

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

Finnet-liitto ry (jäljempänä "Finnet") kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa (jäljempänä "LiVi") mahdollisuudesta asiantuntijalausunnan antamiseen koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Selvyyden vuoksi tämä lausunto annetaan Finnetin ja sen kaikkien jäsenyhtiöiden puolesta:

Blue Lake Communications Oy, Eurajoen Puhelin Osuuskunta, FNE-Finland Oy, ElmoNet Oy, Härkätien Puhelin Oy, Ikaalisten-Parkanon Puhelin Osakeyhtiö, JAPO, Kainuun Puhelinosuuskunta, Kaisanet Oy, Karjaan Puhelin Oy, Kemiön Puhelin Oy, Laitilan Puhelin Osuuskunta, Lounea Oy, LPOnet Osk Anl, Mariehamns Telefon Ab, MPY Telecom Oyj, Paraisten Puhelin Oy, Pietarsaaren Seudun Puhelin Oy, Vakka-Suomen Puhelin Oy ja Ålands Telefonandelslag.

Lausunto

Finnet pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kootaan yhteen eri liikennemuotojen ja niiden kehittämisen kokonaiskuva sekä myös sitä, että järjestelmässä otetaan huomioon digitaalisuuden tuomat mahdollisuudet järjestelmän ja sen päälle rakentuvien palveluiden datapohjaiseen kehittämiseen.

Finnet nostaa lausunnossaan muutamia yleisiä huomioita esille ja viittamme lausunnossa selonteon niihin pääkohtiin, joihin haluamme kiinnittää huomioita.

Kohtaan 2. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Tässä kohdassa ei mielestämme ole riittävästi arvioitu etätyön ja sitä kautta muuttuvan liikennekäyttäytymisen vaikutuksia liikennesuoritteisiin. Jos vaikkakin vain 10-20% työntekijöistä siirtyy jatkossa pysyvästi etätyön tekijöiksi, niin se tulee vaikuttamaan joillain seuduilla merkittävästi liikennesuoritteiden määriin. On myös arvioitu, että asiantuntijatehtävissä etätyö, monipaikkainen työ ja paikkariippumaton työ tulevat joka tapauksessa lisääntymään siihen soveltuvien teknologioiden parantuessa ja työelämän tottuessa uusiin tapoihin organisoida työn tekemistä.

Kaupungeissa ja suuremmissa asukaskeskittymissä tällä trendillä ei ole niin suurta merkitystä, mutta erittäin suuri merkitys käyttäytymisen muutoksella tulee olemaan niiden pienempien paikkakuntien harvemmin liikennöidyille tieosuuksille, joihin saattaa kohdistua jopa useampikertainen liikennemäärien kasvu, kun vapaa-ajan tai kakkosasunnolle tullaan tekemään etätoita useammaksi kuukaudeksi. Monet haja-asutusalueen sora- tai öljysoratiet eivät ole mitoitettu tämän kasvavan liikennemäärän kuormituksen kestäviksi. Vaikkakin etätyö vähentää työn vuoksi tapahtuvaa matkustamista, niin haja-asutusalueen etätyöpisteestä joudutaan asioinnin takia käymään useamman kerran viikossa lähimmässä kaupungissa tai taajamassa ja tämän lisäksi myös harrastusmahdollisuuksien sijaitseminen lähimmässä taajamassa matkustaminen tulee lisääntymään ja se näkyy yhä useammin heikkenevän alemman tieverkon ongelmina.

23.03.2021

Samaan aikaan verkkokaupan lisääntyminen lisää liikkumisen ja erilaisten pientavaroiden ja ruokatarvikkeiden kuljettamisen tarvetta. Tähän kun lisätään kelirikkokauden pidentyminen lisääntyvien sateiden ja mahdollisesti lyhyemmän talven vuoksi, niin olemme tilanteessa, jossa alemman tieverkon ja yksityisteiden kunto alkaa vaikuttaa merkittävästi arjen sujuvuuteen sekä elinkeinoelämän raskaisiin kuljetuksiin ja voi tehdä alueista hyvinkin epätasa-arvoisia liikkumisen ja kuljetuskustannusten osalta.

Eli on oltava valmiutta reagoida alemman tieverkon kehittämiseen ja myös yksityisteiden tukemiseen sellaisilla alueilla, joissa liikennemäärät kasvavat ennakoitua enemmän muusta kuin työmatkaliikenteestä johtuen ja joissa tienrungot ovat mitoitettu siten, että ne eivät kestä kasvavan liikenteen ja/tai kelirikon tuomaa raskautta.

Kohtaan 5. Toimenpidesuunnitelma

Muuttuneesta liikkumistarpeesta syntyy heijastusvaikutuksia myös teiden 4G-kapasiteetin käyttöön tai 5G-verkon suunnitteluun. Monin paikoin valokuituverkkojen vielä puuttuessa liikenteen 4G- ja tuleva 5G-käyttö käyttää samoja resursseja kuin alueella asuvat ja työskentelevät ihmiset. Tärkeä tämä on myös huomata myös siellä, missä junaratojen 4G-kuuluvuutta parannetaan. On siis tärkeää, ettei väylien kuuluvuuden ja kapasiteetin parannus vaikuta heikentävästi liikenneväylien varrella asuvien vakituisten asukkaiden, yritysten tai vaikka etätöitä vapaa-ajan asunnolla tekevien ihmisten palveluihin.

Jokaisen tiehankkeen yhteydessä pitäisikin samalla varmistaa, että alueen tietoliikenneverkon tilanne tulee arvioitua. Sama koskee rautatieverkon hankkeita. Suhteessa liikenneinfranhankkeiden kokoon tien runkoon valmiiksi asennettu valokuituvalmius ei aiheuta juurikaan lisäkustannuksia, mutta mahdollistaa liikenteen digitalisaation tarvitseman infran pitkäksi aikaa. Samalla myös teiden 5G-valmius paranee ja voidaan myös älytien tarvitsemia antureita ja muita laitteita asentaa ja liittää valmiiseen verkkoon. Myös tienvarrella asuvien kiinteistöjen tarpeet tulevat samalla huomioiduksi. Yksityistiet on myös otettava tässä huomioon esimerkiksi avustusten muodossa.

Kevyen liikenteen määritelmä vain kävelyyn ja pyöräilyyn on liian suppea – jo nyt on runsaasti tarjolla 2-, 3- tai 4-pyöräisiä akkukäyttöisiä ajoneuvoja, jotka on tarkoitettu liikkumaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden joukossa. Monin paikoin Suomessa nykyiset taajamien ja niitä lähellä olevien asuinalueiden kevyen liikenteen väylät eivät ole siinä kunnossa, että nämä uudet kulkuvälineet voisivat siellä turvallisesti liikennöidä. Seuraavan kymmenen vuoden aikana näiden ajoneuvojen määrä tulee kasvamaan merkittävästi, koska ovat edullisia ja niiden toimintasäde yhdellä latauksella kasvaa satoihin kilometreihin, eikä niillä ajaminen ei vaadi ajokorttia. Tämän asian huomioiminen puuttuu tästä suunnitelmasta kokonaan haja-asutusalueiden, taajamien ja pienempien kaupunkien osalta.

Lisätietoja

Jarmo Matilainen

Toimitusjohtaja, Finnet-liitto ry

0447228210