



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
leo.parkkonen@vm.fi
PL 31
00023 Valtioneuvosto

LAUSUNTO
29.06.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä, sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatioista ja digitaalisista palveluista, LVM/421/05/2017

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara-liikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa.

Seuraavassa näkemyksiä esitettyihin kysymyksiin:

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

Automaattiset autot tulevat edellyttämään nykyistä parempaa tiestön kunto- hoitotasoa. Liikennemerkkit ja tiemerkinnot tulevat olla konenäöllä ja/tai antureiden avulla tunnistettavia 24/7 ja 365. Raskaan liikenteen letka-ajo on nopeasti toteutettavia automaatioajon muotoja. Suomessa niiden käyttö rajoittunee moottori- ja moottoriliikenneteille, ellei rakenneta lisää ohituskaistoja tai väistämismahdollisuuksia letka-ajoa varten. Tietoliikenneyhteyksien nopeus ja toimintavarmuus tulee olla huippuluokkaa samoin kuin paikannustarkkuus. Paikantaminen tulee onnistua myös kaupunkikeskustoissa, kalliroleikkauksissa, tunneleissa etc., joissa GPS:n toimivuuteen liittyy epäjatkuvuutta. Tieverkko tulee olla digitalisoitu erittäin tarkasti ja lähes reaaliaikaisesti. Mm. risteyksissä tulee olla kaikista kääntyvistä kais-toista hyvin tarkat koordinaatit. Automaatioajon teknologiassa on paljon vaihtoehtoja ja koko etenemisvauhdin aika-arvio hyvin pitkä. Lähitulevaisuudessa kannattaa keskittyä sellaisiin asioihin, jotka ovat joka tapauksessa tarpeen, kuten tieverkon korjausvelan pienentäminen, hoitotason parantaminen.

Uudet käyttövoimat vaativat niiden jakelun kannalta uusia tarpeita. Sijoittautuminen voi olla erilainen ainakin sähköautojen osalta kuin nykyisten polttoaineen tankkauspaikkojen.

2. Millaisia ja kuinka mittavia kehittämispanostuksia nykyiseen liikenneverkkoon on tehtävä, jotta infrastruktuurin laatu kyetään turvaamaan.

Ydin asia on korjausvelan pienentäminen. Tämä edellyttäisi 10% korotusta liikenneinfran nykyiseen rahoitustasoon. Automaation tarvitsema lisärahoitus voi olla erittäin suuri koko liikenneverkolla. Tällä hetkellä ei ole kykyä arvioida suuruutta. On melko varmaa, että tieverkkoa tulee priorisoida ja automaatioajoon liittyvät investoinnit tulee aloittaa päätieverkolta. Eteneminen lienee järkevintä tehdä pilottien kautta.

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

Painopiste lienee henkilöliikenteessä lähitulevaisuudessa. Yleisesti mobiilien tietoliikenneyhteyksien koko maan kattava toimivuus on tärkeää. Tavaraliikenteen kannalta verkko-kauppa kasvaa ja lisää jakelua. Uudenlaisia palvelumaleja voi syntyä. Kasvava jakeluliikenne kaupungeissa vaatii uutta ajattelua. Jos ajatuksena on korvata kaupassakäyntiliikennettä lähi-/kotitoimituksilla tulee tälle varata myös tarvittava tila liikenteessä. Erityisesti tarvitaan jakeluruutuja ja muita lastauspaikkoja vilkkaimmissa kaupunkien keskustoissa, jotta kasvava jakeluliikenne ei aiheuta ongelmia muulle liikenteelle.

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

On tärkeää saada luotettavaa ja ajantasaista tietoa sää-, keli ja liikennetiedoista. On löydettävä ratkaisut joilla tieto voi kulkea kaksi suuntaisesti eli myös ajoneuvoista niitä hyödyntäviin palveluihin.

Henkilöliikenteen puolella liikennepalveluilla avataan erilaisia tietoja, jotta uudenlaiset palvelut ovat mahdollisia. Tavaraliikenteen puolella vastaa lainsäädännöllistä tarvetta ei ole, vaan se perustuu yritysten vapaaehtoisuuteen. Tavaraliikenteen turvallisuusnäkökulmat mm AEO ja lentorahdin turvaaminen edellyttävät, että tietoa ei jaeta kuin niitä tarvitseville.

Yleiskommentti

Raportista ”Liikenteen automaation ja robotiikan kehittämistoimenpiteiden tiekartta 2017-2019” ilmenee hyvin, että tieliikenteen automaattisten ja autonomisten ajoneuvojen etenemisessä on paljon epävarmuustekijöitä, jotka tekevät varautumisen niin lainsäädännön kuin infrastruktuurin osalta hyvin vaikeaksi. Esim. autonomisten autojen yleistymisen aika-arviot vaihtelevat välillä 2025 – 2070. Infrastruktuurin kannalta olennainen täysin avoin kysymys on, tarvitaanko ja missä määrin automaattiajaminen tulee perustumaan älykkyyden rakentamiseen väyläverkkoon, esimerkiksi anturein ja sensorein. Miten pitkälle pärjätään GPS:n ja 5G:n avulla.

Pienenä huomautuksena, että edellisessä kappaleessa mainitussa raportissa on mielestämme pieni asiavirhe sivulla 11 kohdassa ”2.4 ilmailun automaation nykytila” ensimmäisessä kappaleessa olevassa toiseksi viimeinen lause, jossa todetaan ”Näitä liikenteen ilma-aluksia hyödynnetään laajasti mm. valokuvauksessa, logistiikassa, erilaisissa infrastruktuurin ylläpitoon liittyvissä tehtävissä, viranomaistehtävissä, maanviljelyssä ja lukuisilla muilla aloilla.” Logistiikan osalta on tehty kokeiluja lähinnä multikoptereilla, mutta ei voida puhua laajasta hyödyntämisestä.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,4 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 7000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4500 henkilöä.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja