

18.11.2024

*Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto**Asia: HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025**Teema: TAE 2025: Ajankohtaista liikenteenohjauspalveluista***Fintrafficin näkökantoja talousarvioesitykseen 2025**

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic kiittää mahdollisuudesta lausua valtion vuoden 2025 talousarvioesityksestä.

Toimivat liikenne- ja logistiikkayhteydet ovat Suomelle elinehto. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin tehtävänä on tuottaa liikenteenohjauspalveluita 24 tuntia vuorokaudessa maalla, merellä ja ilmassa turvallisesti ja tehokkaasti sekä tarjota reaaliaikaista tilannekuvaa liikennejärjestelmästä viranomaisten, kansalaisten ja yritysten tarpeisiin. Lisäksi yhtiön erityistehtävänä on tuottaa liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita puolustus- ja turvallisuusviranomaisille sekä normaaleissa että poikkeusoloissa.

Fintrafficin palvelut tuottavat merkittävää yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Vuonna 2023 yhtiön palveluiden ja tiiviin kumppaniyhteistyön ansiosta tieliikenteessä jäi syntymättä noin 200 henkilövahinko-onnettomuutta, raideliikenteen matkustajaturvallisuus oli Euroopassa sijalla yksi, lentokoneiden lentoajoista säästyι 350 000 minuuttia ja meriliikenteessä estyi 13 mahdollista karille ajoa. Lisäksi yhtiön tuottama data loi arvoa liikenteen datatalouteen 40 miljoonan euron arvosta.

Fintraffic pyytää eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa huomioimaan seuraavat näkökohdat liikenteen rahoittamisessa:

Liikenteenohjaus*Digirata*

Nykyinen junakulunvalvontajärjestelmä (JKV) tulee 30-luvun loppuun mennessä elinkaarensa päähän, ja ratakapasiteetti alkaa jo ennen tätä kulunvalvontajärjestelmän vanhentumisen vuoksi vaihteittain vähentyä. Digirata korvaa vanhan JKV:n ja on välttämättömyysinvestointi, sillä ilman sen toteuttamista maanlaajuista junaliikennettä joudutaan vuosien saatossa supistamaan merkittävästi. Nyt käynnissä olevan Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheen (2023-2027) jälkeen tavoitteena on edetä Digiradan toteutusvaiheeseen (2025-2041).

Raideinfra mahdollistaa junien liikkumisen, mutta teknologiset järjestelmät tekevät liikenteestä sujuvaa ja turvallista. Ilman junakulunvalvontaa nopeudet rataverkolla laskisivat merkittävästi. Nykyisen, vanhenevan turvalaitekannan ja junien kulunvalvonnan järjestelmän ylläpito tulee kalliimmaksi kuin uuden rakentaminen. Digirata mahdollistaa junaliikenteen kasvattamisen nykyisillä radoilla kapasiteetin kasvun myötä. Investoimalla Digirataan taataan suomalaisen rautatieliikenteen turvallisuus ja mahdollistetaan rautatieliikenteen kasvuedellytykset sekä houkuttelevuus. Lisäksi investointi vähentää häiriöitä ja mahdollistaa laajasti tiedon hyödyntäminen uusien palveluiden pohjana. Digirataan liittyvä korvausinvestointi auttaa kansallisten ja EU:n asettamien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä mahdollistaa rautatiesektorin EU-säätelyn vaatimusten täyttämisen.

18.11.2024

Edellä mainituilla perusteilla on välttämätöntä, että Digirata-hanke voi edetä kehitys- ja verifiointivaiheesta toteutusvaiheen rakentamisvaiheeseen (2028-2041) suunnitellussa aikataulussa. Tämä edellyttää mm. Liikenne12-suunnitelman mukaisen rahoituksen varmistumista mahdollisimman nopeasti, jotta toteutusvaiheen hankinnat voidaan käynnistää vuonna 2026. Hankkeen viivästyminen heikentäisi merkittävästi junaliikenteen toimivuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta järjestelmän rapautuessa. Lisäksi hankkeen siirtäminen myöhemmäksi aiheuttaa merkittävät lisäkustannukset ja estää TEN-T-asetuksen noudattamisen.

Tie-, raide- ja meriliikenteenohjauksen rahoittaminen

Fintraffic on tehostanut merkittävästi liikenteenohjauspalveluiden tuottamista kaikissa liikennemuodoissa. Tehostamista jatketaan tulevina vuosina määrätietoisesti sekä Väylävirastolle tuotettavissa tie-, raide- ja meriliikenteenohjauspalveluissa että lentoasemille ja -yhtiöille tuotettavissa lennonvarmistuspalveluissa.

Valtion talousarviossa on määritelty rahoitusraami, jolla Väylävirasto voi ostaa Fintrafficilta liikenteenohjauspalveluita. Koska liikenteenohjausjärjestelmien merkittävä korjausvelka edellyttää tulevina vuosina isoja korvausinvestointeja, niistä aiheutuvat poistot kasvattavat valtiolle liikenteenohjauksen hankintoja. Lisäksi Fintrafficille on siirtymässä lisää hoidettavaa omaisuutta. Korvausinvestointien ja siirtyvän omaisuuden sekä varautumiseen liittyvien panostusten vuoksi on varauduttava siihen, että rahoitusraamia on tulevina vuosina kasvatettava, jotta liikenteenohjauspalveluiden ylläpito ja pitkäjänteinen kehittäminen Suomessa on jatkossakin mahdollista. Asialla on iso merkitys liikenteen palveluiden toimintavarmuudelle ja koko Suomen huoltovarmuudelle.

