26.02.2026

Liikenne- ja viestintävaliokunta

VNS 10/2025

VASTAUS VALTIONEUVOSTON SELONTEKOON VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA vuosille 2026-2037

Suomen Taksiliitto ry nostaa kuulemisessa esiin seuraavat asiat:

Yleistä

Selonteossa on aiempaa paremmin huomioitu palvelujen käyttäjien näkökulma myös henkilöliikenteen osalta. Painotus on yhä saavutettavuuden kautta, mutta ei niinkään työympäristönä. Elinkeinoelämän tarpeet, kaupunkiseutujen toimintaedellytykset ja liikenteen turvallisuus alueille ovat saaneet lisää määritelmiä ja toimenpiteitä.

Sosiaalisista muutoksista mm. ajankäytön muutos vaikuttaa liikkumisen tarpeisiin, ja sukupolvien erot ovat merkityksellisiä liikkumisen palveluiden käytössä ja kehittymisessä. Merkittävä tekijä on myös teknologian, digitaalisuuden kehittyminen, ja sen toisella puolella väestön eritahtinen kyky ottaa sitä käyttöön. Valtioneuvoston selonteon jatkotyöstössä on huomioitu sähköisten palvelujen mahdollisuudet, mutta myös niihin liittyvät rajoitteet. Digitaalisten liikkumispalvelujen kehittyminen on eritahtista riippuen alueesta ja asiakasryhmistä, ja tämän huomioiminen tuo realistisuutta asiakirjalle.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä nolla-visio ja Safe System –lähestymistapa on huomioitu asiakirjassa riittävästi. Ammattiautoilijan kannalta liikenteen turvallisuus on jokapäiväisen työn turvallisuutta vahvistava tekijä. Ammattimainen liikenne voi osaltaan parantaa ”osaamisstandardia”, kun sille on asetettu asianmukaiset laatuvaatimukset. Tällä lisätään käyttäjäturvallisuutta, joka vahvasti liittyy kokonaisjärjestelmän turvallisuuteen.

Alueelliset tarpeet

Alueellisten erityispiirteiden mukaan ottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tuo lisää toiminnallisuutta ja sitouttaa alueita toteuttamiseen. Aiempi systeemiperustainen lähestyminen käsitteli liikennejärjestelmää lähinnä eri väylien kokoonpanona. Selonteko tarkastelee nyt liikennejärjestelmää osana maan elinkeinojen ja väestön liikkumisen tarpeita. Näkökulman lisääminen ei ole ollut ongelmatonta, koska se tuo valtakunnalliselle tasolle pienempiä alueita. Tämä on kuitenkin nähtävä tarpeellisena väestön sijoittumisen ja elinkeinojen paikallisuuden ja alueellisen palvelukyvyn takia.

Maaseutumaisten alueiden tarpeiden huomioiminen ja nivominen osaksi valtakunnan suuunnitelma tukee yhteiskunnan resilienssiä. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja

liikennejärjestelmän kehittäminen tapahtuu merkittävältä osin juuri kaupunkialueilla ja taajamissa.

Erityisesti kappaleessa 5.6.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne on syvennetty näkökulmaa huomioimaan maaseutualueiden, kaupunkien kehitysalueiden ja kaupunkialueiden välisten yhteyksien painoarvoa työssäkäynnin, opiskelujen ja monien palvelujen mahdollistajana.

Haja-asutusalueiden elinvoiman kannalta on kuitenkin yhä kiinnitettävä huomio erityisesti kansalaisten tyytyväisyyden laskuun pienemmillä paikkakunnilla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa. Henkilökuljetuksen ammattilaisten työolosuhteet ovat näissä heikentyneet tiestön kunnon heikentyessä. Näillä osuuksilla myös riskit onnettomuuksiin kasvavat.

Taksiliikenne on nähtävä kokonaissuunnittelussa osana asukkaiden palveluja, ei vain osana julkista liikennettä. Vuodessa ajettavat noin 50 miljoonaa taksimatkaa (luku ennen koronaa, Traficom) ovat ammattilaisen ajamia matkoja, joille tieverkosto on työpaikka. Taksiverkoston tehtävä on kuroa mm. erilaisten muiden, erityisesti terveydenhuoltoon liittyvien, palveluverkkojen silmukoita umpeen, eli tuoda palvelut saavutettaviksi silloinkin, kun julkinen liikenne ei siihen taivu. Useimmiten kyydit ajetaan vielä alemman tieverkon teillä, joiden ylläpito on toissijaista ja aiheuttaa näin vaaratilanteita.

