

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

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN LVM/421/05/2017

29.6.2017

Lausunto parlamentaariseen liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle - Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK r.y. esittää kommenttinaan seuraavaa:

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut parlamentaarisen työryhmän, jonka työn tavoitteena on kustannustehokkaan, pitkäjänteyksisen 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 sidosryhmiä teemoittain, nyt aiheena liikenteen automaatio ja palvelut.

Työryhmän esittämät kysymykset

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

On olennaista, että liikenneverkko luo edellytykset uusien liikkumispalvelujen syntymiselle myös haja-asutusalueilla, mikä on tuotu esille myös työryhmän asettamispäätöksessä.

Palveluiden tarjonta ja kysyntä siirtyvät kasvamassa määrin viestintäverkkoihin ja digitaalitekniikka integroituu reaaliaikaiseksi osaksi kaikkia henkilö- ja tavarakuljetuksia. Liikennevälineet ovat aiempaa enemmän riippuvaisia niiden toimintaa ja tehtäviä ohjaavista tietojärjestelmistä. Näin tieliikenneverkko, viestintäverkko ja liikennevälineet tulevat yhdistymään toiminnallisesti. Katvealueita tieliikenne- ja viestintäverkoissa ei saa olla.

Lisäksi automaatiokehitys asettaa laatuvaatimuksia perinteiselle infralle. Automaattisten ja autonomisten ajoneuvojen yleistymisen on huomioitava jo nyt linjattaessa tulevia panostuksia liikenneverkon laatuun ja kuntoon.

Automaation ja digitaalisten palveluiden, kuten paikkatiedon ja satelliittipaikannuksen hyödyntäminen ja nopea yleistymisen biotalouden piirissä toimivissa työkaluissa ja muissa ajoneuvoissa korostaa sen merkitystä, että koko Suomen kattavasti on huolehdittava liikenne- ja viestintäverkkojen kunnosta, toimintavarmuudesta ja riittävästä kapasiteetista.

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

Suomen tulevan menestyksen kannalta biotaloudella ja erityisesti metsien käytöllä tulee olemaan entistäkin suurempi merkitys. Metsäsektorin tiekuljetusvirrat ovat Suomen suurimmat ja toimiala tarvitsee Suomen koko tieverkkoa ja useita ratayhteyksiä. Raaka-aineet sijaitsevat hajallaan ympäri Suomen ja tämän vuoksi alemman tieverkon ja yksityisteiden merkitys toimialalle on suuri. Samaa tieverkkoa hyödyntää myös maataloustuotanto ja elintarviketeollisuus. Viime vuosien panostukset liikenneverkkoon ovat oikean suuntaisia, mutta korjausvelka jatkaa edelleen kasvuaan.

Viestintäverkon kehittäminen laahaa jäljessä erityisesti maaseudulla, jossa nopeaa ja laadukasta verkkoa ei näytä syntyvän kaikkialle markkinaehtoisesti.

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

MTK teetti yhdessä muiden järjestöjen kanssa keväällä 2017 WSP:llä selvityksen liikenteen infrastruktuurista tulevaisuuden mahdollistajana. Selvitys korostaa, että liikenteen infrastruktuuri - liikenne- ja tietoverkot on se alusta, joka tarvitaan tulevaisuuden yhteiskunnan menestyksen pohjaksi. Digitalisointi tukee hyvin tätä kehitystä, mutta pelkästään digitalisaatioon pohjautuva toimintastrategia ei palvele täysin elinkeinoelämän tarpeita. Tarvitaan toimiva liikenteen fyysinen infrastruktuuri, jota teknologinen kehitys tukee.

Biotalous myötä maaseudun tuotteiden ja raaka-aineiden merkitys tulee kasvamaan. Verkkokauppa tulee lisäämään ruoan myyntiä suoraan tuottajalta kuluttajalle. Myös teollisuuden tarvitsemat raaka-aineet, kuten puu sekä kiertotalouden biomassat myydään entistä useammin verkkopalveluissa perustuen ominaisuus- ja sijaintitietoon sekä logistiikan optimointiin. Tuotteet, esimerkiksi puuteollisuustuotteet, valmistetaan asiakkaan tilaukseen räätälöitynä ja koko logistiikkaketjun pitää toimia metsästä vientimarkkinoille saakka. Samaan logistiseen ketjuun integroituu maastossa käytettävät ajoneuvot ja maantiekuljetuksen ajoneuvot. Haastetta lisää osaltaan se, että maa- ja metsätaloudessa samoja ajoneuvoja on kyettävä käyttämään sekä maastossa että tieliikenteessä.

Biotalous, etenkin metsäsektorin toiminta on suuria volyymejä ja massoja käsittelevää. Erilaisten terminaalien toimivuus ja ajantasainen tieto tulevat olemaan suuressa roolissa. Aiempaa suuremmat rekat ja keliolosuhteiden mukaan vaihtuvat ajonopeudet ovat myös logistisesti osa tehtaiden tuotantojärjestelmää.

Elintarvik kuljetuksissa digitaaliset reaaliajassa ohjatut toimitusketjut vähentävät varastoinnin tarvetta, tuotteet ja raaka-aineet ovat yhä enemmän matkalla. Tie- ja viestintäverkon tulee olla toimiva, jotta tuotteet saavuttavat kotimaiset ja kansainväliset kuluttajat tuoreina. Vientipainotteinen biotalous tulee jatkossakin olemaan Suomen menestyksen ja hyvinvoinnin merkittävä tekijä. Valtion tulee ja kannattaa huolehtia pitkäjänteisesti biotalouden tarvitsemasta liikenteen infrastruktuurista.

Miehittämättömällä ilmailulla arvioidaan olevan suuri käyttöpotentiaali biotaloudessa. Drone-tekniikan kehittämiselle ja kokeiluille on Suomessa runsaasti tilaa ja sitä tukee linjaukset nykyaikaisesta ja liberaalista lainsäädännöstä ja lupamenettelyistä. Toisaalta dronekaluston yleistyvää käyttöä herättää huolta yksityisyyden suojan heikkenemisestä ja myös yritysten liiketalousasuntojen ja niihin rinnastettavien tietojen paljastumisesta. Tarvittaessa lainsäädännön keinoin on haettava ratkaisu näihin huoliin.

Suomelle suuria mahdollisuuksia tarjolla on myös matkailussa. Myös parhaillaan kasvavissa maaseutu- ja luontomatkailussa digitaaliset palvelut ovat tärkeässä asemassa. Digitalisaatioon perustuvat matkaketjut sekä matkailun kokonaispalvelut edellyttävät toimivaa infraa. Mobiiliin yhteyksien lisäksi kiinteät tietoliikenneverkot ovat välttämättömiä kansainväliselle kasvulle.

Tulevaisuudessa on myös aiempaa tärkeämpää huolehtia liikenteen automaatioon liittyvistä tietoturva- ja tietosuojakysymyksistä. Tietoturva ja -suoja on oltava sisäänrakennettuna kaikkiin järjestelmiin ja palveluihin. Tuotetun datan omistamiseen ja hyödyntämiseen liittyy monia periaatteellisia kysymyksiä, jotka kaipaavat vielä ratkaisuja. Datavarantojen kertyminen ja keskittyminen suuryrityksille lisää informaatioepätasapainoa markkinoilla ja riskiä markkinaepätasapainon kasvusta. On jo esimerkkejä siitä, että tietoja käytetään markkinoita vääristelevällä tavalla. EU-tason ja kansallisissa säädöksissä on huolehdittava henkilöiden ja yritysten oikeudesta saada helposti ymmärrettävää tietoa kerättävien tietojen mahdollisista käyttötarkoituksista ja myös aidosti päättää itseään koskevien tietojen käytöstä.

Liikenteen automaation standardityöllä, eri toimialojen innovoinnilla, yrityshautomoiden sekä kokeiluilla voidaan edistää Suomessa toimivien yritysten menestymismahdollisuuksia. Suomen yritys rakenne huomioon ottaen on tärkeää tukea erityisesti PK- ja mikroyritysten toimintaedellytyksiä käytettävissä olevin keinoin. Automaatio ja digitaaliset palvelut haastavat myös yritysten osaamisen. Esimerkiksi Opetushallituksen ennakointihankkeessa laaditussa metsäalan osaamistarveraportissa (2017) on vahva näkemys tulevaisuuden metsäammattilaisesta tietotyöntekijänä, jonka on pysyttävä mukana automatisaation, robotiikan ja digitalisaation kehityksessä.

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

Tiedon saatavuus ja kuljetusten yhdisteleminen avointen rajapintojen sekä sovellusten kautta antaa mahdollisuuden tehostaa ja optimoida kuljetuksia aivan uudella tavalla. Esimerkiksi maaseudulle voidaan saada entistä kattavammat henkilö- ja tavarankuljetuspalvelut yhdistämällä julkiseen liikenteeseen erilaisia kutsupalveluja ja kuljetusten yhdistämiä. Avoimien rajapintojen ja sovellusten hyödyntämistä tulisi selvittää ja edistää kokeiluin myös yksityisen sektorin tarjoamissa liikkumis- ja kuljetuspalveluissa ja osana ns. jakamistaloutta erityisesti maaseudulla, jossa julkisen liikenteen palvelut ovat usein varsin rajallisia.

Yhteenvetona MTK näkee liikenteen automaation ja digitaaliset palvelut mahdollisuutena maaseudulle, kunhan huolehditaan tieliikenne- ja tietoverkoista, PK- ja mikroyritysten digitaalisista toimintaedellytyksistä, asianmukaisista datan omistuksen ja käytön periaatteista sekä osaamisen kehittämisestä.

Markus Lassheikki
Kehitysjohdaja