



ITS Finland esiselvitys



FITS-julkaisu 16/2003

ITS Finland esiselvitys

ISBN 951-723-777-4
FITS-julkaisu
Helsinki 2003

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Raine Hautala, Risto Kulmala, Pekka Leviäkangas, Jukka Lähesmaa, Tomi Ristola, Juhani Vehviläinen VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Jussa Consulting, SysOpen Oyj, Traficon Oy		Julkaisun laji Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi ITS Finland esiselvitys			
Tiivistelmä <p>Liikennetelematiikan merkitys on kasvanut jatkuvasti ja on nykyään olennainen osa liikenteen ja logistiikan toimintoja. Vaikka markkinat ja toimijajoukko ovat kasvaneet, liikennetelematiikan kehittämiseen liittyvä yhteistyö on Suomessa ollut pääosin erilaisten ohjelmien ja hankkeiden varassa. Tulevaisuudessa alan kehittämiseen tarvittava uskottava ja pitkäjänteinen yhteistyö edellyttää kuitenkin uusia toimintamuotoja. Painopisteen siirtyessä kohti konkreettisia sovelluksia ja palveluja on tärkeää löytää sopiva tapa saattaa alan toimijat yhteen edistämään liikennetelematiikan kehittämistä ja käyttöönottoa. Eri toimijoiden välinen yhteistyö tehostaa liikennetelematiikan resurssien hyödyntämistä ja vähentää päällekkäistä työtä.</p> <p>Tämän työn tarkoituksena on selvittää tarve, kiinnostus ja mahdollisuudet liikennetelematiikan kansallisen yhteistyöfoorumin – ITS Finlandin – perustamiselle. Vastaavia yksityisen ja julkisen sektorin toimijoiden yhteistyöfoorumeja on perustettu useissa maissa. Näissä maissa ITS-foorumien perustaminen on nähty kansallisesti tärkeäksi ja julkinen sektori on osallistunut toimintaan aktiivisesti. Julkisen sektorin rahoitus on yleensä ollut ratkaiseva toiminnan käynnistämisen ja alkuvaiheissa. ITS-järjestöjen toiminta perustuu useimmiten siihen, että tuomalla yhteen liikennetelematiikan palveluiden kehittämisestä vastaavia eri osapuolia saadaan varmistettua haluttujen liikennetelematiikan palvelujen tuottaminen sekä sovittua pelisääntöistä ja menettelytavoista. Muita tärkeitä tehtäviä ovat liikennetelematiikan kehittäminen ja jäsenkunnan liiketoiminnan edistäminen.</p> <p>ITS Finland -toiminnan käynnistämiseksi on tarvetta ja edellytyksiä. Kotimaisilla toimijoilla on kiinnostusta osallistua toimintaan sekä taloudellisesti että omalla työpanoksella. Tärkeimmiksi tehtäviksi nähtiin yhteistyöverkon rakentaminen ja ylläpito sekä liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistäminen. ITS Finlandin käynnistämiseksi liikenne- ja viestintäministeriö selvittää ensin hallinnonalansa osallistumisen ja kutsuu sen jälkeen eri osapuolet neuvottelemaan jatkotoimenpiteistä ITS Finlandin perustamiseksi. Tästä alkavan seuraavan vaiheen tuloksena tulee syntyä ITS Finlandin toimintasuunnitelma sekä ITS Finlandin ja siihen osallistuvien tahojen välinen sitoumussopimus. Toimintasuunnitelman ja sitoumussopimuksen perusteella eri tahot voivat päättää omasta osallistumisestaan ITS Finlandiin. Alustavana aikatauluna ehdotetaan, että seuraava vaihe toteutetaan kesään 2003 mennessä, jolloin ITS Finlandin toiminta voidaan käynnistää syksyllä 2003.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Liikenne, logistiikka, telematiikan edistäminen, yksityisen ja julkisen sektorin välinen yhteistyö.			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero FITS-julkaisuja 16/2003		ISSN	ISBN ISBN 951-723-777-4
Kokonaissivumäärä 56	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	

Authors (from body, name, chairman and secretary of the body) Raine Hautala, Risto Kulmala, Pekka Leviäkangas, Jukka Lähesmaa, Tomi Ristola, Juhani Vehviläinen VTT Building and Transport, Jussa Consulting, SysOpen Plc, Traficon Ltd		Type of publication Assigned by Ministry of Transport and Communications Date when body appointed	
Name of the publication ITS Finland preliminary study			
Abstract <p>The importance of transport telematics has increased constantly and is currently an essential part of transport and logistic activities. Although the transport telematic markets and actor group have increased, the co-operation for the development of transport telematics in Finland has mainly been through different programmes and projects. Another type of organisational solution is needed to accomplish the credible and well-functioning co-operation required by the development. As the focus of transport telematics moves toward deployments and services it is vital to come up with a way to match the actors in promoting the development and implementation of transport telematics. The co-operation between different actors intensifies the utilisation of transport telematic resources and decreases overlapping work.</p> <p>The purpose of this study is to determine the need, interest and feasibility of establishing a national transport telematics co-operation organisation – ITS Finland. Similar co-operation organisations between private and public actors have been established in several countries. In these countries the foundation of ITS fora has been seen as nationally important and the public sector has taken an active part in the operations. Public sector funding has usually been crucial to the foundation and initial stages. The ITS organisations usually operate by bringing together different partners responsible for the development of transport telematic services and thereby ensuring the generation of desired transport telematic services and enabling agreement on the rules and methods of operation. Other important tasks are the development of transport telematics and the promotion of the business opportunities of the participants.</p> <p>The need and conditions for the foundation of ITS Finland operations exist. Domestic actors are interested in participating in the operations both financially and via contribution to the work. The establishment and upkeep of a co-operation network and the promotion of the implementation of transport telematics and business were deemed the most important tasks. In order to launch ITS Finland the Ministry of Transport and Communications first has to determine the public sector participation possibilities and will invite the different parties to negotiate on the additional actions required by the launch. The result of the next phase should be the operation strategy of ITS Finland and the commitment agreement between the participating parties. Based on the operation strategy and the commitment agreement the different parties could decide on their participation in ITS Finland. The suggested preliminary timetable is that the next phase would be carried out before the summer of 2003 in order to begin the operations of the organisation in the fall of 2003.</p>			
Keywords Traffic, logistics, promotion of transport telematics, co-operation between private and public sector.			
Miscellaneous			
Serial name and number FITS publications 16/ 2003		ISSN	ISBN ISBN 951-723-777-4
Pages, total 56	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed by VTT Building and Transport		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

ITS Finland -esiselvitys tehtiin liikenne- ja viestintäministeriön Liikennetelematiikan rakenteiden ja palvelujen tutkimus- ja kehittämisohjelman FITS:in hankealueen 1 puitteissa. Hankealueella 1 kehitetään edellytyksiä ja yhteisiä toimintaperiaatteita, joita tarvitaan liikenteen ja logistiikan telematiikan hyödyntämisessä ja palvelujen toteuttamisessa.

ITS Finland -tyyppinen yhteistyöfoorumi on ulkomailla yleisesti käytetty toimintatapa liikennetelematiikan palveluiden toteuttamisen edistämiseksi. FITS-ohjelman hankealueen 1 johtoryhmä käynnisti keväällä 2002 selvityksen, jonka tehtävänä oli kartoittaa tarve ja kiinnostus sekä mahdollisuudet liikennetelematiikan kansallisen yhteistyöfoorumin toteuttamiselle Suomessa. Selvitystä valittiin tekemään konsortio, jonka muodostivat VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Jussa Consulting, SysOpen Oyj ja Traficon Oy.

Työn ohjausryhmään kuuluivat liikenne- ja viestintäministeriöstä Matti Roine (puheenjohtaja), Seppo Öörni, Lassi Hilska ja Petri Jalasto. Selvityksen ovat tehneet Raine Hautala, Pekka Leviäkangas ja Risto Kulmala VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikasta, Juhani Vehviläinen Jussa Consultingista, Jukka Lähesmaa SysOpen Oyj:stä ja Tomi Ristola Traficon Oy:stä.

Raportin laadunvarmistuksesta vastasivat FITS-ohjelman puolesta Yrjö Pilli-Sihvola tiehallinnosta ja Kari Karessuo VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikasta.

Helsingissä joulukuussa 2002

Matti Roine
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	5
1 JOHDANTO	9
2 TAVOITTEET	10
3 MENETELMÄ.....	11
3.1 Kansainvälisten kokemusten ja toimintamallien selvittäminen.....	11
3.2 Kotimaisten toimijoiden mielipiteiden kartoitus	11
4 KANSAINVÄLINEN TARKASTELU.....	13
5 KOTIMAISTEN TOIMIJOIDEN MIELIPITEET	15
5.1 ITS Finlandin tarve ja tehtävät	15
5.2 ITS Finlandin toimintamuoto ja organisointi	18
5.3 ITS Finlandin budjetti ja toiminnan rahoitus.....	20
6 PÄÄTELMÄT	23
7 SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI	26
LÄHTEET	28

LIITTEET

Liite 1.Kansainväliset esimerkit

Liite 2.Kyselylomake

Liite 3.Kyselyyn vastanneet toimijat

Liite 4.Luonnos ja esimerkki ITS Finlandin toimintasuunnitelmaksi

Liite 5.ITS Finlandin etenemispolun alustava nelikenttäänalyysi

1 JOHDANTO

Liikennetelematiikan merkitys on kasvanut vuosi vuodelta ja telematiikka on nykyään osana lähes kaikissa liikenteen ja logistiikan toiminnoissa. Liikennetelematiikan markkinat ja sen hyödyntämisessä mukana oleva yhteisö ovat kasvaneet vastaavasti. Tähän saakka liikennetelematiikan kehittämiseen liittyvä yhteistyö on Suomessa ollut suureksi osaksi liikenne- ja viestintäministeriön organisoimien tutkimus- ja kehittämisohjelmien sekä hankkeiden varassa. Julkishallinnon – kuten ministeriö ja väylälaitokset – ja yritysten intressit ja resurssit ovat kohdanneet näiden ohjelmien ja hankkeiden ympärillä. Pidemmän päälle alan kehittämiseen tarvittavaa yhteistyötä ja julkishallinnolle kuuluvia perustehtäviä ei kuitenkaan voida uskottavasti ja pitkäjänteisesti organisoida näin.

Liikennetelematiikan palvelut perustuvat erilaisiin arvoketjuihin ja -verkkoihin, joissa palvelut muodostuvat tietoa keräämällä, vaihtamalla ja muokkaamalla. Arvoketjut ja -verkot sisältävät useita yksittäisiä toimijoita, jotka kukin vastaavat omasta ketjun tai verkon osastaan. Liikennetelematiikan kehitystä eivät yleensä rajoita tekniset ongelmat vaan erilaiset hallinnolliset, organisatoriset tai rahoitukseen liittyvät kysymykset, jotka ovat tyypillisiä monen toimijan arvoverkkoille. Kysymykset ovat sitä vaikeampia ratkaista, mitä monimutkaisemmasta arvoverkosta on kysymys (esimerkiksi usean liikennemuodon yhteinen palvelu tai usean kaupallisen toimijan yhteistyötä edellyttävä palvelu). Tyypillisesti myös tiedon hinnoitteluun, vastuukysymyksiin ja palveluiden tuottamisen ansaintaan liittyvät kysymykset aiheuttavat esteitä palveluiden tuottamiselle. Liikennetelematiikan resursseja ei päästä hyödyntämään tarpeeksi tehokkaasti, jos kehittäminen tapahtuu vain yhtä liikennemuotoa ajatellen, julkisen ja yksityisen sektorin välinen työnjako on epäselvä tai eri toimijoiden välinen yhteistyö on puutteellista.

Useimmissa liikennetelematiikan kehitykseen panostavissa maissa onkin perustettu liikennetelematiikan kehittämisen yhteistyöjärjestöjä. Näiden tehtävänä on toimialan edistämisen lisäksi tukea yhteishyödyllisiä hankkeita, saattaa luontevasti yhteen alan toimijat sekä selkeyttää alan pelisääntöjä ja eri toimijoiden rooleja.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittinen päämäärä on älykäs liikennejärjestelmä, joka on taloudellisesti, ekologisesti, sosiaalisesti ja kulttuurillisesti kestävä. Liikennetelematiikalla uskotaan olevan merkittävä osa älykkään liikennejärjestelmän kehittämisessä, jonka eräänä tehtävänä on edistää Suomessa sähköisten palveluiden tuottamista kansalaisten ja yritysten tarpeisiin liikenteen alalla. Tästä syystä ministeriö korostaa tarvetta ja mahdollisuuksia eri toimijoiden kiinteämmälle yhteistyölle liikenteen ja logistiikan telematiikan kehittämisessä, käyttöönnotossa ja liiketoiminnassa. Keinoina voisivat tällöin olla eri toimijoiden verkostoituminen sekä yksityisen ja julkisen sektorin kiinteämpi yhteistyö

Tämä esiselvitys pyrkii erittelemään missä muodossa ja millaisin resurssein ja tavoittein tällainen yhteistyöfoorumi, työnimeltään **ITS Finland**, voisi mahdollisesti toimia.

2 TAVOITTEET

Esiselvityksen tarkoituksena on selvittää tarve ja mahdollisuudet suomalaisen liikenne-telematiikan yhteistyöfoorumin ITS Finlandin perustamiselle. Tämän selvittämiseksi hankkeen tärkeimmät yksittäiset tavoitteet ovat:

- liikenne-telematiikan nykyisten yhteistyömuotojen toimivuuden ja ongelmien selvittäminen
- ITS Finlandin mahdollisten jäsenten tarpeiden ja näkemysten selvittäminen
- ITS Finlandin kannalta tärkeiden kansainvälisten ITS-järjestöjen toiminnan selvittäminen malliksi Suomelle
- ITS Finlandin toiminta-ajatuksen, tehtävien, potentiaalisten osallistujatahojen ja toiminnan organisoinnin alustava kartoitus
- ITS Finlandin toimintaedellytysten arvioiminen ja jatkosuositusten tekeminen.

3 MENETELMÄ

3.1 Kansainvälisten kokemusten ja toimintamallien selvittäminen

Kansainväliset esimerkit pyrittiin valitsemaan käytettävissä olevien resurssien puitteissa ITS Finlandin kannalta mielenkiintoisista järjestöistä. Ulkomaisten kokemusten ja toimintamallien analyysillä haettiin vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- toiminta-ajatus / visio
- toimintamalli
- jäsenistö
- toiminnan rahoitus.

Tiedot kerättiin kuudesta kansallisesta ITS-yhdistyksestä sekä ERTICO:sta (Euroopan laajuinen liikennetelematiikkaa edistävä PPP-yhteistyöelin) näiden internet-sivuilta ja henkilökohtaisten kontaktien avulla. Kansainvälisen tarkastelun tulokset on esitetty luvussa 4 ja liitteessä 1.

3.2 Kotimaisten toimijoiden mielipiteiden kartoitus

ITS Finlandin organisoitumiseen, toimintamalliin ja -muotoon liittyvien kotimaisten kokemusten selvittämiseksi esiselvityksessä oltiin yhteydessä seuraaviin tahoihin:

- TIEKE (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry)
- TIMAKE-hanke (Tietotekniikan mahdollisuudet kulkuneuvo- ja työkoneteollisuuden liiketoiminnan kehittämisessä).

Kotimaisten liikennetelematiikan toimijoiden tarpeiden ja näkemysten selvittämiseksi haastateltiin seitsemän eri toimijan edustajia. Haastateltaviksi valittiin toimijoita, jotka edustavat erilaisia potentiaalisia ITS Finlandin tahoja: julkinen sektori (LVM, väylälaitokset, kaupungit), yksityinen sektori (isot yritykset, pk-yritykset, laitetoimittajat, sisälöntuottajat, palvelun tarjoajat) sekä eri liikennemuotojen edustajat. ITS Finlandin toimintaedellytysten kannalta isojen toimijoiden olisi hyvä toimia järjestön vetureina, toisaalta pk-yrityksillä voi olla suurin tarve verkostoitua ITS Finlandin kautta. Haastateltaville lähetettiin ennakkomateriaalina mm. haastattelurunko sekä esimerkinomainen luonnos siitä, minkälainen ITS Finlandin rooli ja tehtävät voisivat olla (liite 4).

Laajemman kotimaisen toimijajoukon näkemysten selvittämiseksi päätettiin tehdä internet-kysely. Samalla saatiin levitettyä tehokkaasti tietoa tästä hankkeesta sekä lisättyä toimijoiden kiinnostusta antamalla heidän esittää näkemyksiään ITS Finlandin tarpeellisuudesta ja toimintaedellytyksistä. Internet-kysely lähetettiin sähköpostitse laajalle (noin 150) toimijajoukolle ja pantiin näkyviin myös FITS-ohjelman sivuille. Vastauksia saatiin yli 40 toimijalta. Kotimaisten toimijoiden mielipiteet on esitetty luvussa 5. Ky-

selylomake on esitetty liitteessä 2. Haastatellut sekä kyselyyn vastanneet tahot on esitetty liitteessä 3.

Työn aikana oli esillä, että haastattelujen ja internet-kyselyjen tulosten analysoinnin jälkeen liikennetelematiikan toimijoille järjestettäisiin informaatio- ja keskustelutilaisuus alustavien tulosten pohjalta. Tilaisuus päätettiin kuitenkin järjestää vasta selvityksen valmistuttua, jolloin tilaisuudessa voidaan esitellä selvityksen tulokset ja keskustella siitä, miten ITS Finlandin suhteen tulisi edetä.

4 KANSAINVÄLINEN TARKASTELU

Kansallisten ITS-järjestöjen tarkasteluun valittiin työn aikana seuraavat järjestöt:

- ITS Sweden (Ruotsi)
- ITS Focus (Iso-Britannia)
- ITS France (Ranska),
- Association of Transport Telematics in the Czech Republic (Tsekki)
- Connekt (Alankomaat)
- ITS Canada (Kanada).

Lisäksi selvitettiin Norjan ja Irlannin tilanne internetsivujen ja asiantuntijayhteyksien kautta. Kummassakaan maassa ei vielä ole varsinaista kansallista ITS-järjestöä. Norjassa ollaan kuitenkin parhaillaan selvittämässä ITS-järjestön perustamismahdollisuuksia.

Kansallisten järjestöjen lisäksi selvitettiin EU:n aloitteesta perustetun Euroopan laajuisen yhteistyöelimen ERTICOn toimintaa. ERTICO:n toiminta-ajatuksena on edistää ja tukea liikennetelematiikan käyttöönottoa Euroopassa. Se on avoin kaikille eurooppalaisille organisaatioille sekä pääasiassa Euroopassa toimiville kansainvälisille organisaatioille

ERTICOn aloitteesta ollaan perustamassa kansallisten ITS-järjestöjen yhteistyötä tukevaa ITS Nationals Platformia. ITS Nationals Platformille ollaan laatimassa strategiaa, jonka tulisi valmistua vuoden 2003 aikana (Öörni 2002).

Edellä mainittujen järjestöjen lisäksi ITS-järjestötoimintaa on mm. Tanskassa, Espanjassa, Italiassa, Australiassa, Yhdysvalloissa, Japanissa ja Etelä-Koreassa. Lisäksi Kreikassa on perusteilla kansallinen ITS-järjestö.

Esimerkkijärjestöjen toiminta-ajatus, rahoitusmuodot ja jäsenkunnan koostumus ovat melko samantapaisia (liite 1). Toiminnan taustalla on useissa maissa tunnustettu tosiasia, että liikenteen infrastruktuuri ei pysty vastaamaan kasvavan kysynnän tarpeisiin. Liikennetelematiikka ja sitä hyödyntävät järjestelmät nähdään keinona liikenteen infrastruktuurin tehokkaampaan hyödyntämiseen. Yleisesti ottaen liikennetelematiikan palvelujen kehittäminen ja toteuttaminen on kuitenkin osoittautunut ennakoitua hankalammaksi koko liikennejärjestelmän osalta, vaikka liikennetelematiikan avulla on pystytty ratkaisemaan yksittäisiä ja paikallisia ongelmia. Yksi tyypillinen ominaisuus liikenteen telemaattisille järjestelmille on se, että loppukäyttäjille suunnattujen palvelujen toteuttaminen vaatii yleensä usean eri toimijan muodostamaa arvoketjua tai -verkkoa. Toimijat edustavat sekä julkista että yksityistä sektoria.

ITS-yhdistysten toiminta perustuu useimmiten siihen, että tuomalla yhteen liikennetelematiikan palveluiden kehittämisestä vastaavia erilaisia intressiryhmiä pyritään varmistamaan se, että halutut liikenteen telematiikan palvelut saadaan tuotettua. Tärkeänä

tehtävänä nähdään myös liikennetelematiikan kehittämisen, hyödyntämisen ja jäsenkunnan liiketoiminnan edistäminen sekä kansallisten etujen valvonta.

Järjestöjen (projektien) perustaminen on nähty kansallisesti tärkeäksi ja tämän takia julkinen sektori onkin osallistunut toimintaan aktiivisesti. Julkisen sektorin panostus organisaatioiden rahoitukseen on ollut ratkaisevan tärkeää etenkin toiminnan käynnistämisen ja alkuvaiheissa.

Rahoitusmenetelmillä ja -lähteillä on suuri vaikutus järjestöjen toimintoihin ja liikkumavaraan. Mikäli järjestön rahoitus ei ole kuitenkaan tarpeeksi selkeällä pohjalla, on olemassa vaara, että järjestön toiminta keskittyy toiminnan ja uusien palvelujen kehittämisen sijasta liikaa järjestön olemassa olon turvaamiseen eli esimerkiksi jäsenhankintaan ja sponsoreiden etsintään.

Onnistuakseen ITS-järjestöjen jäsenten täytyy kuitenkin voida luottaa siihen, että järjestö tukee sekä jäsenten liiketaloudellisia lähtökohtia että yhteiskuntapoliittisia tavoitteita. Erityisen suurta huomiota on kiinnitettävä eri tahojen etujen tasapuoliseen huomioimiseen.

ITS-järjestöt ovat tyypillisesti ns. ”voittoa tavoittelemattomia” yhdistyksiä, joiden toimintaa ohjaa perustajajäsenistä koottu hallitus. Varsinainen toiminta voidaan ulkoistaa aluksi projektiksi. Toiminnan vakiinnuttua liiketoimintaa varten voidaan perustaa ITS-yhdistyksen omistama yritys kuten Ruotsissa (ITS Sweden).

Toimintakuluja yhdistykset pyrkivät yleensä rahoittamaan jäsenmaksuilla, järjestämällä seminaareja tai hankkimalla ulkopuolisia toimeksiantoja. Käytännössä yhdistysten toimintakuluja rahoitetaan myös julkisen sektorin toimesta, koska esim. jäsenmaksut on haluttu pitää sellaisella tasolla, että myös pienet yritykset ja jopa yksityishenkilöt voivat taloudellisesti järkevällä panoksella liittyä jäseniksi.

Kansainvälisiä esimerkkejä on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin liitteessä 1. Esimerkijärjestöjen jäsenistöjen kokemia konkreettisia hyötyjä ja/tai palveluja ei tämän työn yhteydessä selvitetty, koska se olisi edellyttänyt erillisen, ulkomaisten ITS-järjestöjen jäsenistölle suunnatun kyselyn järjestämistä. Järjestöjen internetsivujen kautta tarjottavia palveluja ovat mm. alaan liittyvien dokumenttikirjastojen hyödyntämismahdollisuus, erilaiset tiedotuslehdet, seminaarit ja tapahtumakalenterien ylläpito. Yllämainittujen palvelujen tarkempaa sisältöä ja laatua ei tässä työssä selvitetty.

5 KOTIMAISTEN TOIMIJOIDEN MIELIPITEET

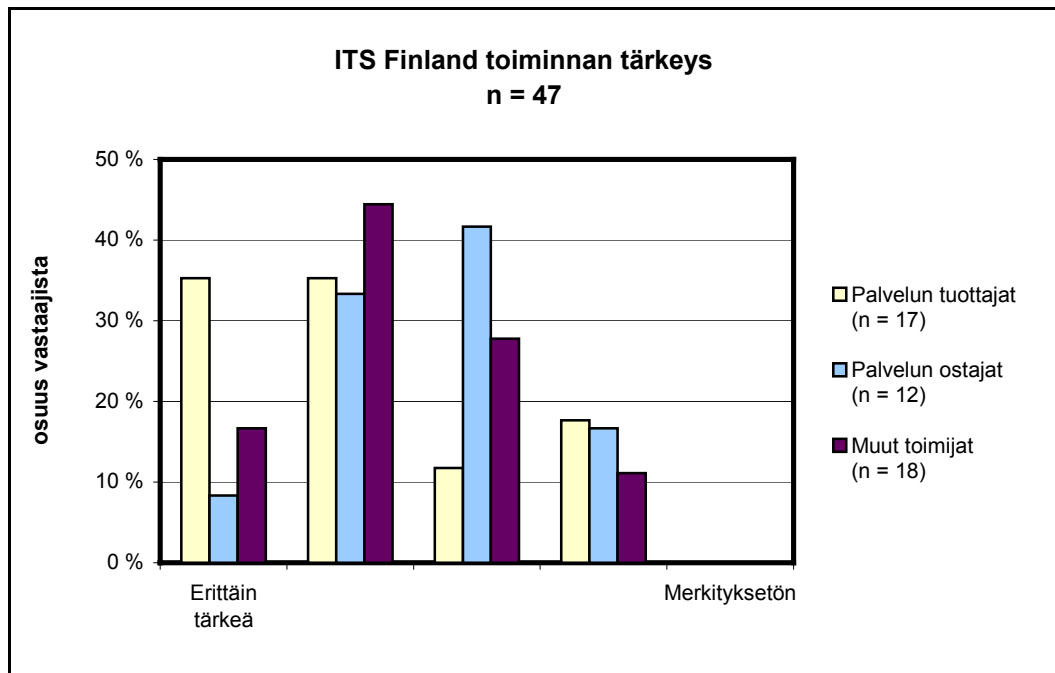
Haastattelujen ja internet-kyselyn perusteella selvitettiin 50 eri tahon (liite 3) näkemykset ITS Finland toiminnan tarpeellisuudesta, tärkeimmistä tehtävistä, toimintamuodosta ja organisoinnista sekä alustava kiinnostus osallistua ITS Finland toimintaan ja rahoitukseen. Vastanneet tahot ryhmiteltiin seuraavasti:

- liikennetelematiikan palvelujen tuottajat (ml. laite-, järjestelmä- ja ohjelmistotoimittajat), n = 18
- liikennetelematiikan palvelujen ostajat (pääasiassa julkinen sektori), n = 13
- muut toimijat (tutkimuslaitokset, liikennekonsultit, korkeakoulut, yhdistykset ym.), n = 19.

5.1 ITS Finlandin tarve ja tehtävät

ITS Finland -toimintaan on sekä tarvetta että kiinnostusta. Vastanneilla tahoilla on kiinnostusta osallistua ITS Finlandin toimintaan sekä rahallisesti että omalla työpanoksella. Taloudellisen panostuksen muotoina mainittiin pääasiassa jäsenmaksut ja ko. tahojen omaa toimintaa hyödyttävien projektien erillisrahoitus. Kukaan ei vastannut, että ITS Finlandin perustaminen olisi merkityksetöntä (kuva 1).

ITS Finlandin perustamisen tärkeyttä kysyttiin asteikolla 1 (merkityksetön) – 5 (erittäin tärkeä). Kaikkien vastausten keskiarvo oli 3,7. Palvelujen tuottajat näkivät ITS Finlandin perustamisen tärkeämmäksi kuin palvelujen ostajat.



Kuva 1. ITS Finland toiminnan tärkeys (kaikki toimijat, n = 47).

Käynnissä olevat liikenteen ja logistiikan telematiikan t&k-ohjelmat koetaan hyödyllisiksi, mutta tulevaisuudessa ne toivottiin koottavan yhden ohjelman, projektin tai järjestön (sateenvarjon) alle. Ohjelmille toivotaan jatkoa muodossa tai toisessa, mutta etenkin palvelun tuottajien mielestä toiminnan painopisteen tulee siirtyä enemmän kohti käyttäjiä ja liiketoimintaa hyödyttäviä konkreettisia toteutuksia.

ITS Finlandin tärkeimmiksi tehtäviksi nähtiin yhteistyöverkon rakentaminen ja ylläpito sekä liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistäminen (taulukko 1). Vastaava yhteistyöverkon kehittämisen tärkeys tuli esille myös NAVI-ohjelman valmisteluprojektissa (Rainio 2000).

Palvelujen tuottajien mielestä ITS Finlandin tärkeitä tehtäviä ovat yhteistyöverkon rakentamisen ja ylläpidon sekä liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistämisen lisäksi pelisääntösuositukset, liikennetelematiikan julkisten rahoitusmahdollisuuksien koordinointi, liikennetelematiikan kansallinen edunvalvonta ja vaikuttaminen päätöksentekijöihin. Palvelujen ostajien mielestä tärkeitä tehtäviä ovat myös koulutus ja tiedonvaihtofoorumi sekä järjestelmäarkkitehtuurin ylläpito ja kehittäminen sekä standardointiin liittyvä työ.

ITS Finlandin toiminnasta saatavia suurimpia hyötyjä todettiin olevan verkostoitumisen kautta saatavat uudet yhteistyökumppanit sekä ajankohtaisen tiedon saaminen kootusti ja tehokkaasti. Esimerkiksi kansainvälisten tapahtumien osalta toivottiin saatavan lyhyet yhteenvedot olennaisista asioista, ei pelkästään linkkiviittauksia.

Edellä mainittujen hyötyjen lisäksi palveluntuottajien mielestä ITS Finland toiminnan tärkeitä hyötyjä ovat näkyvyyden lisääntyminen ja palvelun ostajien mielestä tukipalvelujen saaminen liikennetelematiikkaan liittyvissä kysymyksissä.

Taulukko 1. Haastateltujen toimijoiden mielipiteet ITS Finlandin tehtävien tärkeydestä. Tehtävät on priorisoitu taulukkoon kaikkien vastausten perusteella.

ITS Finlandin tehtävät	Liikennetelematiikan tuottajat	Liikennetelematiikan ostajat	Muut toimijat
Yhteistyöverkoston rakentaminen ja ylläpito	4,4 (n = 18)	4,3 (n = 13)	4,3 (n = 19)
Liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistäminen	4,4 (n = 18)	4,0 (n = 13)	3,8 (n = 19)
Vaikuttaminen viranomaistahoihin ja muihin päätöksentekijöihin	4,2 (n = 18)	3,6 (n = 13)	3,9 (n = 19)
Pelissäntösuositusten laatiminen (PPP-yhteistyö, ym.)	4,1 (n = 18)	3,8 (n = 13)	3,6 (n = 19)
Järjestelmäarkkitehtuurin ylläpito sekä kehittäminen	3,6 (n = 18)	4,1 (n = 12)	3,8 (n = 19)
Koulutus, seminaarit, tilaisuudet, julkaisut	3,2 (n = 18)	4,4 (n = 13)	3,9 (n = 19)
Kansainvälinen yhteistyö ja suhteiden hoitaminen muihin järjestöihin	3,5 (n = 18)	3,8 (n = 13)	3,8 (n = 19)
Suomalaisten tuotteiden ja osaamisen viennin edistäminen	3,7 (n = 18)	3,5 (n = 13)	3,5 (n = 19)
T&K-tarpeiden selvittäminen ja linjausten tekeminen	3,4 (n = 17)	3,6 (n = 12)	3,7 (n = 19)
Liikenteen ja logistiikan telematiikan edunvalvonta kansallisesti	4,0 (n = 18)	3,3 (n = 13)	3,2 (n = 19)
Liikennetelematiikan julkisten rahoitusmahdollisuuksien koordinointi	4,2 (n = 13)	2,7 (n = 12)	3,0 (n = 19)
Liikenteen ja logistiikan telematiikan edunvalvonta kansainvälisesti	3,2 (n = 18)	3,6 (n = 13)	3,1 (n = 19)
Kehityksen suunnittelu ja ohjaaminen	3,2 (n = 18)	3,2 (n = 13)	3,3 (n = 19)
Muu ¹	4,4 (n = 5)	5,0 (n = 1)	5,0 (n = 1)

¹ Muina ITS Finlandin tehtävinä mainittiin:

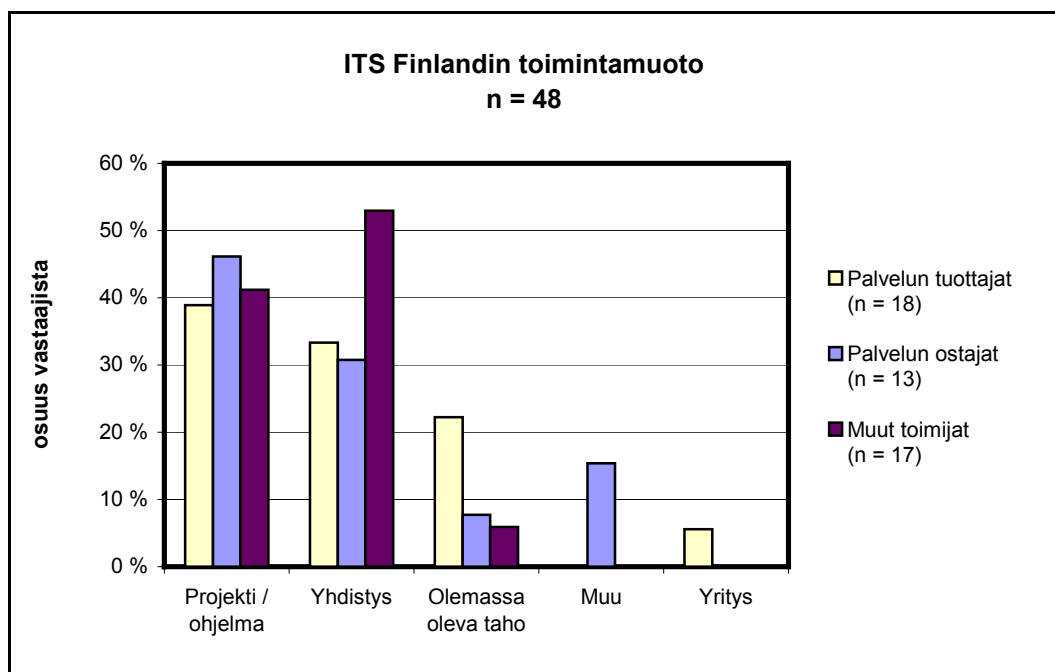
- Kehityksen koordinointi
- Tiedotus, tietoisuuden ylläpitäminen ja asenneilmastoon vaikuttaminen
- Alan koulutuksen ja elinkeinoelämän yhteistyö
- Alaan liittyvän sääntelyn, määräysten ja standardointityön seuranta ja raportointi.
- Rahoitus, projektit, selvitykset
- Korkeamman asteen koulutus ja ammattilaisten valmistuminen alan edistämiseksi ja liiketoiminnan kasvattamiseksi. Koulutuksen tarve riippuu paljon alan kasvusta, mutta toisaalta voi myös generoida kasvua
- Konkreettisten toteutusprojektien käynnistäminen.

5.2 ITS Finlandin toimintamuoto ja organisointi

ITS Finlandin toimintamuodoksi eniten kannatusta saivat projekti tai ohjelma (42 % kaikista vastaajista) ja yhdistys (40 % kaikista vastaajista). Projekti tai ohjelma sai eniten kannatusta sekä palvelujen tuottajien että ostajien keskuudessa, yhdistys taas muiden toimijoiden keskuudessa (kuva 2). Jo olemassa olevista tahoista ITS Finlandin toiminnan organisoijaksi sai eniten kannatusta liikenne- ja viestintäministeriö, muut olemassa olevat tahot saivat yksittäisiä hajaääniä.

Useiden vastaajien mielestä ITS Finlandin toiminta voisi käynnistyä projektina tai ohjelmana. Jos toiminta osoittautuu tarpeelliseksi ja hyödylliseksi, niin toimintamuoto voidaan kehittää yhdistyspohjalle. Toimintamuodon kehittämiseen vaikuttavat myös esimerkiksi erilaisten toimintamallien ja yleisen taloudellisen tilanteen kehittyminen.

Vastaajien mukaan ITS Finlandin organisaatorakenteen tulee olla kevyt toimintamuodosta riippumatta ja toiminnan tulee keskittyä olennaiseen. Toiminnalla on oltava vastuhenkilö(t) sekä selkeät ja mitattavissa olevat tavoitteet. Valtion (liikenne- ja viestintäministeriö) vahva rooli nähtiin tärkeäksi ITS Finlandin toiminnan statuksen, uskottavuuden, oikeudenmukaisuuden ja läpinäkyvyyden takia. Organisaation tulee olla kuitenkin riippumaton mistään yksittäisestä tahosta ja sen tulee olla kaikille avoin.



Kuva 2. Haastateltujen toimijoiden mielipiteet ITS Finlandin toimintamuodosta.

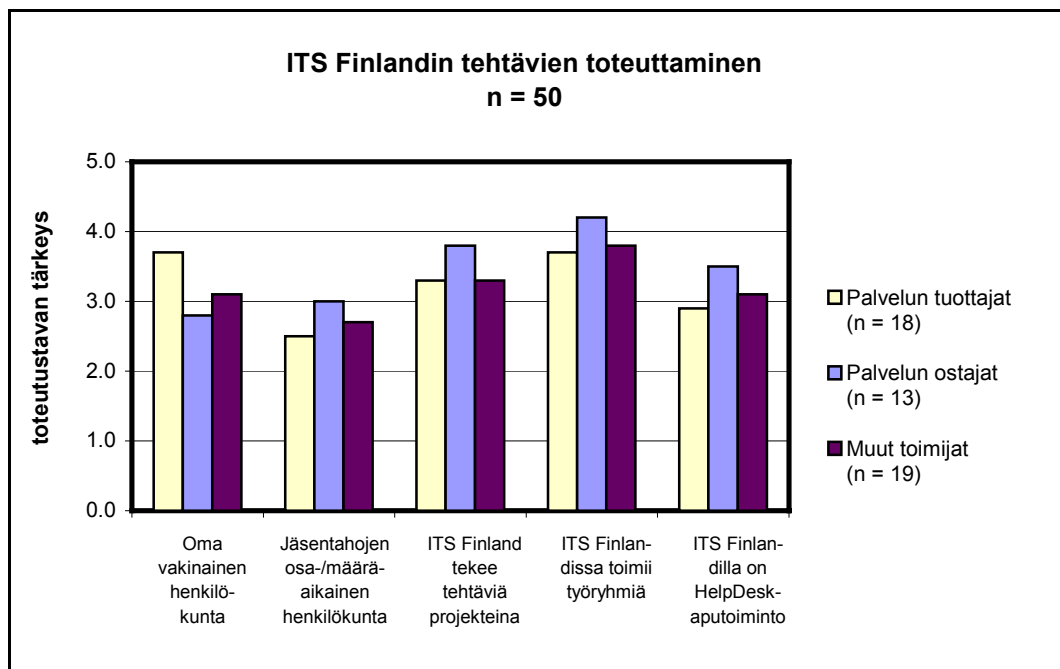
Etenkin palvelun tuottajien mielestä on parempi, että ITS Finlandin tehtäviä hoitaa oma vakinainen henkilökunta kuin että jäsenorganisaatioiden edustajat hoitaisivat tehtäviä osa-aikatyönä (kuva 3). Oma toimisto ja internetsivut nähtiin tärkeäksi, jotta tiedon ja

avun saaminen on helppoa sekä kaikille olisi selvää mihin voi tarvittaessa ottaa yhteyttä. Oman henkilökunnan perusteluina mainittiin myös pitkäjänteisen toiminnan kehittäminen. Palvelujen ostajien keskuudessa jäsenorganisaatioiden edustajien osa-aikainen / määräaikainen työ sai hieman enemmän kannatusta kuin ITS Finlandin oma henkilökunta.

Tavoitteiden priorisoinnilla ja tehtäväkentän rajauksella ITS Finlandin toiminta-alue voidaan kuitenkin määritellä vastaamaan käytännön resursseja. Tosin osallistujatahojen henkilöiden osa- tai määräaikainen käytön todettiin voivan olla hyvä tapa edistää osallistujatahojen sitoutumista. Tässä on kuitenkin vaarana osa-aikaisen henkilön huono sitoutuminen ITS Finlandin toimintaan ja tehtävien sekoittuminen.

Haastatteluissa Help Desk -toimintojen tarpeen nähtiin jatkossa todennäköisesti lisääntyvän konkreettisten toteutushankkeiden myötä. Erilaisten projektien ja pilottien tekemisen osalta todettiin, että tämä toimintamuoto voi olla hyvä, mutta niiden sisällön tulee vastata ITS Finland toiminnalle asetettavia tavoitteita ja tehtäviä käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Projektien tekemisen ei katsota kuitenkaan kuuluvan ITS Finlandin tärkeimpiin tehtäviin, eikä ITS Finlandin tule kilpailla niistä jäsentensä ja/tai nykyisten toimijoiden kanssa.

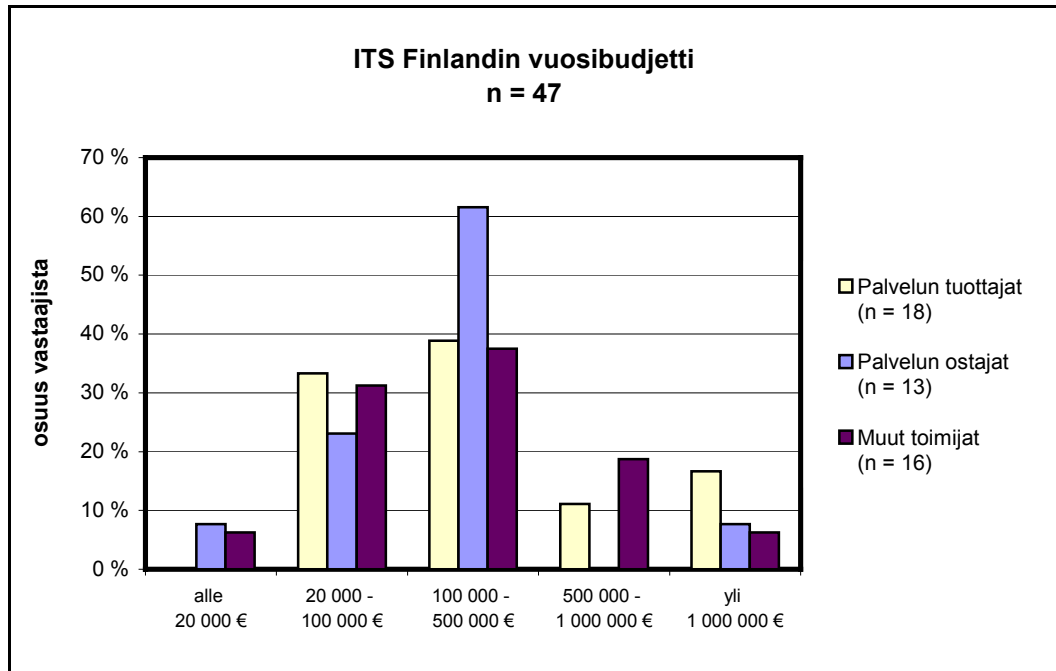
Vaikka työryhmätoiminta sai paljon kannatusta, niin vastauksissa painotettiin myös, että työryhmiä tulee perustaa vain todellisen tarpeen mukaan. Työryhmätoiminnan vaarana todettiin olevan niiden jäykkyys ja tehottomuus.



Kuva 3. ITS Finlandin tehtävien toteutustapa.

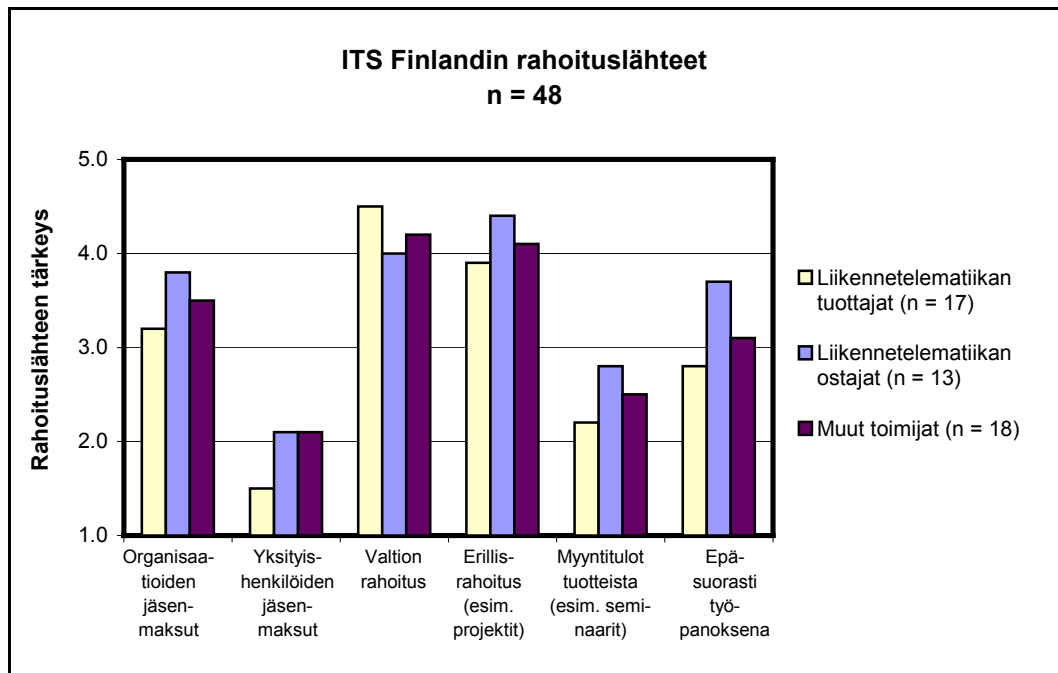
5.3 ITS Finlandin budjetti ja toiminnan rahoitus

Suurimman osan (45 % kaikista vastaajista) mielestä ITS Finlandin vuosibudjetin tulee olla tasoa 100 000–500 000 euroa, jotta se pystyy hoitamaan tehtävänsä uskottavasti (kuva 4).



Kuva 4. ITS Finlandin uskottava vuosibudjetti vastaajien mielestä.

ITS Finlandin tärkeimpinä rahoituslähteinä nähtiin valtion rahoitus, osallistujatahojen jäsenmaksut ja esimerkiksi projektien erillisrahoitus (kuva 5).

