



## Yhteenveto

20.5.2021

VN/8608/2019  
VN/8608/2019-TEM-48

# Liikennealan kestävän kasvun ohjelman kirjallisen kuulemisen yhteenveto

## 1. Johdanto

Liikennealan kestävän kasvun ohjelman lähtökohtana on edistää toimialan yritysveitoista innovaatiokehitystä, kansainvälistymistä ja kestäväää kasvua. Kestävällä kasvulla tarkoitetaan niin ekologisesti, sosiaalisesti kuin taloudellisesti kestäviin ratkaisuihin perustuvan liiketoiminnan kasvua. Lähestymistapana on ekosysteeminen ajattelu, jossa julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimusalan yhteisvoimin luodaan tavoitteiden saavuttamista tukeva systemaattinen toimintatapa sekä kehitetään toimialan liiketoimintaekosysteemejä.

Kasvuohjelmassa luodaan alan yhteinen tavoitetila ja tulevaisuuskuva vuodelle 2030, kuvataan alan osaaminen ja toimintaympäristö, määritellään keskeiset toimenpiteet lähivuosille sekä organisoidaan ohjelman täytäntöönpano ja edistymisen aktiivinen seuranta. Ohjelman avulla luodaan kansallinen viitekehys liikenteen digitalisaation, TKI-toiminnan ja investointien sekä julkisten hankintojen suuntaamiseksi. Se edistää Suomen asemaa kansainvälisesti tunnettuna liikennealan tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan, huippuosaamisen, investointien ja uuden liiketoiminnan edelläkävijänä.

Liikennealan kansallinen kasvuohjelma 2018 – 2022 päivitetään Liikennealan kestävän kasvun ohjelmaksi. Ohjelma ja sen sisältämät toimenpiteet käsittävää tiekarttaa päivitetään sidosryhmätyöpajojen, kirjallisen kuulemisen ja muun asiantuntijatyön perusteella vastaamaan toimintaympäristön muutosta sekä pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteita. Päivityksen valmistelutyötä on tehty vuoden 2020 aikana ja päivitetty ohjelma julkaistaan kevään 2021 aikana.

Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten sujuvaa arkea. Liikenne toimii kansantalouden merkittävä ajurina. Suomessa vuonna 2019 liikennealalla ja sitä tukevilla toimialoilla toimi noin 31 000 yritystä, jotka työllistivät arviolta 175 000 henkilöä. Samaan aikaan liikenteen markkinoilla toimivien yritysten liikevaihto oli Suomessa arviolta yli 70 mrd euroa. Liikenneala on merkittävien teknologisten, taloudellisten ja yhteiskunnallisten murrosten keskellä ja sen uudistuminen pohjautuu pitkälti digitalisaation mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin.

Postiosoite  
Postadress  
Postal Address  
Työ- ja elinkeinoministeriö

Käyntiosoite  
Besöksadress  
Office

Puhelin  
Telefon  
Telephone

Faksi  
Fax  
Fax

s-posti, internet  
e-post, internet  
e-mail, internet

PL 32  
00023 Valtioneuvosto

Aleksanterinkatu 4

0295 16001  
+358 295 16001

09 1606 2160  
+358 9 1606 2160

www.tem.fi

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa on tavoitteena yritysten kasvun ja kansainvälistymisen laaja-alainen edistäminen sekä miljardiluokan liiketoimintaekosysteemien synnyn ja kehittymisen tukeminen. Tavoitteena on tehdä Suomesta digitalisaation edelläkävijä. Liikennealan kestävän kasvun ohjelmalla tuetaan saumattomasti näiden hallitusohjelman tavoitteiden täytäntöönpanoa liikennesektorilla. Toimenpiteissä on huomioitu myös liikennesektorin päästövähennystavoitteet sekä hallitustavoitteet Suomen hiilikädenjäljen kasvattamiselle.

Ohjelma tukee myös sosiaalisesti oikeudenmukaista, ympäristöllisesti kestäväää ja taloudellisesti vastuullista alue- ja kaupunkikehitystä sekä hallitusohjelman kiertotaloustavoitteita, erityisesti näihin tukeutuvien liiketoimintamallien kehittymisen kautta. Ohjelmalla vastataan liikenteen toimialan osalta hallitusohjelman työllisyyttä, vientiä ja vientiekosysteemien kehittämistä sekä innovatiivisten julkisten hankintojen hyödyntämistä koskeviin tavoitteisiin.

Osana ohjelman valmistelua työ- ja elinkeinoministeriö toteutti tiiviissä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä ITS Finland ry:n kanssa vuoden 2020 lopussa kirjallisen kuulemisen. Tässä yhteenvedossa käydään läpi kirjallisen kuulemisen toteutusta ja tuloksia. Kirjallisen kuulemisen tulosten arviointi Liikennealan kestävän kasvun ohjelman valmisteluun ei kuulu tämän yhteenvedon piiriin, vaan tehdään seuraavassa työvaiheessa, viimeisteltäessä ohjelmaa sekä sen toimenpiteitä.

## 2. Kirjallinen kuuleminen

### 2.1 Kirjallisen kuulemisen toteutus

Työ- ja elinkeinoministeriö toteutti tiiviissä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä ITS Finland ry:n kanssa Liikennealan kestävän kasvun ohjelmaan liittyen kirjallisen kuulemisen ajalla 27.11.–31.12.2020. Kirjallisessa kuulemisessa pyydettiin ottamaan kantaa ohjelmaluonnoksen keskeisiin sisältöihin, erityisesti tavoitteisiin, toimintaympäristön kuvaukseen, alan ekosysteemikehitykseen sekä ohjelmaan sisältyvään toimenpidetiekarttaan. Lisäksi lausunnonantaja pyydettiin ilmoittamaan kiinnostus osallistua ohjelman täytäntöönpanoon.

Ohjelman lausuntopyyntö (kirjallinen kuuleminen) julkaistiin Lausuntopalvelu.fi -järjestelmässä 27.11.2020, jossa se oli julkisesti avoimena vastattavana.

Kirjallisen kuulemisen päättymisen jälkeen lausuntopalautteesta on laadittu oheinen yhteenveto.

## 2.2. Lausunnon antajat

Lausuntoja saatiin kaikkiaan 35 kappaletta. Määräaikaan eli 31.12.2020 mennessä saatiin 31 lausuntoa Lausuntopalvelu.fi -järjestelmään sekä neljä lausuntoa työ- ja elinkeinoministeriön kirjaamoon. Lausunnot saatiin seuraavilta tahoilta:

1. Business Finland Oy
2. Dahlbom Olof
3. Espoon kaupunki
4. ETLA
5. Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia
6. Ilmatieteen laitos
7. ITS Finland ry
8. Lahden kaupunki, kaupunkiympäristön palvelualue
9. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
10. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto
11. Logistiikkayritysten Liitto ry
12. Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.
13. Maanmittauslaitos
14. Meriteollisuus ry
15. Metsäteho Oy
16. Motiva Oy
17. Opetus- ja kulttuuriministeriö
18. Oulun kaupunki/Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
19. Oulun yliopisto
20. Roine Matti, MH Roine Consulting
21. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
22. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
23. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
24. Suomen Kuntaliitto ry
25. Suomen luonnonsuojeluliitto
26. Suomen Taksiliitto ry
27. Sähköinen liikenne ry
28. Tampereen kaupunki
29. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
30. Traffic Management Finland Oy
31. Turun kaupunki Kaupunkiympäristötoimiala
32. Valtiovarainministeriö
33. Valtonen Tero
34. VR Group
35. Väylävirasto

Lausunnonantajista ETLA ja Espoon kaupunki ilmoittivat, etteivät jätä varsinaista lausuntoa.

Lausuntopalvelu.fi-järjestelmän kautta annetut lausunnot löytyvät sähköisenä osoitteesta

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=7d7be169-4d91-429e-883a-188188c45041>

### 3. Tiivistelmä

Lausunnot oli laadittu paneutuen asiaan ja niissä tuotiin esille runsaasti kehitysehdotuksia sekä huomioita ohjelman jatkotyöstöön ja toimenpiteiden eteenpäin viettiin. Useat huomiot soveltuvat hyvin hyödynnettäväksi suunnitelman ja toimenpiteiden jatkovalmistelussa.

Ohjelmaa pidettiin lausunnoissa hyvänä työkaluna suuntaamaan alan tekemistä ja lisäämään yhteistyötä. Ohjelman tavoitteistoa ja sen tasoa pääsääntöisesti kannatettiin, joskin muutama taho toivoi täsmennyksiä tavoitteiden asetantaan pitäen niitä liian kunnianhimoisina. Erityisesti lausunnoissa nousi esille tarve vielä vahvemmin painottaa kokonaisvaltaista kestävyyttä osana ohjelman tavoitteistoa ja toimenpiteitä.