Liikenteen solmukohdat ja esteettömyys

Kappaleessa 5.6.2 Liikenteen palveluiden solmukohdat on saatu näkyviin myös esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyvät tekijät, jotka tulisi olla liikennejärjestelmäsuunnittelun perusparametreja riippumatta suunnittelun kokoluokasta. Toimivaltaisten ja -vastuullisten tahojen tuominen esiin selkeyttää työnjakoa eri hallintotasoilla. Taksiliikenne merkittävältä osaltaan palvelee erilaisia erityisryhmiä. Esteettömyysvision tulisi huomioida myös ostetut palvelut ja niiden ei-tekninen/henkilöpalveluun liittyvä kyky suoriutua kuljetuksesta.

Liikenteen palveluiden solmukohdista suunnitelmaluonnos esittää, että tietoa hyödyntämällä voidaan kehittää loppukäyttäjille suunnattuja matkustajainformaatioon ja lipputuotteisiin liittyviä palveluita, ja että digitalisaation avulla voidaan myös edistää uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntyä.

Digitalisaation lisäarvo

Digitalisaatio tuo parhaimmillaan lisää mahdollisuuksia parantaa tehokkuutta osassa prosessia. Palveluiden digitalisaatiossa on huomioitava erilaiset ihmiset, jolloin kaikkia palveluprosessin vaiheita ei voi siirtää yksistään sähköiseen maailmaan. Digitalisaatio siis laajentaa kanavia löytää palveluja, mutta se ei saa vain syrjäyttää niitä.

Digitalisaatiolla edistetään uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntymistä pisteestä toiseen. Näissä olisi hyvä tunnistaa ihmisten yksilöllisiä tarpeita liikkumisessa ja siihen avustamisessa. Kuljetuspalvelusta puhuttaessa usein jää huomiotta yksilön erilaiset tarpeet ennen ja jälkeen kuljetuksen.

Yritysten datan käytössä on ratkaistava kestävällä tavalla datan omistajuus ja kansalaisten tietosuoja. Vähimmäistarvetta enempää tietoa ei kannata kerätä taloudellisista eikä tietosuojariskien syistä. Liikenteen palveluiden kehittäminen keskitetyn tiedon avulla vaatii, että tiedon jalostaminen ja käyttö tulee tehdä nykyistä

kustannustehokkaammin ja yrityssalaisuuksia suojaten, jotta se voi palvella markkinaehtoisia toimijoita. Kaupallinen kannattavuus ja datan hallinnan luotettavuus ratkaisevat, onko sen jakaminen ja toisaalta käyttö on yrityksille houkuttelevaa.

Selonteossa korostetaan mm datasta saatavia hyötyjä yhdistelyssä. Näitä varmasti on saatavissa useissa paikoissa lisää, kun insentivoidaan onnistumisia, unohtamatta asiakkaiden tarpeita ja rajoitteita. Digitaalisuus ja reaalisaikaisuus tulee parantamaan mahdollisuuksia yhdistelyn parantamiseen, mutta matkustajan laadulliset vaatimukset on huomioitava. Nämä saattavat olla esteenä tehokkaammalle yhdistelylle. Tässä yhteydessä on myös tarkkaan harkittava kuljetuksen kokonaiskesto asiakkaan terveydentila tai muut olosuhteet huomioiden.

Kehitettäessä julkisia palveluja datan hallinnointiin ja hyödyntämiseen on keskeistä säilyttää kilpailuneutraliteetti, ja kehittää palveluita yhdessä markkinatoimijoiden kanssa. Tätä edistää muun muassa yhtenäinen sääntely-ympäristö ja tietomäärittelyt, jossa eri toimijoiden toimintaedellytykset ovat mahdollisimman yhtenevät. Yhteistyö ja yritysten kaupallinen mielekkyys on turvattava, kun samalla kuitenkin tavoitteena on markkinaehtoisesti tuotettujen palvelujen kehittyminen.

Rahoitus

Rahoituksen painopisteissä tulee jatkossakin varmistaa riittävä rahoitus alemman tieverkoston kunnon parantamiseen yhdessä alueellisten toimijoiden kanssa. Lisäksi on huomioitava päästöttömyystavoitteen osana sellaiset toimet kuin latausverkoston tihentäminen kaupunkiseutujen ulkopuolella. Yhteistyön kehittäminen valtion ja alueellisten toimijoiden, kuten teollisten toimijoiden tai kuntien kanssa, on askel hyvään suuntaan.

Suomen Taksiliitto ry