

Tiina Haapasalo 30.6.2017

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän sidosryhmäkuuleminen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman parlamentaarinen työryhmä on pyytänyt näkemyksiä liikenteen automaatiosta ja palveluista.

- 1) Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?
- 2) Millaisia ja kuinka mittavia kehittämispanostuksia nykyiseen liikenneverkkoon on tehtävä, jotta infrastruktuurin laatu kyetään turvaamaan?
- 3) Aiheuttavatko liikenteen uudet palvelut liikenneverkolle erityisiä vaatimuksia lähitulevaisuudessa ja jos aiheuttavat, niin mitä nämä vaatimukset ovat? Mitä valtion toimia tarvitaan?
- 4) Millaisena näette tiedon ja avoimien rajapintojen roolin automaation ja liikenteen uusien palvelujen edistämisessä?

Liikenteen automaatiosta ja ajoneuvojen teknologisesta nopeasta kehitymisestä tulee jatkuvasti lisää tietoa ja uutisia, joten ajantasainen kehityksen seuranta ja analysointi on välttämätöntä. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on tuore tietoa automaation edistämiseksi valtioneuvoston toimin. Keskeisiä valtion toimia ovat riittävän tietoinfran ja kapasiteetin varmistaminen, vaikuttaminen EU:n kansainväliseen säädäntöön ja standardisointiin, kansallisen säädännön ajantasaisuus, julkisen rahoituksen varmistaminen sekä kokeilujen mahdollistaminen ja edistäminen. Panostaminen kansainväliseen yhteistyöhön, säädäntöön ja standardisointiin on näistä tärkein. Sitä kautta saadaan globaalin kysynnän kattavia logistisia palveluja ja teknologioita, joille voisi syntyä laajat markkinat.

Yritykset ovat sekä kehittäjiä että uusien innovaatioiden ja välineiden hyödyntäjiä ja käyttäjiä. Automaation ja digitalisaation varsinainen hyödyntäminen etenee markkinaehtoisesti kysynnän ja tarjonnan, asiakashyödyn ja kustannusten sekä kilpailun kautta. Taloudellinen kannattavuus, siirtymävaiheiden hallinta, eettisten kysymysten ratkaiseminen, vastuukysymykset, kyberturvallisuus ja erityisesti asiakaskokemus ovat siinä reunaehtoja.

Liikenteen automatisaation etenemisen yksi keskeinen edellytys on täysin tarkka paikannus sekä luotettava reaaliaikainen liikennetilanteen havainnointi. Uusi valtavien tietomäärien sovellusala edellyttää uuden luokan kapasiteettia (5G ja yli), digitaalisia karttoja sekä paikannusteknologian ja ajoneuvoteknologioiden, mahdollisesti myös infraan sisältyvän teknologian yhteen toimivuutta.

Liikenneinfran käyttöön kehitys heijastuu monin tavoin, jossa säädännön ajantasaisuudella on suurin merkitys. Varsinaisen infran rakenteisiin ja laatuun pätevät edelleen fyysisen liikenteen edellyttämän sujuvuuden, turvallisuuden, laadun ja kustannustehokkuuden normit.

Arvioita automaattisen ajamisen edellyttämästä lisäinfrastrasta on joidenkin kokeilujen osalta. Automaattisten ajoneuvojen ja letka-ajon omat kaistat on tästä yksi esimerkki. Suomen kaltaisissa laajan tieverkon ja ohuiden liikennevirtojen olosuhteissa tällainen merkitsisi huomattavaa panostusta päätieverkolle. Olisi hyvä, jos liikennevirastolta edellytettäisiin asian tarkempaa selvittämistä. Missä määrin, miten nopeasti ja millä keinoin automaattinen liikenne yleistyisi Suomessa ja miten infra voisi kehitystä edistää.

Liikenneinfran osalta meillä on polaarinen kehitys, pääliikenneverkon parempi kunto ja muun verkon korjausvelka, jonka suuruudeksi arvioidaan 2,5 miljardia euroa. Tätä on tällä hallituskaudella hoidettu noin 600 miljoonan euron lisärahoituksella, joka vastaa noin 10 % lisäystä liikenneinfran rahoitukseen vuositasolla. Tämä linjaa on jatkettava tulevilla hallituskausilla jo liikenteen nykyistenkin tarpeiden perusteella. Automatisaation ja digitalisaation tuomien lisätarpeiden merkitystä ja määrää tulisi viranomaisten, LVM:n hallinnonalan ja liikenneviraston selvittää. Tulisi myös selvittää miten infraan ja liikenneolosuhteisiin liittyvä tieto saadaan hyödynnettyä infran nykyisissä rakenteissa. Näitä ovat esimerkiksi ajantasaiset kelin ja liikennetilanteen perusteella muuttuvat nopeusrajoitukset, varoitukset ja reitti-informaatio, jotka kaipaavat edelleen kehittämistä.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa ja matka päämarkkinoille on pääsääntöisesti kilpailijamaita pidempi. Pärjäämme kilpailussa, kun luomme edellytykset huipputehokkaalle logistiikalle ja teknologisen kehityksen hyödyntämiselle niin maan sisällä kuin kauppareiteillä ulospäin.

Liikenneväylien rahoitusta tulisi lisätä ja kohdentaa yritystarpeisiin perustuvien kriteerien pohjalta. Liikenneväylien kunnostamiseksi ja kehittämiseksi olisi laadittava useamman vaalikauden kattava ohjelma, jotta rahoitus voidaan kohdentaa kustannustehokkaasti ja lisätä toimintaympäristön ennakoitavuutta.