Liikenteen digitalisaation ja vihreän siirtymän nähtiin useassa lausunnossa luovan mahdollisuuksia suomalaiselle osaamiselle ja viennille. Useassa lausunnossa yhdyttiin siihen, että liikennesektori on merkittävä kansantalouden ajuri ja myös avainroolissa ilmastonmuutoksen hillinnässä. Lausunnoissa tuettiin myös sitä, että EU-rahoitus, etenkin Green Deal -ohjelma ja kestävä elvytyksen paketit ja painotukset vihreään siirtymään ja digitaaliseen muutokseen kannattaa hyödyntää liikennealalla maksimaalisesti.

Jatkotyössä huomioitavina teemoina nousivat esille muun muassa etätyön vaikutukset liikenteen toimialaan, maaseudun palvelut, logistiikka, raideliikenne ja meriliikenne sekä autoala ja ajoneuvojen valmistus. Lisäksi esitettiin kansainvälisyysjärjen vahvistamista sekä markkinaehtoisen kehityksen painottamista.

Toimenpiteiden fokusointi ja strateginen kohdentaminen sekä niiden vastuutus ja resursointi nousivat esille. Samoin mittaristoon esitettiin täsmennyksiä.

Suurin osa lausunnonantajista olivat kiinnostuneita olemaan mukana toimenpiteiden eteenpäin viennissä.

## 4. Kirjallisen kuulemisen lausuntopalaute

Luvussa 4 esitellään kirjallisen kuulemisen kysymykset ja kirjallisen kuulemisen palaute kysymyksittäin (1–12).

### 4.1 Ohjelman tavoitteet ja tavoitteiden realistisuus

Lausunnolla olleessa Liikennealan kestävän kasvun ohjelman luonnoksessa päätavoitteena on toimialan investointien sekä yritys- ja vientivetoisen kasvun edistäminen julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimuksen yhteistyönä pohjautuen ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäviin ratkaisuihin.

Kasvuohjelman näkökulmana on kestävän kasvun ratkaisujen kehittäminen ekosysteemisellä yhteistyöllä. Tarkoituksena ei ole keskittyä yksittäisiin liikennehankkeisiin, liikennealan yleiseen kehittämiseen tai liikennepoliittisiin kysymyksiin. Kasvuohjelman fokus on siten lähempänä innovaatio- ja elinkeinopolitiikkaa kuin liikennepoliitiikkaa.

Tavoitteena on ohjelman avulla synnyttää Suomeen 5 – 7 uutta aktiivista liikennealan kansainvälistä liiketoimintaekosysteemiä ja 10 000 kestävän kasvun työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.

Tällä kaikella tarkoitetaan, että liikenneala Suomessa on:

1. Kasvava toimiala, jolla toimii tulevaisuudessa useita kansainväliseen kasvuun tähtääviä liiketoimintaekosysteemejä.
2. Monipuolisen ja korkeatasoisen tutkimuksen ja siitä syntyvien keksintöjen ja innovaatioiden synnyttäjä ja hyödyntäjä sekä uusia toimijoita houkutteleva uusiutuva toimiala.
3. Ennakkoluuloton edelläkävijämarkkina uusien teknologioiden ja palveluiden systemaattisessa, käyttäjälähtöisessä pilotoinnissa ja ratkaisujen skaalauksessa. Julkiset hankinnat ja edelläkävijä lainsäädäntö tukevat kestävien ratkaisujen markkinan ja uusien innovaatioiden syntymistä.
4. Houkutteleva liikennealan testi- ja pilotointialustojen sekä sijoitusten ja investointien kohde.
5. Alan startup -yrityksille dynaaminen toimintaympäristö ja vakiintuneen liiketoiminnan yritysten kansainväliselle kasvulle luotettava liiketoimintaympäristö.
6. Uusien teknologioiden ja liiketoimintamallien, kuten MaaS:in, lohkoketjujen, koneoppimisen, tekoälyn, automaation, massadatan sekä uusien nollapäästöisten käyttövoimien ja polttoaineiden jne. aktiivinen ja ennakoiva sovellusala.

Kysymys 1: Onko ohjelman tavoitteet tunnistettu oikein? Jos ei, niin miten tulisi muuttaa?

Vastauksia kysymykseen saatiin yhteensä 29.

Vastaajista 23 katsoi, että ohjelman tavoitteet on tunnistettu oikein.

Vastaajista viisi katsoi, että tavoitteita ei ole tunnistettu oikein. Vastauksissa korostui tarve huomioida tavoitteissa näkyvämmiin kestävyys- ja hiilineutraalisuustavoitteet. Lisäksi yksittäisinä vastauksina katsottiin, että tavoitteissa painottuvat liikaa liiketoimintaekosysteemit ja toisaalta kuljetusmuotojen ja -ketjujen kokonaisuus ei ole riittävästi huomioitu ja Euroopan ja kansainvälisen tason yhteistyö puuttuu ohjelmasta. Lisäksi tavoitteiden mitattavuus nousi esiin yhdessä vastauksessa. Lisäksi esitettiin, että Kasvava toimiala -tavoitteen kohdalla olisi tärkeää painottaa, että tavoiteltu liiketoiminnan kasvu tulisi generoida asiakasarvon kasvusta - ei itse liikenteen kasvusta.

En osaa sanoa -vastauksia oli yksi.

Kysymys 2: Kuinka realistisena pidät esitettyjä tavoitteita?

Vastauksia kysymykseen saatiin yhteensä 26. Vastaajista 20 katsoi, että tavoitteet on asetettu sopivalle tasolle. Liian kunnianhimoisena tavoitteita piti neljä vastaajaa ja kaksi vastaajaa ei osannut sanoa tavoitteiden realistisuutta.

## 4.2 Kommentit toimintaympäristökuvaukseen

Kysymys 3: Mahdolliset kommentit toimintaympäristökuvaukseen

Kysymyksessä pyydettiin lausunnonantajien näkemyksiä ohjelmaluonnoksen lukuun 2, jossa on kuvattu liikennealan keskeisiä muutosvoimia sekä liikenteen toimialaa ja markkinoita ja esitetty toimialan SWOT-analyysi. Näkökulma on erityisesti kestävän liiketoiminnan kehittämisessä.

Vastauksia kokonaisuuteen saatiin kaikkiaan 22 lausunnonantajalta.

Suurella osalla lausuntoja yhdyttiin toimintaympäristön kuvaukseen ja pidettiin sitä kattavana. Liikenteen digitalisaation ja vihreän siirtymän nähtiin useassa lausunnossa luovan mahdollisuuksia suomalaiselle osaamiselle ja viennille. Useassa lausunnossa yhdyttiin siihen, että liikennesektori on merkittävä kansantalouden ajuri ja myös avainroolissa ilmastonmuutoksen hillinnässä. Lausunnoissa tuettiin myös sitä, että EU-rahoitus, etenkin Green Deal -ohjelma ja kestävän elvytyksen paketit ja painotukset vihreään siirtymään ja digitaaliseen muutokseen kannattaa hyödyntää liikennealalla maksimaalisesti.

Muutamassa lausunnossa katsottiin, että toimintaympäristökuvaus on suppea. Syinä tähän esitettiin, että kuvauksen nähtiin painottuvan liikaa digitalisaatioon ja että, kuvaus on perinteisellä tavalla laadittu, eikä huomioi riittävästi vaikutusketjuja.

Useassa lausunnossa tuotiin esille lukuisia näkökulmia, joita toimintaympäristökuvauksen jatkotyössä on hyvä lisätä tai vahvistaa. Alla on kuvattu keskeisimmät huomiot aihepiireittäin.

### Liikennealan keskeiset muutosvoimat

Useammassa lausunnossa nousivat esille seuraavat teemat:

- **Kaikkien liikennemuotojen ja liikenteen alatoimialojen esiin tuominen** läpi luvun nykyistä selkeämmin nousi esille muutamissa lausunnoissa, minkä lisäksi liikennemuotokohtaisina huomioina esitettiin lisättävän seuraavia:
  - **Logistiikan ja raskaan liikenteen** toimintaympäristön ja liiketoimintamallien muutokset.
  - Laivojen hybridi- ja täyssähköratkaisut sekä laivojen automaatiokehitys sekä muu **meriliikenteen digitalisaatio** laivoilla ja satamissa.
  - **Raide- ja raitiotieliikenteen** kehitys, automaatio ja sähköistyminen näyttäytyvät keskeisinä toimenpiteinä, joilla hillitään ilmastonmuutosta sekä nostetaan kapasiteettia ja parannetaan energiatehokkuutta ja raidealalla on useita kehityshankkeita vireillä. Koronaviruspandemia on romahduttanut myös raideliikenteen matkustajamäärät. Liikennealan kestävä kehitys ei ole mahdollista ilman matkustajien paluuta joukkoliikenteen käyttäjiksi ja tätä tulee tukea.
  - Muutoksen vaikutuksen analysointi suomalaiselle **ajoneuvoteollisuudelle**.
- Useassa lausunnossa tuotiin esille se, että sekä koko ohjelmassa että toimintaympäristössä tulisi paremmin huomioida **kaupungistumisen heijastusvaikutukset maaseudulle** ja maaseudun uusien liikennepalveluiden liiketoimintapotentiaali. Lausunnoissa nähtiin, että liikennejärjestelmän tulee uudistua siten, että kysyntään pystytään vastaamaan myös harvaan asutuilla alueilla ja eri väestöryhmien tarpeisiin.
- **Liikenteen käyttövoimamurrosta** käsiteltiin useassa lausunnossa:
  - Lausunnoissa oli eriäviä näkökulmia liikenteen sähköistymisen painotuksesta: Osa lausunnonantajista katsoi, että painotusta sähköistykseen oli liikaa ja huomioon tulisi ottaa laajalti kaikki fossiilittomat polttoaineet / kestävästi tuotetut käyttövoimat. Osa taas katsoi, ettei sähköistymistä oltu painotettu riittävästi.
- **Työn murrosta** ehdotettiin käsiteltäväksi laajemmin:
  - Etätyö: tulisi paremmin huomioida se, että kaupungistumista varmasti hidastaa ja kaupunkien ulkopuolelle muuttoon kannustaa myös ohjelmassa tunnistettu ”kansallinen etätyöoloikka” pysyvineen vaikutuksineen. Lisäksi etätöiden vaikutus muun muassa julkiselle liikenteelle tulisi arvioida.
  - Yrittäjän ja palkansaajan raja on hämärtyvässä: Kevytyrittäjyys on kasvattanut voimakkaasti suosiotaan pääkaupunkiseudulla ja erityisesti liikennealalla vuodesta 2017 lähtien liikennepalvelulain myötä. Osassa palveluista toimijalle ei synny y-tunnusta ja osassa syntyy. Tämä vaikuttaa myös tilastoihin.

- **Kansainvälistymistavoite** tulee näkyä vahvemmin sekä toimintaympäristöosiossa että läpi ohjelman: on tärkeää, että toimialan kasvuun suuntaavat aktiviteetit painottuvat voimakkaasti ja alusta lähtien kansainvälistymiseen.
  - Lisäksi yksittäiset lausunnonantajat tekivät useita ehdotuksia sisällön täydentämiseksi, joista nostoina on esitetty seuraavat ehdotukset:
- **Palvelut sekä ajoneuvojen energiatehokkuus** olisi syytä nostaa myös keskeiseksi keinoksi päästöjen vähentämiseen käyttövoimien lisäksi.
- **Väestön ikääntyminen** tulisi nostaa mukaan, sillä se on merkittävä muutosajuri niin Suomessa kuin myös muissa kehittyneissä maissa. Samalla ikääntyminen on myös mahdollisuus Suomelle: Suomessa toteutettavat ratkaisujen pitäisi olla käytettävissä myös ikääntyneille, jolloin ne toimivat markkinareferensseinä myös muille käyttäjäryhmille kv. markkinoilla.
- **Tieliikenne** on 94 %:n päästöosuudellaan avainasemassa liikenteen kestävässä kehityksessä ja tavoitteiden saavuttamisessa. Tästäkin johtuen tieliikenteen päästöjä vähentäville ratkaisuille on kysyntää myös viennissä. Haasteena on myös rajallisten resurssien suuntaaminen siten, että ekosysteemikehitys tukee niiden ratkaisujen syntyä ja kehittymistä, joilla on riittävästi vientipotentiaalia.
- **Ilmastonmuutosta estävien toimien vaikutus** ja liikennealan sopeutumista niihin tulisi käsitellä.
- Päästöjen vähentämisen lisäksi näkökulmina tulisi huomioida, että **tilan vapauttaminen liikenteeltä, liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikennejärjestelmän toimivuuden parantaminen** ovat keskeisiä tavoitteita ruuhkautuvissa kaupungeissa. Tämä tavoite ei toteudu rajoittamatta yksityisautoilun määrää riippumatta siitä, ovat ko. ajoneuvot päästöttömiä ja/tai automaattisia.
- Kuvauksessa tulisi huomioida, että **erilaisia ympäristöjä palvelevat erilaiset ratkaisut**: suurien kaupunkien, pienempien taajamien ja avoimen maaseudun ratkaisut tulisiperustua kunkin alueen rakenteeseen, liikkumistarpeisiin ja mahdollisuuksiin.
- **Kansainvälinen sääntely** tulisi huomioida osana mahdollistavaa sääntelyä.
- **Koronapandemian vaikutukset** ulottuvat laajalti liikennesektorin palveluketjujen kautta myös lukuisiin elinkeinoelämän ja viranomaistoimijoihin.
- **Tilannekuva on jatkuvasti ylläpidettävä** muun muassa muutosvoimana mainitun koronapandemian aiheuttamien sekundääristen vaikutusten takia.
- **Kestävyttä ei ole Suomessa vielä niin vahvasti omaksuttu**, että sen varaan automaattisesti rakentuisi kestävä kasvua. Tämän vuoksi tulisi tietoisemmin pyrkiä vahvistamaan kestävyden ja kestävä liikenteen ja logistiikan ratkaisujen yhteyttä yritysten liiketoimintaan
- Rahoitusmahdollisuuksia käsittelevässä alaluvussa pitäisi tuoda esille **konkreettisemmin esille tulevan EU:n ohjelmakauden 2021–2027 rahoitusmahdollisuudet**.
- Suomen julkishallinnossa tällä hetkellä on **haasteellista ministeriökohtaisesti kohdennettava kehittämisrahoitus**, joka estää rahojen kohdentamisen
  - järkevällä tavalla ekosysteemissä yhteisesti toimivien julkishallinnon toimijoiden kesken.

Lausunnoissa esitettiin lisäksi useita relevantteja terminologisia täsmennyksiä ja kahdessa lausunnossa toimintaympäristön ja markkinan kuvaamista visuaalisemmin.



## Liikenteen toimiala ja markkinat

Kuvaukseen esitettiin lausunnoissa muutamia huomioita:

- **Julkisen sektorin rooli** ohjelmassa jakoi lausunnonantajien näkemyksiä: osa katsoi, että julkisella sektorilla on tunnistettua suurempi rooli muun muassa hallussaan olevien tietoaineiston sekä ekosysteemikehityksen edistämisen kautta ja osa taas katsoi, että julkisen sektorin merkitystä on painotettu liikaa, sillä menestyvät yritykset pärjäävät omilla toimillaan. Toisaalta lausunnoissa yhdyttiin ohjelman kuvaukseen julkissektorin roolista mahdollistajana ja pidettiin tärkeänä PPP-yhteistyön korostamista.
- **Suomen rooli osana EU-markkinoita ja pohjoismaisia markkinoita** on tärkeää tunnistaa ja suunnata ja mitoittaa toimia tästä näkökulmasta. Pohjoismaiseen yhteistyöhön panostamalla on mahdollista kehittää yhtenäistä, houkuttavaa markkina-aluetta, joka toimii sekä hyvänä kasvuympäristönä kotimaisille yrityksille että kiinnostavana kohteena ulkomaisille investoinneille.
- **Raideliikenteen kulkumuoto-osuus** oli 6,2 % vuonna 2019, mikä on merkittävästi yli historiallisen noin 5 % tason. VR on myös sitoutunut 10 % kuljetusmuoto-osuustavoitteeseen ja pyrkii kasvattamaan junaliikenteen suosiota omilla toimenpiteillään. Tavoitteen saavuttaminen vaatii myös muun muassa infran kehittämistä, rataverkon toimintavarmuuden ja välityskyvyn parantamista sekä ostoliikenteen laajentamista.
- **Meriteollisuus** esitettiin lisättävän toimialana mukaan kuvaukseen.
- **Matkailu** esitettiin huomioitavaksi osana liikennetoimialaan liittyvää kehitystä.
- **Huoltovarmuusnäkökulma** nousi esille kahdessa lausunnossa. Koronatilanne on nostanut esille suomalaista osaamista, joka liittyy huoltovarmuuteen ja toimivaan logistiikkaan, mistä voisi myös syntyä osaamisen ja konseptien vientiä.

