ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.5.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Asia: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

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

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

Johdanto

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ajoittuu aikaan, jossa koko liikenneala on maailmanlaajuisesti hyvin merkittävässä murrosvaiheessa. Liikennejärjestelmän kehittämisen haasteet ja keinovalikoima 2000-luvulla poikkeavat suuresti 1900-luvun haasteista ja mahdollisuuksista.

Liikennejärjestelmä on nyt sähköistymässä, digitalisoitumassa ja palveluistumassa. Käytännön tasolla sähköistyminen näkyy mm. autonmyyntitilastoissa, autonvalmistajien julkistuksissa, sähkölatausjärjestelmien toteutuksina.ja lukuisina uusina sähköisinä innovaatioina eri kulkumuodoissa. Ensiaskeleita ovat näyttäneet yksityisautoilu ja erilaiset sähköiset kevyet kulkuvälineet, ja perässä tulevat tavaraliikenne ja muutkin kulkumuodot. Samanaikaisesti etenevät digitaaliset ratkaisut ja automaatio kaikissa kulkumuodoissa, kun kaikki osapuolet mukaan lukien ajoneuvot kytkeytyvät tietoverkkoihin. Datapohjaiset digitaaliset prosessit mahdollistavat liikenteen ajantasaisen tilannekuvan muodostamisen sekä aidosti yhteen toimivat matka- ja kuljetusketjut. Nämä yhdessä puolestaan mahdollistavat liikenteen laajemman palveluistumiskehityksen, josta parhaana käytännön esimerkkinä on Mobility as a Service -ajattelun yleistyminen lukuisina uusina käyttäjälähtöisinä palveluina sekä miljardi-investointeina alan kansainvälisiin kärkiyrityksiin.

Oman haasteensa liikenteen kysynnän ennustamiseen ja tulevaisuuden suunnitelmiin tuo koronan aikaansaama digiloikka, kun ihmiset ovat osallistuneet maailmanlaajuiseen kokeiluun ja hoitaneet virtuaalisesti niin ostokset, työnteon, opiskelun, lääkärikäynnit kuin sosiaalisen kanssakäymisetkin.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.5.2021

Nämä yhdessä ovat tuoneet valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman tekemiseen oman erityisen piirteensä. Murroksen riittävä huomioon ottaminen ja ennakointi ovat ensimmäisen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suurin haaste. Liikennejärjestelmän uutta suuntaa määritettäessä olisikin hyvä pitää mielessä Albert Einsteinin kuuluisa sitaatti: “We cannot solve our problems with the same level of thinking that created them.”

Liikenne- ja viestintäministeriössä esitetty ajatus ”Tieto on viides liikennemuoto” on nyt ajankohtaisempi kuin koskaan. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tämä uusi liikennemuoto tulee saada samalle viivalle muiden liikennemuotojen kanssa myös budjettimielessä.

Lausunto

Yleiset lähtökohdat
Liikennejärjestelmän merkitys koko yhteiskunnan toimivuudelle ja kilpailukyvylle on suunnitelmassa tunnistettu ja tunnustettu. Kansallinen ja kansainvälinen lainsäädännöllinen viitekehys on kuvattu, ja samoin suhde muihin käynnissä oleviin kansallisiin ja kansainvälisiin liikennesektorin sopimuksiin ja strategioihin. Liikenteen kytkeytyessä yhä kiinteämmin energia- ja tietoverkkoihin, on erittäin tärkeää ottaa huomioon myös mm. energia- ja tietopolitiikan kansallinen ja kansainvälinen kehitys.

Nykytila ja toimintaympäristön muutokset
Nykytilakuvauksessa annettu yleiskuva Suomen liikennejärjestelmästä on kapea keskittyen pääasiassa yleiseen tie- ja raideverkkoon jättäen kaupunkiliikenteen ja seutuliikenteen varsin vähäiselle huomiolle. Suomalaisista 70 prosenttia asuu kaupungeissa ja myös liikenteen päästöistä valtaosa syntyy kaupunkiseuduilla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin pääseminen ratkaistaan ensikädessä kaupunkiseuduilla.

Toimintaympäristön muutokset on suunnitelmassa tunnistettu hyvin keskeisten megatrendien osalta. Uusien liiketoimintamallien ja teknologioiden kehittymisen osalta markkinoiden muutos ja erityisesti yritysten rooli liikkumisen digitalisoitumisessa ja palveluissa tulisi kuvata osana suunnitelmaa. Nyt yritysten rooli innovaattoreina, investoijina ja aktiivisina liikennemarkkinan toimijoina on jäänyt suunnitelmassa sivurooliin.

Visio.
Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on prosessin aikana lisätty vuoteen 2050 ulottuva visio, jossa on luotu yhteistä näkemystä ja tulevaisuuskuvaa. Visio on kokonaisuutena onnistunut, mutta se ei ole kovin visionäärinen, kun ottaa huomioon tavoitevuoden. Suuri osa visiosta on toteutettavissa, ja oikeastaan pitäisikin toteuttaa jo vuoteen 2030 mennessä.

Tavoitteet
Liikennejärjestelmälle suunnitelmassa asetetut tavoitteet ovat ymmärrettäviä ja perusteltavissa, mutta ne ovat myös hyvin perinteisiä. Niissä ei ole otettu tarpeeksi huomioon esimerkiksi toimintaympäristön

muutokset -osiossa kuvattuja näkökulmia. Tavoitteiden ja vision välinen suhde on vaikeasti hahmotettavissa. Tavoitteita ei ole priorisoitu eikä niille ole määritetty mittareita eikä aikatauluja, joilla tavoitteiden toteutumista voi seurata ja muutosta voi johtaa.

Toimenpideohjelma
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. Liikennejärjestelmän tehokkuuden ja Suomen kilpailukyvyn kannalta on erittäin tärkeää, että ko. linjaus viedään myös käytäntöön ja siihen panostaminen näkyy toimenpideohjelman rahoittamisessa. Nyt rahoitustaulukossa esitetyt arviot digitalisaation hyödyntämiseen ovat erittäin vaatimattomia ja ne alkavat liian myöhään.

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 sääja 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, yhteen toimivina liikkumispalveluina. Liikenteen digitalisaatio ei ole vain tukitoimi vaan se on oleellinen osa ydintekemistä.

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.

- 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.
- Palveluintegraation edellytyksenä on riittävä integroitavien palvelujen valikoima. Joukkoliikenneinvestointien rinnalle tarvitsemme julkisia investointeja mm. liityntäpysäköintiin, pyöräilyinfraan ja kaupunkipyöräjärjestelmiin sekä yksityisiä investointeja markkinaehtoisiin palveluihin. Lisäksi tarvitsemme investointeja järjestelmäintegraatiohin ja rajapintaratkaisuihin.
- Panoksia tulee ohjata liikennealan ekosysteemikehitykseen, jotta vauhditetaan liikennealan yritysvetoisia kasvuekosysteemejä, jotka tähtäävät kansainvälisille 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 vientimarkkinointiaktiviteetit. 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 yhteen toimivuudella mahdollistetaan skaalautuvien ratkaisujen kehittäminen. Investoinnit liikenteen dataekosysteemiin, digitaalisiin kaksosiin ja reaaliaikatalouden ratkaisuihin ovat tässä keskeisessä roolissa.

Suunnitelman painotukset digitaalisen infrastruktuuriin ovat kannatettavia. Liikennejärjestelmän digitalisoinnin osalta tulisi yleisesti eri hankkeiden yhteydessä arvioida sekä mahdollisuudet liikenteen tehostamiseen älyliikenneratkaisuin 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. 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.

ITS Finland tukee kaikkia toimia, joilla EU-rahoituksen saantoa saadaan parannettua. Suomalainen osaaminen on maailmalla kärkiluokkaa käytännössä kaikissa kansainvälisissä vertailuissa, ja meillä olisi substanssiosaamisen näkökulmasta potentiaalia nykyistä parempaankin 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.

Valtion rahoitusohjelma

Panostaminen digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kokoamiseen sekä automaation ja tiedon hyödyntämisen edistämisen pilottihankkeille on erinomaista. Näiden osalta on tärkeää, että yksityinen sektori on vahvasti mukana toteutuksessa. Pilottihankkeisiin panostukset on tarkoitus aloittaa vasta vuodesta 2023 alkaen. Rahoituksen saantoa tulee aikaistaa, mikäli Suomi haluaa pysyä kehityksessä mukana.

Panostukset yhteentoimiviin lippujärjestelmiin, solmupisteiden matkustajainformaatioon, henkilökuljetusten yhdistelyyn ja esteettömyyteen tiedon avulla ovat tärkeitä avauksia, mutta asioiden tärkeyteen verrattuna panostukset ovat aivan liian pieniä ja niiden ajoittaminen alkamaan 2023 on liian hidasta. Liikkumisen palveluihin (ml. MaaS) ja palveluintegraatioihin koko maassa tulee varata rahoitusta.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

10.5.2021

Vaikutusten arviointi
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.

Lopuksi

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 kehityksen etenemisestä. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että tulevissa suunnitelmissa yritysten näkökulmat ja osaaminen saataisiin kiinteämmin mukaan toimialan tulevaisuutta voimakkaasti suuntaavaan strategiseen suunnitelmaan.

VTT:n tuottamassa ”Liikenneinfrastruktuuri 2040” -hankkeen julkistustilaisuudessa 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.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry