ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

2**8.10.2021**

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite 1: Asiantuntijapyyntö HE 146/2021 vp

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää kutsusta asiantuntijakuulemiseen koskien hallituksen esitystä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022. Asiantuntijakuulemisen teemana on liikenteen päästöjen vähentäminen ja mm. digitalisaation hyödyntäminen kestävän ja älykkään liikkumisen edistämisessä, Digirata-hankkeen tilanne sekä lentoliikenteen sähköistymiseen liittyvät mahdollisuudet ja tulevaisuudennäkymät.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon yhdistysmuotoinen asiantuntijaverkosto, johon kuuluu noin 110 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

ITS Finlandin lausunnossa keskitytään pääasiassa pääluokkaan 31 eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevaan talousarvioesitykseen. ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Talousarvioesityksen toimintaympäristökuvaus on varsin hyvin ajan hermolla ja siitä on poimittavissa muun muassa seuraavat hyvin alan kehitystä ilmentävät linjaukset:

- Päästövähennyksiin tähtääviä toimia on tehtävä huomattavasti nopeammin kuin tähän mennessä on tehty tai suunniteltu tehtäväksi.
- Tieto- ja viestintäteknologiasektorin tarjoamat mahdollisuudet ilmastotavoitteiden saavuttamisessa ovat korostumassa.
- Kaupungistuminen ja väestörakenteen kehitys vaikuttavat liikenteen ja viestinnän tulevaisuuteen asettamalla haasteita muun muassa palvelurakenteelle.
- Liikenne- ja viestintätoimialan palveluistuminen jatkuu ja teknologiamurroksella on suuria vaikutuksia yhteiskuntaan ja liikennejärjestelmään.
- Väylien kunto ja viestintäverkkojen kapasiteetti korostuvat digitaalisten palvelujen ja automaation kehityksen myötä.
- Liikenteen automaatio, esineiden internet ja muut kehittyvät ilmiöt ja palvelut vaativat kattavia sekä nopeampia ja tehokkaampia tiedonsiirtoyhteyksiä.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

2**8.10.2021**

Talousarvioesityksen toimintaympäristön linjaukset ovat hyvin linjassa parlamentaarisesti valmistellun ensimmäisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa, samoin kuin viime vuosina valmistuneiden lukuisten liikenteen digitaalista ja kestävää murrosta suuntaavien liikennehallinnon strategioiden ja ohjelmien kanssa. Liikennehallinnossa on viime vuosina lanseerattu ajatus, jonka mukaan ”Tieto on viides liikennemuoto”. Tätä ajatusta tukee myös Liikenne 12 -suunnitelmassa tehty linjaus ”Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.”

Lausunto

Edellä kuvattua taustaa vasten olisi odottanut, että digitalisaation, sähköistymisen ja palveluistumisen mahdollisuudet olisi noteerattu myös valtion talousarvioesityksen määrärahojen allokoinnissa, joka on yksi keskeisiä työkaluja, jolla Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita on tarkoitus toteuttaa. Tällaisenaan talousarvioesityksen määrärahojen suuntaaminen ei ota huomioon edes talousarvioesityksen toimintaympäristökuvauksen linjauksia eikä myöskään edistä Liikenne 12 -toimeenpanoa liikennejärjestelmän uudistumisen näkökulmasta. Lähestymistapa ei ole liikennejärjestelmän yhteentoimivuutta korostava vaan keskittyy pikemminkin liikennemuotokohtaisiin ja usein pistemäisiin ratkaisuihin.

Älykkään ja kestävän liikenteen keinovalikoima tulee saada nykyistä paremmin mukaan sekä kehittämisinvestointeihin että perusväylänpitoon. Se on avain liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseen. 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, älykkäinä latausjärjestelminä. mobiilimaksamisena, yhteentoimivina liikkumis- ja kuljetuspalveluina. Liikenteen digitalisaatio ei ole vain tukitoimi vaan se on oleellinen osa ydintekemistä. Sen mahdollisuudet tulisi näkyä nykyistä paremmin valtion talousarvioesityksessä. Erityisen tärkeää on myös varmistaa, että uudistuminen näkyy liikennealan taloudellisissa ohjausmekanismeissa, esim. liikkumispalvelujen verotuksella on ratkaiseva merkitys kestävien palvelujen yleistymisessä.

Talousarvioesityksessä mukana oleva Digirata -hanke on myönteinen poikkeus muutoin varsin perinteiseen, joltain osin jopa vanhanaikaiseen kokonaisuuteen. Digirata -hankkeella korvataan vanhenevaa junien kulunvalvontajärjestelmää, mutta samalla sen avulla otetaan digitalisaation mahdollisuudet laajemmin käyttöön koko raideliikennejärjestelmän tehokkuuden ja turvallisuuden edistämiseksi sekä raideliikenteen kytkemiseksi osaksi koko liikennejärjestelmää matka- ja kuljetusketjuja mahdollistavan datatalouden mukaisesti.

Lentoliikenteen sähköistyminen etenee rinnakkain kaikkien muiden liikennemuotojen sähköistymisen kanssa. Lentoliikenteessä sähköisiä pienkoneita on jo käytössä ja matkustajaliikenteeseen pienehköt sähkölentokoneet saataneen sertifioituina lähivuosina. Laajempi yleistyminen lyhyillä kaupallisilla lennoilla luultavasti 2030-luvulla, kun ensimmäisten sähkölentokoneiden operoinnista ja kustannuksista matkustajaliikenteessä on saatu kokemuksia, ja suuremman matkustajakapasiteetin sähkölentokoneita on tullut markkinoille. Yhteiskunnan näkökulmasta sähköinen lentoliikenne on edullinen tapa toteuttaa kaupunkien välinen liikenne, koska infrakustannukset keskittyvät lentokenttien rakentamiseen ja ylläpitoon, joka on myös ekologisesti järkevää. Sähköinen lentoliikenne tarvitsisi oman strategisen lähestymisen ja innovaatiorahoitusta alan kehityksen varmistamiseksi ja liiketoimintamahdollisuuksien ulosmittaamiseksi.

Yksityiskohtaisia huomioita talousarvioesityksestä:

- Sekä kehittämisen että perusväylänpidon rahoitustasot ovat pienempiä kuin Liikenne 12 -suunnitelmassa. Näitä leikkauksia ei saa kohdistaa liikennejärjestelmän uudistamiseen tähtääviin toimenpiteisiin liittyen liikenteen digitalisoitumiseen, automaatioon, sähköistymiseen ja palveluistumiseen.
- Vuosi 2022; Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus kunnille on budjettiesityksessä 2022 tasoltaan 4 M€. Tämä on selvä poikkeus sekä Liikenne 12 -suunnitelman että Fossiilittoman liikenteen tiekartan linjauksiin. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi keskeisiä keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja sille kuitenkin osoitettu määräraha on esimerkiksi alle puolet siitä, mitä on varattu turvetuotantokoneiden romutukseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahat tulisi moninkertaistaa.
- Seuraavat Liikenne 12 -suunnitelman kokonaisuudet eivät näy talousarvioesityksessä lainkaan, vaikka ne ovat avainasemassa liikennejärjestelmän uudistamisessa kestävämpään, tehokkaampaan, taloudellisempaan ja asiakaslähtöisempään suuntaan:
  - Liikenne 12-suunnitelmassa esitettyä korotusta joukkoliikennetukiin v. 2025 alkaen ei ole julkisen talouden suunnitelmassa.
  - Liikenne 12 -suunnitelman mukaan matkaketjujen kehittämiseen (lippu- ja maksujärjestelmät, matkustajainformaatio solmupisteissä sekä henkilökuljetusten yhdistely, esteettömyys) suunnataan vuosina 2023-2025 rahoitusta yhteensä 20 milj. €. Tämä rahoitus ei ole mukana julkisen talouden suunnitelmassa. Tärkeä kokonaisuus, joka saisi olla mukana jo vuoden 2022 talousarvioesityksessä.
  - Liikenne 12 -suunnitelman mukaan tiedon hyödyntämisen, automaation ja kaupunkilogistiikan pilotteihin varattaisiin yhteensä 76,5 M€ vuosille 2023-2032. Toistaiseksi tätä rahoitusta ei julkisen talouden suunnitelmassa ole. Tärkeä kokonaisuus, joka saisi olla mukana jo vuoden 2022 talousarvioesityksessä.

Edellä mainittujen nostojen lisäksi haluamme korostaa liikenne- ja viestintävirasto Traficomin resurssien merkitystä alan uudistumisen ohjaamisessa ja toimeenpanossa sekä erityisesti kyberturvallisuusnäkökulmien huomioon ottamisessa.

Kokonaisuutena talousarvioesitys vuodelle 2022 ei tue sitä uudistumisen tarvetta ja aikataulua, joka kuvataan toimintaympäristökuvauksessa ja erityisesti Liikenne 12 -suunnitelmassa sekä muissa keskeisissä liikennehallinnon ohjelmissa ja strategioissa, kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Logistiikan digitalisaatiostrategia, Automaation toimeenpanosuunnitelma ja Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021-2023.

Lopuksi

Liikenteen murroksesta ja uusien digitalisaatioon perustuvien teknologioiden ja palveluinnovaatioiden mahdollisuuksista puhutaan varsin paljon ja usein hieman futuristisessa muodossa. Nykyään liikennesektorilla ei kehitetä mitään uutta teknologiaa tai palvelua, jossa ei ole mukana digitaalista ulottuvuutta. Kaikki uudet teknologiat ja palvelut tuottavat ja hyödyntävät aikaan ja paikkaan sidottua dataa, jota käytetään matkojen ja kuljetusten seurantaan, hinnoitteluun, yhdistämiseen, tehostamiseen, päästöjen alentamiseen ja asiakaskokemuksen parantamiseen. Liikenteen digitalisoituminen on jo täällä, josta yhtenä hyvänä käytännön esimerkkinä Ahola Transport, jonka konsernijohtaja Hans Ahola kirjoitti digitalisaation vaikuttavuudesta ja mahdollisuuksista LVM:n ImpulssiBlogissa.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

2**8.10.2021**

Kansallisesti on hyvä pitää mielessä, että Suomessa liikennesektorilla on erinomaista osaamista datapohjaisissa digitaalisissa teknologioissa ja palveluissa. Suomalaiset yritykset hyödyntävät ja kehittävät aktiivisesti kaikkia liikenteen datatalouteen liittyviä elementtejä ja olemme ehdotonta kansainvälistä kärkeä avainteknologioiden kehittämisessä ja soveltamisessa. Työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön johtamassa ”Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021-2023” -ohjelmassa rakennetaan suomalaisesta liikenteen teknologiaosaamisesta vientivetoista kasvualaa. Eli samalla, kun peräänkuulutetaan EU:n investointeja ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävän liikennejärjestelmän edistämiseksi ja eurooppalaisen kilpailukyvyn turvaamiseksi, on hyvä varmistaa samojen näkökulmien toteutuminen kansallisella tasolla eri hallinnonalojen budjeteissa. Panostamalla uudistumiseen panostetaan samalla tulevaisuuteen.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry