

Jouni Tuomisto

17.02.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 30  
00023 VALTIONEUVOSTO  
kirjaamo@lvm.fi

Lausunto on valmisteltu lausuntopalvelu.fi:ssä

Lausuntopyyntönnne LVM035:00/2019 / VN/13450/2020

## THL:n lausunto: Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja tulla kuulluksi logistiikan digitalisaatiostrategian valmistelussa. Katsomme, että strategiassa on tunnistettu monia tärkeitä asioita, mutta haluamme lausunrossamme kuitenkin vielä painottaa kansanterveyden ja liikenteen kannalta olennaisia seikkoja. Listaamme tähän alkuun suosituksemme, ja perustelemme niitä tarkemmin tekstissä.

- Tavarakuljetusten logistiikkaa ja matkustajien MaaS-palveluja tulisi kehittää yhdessä.
- Matka- ja logistiikkatiedon mahdollista monopolisoitumista tulisi ehkäistä esimerkiksi harkitsemalla julkisena palveluna tietoaalusta kaikkien palveluntuottajien käyttöön.
- Terveysvaikutukset tulisi huomioida ilmastopäästöjen lisäksi myös tavarakuljetusten osalta.

### Logistiikkaa ja MaaS-palveluja tulisi kehittää yhdessä

Ihmisten Liikenteellä palveluna eli MaaS-palveluilla on paljon yhtymäkohtia tavaralogistiikan kanssa tarvittavien tietojärjestelmien ja -virtojen kanssa. Digitalisaatioraportti myös tunnistaa tavaraliikenteessä samanlaisia kuljetusten yhdistelemiseen liittyviä tieto- ja tietojärjestelmätarpeita kuin mitä on MaaSissa. Siksi matkustaja- ja tavaraliikenteen tietoinfrastruktuuria ja rajapintoja olisi hyödyllistä miettiä yhtä aikaa ja etsiä synergiaa näiden alojen kehittämisessä.

Multimodaaliset matkaketjut mainitaan tärkeänä asiana logistiikan digitalisaatiossa, ja ne ovatkin keskeinen keino parantaa MaaS-palveluiden taloudellista kannattavuutta ja palvelun sujuvuutta matkustajan näkökulmasta. Tämä korostaa entisestään matkatiedon merkitystä, koska se on välttämätön osa eri liikennevälineiden saumatonta yhdistämistä.

Digitalisaatiostrategian toimenpide 15 tunnistaa tärkeän kehityskohteen kaupunkien sisällä tapahtuvasta jakeluliikenteestä. Kevyet, sähkötoimiset ja ketterät kulkuneuvot jakelun kalliilla "viimeisellä kilometrillä" paitsi tehostavat logistiikkaa myös vähentävät ilmansaaste-, hiilidioksidi- ja melupäästöjä ja ovat siksi terveysnäkökulmasta erityisen kannatettavia. Myös matkaketjujen rakentamisessa tärkeää on hyvä liityntäliikenne julkisiin kulkuneuvoihin. Tällöin saadaan parhaat hyödyt toisaalta tehokkaasta joukkoliikenteestä, aktiivisesta liikkumisesta pysäkille ja näitä yhdistävistä uusista kaupunkipyörä- tai MaaS-ratkaisuista.

Jouni Tuomisto

17.02.2021

## Liikennetiedon mahdollinen monopolisoituminen on tärkeää tiedostaa ja huomioida

Raportissa ei huomioida logistiikka- ja MaaS-järjestelmille tyypillistä ongelmaa eli luontaista monopolisoitumistaipumusta. Tämä johtuu siitä, että matkojen ja palveluiden yhdisteleminen on sitä tehokkaampaa, mitä suurempi osuus kysyntä- ja tarjontatiedosta palveluntuottajalla on käytettävissään. Siksi se yritys, joka saa eniten tätä tietoa itselleen, on etulyöntiasemassa muihin nähden palvelun laadusta riippumatta. Tämä voi heikentää markkinan toimivuutta ja vääristää kilpailua. Siksi markkinoiden pelikenttä tulisi harkita pidettävän julkisin toimin tasaisena.

Terveyden ja hyvinvoinnin näkökulmasta tämä on olennaista kahdesta syystä. Ensinnäkin MaaS-palvelut voivat olla suoraan terveellisempiä, koska ne niiden päästöt ovat potentiaalisesti pienemmät kuin nykyliikenteestä ja niihin on helpompi kytkeä aktiivisen liikkumisen elementtejä kuin henkilöautoiluun. Toiseksi, kilpailun vääristyminen usein nostaa hintoja ja huonontaa käyttöehtoja. Tämä vaikeuttaa erityisesti heikommassa asemassa olevien mahdollisuutta käyttää palveluja ja aiheuttaa siten eriarvoistumista.

Tärkeä keino kilpailun tasapuolisuuteen ja markkinan innovatiivisuuteen on varmistaa, että reaaliaikainen tieto matkustustarpeista ja kuljetuskapasiteetista on kaikkien toimijoiden käytössä yhtäläisin ehdoin. THL ehdottaa harkittavan, että suunnitelmaan lisätään toimenpide, että **kehitetään järjestelmä tämän tiedon tuottamiseksi julkisena palveluna** alustalle, jota kaikki palveluntarjoajat käyttävät. Tähän palveluun tulisi harkita yhdistettävän myös digitalisaatiosuunnitelmassa mainittu omadataperiaate. Tämä ehdotettu toimenpide muistuttaa digitalisaatiostrategian toimenpidettä 1, joka ei kuitenkaan tunnista monopolisoitumistaipumusta ja yhteiskunnan johtavan roolin merkitystä ohjaavan roolin sijasta.

Syrjäseutujen logistiikkaan tämä voisi tuoda ratkaisevaa etua. Kun nykyään posti-, lehti- ja mainosjakelijat kipuilevat palvelujen kattavuuden ja kustannusten ristipaineessa, avoin logistiikka-alusta mahdollistaisi yksittäisen kansalaisen tarjoamat kuljetuspalvelut omalla kylällään. Palvelut voisi harkita kytkettävän muuhun työmatka- ja asiointiliikenteeseen ja näin saavuttaa ylivoimaisen kustannustehokkuuden. Lisäksi se lisäisi kylällä sosiaalisia kontakteja, henkilökohtaista palvelua ja merkityksellisyyden tunnetta. Kaikki nämä ovat terveyden edellytyksiä.

Tällainen julkinen matka- ja logistiikkatiedon palvelualusta ei tiettävästi ole käytössä missään, ja sitä kannattaakin harkita yhtenä suomalaisena vienti-innovaationa liikennealan kestävä kasvun ohjelmassa (<https://tem.fi/liikenteen-kasvuohjelma>).

Jouni Tuomisto

17.02.2021

### **Terveysvaikutukset tulee huomioida myös tavarakuljetuksissa**

Digitalisaatiostrategian toimenpide 11 tunnistaa hyvin tarpeen arvioida tavarakuljetusten ilmastopäästöjä, ja tämän tiedon keräämiseksi onkin suunnitteilla tiedonkeruumenetelmiä ja -velvoitteita. Tässä samassa yhteydessä on syytä muistaa myös terveyteen vaikuttavat päästöt, kuten pienhiukkaset ja melu. Toimenpidettä tulisi laajentaa siten, että ilmastopäästötietojen lisäksi aletaan kerätä tietoja myös pienhiukkas- ja muiden päästöjen laskemiseksi tarvittavasta tiedosta kuten ajoneuvojen päästökertoimista.

Pääjohtaja

  
Markku Tervahauta

Johtaja

  
Anne Hyvärinen