohjelmassa todetaan, että vaikutusten arvioinnissa on kyse etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista. Vaikutusten arvioinnissa tulisi arvioida laajasti myös muuttuvaa yhteiskuntaa, jota varten liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen toimenpiteet tuotetaan. Käytännössä tämä tarkoittaa esim. työelämän, kaupan ja teknologian kehityksen arviointia tai pikemminkin ennakointia.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmään tulisi saada mukaan kansallinen visio tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, joka sisältäisi myös liikkumisen murroksen elementit. Kansallinen visio

24.1.2020

edesauttaisi rakentamaan sellaista tulevaisuuden liikennejärjestelmää, joka ottaisi huomioon muuttuvan toimintaympäristön niin teknologisen kehityksen, uusien liiketoimintamallien kuin muuttuvan kuluttajakäyttäytymisen osalta. Toimenpidesuunnitelma ilman yhteistä visiota on helpposti suuri joukko erillisiä hankkeita, joista ei muodostu se kokonaisuus, jota liikennejärjestelmästä odotamme ja liikennepoliittiset tavoitteet jäävät saavuttamatta.

Yksityiskohtaisia huomioita arviointiohjeen sisällöstä

Liikennejärjestelmäsuunnitelman organisoituminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelman organisoitumisessa on päädytty viranomaisvetoiseen työskentelyyn, jossa ryhmien kokoonpanoissa on pelkästään viranomaisedustus. Suomessa vuonna 2017 liikennealalla ja sitä tukevilla toimialoilla toimi noin 55 000 yritystä, jotka työllistivät arviolta 320 000 henkilöä. Tilastokeskus arvioi näillä markkinoilla toimivien yritysten liikevaihdoksi yli 70 mrd. euroa vuonna 2017. Nykyään liikennejärjestelmän operointi on käytännössä täysin yritysten toteuttamaa. Samoin liikennealan keskeiset teemat, 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.

Lausuntopalvelun täsmäkysymykset

Seuraavassa ovat yksityiskohtaisemmat kommentit lausuntopalvelussa esitettyihin täsmäkysymyksiin.

- *Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?*

Arviointiohjelmassa todetaan saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten palvelutason osalta sivulla 30 seuraavasti: ”Käyttäjähäyötyjen arviointi tehdään liikennejärjestelmän asiakkaiden kohtaaman matka-ajan, häiriöttömyyden, mukavuuden ja muiden palvelutasotekijöiden muutosten kautta.”

Käytännössä hyödyt tarkoittavat yleensä käyttäjien aikasäästöjä, joille saadaan laskettua aikakustannussäästö. Liikenteessä yhteiskuntataloudellista kannattavuutta ja H/K-suhdetta on laskettu samankaltaisilla menetelmillä jo 1900 -luvun puolivälistä asti, ja nuo samat periaatteet ovat mukana myös ko. arviointiohjelmassa. Kokonaisuutena laaja-alaiset liikennepoliittiset tavoitteet (esim. päästötavoite) eivät välity hanketasolle asti siinä määrin, että ne vaikuttaisivat investointihankkeiden toteutukseen. Investointihankkeen perusteluna käytettäviä laskennallisia hyötyjä ei ole johdettu muuttuneista tavoitteista, vaan laskentaperuste on pysynyt vuosikymmeniä samana tavoitteiden muuttumisesta huolimatta. Nykyisillä arviointiperusteilla ei esimerkiksi pyöräteitä tai liikkumisen ohjausta saada kannattaviksi, vaikka ne oli-

24.1.2020

sivat kannatettavia tavoitteita liikennejärjestelmätyössä. Samoin esimerkiksi päästöjä selvästi alentava tieliikenteen keskinopeuden alentaminen näyttäisi nykyisten laskelmien mukaan yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattamattomalta toimenpiteeltä.

Nyt kohteena olevan liikennejärjestelmäsuunnitelman arvioinnissa olisi hyvä ottaa laajempi näkökulma liikennejärjestelmän arviointiin ja kyseenalaistaa vuosikymmenien vanha aikakustannussäästöihin perustuva arviointi. Arviointiohjelmassa esitetään tämän suuntaista kehitystä, mutta jatkotyössä olisi tarpeen entisestään korostaa liikennejärjestelmän päästöttömyyttä, liikkumisen ennakoitavuutta ja ajantasaista tilannekuvaa, joka mahdollistaa toimivat matka- ja kuljetusketjut ja arvioida uudelleen, miten eri tekijöitä arvioidaan kokonaisarviossa. Arvioinnissa olisi keskeistä huomioida toimien vaikutus liikennemuotosiirtymään, tavoitteena kestävien kulkutapojen osuuden lisääminen. Nyt olisi hyvä aika tuoda aidosti tarkasteluun digitaaliset liikenteen ohjaamisen ja hallinnan mahdollisuudet nykyisen kapasiteetin maksimaaliseksi hyödyntämiseksi.

Perinteisen yhteiskuntataloudellisen tarkastelun lisäksi arviointityössä olisi mielenkiintoista käyttää myös nykyaikaisia tietojohtamisen ja simuloinnin mahdollisuuksia. Liikennejärjestelmästä kerätään nykyään valtavasti monipuolista dataa, jonka hyödyntäminen esimerkiksi liikennejärjestelmän toimivuuden, päästöjen ja taloudellisuuden simuloinnissa voisi avata aivan uusia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kaupunkikehittämisessä digitaalisen kaksosen käyttämisestä on saatu hyviä kokemuksia ja digitaalisen kaksosen toteuttaminen Suomen liikennejärjestelmästä loisi aivan uudenlaisen tavan arvioida liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksia.

- *Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?*

Ohjelmadokumentin mukaisesti vaikutusten arviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia Suomessa ja rajojen ulkopuolella. Ohjelmassa on tuotu hyvin esille noiden välittömien vaikutusten arviointia, mutta välilliset vaikutukset ovat melko pienellä painoarvolla, vaikka ne voivat vaikutuksina olla hyvinkin merkittäviä. Tällaisia välillisiä vaikutuksia voivat olla esimerkiksi kevyen liikenteen terveysvaikutukset sekä vaikutukset matkailualan ja kaupanalan kehitykseen ja työllisyyteen tai liikennealan osaamisen vientiin.

Suomessa on erinomaista osaamista esimerkiksi liikennealan digitalisaation, sähköistymisen ja palveluistumisen aloilla, joten olisi tärkeää arvioida myös sitä millaisia vientimahdollisuuksia kestävä ja vastuullinen liikennejärjestelmän rakentaminen avaisi suomalaiselle osaamiselle. Jos tavoitteena on maailman edistyksellisin liikennejärjestelmä, olisiko sellaiselle osaamiselle kysyntää muuallakin?

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

24.1.2020

vaikutuksia esimerkiksi kuluttajien valintoihin. Hyvä esimerkki on linja-autoliikenteen kaukoliikenteen markkinan avaaminen kilpailulle 2013, joka toi markkinoille uutta tarjontaa (Onnibus), alensi matkahintoja ja kasvatti matkustajamääriä.

- *Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?*

Kun kyseessä on vahvasti tulevaisuuteen tähtäävä kokonaisuus, tulisi viestinnässä ja vuorovaikutuksessa olla mukana myös vahva yhteisen vision näkökulma. Vuorovaikutuksessa tulisi kuulla asiantuntijoita laajasti sekä akatemian että yritysmaailman osalta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteistyöryhmässä on päädytty puhtaasti virkamiesvetoiseen kokoonpanoon, mutta olisi toivottavaa, että alan hyvä PPPP-yhteistyö ei jäisi takalalle. Pelkkä kuulemiseen tai lausuntoihin pohjautuva yhteistyö ei vastaa aitoa PPPP-yhteistyötä. Elinkeinoelämän ja tutkimusalan pitäisi olla työssä mukana subjekteina, ei pelkästään objekteina.

Käynnissä on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön lisäksi useita liikenteen tulevaisuutta ohjaavia hankekokonaisuuksia, kuten fossiilittoman liikenteen työryhmä ja liikenteen verotusta tarkasteleva työryhmä. Näiden välinen yhteistyö sekä vision ja tavoitteiden yhdensuuntaisuus on erittäin tärkeää.

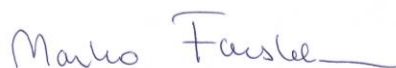
- *Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:*

*“We cannot solve our problems with the same level of thinking that created them.”
Albert Einstein*

Lopuksi

VTT:n tuottamassa ”Liikenneinfrastruktuuri 2040” -hankkeessa todettiin seuraavasti: ”Vuoteen 2040 mennessä väylänpitoon on tarve sijoittaa kokonaisuudessaan 77–105 miljardia euroa. Rahoitus on syytä käyttää viisaasti. Summat ovat suuria, ja yhteiskunnan kannalta on erittäin iso kysymys se, mitä rahalla voidaan saada aikaan – tai olla saamatta.” Tämä on hyvä ohjenuora myös valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle.

Kunnioitavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry