



6.7.2017

LVM/421/05/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksensä Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmän esittämiin kysymyksiin liikenneverkon kehittämisestä.

Esitetyt kysymykset ovat varsin laaja-alaisia. Niiden kokonaisvaikutus riippuu pitkälti siitä miten eri teknologiat kehittyvät, miten niiden hintataso muodostuu ja miten niiden käyttöönotto on Suomen olosuhteissa mahdollista ja kannattavaa.

Toisaalta alue- ja elinkeinopolitiikan sekä kaavoituksen seurauksena syntyvät liikennetarpeet. Se miten nämä asiat tulevaisuudessa kehittyvät vaikuttaa ratkaisevasti rahoitus- ja kehitystarpeisiin. Tulevaisuuden ennustaminen on näiltä osin erittäin vaikeaa, vaikka monilta tahoilta se tuntuu sujuvan yllättävän helposti.

Suomen väestön jakautuminen, väestötiheys, kaupunki- ja elinkeinorakenne ovat tehneet henkilöautosta tärkeimmän ja korvaamattoman osan liikennejärjestelmäämme. Tarve yksilölliseen liikkumiseen ei ole katoamassa eikä meidän olosuhteissa riittävän kattavan joukkoliikennejärjestelmän rakentaminen ole taloudellisesti mahdollista. Liikenteessä ei ole tapahtumassa vallankumousta, vaan muutos on asteittainen evoluutio, kuten kaikissa tämän kokoluokan asioissa.

Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

Sähkön käytön yleistymisen edellyttää liikenneverkolta kattavan latausverkoston olemassaoloa. Olemassa olevien ajamista tukevien ja tiemerkintöjä lukevien turvalaitteiden toiminta edellyttää nykyistä tasoa huomattavasti parempia tiemerkintöjä. Talvella lisäksi niiden toimivuus edellyttää erityistä tienpidollista huolenpitoa. Kaupunkiolosuhteissa liikenteen ohjauksessa älykkäillä liikennevalojärjestelmillä voidaan lisätä liikenteen toimivuutta ja sujuvuutta.

Se missä tahdissa ja mitä edellytyksiä lisääntyvä automatisaatio tieverkolle asettaa riippuu siitä mikä tai mitkä teknologiat tulevat kilpailussa pärjäämään. Sanomattakin on selvää, että nämä kokeilut edellyttävät merkittävää panostusta langattomien dataverkkojen seuraavan sukupolven rakentamiseen. Se missä ja millä aikataululla eri teknologiat ovat kypsiä ja mahdollistavat niiden käyttöönoton on myös avoin kysymys.

Autoliiton arvio on, että automaation käyttöönotto tulee olemaan asteittainen. Ensimmäiset kokeilut tulevat tapahtumaan rajatusti moottoritieverkossa. Laajempi käyttö nykytietämyksellä on arviomme mukaan mahdollista aikaisintaan 2030-luvulla. Nykyinen

autokanta on vielä pitkään liikenteessä, eikä sen korvaaminen nopealla aikataululla ole taloudellinen realiteetti.

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

Kysymys on varsin laaja-alainen ja riippuu keskeisesti Suomen tulevasta väestö- ja elinkeinorakenteesta. Ratkaisevaa on se missä päin ja millaisessa laajuudessa Suomea kehitetään ja minkälainen taso ylläpidolle asetetaan. Tämä on toisaalta poliittinen kysymys sekä kysymys siitä, missä ihmiset ja yritykset haluavat ja kovat taloudellisesti mielekkäiksi toimia.

Korjausvelan hoitaminen koko liikenneinfrastruktuurissa on miljardiluokan kysymys, jonka lisäksi tulisi ratkaista kestävä ylläpidonrahoitusmalli. Tämä tulisi tehdä tehokkaalla ja edullisella tavalla, joka mahdollistaa liikenteeltä, erityisesti tieliikenteeltä, kerättävän panostuksen ohjautumisen sen toimivuuden edistämiseen.

Suomessa on tehty raskaan liikenteen mittojen ja massojen korotuksia ilman perusteellista tutkimusta niiden vaikutuksista liikenneinfrastruktuuriin. Mikäli tavoitteena on vielä lisätä mittoja ja massoja nykyisestä ja tämän liikenteen määrä kasvaa, niin on sanomattakin selvää, että erityisesti tiestöön tarvitaan lisäpanostuksia.

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

Tämä riippuu siitä, missä määrin ja millaisia palveluja käyttäjät ottavat käyttöönsä. Eri palvelujen kehittymisen ja teknologiakilpailun tulisi olla markkinaehtoista, eikä valtion tulisi tehdä niihin ulkopuolelta väliintuloja. Keskeisessä asemassa tulevat olemaan ensisijaisesti tietoverkot ja niiden toimivuus.

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

Avoin tieto ja rajapinnat luovat edellytyksiä uusien palvelujen kehittämiselle. Ne mahdollistavat myös avoimen teknologiakilpailun.

Samaan aikaan on kuitenkin muistettava, että yksityisyydensuoja on keskeisimpiä perustuslaillisia oikeuksiamme. Sen varjeleminen on ensisijainen tehtävä tehtäessä päätöksiä tietojen avaamisesta. Eurooppalaisissa tutkimuksissa tämä asia on osoittautunut suomalaisille erittäin tärkeäksi asiaksi.

Yksityisyydensuoja edellyttää sitä, että käyttäjä päättää ensisijaisesti siitä kuka ja miten hänen tai hänen ajoneuvonsa tietoja käyttää.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry