

Johdanto: Katse tavaraliikenteeseen

Kalle Toiskallio, valtiotieteiden tohtori, Liikennesuunnittelun Seura ry

Kun julkisuudessa puhutaan liikenteestä, käsitellään yleensä joukkoliikennettä, yksityisautoilua ja viimeisen parin vuosikymmenen aikana myös pyöräilyä ja kävelyä – liittyen usein joukkoliikenteeseen. Tämä on ymmärrettävää, sillä nämä liikennemuodot koskettavat päivittäin suuria ihmismassoja. Niitä on luontevaa käsitellä tiedotusvälineissä. Näillä kaikilla on myös vahvat tai äänekkäät yhdistyksensä tai julkiset organisaationsa pois lukien kaikkein suurin liikennemuoto, kävely. Sen äänenkannattajan, vuonna 1968 perustetun Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n (<https://enemmisto.fi/>) muodollinen toiminta näyttää lakanneen vuonna 2024 ja sisällöllinen toiminta 10 vuotta aiemmin. Tämän voi tulkita osaksi Suomen ylipäänsä heikkoa kuluttajaliikettä, josta Autoliiton pieni jäsenmäärä suhteessa autoilijoiden määrään Suomessa on toinen esimerkki.

Liikenne- ja logistiikkapalvelut, jonka parissa työskenteli vuonna 2023 Paltan mukaan 134 000 ihmistä Suomessa. Ne tuovat päivittäisen ravinnon ja arkiset tavarat kaappoihin. Ne toimittavat tavarankulutukselle yksittäiselle kuluttajalle edullisesti tuhansien kilometrien päästä parissa päivässä omalle kotiovelle. Siihen nähden ne esiintyvät julkisuudessa melko harvoin.

Yhtenä logistiikan vähäisen käsittelyn syynä on, että liikennejärjestelmä ja sen suunnittelu kuuluu julkiselle sektorille. Esimerkiksi Aalto-yliopiston Spatial Planning and Transportation Engineering -maisteriohjelmasta valmistuneet liikenneinsinöörit sijoittuvat, ennemmin tai myöhemmin, pääosin julkiselle sektorille eli valtion tai kuntien strategisen liikennesuunnittelun tehtäviin. Valtaosa niistä, jotka sijoittuvat yksityiselle sektorille, työskentelevät suurissa konsulttitoimistoissa, jotka paljolti kilpailevat valtion, kuntayhteenliittymien ja yksittäisten kuntien liikennesuunnittelu- ja muiden yksiköiden alihankintatehtävistä.

Tavaroiden kuljetus, taasen, on yritys- ja markkinalähtöistä toimintaa, jolle julkinen tienpitäjä ja liikenneinformaation tuottaja vain luo toimintaolosuhteet. Vaikka julkisen sektorin toimijat korostavat niukkoja resurssejaan, heillä on kuitenkin yleensä lukuisia strategisen tason liikennesuunnittelijoita, jotka voivat antaa toimittajille isoa kuvaa suunnitelmista ja nykytilanteesta. Markkinaehtoisilla logistiikka-alan toimijoilla ei ole välttämättä intressiä ylläpitää vastaavaa arsenaalia, vaan lobbaus toimii pääosin julkisuuden valokeilan ulkopuolella. Toimiesani 1990-luvulla konsulttina tieliikenteen valtionhallinnon organisaatioissa, tunnistin kuitenkin kasvavan kritiikin sitä kohtaan, että aina ensimmäisenä tiesuunnitelmissa kuullaan tavaraliikennettä. Vuosikymmenien mittaan tämä kritiikki lienee vahvistunut, kun uusia sidosryhmiä on noussut esiin.

Kuluttajan tarve saada parissa päivässä E-ink-tabletti Kaliforniasta tai edulliset leggingsit Kiinasta ei nouse julkiseen liikennekeskusteluun. Näin, vaikka on ilmeistä, että niin ihmisten kuin tavaroiden kuljetus on niin Suomessa kuin maailmalla aivan liian halpaa. Antti Talvitien (ks. Liikenne-vuosikirja 2024) laskelmien nojalla voidaan todeta, että liian halpa päivittäinen liikkuminen on tehnyt Pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteesta hyvin harvan. Sairaan- ja terveydenhoidon toimipisteiden keskittämisessä ei tarvitse lainkaan miettiä kuljetus- ja siten päästökustannuksia. Kaikkein ilmeisin esimerkki on halpakraasän jatkuva ja massiivinen rahtaaminen meri- ja ilmateitse Aasiasta Suomeen.

Vielä yksi logistiikkaa liikennetekniikasta etäännyttävä tekijä (ellei peräti sen seuraus) on seuraava. Suomalaisissa teknillisissä yliopistoissa logistiikan professuurit eivät ole sijoittuneet liikennesuunnittelun tapaan rakennustekniikkaa ja liikennettä käsitteleviin tiedekuntiin tai kouluihin, vaan kauppakorkeakouluihin. Näin esimerkiksi Turun yliopistossa, Aalto-yliopistossa ja Oulun yliopistossa. Tunnetusti insinööri- ja kauppatieteiden tiedonintressit ovat erilaiset, mikä ainakin Aalto-yliopistossa näkyy yhtäältä suorastaan koomisena yhteistyön puutteena ja toisaalta päällekkäisyyksinä, kun samoja asioista käsitellään muurin eri puolilla.

Liikennesuunnittelun Seura on takavuosina langennut tähän samaan rajaukseen, mutta nyt siihen on tulossa muutos. Logistiikkaa käsitellään yhä enemmän tapahtumissamme ja tässä vuosikirjassa. Esimerkiksi 5.2.2026 Liikennesuunnittelun Seura yhdessä Tulevaisuuden tutkimuksen seuran ja Yhdyskuntasuunnittelun seuran kanssa järjestää Otaniemessä keskustelutilaisuuden, jossa pohditaan kaupan sijoittumista ja kaupunkilaisten tapaamispaikkojen, itse asiassa kaupan, kaupungin ja kaupunkilaisuuden suhdetta.

Tieliikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä lasketaan olevan lähes neljännes (kun lentoliikennettä ei huomioida), josta kumipyöräta-
varaliikenteen osuus puolestaan on reilun kolmanneksen. Logistiikan päästöt ovat siis huomattavat. Kallionpää et al. tarkastelevat englanninkielisessä artikkelissaan *The data logistics cannot deliver – Emissions reporting of logistics in Finland* kahden laajan kyselyn avulla sitä, miten päästödata ja sen tuottaminen kiinnostaa yhtäältä rahdinantajia ja toisaalta kuljetusyrityksiä Suomessa. Logistiikalla tarkoitetaan tässä yhteydessä nimenomaan kuljetuksia, ei varastointia tai rahavirtoja. Päästöjen seuranta on tyypillinen esimerkki muutospainetta synnyttävästä ilmiöstä, joita kuljetusyritykset pyrkivät näkemään ulkoisena asiana, mutta jotka ovat rahdinantajan taustalla toimivien laajempien tilaajapiirien kasvavassa intressissä. Syntyy jännite yhtäältä koulutettujen toimihenkilöiden ja resurssikeskittymien kuten tilaajapuolen, mutta myös suurempien kuljetusyritysten sekä toisaalta pienten kuljetusyritysten välille. Edellisillä on resursseja osallistua kansainväliseen ylätasoon keskusteluun konferensseissa ja tutkimusyhteistyössä. Jälkimmäiset keskittyvät päivittäiseen kuljetustyöhönsä.

Artikkelissaan Mladenović, äskettäin Aalto-yliopiston Spatial Planning and Transportation Engineering -ryhmässä väitellyt Dibaj ja Lopatnikov kuvaavat pientä ja marginaalista kulkumuotoa kaupungissa, mikroliikkuvuutta (micro-mobility). Lukijan ajatus saattaa siirtyä reilun kuusi vuotta sitten suomalaisten kaupunkien keskustat ”vallanneisiin” sähköpotkulautoihin tai yhdeksisen vuotta sitten käyttöön tulleisiin kaupunkipyöriin. Niiden sijaan Mladenović et al. keskittyvät harvinais-

sempiin laitteisiin – sähköakun avulla liikkuviin skeittilautoihin, sähköisiin yksipyöriin ja paksupyöräisiin, istuimella varustettuihin sähköskoottereihin. Vaikka kymmenien tuntien videohavaintoihin perustuvaa aineistoa kuvataan pääosin määrällisesti, kyse on kirjoittajien mukaan eksploratiivisesta ja laadullisesta esitutkimuksesta. Menetelmäasi-
antuntijalla voisi olla sananen sanottavanaan satapäisestä kulkupelidatasta, jonka suuri enemmistö on jakelulähettiläiden kuljettamia paksupyöräisiä sähköskoottereita, kun taas pääosin ei-ammattikäytössä olleista yksipyöristä ja sähköisistä skeittilautoista on vain muutamia havaintoja. Yhtenä Liikenne-vuosikirjan tehtävänä onkin mahdollistaa alustavien ja esitutkimusten tulosten julkaiseminen, jotta tutkimusta voidaan jatkaa ja jalostaa kohti kansainvälisiä julkaisufoorumeja.

Liikenne-vuosikirjan 2025 kolmannessa tieteellisessä artikkelissa Hyvinvoinnin yhteys henkilöautolla liikkumiseen Tiikkaja kysyy tamperelaisen kansalaiskyselyn keinoin: vaihtelee ko mitattu hyvinvointi kotitalouden autojen lukumäärän, auton käyttömahdollisuuden, auton käyttöuseuden tai ajokortinomistuksen mukaan? Artikkelissa ei esitellä kuuluisaa huoletonta hevosetonta miestä, vaan vahvistetaan sitä intuitiivista oletusta, että hyvät mahdollisuudet päästä auton rattiin todella ovat yhteydessä koettuun hyvinvointiin. Näin varsinkin väljän yhdyskuntarakenteen olosuhteissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei kata kaikkia liikkumistarpeita. Artikkelit toimii myös oppikirjaesimerkkinä huolellisesta kyselyaineiston raportoinnista.

Ammatillisena katsauksena julkaistaan tässä vuosikirjassa Tourun Seudullisen liikennejärjestelmätyön ominaispiirteet. Omien ammatillisten kokemusten jäsenitys toimii myös väitöskirjatyön hahmotteluna. Tourun kokemukset ovat Tampereen seudulta, jossa strategista liikennejärjestelmän suunnittelua on kokeiltu jo ennen kuin suomalainen liikennesuunnittelujärjestelmä sitä kunnilta edellyttäisi. Keskuskaupungin ja sen ympärille kehittyneiden kuntien liikenneintressit voivat tunnetusti olla suorastaan vastakkaiset.