

**Asiantuntijalausunto:
VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston
selonteko valtakunnallisesta
liikennejärjestelmäsuunnitelmasta
vuosille 2026–2037**

Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy

Suunnitelman lähtökohdat

- Nykytilan ja toimintaympäristön muutosten kuvaukset perustuvat Traficomin liikennejärjestelmäanalyysiin (hyvä sivusto), mutta suunnitelmassa olevat kuvaukset jää ylätasolle.
 - Yhteinen ymmärrys lähtötilasta ja keskeisistä haasteista olisi hyvä varmistaa paremmin.
- Toimintaympäristön muutoksia käsitellään valikoiden; laajemmat murrokset (esim. demokratia, ikääntyminen, maahanmuutto, AI) jäävät vähälle huomiolle.
- Painopiste siirtynyt tavaraliikenteeseen ja kilpailukykyyn, samalla henkilöliikenteen rooli on aiempaa vähäisempi eikä painotuksen perustelut ole täysin selviä.
- Sidosryhmien osallistaminen ja vuorovaikutus käsitellään niukasti, mikä heikentää näkyvyyttä siihen, miten eri toimijoiden näkemykset ovat vaikuttaneet suunnitelman sisältöön.

Tavoitteet

- Tavoitteet 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys. Yhdistäviä näkökulmia: tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.
 - Tavoitteet ja näkökulmat ovat kannatettavia ja perusteltuja nykyisessä toimintaympäristössä.
 - Samalla on kuitenkin syytä tunnistaa, että tekijät voivat olla keskenään ristiriitaisia eikä kaikkia tavoitteita aina ole mahdollista edistää samanaikaisesti.
 - Tämä korostuu esimerkiksi saavutettavuuden ja turvallisuuden välissä, kun pohditaan ajonopeuksia koskevia linjauksia.
- Hyvä, että resilienssin käsite on selonteossa täsmentynyt.
 - Henkilöliikennejärjestelmän resilienssin tarve kuten erilaisiin uhkiin varautuminen (ei vain sotilaallinen kaksoiskäyttö) ja huoltovarmuus jää kuitenkin suhteellisen vähälle tarkastelulle.
- Sosiaalinen kestävyys (liikkumismahdollisuudet, kohtuuhintaisuus, turvattomuuden kokemukset) jää vähälle huomiolle.

Strateginen linjaus: neliporrasperiaate

- Positiivista: toimenpideohjelma nojaa neliporrasperiaatteeseen (kysyntä → tehostaminen → pienet parannukset → suuret investoinnit).
 - Käytännössä painotus kohdistuu silti perusväylänpitoon ja fyysisiin verkkoihin.
 - Kysyntään/kulikutapavalintoihin vaikuttaminen jää yleisluontoiseksi.
 - Digitalisaatiosta/liikenteenhallinnasta ei muodostu priorisoitua kokonaisuutta.
- Tämä kytkeytyy suoraan henkilöautosuoritteen kasvuun (ennustettu +46 % vuoteen 2060)
 - Lisää päästö-, kustannus- ja kuormituspaineita ja kasvattaa onnettomuuksia, ellei riskitaso parane.
 - Strateginen tarve: hillitä suoritekasvua (edellyttää digitaalisiin ratkaisuihin ja liikenteenohjaukseen sekä joukkoliikenteen ja aktiivisten kulikutapojen houkuttelevuuden systemaattista parantamista).

Muita huomioita

- Turvallisuus on suunnitelman keskeinen tavoite, mutta konkreettinen liikenneturvallisuustavoite puuttuu
 - Safe System lähestymistapana, mutta se näkyy toimenpiteissä rajallisesti (pääpaino 1/5 pilarissa: infrastruktuuri) ja kytkentä päivitettävään liikenneturvallisuusstrategiaan jää epäselväksi.
- Ilmastopäästöt ja -tavoitteet eivät näy selkeästi linjauksissa ja toimenpideohjelmassa; suhde muihin ilmastosuunnitelmiin osin avoin.
- Kävely & pyöräily: vaikuttavuus syntyy jatkuvuudesta, laadusta ja turvallisuudesta; rahoitusosuus pieni, liikkumisen ohjauksen avustustaso ei näy.
- Digitalisaatio & automaatio: tietopohjan kehittämisen rinnalle korostamme kokeilupohjaisen kehittämisen merkitystä.
 - Automaation vaihtoehtoiset kehityspolut: automaatio voi joko vahvistaa henkilöautoilua tai tukea joukkoliikenteeseen ja liikkumispalveluihin perustuvaa järjestelmää. Jälkimmäinen edellyttää aktiivista ohjausta ja kytkentää kaupunkisuunnitteluun.

Lopuksi

- Uudet liikkumisvälineet ja -palvelut käsitellään lähinnä nykytilan ilmiöinä eikä osana systemaattista tulevaisuuden kehityskuvaa
 - Tarvitaan varautumista (sääntely, infra, data, integraatio).
 - Muuten suunnitelma ohjaa järjestelmää ensisijaisesti nykyisten kulkumuotojen ehdoilla, eikä kykene hyödyntämään uusien ratkaisujen potentiaalia liikennejärjestelmän tehokkuuden, turvallisuuden ja kestävyyyden parantamisessa.
- Eri toimenpidekokonaisuuksien yhteisvaikutuksia olisi perusteltua tarkastella nykyistä systemaattisemmin, sillä suunnitelmassa kokonaisuudet näyttäytyvät pitkälti erillisinä.
- Todellinen vaikuttavuus riippuu siitä, miten suunnitelma ohjaa käytännön toimeenpanoa ja rahoitusta.

bey⁰nd

the obvious