Lennonvarmistuksen talous

Lentoasemille ja lentoyhtiöille tuotettavien lennonvarmistuspalveluiden kysyntä romahti pandemian ja Venäjän hyökkäyssodan takia vuosina 2020-2023. Liikenne on sen jälkeen elpynyt, mutta Suomen ilmatilassa on edelleen lentoja noin viidenneksen vähemmän kuin vuonna 2019.

On tärkeää, että lennonvarmistuksen taloutta voidaan kehittää eurooppalaisen suorituskyky-suunnitelman mukaisesti niin palvelutuotannon hinnoittelun kuin toiminnan jatkuvan kehittämisen avulla. Liiketoiminnan kannattavuutta on kyettävä vahvistamaan, jotta se kestää mahdollisia tulevia negatiivisia yllätyksiä. Lentoliikenne on liiketoimintana epävakaa, mikä edellyttää alan palveluntarjoajilta kykyä varautua.

Liikenteen digitalisaation edistäminen ja dataekosysteemin rahoituksen varmistaminen

Toimivalla ja tehokkaalla liikennejärjestelmällä on merkittävä vaikutus koko yhteiskunnan toimintaan ja Suomen kilpailukykyyn. Liikennejärjestelmän toimintaan voidaan vaikuttaa kustannustehokkaasti liikenteenohjauspalveluiden lisäksi liikenteen digitalisaatiota ja datan käyttöä edistämällä.

Yritysten ja kotitalouksien käytettävissä olevista tuloista tällä hetkellä 14 prosenttia kuluu logistiikkaan ja liikkumiseen. Digitalisaatiolla voidaan merkittävästi pienentää liikkumisen ja kuljettamisen hiilijalanjälkeä ja kustannuksia, väylien ylläpito- ja kehittämiskustannuksia sekä luoda uusia markkinoita ja parantaa palveluita. Liikennetoimialan tulee tavoitella merkittävää kilpailukykyloikkaa digitalisaation avulla.

18.11.2024

Yhtenä konkreettisena esimerkkinä digitalisaation hyödyistä on mm. julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan yhtenäistäminen, mikä mahdollistaa kuljetusten laadun ja tehokkuuden parantamisen. On arvioitu, että tiedon avulla julkisesti tuettuja kuljetuksia on mahdollista tehostaa jopa 100 miljoonalla eurolla vuosittain.

Vaikka datan hyödyntäminen on kasvanut liikennealalla viime vuosina merkittävästi ja Fintrafficin koordinoimassa liikenteen dataekosysteemissä toimii yli 200 organisaatiota, toiminnalta puuttuu kuitenkin pääosa rahoituksesta.

Fintraffic kiinnittää liikennejaoston huomiota seuraaviin suosituksiin:

- Liikenteen dataekosysteemin toimintaedellytysten, mandaatin ja rahoituksen varmistaminen. Yrityskohtaisten pilottien ja kuntasektorin tukemisen resursointi osana liikennetiedon hyödyntämisen edistämistä. Fintrafficille on annettava riittävä mandaatti liikennejärjestelmätason digitalisaatoratkaisujen ja alan viennin kiihdyttämiseksi.
- Uusien liikenneinvestointien tarkastelu tehdään yhteisesti sovittujen kriteerien pohjalta (neliporrasmalli) sekä systeemisesti että tulevaisuuden kannalta kestävästi. Ennen investointeja määritetään haluttu palvelutaso, minkä jälkeen arvioidaan faktapohjaisesti erilaiset ratkaisumallit liikennemuotoriippumattomasti ja digitalisaatoratkaisuja hyödyntäen. Näin voidaan ehkäistä investointikohteiden ylivarustelua sekä investointien kohdistumista vaikuttavuudeltaan heikkoihin kohteisiin.
- Luodaan kannustimet kuntasektorille tulla mukaan liikennetiedon jakamiseen ja yhteiskehittämiseen. Varmistetaan, että kuntasektorin käytössä ovat palvelut ja riittävä rahoitus tiedon jakamiseen ja yhteiskehittämiseen liittyvissä hankkeissa. Luodaan yhtenäiset käytännöt, kannusteet ja velvoitteet kuntasektorin liikennetiedon saamiseksi valtakunnalliseen tietopohjaan. Varmistetaan ITS-direktiivin noudattaminen. Valtion tulee johtaa kuntia myös esimerkiksi digitalisaation edistämisessä. Näin vältetään tie- ja katuverkkojen tilannekuvien eriytyminen ja luodaan pohja yhtenäisille palveluille koko verkolla.
- Liikenteen digitaalinen kokonaisarkkitehtuuri täsmennetään yhteistyössä julkisten ja yksityisten toimijoiden kesken ml. datastandardointi, rajapinnat ja integraatiot, teknologiapuolen vastuunjako. Tämä työ toimii liikenteen digitaalisen kaksosen rakentamisen pohjana.
- Uudenlaisten tekoälyyn pohjautuvien palveluratkaisujen edistäminen edellyttämällä yhteentoimivan datan jakamista. Samalla valmistaudutaan autonomisten ajoneuvojen tulon markkinoille.

Helsinki 18.11.2024

Pia Julin
toimitusjohtaja
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy