



KOO / KOH

Digirata-ohjausryhmän 8. kokous

Aika

3.6.2024 klo 14-16

Paikka

Digirata-hankkeen toimisto, Esterinportti 1

Osallistujat

Olli-Pekka Rantala, osastopäällikkö, LVM, pj
Miikka Rainiala, yksikön johtaja, LVM
Rita Linna, hallitusneuvos, LVM
Jarkko Paldanius, hallitusneuvos, LVM
Janne Hauta, liikenneneuvos, LVM
Panu Kukkonen, budjettineuvos, VM
Esa Sirkiä, toimialajohtaja, Väylävirasto
Sanna Järvenpää, palvelu- ja kehitysjohtaja, Fintraffic
Sanna Kaasalainen, osastonjohtaja, Maanmittauslaitos
Jouni Lind, asiantuntija, Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri, Yhteinen Toimialaliitto
Jonas Eriksson, hankejohtaja, VR
Marko Forsblom, toiminnanjohtaja, ITS Finland ry
Yacine Zaitri, hallituksen jäsen FISC / Kyberala
Veli-Pekka, Hakatie, toimitusjohtaja, Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö
Johanna Majamäki, viestintäpäällikkö, Fintraffic
Alma Mäkelä, korkeakouluharjoittelija, LVM, (siht.)

Asiantuntijat

Jari Pylvänäinen, hankejohtaja, Fintraffic Raide Oy (kohta 3)
(kohta 4)
Maria Torttila, johtava erityisasiantuntija, LVM (kohta 5)

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen ajassa 14.05. Hyväksyttiin asialista kokouksen työjärjestykseksi.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Digirata-hankkeen tilannekatsaus

Digirata-hanke on kehitys- ja verifiointivaiheessa (KVV). Hankejohtaja Jari Pylvänäinen esitteli allianssisopimuksen mukaista johtamisjärjestelmää ja hankkeen muita täydentäviä



foorumieita. KVV jakautuu Eka ja Rosu eli roll out -osa-alueisiin. Rosuun sisältyy toteutussuunnitelman tekeminen. Suunnitelma kattaa EKA:n jälkeiset vaiheet. Toteutusvaiheen mallin suunnittelua on aloitettu, ja toteutusvaihe alkaa jo vuonna 2025. Rahoitus on kulmakivi toteutuksessa.

Käytiin läpi kansallisia kehitysaihoita. Kansallisen ERTMS-täytäntöönpanosuunnitelman (NIP) päivitys on LVM:ässä käsittelyssä, kustannuslaskelmien analyysit jatkuvat ja EKA-radalle valmistellaan poikkeusta 2023 YTE:n suhteen. Poikkeaminen ei ole ongelma, mutta edellyttää luvan hakemista. Myös kaluston varustelun suunnittelu etenee konkreettisesti.

EKA-radan turvalaitehankinta on tehty. Sopimus allekirjoitettiin Siemens Mobility Oy:n kanssa huhtikuun lopulla. Muutoinkin EKA-osa-alueen osalta fokus on hankinnoissa. Useita hankintoja on jo tehty ja useita on valmistelussa, kuten labrahankinta. Käytiin läpi osa-alueen saavutuksia, haasteita ja tulevia tavoitteita. EKA:n eteneminen sujuu hyvin, ja tähän on sidottu myös EU:n elpymistukirahaa eli RRF-rahoitusta.

ROSU:un liittyen vuosi jakautuu kolmeen ns. "release trainiin" (osuuteen). Jokaisen päätteeksi toteutussuunnitelmasta julkaistaan sisäisesti nähtäville uusi luonnosversio. Toinen versio julkaistaan elokuussa ja lopullinen vuoden 2025 alussa. Lisäksi julkaistaan vähimmäisvaatimukset täyttävä valmis versio MVP 1.0 julkiseksi vuoden 2025 alussa. Käytiin läpi osa-alueen saavutuksia, haasteita ja tulevan kuukauden tavoitteita. Esiteltiin vielä toteutussuunnitelman sisältöä ja suunnitelman mukaisen toiminnan tilaa.

Suomen KV-vaikuttamistyön tuloksellisuus tuotiin esille, sillä alustavissa spekseissä on nyt kirjattu kolme tapaa toteuttaa yhteiseurooppalainen FRMCS-järjestelmä, joista yksi on "MNO frequency bands" eli käyttää kaupallisten operaattorien radioverkkoja. FRMCS-kehitys jatkuu Destination2 Morane testiohjelmassa. Suomi on mukana mahdollisesti observer eli tarkkailijan –roolissa. Käytiin läpi, miten ERTMS-järjestelmien kehittäminen ja toteuttaminen Euroopassa etenee ja miten tämä voi vaikuttaa Suomen hankintojen tekoon.

ITS Finland tiedusteli, ovatko hankintapäätökset julkisia, viitaten siihen, ettei turvalaitehankintaan (CSS) liittyen hankintapäätöksiä oltu luovutettu. Hankejohtaja totesi CSS asiakirjojen olevan saatavilla vain neuvottelumenettelyissä mukana oleville (asianosaisjulkisia). ITS Finland tiedusteli syytä. Hankejohtaja totesi olevan yhtiökohtaisia ratkaisuja, joita ei haluta julkisesti tuoda esille. Neuvottelumenettelyissä tällaista liikesalaisuusasiasiaa tulee esille. Hankintayksikkö päättää, linjaako se asian julkiseksi. ITS Finland myös tiedusteli, miten eurooppalaiset hankkeet toimivat yhteen, ovatko hankintaspekstit yhteiset. Hankejohtaja toi esille, että harmonisointiin pyritään, mutta tosiasiaa tilanne voi olla se, että mailla on omat poikkeuksensa. LVM painotti, että komission tahtotila on yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luominen ja että mailla olisi jatkossa yhä vähemmän mahdollisuuksia erilaisiin ratkaisuihin, kun toteutetaan yhtenäistä eurooppalaista rautatieliikennealuetta.

Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö tiedusteli, miksi Ruotsissa mennään vastavirtaan ERTMS-järjestelmän toteuttamisessa (toteuttaminen käynnistyy myöhään). Hankejohtaja totesi, että Ruotsissa asiaa on alettu jo 10 vuotta sitten edistämään, mutta etenemistä ovat sen jälkeen hidastuttaneet esimerkiksi rahoituksen epävarmuus ja kaluston haasteet. Viitteitä on kuitenkin siitä, että Ruotsi voi lähteä jatkossa eri näkökulmalla liikkeeseen.



Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri tiedusteli, saako Siemens nyt etulyöntiaseman. Hankejohtaja totesi, että ei saa. Hankejohtaja toi esille, että tällä hetkellä yhtiöiden valmius vaihtelee, tuotekehitystä on monilla mutta ei vielä tarjontaa. Eka-radon ratkaisun toimittaja ei saa etua huomioiden, että käyttöön otetaan lopulta standardin mukainen ratkaisu. Toiseksi Raideliikenteen neuvottelukunnan pääsihteeri tiedusteli, missä vaiheessa on saatavilla speksejä siitä, millaisia laitteistoja tulee hankkia. Hankejohtaja toi esille, että ERTMS – järjestelmäversiosuunnitelma -julkaisuista löytyy tietoja siitä, mitä teknologiantasoa tavoitellaan ja että ERTMS-koordinaatioryhmän kanssa käydään läpi tähän liittyviä asioita.

ITS Finland tiedusteli, miten Suomen kaupallisten verkkojen käyttöön perustuvaa radioverkkoratkaisua jatko-tuotteistetaan KV-markkinoille. Hankejohtaja totesi Suomen ratkaisun olevan spesifi. Monissa maissa tämän tyyppinen ratkaisu olisi täydentävä. Suomessa erityisesti vahvuutena on kattavat verkot. Suomen tarkoituksena on erityisesti kehittää pohja maille, jotka jatkossa hyödyntävät ratkaisua. Ei ole selvyyttä siitä, miten tätä tuotteistetaan. Digiradan roolina tuotteistamisen sijaan jakaa tietoa.

4. Digirata-hanke HSL:n näkökulmasta / Johanna Wallin, HSL

Johanna Wallin toimii HSL:n liikennetulosalueen johtajana. Wallin esitteli Digirata-hanketta HSL:n näkökulmasta.

Wallin toi muun muassa esille kaluston kaksoisvarustelu –ratkaisun kannattavana kustannusten optimoimiseksi. Wallin korosti, että on tärkeää tietää, millä speksin varusteet hankitaan. Raideliikenteen tavoiteltaviin automaatiotasoihin liittyen Wallin totesi HSL:lle hyötyjä seuraavan GoA2-tason automatisaatiosta. ITS Finland toi esille esityksen päätteeksi, että GoA3-4-taso on maailmalla jo käytössä. Wallin täsmensi GoA2 olevan minimivaatimus.

5. Liikenne 12-suunnitelma ja digiratahanke

Liikenne 12 on strateginen pitkän aikavälin suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Käytiin läpi Liikenne 12-suunnitelman päivityksen etenemistä. Tällä hetkellä päivitetään toimenpideohjelmaluonnosta. Syksyllä Liikenne 12 –suunnitelmaluonnos lähetetään lausuntokierrokselle.

Käytiin läpi Liikenne12-suunnitelman visiota vuoteen 2050, ja käsiteltiin Digiradan asemaa toimenpideohjelmaluonnoksessa. Liikenne12-suunnitelmaan sisällytetään toimenpideohjelma, johon kuuluu toimenpiteiden rinnalla valtion rahoitusohjelma. Rahoitusohjelmassa digiradan kehittämiseen on varauduttu. Hankkeen toteutukselle on 2025-2036 suunnittelukaudelle varattu 926 miljoonaa euroa.

Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri tiedusteli, onko erityistä noussut Liikenne 12-suunnitelmaa koskeissa keskusteluissa digirataan liittyen. Puheenjohtaja vastasi tähän kielteisesti, todeten kuitenkin, että Liikenne12 –suunnitelman tavoitteet ulottuvat sotilaalliseen liikkuvuuteen, huoltovarmuuteen ja myös liikenneturvallisuuteen. Digiratahanke on merkityksellinen näiden tavoitteiden saavuttamisen osalta, ja erityisesti liikenneturvallisuuden suhteen.



VR vielä korosti sitä, että infrahankkeiden tulisi olla läpinäkyviä, jotta saadaan parempia hankintasopimuksia.

FISC/Kyberala tiedusteli lopuksi, voidaanko seuraavassa kokouksessa käsitellä sitä, missä vaiheessa Digiratahanke on kyberturvallisuuden, huoltovarmuuden yms. näkökulmasta geopoliittinen tilanne huomioiden. LVM totesi, että aikataulullisesti se saadaan järjestymään. Kaikki asiat eivät ole julkisia mutta yleiskuvaa voidaan tuoda esiin.

6. Seuraavat kokoukset

Seuraava kokous järjestetään lokakuussa ja sen jälkeen helmikuussa 2025.

7. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen ajassa 15.17