

Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2021 – 2023

Ohjausryhmän 20. kokous

Aika: Keskiyö 7.6.2023 klo 12.00 - 14.30

Paikka: Läsnä/Etäkokous

Osallistujat:

Andersin Jari, Maanmittauslaitos
Anderson Aapo, Fintraffic Tie
Asp Emil, LVM
Forsblom Marko, ITS Finland
Gyllenbogel Alex, ITS Finland
Haikonen Minna, Ilmatieteenlaitos (Hyrkkänen Juhana puolesta)
Hautala Raine, VTT
Helander Juuso, Hämeen liitto
Hermonen Kai, Skoda Group (vieras)
Hietanen Sampo, Maas Global
Huhtamäki Janne, Traficom
Koivu Tero, Rightware
Nissinen Sampsa, TEM, pj
Orjasniemi Tiia, LVM
Riihelä Atte, LVM
Saario Kaisa, Helsingin kaupunki
Salminen Karri, CGI
Salonen Jouni, Business Finland
Sorasahi Heikki, YM
Vakkuri Matti, Haltian
Vesa Jarkko, TEM
Ylisiurunen Kimmo, Ramboll

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Sampsa Nissinen avasi kokouksen klo 12.00.

2. Asialistan hyväksyminen ja edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin asialista ja edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Esittelyt: Kasvua yhteistyöllä

SmartRail -ekosysteemi – vienti- ja yhteistyöesimerkki, Kai Hermonen, Skoda Group

Skoda Groupin Kai Hermonen esitteli yhtiön ja VTT:n vetämän SmartRail -ekosysteemin toimintaa suomalaisen viennin edistäjänä ja esimerkkejä ekosysteemin käynnistämisestä, osakokonaisuuksista ja vientiyhteistyöstä laajana yritysverkostona.

Ekosysteemiä on rakennettu vuodesta 2018. Ekosysteemin pitkäaikaisena visiona on ratikat autonomisessa kaupunkiympäristössä. Vuonna 2019 on määritelty ekosysteemin teknologia -roadmap, jonka tavoitteena on kuljettajaton raitiovaunu vuonna 2028 - rakennuspalikoina testiympäristöt jne. Edellisvuosina on edetty pääosin roadmapin mukaisesti, vaikkakin kaikki yksityiskohdat eivät ole toteutuneet suunnitellusti. Ekosysteemitoimijat ovat tyytyväisiä tuloksiin ja seuraavaksi siirrytään ekosysteemin kolmanteen kehitysvaiheeseen.

Ekosysteemin kehityksen ohjaamiseksi on muodostettu 7 temaattista ryhmää, joissa pitää edetä, jotta tavoitteisiin päästään. Yhteiskehittämisen tuloksina syntynyt erilaisia tuotteita mm. paikkatietoon pohjautuvia kuljettajia avustavia järjestelmiä, varikon automaation liittyviä järjestelmiä jne. Kaikkia yhdistää Tampereen raitiotietoteutus, missä asioita on voitu viedä eteenpäin yhteistyössä yritys- ja tutkimustoimijoiden sekä julkisen sektorin kesken.

Tärkeimmät elementit ekosysteemikehityksessä ovat

- Pitkän tähtäimen visio
- Tiivis suhde asiakkaisiin, jotka mukana ekosysteemitöinnässä
- Yritysten ja valtioiden sitoutuminen, esim. rahoitus
- Visio jaettu lyhyemmän aikavälin strategiaan tavoitteisiin, joiden tuloksena pyritään synnyttämään tuotteita
- Teknologioissa keskitytään ”tähän päivään” eikä liian kauaksi, mikä estäisi välittömän markkinoille tuonnin
- Avoin ilmapiiri, tuotonjakomallit
- Tutkimustoiminta tukee yritysten tavoitteita konkreettisella avulla
- Testausalustat, living labit yms. kehityksen tukena konkreettisten kokeilujen ja näyttöjen aikaansaamiseksi.

Seuraavana kehitysvaiheena on nk. Living Lab -toiminta, minkä yhteydessä mm. liikkumispalvelut isossa roolissa. Aiempien ratikkaan välittömästi fyysisestikin liittyneiden kehitysvaiheiden jatkeena ekosysteemityötä laajennetaan raideliikennetäyttöön liittyviin ratkaisuihin mm. liityntäliikenteen, palveluiden ja varikon automatisoinnin osalta. Samassa yhteydessä ekosysteemitöitä laajenee Tampereelta Helsinkiin sekä laajempaan valtakunnalliseen Digirail -ekosysteemiyhteistyöhön. Myös Suomen ja Tshekin välistä yhteistyötä tiivistetään.

