

26.10.2022

Aihe: Liikennejaosto torstai 27.10.2022

Asia: HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Liikenteen ja logistiikan toimintavarmuus, palvelutaso ja Suomen kilpailukyky edellyttävät digitalisaation rahoituksen turvaamista

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kiittää mahdollisuudesta lausua liikennejaostolle valtion vuoden 2023 talousarviosta.

Toimivat liikenne- ja logistiikkayhteydet ovat Suomelle elinehto. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin tehtävänä on pitää Suomen pyörät pyörimässä 24 tuntia vuorokaudessa maalla, merellä ja ilmassa turvallisesti ja tehokkaasti sekä tuottaa reaaliaikaista tilannekuvaa liikennejärjestelmästä kansalaisten, yritysten ja viranomaisten tarpeeseen. Lisäksi yhtiön erityistehtävänä on avustaa puolustus- ja turvallisuusviranomaisia sekä normaaleissa että poikkeusoloissa.

Suomi voi parantaa liikenteen ekologista, taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä hyödyntämällä digitalisaatiota

Maailman logistiikkajärjestelmät ovat häiriintyneet koronapandemian ja Venäjän hyökkäyssodan takia, mikä näkyy komponenttien, raaka-aineiden ja päivittäistuotteiden toimitusaikojen pidentymisenä, toimitushäiriöinä ja korkeampina hintoina. Sodan vuoksi Suomesta on tullut Euroopan pussinperä. Energian hinnan nousu nostaa kuljetuskustannuksia ja pitkä matka markkinoille nostaa suomalaisten tuotteiden hiilijalanjälkeä. Näistä syistä Suomen kilpailukyky edellyttää nykyistä **tehokkaampaa liikenne- ja logistiikkajärjestelmää**.

Tehokas liikenne- ja logistiikkajärjestelmä tarvitsee reaaliaikaisen, ehyen tiedon sekä ennusteen liikennevälineiden ja tavaroiden liikkumisesta. Vielä tällä hetkellä datavirrat katkeavat usein liikenteen solmukohdissa, kuten satamissa tai lentokentillä sähköisten tietojen puutteisiin, yhteensopimattomiin tietojärjestelmiin ja epäselviin pelisääntöihin.

Valtion omistamana erityistehtävänä Fintraffic rakentaa **liikenteen toimivaa datainfrastruktuuria** luomalla sovelluksia, tietopalustoja, yhteisiä toimintamalleja ja kumppanuuksia ekosysteemin toiminnan avulla. Suomessa on koottu ensimmäisenä maailmassa kaikkien liikennemuotojen liikenteenohjaus yhteen. **Suomella on osin tästä syystä kilpailijamaita paremmat edellytykset nostaa liikenteen ja logistiikan tuottavuutta hyödyntämällä digitalisaatiota.**

Hyödyntämällä dataa paremmin eri liikennemuotoja voidaan yhdistää toimiviksi matkaketjuiksi ja tavaroiden kulkua tehostaa muun muassa odotusaikojen lyhentyessä. Myös ajoneuvojen ja liikenneväylien kapasiteetista saadaan enemmän irti. Kaupungit, yritykset, ihmiset säästävät rahaa ja saavat parempia liikkumispalveluita koko Suomessa. Rakentamalla liikenteen datainfrastruktuuria ja edistämällä datatalouden reilua sääntelyä Suomi kuroo kiinni maantieteellistä takamatkaa, vauhdittaa talouden tuottavuutta, hillitsee ilmastomuutosta kustannustehokkaasti ja varmistaa toimivat liikenneyhteydet koko Suomessa.

Jotta liikennejärjestelmä kehittyy yllä kuvattuun suuntaan ja tarjolla olevat hyödyt on mahdollista saavuttaa, Fintraffic kiinnittää valtion vuoden 2023 talousarviossa liikennejaoston huomiota seuraaviin näkökohtiin:

Liikenne12 -suunnitelman toteuttaminen

26.10.2022

Eduskunnan hyväksymässä Liikenne12 –selonteossa on kuvattu kattavasti toimenpiteet, joita tarvitaan liikenteen digitalisaatioasteen nostamiseen. Toimenpiteiden toteuttamiselle tulee varmistaa rahoitus vuodesta 2023 alkaen, jotta Suomi voi edistää epävarmassa maailman tilanteessa liikenteen toimintavarmuutta, tehokkuutta ja kestävyyttä.

Fintraffic pitää hyvänä, että vuoden 2023 talousarviossa on mukana valtionavustus digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluita kokoavan liikenteen tietoekosysteemin kehittämiseen. Liikenteen ekosysteemin kehittämisellä valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia parantamalla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Tietoekosysteemin kehittämiseen ja datan keräämiseen, rikastamiseen ja jakamiseen tarvittavat kyvykkyydet edellyttävät pitkäjänteistä panostamista, joten tuki ei voi jäädä yksivuotiseksi, vaan tarvitaan pitkäkestoisempi ratkaisu. On varottava tilannetta, jossa yritykset sitoutuvat ekosysteemiin, jonka toiminta hiipuukin nopeasti rahoituksen keskeytymiseen.

Rikkinäinen ja hajallaan oleva data on tällä hetkellä keskeinen este liikenteen ja logistiikan tehokkuuden ja palvelutason parantamisessa. Asia ilmenee puutteina valtakunnallisella tasolla mm. joukkoliikenteen, mikroliikkumisen, logistiikan tai pysäköintialueiden tiedoissa. Kun tiedot ovat vajavaiset, niitä ei voida hyödyntää toimivien kuluttaja- ja yrityspalveluiden pohjana. Fintraffic pitää tärkeänä, että kaupungit ja yksityiset toimijat veloitettaisiin nykyistä laajemmin tuottamaan ja jakamaan liikenteen tilannekuvaa rikastavaa dataa valtakunnalliseen yhteyspisteeseen (NAP) tapauksissa, joissa datan jakaminen ei liity asiakas- tai liiketoimintakriittiseen tietoon.

Raideliikenne

Raideliikenteen houkuttelevuutta lisäämällä ja roolia vahvistamalla voidaan edistää Suomen liikennesektorin ilmasto- ja päästötavoitteiden toteutumista. Liikennemuodon houkuttelevuuteen voidaan vaikuttaa mm. raideliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä parantamalla. Fintrafficin liikenteenohjaukseen kertyvän datan perusteella nähdään, että merkittävä osa täsmällisyyteen ja sujuvuuteen vaikuttavista häiriöistä aiheutuu erilaisista ratainfrastruktuurin häiriötilanteista (mm. vaihteet, asetinlaitteet ja sähköratarakenteet). Riittävällä ja oikea-aikaisella infran kunnossapidon ja korvausinvestointien rahoituksella on merkittävä rooli raideliikenteen luotettavuuden ja sen houkuttelevuuden parantamisessa esim. yksityisautoiluun verrattuna.

Rautatieliikenteen kehittämisen kannalta merkittävin yksittäinen hanke lähivuosikymmenten aikana on Digirata-hanke, jonka tilannekatsaus on kuvattu alla.

Digirata-hanke

Digirata-hankkeessa tullaan toteuttamaan Suomen rataverkolle eurooppalaiseen standardiin perustuva radioverkkopohjainen ERTMS-kulunvalvontajärjestelmä. Hankkeen yhteydessä uusitaan turvalaitejärjestelmän ohella myös rautateiden ohjaus- ja hallintajärjestelmät, jolloin digitalisoidun kulunvalvonnan tuottamia etuja voidaan hyödyntää liikenteen kapasiteetin, turvallisuuden ja luotettavuuden parantamiseksi. Lisäksi kaikkien järjestelmien uudistaminen kerralla helpottaa merkittävästi siirtymävaihetta vanhasta teknologiasta uuteen.

Digirata-hanke jakaantuu kehitys- ja verifiointivaiheeseen (2021-2027) sekä toteutusvaiheeseen (2028-2040). Hankkeen kehitys- ja verifiointivaihetta toteutetaan Väyläviraston ja Fintrafficin yhteistyönä. Hankkeen johto ja organisointi tapahtuu Fintraffic Raide Oy:n toimesta. Kehitys- ja verifiointivaihe -hankkeelle on vuosille 2021-2027 osoitettu rahoitusta 130 miljoonaa euroa Väyläverkon kehittämisen momentille. Toteutusvaiheen rahoitustarpeet ajoittuvat vuosien 2024 ja 2040 välille ja edellyttävät erillisiä päätöksiä ja valtion merkittävää panostusta. Digirata-hankkeessa

26.10.2022

järjestelmiä toteutetaan hallinnonalan tahtotilan mukaisesti merkittävilta osin Fintraffic Raide Oy:n omistukseen ja hallintaan. Tänä vuonna Digirata-hanketta toteutetaan n. 40 HTV:n voimin ja yli 200 henkilön toimesta. Käytännön edistysaskeleina on toteutettu Ratatekniseen oppiskeskukseen valmistunut ERTMS-laboratorio sekä Kouvola-Kotka/Hamina-rataosuudelle rakennettu testirata, joiden avulla radioverkkopohjaiseen kulunvalvontaan liittyvää osaamista voidaan Suomessa kasvattaa.

Fintrafficin ja Väyläviraston ohella Digirata-hankkeen toteuttamisessa ovat mukana mm. LVM ja Traficom sekä junakaluston omistajatahot. Hanke vaikuttaa kaikkien näiden toimintaan ja edellyttää panostusta uuteen järjestelmään liittyvään osaamiseen sekä erityisesti kaluston omistajien laitteistoon. Rautatiealan vahva sääntely korostaa myös kansallisen edunvalvonnan merkitystä; yhteiseurooppalaisen ERTMS-säännösten päivittäminen on työn alla ja Suomen näkökulmasta olisi tärkeää, että muodostuva sääntely mahdollistaisi ja ohjaisi kestävien ratkaisujen toteuttamiseen.

