

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Helsingin Satama Oy näkee periaatepäätöksessä esitetyt liikenteen automaation edistämistoimet kannatettavana, ja mm. avointen rajapintojen kattavuus ja tiedonjakaminen nähdään tärkeänä. Helsingin Satama Oy katsoo, että tiedonjakamisen ekosysteemin kehittäminen on erittäin kannatettavaa, ja sen osalta on tunnistettava liiketoiminnan mahdollistamat rajat, so. liikesalaisuudet. Tavoitteet, tiedonvaihdotarpeet ja -taso sekä käytännön toimenpiteet tuleekin käydä läpi toimijoiden kesken.

Automaation ja digitalisaation kehittäminen

Automaation kehittämisen yhteydessä on otettava huomioon itse automaatio- ja digitalisaatiojärjestelmien ja liikennejärjestelmän kokonaistoimintavarmuus ja liikenteen turvallisuus erityisesti häiriöiden ja katkosten aikana. Liikenteen yhä kasvavassa ja laajenevassa automaatiassa on otettava huomioon se, että myös manuaalisilla järjestelmillä ja niitä hoitavilla henkilöresursseilla on myös tulevaisuudessa oma tehtävänsä toimintavarmuuden osalta. Automaatioteknologiajärjestelmien lisäksi tuleekin olla selkeästi johdettu korvaava tai täydentävä toimintakäytäntö ja häiriö- ja hätätilanneohjeet. Lisäksi automaatiota ja henkilöohjattavuutta tulee voida yhdistää.

Liikenteen teknologisissa kokonaisratkaisuisissa tulee ottaa huomioon kaikkien liikennemuotojen yhteentoimivuus, esim. kauppamerenkulun alusliikenteen ja ajoneuvo- ja henkilöliikenteen yhteiset rajapinnat. Lisäksi satamien ja kansainvälisen alusliikenteen osalta tulee ottaa huomioon yleinen kansainvälinen automaatio- ja digitalisaatiokehitys, koska kauppamerenkulku on tyypillisesti kansainvälistä, ja toiminnassa on otettava huomioon muiden kohdemaiden tilanne.

Automaatiokokeilujen ja pilotointien osalta Helsingin Satama Oy katsoo, että tulosten luotettavuuteen vaikuttaa testien ja kokeilujen tekijätaho. Mikäli testaajana ja kokeilijana on julkinen toimija, lienee oletettavaa, että toimintavarmuuteen suhtaudutaan luottavaisemmin kuin puhtaasti yritys- ja markkinaehtoiseen kokeilutulokseen. Kuitenkin arvokkainta käytännön tason toiminnallista tietoa saataneen kokeiluilla, joissa osapuolina on sekä julkisia että yksityisiä tahoja niin liikennejärjestelmän suunnittelun ja ylläpidon, liikenteen käyttäjien ja julkisen ja yksityisen toimijan puolelta.

Myös esimerkiksi yksityisinä toimijoina toimivien satamien mahdollisuudet toimia kokeilualustoina niin tie- kuin vesiliikenteen osalta tulee harkinta tarkkaan, ja kokeilujen taloudelliset ja toiminnalliset vastuut ja riskinjako tulee olla selkeät.

Käyttäjänäkökulma

Liikennejärjestelmän ja -teknologian tulee palvella liikenteen käyttäjää ja liikennetoimijaa. Kuten luonnoksessa todetaan, on ihmisten luottamus automaatioon oleellinen edellytys yleisen hyväksynnän saavuttamiselle ja automaatio- ja digitalisaatiokehityksen etenemiselle. Järjestelmä- ja teknologianäkökulmien kanssa samaan aikaan tuleekin edistää ja kehittää käyttäjä- ja käyttäjäryhmänäkökulmia, ja esim. hallinnollisten rajapintojen estevaikutuksia tulee madaltaa. Myös valmiudet ja mahdollisuudet teknologian hyödyntämiseen, saavutettavuuteen ja käytettävyyteen (ml. kansainväliset käyttäjä- ja toimijaryhmät) tulee ottaa huomioon. Luotettavuuden näkökulmasta tiedonjakoalustat tulee rakentaa, ja niiden tulee toimia siten, että ne vastaavat käyttäjien tietotarpeita ja odotuksia kehittyessäänkin.

Liikenteen automaatio tuo mukanaan uusia haasteita ja uudenlaisia ratkaisumalleja ja käsitteistöä. Liikennesääntöjen tai kansainvälisten sopimusten noudattaminen ovat avainkysymyksiä kansallisen ja kansainvälisen liikenteen yhteensovittamisessa: mitä selkeämpiä ja kansainvälisesti yhdenmukaisempia säännöt ja sopimukset ovat, sitä helpommin ja kattavammin ne ovat noudatettavissa.

Ville Haapasaari

toimitusjohtaja

Helsingin Satama Oy

Aatra Satu
Helsingin Satama Oy