

Liikenne ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

leo.parkkonen@vm.fi

Viite: LVM/421/05/2017 sidosryhmäkuuleminen 31.5.2017

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry kiittää mahdollisuudesta saada tuoda esille näkemyksiä käsiteltävänä olevasta asiasta.

Sidosryhmiltä pyydettiin näkemyksiä alla oleviin kysymyksiin. LOGYn näkemykset olemme kirjanneet kunkin kysymyksen alle.

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

Parhaillaan käynnissä olevassa Aurora hankkeessa pyritään selvittämään autonomiseen ja automaattiseen ajamiseen liittyvää problematiikkaa erityisesti vaativissa keliolosuhteissa. Käsittelemme mukaan nopeat tietoliikenneverkot (5 G tms), tarkka digitaalinen tieto tieverkon yksityiskohdista sekä ajoneuvossa olevat paikantamisjärjestelmät (tutkat, gps) yhdessä kykenevät paikantamaan ajoneuvon jopa 1-5 cm:n tarkkuudella. Näin ollen esim. erilaisten antureiden tms. asentaminen väylän pintaan ei liene välttämätöntä. Haasteeksi tulee varmasti talviolosuhteet eli miten ja millä teknologialla esim. tienpinnan, usein varsin paikallisesti tapahtuvasta jäätymisestä saadaan välitettyä tarvittava tieto valvonta- tai ohjauskeskuksiin sekä tiellä liikkuvien hyödyksi. Todennäköisesti tarvittavia tunnisteita tulisi olla sekä ajoneuvoissa että tien pinnoitteessa.

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

Asiantuntija-arvioiden mukaan ns. korjausvajeen arvo on noin 2,5 mrd€. Tästä noin puolet kohdistuu tieverkkoon, puolet rataverkkoon ja vähäinen osa vesiväylästä. Näissä summissa puhutaan pelkästään nykyisen kaltaisen infran kunnan saattamisesta välttämättömälle tasolle. Suomen teollisuuden valmistuslaitokset sijaitsevat ympäri maata. Koska Suomen vienti kärsii jo nykyään korkeista logistiikkakustannuksista verrattuna esimerkiksi Keski-Euroopan teollisuuteen, on erittäin tärkeää pitää Suomen liikenneverkko kilpailukykyisenä. Suomen liikenneverkosto pitäisi siis sen kuluneimmilta ja eniten käytetyiltä osilta saada mahdollisimman nopeasti korjattua ja kuntoon, jotta sen ylläpidon kustannukset eivät nouse vieläkin korkeammiksi.

Liikenteen automaation laajamittainen leviäminen saattaa edellyttää ajoratojen erottamista keskikaistalla tai kaideratkaisuilla ainakin valtateiden osalta. Toisaalta

näiden tarpeellisuus on nähtävissä sitten kun automaatio liikenteessä alkaa yleistyä ja ajoneuvojen teknologisten ratkaisujen luotettavuutta kyetään arvioimaan laajamittaisemmin käytännön liikennetilanteissa.

Mielenkiintoinen kysymys on, mitä vaateita ajoneuvojen eri polttoainevaihtoehdot tuovat. Konkreettisimmin tarve on jo nyt nähtävissä pelkästään sähköllä toimivien ajoneuvojen latausverkoston osalta. Kuka vastaa latausverkostosta, tulisiko julkisin varoin vauhdittaa riittävän infran syntymistä vai tukeudutaanko pelkästään markkinaehtoiseen kehitykseen?

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

Liikenteen uusista palveluista puhutaan paljon, toisaalta konkreettinen palvelutarjonta on vielä varsin alkuvaiheissa. Tässä vaiheessa näyttää siltä, että nämä uudet palvelut keskittyvät informaation avulla tapahtuviin palveluihin eivätkä sinällään aseta odotuksia fyysiselle liikenneverkolle.

Nähtävillä on, että liikenneverkon välityskyvyn ja oikean reitin valinnan kannalta keskeisintä olisi saada reaaliaikaista informaatiota kunkin verkoston osan ja viimekädessä kunkin kadun todellisesta kunkin ajankohdan etenemisnopeudesta ja välityskyvystä. Suotavaa olisi muodostaa näkemys siitä, tuottaako tulevaisuudessa liikenneverkko apuvälineineen tätä informaatiota vai osallistuvatko – ja miten – verkossa liikkuvat ajoneuvot tarvittavan informaation tuottamiseen.

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

Mielestämme tiedon ja avointen rajapintojen rooli automaation ja liikenteen uusien palvelujen edistämässä on hyvin keskeistä. Näin ollen on suotavaa, että viranomaistahojen hallussa oleva tieto on vastuullisten toimijoiden hyödynnettävissä. Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota kyberturvallisuuteen liittyviin kysymyksiin.

Helsinki 26.6.2017



Markku Henttinen

toimitusjohtaja
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry on Suomen suurin hankinta- ja logistiikkaosaajien yhteisö, joka tarjoaa jäsenilleen verkoston ja palveluita osaamisen, kilpailukyvyyn sekä innovaatioiden kehittämiseksi.