

30.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
leo.parkkonen@vm.fi

Asia: Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Viite: LVM/421/05/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut parlamentaarisen työryhmän, jonka työn tavoitteena on kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luominen väyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle, suunnitelman luominen kansallisen ilmastopolitiikan mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä, suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille liikenteen palveluille ja automatisaatiolle sekä korjausvelan vähentäminen seuraavan 10 vuoden aikana sekä tarvittavan rahoituksen turvaaminen väylien ylläpitoon jatkossa. Työryhmän tehtävänä on määritellä riittävät keinot edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Työryhmä kuulee työnsä tueksi sidosryhmien näkemyksiä aihepiireittäin. Liikenteen päästövähennyskeinoista järjestettiin kuuleminen maaliskuussa 2017. Elo-syyskuussa 2017 järjestetään kuuleminen väyläverkon kehittämiseksi, korjausvelasta ja rahoituksesta. Nyt aiheena ovat liikenteen automaatio ja palvelut.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu liikenne- ja viestintäverkkojen, palveluiden ja tiedon yhteen toimivasta kokonaisuudesta, joka luo paremmat edellytykset vastata yhteiskunnan ja liikenteen käyttäjien yhä moninaisempiin tarpeisiin. Liikenteen digitalisoituessa liikenneinfrastruktuuri muodostaa alustan, jossa tieto ja älykkäät järjestelmät kohtaavat sekä toimivat. Samalla liikenneinfrastruktuuri alustana mahdollistaa uusia liiketoimintamalleja sekä uusia liikenteen palveluja.

Jotta ihmisten ja tavaroiden vaivaton, turvallinen ja saumaton liikkuminen kyetään turvaamaan, on tärkeää huolehtia liikenneverkon hyvästä laadusta. Suomen tavoitteena on olla liikenteen automaation kärjessä ja varmistaa toiminnan kehitykselle paras mahdollinen säädös- ja toimintaympäristö.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut tiekartan automaation edistämiseksi (<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79868>). Liikenteen uusia palveluita puolestaan edistetään monipuolisilla keinoin, esimerkiksi lainsäädäntömuutoksilla.

Sidosryhmiltä pyydetään näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin:

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?
2. Millaisia ja kuinka mittavia kehittämisspanostuksia nykyiseen liikenneverkkoon on tehtävä, jotta infrastruktuurin laatu kyetään turvaamaan?

3. Aiheuttavatko liikenteen uudet palvelut liikenneverkolle erityisiä vaatimuksia lähitulevaisuudessa ja jos aiheuttavat, niin mitä nämä vaatimukset ovat? Mitä valtion toimia tarvitaan?

4. Millaisena näette tiedon ja avoimien rajapintojen roolin automaation ja liikenteen uusien palveluiden edistämässä?

Suomen Satamaliitto ry haluaa tuoda esille seuraavaa:

Suomen satamat ovat sujuvasti toimivan liikennejärjestelmän keskeisiä ”hubeja”, jossa eri kuljetusmuodot kohtaavat toisensa. Satamien roolissa on kehittää niin satamainfraa kuin sataman palvelutoimintoja. Samalla satamayhtiöt pyrkivät luomaan edellytyksiä satamassa toimivien muiden palveluntuottajien (mm. tavarankäsittely-yritykset) mahdollisuuksiin kehittää mm. automaatioon nojaavia ratkaisuja.

Satamanpitäjän oma rooli infrastruktuurin kehittäjänä sekä liikenteen ohjaajana kohtaa digitalisaation ja automaation niin meriliikenteen ohjauksessa, eräiden palveluiden (mm. luotsauspalvelut) digitalisointina sekä maapuolen liikenteen ohjauksessa (mm. liikenteen pullonkaulojen vähentäminen). Matkustajaliikenteen puolella on myös potentiaalia digitaalisten palveluiden kehittämisessä kuluttajamarkkinassa. Digitaalisten palveluiden kehittäminen ei onnistu erillään kunnossa olevasta fyysisestä infrastruktuurista. Molempia tarvitaan.

Satamayhtiön digitaaliset ratkaisut, samoin kuin satamaoperaattoriyritysten tavarankäsittelyyn liittyvät automaatio- ja robotisaatioinvestoinnit nojaavat markkinaehtoihin, kaupallisiin ratkaisuihin. Valtion rooli on luonteva silloin, kun kyse on piloteista, joilla mahdollistetaan teknologisten innovaatioiden kaupallistaminen.

Koska Suomen tavaravirrat ovat suhteellisen ohuet, useinkaan mittavat automaatioinvestoinnit satamissa eivät ole kaupallisesti kannattavia. Tähän liittyy puolestaan se dilemma, että ympäristösyistä sekä ilman päästöjen hillitsemisen näkökulmasta järkevintä on ohjata tavaraliikenne meri(vesi)kuljetuksiin niiden toisiin kuljetusmuotoihin nähden mittavan kuljetuskapasiteetin vuoksi, minkä vuoksi Suomen kaltainen hajautettu satamaverkko on pitkien etäisyyksien maassa teollisuusasiakkaiden etu.

Digitaalisten palveluiden kehittäminen tapahtuu käytännössä yhdessä infrastruktuurin kehittämisen kanssa. Satamien palvelukyvyyn parantaminen ja toiminnan tehostaminen nojaavat kuitenkin ensisijaisesti siihen, että sataman infrastruktuuria pystytään kehittämään asiakkaiden tarpeiden mukaisesti, on sitten kyse meriväylien syventämisestä taikka sataman takamaayhteyksien parantamisesta. Laivakoon kasvaessa paineet vesiväylien syventämiseen ovat kasvaneet.

Laivakoko kasvaa myös Saimaan vesialueella, mikä tarkoittaa sitä, että investoinnit Saimaan kanavan liikenteen kehittämiseksi ovat perusteltuja. Saimaan vesialueella ja kanavan liikenteessä erilaiset alusliikenteen automaatiopilotit ovat tervetulleita. Alue olisi myös luonteva etäluotsauksen kokeilualue.

Satamilla on keskeinen huoltovarmuusrooli Suomessa. Varautuminen häiriöihin tarkoittaa entistä enemmän panostamista tietoverkkojen toimivuuteen kaikissa olosuhteissa. Valtion roolissa on luontevaa olla kumppanina mm. varavoimaratkaisuihin tai sataman sisäisen tiedon kulun turvaamisessa.

Portnet –järjestelmän digiloikka

Meriliikenteen ilmoitusjärjestelmä Portnet kokoaa tarvittavan tiedon rahdista, saapuvasta laivasta, miehistöstä, tavarankäytöstä, laivan saapumis- ja lähtöajat jne. Toisin sanoen meriliikenteen kohdalla käytössä on keskitetty järjestelmä, jolla on kaikki mahdollisuudet olla myös tulevaisuudessa moderni, digitalisoitu meriliikenteen tiedot kokoavat järjestelmä, josta niin viranomaiset (mm. Tulli) kuin kaupalliset toimijat saavat tarvitsemansa tiedot.

Portnet –järjestelmä on ollut edelläkävijä aikanaan, mutta sen kehittäminen on jäänyt pahasti jälkeen odotettaessa yhteiseurooppalaisen vastaavan järjestelmän, National Single Window'n kehittämistä.

Portnet –järjestelmä tarvitsee kehittämisen resurssit, jotta sen käytettävyys saadaan palautettua satamien tarvitsemassa mittakaavassa. Satamat pitävät edelleen tavoitteena, että käytössä on yksi, keskitetty ilmoitusjärjestelmä, sen sijaan, että kunkin satama ryhtyisi rakentamaan omiin tarpeisiinsa kohdennettuja "port community" järjestelmiä. Portnet tarvitsee kunnollisen resurssoinnin valtion budjettivaroista.

Suomen Satamaliitto ry



Annaleena Mäkilä