

KOO / KOH

Asiakirjatyyppi15.2.2023
vahvanumero

Julkisuus

Digirata-ohjausryhmän 4. kokous**Aika** 15.2.2023 klo 9-11**Paikka** Hybridikokous, Digirata-hankkeen toimisto/Teams**Osallistujat**

Olli-Pekka Rantala, osastopäällikkö, LVM, pj
Miikka Rainiala, yksikön johtaja, LVM
Jarkko Paldanius, hallitusneuvos, LVM
Sara Vääntinen, erityisasiantuntija, LVM, siht.
Kati Jussila, budjettineuvos, VM
Esa Sirkiä, toimialajohtaja, Väylävirasto
Kaisa Sainio, päällikkö, Liikenne- ja viestintävirasto
Hannu Koivula, osastonjohtaja, Maanmittauslaitos
Sanna Kaasalainen, osastonjohtaja, Maanmittauslaitos
Olavi Keränen, ecosystem lead, Business Finland
Jouni Lind, asiantuntija, Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri, Yhteinen Toimialaliitto
Johanna Wallin, johtaja, HSL
Jonas Eriksson, johtaja, VR
Toni Rinne, tuotantopäällikkö, VR Group
Marko Forsblom, toiminnanjohtaja, ITS Finland ry
Yacine Zaitri, hallituksen jäsen FISC / Kyberala
Hannu Lehtikainen, Fennia Rail Oy
Jani Luoma, kalustojohtaja, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Veli-Pakka Hakatie, toimitusjohtaja, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Juha Kirjanen, Head Of Planning, Operail Finland Oy
Marko Lahtinen, Legal Affairs Manager, FiCom ry
Harri Koponen, hallituksen puheenjohtaja ja toimitusjohtaja, Osaka Oy

Asiantuntijat

Michael Ruesen, Managing Director, ERTMS Users Group (kohta 4)
Jari Pylvänäinen, hankejohtaja, Fintraffic Raide Oy (kohta 3)
Juha Lehtola, projektipäällikkö, Väylävirasto (kohta 4)

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen ajassa 09.08. Hyväksyttiin asialista kokouksen työjärjestykseksi.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Digirata-hankkeen tilannekatsaus

Parhaillaan käynnissä on vuoteen 2027 asti jatkuva kehitys- ja verifiointivaihe, jonka jälkeen siirrytään vuoteen 2040 asti kestävään hankinta- ja toteutusvaiheeseen. Kehitys- ja verifiointivaihe pitää sisällään testiradan ja laboratorion testaukset sekä ensimmäisen kaupallisen rataosuuden, eli nk. EKA-radan testauksen. EKA-radan testaukset on tarkoitus käynnistää vuoden 2026 aikana. Kehitys- ja verifiointivaiheen toteuttamisen tuloksena on tarkoitus syntyä rautateiden turvalaitejärjestelmä, joka sisältää uuden yhteiseurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän, ERTMS:n sekä tarvittavat liitännät liikenteenohjausjärjestelmään. Uuden järjestelmäkokonaisuuden keskeinen tarkoitus on toimia ensimmäisenä kaupallisen ERTMS-rataosan junaliikenteen turvaavana järjestelmänä ja samalla valmistaa niin viranomaisia (LVM, Traficom, Väylävirasto), Fintraffic Raide Oy:tä, operaattoreita, laitetoimittajia kuin palveluntarjoajia tulevaan koko maan kattavan ERTMS:n toteuttamiseen laatimalla Digirata-hankkeen puitteissa koko maan kattava toteutussuunnitelma.

Käytiin läpi hankkeen organisoitumista. Väyläviraston ja Fintraffic Raide Oy:n allianssisopimus Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheesta tuli voimaan vuoden 2023 alusta ja on voimassa vuoden 2027 loppuun. Sopimus sisältää uuden modernin rautateiden infran järjestelmäkokonaisuuden määrittelyn sisältäen radiopohjaisen yhteiseurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS), radioverkon ja liikenteenohjauksen järjestelmäliitännät. Sopimuskauden aikana rakennetaan myös nk. EKA – rataosuus. Hankejohtaja totesi allianssisopimuksen takaavan työrauhan hankkeen operatiivisen johtamiseen ja korosti tulevien vuosien olevan kriittisiä kehittämisen näkökulmasta hankkeessa kannustaen samalla toimijoita olemaan ennakkollisesti aloitteellisia myös oman toimintansa näkökulmasta tässä suhteessa. Käytiin myös läpi allianssisopimuksen mukaista johtamisjärjestelmää sekä Digirata-hankkeen muita foorumeita, vuoden 2023 alusta voimaan tullutta Digirata-hankkeen operatiivista organisaatiomallia sekä vastualueiden rakenteita koskien mm. konsepteja, prosesseja ja ohjeita, teknisiä kokonaisuuksia sekä testauksia ja hyväksyntöjä.

Käytiin läpi Digirata-hankkeen tilannekatsaus sekä maantieteellinen ja ajallinen etenemissuunnitelma valtakunnallisesti. Käsiteltiin tässä yhteydessä erityisesti EKA-rataosuutta ja siihen teknisenä kokonaisuutena liittyviä turvallisuuskriittisen kehittämisen näkökohtia, testaus- ja hyväksyntämenettelyjä sekä hankintojen aikataulutusta ja riskienhallintaa osana koko toimintamallia. Parhaillaan valmistaudutaan kilpailutukseen ja odotetaan edelleen uutta päivitettyä sisältöversiota EU:n rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (OHM YTE, englanniksi Control Command and Signalling TSI/ CCS TSI). Jos päivitys kuitenkin viivästyy vielä yli kuukaudella, hankkeessa tullaan kartoittamaan keinot mitigoida viivästyksen aiheuttamia haasteita ja ratkaista tilanne, jotta kilpailutukset voitaisiin käynnistää ja hanke pysyisi aikataulussa. Tämä merkitsisi toistaiseksi voimassa olevan, vuodelta 2016 olevan OHM YTE version kanssa etenemistä. Mikäli näin käy, tästä informoidaan.

VM tiedusteli hankkeen aikataulutuksen suhteutumista RRF rahoitukseen. Projektipäällikkö totesi, että RRF rahoituksen saantoa edellyttävät kolme välitavoitetta (milestones) on ensimmäisen osalta saavutettu asetetussa aikataulussa, samoin toisen välitavoitteen osalta koskien EKA-rataa ollaan aikataulussa, mutta viimeisen välitavoitteen osalta on mahdollista, että asetettuun aikatauluun ei päästä johtuen uuden OHM YTE päivitysversion viivästymisestä. Projektipäällikön mukaan komission kanssa käytyjen epävirallisten keskustelujen yhteydessä asiaan suhtauduttiin positiivisesti, koska kyseessä force majeure tyyppinen, jäsenvaltiosta riippumaton tekijä, vaikka RRF aikatauluun ei ole mahdollista vaikuttaa. Projektipäällikkö korosti kolmannen välitavoitteen osalta kyseessä olevan kuitenkin toistaiseksi riski, joka ei ole realisoitunut, vaan nimenomaan riski, joka tunnistetaan.

VR viittasi käymiinsä keskusteluihin Traficomin kanssa ja tiedusteli, miten yhteinen kyberturvallisuusratkaisu löydetään. VR totesi, että sen tulee kesän jälkeen tehdä päätöksiä kalustovarusteluun liittyen ja tiedusteli sekä raideinfra- että liikkuvan kaluston toimittajien valmiutta suhteessa aikatauluun. Kyberturvallisuuden osalta hankejohtaja viittasi Digiratahankkeen puitteissa toimivaan kyberturvallisuustyöryhmään, jossa eri toimijat ovat mukana. Lisäksi Digiradan osalta ollaan osallisina myös eurooppalaisissa työryhmissä, jossa asiaa on hankejohtajan mukaan nostettu esille. Samoin on käyty markkinapuhelua eurooppalaisten kalustotoimittajien kanssa, jonka perusteella tällä hetkellä toimittajat eivät pysty varustautumaan valtiollista tunkeutumista vastaan, joten asia vaatii hankejohtajan mukaan kansallista panostusta. Raideinfran osalta toimittajilla on EKA-radan aikataulun mukainen valmius toimituksille hankejohtajan mukaan, jos OHM YTE päivitysversion saadaan. Liikkuvan kaluston osalta toimittajilla vaikuttaisi olevan joitakin puutteita kapasiteetissa, jonka vuoksi hankejohtaja arvioi tässä saattavan piillä aikataulullisia haasteita.

Hankejohtaja korosti lopuksi, että Digirata-hankkeessa tarkoituksena on toteuttaa koko Suomen kannalta paras ratkaisu ja että hankkeessa on kyse ennen kaikkea yhdessä tekemisestä, vaikka se pitää sisällään myös kahdenvälisiä osahankkeita. Tämänhetkisten tietojen perusteella Digirata-hankkeen kokonaishinnaksi arvioidaan noin 1,3 miljardia.

4. Digiradan kansainvälisten asioiden ajankohtaiset

Projektipäällikkö taustoitti OHM YTE päivitysversion alkuperäistä aikataulua ja aikatauluhaastetta aiheuttavan viivästymisen syitä. Uuden OHM YTE päivitysversion odotettiin alun perin tulevan voimaan jo 2022 alusta, mutta voimaantulo on viivästynyt jo useita kertoja. Viimeisimpien tietojen perusteella uusi päivitysversion olisi tulossa voimaan maaliskuussa 2023. Koska RRF-rahoituksen saanto on sidottu EKA-radan ensivaiheen toteutukseen (30km rakennettuna ERTMS:ää), hankkeessa on käynnissä tarkka analyysi viivästyksen vaikutuksista tältä osin.

Kansallisen täytäntöönpanosuunnitelman (National Implementation Plan, NIP) osalta Suomi tulee toimittamaan komissiolle suunnitelman ERTMS:n käyttöönoton toteutumisaikataulun, joka vastaa Digirata-hankkeen aikataulutusta, kunhan OHM YTE päivitysversion tulee ensin voimaan. Digiradan aikataulu ei täysin täsmää TEN-T asetuksen edellyttämää aikataulua, johtuen ydinverkkoalueen laajennuksesta Suomelle, mutta projektipäällikön mukaan komission kanssa käytyjen epävirallisten keskustelujen perusteella asiaan suhtaudutaan suopeasti, koska Suomella on tästä huolimatta jo koko maan kattava suunnitelma ERTMS:n käyttöönottamiseksi eli Digirata-hanke, ainoana Norjan ja Tanskan lisäksi.

Käytiin läpi EU-RAIL yhteenliittymän merkitystä, tehtävää ja tavoitteita sekä taustoja. Suomi ei ole yhteenliittymän varsinainen jäsen, mutta toimintaa seurataan aktiivisesti.

Projektipäällikkö kävi läpi ajankohtaiset nostot, joiden mukaisesti 1) radioverkkokehityksen (FRMCS) osalta Suomi on profiloitumassa mm. testirataa hyödyntäen pilottimaaksi tässä kontekstissa Euroopan tasolla ja Suomi korostaa kaupallisten radioverkkojen tärkeyttä osana rautateiden digitalisaation edistämistä 2) Digitaalisten automaattikytkinten (DAC) osalta Suomi haluaa varmistaa, että todennäköisesti standardiratkaisuksi tuleva DAC täyttää pohjoismaiset ilmastovaatimukset, on teknistaloudellisesti kestävä ratkaisu ja jättää mahdollisuuden myös maakohtaiseen ratkaisuun 3) OHM YTE-kehityksen osalta Suomi on jatkokehityksessä mukana ja haluaa varmistaa, että viimeistään nykyistä viivästynyttä päivitystä seuraava YTE päivitys tukisi aidosti digitalisaation kautta tulevan vihreän siirtymän mahdollistamisen 4) Teknologianeutraaliuteetti on Suomelle tärkeä eli ei suosita yhtä teknologiaa toisen kustannuksella

EU- ja kansainvälisen yhteistyön ajankohtaiset, vieraana Michael Ruesen, Managing Director, ERTMS Users Group

Ruesen esitteli eurooppalaista rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS) ja sen merkitystä Euroopalle korostaen, että ERTMS:n käyttöönotto merkitsee kaikille EUG (ERTMS Users Group) maille merkittäviä investointeja. Ruesen tähdensi, että ERTMS mahdollistaa yhden yhteentoimivan rautatieverkostoalueen luomisen (Single European Railway Area) sekä mahdollisuuden lisätä nykyisen rautatieverkon kapasiteettia ja mahdollistaa myös rautatiejärjestelmän suorituskyvyn lisäämistä. Ruesen korosti, että ERTMS myös mahdollistaa kokonaisuudessaan rautatiejärjestelmän elinkaarikustannusten pienentämisen tehden näin junasta kilpailukykyisemmän liikkumismuodon. Ruesen myös muistutti, että ERTMS merkitsee aloituspistettä rautatiejärjestelmän digitalisaatiolle ja se tulee olemaan perusta tulevalle standardisoinnille.

Ruesen kävi läpi myös eräitä havaintoja ERTM:n käyttöönottoon liittyen. Yleinen yhteisymmärrys eurooppalaisella tasolla Ruesenin mukaan vaikuttaa olevan saavutettu siitä, että CSS (Central Safety System) päivitysten osalta tavoitellaan ERTMS:n mukaista tasoa. Esimerkiksi Ranska ja Saksa ovat Ruesen mukaan tunnistanee ERTMS tarpeen. Iso haaste, joka Ruesenin mukaan tiedostetaan, on kuitenkin se, että kaluston omistajiin ja operaattoreihin kohdistuu edelleen epävarmuutta ja taloudellisia riskejä. Hyväksynyt ja auktorisoinnit ovat Ruesen mukaan myös edelleen hankalia. Ruesenin mukaan mittavat hankkeet etenevät, mutta ne kärsivät viiveistä. Toimittajat eivät usein täytä odotuksia ja niitä ei ole monia. Esimerkkinä Ruesen viittasi Tanskaan ja Norjaan, joissa molemmissa ollaan jouduttu tästä johtuen lykkäämään suunniteltua aikataulua. OHM YTE päivitysversion, jonka voimaantulo on viivästynyt, sisältää FRCMS valmiuden, mutta se voi myös viivästyttää FRCMS on-board unit (obu) ratkaisujen saatavuutta. Ruesen mukaan OHM YTE päivitysversion sisältää toimittajille mahdollisuuden valmistaa kulkuvälineessä mukana olevia, ATO yhteensopivia ratkaisuja (obu) ja korosti, että tämä tulisi huomioida ja varmistaa toimittajien valmius valmistaa edellä mainittuja ratkaisuja. Ruesen mukaan OHM YTE päivitysversion voimaantulo voisi teoriassa olla maaliskuussa 2023.

Lopuksi Ruesen suositteli, että laitetoimittajille tulisi luoda kannusteita, jotta ne kehittäisivät FRCMS on-board unit (obu) ratkaisuja. Ruesen viittasi tältä osin ehdotuksena puitesopimusjärjestelyihin, joihin sisältyy useampi kuin yksi toimittaja. Ruesen suositteli myös kiinnittämään huomiota siihen, että suurin osa obu-ratkaisuista tulee päivittää samanaikaisesti radanvarsien ERTMS toimeenpanon yhteydessä ja suositteli tehokasta organisoitumista jälkiasennusten, päivitysten ja auktorisointien osalta. Kansallisella tasolla Ruesen suositteli tässä yhteydessä Suomelle workshopin järjestämistä kaikille operaattoreille. Ruesen totesi, että vuoteen 2040 mennessä ERTMS järjestelmää tullaan kehittämään varmuudella vähintään kolme kertaa ja tämä tulee aiheuttamaan kuluja, mutta korosti, että kuluja tulee aiheutumaan vielä enemmän, jos tätä ERTMS kehityskaarta ei huomioida alusta lähtien. Ruesen myös korosti erikseen, että halvimman hinnan periaate ei ole hyvä tapa valikoida toimittajia ERTMS kontekstissa, koska tästä aiheutuu lopulta vain kulujen kasvua loppua kohden.

VR viittasi Ruesen suositukseen koskien obu-ratkaisujen päivittämistä ja Suomen tilanteeseen, jossa operaattoreita on vain muutamia ja tähän liittyviin haasteisiin erityisesti VR:n näkökulmasta. Ruose totesi, että komissiossa ollaan tietoisia siitä, että Suomessa ei toimi useita kansainvälisiä operaattoreita ja että samankaltaista keskustelua käydään myös Keski-Euroopassa. VR tiedusteli myös Ruesen näkemystä siitä, keiden tulisi olla puitesopimusten osapuolia, jonka osalta Ruesen viittasi Digirata-hankkeeseen ja Väylävirastoon korostaen samalla, että kilpailutuksissa tulisi huomioida myös muita tekijöitä kuin alin hinta. Ruesen myös korosti yleisellä tasolla, että rahoituksen suhteen EU:ssa fokus on kansainvälisissä kalustoissa, joten Suomen ei tulisi olettaa, että EU-rahoitusta kalustopäivityksiin tästä johtuen tullaan

samaan, koska Suomessa ei ole kansainvälistä kalustoa. Samalla Ruesen kuitenkin toivotti tervetulleeksi keskustelemaan asiasta EU tasolla. Ruesen myös korosti, että rautatieoperaattorit ovat velvollisia käyttämään ERTMS sopivaa järjestelmää, jota tullaan myös päivittämään todeten samalla, että keskusteluja laitetoimittajien kanssa käydään, jotta ne voisivat tuottaa kustannuksiltaan edullisempia on-board unit (obu) ratkaisuja. Ruesen myös korosti, että kansallisen implementointisuunnitelman (National Implementation Plan, NIP) tarkoituksena on nimenomaisesti tarjota varmuutta operaattoreille.

Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri tiedusteli Digirata-hankkeen reaktioita Ruesenin suosituksiin. Projektipäällikkö totesi, että näkemyksistä ollaan samanmielisiä, ja että mitä tulee laitetoimittajille luotaviin kannusteisiin, tätä suunnitellaan ja markkinoidaan jo parhaillaan, mutta auktorisointien ja hyväksyntöjen suhteen tilanne on vielä avoin. Hankejohtaja korosti, että ollaan uuden äärellä ja että päivityksistä tulee uusi normaali, jota noudatetaan jo monilla muilla sektoreilla. Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri korosti operaattorien näkökantaa tilanteessa, jossa volyymit ovat pieniä todeten kannattavansa komission pilotti-rahoitusta muistuttaen, että kyse on myös operaattorien näkökulmasta riskien pienentämisestä investointien osalta. Ruesen totesi, että teknisten eritelmien osalta ollaan jo pitkällä korostaen kuitenkin samalla, että operaattorien tulee varautua päivityksiin kuitenkin lopulta. Hankejohtaja lisäsi, että Digirata-hankkeen puolelta on käyty joitakin keskusteluja myös laitetoimittajien kanssa, mutta keskusteluja laitetoimittajien kanssa tulisi käydä operaattoreiden itsensä aloitteesta.

5. Muut asiat

Puheenjohtaja totesi, että Suomen hallitus on vaihtumassa, ja kun uusi istuva hallitus aloittaa työnsä, tiedetään lisää, miten hankkeen jatkon osalta tullaan etenemään. Puheenjohtaja viittasi myös VR:n ministeriölle lähettämään ehdotukseen ja totesi siihen palattavan.

6. Seuraavat kokoukset

Seuraava kokous 1.6.2023.

7. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen ajassa 10.49.