## Liikennejärjestelmä 2.0

Kuvaukseen esitettiin lausunnoissa muutamia yksittäisiä huomioita:

- **Raideliikenteen digitalisaatiota** edistetään Digirata-hankkeessa. Uuden radioverkkopohjaisen järjestelmän käyttöönoton hyödyt ovat merkittävät: kapasiteetin nosto jopa 30%:lla, liikennöintitiheyden tiivistäminen, parempi täsmällisyys, energiatehokkuuden nosto ja turvallisuuden parantuminen. Digirata on edellytys myös automaattiselle junaliikenteelle (ATO).
- **Reaaliaikainen ja ennakoiva liikenteen tilakuva** nousi esille kahdessa lausunnossa. Tämä antaa mahdollisuuden merkittäville innovaatioille ja luo pohjaa suuremmille muutoksille toimintatavoissa.
- **Matkaketjujen ja solmukohtien** merkitys sujuvissa ketjuissa ja kestävästä liikenteen siirtymässä nousivat myös esille.

## SWOT-analyysi

Pääosin analyysiä pidettiin lausunnoissa kattavana, minkä lisäksi esitettiin muutamia täsmennyksiä:

Vahvuudet:

- Ehdotettiin lisättäväksi brändiin ”Puhdas luonto” tms. sekä toimiva kevyen liikenteen väylästä.
- Toimivien testausmahdollisuuksien osalta täsmennys, etteivät vaihtelevat keli- ja sääolosuhteet ole ainutlaatuisia, vaan vastaavaa löytyy muualtakin.
- Meriteknologiaosaaminen.

Mahdollisuudet:

- Lisäyksenä ehdotettiin koronan esiin nostamat tarpeet joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi.
- Uhkana esitetty osaajien siirtyminen ulkomaille on myös käännettävissä toisin päin, eli osaajat voivat houkutella toimijoita ja investointeja (esim. tutkimus- ja osaamiskeskustoja) Suomeen, vrt. Nokian palveluksesta vapautuneet osaajat.

Heikkoudet:

- Lisäyksenä ehdotettiin hajautunutta päätöksentekoa.
- Lisäyksenä liikennejärjestelmän kehittäminen, jossa pitkäjänteisempään suunnitteluun pyrkimisestä huolimatta fokus on vaarassa ajautua väyläinvestoinneista keskusteluun. Kestävää liikennettä ja liiketoimintaa tulisi tarkastella myös julkisen sektorin toiminnassa paljon laajemmin kuin vain esimerkiksi innovatiivisina hankintoina. Tämä voisi tarjota suomalaisyrityksille (esim. suunnittelu- ja konsulttiyritykset) ja osaamiselle myös vientimahdollisuuksia, jos löytyy fiksuja tapoja tuotteistaa liikennejärjestelmän kehittämistä esim. allianssienhenkisillä ratkaisulla.

Uhat:

- Joukkoliikenteen käyttö on koronan aikana vähentynyt selvästi. Uhkana on, että se ei palaudu nykytasolle ilman erityisiä toimenpiteitä. Jos siirtyminen joukkoliikenteestä on tapahtunut aktiiviseen liikkumiseen, tämä ei ole liikennejärjestelmän kestävyyskannalta huono asia, mutta mikäli siirtyminen on tapahtunut kaupunkiseuduilla yksityisautoiluun, se voi olla.
- Uhkana on, että Suomen liikennejärjestelmä pohjautuu ulkomaisille toimintalustoille, joilla toimii ulkomaisessa omistuksessa olevia palveluntuottajia, jotka houkuttelevat ulkomailta valmistettuihin kulkuvälineisiin suomalaisia asiakkaita käyttäen ulkomaisia mobiilialustoja

Yhdessä lausunnossa analyysin ei katsottu riittävästi kattavan koko toimialaa ja pandemiatilanteen vaikutuksia ja puutteena nähtiin, että kustannusvaikutuksia ei mukana.

### 4.3 Kestävä yritysvetoinen kasvu ja ekosysteeminen ajattelu

Kysymyskokonaisuudessa pyydettiin lausunnonantajien näkemyksiä ohjelmaluonnoksen lukuun 3, jossa on kuvattu ekosysteemisen kehityksen merkitystä liikennetoimialan innovaatioiden ja viennin edistämiseksi sekä kuvattu vireillä olevaa ekosysteemikehitystä.

Vastauksia kokonaisuuteen saatiin kaikkiaan 25 lausunnonantajalta.

#### Kysymys 4: Puuttuuko tunnistettujen ekosysteemien joukosta jokin vireillä oleva ekosysteemi tai mahdollinen ekosysteemiaihio?

Useat lausunnonantajat pitivät ekosysteemikuvausta kattavana. Kuvaukseen ehdotettiin nostettavaksi lisäksi esille seuraavat ekosysteemiaihiot ja vireillä olevat hankkeet:

- Raskaan liikenteen vähäpäästöisyyteen liittyvät ekosysteemit nousivat muutamissa lausunnoissa:
  - **Sähköisen raskaan liikenteen laajempi ekosysteemi**, jossa kehitetään yhteiskäyttöisiä skaalautuvia latausjärjestelmiä, liikenteen- ja energiajärjestelmän sektori-integraatiota sekä raskaan kaluston, joukkoliikenteen sekä muun ammatti- ja palveluliikenteen markkinaehtoisia järjestelmätasoisia kokonaisratkaisuja esimerkiksi kaupunkiympäristössä tai muussa rajatussa ympäristössä.  
Raskas tieliikenne ja muu ammatti- sekä palveluliikenne muodostavat suuren ekosysteemisen kokonaisuuden tarjoten jo lähitulevaisuudessa monenlaisia liiketoimintamahdollisuuksia. Raskas sähköinen tieliikenne olisikin hyvä huomioida toimenpiteissä jo nyt. Ajoitus ei voisi olla parempi ja nopeilla toimilla voidaan päästä markkinan edelläkävijäksi. Sähköistyminen lisää tieliikenteen energiakäytön kotimaisuusastetta.
  - **Biokaasuekosysteemi/bio-LNG-hanke** nousi kahdessa lausunnossa. Hyödyt jakaantuisivat laajalle ja ekosysteemissä voitaisiin yhdistää insinööriteollisuuden (raskas liikenne, biopolttoaineet) ja digipuolen mahdollisuuksiin uudella tavalla.
- **Lahden seudulla on valmisteilla merkittäviä, sekä yksityisiä että julkisia, panostuksia sähköisen liikenteen tutkimukseen ja kehittämiseen.** Ajoneuvoteollisuuden, sähkö- ja automaatiotekniikan sekä logistiikka-alan keskeisten yritysten, korkeakoulujen ja Lahden kaupungin yhteistyöllä on kasvamassa kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävä liikenteen hiilineutraalin sähköistymisen ekosysteemi. Tämä kehittyvä ekosysteemi kytkeytyy erittäin vahvasti liikennealan kestävän kasvun ohjelmaan ja sen tavoitteiden toteuttamiseen erityisesti vihreän siirtymän osalta.
- **Liikenteen dataekosysteemi**, liikenteen digitalisointi edellyttää datan aktiivista rikastamista ja hyödyntämistä liikennejärjestelmän kaikissa osissa. Täysimääräinen datan hyödyntäminen edellyttää, että eri organisaatioiden tuottamaa tietoa hyödynnetään ristiin.
  - Liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamisessa vaikuttava keino on rakentaa kansainvälisten parhaiden käytäntöjen mukaiset edellytykset liikenteen ja logistiikan uusien digitaalisten palveluiden syntymiselle. Tämä edellyttää entistä ekosysteemimäisempää toimintatapaa. Yhteisesti sovitun toimintatavan avulla voidaan luoda liikenteen palveluntarjoajille yhtenäiset ja

reilut toimintamallit uusien, liikennevälinerajat ylittävien palveluiden kehittämisessä. Tämä edellyttää datan ja teknisen alustan rakentamisen lisäksi yhteisiä rakenteita ja standardeja, uusia investointiratkaisuja, digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluita (esim. kapasiteetti-, aikataulu-, sijaintidata sekä tunnistautuminen), yhteistyön sopimusrakenteita ja riittävää ekosysteemin koordinaatiota. Edellä kuvattujen palveluiden tuottaminen ei toteudu markkinaehtoisesti, vaan se edellyttää julkisia investointeja, palveluiden tuottamiseen liittyvien vastuiden selkeyttä sekä tarvittavien kyvykkyyksien luomista.

- Maaseudun liikkumispalveluiden kehittäminen eli **Rural Maas -ekosysteemi**, johon liittyvää kehitystä on meneillään esim. Kaikki Kyytiin -hankkeessa. Lisäksi laajemmin **joukkoistamisen** mahdollisuudet sekä henkilö- että tavarakuljetuksissa.
- **Älykäs infra ja ennakoiva, älykäs kunnossapito** ovat nopeasti kehittyviä toimialoja raideliikenteessä, joiden avulla pystytään parantamaan junaliikenteen täsmällisyyttä ja tehokkuutta.
- **Oulun liiketoimintaekosysteemi**, Oulun innovaatioalliansin päivitetystä strategiassa yksi painopiste on digitalisaatio kaupunkiympäristön muutoksessa ja yhtenä kärkihjelmana on autonomisten ajoneuvojen ja laitteiden kehitysalusta. Toimenpiteet on sisällytetty Oulun ja valtion väliseen ekosysteemisopimukseen ja Oulun kaupungin esityksiin Suomen kestävä kasvun ohjelmaan.
- **Lamorin kasvumoottori:**  
<https://www.businessfinland.fi/4af899/globalassets/finnish-customers/news/news/2020/lamor.pdf>
- Turun AMK:n **Merikartta - Hiilineutraali kiertotalous meriklusterissa.**
- **Marine X** - Marine X:n tarkoituksena on rakentaa terveysteknologian ja meriteollisuuden yhteistarjoamaa, koska varustamot etsivät kuumeisesti ratkaisuja turvalliseen operointiin laivoissa ja satamissa.
  - **ITS Finland ry:n** (<https://its-finland.fi/>) ympärillä tapahtuva toiminta.
  - **Tampereen alueen ekosysteemit**, muun muassa AI ja analytiikka, Autoteollisuus, ITS Factory sekä Älykkäät koneet ja automaatio (<https://businesstampere.com/fi/toimintaymparisto/liiketoimintaekosysteemit/>).
  - **Cooperative, connected and automated mobility (CCAM)** ([https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en))
  - **Maritime Autonomous Surface Ships in ports (MASSPorts)** (<https://www.lvm.fi/-/finland-joins-the-international-pioneering-network-of-maritime-autonomous-surface-ships-mass-in-ports-1224130>)
  - **Logistiikan digitalisaatoratkaisut.** Olisi myös erittäin tärkeää, että suomalaiset yritykset pääsevät kansainvälisiin ekosysteemeihin mukaan logistiikassa.
  - Venäläisten tavarajunavetureiden oikeus tulla Kouvolaan saakka.

Useammassa lausunnossa pidettiin tarpeellisena yhdistää kehittymässä olevia ekosysteemejä laajemmiksi kokonaisuuksi, jotta vaikuttavuus olisi suurempi. Lisäksi tulisi selvemmin tunnistaa eri kehitysvaiheissa olevat ekosysteemit. Lisäksi todettiin, että ekosysteemikenttä elää koko ajan ja uusia aiheita tulee ajan mittaan, samoin nykyisiä aiheita/osaverkostoja yhdistyy ja putoaa kokonaan pois. Ekosysteemiaiheista tulisi tunnistaa ne, jotka ovat aidosti kestävään kasvuun tähtääviä ja kestävyyttä kaikissa näkökulmissa (ympäristö, sosiaalinen, taloudellinen) edustavia, ja vahvistaa näissä kestävyysselementtiä. Tämä edellyttää myös

tutkimuksen kytkemistä vahvemmin mukaan, jotta kestävyys tulee otettua huomioon moniulotteisesti.

Luvun 3 sisältöä ehdotettiin myös vielä fokusoitavan ja täydennettävän ainakin ekosysteemien keskeisten perus-/menestystekijöiden osalta sekä luvun terminologiaa tarkennettavan.

*Kysymys 5: Miten muuten haluaisit kommentoida liikennetoimialan ekosysteemiseen kehittämistä?*

Lausunnoissa nostettiin esille useita ekosysteemien kehittämiseen liittyviä näkökohtia, joista voidaan tehdä seuraavat nostot:

- **Kansainvälisyyden painottaminen ekosysteemikehityksessä** nousi esille useassa lausunnossa.
  - Ohjelman tavoitteiden kannalta nähtiin **olennaisena, että Suomeen kehittyä riittävästi kv. markkinoilla kilpailukykyisiä liiketoimintaekosysteemejä** sekä niiden kehitystä ja toimintaa tukevia innovaatio- ja osaamiskosysteemejä sekä kv. tason testialustoja. Ekosysteemejä tulisi rakentaa lähes alusta asti kansainvälisesti.
  - Ekosysteemikehityksen ajurina pitäisi olla ensisijaisesti **globaali skaalattavuus**. Olennaisena nähtiin se, mitä ekosysteemit tuottavat ja eron tekeminen varsinaisten ekosysteemien ja alihankinnan sillojen kesken.
  - Toisaalta myös esitettiin, että Suomen kokoisessa maassa ja markkinassa olisi hyvä **tukea myös kansallisten tai tietyn liikennemuodon kärjellä etenevien ekosysteemien syntymistä**. Lisäksi olennaisena osa liiketoiminnan ekosysteemistä kehittämistä nähtiin paikallinen ekosysteemyö, jonka tulee perustua systemaattisen, pitkäjänteiseen yritysyhteistyöhön.
- **Markkinalähtöisyys** korostui muutamassa lausunnossa.
  - **Markkinalähtöisten ekosysteemien** ja niihin liittyvien toimenpiteiden nähtiin houkuttelevan myös kansainvälisiä toimijoita mukaan, jolloin suomalaiset yritykset voivat hyvin päästä mukaan ekosysteemien kautta kansainvälisiin arvoketjuihin. Ekosysteemi luo todellista arvoa, kun konkreettisten hankkeiden kautta syntyy skaalautuvia ratkaisuja kansainvälisille markkinoille.
  - Esille nousi myös se, että **ekosysteemikehitystä ei voi pakottaa minkäänlaisilla politiikkatoimenpiteillä**. Yritykset kilpailevat keskenään ja tekevät kilpailutilanteensa mukaan sellaisia päätöksiä, jotka edistävät niiden pitemmän ajan tavoitteita. Yritykset, jotka ovat pärjänneet kannattavasti elossa kauan, ovat todennäköisesti tehneet monia asioita oikein ilman julkisen vallan neuvoja ja tukea. Tämä vuoksi olisi tarkoin harkittava, kuinka monessa liikennealan tulevaisuutta koskevassa asiassa julkisen vallan tulee olla mukana.
- **Eri toimijoiden välistä tiivistä yhteistyötä ja sen fasilitointia** menestystekijänä painotettiin myös useassa lausunnossa.
  - Ekosysteemissä katsottiin olevan **tärkeää yritysten, tutkimuslaitosten sekä kaupunkien sujuva yhteistyö sekä kumppanuudet ja verkostot**.

Julkinen sektori voi toimia suunnannäyttäjänä, mahdollistajana ja kehitysalustana sekä esimerkkinä uusien ratkaisujen käyttöönotossa. Ratkaisujen kehittäminen ja skaalaus tulee olla kuitenkin yritysvetoista ja liiketoimintalähtöistä.

- **Julkisten toimijoiden rooli kehityksen edistäjänä** nousi esille useissa lausunnoissa, muun muassa Maanmittauslaitos on strategiansa mukaan aktiivinen toimija ekosysteemeissä ja verkostoissa ja sen tietoineistoilla on suuri merkitys älyliikenteen ja palveluiden kehityksessä. Esimerkiksi Helsingin kaupunki tukee innovaatiotoimintaa seuraavilla tavoilla: kehitys- ja kokeilualustatoiminnalla (ks. <https://testbed.helsinki/alyliikenne/>), esihautomo- ja hautomotoiminnalla, rahoituksella sekä osallistamalla suurten kaupunkien yhteisiin hankkeisiin. Lisäksi tuotiin esille, että joukkoliikenteeseen kytkeytyvissä ekosysteemissä (esimerkiksi liikenne palveluna) on tärkeää huomioida julkisen sektorin keskeinen rooli toimijana ja rahoittajana.
- Ekosysteeminen **kehittäminen yhdessä korkeatasoisen koulutuksen ja tutkimus- ja kehitysinvestointien BKT-osuuden kasvun kanssa** katsottiin luovan edellytyksiä korkean lisäarvon innovatiiviselle yritystoiminnalle ja uusien tuotteiden, palveluiden ja liiketoimintamallien syntymiselle.
- **Kaupungit toimivat alustana uudelle ja kasvavalle liiketoiminnalle.** Kaupunki voi tunnistaa innovaatioekosysteemin kehittämistarpeita ja toimia neutraalina välittäjänä, joka tuo seudun toimijoita yhteen kehittäen mahdollisimman eheän ja vahvan innovaatiotoimintaa edistävän yhteistyöverkoston.
- Tärkeänä nähtiin, että on **systemaattisesti tuetaan ja fasilitoidaan ekosysteemien syntyä**, esimerkkinä aktiiviset verkostot, yhteiset foorumit ja julkisen sektorin hankinnat.
- Toisaalta tunnistettiin myös se, että **ekosysteemi on käsitteenä valitettavasti vielä toistaiseksi suurimmalle osalle julkisen hallinnon toimijoita vieras** tai se ei ainakaan toteudu niiden käytännön toiminnassa.

Lisäksi nähtiin tärkeänä, että **rahoitettavien ekosysteemien tulisi toimia osin avoimesti** ja niiden **rahoituksen tulisi olla joustavaa**. Ekosysteemeihin tulisi olla mahdollisuus liittyä rahoituspäätösten jälkeenkin ja ekosysteemien toiminnan tulisi osin elää muun muassa toimintaympäristön ja mukanaolevien toimijoiden muutosten myötä.

#### 4.4 Tiekartta 2021–2023

Tiekarttaan valikoituneiden toimenpiteiden määrittämisen lähtökohtana on ollut niiden välitön tai välillinen vaikuttavuus ekosysteemien kehittymiseen ja kestävään yritysvetoiseen kasvuun. Tiekartta on päivitetty vuosina 2018–2020 Liikennealan kansallisen kasvuohjelman tiekartan täytäntöönpanosta saatujen kokemusten sekä laajapohjaisen sidosryhmien kanssa tehdyn valmistelun pohjalta. Tiekarttaan on valittu ohjelman tavoitteisiin peilaten vaikutuksiltaan merkittävimmät toimenpiteet.

Fokus on ollut nimenomaan kestävään liikenteeseen liittyvän liiketoiminnan syntymistä edistävissä toimenpiteissä.

Kysymys 6: Mikä toimenpid kokonaisuus on tärkein toimialan kestävä liiketoiminnan vauhdittamista ajatellen?

Vastauksia kysymykseen saatiin 28 ja ne jakaantuivat seuraavasti:

Toimintaympäristö kestävälle kasvulle	6
Skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille	7
Jatkuva ekosysteeminen yhteistyö	3
Kaikki ovat yhtä tärkeitä	12
En osaa sanoa	0
Yhteensä	28

Näin ollen vaihtoehto ”Kaikki ovat yhtä tärkeitä” sai eniten kannatusta.

Kysymys 7-9: Mitä alla olevista toimenpiteistä pidät vaikuttavimpina. Toimenpiteet on kuvattu tarkemmin ohjelmaluonnoksessa.

Valinnassa oli mahdollista valita vain yksi toimenpide. Lisäksi taulukoissa on huomioitu muutaman vastaajan avoimissa vastauksissa ilmoittamat toimenpiteet, joita on pidetty kaikkia yhtä tärkeinä.

Toimintaympäristö kestävälle kasvulle -kokonaisuuteen vastasi 28 lausunnonantajaa:

Toimenpide	Vastaajia (kpl)
Liikenne 12 -suunnitelman visio ja tavoitteet ohjaavat alan kehittämishankkeita ja toimintaa. Vision ja tavoitteiden tueksi kuvataan vaikutusketjut, joilla liikennealan digitalisaatio, älykäs palveluistuminen ja käyttäytymisen muutos vaikuttavat Liikenne 12-suunnitelman strategisten tavoitteiden saavuttamiseen. Lisäksi Traficom in valmisteleman Liikennejärjestelmän strategisen tilannekuvatyön yhteydessä kuullaan vuosittain toimialan edustajia osana jatkuvaa prosessia.	14+1
Jalkautetaan julkisen ja yksityisen sektorin rooleja markkinoilla sekä yhteisiä toimintatapoja selkeyttävä liikennealan pelikirja kasvuohjelmassa mukana olevien sekä pelikirjan laatimiseen osallistuneiden organisaatioiden toimintaan.	1+1

Jatketaan liikenteen kehittämis- ja kansainvälistymisohjelma Smart Mobility Finlandia, joka on monivuotinen laaja kokonaisuus, jonka kautta hyödynnetään laajamittaisesti kansallista ja EU:n TKI -rahoitusinstrumentteja ja joka sisältää Export- ja Invest in -toimet.	6+1
Varmistetaan TransDigi- ja RAAS-hankkeissa kehitetyn yhteistyömallin jatkuminen ja edelleen kehittäminen.	+1
Vaikutetaan EU-tutkimusohjelmien sisältöön etupainotteisesti ja koordinoidaan vaikuttamista ja viestejä eri foorumeissa.	1+1
Tunnistetaan lähivuosien keskeiset EU-hankkeet sekä yhteistyöfoorumit, joilla on suuri merkitys liikennealan kasvuedellytyksille Suomessa.	5+2
Laaditaan suunnitelma liikennetoimialan standardointityön kehittämiseen ja resursoidaan kansainvälisen standardointiprosessin ylläpito ja kehittäminen.	1+1
<b>Yhteensä</b>	<b>28+8</b>

Skaalautuvia kestäviä ratkaisuja vientimarkkinoille -kokonaisuuteen vastasi 28 lausunnonantajaa:

<b>Toimenpide</b>	<b>Vastaajia (kpl)</b>
Edistetään kestävä ja hiilineutraalin liikenteen ja liikkumisen liiketoimintaratkaisujen ja ekosysteemien syntymistä kaupunkiseuduilla.	10
Mahdollistetaan julkisen liikenteen ja kaupalliset palvelut yhdistävät saumattomat matkaketjut ja liikkumisen palvelut kaupungeissa ja niiden välillä.	1 +1
Automaattiliikenteen mahdollistaminen tavoitteena automaattiliikenteen tuotantokäyttö ja automaattiliikenteen kehittämisen ekosysteemi	4+1
Kehitetään kestävä liikenteen kokeilutoimintaa niin kaupunki- kuin testialueilla yhdessä alan yritysten kanssa	5+1
Jatketaan Liikennevakuutusjärjestelmän kattavuus liikenteen murroksessa -yhteistyöfoorumien työtä.	0
Liikenteen toimiala toimii edelläkävijänä strategisten julkisten hankintojen ohjelman täytäntöönpanossa tavoitteena saada julkisista hankinnoista tehokkuutta ja kilpailuetua.	2
Kohdennetaan KEINO-osaamiskeskuksen sekä Business Finlandin innovatiivisten julkisten hankintojen kehittämistyötä Liikennealan kestävä kasvun ohjelmassa ja jatkuvassa vuoropuhelussa toimialan kanssa tunnistettaviin hankintojen kehittämisalueisiin.	2
Jatketaan liikennealan tiedon avaamista liiketoiminnan pohjaksi, ml. dynaaminen data sekä käyttörajoitetun datan hyödyntäminen. Edistetään liikennetiedon ekosysteemien sekä hajautetun liikennetiedon markkinoiden syntymistä	1 +1
Kehitetään ja toteutetaan eri toimijoiden yhteistyömalli yli sektorien menevien tietovarantojen hyödyntämiseksi palvelukehityksessä (esimerkiksi liikenne, energia ja asuminen)	3
<b>Yhteensä</b>	<b>28+4</b>



Jatkuva ekosysteeminen yhteistyö -kokonaisuuteen vastasi 24 lausunnonantajaa:

Toimenpide	Vastaukset
Kansainvälisen liiketoimintapotentialin realisoiminen. Aktiivisten liiketoimintaekosysteemien laajentaminen aidosti kansainvälisiksi kokonaisuuksiksi, fokusoiden erityisesti kestäväan kasvuun.	9
Toteutetaan tunnistettujen kasvuekosysteemien yhteistä ja koordinoitua kehittämistä, muun muassa jatkuvan fasilitoinnin, tiedonjaon ja ekosysteemin kypsyyssasteen mukainen ohjausmalli. Hyödynnetään laadittuja ekosysteemioppaita liikennetoimialan ekosysteemien kehittämisessä ja jaetaan liikennetoimialan kasvuekosysteemien parhaita käytäntöjä laajamittaisesti.	11
Jatketaan Suomen liikennealan vetovoimaisen yhteisen tarinan, markkinointistrategian ja –materiaalin kehittämistä erityisesti Future Mobility Finland -sivustoa hyödyntäen.	-
Selvitetään keinoja entistä tiiviimpään liikennealan yritysten kv-markkinointiin ja tuetaan yhteistyötä soveltuvilla keinoilla.	2
Tiivistetään yhteistyötä Nordic Innovationin sekä muiden Pohjoismaiden ja Viron kanssa yhteisen kestäväan liikenteen brändin edistämiseksi ja pohjoismaisten kestäväan liikenteen ja kiertotalousratkaisujen yhteiskehittämiseksi.	2
Yhteensä	24

Useampi lausunnonantaja totesi kuitenkin avoimissa vastauksissa, että **toimenpidekokonaisuuksia tai toimenpiteitä ei voi vertailla täysin keskenään ja että toimenpiteet muodostavat keskinäisiä kokonaisuuksia**, joista on mahdoton valita yhtä. Muutamassa lausunnossa painotettiin ratkaisujen skaalautumiseen ja vientiin nykyistä suurempien panostusten tärkeyttä. Tämän katsottiin olevan tärkeää ohjelman tuloksellisuuden kannalta ja siksi, että yrityksiä, joilla on kansainvälistä liiketoimintaa tai vientiä, on edelleen Suomessa liian vähän.

Lisäksi pidettiin tärkeänä eri toimenpiteiden hyödyntämistä niin, että ne täydentävät toisiaan mielekkäällä tavalla. Edelleen esitettiin, että eri toimenpiteiden vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointi tulisi olla osana keinovalikoiman edelleen kehittämistä. Pitkäjänteinen työ vaatii eri toimijoiden yhteistyötä, yhteisten tavoitteiden määrittämistä, niiden toteutumisen väliarviointia ja tarpeen mukaan toimenpiteiden uudelleen suuntaamista ja painottamista.

Kysymys 10: Miten ehdotettuja toimenpiteitä pitäisi kehittää? Mitä muita toimenpiteitä ehdottaisit?

Lausunnonantajilta saatiin useita kommentteja toimenpiteiden eteenpäin vientiin.

Yleisinä kommentteina nousi esille seuraavaa:

- Useassa eri lausunnossa nousi esille **tarve tekemisen ja toimenpiteiden lisäfokusointiin ja strategiaan valintoihin** sekä valittavien toimien riittävään resursointiin, jotta niillä saavutetaan tavoiteltu vaikuttavuus.
  - Monet toimenpiteistä ovat hyviä, mutta on vaara, että ne jäävät kauaksi ylätasoon tavoitteista, eikä niiden avulla synny muutamassa vuodessa realisoituvia tuloksia, jotka täyttäisivät ylätasoon tavoitteita.
- Lisäksi monessa lausunnossa huomiota kiinnitettiin **mittaroinnin kehittämiseen**.
  - Ilman mitattavia tavoitteita on vaara, että ohjelman kokonaistavoite kestävästä kasvusta ei toteudu
  - Toimenpiteet usein tukevat toisiaan ja niitä tulee tarkastella yhdessä yksittäisten toimenpiteiden sijaan.
  - Ohjelman **kaikkia toimenpiteitä esitettiin edelleen tarkasteltavan ja kehitettävän kestävä kasvun näkökulmasta**. Tulisi tunnistaa, miten eri toimenpiteillä parhaiten edistetään kestävä kasvua, ei pelkästään kasvua. Kestävyydessä tulisi taloudellisen näkökulman mukana olla aina myös ympäristö- ja sosiaalinen kestävyys. Sosiaalinen kestävyys liittyy esimerkiksi liikenneköyhyyteen
  - Lisäksi ehdotettiin, että koko ohjelmalle ja eri toimenpiteille tulisi määritellä kasvun ympäristölliset rajat.
  - Toimenpiteissä olisi tärkeää **arvioida myös vaikuttavuus kansainväliseen liiketoimintaan**.
  - Ylipäätään tavoitteiden täyttymisen mittaaminen on hankalaa, mikä oli myös tunnistettu lausunnoille lähetetyssä luonnoksessa. Kaikki keskeiset mittarit ovat haastavia. Yksi taso on se, että liikennealaan liittyvää toimintaa tehdään niin monentyyppisissä yrityksissä (esim. ICT- ja suunnittelu- ja konsulttiyritykset), että relevanttien yritysten tunnistaminen on hankalaa. Seuraava taso on tunnistaa, mitä olisi kestävä kasvua, jos haluttaisiin erottaa tämä omaksi alueekseen (muusta kasvusta/liiketoiminnasta).
  - Puutteena pidettiin, että mittareissa ei ole mukana yritysten tai ekosysteemien määrää eikä vertailuvuotta eli vuotta, johon kehitystä verrataan. Kestävä kasvun työpaikka on myös tilastojen kannalta vaikeasti määriteltävä, minkä vuoksi sen mittaamista tulee käsitellä ohjelmassa tarkemmin.
- Toimenpiteiden eteenpäin viennin osalta korostettiin muutamassa lausunnossa **tarvetta selkeille vetovastuille ja resursoinnille toimenpiteittäin**. Edelleen toivottiin konkreettisia askelmerkkejä ja niiden seuranta kussakin toimenpiteessä.
- Kansainvälisen vientikehityksen lisäksi **potentiaalia siinä, että kehitetään Suomen sisäistä liikennettä** ja siten tuodaan kokemusta, uusia toimintamalleja ja verkostoja myös kansainvälistymisen kannalta. Laajojen kehityshankkeiden lisäksi työpajat ja muut kevyemmät yhteistyömallit edistäisivät yhteistä kehittämistä, yhdessä oppimista ja uusien kontaktien syntymistä.

- Toiminnan **ennustettavuus** on monille toimijoille ja yrityksille tärkeä tekijä. Kiristyvät päästövähennykset vaativat nopeita toimenpiteitä, mikä on haaste ennakoitavuuden kannalta. Myös digitalisaation uudet mahdollisuudet ja uhat ovat haaste ennakoitavuudelle. **Liikennealalla toimijoiden tulisi huomioida nämä erilaiset aikaperspektiivit** (nopeat muutokset, hitaasti muuttuva infrastruktuuri, ihmisten käyttäytyminen, rahoitus jne.)

Tiettyjä toimenpidekokonaisuuksia tai toimenpiteitä koskevana kommentteina nousi esille seuraavaa:

- Liikennealan **pelikirjan** jalkauttamisen osalta huomautettiin, että pelikirjan tulisi olla saatavilla toimenpiteen arvioimiseksi.
- **Pilotit ja kokeilut:**
  - Liikenteen murros tulee tarjoamaan paljon mahdollisuuksia. Suomen olisi hyvä **panostaa erottautumiseen** sellaisilla luontaisilla vahvuuksilla, joille muiden on vaikea tarjota alustoja.
  - Ratkaisujen liiketoiminnallisen **skaalauksen** tulee tapahtua **liiketoiminnan ehdoilla** ja kaikkien kokeilujen tavoitteena tulee olla terve bisnescase. Kaupungit voivat sen sijaan vaikuttaa merkittävästikin omilla päätöksillään ja toimenpiteillään pitkän aikavälin kehitykseen ja kehitysvisioon
  - **Kuntien mahdollisuutta hyödyntää kokeiluja tulisi kehittää**, jotta kunta kokeilualustan lisäksi pystyisi olemaan mukana dynaamisten kokeilujen kehittämistä.
  - Olisi hyvä huomioida myös **merialueiden ja julkisten merellä toimivien tahojen merkitys** uusien ratkaisujen testaamisessa ja käyttöönotossa sekä innovatiivisissa julkisissa hankinnoissa.
  - Lisäksi kiinnitettiin huomiota **varsinaisten testialustojen ulkopuolella tapahtuviin kokeiluihin sekä erilaisten alustojen väliseen vuorovaikutukseen**. Saumaton yhteistyö eri toimijoiden kanssa sektorirajat ylittävästi voi tuoda myös uusia toimijoita liikenteen kentälle sekä uusia mahdollisuuksia myös liikennesektorin toimijoille
- **Kaupunkeja koskevan osion kirjaukset katsottiin ohjelmassa ovat sopusoinnussa kaupunkistrategian kanssa**, mutta on kuitenkin huomattava, että eri kokoiset kaupungit ovat erilaisella painolla vaikuttamassa ohjelmassa kuvattuihin tavoitteisiin. MAL-sopimusten ottaminen huomioon ohjelmassa on hyvä asia, se varmistaa, että eri ohjelmissa, strategioissa ja ohjausvälineissä ei ole keskenään ristiriitaisia aineksia.
  - Tavoitteiden osalta muutamassa lausunnossa pidettiin tärkeänä ottaa huomioon, että **koronaviruspandemian vaikutukset ovat koskeneet voimakkaasti kaupunkeja ja joukkoliikennettä sekä näiden resursseja ja kehittämismahdollisuuksia**.
- **Julkiset innovatiiviset hankinnat:**
  - Toimia kannatettiin ja tuotiin esille KEINOn rooli yhteistyötahona.

- **Ekosysteemit:**
  - Tunnistettujen kasvuekosysteemien **yhteinen ja koordinoitu kehitys on ekosysteemitoininnan perusta**. Sen tueksi **kansainvälinen yhteistyö** on tärkeää. Ekosysteemien kv. ulottuvuutta tulee lisätä ja tukea kaikin mahdollisin keinoin tavoitteena kansainvälisen liiketoimintapotentiaalin maksimaalinen saavuttaminen.
  - Ekosysteemien osalta on tärkeää mahdollisuuksien mukaan pyrkiä siihen, että niissä on jo varhaisessa vaiheessa mukana myös kansainvälisiä toimijoita. Myös aktiivisen osallistumisen EU-kumppanuuksiin tulisi olla luonteva osa ekosysteemistä toimintaa.
- **Tiedon hyödyntäminen:**
  - Ehdotettiin huomioon otavaksi sähköisten rahtikirjojen hyödyntäminen kaikissa kuljetusmuodoissa digitalisaation hyödyntämiseksi sekä infran älykkään kunnossapidon tehostaminen reaaliaikaisen tiedon avulla.
  - Datan omistajuus on keskeisessä asemassa nykyajan digitalisoituvassa maailmassa. Lisäksi tulee huomioida yrityssalaisuuden ja kaupallisen luottamuksen piiriin kuuluvat tiedot, jotka ovat osa normaalia yritystoimintaa.
- **Kansainvälinen standardointityö:**
  - Standardointityössä on tärkeää huomioida Suomen kansalliset erityisolosuhteet, kuten esimerkiksi talvi, joka asettaa omat vaatimuksensa teknisille ratkaisuille
- **Pohjoismaisessa yhteistyössä oleellista on brändinrakennuksen ohella sääntelyn harmonisointi**, jotta syntyy aidosti yhteispohjoismainen kestävä liikumisen markkina-alue.
  - Suomesta löytyy jo kansainvälisessä näkökulmasta katsottuna menestyksekkäitä yritystarinoita, joten Suomi edelläkävijänä -viestiä voi tuoda rohkeasti esille.

Uusina toimenpiteitä ehdotettiin seuraavaa:

- **Tutkimus ja koulutus:** Kasvava ala tarvitsee uusia osaajia ja osaamista, jota tulee tukea myös jatkuvan oppimisen avulla. Koronapandemiakin voi johtaa elinkeinorakenteen muutoksiin, joista syntyy paine toimialojen uudistumiseen ja uusiin osaamistarpeisiin. On tärkeä tunnistaa, että yritykset hakeutuvat ja investoivat sinne, missä on osaajia, mikä korostaa kotimaisten koulutuksen merkitystä elinkeinoelämälle Suomessa. Toimenpiteiden 4 ja 5 rinnalla ehdotettiin **koulutukseen kohdistuvia toimenpiteitä**. Uusia osaamistarpeita vastaavan koulutuksen suunnittelu ja kehittäminen yhteistyössä verkostomaisesti voi olla tärkeä tuki kasvuyrityksille ja -ekosysteemeille.
- Ohjelmassa voisi huomioida **jo muualla kehitettyjen mallien ja toimintatapojen omaksumisen Suomeen** ja niiden jatkojalostamisen uudelleen vientituotteiksi.
- Nopeana toimenpiteenä ohjelmassa tulee **analysoida se, onko liikumistarve pysyvästi muuttumassa**.
- Myös **ulkomaisten investointien hankkiminen** Suomeen on tärkeää tunnistaa innovaatiokenttää ja markkinoita kehittävänä toimintana. Monet ulkomaiset yritykset rakentavat Suomeen erityisesti TKI-toimintoja, ja näiden yritysten ympärille on muodostunut merkittäviä innovaatio- ja liiketoimintakeskittymiä, joiden kautta suomalaisilla yrityksillä on entistä paremmat mahdollisuudet päästä osaksi kansainvälisiä arvoketjuja.

- Venäläisten tavarajunavetureiden salliminen Kouvolaan saakka.

#### 4.5 Muu palaute

##### Kysymys 11: Onko organisaatiosi kiinnostunut olemaan mukana jonkin toimenpiteen/toimenpiteiden eteenpäin viennissä, minkä?

Suuri osa lausunnonantajista toi esiin, että he ovat kiinnostuneita olemaan mukana eri toimenpiteiden toteutuksessa sekä laajemmin liikennealan yhteistyössä vähintäänkin oman toimialansa tai tärkeimmiksi katsomiensa toimenpiteiden osalta.

##### Kysymys 12: Muu mahdollinen palaute

Useampi lausunnonantaja piti Liikennealan kestävän kasvun ohjelmassa tehtyä työtä hyvänä toimialan kehityksen kannalta, kuten myös ehdotettua päivitystä linjaamaan eri toimijoiden tekemistä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Ohjelmaa pidettiin hyvänä työkaluna yhteiseen työhön haasteiden ratkaisemiseen ja mahdollisuuksien luomiseen Suomessa jo pitkälle viedyn PPPP-mallin tavoin. Tervetulleena pidettiin myös sitä, että kestävän kasvun elementit laajentavat kasvuohjelman kosketuspintaa digitalisaation edistämistä laajemmaksi.

Ohjelman tiekartassa nähtiin olevan konkreettisia toimenpiteitä, joita edelleen pitää konkretisoida, vastuuttaa, tukea tekemistä sekä seurata ja mitata onnistumisia ja kehitystä. Vaikka vetovastuu on tietyillä organisaatioilla, nämä eivät ole yhden organisaation tehtävissä, vaan yhteistyötä tarvitaan ja erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin välistä vuoropuhelua. Tarvitaan myös sitoutumista ja tukea organisaatioiden johdosta, selkänöjää tekemiseen ja mahdollisesti resursseja tekemiseen ja hankintoihin. Samalla yhteistyöllä luodaan uskottavuutta ja näkymää markkinoille, näkymästä uskoa kehittämiseen ja ratkaisuisista liiketoimintaan. Aitona verkostona toimiminen nähtiin tärkeänä ohjelman toteuttamisessa, jotta kaikkien toimijoiden ponnistukset vievät samaan suuntaan ja asioita ei tehdä päällekkäin.

Muutamassa lausunnossa kiinnitettiin huomioita Liikennealan kestävän kasvun ohjelman yhtymäkohtiin muiden vireillä olevien laajojen hankkeiden, kuten Liikenne 12 -suunnitelman, fossiilittoman liikenteen tiekartan, logistiikan digitalisaatiostrategian, sektori-integraatiotyön ja aihetta sivuavan tutkimuksen kanssa (muun muassa Suomen Akatemian alkavat strategisen tutkimuksen hankkeet) sekä tarpeeseen pitää nämä kaikki linjassa keskenään.

Kahdessa lausunnossa pidettiin lisäksi tarpeellisena, että ohjelmaan lisätään arvio aiemmalla kaudella saavutetuista tuloksista.

Yksittäisinä huomioina esitettiin vielä seuraavia:

- Liikennemuotojen, väylien ja viestintäverkkojen toimivuus tulee huomioida ohjelmassa.
- Ajoneuvojen kehityksen merkitys liikennealan muutosajurina nähtiin keskeisenä, joten pelkkä asian tunnistaminen ei riitä, vaan sen täytyy olla yksi keskeisistä liikennealan kestävän kasvun ohjelman osa-alueista.

- Liikennealan kestävän kasvun ohjelmassa tulisi paremmin huomioida myös liikennejärjestelmien alustat ja niiden kehitys. Samoin tulee tarkoin harkita, ettei julkisen vallan rooli liikennealalla kasva liian suureksi.
- Ohjelman rahoitus on varmistettava.
- Yrityssektorin aktivoiminen toimintaan on erityisen tärkeää.

**Lisätietoja antavat:**

Neuvotteleva virkamies, Natalia Härkin, neuvotteleva virkamies, työ- ja elinkeinoministeriö; sähköposti: [natalia.harkin@tem.fi](mailto:natalia.harkin@tem.fi); puhelin: 029 504 7168

Neuvotteleva virkamies, Tiia Orjasniemi, neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö; sähköposti: [tiia.orjasniemi@lvm.fi](mailto:tiia.orjasniemi@lvm.fi); puhelin: 0295 342 068