

Asia: LVM035:00/2019

Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

HKL toteaa, että logistiikan ohjauksen digitalisoinnilla on todennäköisesti saavutettavissa hallitusohjelmassa tavoiteltuja etuja kuten kuljetusten täyttöasteen kohottamista ja päästöjen vähentämistä. Tietojen paremmalla jakamisella on mahdollista parantaa kuljetusten kuluttajaohjautuvuutta kuluttajan entistä tietoisempien valintojen perusteella. Tilastojen tuottaminen kuljetusten keskimääräisen päästökuorman laskemiseksi on tärkeää, mutta periaatepäätösluonnoksen toimenpiteessä 11 olisi tarpeen mahdollisuuksien mukaan pyrkiä tukemaan myös kuluttajan valitseman kuljetustavan todellisia päästöjä, sillä logistiikkaketjulla on eri paikoissa erilaiset päästöparametrit. Tämä edellyttää merkittäviä investointeja yksityisiltä kuljetuspalveluiden tuottajilta, mikä voi vaatia valtiolta taloudellista tukea, joka olisi tarpeen tuoda esiin periaatepäätöksessä.

HKL näkee, että valtion toimet tiedonvaihdon edistämiseksi ovat kuitenkin vain osittaisratkaisu, sillä yritysten toiminnanohjausjärjestelmien uudistaminen kattamaan päästötiedot tavarakuljetuksen lähdestä perille toimitukseen saakka edellyttää huomattavia yksityisen sektorin investointeja. Lisäksi tiedon tuottamisen osalta ei ole kannatettavaa asettaa julkishallinnon toimijoillekaan yksipuolisia raskaita velvoitteita ilman asianmukaista yhteistoimintaa näiden suunnittelussa ja mahdollisessa kustannusrakenteen määrittelyssä. Toimenpiteessä 2 arvioitu yksityisen sektorin investointitarve 25 meur ei vaikuta suuruusluokaltaan realistiselta, vaan yrityksille koituvat menot tulevat todennäköisesti olemaan merkittävästi suurempia. Järjestelmäratkaisuja suunniteltaessa on tarpeen huomioida myös yrityksille aiheutuvat käyttökulut. On osittain epäselvää, missä määrin yritykset voivat kattaa kulut kasvaneella täyttöasteella saatavilla säästöillä, kun samanaikaisesti täyttöasteen optimointi voi vaatia useampia lastauskertoja. Tältä osin periaateohjelmapäätös kaipaa lisäselvitysten tekemistä tai olemassa olevien selvitysten julkaisemista. Myös toimenpiteessä 7 on tarpeen avata yksityisen sektorin arvioituja kustannuksia.

Tietoverkkoinfrastruktuurin kehittäminen on pääasiassa teleoperaattoreiden vastuulla. Valtio on aiemmin tukenut valokuituverkkojen rakentamista tukemalla teleoperaattoreita runkoverkon

rakentamisessa. Valokuituverkkojen ”viimeinen maili” on kuitenkin jäänyt puhtaasti kaupalliseksi toiminnaksi, mikä on osaltaan aiheuttanut, ettei tehokasta valokuituverkkoa ole rakennettu riittävän laajasti, vaan teleoperaattorit ovat rakentaneet pienemmällä investoinnilla saavutettavaa heikompilaatuista ja lyhyemmän ajan teknisesti hyvänä pysyvää verkkoa ts. 4G-matkapuhelinverkkoa. Helsingin kaupunki on kuitenkin omalta osaltaan jo päättänyt tukea digitalisaatiota varmistamalla, että katuja ylläpidon takia avattaessa kehitetään vähintään valokuitujen vaatimaa putkitusta, vaikkei sitä tehtäisi kaupallisten toimijoiden toimesta. Samalla Helsingin kaupunki edistää liikenneinfrastruktuurin digitalisointia tuomalla valokuituverkon liikennevalojärjestelmän käyttöön. Myös paraikaa liikkeelle lähtevä 5G-matkapuhelinverkko edellyttää kattavaa valokuituverkkoa, joten tässä kehityksen vaiheessa olisi perusteltua tukea kaupunkeja sekä maakuntakeskuksia valokuituverkon laajentamisessa lähemmäs kuluttajaa. Toimenpiteissä 5 ja 12 on syytä lisäksi huomioida kaupallisten toimijoiden matkapuhelimesta keräämän tiedon, kuten reaaliaikaisten ruuhkatietojen, hyödyntäminen myös julkisen sektorin palveluissa.

Onnistuminen toimenpiteessä 8 on erityisen keskeinen logistiikan digitalisaation kehitykselle. Tavoitteena tulee olla, että sääntely on johdonmukaista eikä aiheuta merkittäviä muutuskustannuksia yrityksille.

Kaupunkilogistiikan kehittäminen on kuntien kannalta erityisen tärkeä tavoite, ja digitaalisen tiedon vaihtaminen lähijakelun tehostamiseksi on omiaan lisäämään sekä asiakastyytyväisyyttä että parantamaan koko järjestelmän kustannustehokkuutta. Multimodaalisissa kuljetuksissa tulee kuitenkin noudattaa kansainvälisiä konttistandardeja eikä ryhtyä kehittämään kansalliseksi poikkeukseksi jääviä ratkaisuja, jotka eivät tulisi menestymään kansainvälisessä kilpailussa. Suomalainen osaaminen voi parhaimmillaan tukea laadukkaiden ja edullisten kansainvälisten standardien kehittämistä ja käyttöönottoa, mistä esimerkkinä on ollut matkapuhelinteollisuuden kehittyminen Suomessa maailman huipulle. Valtion kannattaa tukea kehitystä kohdennetuilla tuilla tutkimuslaitoksille sekä yksityisille toimijoille. Toimenpiteessä 15 kehityksen painopisteen tulisi olla pikemminkin raideliikenteen ja sähköisen linja-autoliikenteen digitaalisissa palveluissa kuin ilmailussa.

Salovaara Jaakko
Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos