

30.6.2017

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

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Kiitämme mahdollisuudesta osallistua sidosryhmäkuulemiseen. Lausumme esittämiinne kysymyksiin seuraavaa:

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

Kuten liikenteen automaation ja robotiikan kehittämistoimenpiteiden kehittämiskartassa todetaan, liikennevälineiden teknologinen kehitys edellyttää liikenne- ja viestintäinfrastruktuurin ja muun liikenteen toimintaympäristön kehittämistä.

Tiekartan mukaan raideliikenteessä älykäs automaatio on tällä hetkellä keskittynyt ensisijaisesti infrastruktuuriin ja liikenteen hallintaan. Jotta rautatieliikenteessä voitaisiin täysimääräisesti käyttää teknologisesti kehittyntä kalustoa, tulee rautatieinfrastruktuurin olla modernisoitua ja uudenlaiselle kalustolle soveltuvaa. Infrastruktuurin kehittäminen mahdollistaa rautatieliikenteen teknisesti kehittyneet kalustoinvestoinnit.

Rautatieliikenteeseen on hankittu viimeksi kuluneiden kahden vuosikymmenen aikana sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen käyttöön kalustoa, jonka huippunopeus matkustajaliikenteessä on 200-220 km/h ja jonka voimin voitaisiin tavaraliikenteessä kuljettaa nykyistä suurempia kuormia. Rataverkon kunto ja kehittyminen ovat kuitenkin käytännössä merkittäviä pullonkauloja uuden kaluston täysimääräiseen hyödyntämiseen (nopeus ja akselipainot) asiakaspalvelun parantamiseksi ja liikennejärjestelmän tehostamiseksi. Nämä perusasiat pitää saada kuntoon, jotta toimintaa voidaan ylipäänsä järkevästi kehittää.

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

Tiekartassa on todettu aivan oikein, että Suomen rautateiden automaatiota hidastavat vaihtelevat sääolot, vanhat järjestelmät ja rataverkon yksiraiteisuus.

Digitaalisten palveluiden ja automaation hyödyntäminen edellyttävät rataverkon kunnostamista. Rataverkon korjausvelka on mittava ja ra-

30.6.2017

tainfran huonokuntoisuus vaikuttaa jo nykyisenkaltaiseen liikennöintiin, saati että se mahdollistasi uusien kehittyneiden ratkaisujen käyttöönoton.

Rataverkon korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttää rahoituksen lisäämistä ja korjausvelan kääntäminen laskuun edellyttää merkittävää rahoituksen lisäämistä. Rataverkolla on paljon vanhentunutta tekniikkaa ja vanhentuneita rakenteita, joiden kunnosta on puutteellinen tieto. Nämä ongelmat eskaloituvat jo nyt rautatieliikenteeseen ennalta arvaamattomina nopeus- ja liikennerajoitteina. Kun korjausvelan kasvua ei saada pysäytettyä, liikenteen laatu heikkenee jatkuvien häiriöiden johdosta vääjäämättömästi.

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

Rautatieinfrastruktuuriin liittyy edellä mainitun korjaustarpeen lisäksi tarve vanhentuneiden järjestelmien uusimiseen. Erityisesti rataverkon kulunvalvonta on uudistettava, jotta automaatio ja digitaalisten palveluiden kehitys olisi ylipäättään mahdollisia. Junaliikenteen alueella ainakin matkustajainformaatio järjestelmineen kaipaa voimakasta kehittämistä jo nykytilassa ja kun matkustaminen kehittyy dynaamisten matkakaketjujen suuntaan, on matkustajainformaatiolle entistä reaaliaikaisempi ja yhtä kulkumuotoa laajempi tarve.

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

Rautatieliikenteessä on jo vakiintuneesti saatavilla esimerkiksi henkilöliikenteen junien kokoonpano-, aikataulu- ja kulkutiedot avoimen rajapinnan kautta. Julkisen tiedon avointa käyttämistä on perusteltua edistää myös jatkossa. Toisaalta kansallisen kilpailukyvyyn säilyminen on turvattava esimerkiksi huolehtimalla tavaraliikenteen kuljetusten ja kuljetusvirtojen luottamuksellisuuden säilymisestä.

Rajapintojen avaamisen on perustuttava kaupallisiin ratkaisuihin ja yritysten välisiin sopimuksiin. Liikennepalvelulain (entisen liikennekaaren) valmistelun yhteydessä on tullut todetuksi, että kaupallisia tiedon hyödyntämisen ratkaisuja syntyy ilman lainsäädännöllistä pakkoakin. Tämä on otettava lähtökohdaksi tulevaisuuden ratkaisujenkin suhteen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä tietosuojaan ja tietoturvaan huolehtimiseen.

Järjestelmien yhteentoimivuuden osalta on turvattava – tiekartassa käytetyin termein – ”mahdollisimman salliva ja kokeiluja edistävä” teknologinen kehitys. Rajapintojen osalta mikään teknologia tai standardi ei ole muodostunut yleiskäyttöiseksi. Viranomaisaloitteista standardointia tai jonkin tietyn teknologian edellyttämistä tulee välttää tässä kehittyvässä tilanteessa.

30.6.2017

Helsingissä 30.6.2017



Petri Auno
Liikennejohtaja
VR-Yhtymä Oy