Keskustelu vientiesimerkin monistamisesta ja potentiaalisista markkinoista

Keskustelussa nousi esille ekosysteemin yhteinen toimintasuunnitelma viennin osalta, Business Finlandin rooli mukana rakentamassa laajempaa yhteistarjontanäkymää sekä tarjoamassa vientipalveluita. Myös ITS Finland on osallistunut yhteistarjonnan rakentamiseen.

Innotransiin on suunniteltu yhteisosastoa suomalaisen osaamisen edistämiseksi. Kotimaiset referenssit nähdään tärkeiksi konkreettisiksi esimerkeiksi viennin edistämässä ja siitä kaupunkien kanssa tehty ekosysteemyö hyvä malli.

SmartRail -ekosysteemi on hyvä malli ekosysteemisestä kehityksestä, missä vahva asiakaskytkös, vahva veturirooli ja laaja osaajajoukko. Vahva visio ja tavoitteiden välitavoitteet mahdollistavat reagoinnin ja asiakastarpeiden huomioimisen.

Myös Skodan pääkonttorilla nähdään ekosysteemyhteistyön voima. SmartRail -ekosysteemi näyttää nyt esimerkkiä uudesta toimintamallista, noussut vahvasti keskusteluun ja ovat huomanneet, että teknologiakehitystä ei tarvitse tehdä aina itse.

Markkinanäkymät Euroopassa lupaavat, kun arviolta 40-50 ratikkahanketta käynnistymässä. Näissä tunnistettu samoja teemoja, mihin ekosysteemikehityksessä keskitytty, ja siten avaa markkinaa suomalaisille.

Esitys liitteenä 1.

4. Kasvuohjelman jatko 2024 alkaen

Käytiin läpi ohjausryhmän ennakkokyselyn tulosten pääkohdat, ks. liite 2.

Nyt on oikea aika pohtia, miten varmistetaan jatkoa tarkoituksenmukaisessa laajuudessa ja tavalla. Siihen, miten jatketaan, vaikuttavat myös hallitusohjelman kirjaukset ja tavoitteet. Yhteistyön jatkoa ja toimenpiteitä ehditään kuluvan vuoden aikana valmistella ennen meneillään olevan ohjelma-kauden päättymistä joulukuussa 2023. Ohjelman laajuuteen liittyvät haasteet ovat olleet koko ajan taustalla, tulokulmat ja tavoitteet ovat erilaisia. Monilta toimijoilta sitoutuminen on ollut ohutta. Lisäarvoa kuitenkin selvästi on ja koordinaatiotyö on tuonut synergioita eri toimien välille. Jatkossa varmasti fokuusoitumista, mitä jo meneillään olevan kauden aikana on tehty, tarvitaan. Yleisellä, alan kasvupotentiaalin esille tuomisella on myös oma arvonsa. Sekä TEM että LVM kokevat ohjelman lisäarvoa syntyneen ja jatkossa tiukemmalla fokusoinnilla rajalliset koordinaatioresurssit saadaan paremmin käyttöön. Fokuusoituminen voi lisätä myös sitoutumista. Kasvuohjelman näkökulma tulee huomioida myös ns. perustyössä kuten lainvalmistelussa.

Keskustelussa tuli lisäksi esille mm. seuraavaa:

- Napakat pilotit ja nopeat tulokset toivottavia. Esitellyn raide-ekosysteemin tapaan fokus pitkällä tulevaisuudessa, mutta konkreettiset tulokset lyhyemmällä aikavälillä.
- Hyödyllinen ohjelma, ja jo todetusti fokusointia kaivataan. Ekosysteemien välisen yhteistyön aktivointi on hyödyllistä.
- Ei unohdeta investointien näkökulmaa, vaikka vienti vahvasti agendalla.
- Kansainvälisille delegaatioille, joita aktiivisina Suomea kohtaan, tulisi koordinoitusti järjestää ”näyttöpaikkoja”.

- Kansallista tilannekuvaa kokeiluista kaivataan, parhaita käytäntöjä voitaisiin myös paremmin jakaa.
- Ohjelma keskittynyt vahvasti isoihin kaupunkeihin, mutta ei tule unohtaa täysin muita alueita. Esimerkiksi yksityistiet ja niiden kuntoa kuvaavan tiedon kerääminen sekä harvaan asuttujen alueiden kuljetuskokeilut tärkeitä.
- Mittareina voisi lisäksi toimia myös yksityiset investoinnit ja vientitulojen kehittyminen. Älyliikenteen markkinan seuraamiseen tarvitaan parempia mittareita.
- Alan ja ohjelman kunnianhimo oltava korkealla, mm. Suomen nostamiseksi kansainvälisesti kiinnostavaksi esimerkkimarkkinaksi ja -maaksi.
- Suomalaiset ovat hyviä ekosysteemien rakentamisessa, mikä ohjelmassa tärkeää.
- Viime vuodet eivät ole olleet helppoja, ja oleellista on yritysten roolin ymmärtäminen. Tämän ajattelun omaksuminen myös jatkossa tärkeää.
- Kasvuohjelman 1 vaiheessa ”opiskeltiin”, miten alaa kehitetään yhdessä, toisessa vaiheessa fokusoitu oikeaan suuntaan ja nyt näkyy jo yritysten roolin korostaminen mm. viennin edistämässä (mm. maakohtaiset avaukset, Team Finland -verkostoyhteistyö), alan kansainvälisen viestin (mm. Future Mobility Finland) näkyvyydessä sekä innovaatioiden edistämässä.

Ohjelman jatkoa valmistellaan lisää tulevana syksynä. Sihteeristössä tehdään seuraavaksi yhteenve-toa kyselyn ja keskustelun pohjalta. Konkreettisia ajatuksia ja ideoita otetaan sihteeristölle mielellään ohjausryhmän jäseniltä.

5. Viestintä ja tapahtumat

Kasvufoorumi 2023

Kasvufoorumia on suunniteltu pidettäväksi marras-joulukuun vaihteessa. Tarkoituksena on, että foorumin voisi kytkeä Slush -viikolle joko tiistaille 28.11. tai keskiviikolle 29.11. Foorumissa sisäl-tönä alustavasti mm. ohjelman onnistumisia ja löydöksiä, hallitusohjelman ja alan kasvun ajatuksia, konkreettiset esimerkit haasteisiin vastaamiseksi ja kansainvälisistä onnistumisista Team Finland -verkoston kanssa. Ajankohtaa Slush -viikolla pidettiin hyvänä mm. puhujasynergioiden vuoksi.

Järjestelyitä on tarkoitus tehdä kesän ja alkusyksyn aikana mm. pitopaikan varmistamiseksi (esim. Säätytalo) sekä Business Finland -yhteistyön tarkentamiseksi (viime vuonna tilaisuus toteutettiin yhdessä Business Finlandin kanssa). Samalla tulee varmistaa tilaisuuden järjestämiseksi tarvittava budjetti ja rahoitus (Kasvuohjelmalla ei ole erillistä budjettia allokoituna tilaisuuteen). Ohjausryh-mältä pyydetään yhä ideoita/ajatuksia ohjelmaan sekä hyviä puhujaideoita.

Muuta ajankohtaista

Toiminnanjohtaja teki tiiviin katsauksen muihin ajankohtaisiin viestintä- ja tapahtuma-asioihin, mm.

- Maakohtaisia vientiaktiiviteetteja on runsaasti. Italian osalta on jo edetty seuraaviin aihekoh-taisiin yritysaktiivointeihin. Uusia avauksia ollaan tekemässä/suunnittelemassa mm. Puolan, Saudi Arabian, Dubain, Tshekin, Indonesian ja Romanian osalta.
- ITS World Congress 2027 -isännyydestä ei ole vielä tullut tietoa. (kokouksen jälkeen saapu-nut tieto: Helsinki ei tule valituksi, ilmoitus 26.6.2023/Ertico)
- Future Mobility Finland -sivustolla on 2/3 vierailuista ulkomaisia. Syksyn 2022 ja kevään 2023 vertailusta ilmenee, että sivustolla viivytään merkittävästi pidempään (kesto +14,3 %), välitön poistuminen on vähentynyt selvästi (välitön poistuminen -69,3 %) ja sivun katselut

sekä sivujen katselumäärät ovat lähes tuplaantuneet (sivun katselut +85 %, sivut/istunto +75 %). Sivustoa ei ole mainostettu.

- Alan tarjoomakuvausta ylläpidetään Future Mobility Finland -sivustolla (löytyy tästä).

Viestintään ja tapahtumiin liittyvät kalvot osana liitettä 3, kohdassa 5.

6. Liikennealan kestävän kasvun ohjelma 2022–2023 toimeenpano

Katsaus ohjelman ajankohtaisiin aktiviteetteihin

Toiminnanjohtaja kertoi tiiviisti ohjelman ajankohtaisista aktiviteeteista (ks. liite 3, kohta 6). Ohjelman koordinaatiotoimenpiteitä on käynnissä erityisesti kansainvälistymisen maakohtaisissa avauksissa ja yhteistyössä Team Finland -verkoston kanssa (ml. vientiryhmän perustaminen), referenssimarkkinan keskusteluissa mm. innovatiivista hankinnoista (KEINO-yhteistyö) sekä ekosysteemien yhteiskoordinaatiossa (ml. ekosysteemiverkosto).

Vientiryhmä on kutsuttu koolle alan viennin ja ydinviestin koordinoimiseksi. Tavoitteena on yhteinen tahtotila ja koordinaatio vientitoiminnassa, kohdemarkkinat ja markkina-analyysit, synergioiden mahdollistaminen sekä päällekkäisyyksien välttäminen. Eri toimijoilla on resursseja liikennealan viennin edistämiseksi ja ryhmällä pyritään myös parempaan resurssien käytön koordinaatioon. Vientiryhmään on nyt kutsuttu Business Finland (ohjelmat, Team Finland), ITS Finland (ITS Finland – ITS Estonia -yhteinen vientihanke), Smart City Innovation Cluster (SCIC:n vientiaktiviteetit, missä Mobility mukana), Fintraffic (dataekosysteemin vienti ja innovaatioklusterihanke) sekä Oulun ja Tampereen Automotive -klusterit.

Liikennealan -ekosysteemiverkosto on kutsuttu koolle jatkeena ekosysteemien kanssa käytyä keskustelua ja ilmenneen ”ristiinpölyttämistarpeen” edistämiseksi. Tavoitteena alan synergiat vahvojen ekosysteemiveturien välillä ja yhteistyöllä, alan yritysten tietämyksen kasvattaminen veturien mahdollisuuksista sekä yhteistarjoomat ja isot kokonaisuudet. Kasvuohjelma pyrkii aktivoimaan veturit. Mukana tässä vaiheessa Kone, TietoEvyry, Skoda Group, VTT, Wärtsilä, Dimecc (mm. VAMOS), Fintraffic, Nokia ja ITS Finland.

Toimenpide-esittelynä ”5c: Edistetään automaattiliikennettä tavoitteena tuotantokäyttö ja kehittämisen ekosysteemi”, missä LVM on ohjelman osana käynnistänyt pyöreän pöydän keskustelun keväällä 2023 koskien tieliikenteen automaattisia joukkoliikenteen palveluita yhteisen tavoitetilan ja näkemyksen sekä roolien selventämiseksi. Istuntoja pidetään neljä, joista kolme ennen kesää ja tulokset koostava tilaisuus elokuun lopussa. Tulokset käytettävissä alkusyksystä.

Ohjelman painopisteet Q3/2023 ja toimeenpano

Ohjelmajohtaja kävi läpi ohjelman Q3/2023 painotukset ja suunniteltuja tehtäviä. Painopiste käynnistyvällä vuosineljänneksellä on aiemman fokuosoinnin mukaisesti erityisesti Team Finland -verkoston kansainvälisissä toimenpiteissä ja niiden jälkihoidossa, kansainvälistymissuunnitelman edistämässä, innovatiivisten hankintojen edistämässä yhdessä Business Finlandin Decarbonized Cities -ohjelman kanssa, kokeilujen pyöreän pöydän aktiviteeteissa (automaattiliikenne) sekä alan vientiryhmän ja ekosysteemiverkoston edistämässä.

Ohjelman yleistilannetta ja toimenpiteiden statusta ei käyty läpi yksityiskohtaisesti (status materiaalissa). Edellisen jakson aikainen ohjelman toimenpiteiden edistys ja muutokset/havainnot on korostettu liitteen materiaalissa punaisella tekstillä. Aiempaan tapaan kaikissa toimenpiteissä edetään, mutta luonnollisesti ohjelman koordinaation näkökulmasta toimenpiteiden edistämässä näkyy tehty priorisointi.

Lisäyksenä Q3/2023 tavoitteisiin strateginen yhteenveto ohjelmakaudesta: mitä voimme oppia ja mitä viedä jatkossa eteenpäin. Missä ohjelma on onnistunut, mitä opittu ja millaisille jatkotoimenpiteille on tarvetta?

Kalvot ohjelman keskeisimmistä ajankohtaisista toimenpiteistä, koordinoinnin painopisteistä sekä toimeenpanosta osana liitettä 3, kohdassa 7.

7. Seuraavat kokoukset

Seuraavien ohjausryhmän Q3 ja Q4 2023 kokousten ajankohdat sovitellaan kesän aikana ajankohtakyselyllä.

8. Muut asiat

Muita asioita ei noussut esille.

9. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.15.

LIITTEET Liite 1. SmartRail -ecosystem -esitys, Skoda Group, Kai Hermonen
Liite 2. Kasvuohjelman kysely jatkosta, ohjausryhmän vastauskooste 06/2023
Liite 3. Kokousmateriaali

JAKELU Ohjausryhmän jäsenet