

Liikenne- ja viestintäministeriö kirjaamo@lvm.fi

Valtiovarainministeriö leo.parkkonen@vm.fi

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN LIIKENTEEN AUTOMAATIOSTA JA PALVELUISTA

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 määrittellä riittävät keinot edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Työryhmä kuulee työnsä tueksi sidosryhmien näkemyksiä aihepiireittäin. Nyt aiheena ovat liikenteen automaatio ja palvelut.

Helsingin Satama Oy:n näkemyksiä liikenteen automaatioon ja digitalisaatioon

Kauppamerenkulku pitää sisällään niin tavarakuin henkilökuljetuksia. Liikenteen automaatiota ja digitaalisia palveluja koskevan sidosryhmäkuulemisen yhtymäkohdat Helsingin Satama Oy:öön liittyvät kuljetus- ja liikkumispalveluihin sekä maalla että merellä niin sataman alus-, tavarakuin matkustajapalvelujen ja matkaketjujen osalta.

Erityisesti tavaraliikenteessä yhteystarpeina korostuvat satamayhteydet ja Suomen kilpailukykyyn vaikuttavat kansainvälisten liikenneyhteyksien tehokkuus, toimintavarmuus ja alueellinen kattavuus. Kauppamerenkulku on merkittävä elinkeinoelämän tekijä, ja sillä on mittava vaikutus niin paikalliseen, alueelliseen kuin kansalliseen hyvinvointiin ja taloudelliseen kilpailukykyyn. Satamat ovat merkittävä osa huoltovarmuus- ja energiakuljetusverkostoa.

Helsingin satama on valtakunnallinen toimija ja Suomen ulkomaankaupan ja kansainvälisen matkustajaliikenteen pääsatama. Helsingin Satama Oy:n satamia ovat Helsingin keskustan ja Vuosaaren satamat sekä Helsingin energiankuljetuslaiturit, osa Kantvikin satamasta sekä Loviisan satama. Helsingin Satama Oy kehittää satamatoimintaa yhdessä varustamojen, ahtaus- ja huolintaliikkeiden sekä muiden toimijoiden kanssa, ja on Helsingin seudun elinkeinoelämän ja hyvinvoinnin vahva tuki.

Helsingin sataman kautta kuljetetun tavarankuuden arvo on 50 % merikuljetusten arvosta ja Helsingin satama on yksi maailman suurimmista matkustajasatamista. Helsingin Satama Oy:n markkinaosuus Suomen satamien kappaletavara-liikenteestä on neljännes ja satamien matkustajaliikenteestä 80 %.

Helsingin Satama Oy tuottaa kauppamerenkulkuun liittyviä palveluja laivayhtiöille ja satamaterminaalien pitäjänä myös laivayhtiöiden matkustajille sekä tarjoaa infrastruktuuria mm. kuljetusyrityksille, linja-autoyrittäjille ja takseille. Helsingin Satama Oy:n satamanosat terminaaleineen ovat liikenteen kansainvälisiä solmukohtia ja osa matkaketjua.

Teknologisen kehityksen tuottamat tarpeet liikenneverkolle

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä koostuu kokonaisuudesta, jonka osat kehittyvät eri aikaan. Kehityskaareen vaikuttavat mm. investointien kustannukset sekä kysyntä ja tarjonta. Teknologisen kehityksen osalta onkin otettava huomioon se, että liikenneverkossa samoilla väylillä on samaan aikaan sekä nykyisen tekniikan että uuden teknologian tuottamia ajoneuvoja ja infrastruktuuria. Liikennejärjestelmän väylästä koostuu sekä maatie- ja merikuljetuksista ja niiden yhteensovittamisesta, ja väyläinfrastruktuuriketjun (tie- ja katuverkko sekä kauppamerenkulun väylät) tulee tulevaisuudessakin kokonaisuudessaan vastata palveluihin ja kulku- ja kuljetustapoihin kestävästi ja joustavasti. Liikennejärjestelmän tulee palvella kokonaisuutena käyttäjiä ja muodostaa ehjiä ja sujuvia tavara- ja henkilökuljetuksen ketjuja. Liikenteen tulee perustua siihen, että tavaraa ja henkilöitä voidaan kuljettaa paikasta toiseen turvallisesti, ennakoitavasti ja loogisia reittejä pitkin. Myös globaalit palvelut ja globaali saavutettavuus ovat tärkeitä.

Pääkaupunkiseutu ja Etelä-Suomi jatkavat kasvuaan sekä asukas- että työpaikamäärältään, ja myös hyödykkeiden ja materiaalien tarve kasvaa. Etelä-Suomessa on tiheä liikenneverkko ja kohtuulliset logistiset ja jakeluverkot sekä mittavaa liikenteen ja palvelujen infrastruktuuria. Asutusta ja tuotantolaitoksia on edelleen kuitenkin myös harvaan asutuilla alueilla, jolloin mm. satamien takamaayhteyksien ylläpito ja kehittäminen on tärkeää. Yhteydet satamien, palvelukeskittymien ja tuotantolaitosten välillä tuleekin turvata.

Liikenneturvallisuusvastuiden tulee olla selkeät. Liikenneverkon mitoituksessa, verkoston yhteensovittamisessa ja liikenteen hallinnan vastuutahojen osalta on otettava huomioon eri toimijoiden (kunnat ja valtio) rooli.

Uudenlaisten tarpeiden liikenneverkolle aiheuttamat teknologiset vaatimukset

Muutos nykyisenkaltaisesta liikennejärjestelmästä älyliikennejärjestelmään tulee olla hallittua ja siinä tulee ottaa huomioon suomalaisen liikennejärjestelmän yhteensopivuus kansainvälisten järjestelmien kanssa, mm. kuljetusten ja logistiikan osalta. Infrastruktuurin toimintavarmuudesta ja palvelutasosta tulee huolehtia kaikissa tilanteissa riippumatta liikenteen teknologisista vaiheista.

Suomi on vain osa globaalia liikenneketjua ja markkina-alueena pieni. Väestökeskittymien lisäksi takamaayhteyksien investoinneista ja ylläpidosta on huolehdittava. Tavoitteiden tulee olla realistisia suhteessa muuhun kehitykseen ja asenneilmapiiriin. Tälläkin hetkellä on käynnissä hankkeita, joiden tavoiteaikataulu ulottuu muutamien kymmenien vuosien päähän, esim. TEN-T-ydinverkon toteuttaminen. Käynnissä olevien hankkeiden mahdollisuudet uuden teknologian hyödyntämiseen tulee ottaa huomioon.

Olemassa olevan tie- ja katuverkon sekä infrastruktuurin yhteensopivuus digitalisaation ja uusien palvelujen kanssa tulee tutkia. Uuden ja vanhan liikenne- ja palveluteknologian tulee olla mahdollisimman yhteensopivia, helppokäyttöisiä ja universaalisti ymmärrettäviä.

Kaikki investoinnit eivät voi myöskään liittyä vain digitalisaatioon ja automaatioon. Korjausvelasta tulee huolehtia huolimatta uuden teknologian ja infrastruktuurin käyttöönotosta.

Liikenneverkkoon ja kokonaisinfrastruktuuriin kohdistuvat kehittämispanostukset

Ensivaiheessa liikennejärjestelmän kehittämisen painopiste tulee olla olemassa olevan infran hyödyntämiseen palveluja ja teknologiaa kehittämällä. Muun muassa Baltian suunnan painoarvon lisääntyminen kuljetusreitteinä on otettava huomioon ja

kauppamerenkulun väyliin tulee investoida riittävästi. Kehittäminen ja investoinnit vaativat elinkeinoelämän osallistumista ja teknologian kehittämistä elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn näkökulmista.

Kaikki liikennemuodot tulee ottaa huomioon ja kansalaisten, elinkeinoelämän ja asiakkaiden tulee voida valita toimintansa kannalta tehokkain ja toimivin palvelu tai ratkaisu liikkumiseen. Liikennejärjestelmän muuttuessa yhä dataperusteisemmaksi, tulee sen toteuttamisessa ottaa huomioon se, että älykkäät ajoneuvot vaativat liikenteen sujuvuudelta ja liikenneväyliltä sellaisia ominaisuuksia, joita perinteisemmissä ajoneuvoissa ei ole. Myös esim. jakamistalouden suhde ajoneuvo- ja pysäköintipaikkamääriin tulee pohtia osana liikenteen infrastruktuurikonaisuutta. Myös esim. liikkumisen ja liikenteen hinnoittelun on kohdeltava käyttäjiä tasapuolisesti ja elinkeinoelämän kilpailukyvyistä tulee huolehtia. Liikenteen hinnoittelulla kerätyt varat tulee ohjata kyseisen alueen liikenteen kehittämiseen.

Muu teknologisen kehityksen välilliset ja välittömät vaikutukset, esim. verkkokaupan vaikutukset, tulee ottaa huomioon mm. palvelutasojen ja liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa ja määrittelyssä. Poliittisen päätöksenteon tulee tukea ja mahdollistaa kehitystä, ja ottaa samalla huomioon nykyiset pitkän aikavälin investoinnit esim. kansainvälisen kauppamerenkulun ja liikenteen osalta. Tutkimus, päätöksenteko, rahoitus ja investoinnit ovat toisistaan riippuvaisia.

Liikenteen uusien palvelujen liikenneverkolle aiheuttamat erityisvaatimukset

Uusien palvelujen kehittämisessä, mahdollistamisessa ja tuottamisessa tulee ottaa huomioon se, että Suomi on vain pieni osa globaaleja liikenneyhteyksiä. Kansainvälisen liikenteen yhteydet, tarpeet ja joustavuus ovat tärkeitä tekijöitä elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille. Elinkeinotoiminnasta sekä työ- ja vapaa-ajan matkustamisesta johtuvat rajat ylittävät liikennetarpeet kasvattanevat merkitystään henkilöliikenteessä tulevaisuudessakin, ja siten esim. Helsingin ja Tallinnan välisen ylijaraisen liikkumisen ja matkailun tarpeet tulee ottaa huomioon. Tarpeet voivat ulottua tai niitä voi syntyä osana matkaketjukoconaisuutta myös maamme rajojen ulkopuolella.

Kansallisesta huoltovarmuudesta ja energiantuotannon kuljetuksista huolehtiminen on otettava huomioon kaikissa tilanteissa huolimatta käytössä tai kehitteillä olevasta teknologiasta.

Tiedon ja avoimen rajapinnan rooli automaation ja liikenteen uusien palvelujen edistämässä

Avoimet rajapinnat ja avoin data ovat edellytys palvelujen kehittymiselle ja saavutettavuudelle. Avointen rajapintojen tulee olla saavutettavissa kaikille tarpeellisille käyttäjille ja sovellusten ja datan helppokäyttöistä ja hyödynnettävää.

Elinkeinoelämän kansainvälinen kilpailukyky ja mahdollisuudet menestyä ja kehittää toimintaansa globaaleilla markkinoilla on otettava huomioon. Mm. Itämeren satamat ovat sekä yhteistyö- että kilpailutilanteessa keskenään ja niiden liikennejärjestelmissä on otettava huomioon aina myös vastinsataman toiminta, mahdollisuudet ja tekniset ratkaisut.

Lisätiedot Satu Aatra, puh. 09 310 33527.



Kimmo Mäki
toimitusjohtaja
Helsingin Satama Oy