

Johdanto

Kalle Toiskallio, valtiotieteiden tohtori, Liikennesuunnittelun Seura ry

Liikennesuunnittelun Seura täyttää 50 vuotta vuonna 2024. Se on lähes koko olemassaolonsa ajan tuottanut liikennesuunnittelun akateemisille ammattilaisille ja tutkijoille tieteellis-ammattillisia julkaisuja, hyvinkin vaihtelevilla resursseilla. Julkaisujen muoto on vaihdellut vuosikirjasta (1976–1981) neljännesvuosijulkaisuun (1984–2017) ja takaisin vuosikirjamuotoon (2018–). Ilmestyi LSS:n tuottamana vuodesta 2009 vuoteen 2011 myös selkeän akateeminen Liikenne/Kaupunki. Sitä ollaan digitoimassa yhteistyössä Yhdyskuntasuunnittelun seuran kanssa. Harva tieteellis-akateeminen julkaisu voi kylpeä artikkelien ylitarjonnassa, mutta lähtökohtaisesti teknisten tieteiden edustajien ja praktikanttien pääasiallinen kommunikointikanava ja toimintaympäristö ei ole ollut artikkelien kirjoittaminen, vaan erilaisten teknisten kuvausten ja suunnitelmien laatiminen ja niistä keskustelu.

Tieto itsessään ei ole ollut arvostettua, vaan tiedon on pitänyt tuottaa toimintaa ja parantaa toimivuutta. Liikennealan konsulttimaailmassa monikymmensivuiset raportit ovat jo pitkään saaneet seurakseen tai suorastaan korvautuneet tiiviillä powerpoint-esityksillä. Lineaarinen ja tuskaisen hidas eteneminen asiassa (eli johdonmukaisuus) on korvattu luetelmilla, pistemäisillä, mieluusti fingelskaksi lausutuilla ylösnostoilla. Sanojen määrää pyritään minimoimaan ja vahvistamaan erilaisilla kuvakkeilla, mikä entisestään lisää monitulkintaisuutta.

Kun sitten viimeisen 10–20 vuoden aikana humboldtilainen, saksalaisen kielialueen yliopistomalli on saanut Suomessakin väistyä angloamerikkalaisen mallin tieltä ja jatkuvasta julkaisemisesta on tullut tutkijoiden uralla etenemisen ehto, LSS:n julkaisupolitiikka ja julkaisu-resurssit ovat jääneet samanaikaisen digitalisaation ja kansainvälistymisen jalkoihin. Akateemisesti vakavat liikennetekniikan artikkelit julkaistaan suoraan kansainväliselle (englantia lukevalle) yleisölle.

Pois lukien samana päivänä arvioidut – ja hyväksytyt – julkaisut, lähes täysin automatisoiduissa tieteellisissä aikakauslehdissä ja konferensseissa (joihin ei edes tarvitse edes matkustaa pitämään esitystä), arvostetuilla kansainvälisillä foorumeilla julkaiseminen voi kaikkinen arviointikierroksineen ja esijulkaisuversioineen viedä parikin vuotta, koskaan tietämättä kokonaisuutta ja tulosta etukäteen. Tähän verrattuna Liikenne-vuosikirja on vakaa kotimaista keskustelua tukeva julkaisufoorumi, josta tarvittaessa saa julkaistavaksi hyväksynnän hyvinkin pian. Lisäksi Journal.fi-alusta mahdollistaa jokaiselle julkaisulle yksilöllisen ja pysyvän Digital Object Identifier (DOI)-linkin, jolla voi jakaa julkaisuaan tehokkaasti digitaalisissa kanavissa.

Liikennesuunnittelun Seuran puheenjohtaja Yrjö Myllylä käy läpi Seuran viimeaikaisia tilaisuuksia ja pohtii Seuran tulevaa tehtävää. Tulevaisuudentutkijana Myllylä tuokin uutta näkökulmaa melko ykskantaisiin liikenne-ennusteisiin, jotka perustuvat lähinnä historia-tietoon ja ovat perinteisesti keskittyneet tarvittavan tieliikenneinfraan määrällisiin muutoksiin.

Kun maaseudun liikennepolitiikkaa katsotaan megatrendien ja kaupunkilaisten saavutettavuuden (ja saatavuusstandardien) perusteella, ollaan vaikeuksissa. Vanhukset, nuoret, sairaat, pienituloiset, kehitysvammaiset tai muuten vajaakykyiset eivät kykene liikkumaan paikasta toiseen autolla. Tämä on yksi aihe liikenneköyhydessä, jota aiemmissa vuosikirjoissa onkin jo käsitelty. Leviäkangas et al. eivät yritä ratkaista tätä hankalaa ongelmaa, vaan esittävät teoreettisen tulkintakehikon, jolla arvioida saavutettavuuden rajoitteita.

Hussain et al. arvioivat älyliikenteen kaupunkeja ja maaseutua koskevien EU-hankkeiden laajempaa kestävyyttä. Monin paikoin asiat ovat kunnossa, mutta YK:n kestävä kehityksen 17 tavoitteita ajatellen uusiutuvaa energiaa sekä vastuullista kuluttamista käsitellään hankkeissa kovin vähän.

Autoilun pääväylien liikennemääriä on mitattu automaattisilla laskureilla (LAM) jo pitkään. Nyt sama alkaa olla vakiintunutta toimintaa myös suurten taajamien pyöräväylillä. Suominen analysoi kaupunkifestarien vaikutusta pyöräilymääriin mittavalla pyörälaskuraineistolla, joka on koottu Pääkaupunkiseudulla 36 mittauspisteestä, seitsemän vuoden ajalta. Varsinkin Vantaan (Tikkurila) kaupunkifestarien pyöräilymääriä lisäävä vaikutus hyvällä juhannuskelillä on ilmeinen. Kvantitatiivisten menetelmien avulla voidaan todentaa intuitiivisia oletuksia, mikä on arvokasta tiedonmuodostusta, vaikka saattaakin tuntua triviaalilta.

Kymmenkunta vuotta sitten monien isojen automerkkien edustajat lupailivat automaattiautoja saapuvaksi arkiliikenteeseen jo ihan lähivuosina. Korporatiivisessa USA:ssa ja sitä matkien Kiinassa onkin jo lukuisia kantakaupunkialueilla operoivia robotitaksipalveluita. Toiminta ei ole ongelmatonta, suursijoittajat tarkistelevat osuuksiaan eikä digitaksien (Uber, Lyft jne.) sanelemassa hintatasossa ja huomattavien ylläpito- ja tukitoimintokulujen vuoksi ole liiketaloudellisesti kannattavaakaan. Mutta kuluttajia kuljetetaan avoimessa liikennejärjestelmässä ihan oikeasti. Regulaatio-lähtöinen Eurooppa on automaattiautoilussa kasvavalla takamatkalla, sillä pelkän kuljettajan poistamisen lisäksi samalla yritetään systemaattisesti muuttaa koko tie- ja katuliikennejärjestelmää nykyisestä tappokoneesta täysin

turvalliseksi, päästöttömäksi, tasa-arvoiseksi, edulliseksi ja kaupunkitilaa säästäväksi. Liikennesuunnittelijat ovat jakautuneet kahteen leiriin, uskoviin ja ei-uskoviin. Kulmala kuuluu ehdottomasti edelliseen leiriin. Hän käy läpi (englanniksi) niitä digitalisaatioon, kommunikointiin ja paikantamiseen liittyviä teknisiä infrastruktuuri-*vaatimuksia*, joita Euroopan regulaatioiltaan sirpaleisten jäsenvaltioiden tulisi toteuttaa, jotta automaattiautoilu olisi mahdollista.

Automaattiautoilun historiallisena kommenttina Toiskallio huomauttaa lyhyessä katsauksessaan, että autoilun tekninen kehitys ja autoilun ylläpito on koko ajan suuntautunut yhä suurempaan automaatioon ja etäännyttänyt auton kuljettajaa ja omistajaa auton teknisestä ja konkreettisesta hallinnasta, joten nyt näköpiirissä oleva täysautomaattiautoilu ei ole ihan niin radikaali muutos kuin saatamme kuvitella.

Liikenteen infrahankkeet ovat hyvin kalliita. Länsimaissa ne eivät enää ole työllisyystöitä, keskusvallan keino kontrolloida koko maantieteellistä aluettaan tai radikaalisti modernisoida maata. Siksi niiden tarpeellisuutta pohditaan huolella. Julkisen vallan vuosisataisen suunnittelumonopolin perintönä suuret väylähankkeet ovat kuitenkin julkisrahoitteisia, pääosin siis valtion maksamia. Kuntien, yksityisten toimijoiden, ympäristöarvojen, yhteiskunnallisen muutoksen ja tienkäyttäjien ristikkäiset tai ainakin kilpailevat intressit tekevät hankkeista vääjäämättä intensiivisen julkisen keskustelun aiheita, siis politiikkaa. Liikennesuunnittelijoiden tieteelliseen neutraaliuteen pyrkivä yritys jäsentää näitä läpeensä poliittisia jännitteitä on taloustieteestä lainattu hyötykustannusanalyysi.

Talvitie on kehitelty väylähankkeiden hyötykustannusanalyysiä jo vuosikymmenien ajan, pääosin USA:ssa, Maailmapankissa, mutta myös Suomessa konsulttina ja Tie- ja vesirakennushallituksessa

(TVH) eli nykyisen julkisen väylähallinnon ja kunnossapidon edeltäjässä. Hän on hyvin kriittinen hyötykustannusanalyysien yleiseen laatuun. Liikennesuunnittelijan kauhuksi hyötykustannusanalyysiin vaikuttavat lukuiset poliittiset päätökset. Esimerkiksi, miten ajan arvo mitataan, kun se vaihtelee eri liikkujien ja instituutioiden näkökulmasta hyvin paljon. Talvitie korostaa käyttäjämaksujen merkitystä, mikä johtaa automaattisesti vastakkaiselle kannalla nykytrendien suhteen: esim. raskaan raideliikenteen infrahankkeiden automaattiseen liikennetaloudelliseen kannattamattomuuteen, kun väyläinvestointien ja matkalippujen välistä rahallista kuilua kurotaan umpeen julkisilla subventioilla. Talvitie korostaa kyllä yhteiskunnallisten hyötykustannusanalyysien tärkeyttä. Siellä pitäisi huomioida ne moninaiset tekijät, jotka on siivottu puhtaasti liikennetaloudellisista laskelmista. Näin vain ei taida kovinkaan usein tapahtua. Liikennetaloudelliset yksinkertaistukset on paljon helpompi poimia julkisen pintakeskustelun polttoaineeksi.

Ehkä selkein kanta Talvitiellä on liikkumisen hinnan ja yhdyskuntarakenteen väliseen suhteeseen: Jos liikenteessä liikkuminen on halpaa, yhdyskuntarakenne hajaantuu, kun vähävaraisillakin on mahdollisuus hankkia keskustan kallistuvien asuntojen sijaan tilavia pientaloja isoine tontteineen kauempaa. Jos sen sijaan kaupunki kehittyy joukko-liikenneorientoituneesti, liikkuminen alueella on kalliimpaa/hankalampaa, yhdyskuntarakenne pysyy tiiviimpänä. Keskustan asunnot säilyvät edullisempina.

Lopuksi viisi Liikennesuunnittelun Seuran aktiivia (Tapani Särkkä ja Tanja von Knorring) tai sidosryhmien edustajaa (Sulevi Lyly, Matti Pursula ja Risto Tuori) muistelee – menneitä aikoja ja yhteistyötä, kovin kohteliaasti. Aloitteellisia olivat liikenneteekkarit, vaikka valmistuneiden liikenneinsinöörienkin määrä kasvoi noina aikoina hyvin nopeasti. Ehkä uudenlainen ammattikunta oli kiireinen suuren yhteiskunnallisen kysynnän oloissa. Seuran alkuhetkiä tukeneen ja sittemmin Seuran pitkäaikaisimman puheenjohtajan, Pekka Rytälän,

ajatuksia kuullaan Seuran 50-vuotisjuhlassa 17.12.2024, Tieteiden talolla.