Lentoliikenne

Lentoliikennetoimialan toimintaedellytysten turvaaminen on Suomen kilpailukykyyn ja saavutettavuuden kannalta keskeistä, jotta Venäjän ilmatilan sulkeutumisen haitat kansainvälisille yhteyksille jäisivät mahdollisimman pieniksi.

Lennonvarmistuskustannuksissa tulisi noudattaa käyttäjä maksaa -periaatetta niin siviili- kuin sotilasilmailussa. Matalailmatilan hallinnan toteuttamiseen tulee varmistaa erillisrahoitus, jotta miehittämättömän ilmailun hyödyntäminen ja palveluliiketoiminta voi käynnistyä ja että pelastus- ja turvallisuusviranomaisten toimintaedellytykset paranevat.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle tulisi perustaa data-alusta eri liikenne- ja logistiikkatoimijoiden tiedonjakamista varten. Helsinki-Vantaan asemaa tulee edistää kansainvälisenä rahtikeskuksena, joka yhdistäisi tehokkaasti digitalisaatiota hyödyntäen lentoliikenteen, raideliikenteen, meriliikenteen ja tieliikenteen kuljetukset. Rahtiliikenteen kilpailukyky tukee myös matkustajareittien kannattavuutta.

Lennonvarmistuksen etälennonjohtokonseptin käyttöönottoa tulee edistää. Lisäksi on varmistettava, että Single European Skyn mukaisesti lennonvarmistuksen palvelutuotannossa voidaan tehdä yhteistyötä eri maiden lennonvarmistusyhtiöiden kanssa.

Ilmailun päästöjen ja niihin liittyvien kustannusten hallinta tulee olemaan merkittävä toimijoiden kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Tämä voi johtaa lentoliikenteen kulkutapaosuuden alenemiseen lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla suhteessa muihin liikennemuotoihin. Lentoyhtiöiden tulee kyetä integroimaan muilla kulkuvälineillä kentille tuleva syöttöliikenne osaksi yhdellä lipulla toteutuvaa lentomatkaa. On luotava kansallisesti edellytyksiä sujuville matka- ja kuljetusketjuille eri liikennemuotojen välillä (investoinnit data-infraan).

Tieliikenne

Tieliikenteessä tulee panostaa valtakunnallisen reaaliaikaisen tilannekuvan (digitaalinen kaksonen liikenteen tapahtumista, olosuhteista ja infrastruktuurista) rakentamiseen. Sitä voidaan hyödyntää muun muassa palvelukehityksessä, ruuhkien torjunnassa, reittien optimoinnissa, kulkutapaosuuksiin vaikuttamisessa, liikennesuunnittelussa, hankearvioinnissa sekä väylien kunnossapidon optimoinnissa. Liikenteen digitaalisen kaksonen rakentaminen on nähtävä liikenteen perusinfrastruktuurina, minkä vuoksi sen rakentamisessa tulisi päästä kokonaisvaltaisesti mahdollisimman nopeasti eteenpäin. Liikenteenohjauspalveluiden merkitys

26.10.2022

liikennetiedon tuottajana ja rikastajana on keskeinen, minkä vuoksi palveluiden kypsyystasolla on keskeinen merkitys liikennejärjestelmän toimivuudelle. Liikenteenohjaus on keskeisessä roolissa liikenteen digitaalisen kaksosen rakentamisessa.

Suomen maantieverkoston tunneleiden teknisten järjestelmien uusinnat ovat käynnistymässä. Fintraffic arvioi, että nykyisten tunneleiden tekniikan elinkaariuusinnat ovat yhteensä noin 30-33 miljoonaa euroa vuoden 2027 loppuun mennessä. On tärkeää, että tunneleiden teknisten järjestelmien uusimisiin varaudutaan tulevien vuosien budjeteissa osana liikenteen investointihankkeiden toteutusta. Lisäksi on huolehdittava, että uusissa väylä- ja tunnelihankkeissa kohteisiin osoitetaan myös järjestelmien ylläpitorahat, jotka ovat kokonaisinvestoinnista noin 9 prosenttia vuodessa.

Pyöräilyn edistäminen

Talousarviossa vuodelle 2023 on varattu kunnille valtionavustusta kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin sekä muihin kestäviä liikkumismuotoja tukeviin hankkeisiin.

Valtakunnallisella tasolla tulisi resursoida ratkaisu, jolla pyöräilyn ja kävelyn määriä voitaisiin seurata kustannustehokkaasti esimerkiksi hyödyntämällä matkapuhelinoperaattoreiden tarjoamaa anonymisoitua dataa. Tämä mahdollistaisi pyöräilyä edistävien investointien tehokkaan kohdentamisen.

Helsinki
26.10.2022

Pertti Korhonen
toimitusjohtaja
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy