



Pöytäkirja

VN/7636/2019

21.10.2024

Digirata-ohjausryhmän 9. kokous

Aika

21.10.2024 klo 10-12

Paikka

Teams

Osallistujat

Olli-Pekka Rantala, osastopäällikkö, LVM, puheenjohtaja
Miikka Rainiala, yksikön johtaja, LVM
Jarkko Paldanius, hallitusneuvos, LVM
Janne Hauta, liikenneneuvos, LVM
Rita Linna, hallitusneuvos, LVM
Panu Kukkonen, budjettineuvos, VM
Elina Ussa, toimitusjohtaja, Ficom
Jonas Eriksson, hankejohtaja, VR
Heidi Niemenmuukko, maaliikennejohtaja, Traficom
Matti Polvi, erityisasiantuntija, Traficom
Esa Sirkiä, toimialajohtaja, Väylävirasto
Sanna Järvenpää, palvelu- ja kehitysjohtaja, Fintraffic
Jouni Lind, asiantuntija, Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri, Yhteinen Toimialaliitto
Jonas Eriksson, hankejohtaja, VR
Veli-Pekka, Hakatie, toimitusjohtaja, Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö
Lauri Helke, toimitusjohtaja, Fenniarail
Johanna Wallin, johtaja, HSL
Janne Solala, juristi, HSL
Iiro Säynäjäjärvi, harjoittelija, LVM, sihteeri

Asiantuntijat

Juha Lehtola, projektipäällikkö, Väylävirasto
Jari Pylvänäinen, hankejohtaja, Fintraffic
Marko Forsblom, toiminnanjohtaja, ITS Finland ry
Maria Torttila, johtava erityisasiantuntija, LVM

1. Kokouksen avaus



Puheenjohtaja avasi kokouksen kello 10.01. Asialista hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja

3. Digirata-hankkeen tilannekatsaus (Juha Lehtola, Väylävirasto ja Jari Pylvänäinen, Fintraffic)

Projektipäällikkö Juha Lehtola esitteli diaesityksen mukaisesti (liitteenä) Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheen. Lehtola kertoi, että ERTMS:iin kohdistuu paljon EU-sääntelyä ja komissio on edellyttänyt päivitetyn kansallisen toimeenpanosuunnitelman (NIP) toimittamista, minkä Suomi palauttanut määräaikaan mennessä kesäkuussa 2024.

Lehtola kertoi, että Digiradan kustannuslaskelmia on tarkennettu, mutta isossa kuvassa muutoksia ei ole tulossa. Ensimmäistä kaupallista rataosuutta Tampere-Pori/ Rauma on alettu rakentamaan. Rataosuudelle pitää kuitenkin hakea EU:sta poikkeuslupaa, sillä hankinnat on tehty aiempien teknisten määritelmien perusteella. Poikkeuslupahakemus lähetetty komissiolle kesällä ja keskustelu etenee komission kanssa tällä hetkellä hyvässä hengessä.

Tampere-Pori/Rauma-rataosan osalta sopimukset kriittisistä hankinnoista saatu tehtyä. Hankinnat EU-mittakaavassa pieniä, mutta Suomi nähdään kiinnostavana kumppanina edelläkävijyyden vuoksi. Kehitys- ja verifiointivaiheessa tehdään paljon yhteistyötä liikkuvan kaluston omistajien kanssa. Kouvola-Kotka/Hamina – testirata valmistui viime vuoden lopussa. Testit edenneet hyvässä yhteistyössä testiradalla.

Hankejohtaja Jari Pylvänäinen esitteli ROSU:n, jossa vuosi jaettu kolmeen osakokonaisuuteen eli Release Trainiin. Toteutussuunnitelman ensimmäinen versio tarkoitus laittaa julkisesti saataville Digiradan verkkosivuille lokakuun loppupuolella.

Alkuvuodesta 2025 on tarkoitus järjestää julkinen markkinainfo toteutusvaiheesta ja vuoteen 2040 asti suunnitellusta etenemiskartasta pyydetty kommentteja sidosryhmiltä.

Kyberturvallisuuden osalta esiteltiin kyberturvallisuuden kannalta kriittinen key management system sekä kyberturvallisuuden kokonaishallintaan keskittyvä cyber security management plan, joka tällä hetkellä on katselmoinnissa eri puolilla. Kyberturvallisuutta pyritään testamaan testilaboratoriossa.



Raidealan neuvottelukunnan edustaja nosti esille, että eri sidosryhmien kanssa käydyissä keskusteluissa on esille noussut Suomen kansainvälinen saavutettavuus ja yhteyksien kehittäminen tästä näkökulmasta ja tiedusteli, onko Digiradan roll-outissa priorisoitu satamien rautatiekapasiteetti. Lisäksi raidealan neuvottelukunta tiedusteli, miten on huomioitu ettei toimitusketjuihin tule katkoja ja pohti teknisiä ratkaisuja ylimenokaudelle.

Jari Pylvänäinen toivoi, että kehitysideat toimitettaisiin sähköpostitse projektin johdolle. Pylvänäinen jatkoi, että Digiradan täytäntöönpano eli roll-out-suunnitelma on tehty kalusto ensin –periaatteen mukaisesti. Tämän tavoiteena on ollut saada kalusto mahdollisimman pian käyttöön. Tämän vuoksi periaatteellinen muutos suunnitelmaan olisi hankala toteuttaa.

Juha Lehtola täydensi, ettei tällaisia toiveita ole saatu, vaikka roll-out-suunnitelma ollut katselmuksessa alkukesästä alkaen. Kalusto ensin –periaate tarkoittaisi, että kaikki liikkuva kalusto varusteltaisiin ECTS:llä tai kaksoisvarustelulla ja kalusto voisi liikkua millä tahansa rataosuudella. Raidealan neuvottelukunta kertoi, että Destian selvitys valmistuu vuodenvaihteeseen mennessä, mutta kommentit toimitetaan sähköpostitse projektille.

Jari Pylvänäinen vastasi raidealan neuvottelukunnan toiseen kysymykseen, että tarkoituksena ei ole ottaa kahden teknologian mallia, jottei jouduta jakamaan osaamista, kunnossapitoa ja liikenteenohjauksen toimintoja kahtia. Raidealan neuvottelukunta kysyi, missä määrin JKV-laitteistoa halutaan säilyttää ylimenokaudella. Juha Lehtola vastasi, että JKV tarkoitus poistaa käytöstä ja purkaa sitä mukaa kun ECTS tulee käyttöön.

Fenniarail totesi, että kaluston varustelussa puhutaan noin kahden miljoonan euron investoinneista veturisarjaan ilman, että asiasta tulee investointihyötyjä kalustoyhtiölle. Jos investointitukea ei saada, joudutaan liikennettä supistamaan tietyllä kalustolla. Juha Lehtola totesi, että tilanne on harmillinen, mutta kaluston rahoitukseen liittyviä hankkeita selvitetty vuodesta 2019 alkaen. Jari Pylvänäinen kertoi, että kaluston varustelun rahoitus on haasteellista myös muissa maissa. Kulunvalvontateknologiaa on kuitenkin välttämätöntä päivittää. VR totesi, että kalustovarustelun kustannusarvio saattaa olla jopa alakanttiin ja rahoitusmallin puuttuminen kalustoilta on merkittävä riski hankkeelle. Riskin muodostaa myös infran rahoitukseen liittyvät kysymykset.

LVM kertoi, että keskustelua rahoituksesta käyty paljon, mutta modernisointi on välttämätön tehdä, mikä valitettavasti aiheuttaa myös operaattoreille kustannuksia. Keskustelut käynnissä yleisesti Digiradan rahoituksesta, LVM tiedottaa niistä rahoituksen selvittyä.



4. Raideliikenteen digitalisaatio – kohti kestäväää liikennettä ja liiketoimintaa (Marko Forsblom, ITS Finland ry)

ITS Finland ry:n toiminnanjohtaja Marko Forsblom esitteli raideliikenteen digitalisaation liiketoimintamahdollisuuksia (diaesitys liitteenä).

Liikenne on menossa kohti murrosta, jonka taustalla on autoistuminen, kaupungistuminen, automatisaatio, päästöjen kasvu sekä raha. ITS Finland esittelee keinoja, joilla Suomeen pystyttäisiin rakentamaan ekosysteemiosaamista eri liikennemuodoille. Suurimmat kasvualueet ohjelmistopuolella, sähköistymisessä, liikenteenhallinnassa ja palveluistumisessa. Forsblom nosti esille, että Business Finland –rahoitusta on hyödynnettävissä.

Raideliikenteessä luotu ekosysteemit toimintaa Tampereen ratikan kehittämishankkeen kylkeen. Hankkeessa ollut mukana noin 25-30 toimijaa. Hankkeessa kehitetty ja testattu mm. ratkaisuja kalustonhallintaan ja –ylläpitoon, törmäyksenestoon, kaluston monitorointipalveluja ja matkustajalaskentaa.

Tilaaja on antanut yhden raitiovaunun kokeilualustaksi, jolla voitu testata älyratkaisuja elävässä raideliikenteessä.

ITS Finland totesi, että Digirata Suomen mittakaavassa hyvin poikkeuksellinen hankekokonaisuus. Toivoi, että mahdollisuuksien mukaan suomalaiset yritykset voisivat olla mukana kehitystyössä ja tätä kautta saisivat kansainvälisiä referenssejä. Digirata olisi täydellinen alusta ekosysteemiselle ajattelulle.

Forsblom nosti esille sen, että Digirata-hankkeen avainteknologioiden, kuten ETCS-tason 3 ja FRMCS- tai Digital Automatic Coupling- järjestelmien kehittämiseen panostetaan nyt runsaasti. Hyville ekosysteemeille, jossa teknologiayritykset, pienemmät startupit ja tutkimuslaitokset työskentelevät yhdessä tuottaakseen vientikelpoisia ratkaisujaon tarjolla T&K –rahoitusta.

Tätä ei voi kuitenkaan vastuuttaa hanketoimistolle, sillä hankkeen tavoitteet liikennepoliittisia ja ekosysteemin elinkeinopoliittisia. Ekosysteemi edellyttäisi vetäjää ja asiasta olisi hyvä käydä keskustelua TEM:n kanssa.

Yhteenvedona Forsblom nosti esille sen, että liikennepoliittisten tavoitteiden näkökulmasta on sama mistä ja kuinka digiradan hankinnat tehdään.

Kansantalouden näkökulmasta sen sijaan on iso ero kuinka hanke toteutetaan ja millaista osaamista suomalaisiin yrityksiin syntyy. Lopputulema on hyvin pitkälle riippuvainen tämän ohjausryhmän prioriteeteista ja toimenpiteistä.



Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö totesi, että ekosysteemiajattelu voi olla hieman haastava rahoituksen varmuuden ja aikataulujen kannalta, mutta yhteistyö kiinnostaa rahoituksen osalta. Miten kalusto ensin –näkökulmaa voitaisiin edistää kalusto-operaattorin näkökulmasta?

Fintraffic totesi, että Digirata-hanke ei olisi paras vetäjä ekosysteemille mutta kysyi, millaisia työkaluja ITS Finlandilla olisi ekosysteemin rakentamiseen. ITS Finland totesi, että asia kannattaisi käynnistää pyöreän pöydän keskustelulla, johon kutsuttaisiin mukana yritykset. Tilaajan olisi tärkeä olla mukana, mutta sen ei tarvitsisi olla päärahoittaja. Business Finlandilta olisi saatavilla rahoitusta. Kannattaisi järjestää alustava keskustelu siitä, keitä pyöreän pöydän keskusteluun kannattaisi kutsua ja tämän jälkeen tehdä tilannekatsaus, olisiko kiinnostuneita tai markkinoita. LVM kysyi, onko VTT toiminut fasilitaattorina aiemmissa hankkeissa. ITS Finland vastasi, että on mutta myös erilaisia yrityksiä toiminut fasilitaattorina. Kokoonkutsujana pyöreän pöydän keskusteluun voisi olla ohjausryhmä. Puheenjohtaja totesi, että keskusteluja jatketaan asiasta ITS Finlandin ja TEM:n kanssa.

ITS Finland kysyi, ovatko Digiradan testiympäristöt avoimia. Juha Lehtola vastasi, että testirata Kouvola-Kotka/Hamina on kaikille avoin, mutta edellyttää että kalustossa on testilaitteet.

5. Liikenne 12 –suunnitelma ja Digirata-hanke (Maria Torttila, LVM)

LVM esitteli tilannekatsauksen. Vielä viime aikoihin asti edetty aikataulussa, mutta lausuntokierros myöhästyy hieman alkuperäisistä suunnitelmista. Vuodenvaihteen jälkeen tulisi olla valtioneuvoston päätös ja toimeenpano voitaisiin käynnistää.

Suunnitelmaluonnoksessa on priorisoitu päätavoitteet: toiminnallisuus, turvallisuus ja kestävyys, nämä sopivat hyvin myös Digirataan. Poliittisissa keskusteluissa tällä hetkellä suunnitelman rahoitusohjelma, painotukset olemassaolevassa verkossa ja korjausvelassa. Rahoitussuunnitelma on varsin maltillinen.

Digiradalla suuri osuus ohjelman kehityspainotuksesta, mutta lähtökohtana keskusteluissa vaikuttaa olevan, että Digirata tarvitaan. Digiradan osalta kirjaukset vastaavat aiempaa suunnitelmia ja Digiradan toteuttamista ehdotetaan. Otettiin Digiradan tilannekatsaus tiedoksi.

6. Muut asiat



VR kertoi, että VR:n ECTS-hankintaprojekti keskeytetty viime maanantaina (14.10.), koska kaikkia haluttuja osia ei ollut saatavilla. Yksityiskohtia tulee hioa yhdessä, jotta hankinta voidaan käynnistää uudestaan. Keskustelut aktiivisesti käynnissä hankkeen sisällä. Pylvänäinen täydensi, että hankinnoista keskusteltiin VR:n kanssa, mutta VR teki itse keskeyttämispäätöksen.

LVM pyysi, että jäsenmuutoksista ohjausryhmässä ilmoitettaisiin Rita Linnalle tai Jarkko Paldaniukselle.

7. Seuraavat kokoukset

Seuraava kokous järjestetään helmikuussa, ajankohdasta ilmoitetaan myöhemmin. Vuonna 2025 kokoukset järjestetään lisäksi kesäkuussa ja lokakuussa.

8. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 11.48.

Liitteet

Diaesitys