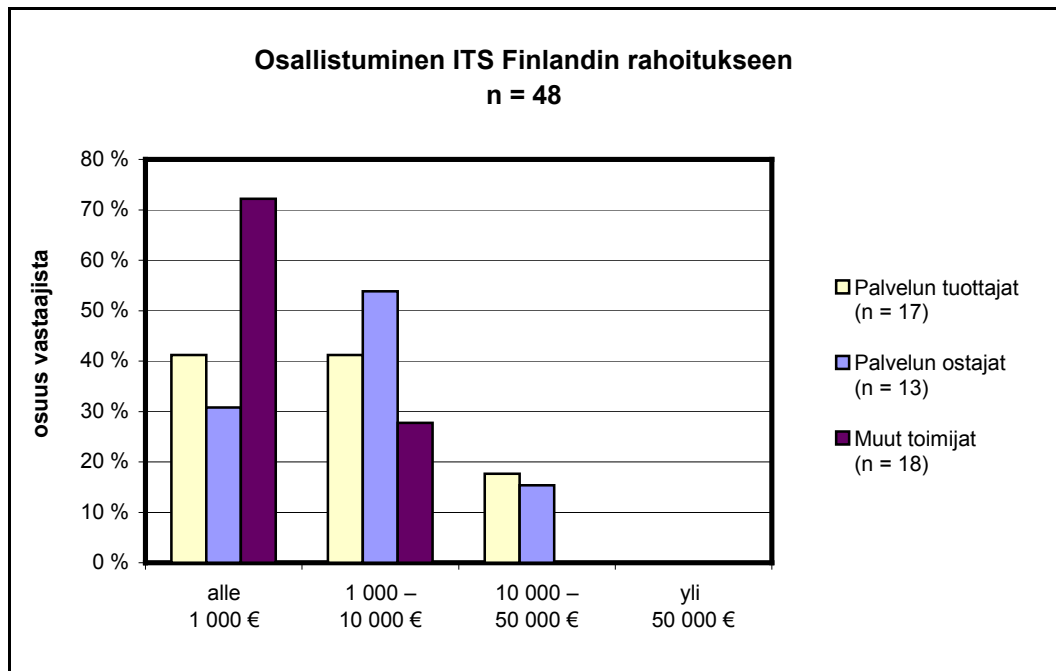


Kuva 5. ITS Finlandin rahoituslähteet.

Puolet kaikista vastaajista arvioi, että heidän organisaationsa vuosipanos ITS Finlandin toiminnan rahoitukseen olisi alle 1 000 euroa vuodessa (jäsenmaksu, palvelumaksu tai erillishoidot esimerkiksi projekteille). Tähän ryhmään kuuluvat siis myös ne organisaatiot, jotka eivät suunnittele osallistuvansa rahoitukseen. Vastaajista 40 % arvioi, että heidän organisaationsa panostus voisi olla 1 000–10 000 euroa (kuva 6). Loput 10 % arvioi, että heidän organisaationsa panostus voisi olla 10 000–50 000 euroa vuodessa.

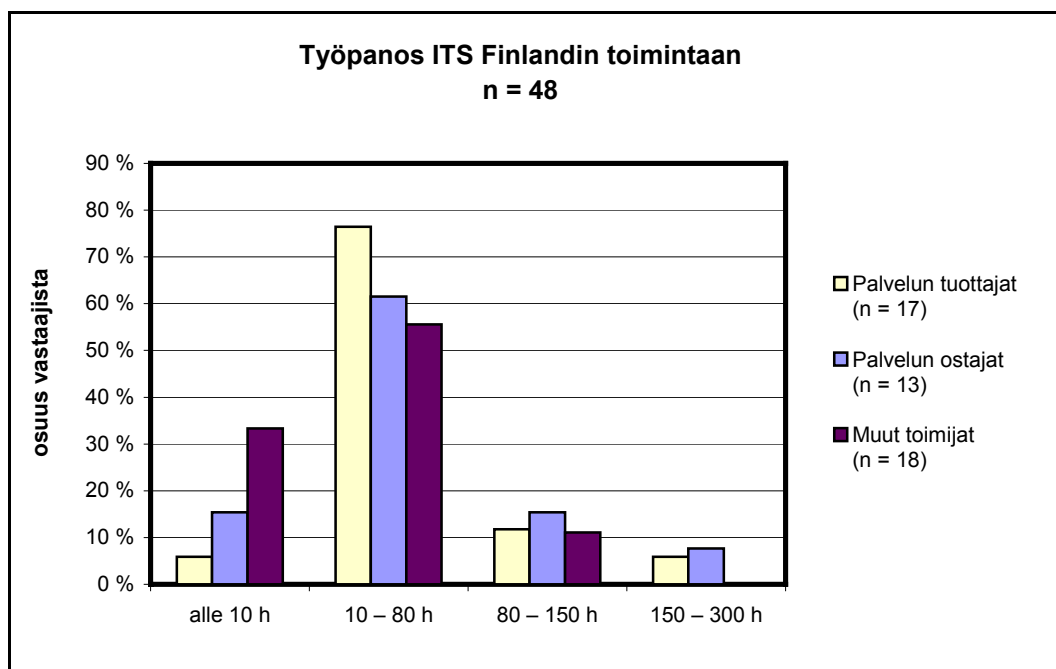
Palveluiden tuottajista 54 % ja palveluiden ostajista 41 % arvioi rahoituspanostuksensa voivan olla 1 000–10 000 euroa vuodessa. Muista toimijoista 72 % arvioi rahoituspanostuksensa olevan alle 1 000 euroa vuodessa.

Tämän esiselvityksen haastatteluihin ja kyselyyn osallistuneiden organisaatioiden vastausten perusteella ko. toimijoiden yhteinen osuus ITS Finlandin aloitusbudjetista voisi olla 100 000–200 000 euroa vuodessa.



Kuva 6. Vastanneiden tahojen arvio mahdollisesta rahoituspanoksestaan ITS Finlandin toimintaan vuodessa.

Rahoituksen lisäksi vastanneet tahot arvioivat voivansa osallistua ITS Finlandin toimintaan myös omalla työpanoksellaan (kuva 7). Useimmat vastaajat (65 % kaikista) arvioivat työpanoksen voivan olla 10–80 h vuodessa.

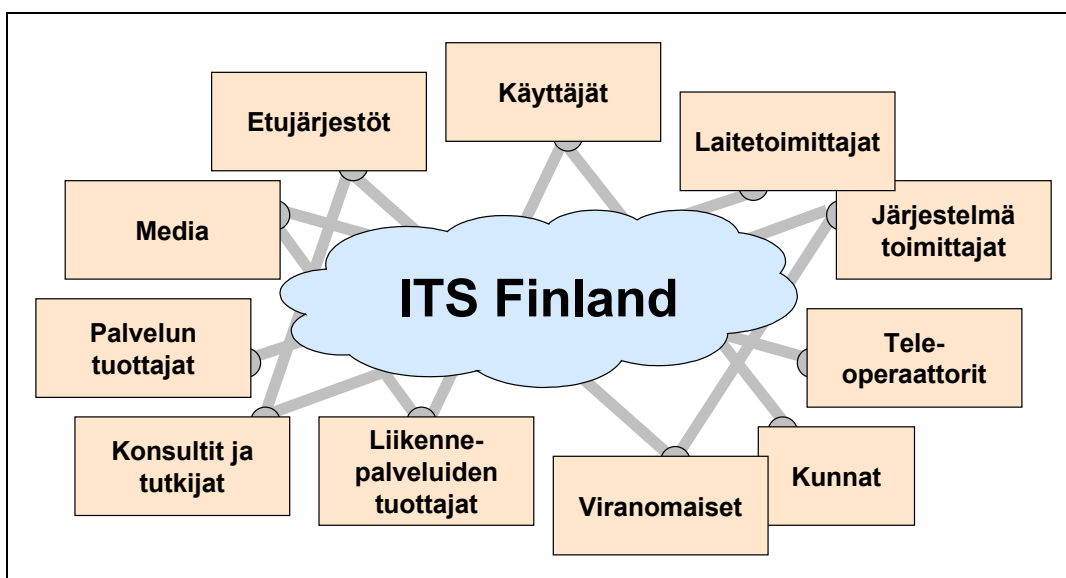


Kuva 7. Vastanneiden tahojen arvio mahdollisesta työpanoksestaan ITS Finlandin toimintaan vuodessa.

6 PÄÄTELMÄT

ITS Finland -toiminnan käynnistämiseksi on tarvetta ja edellytyksiä. Nykyiset liikenteen ja logistiikan telematiikan tutkimus- ja kehittämisohjelmat ovat osoittautuneet hyödylliseksi ja niille toivotaan jatkoa jossain muodossa. Monet tahot toivovat ITS Finland -tasolla tehtävää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa ja niillä on kiinnostusta osallistua ITS Finland -toimintaan sekä taloudellisesti että omalla työpanoksella.

ITS Finlandin tarkoituksena olisi koota alan toimijat yhteiseen foorumiin edistämään liikenteen ja logistiikan telematiikan käyttöönottoa ja palveluiden syntymistä koko palveluketjun osalta. Sen tulisi edistää jäsenten verkostoitumismahdollisuuksia paitsi kotimaisten tahojen niin myös ulkomaisten toimijoiden kanssa sekä tarjota ajantasaista tietoa kootusti ja tehokkaasti. Järjestön tulisi olla kaikille avoin ja riippumaton mistään yksittäisestä tahosta. Kuvassa 8 on havainnollistettu ITS Finlandin asemaa kotimaisen liikennetelematiikan kentässä.



Kuva 8. ITS Finland toimii liikennetelematiikan eri toimijoiden yhteistyö- ja tiedonvaihtoforumina sekä edistää liikennetelematiikan käyttöönottoa ja liiketoimintaa.

Ulkomaisten ITS-järjestöjen perustamisen edellytyksenä on yleensä ollut julkisen sektorin merkittävä panostus järjestöjen rahoitukseen ja aktiivinen osallistuminen toimintaan. Haastattelujen ja internet-kyselyn perusteella ITS Finlandin uskottavuus ja toiminnan läpinäkyvyys edellyttävät myös Suomessa valtion vahvaa roolia ja taloudellista tukea etenkin toiminnan käynnistämisen ja alkuvaiheessa. Tämä koskee ennen kaikkea liikenne- ja viestintäministeriötä ja väylälaitoksia, mutta yhteistyötarvetta ja -mahdollisuuksia on myös sisäasiainministeriön, oikeusministeriön sekä kauppaja teollisuusministeriön hallinnonalojen kanssa ainakin seuraavissa asioissa:

- liikennetelematiikan hyödyntämismahdollisuudet liikenteen valvonnassa ja onnettomuus- ym. häiriötilanteiden hoitamisessa
- liikennetelematiikan sovellusten yhteensovittaminen lainsäädännön kanssa (edellytykset ja tarpeet) sekä pelisäännöt liikennetelematiikan käyttöönoton edistämiseksi
- yhteistyö TEKESin kanssa kotimaisten innovaatioiden tuotteistamisen ja viennin edistämiseksi.

Rajallisten resurssien tehokkaaksi käyttämiseksi ITS Finlandin tulisi keskittyä vain olennaiseen. Tämän takia ITS Finlandin toiminta-ajatus, tavoitteet ja tehtävät tulee määrittellä ja rajata selkeästi yhteistyössä koko jäsenistön kanssa. Toiminnalle tulee asettaa mitattavissa olevat tavoitteet. ITS Finlandin organisaatorakenteen tulee olla kevyt toimintamuodosta riippumatta. Toiminnalla on oltava vastuuhenkilö(t). Jatkuva ja pitkäjänteinen toiminta vaatisi vähintään kahden henkilön työpanoksen. Oma toimisto ja internetsivut ovat tärkeitä, jotta yhteydenotto on helppoa ja tiedonvälitys tehokasta. Tämän selvityksen perusteella ITS Finlandin ensisijaisia toimintoja olisivat:

- yhteistyöverkon rakentaminen ja ylläpito
- liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistäminen
- vaikuttaminen viranomaistahoihin ja muihin päätöksentekijöihin
- pelisääntösuositusten laatiminen (PPP-yhteistyö, liiketoimintamallit, jne.)
- järjestelmäarkkitehtuurin ja standardien kehittäminen ja ylläpito
- koulutus ja tiedonvaihtofoorumi.

Toimintojen yksityiskohtaisempi määrittely ja priorisointi tehdään ITS Finlandin seuraavassa vaiheessa rahoituspohjan ja muiden toimintaedellytysten varmistuttua. Toimintojen määrittely- ja priorisointipäätökset tekee perustajatahojen muodostama johtoryhmä.

Suoraan yhdistystoimintaan tähtäävä toiminta on vaikea toteuttaa välittömästi, koska rahoituksesta ja eri osapuolien maksuhalukkuudesta ei ilmeisesti pystytä vielä sopimaan pitkällä tähtäimellä. ITS Finlandin käynnistymis- ja pilottivaiheessa yhdistyksen sijaan kyseeseen voisi tulla MoU (Memorandum of Understanding) -pohjainen toimintamalli, ohjelma tai hanke. Tällöin saataisiin konkreettisia kokemuksia päätöksenteon tueksi koskien ITS Finlandin toimintamuotoa tai ylipäänsä ITS Finlandin tarpeellisuutta. Eräs vaihtoehto voisi olla myös ITS Swedenin malli, jossa järjestön toimintaa ohjaa aatteellinen yhdistys ja operatiivisesta toiminnasta vastaa yhdistyksen omistama erillinen yhtiö. Vaihtoehto, jossa jokin jo olemassa oleva taho hoitaisi ITS Finlandin tehtävät, ei saanut esiselvityksessä paljon kannatusta.

ITS Finlandin uskottavan vuosibudjetin pitäisi kotimaisten toimijoiden näkemysten olla tasoa 100 000–500 000 euroa. Rahoituksen päälähteinä olisivat valtion rahoitus (erityisesti toiminnan alkuvaiheessa kuten muissakin kansallisissa ITS-järjestöissä), organisaatioiden jäsenmaksut sekä projektien erillirahoitus. Alustavien arvioiden perusteella

kyselyyn ja haastatteluun vastanneiden organisaatioiden osuus voisi olla tasoa 100 000–200 000 euroa. Jos liikenne- ja viestintäministeriön osuus olisi 50 %, päästään tasolle 200 000–400 000 euroa.

Ilman valtion tukea ITS Finlandin rahoitus muodostuu toiminnan kriittiseksi tekijäksi. Syinä tähän ovat vähäinen toimijajoukko ja pienet markkinat. Valtion rahoitukselle ei voida kuitenkaan pidemmän päälle asettaa kovin pysyviä velvoitteita. Alkuvaiheen jälkeen ja ITS Finlandin toiminnan vakiinnuttua rahoituksen tulisikin perustua jäsenmaksuihin ja projektien erillisrahoitukseen sekä järjestön omaan varainhankintaan. Tällöin valtio toimisi ITS Finlandissa vain yhtenä pääosapuolena ja -rahoittajana.

Kotimaisten toimijoiden mielipiteitä koskevassa luvussa (5) tuli esille suurin osa tämän työn aikana tehdyn nelikenttäanalyysin ITS Finlandin etenemispolun vahvuuksista ja mahdollisuuksista. Nelikenttäanalyysissä (liite 5) ITS Finlandin haasteiksi todettiin mm. seuraavat:

- ITS Finlandin toiminnasta vastaavien henkilöiden pätevyys ja uskottavuus
- liian kevyt aloitus ei tuo tarpeeksi hyötyjä eikä asioita saada organisoitua
- osallistujatahot eivät näe toiminnassa lisäarvoa
- vaiheittain toteuttaminen aiheuttaa odottelua ja vähentää sitoutumista
- vastuiden epäselvyys; viranomaisvastuut ja ITS Finlandin vastuut sekoittuvat
- ITS Finland muodostaa vain uuden byrokratiakerroksen
- voiko arkkitehtuurin ylläpitäjänä toimia yhdistys ?

7 SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

ITS Finland-toiminnan käynnistämiseksi ehdotetaan seuraavia toimenpiteitä:

1. liikenne- ja viestintäministeriön alustavan sitoutumisen varmistaminen
2. liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan laitosten osallistumisen selvittäminen
3. kaikkien potentiaalisten osapuolien kokoon kutsuminen neuvottelemaan jatkotoimenpiteistä
4. ITS Finlandin alkuvaiheen toiminnan tarkentaminen
5. liiketoimintasuunnitelman tekeminen
6. eri osapuolien virallinen sitouttaminen
7. ITS Finland -toiminnan käynnistäminen.

Toiminnan tarkentamisvaiheessa (toimenpide 4.) tämän esiselvityksen tuloksia suositellaan tarkennettavan ja täydennettävän seuraavin osin:

- ITS Finlandin toiminta-ajatuksen, tavoitteiden ja tehtävien konkreettinen määrittely ja rajaus
- ITS Finlandin pelisääntöjen alustava määrittely
- ITS Finlandin toimintamuoto ja sen kehittämisstrategian tarkentaminen
- ITS Finlandin organisointi, resursointi ja toiminnan mittareiden määrittely
- toimintasuunnitelman laatiminen
- rahoituspohjan varmistaminen.

Tämän vaiheen tuloksena tulee syntyä ITS Finlandin toimintasuunnitelma sekä ITS Finlandin ja siihen osallistuvien tahojen välinen sitoumussopimus. Toimintasuunnitelma sisältää myös perustamisvaiheen toimenpiteet. Toimintasuunnitelman ja sitoumussopimuksen perusteella eri tahot voivat päättää omasta osallistumisestaan ITS Finlandiin. Alustavana aikatauluna ehdotetaan, että seuraava vaihe toteutetaan kesään 2003 mennessä, jolloin ITS Finlandin toiminta käynnistetään syksyllä 2003.

Esiselvityksen perusteella ITS Finlandin toiminta voisi käynnistyä 2–3 vuoden projektina, jonka tuloksia ja toimintaa arvioidaan määräajoin (esim. 1 v.) ja päätetään jatkamisesta. Projektin päättyessä arvioitaisiin toiminnan jatkamistarve ja -edellytykset. Kyseisen arvioinnin perusteella tehtäisiin ratkaisu ITS Finlandin jatkosta ja toimintamuodon mahdollisesta vakinaistamisesta (yhdistyksen perustaminen). ITS Finlandin toiminnan käynnistämisestä ja alkuvaiheen toimintamuodosta päättää kuitenkin ITS Finlandin seuraavassa vaiheessa muodostettava johtoryhmä.

ITS Finlandin eräänä konkreettisena pilottina voisi olla kotimaisten toimijoiden yhteinen esiintyminen ITS Finland -näyttelyosastolla marraskuussa 2003 Madridissa järjestettävän liikennetelematiikan 10. Maailmankongressin yhteydessä. ITS Finlandin tulee huolehtia myös kansainvälisen yhteistyön käynnistämisestä muiden maiden ITS-

järjestöjen kanssa esimerkiksi NAPin (ITS Nationals Platform) ja/tai pohjoismaisen yhteistyön puitteissa.

Lisäksi suositellaan, että liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii pikaisesti hallinnon-alaansa kuuluvien liikennetelematiikan kehittämiseen perustehtävien organisoinnista. Näitä perustehtäviä ovat ainakin strategian ja linjausten kehittäminen sekä sääntely. Sen sijaan pelisäännöistä sopiminen sekä arkkitehtuurin määrittely, ylläpito ja käyttöönotto voisivat olla myös ITS Finlandin tehtäviä.

LÄHTEET

- Association of Transport Telematics in the Czech Republic 2002. Internet-sivut: <http://www.sdt.cz/str1e/whatistelem1.html> (18.7.2002).
- Connekt 2002. Internet-sivut: <http://www.connekt.nl/eng/index.html> (6.6.2002).
- Dünnwald, Johannes (Nokia Smart traffic products) 2002. Puhelinhaastattelu 11.10.2002.
- ERTICO 2002. Internet-sivut: <http://www.ertico.com> (18.7.2002).
- ITS Canada 2002. Internet-sivut: <http://www.itscanada.ca> (6.6.2002).
- ITS Focus 2002. Internet-sivut: <http://www.its-focus.org.uk> (20.5.2002).
- ITS France 2002. Internet-sivut: <http://www.itsfrance.net> (16.6.2002).
- ITS Sweden 2002. Internet-sivut: <http://www.its-sweden.com> (20.5.2002).
- Karhu, Raimo (TIMAKE ”Tietotekniikan mahdollisuudet kulkuneuvo- ja työkoneteollisuuden liiketoiminnan kehittämässä” -hanke) 2002. Puhelinkeskustelu 5.11.2002.
- Karlsson, Christer (ITS Sweden) 2002. Keskustelu Risto Kulmala / Christer Karlsson 5.9.2002.
- Kiviranta, Veli-Matti (Radiolinja Oyj) 2002. Haastattelu 11.10.2002.
- Merikallio, Lauri ja Perälä, Esko (Tieliikelaitos) 2002. Haastattelu 11.10.2002.
- Rainio, Antti 2000. Henkilökohtainen navigointi. NAVI-ohjelma vuosille 2000–2002. Espoo. VTT Tiedotteita 2023. 47 s. + liitt.1 s.
- Repo, Aatto (TIEKE Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry) 2002. Haastattelu 15.10.2002.
- Paakkola, Lassi (Aplicom Oy) 2002. Haastattelu 7.11.2002.
- Puhakka, Katariina (Oulun kaupunki) 2002. Haastattelu 3.10.2002.
- Ruuttunen, Jouko (TietoEnator Oyj) 2002. Haastattelu 23.10.2002.
- Sarvikivi, Kalevi ja Taskula, Kari (Sabik Oy) 2002. Haastattelu 1.10.2002.
- Öörni, Seppo 2002. ITS National Associations Platforms kokous. Muistio 20.11.2002.

Kansainvälisten kokemusten ja toimintamallien selvittäminen

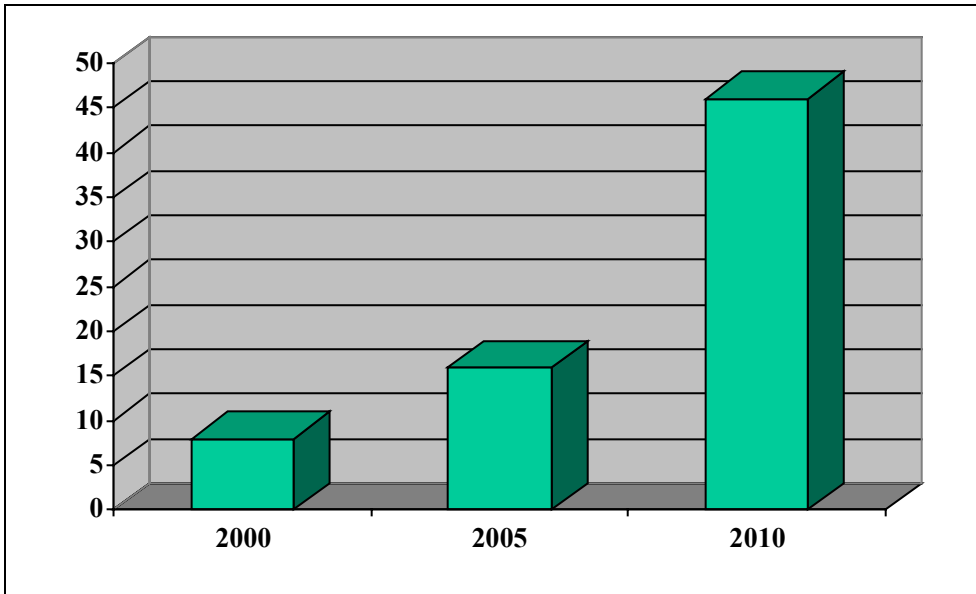
Yleistä

Useissa maissa on tunnustettu, että liikenteen infrastruktuuri ei pysty vastaamaan kasvavan kysynnän tarpeisiin. Liikennetelematiikka ja sitä hyödyntävät järjestelmät nähdään keinona liikenteen infrastruktuurin tehokkaampaan hyödyntämiseen. Yleisesti ottaen liikennetelematiikan palvelujen kehittäminen ja toteuttaminen on kuitenkin osoittautunut ennakoitua hankalammaksi koko liikennejärjestelmän osalta, vaikka liikennetelematiikan avulla on pystytty ratkaisemaan yksittäisiä ja paikallisia ongelmia.

Liikennetelematiikan sovellukset on suunniteltu palvelemaan useita eri tyyppisiä loppukäyttäjiä. Jotkut ovat kaupallisia palveluja, jotka on suunnattu loppukäyttäjille. Jotkut sovellukset asennetaan valmiiksi tehtaalla uusiin ajoneuvoihin ja siten kuluttajat saavat uudet palvelut käyttöönsä osana uuden ajoneuvon markkinointia. Osa palveluista on ilmaisia jolloin palvelun tuottajana on usein julkishallinto. Julkisten palvelujen ensisijaisena tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän turvallisuutta ja sujuvuutta. Keinona voi esimerkiksi olla paremman informaation tuottaminen matkustajille ja tätä kautta tuottaa heille hyödyllisiä vaihtoehtoja kulkumuodon tai matkustusajankohdan valintaan. Väylänpitäjät toteuttavat liikenteen ohjauspalveluja parantaakseen verkon kapasiteettia tai helpottaakseen liikennevirtojen ohjausta.

Käyttäjät eivät yleensä tunne eri palvelujen laajuutta, lukuun ottamatta mahdollisesti tarjottavaa reitinopastusta (esim. vaihtoehtoiset reitit onnettomuus- yms. liikenteen häiriötapauksissa). Julkinen sektori maksaa yleensä palvelujen investointikustannukset ja saa myös näillä palveluilla saavutettavat hyödyt (kohderyhmänä olevat yksilöt hyötyvät välillisesti). Tulevaisuudessa saattaa olla tarpeellista rajoittaa tieverkon käyttöä. Monissa maissa tutkitaan esimerkiksi tietulleja, joiden käyttöönotto on poliittinen päätös ja edellyttää laajaa julkista keskustelua ennen mahdollista suuren yleisön hyväksyntää. Kysymykset ”kuka maksaa” ja ”kuka hyötyy” ovat olennaisia tällaisessa keskustelussa.

Yksi tyypillinen ominaisuus liikenteen telemaattisille järjestelmille on se, että loppukäyttäjille suunnattujen palvelujen toteuttaminen vaatii yleensä usean eri toimijan järjestelmien yhdistämistä. Toimijat edustavat julkista ja yksityistä sektoria sekä loppukäyttäjiä. Esimerkiksi saumattomien multimodaalisten informaatiopalvelujen tuottaminen eri kieliä puhuville loppukäyttäjille erilaisten organisaatorakenteiden läpi erilaisten järjestelmäkoonpanojen, tiedonvälitysprotokollien ja välineiden avulla on erittäin haastava tehtävä.



Kuva 1. ITS-markkinoiden arvioitu kehitys (miljardia euroa) maailmanlaajuisesti (Lähde: ITS Sweden /Christer Carlsson, esitelmä konferenssissa ITS in the Future, 27.10.2000).

ITS-järjestöt

Kansallisen strategian luominen on yksi keino tuoda yhteen liikennetelematiikan palveluiden kehittämisestä vastaavia erilaisia intressiryhmiä siten, että palvelut saadaan tuotettua. ITS-yhdistykset on useimmiten perustettu palvelemaan tätä tarkoitusta. Onnistuakseen ITS-yhdistysten jäsenten täytyy kuitenkin voida luottaa siihen, että yhdistys tukee sekä jäsenten liiketaloudellisia lähtökohtia että poliittisia tavoitteita. Erityisen suurta huomiota on kiinnitettävä eri tahojen etujen tasapuoliseen huomioimiseen.

Ehkä tärkein vaatimus yhdistysten päämäärille ja tavoitteille on se, että toiminta on läpinäkyvää ja julkista. Tämän pitäisi lisätä yhdistysten toiminnan uskottavuutta ja vähentää yhdistyksessä toimivien eri tahojen mahdollisia pyrkimyksiä suunnata palveluiden kehittämistä kokonaisuutta hajottavaan suuntaan.

ITS-yhdistysten rahoitustavat vaihtelevat jonkun verran. Joidenkin organisaatioiden rahoitus perustuu suurimmalta osin julkishallinnolta saatavaan rahoitukseen kun taas osa järjestöistä saa julkista rahoitusta vähän tai ei ollenkaan. Rahoitusmenetelmillä ja -lähteillä on suuri vaikutus järjestöjen toimintoihin ja liikkumavaraan:

- Yksi mahdollisuus on, että toiminnan rahoitus tapahtuu suoraan jäsenistön kautta. Mikäli järjestön rahoitus ei ole kuitenkaan tarpeeksi selkeällä pohjalla, on olemassa vaara, että yhdistyksen toiminta keskittyy jäsenhankintaan ja sponsoreiden etsintään. Tällöin toiminta saattaa kohdistua uusien palvelujen kehittämisen sijasta liikaa jäsenmaksuista huolehtimiseen.
- Selkeä rahoituspohja mahdollistaa laaja-alaisen toiminnan ohjelmoinnin siten, että yhdistys todella huomioi toiminnassaan liikennetelematiikan sektorilla toimivien tahojen

todelliset tarpeet. Vaarana on se, että päärahoittaja saattaa vaikuttaa päätöksentekoprosessiin niin paljon, että yhdistyksen toiminnan luonne muuttuu alun perin tarkoitetusta.

ULKOMAISET ESIMERKIT

ITS Sweden²

Vuonna 2001 perustettu ITS Sweden pyrkii edesauttamaan liikennetelematiikan palvelujen ja tuotteiden käyttöön ottoa Ruotsissa, vaikuttamaan korkean tason päätöksentekijöihin ja poliitikkoihin sekä toimimaan Ruotsissa toteutettavien liikennetelematiikan aktiviteettien ja muiden kansainvälisten liikennetelematiikkaorganisaatioiden kohtaamispaikkana.

ITS Sweden:

- toimii teknisen ja teollisen kehityksen suunnan näyttäjänä liikennetelematiikan sektorilla Ruotsissa
- tukee koulutusta joka tähtää korkean osaamistason saavuttamiseen maassa
- vaikuttaa ruotsalaisen osaamisen arvostamiseen kansainvälisessä yhteistyössä
- toimii yhteistyöfoorumina Ruotsissa liikennetelematiikan alalla toimivien eri tahojen kanssa.

ITS Swedenin perustajajäsenet edustavat julkishallintoa, kauppaa ja teollisuutta sekä tutkimuslaitoksia ja korkeakouluja. Se on yhteistyöprojekti Ruotsin tiehallinnon (SNRA), rautatiehallinnon (Swedish Rail Administration), TFK:n, VTI:n, Dalarnan yliopiston, SSAB:n, STORA ENSOn ja Borlängen kaupungin välillä. ITS Sweden on avoin kaikille liikennetelematiikan kehittämisestä kiinnostuneille. Yhdistyksen oman ilmoituksen mukaan yli 100 organisaatiota on ilmoittanut kiinnostuksensa osallistua toimintaan.

ITS Swedenin tavoitteena on, että seuraavien viiden vuoden aikana:

- liikennetelematiikan alalle syntyy tutkijoiden, toteuttajien ja tuotekehittäjien keskittymä
- muodostuu kansallinen ja kansainvälinen yhteistyöverkosto
- liikennetelematiikan alalla työskentelee 1000–1500 sitoutunutta ammattilaista
- ITS Sweden edustaa Ruotsia liikennetelematiikan kansainvälisissä yhteistyöjärjestöissä
- edistää ja koordinoi liikennetelematiikkaseminaarien ja -konferenssien järjestämistä
- koordinoi ruotsalaisten osallistumista kansainvälisissä näyttelyissä ja muissa tapahtumissa paremman näkyvyyden varmistamiseksi.

ITS Sweden tuottaa jäsenilleen jatkuvasti tietoa käynnissä olevista projekteista ja käyttöön otettavista liikennetelematiikan uusista sovelluksista. Yhdistys kerää ja jakaa hyödyllistä in-

² <http://www.its-sweden.com/>

formaatiota jäsenilleen ylläpitämällä erilaisia T&K-alueen tietokantoja. ITS Sweden käynnistää myös itse omia kehitysprojekteja yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

ITS Swedenin jäsenet omistavat yhdistyksen ja valitsevat hallituksen. ITS Swedenissä on seitsemän eri toimijaryhmää ja jokaisella ryhmällä on yhdistyksen hallituspaikkoja. Yhdistys omistaa ITS Swedenin toiminnasta vastaavan ylläpitoyrityksen. ITS Swedenissä on nykyään neljä kokopäiväistä ja neljä osapäiväistä työntekijää. Tämän hetkisen arvion mukaan vuotuiset henkilöstökustannukset ovat vähintään 550 k€. Vuonna 2000 arvioitiin ITS Swedenin budjetin olevan vuonna 2002 noin 800 k€ (henkilöstökustannukset n. 270 k€) ja vuonna 2003 1,3 M€ (henkilöstökustannukset n. 440 k€).

ITS Focus (United Kingdom)³

ITS Focus (ITS UK) on vuonna 1992 perustettu voittoa tavoittelematon yhdistys, joka tarjoaa kohtaamispaikan liikenteen telematiikan alueella toimiville tahoille. Yhdistyksessä on yli 100 jäsentä ja edustettuina ovat viranomaistahot, järjestelmätoimittajat, liikenneoperaattorit, poliisi, autovalmistajat, konsultit jne.

ITS Focus tarjoaa foorumin, jossa käsitellään mm. PPP-yhteistyötä, standardisointia, tiedon tuottamista, uusia tekniikoita ja lainsäädäntömuutoksia, jotka ovat tarpeen liikennetelematiikan uusien sovellusten esittelemiseksi.

ITS Focuksen alaisuudessa toimii erilaisia Task Forceja, jotka keskittyvät kulloinkin käsillä olevaan teemaan. Tehokas yhteistyö eri toimijoiden välillä on olennaista kun pyritään yhteisiin standardeihin eri sovelluksissa.

ITS Focuksen julkaisema visio tähtää siihen, että vuoteen 2020 mennessä:

- liikennetelematiikan järjestelmiä käytetään maailmanlaajuisesti ja uusia sovelluksia ja palveluita otetaan jatkuvasti käyttöön
- liikennetelematiikan sovelluksia hyödynnetään UK:n liikennejärjestelmässä tehokkaasti ja UK:n liikennejärjestelmä tunnustetaan yleisesti yhtenä maailman tehokkaimpana ja taloudellisimpana järjestelmänä
- liikennetelematiikka muodostaa merkittävän teollisuuden alan ja UK on maailmanlaajuisesti johtava maa, jossa muutama yritys tunnustetaan alan johtaviksi yrityksiksi maailmassa.

ITS Focuksen jäsenmaksu on noin 1 800 € vuodessa (+ VATT).

³ <http://www.its-focus.org.uk/>

ITS France⁴

ITS France muodostettiin keväällä 2000 ATECin toimesta tarkoituksenaan vastata kasvavaan paineeseen joita ITS-järjestelmien kehittyminen on tuonut tullessaan. ITS France toimii osana ATECin organisaatiota ja ATECin jäsenet ovat automaattisesti myös ITS Francen jäseniä. ATECin perustettiin vuonna 1973 liikenteen (rahtiliikenne, kaupunkiliikenne, liikenneennusteet) parissa ammatikseen työskenteleviä tahoja.

ITS Francen tavoitteena on muodostaa ranskalainen liikennetelematiikan foorumi, joka keskittyy alaan liittyvän tiedon vaihtoon jäsentensä välillä. Yhdistys pyrkii vastaamaan haasteeseen, joita alalla toimivien lukuisten toimijoiden erilaiset tavoitteet ja keskinäisen tiedonvaihdon puutteellisuus tuovat tullessaan. Yhdistys pyrkii synnyttämään uusia tuoteideoita ja ottamaan kantaa liikennetelemaattisia järjestelmiä koskevaan strategiatyöhön.

Toistaiseksi yhdistys on määrittänyt itselleen seuraavia toimintoja/tavoitteita:

- kerätä yhteen toimijoita, jotka ovat kiinnostuneita kehittämään tiedonsiirto- ja informaatioteknologiaa hyödyntäviä sovelluksia kaikissa henkilö- ja tavaraliikennemuodoissa (tie-, rautatie-, meri- ja ilmaliikenne)
- tiedottaa liikennetelematiikan järjestelmistä kansallisille, seudullisille ja paikallisille poliittisille päätöksentekijöille ja teollisuudelle, erityisesti pienille ja keskikokoisille yrityksille sekä suurelle yleisölle
- motivoida alan toimijoita kokemusten ja tietotaidon vaihtoon
- muodostaa verkosto muiden ulkomaisten liikennetelematiikkajärjestöjen kanssa
- tarjota yhteisiä palveluja: liikennetelematiikan tietokantoja, dokumentteja, seuranta ja tukitoimintoja kansallisille toiminnolle
- edistää liikennetelematiikkaan liittyviä yksittäisiä hankkeita siten, että ne tukevat kansallisen liikennetelematiikkastrategian kehittämistä.

Yhdistyksen verkkosivujen mukaan ITS Francen jäseninä oli kesäkuussa 2002 kaikkiaan 118 organisaatiota. Näistä 46 edustaa julkista sektoria/korkeakouluja ja loput 72 yrityksiä.

ITS France pyrkii perustamissaan projektiryhmissä pitämään vireillä ja edistämään liikennetelematiikkaan liittyviä teknologioiden kehittämis ehdotuksia liikenteen toiminta-alueilla. Jokaiseen projektiryhmään on kerätty n. 15 asiantuntijan joukko, jotka pyrkivät määrittelevään oman alueensa teknologioiden kehittämispolitiikkaa Ranskassa. Kesäkuussa 2002 toiminnassa oli neljä projektiryhmää: Ranskan ja ranskankielisten maiden kansallisen liikennetelematiikkastrategian kehittäminen, telematiikka ja turvallisuus, kaupunkialueiden multimodaalinen informaatio ja multimodaalinen tavaraliikenne.

⁴ <http://www.itsfrance.net>

Association of Transport Telematics in the Czech Republic⁵

Czech Transport Telematics Association perustettiin lähentämään ITS-alan osajia ja kehittämään telematiikkaa. Yhdistyksen toiminta-ajatuksena on edistää ja tukea ITS:n käyttöönottoa Euroopassa.

Yhdistyksellä on yhteistyösopimukset kansallisen tieyhdistyksen ja liikennesuunnittelun seururan kanssa. Lisäksi sillä on yhteistyösopimukset ERTICO:n sekä Slovakian, Romanian ja Puolan ITS-järjestöjen kanssa. Yhdistyksen jäsenet koordinoivat kansallista standardointityötä CEN TC 278:n (Transport Telematics) osalta.

Yhdistyksellä on viisijäseninen hallitus sekä vuoden 2002 alusta alkaen palkattu toiminnanjohtaja.

Yhdistys järjestää kahdesti vuodessa jäsentapaamiset ja joka toinen vuosi kansallisen ITS-kongressin. Yhdistys toimii foorumina, jossa kehitetään kansallisen telematiikan kehittämisen perustoja Tshekissä. Yhdistys perustaa työryhmiä tarpeen mukaan (esim. Joukkoliikenne, Telekommunikaatio). Yhdistys osallistuu myös ITS-järjestelmien rahoitusmallien kehittämiseen.

Yhdistyksessä on jäsenenä yli 50 organisaatiota.

Connekt (entinen ITS Netherlands)⁶

Connekt on hallituksen sekä kaupan, teollisuus- ja akateemisen sektorin muodostama strateginen yhteenliittymä. Se yhdistää liikenne- ja kuljetusalan osaamisen, ammattilaiset ja rahoituslähteet. Mottonaan ”luotettava saavutettavuus” Connekt ohjaa ja edistää sekä liikenteen että liikkumisen hallinnan kehittämiseen tähtäviä ohjelmakokonaisuuksia. Tavoitteena on, että ohjelmissa saavutettavat tutkimustulokset johtavat kestävään alan osaamisen korkeaan tasoon sekä innovatiivisten, nykyisessä ja tulevassa yhteiskuntarakenteessa käyttökelpoisten ratkaisujen käyttöönottoon.

Alan eri ohjelmien koordinoimien ja uusien tutkimusideoiden synnyttämisen lisäksi Connekt tuo yhteen osapuolia, jotka haluavat osallistua ohjelmien käynnistämisiin projekteihin. Se pyrkii myös lähestymään tahoja, jotka eivät vielä toimi liikenne- ja kuljetussektorilla, mutta joiden osaamista voidaan hyödyntää tällä alalla. Connekt toimii riippumattomana välikätenä yleisen edun säilyttämisessä. Se tuo yhteen myös eri viranomaistahot sekä kaupan ja teollisuuden edustajat.

Connektin 26 perustajajäsentä edustavat sekä julkista että yksityistä sektoria. Toimintaa ohjaa hallintoneuvosto (17 jäsentä), jossa perustajajäsenillä on edustus. Hallintoneuvoston puheenjohtaja tulee Liikenteen ja yleisten töiden ministeriöstä. Hallintoneuvoston alla toimii johto-

⁵ <http://www.sdt.cz/strle/whatistelem1.html>

⁶ <http://www.connekt.nl/eng/index.html>

kunta (6 jäsentä), jossa on myös julkisen ja yksityisen sektorin edustusta. Connektin käytännön toimintaa pyörittää Connekt Office, joka käsittää johto ja hallinto mukaan lukien 26 työntekijää.

Connektin jäsenkunta koostuu yrityksistä ja viranomaisista, jotka haluavat pysyä ajan tasalla Connektin käynnistämistä aktiviteeteista ja julkaisuista. Jäsenmaksu on 450 euroa vuodessa ja sitä vastaan jäsenet ovat etuoikeutettuja yhdistyksen jakamaan informaation. Lisäksi jäsenille lähetetään yhdistyksen julkaisema lehti, kaksi pääsylippua vuotuisen Connektin järjestämään kongressiin sekä säännöllistä informaatiota erilaisista workshopeista ja muista tapahtumista.

Vuonna 2002 Connektin pääteemat ovat liikkumisen hallinta ja liikenteen hallinta, joiden tutkimusta pyritään suuntaamaan hallituksen liikennepoliittisten strategioiden pohjalta. Tällä hetkellä käynnissä olevista, Connektin koordinoimista ohjelmista, löytyy kuvaukset Connektin Internet-sivuilta. Ohjelmakokonaisuuksia ovat mm.:

- Aviation programme
- Multimodal Networks programme
- Travel Management programme
- Intelligent Port Concepts programme
- Intelligent Logistical Concepts programme
- Programme Automatic Vehicle Guidance
- Travel Information on the way (RIO) programme
- Urban Distribution Networks programme
- Paying for Mobility programme.

Ertico⁷

ERTICO on Euroopan laajuinen, voittoa tuottamaton, Belgian lain mukainen osuustoiminnallinen yritys (Société Co-opérative à Responsabilité Limitée). Se on perustettu vuonna 1991 Euroopan Komission ja eräiden yritysten ja kansallisten ministeriöiden aloitteesta. ERTICO on avoin kaikille eurooppalaisille organisaatioille sekä kansainvälisille organisaatioille, jotka toimivat pääasiassa Euroopassa.

ERTICO:n toiminta-ajatuksena on edistää ja tukea ITS:n käyttöönottoa Euroopassa.

ERTICO:n jäsenet voivat osallistua työryhmiin, projekteihin, käyttäjäfoorumeihin ja erikoistapahtumiin, kuten vuotuiset strategian kehittämisaiivoriin (Annual Think Tank). ERTICO vastaa myös ITS:n maailman ja Euroopan kongressien järjestämisestä. Jäsenet voivat myös lähettää työntekijänsä työskentelemään ERTICO:n toimistossa Brysselissä.

Jäsenillä on äänestys-oikeus yleiskokouksessa ja ne voivat saada edustajansa hallitukseen (Supervisory Board).

⁷ <http://www.ertico.com/>

ERTICO:ssa on noin 90 jäsentä, joista runsas 60 on yksityiseltä ja vajaat 30 julkiselta sektorilta. Jäsenet voidaan jakaa viiteen luokkaan:

1. julkishallinto (paikallisella, seudullisella ja kansallisella tasolla)
2. teollisuus (auto-, elektroniikka-, informaatio-, telekommunikaatio- ja rakennusteollisuus)
3. infraoperattorit (liikenneväylät ja telekommunikaatio)
4. käyttäjät (autoliitot, kuljetusliikkeet)
5. muut (yliopistot, teollisuusliitot, tutkimuslaitokset, konsulttitoimistot)

Suomalaisia jäseniä ovat liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Nokia Mobile Phones.

Julkishallintoa lukuun ottamatta uudet jäsenet maksavat liittymismaksun (noin 12.000 euroa). Jäsenten vuosimaksu on julkishallinnolta 15.000 euroa ja muilta 30.000 euroa.

ITS Canada⁸

ITS Canada on perustettiin kesäkuussa 1997 voittoa tavoittelemattomana yhdistyksenä ITS American toimintamallia mukaillen. Sen perustehtävänä on edistää liikennetelematiikan alalla tehtävää työtä Kanadassa. ITS Canadian edeltäjä oli 1990-luvun alussa toimintansa aloittanut ”Roundtable of the Transportation Association of Canada”.

ITS Canada ajaa jäsentensä etuja, edistää liikennetelematiikan sovellusten käyttöönottoa Kanadassa, hakee toimivia PPP-malleja sekä vahvistaa Kanadan kotimaisen teollisuuden asemaa alalla. Jäsenkunta koostuu julkisen ja yksityisen sektorin toimijoista ja akateemisista jäsenistä. Toimintaa johtaa 16-jäseninen johtokunta, jossa teollisuuden edustajat ovat enemmistönä.

Julkinen sektori (keskushallinto, provinssit, kunnat) rahoittaa ITS Canadian toimintaa. Jäsenmaksu henkilöjäseniltä on C\$ 50, opiskelijoilta C\$ 10 ja yrityksiltä C\$ 250 vuodessa.

ITS Canadian missiona on myötävaikuttaa sellaisten liikennetelematiikkaan pohjautuvien sovellusten suunnittelua, asennusta, operointia, käyttöä ja ylläpitoa, joiden tarkoituksena on lisätä liikkumismahdollisuuksia, turvallisuutta, tehokkuutta, taloudellisuutta ja avoimuutta, sekä edistää näihin sovelluksiin liittyviä taloudellisia aktiviteetteja.

ITS Canada:

- lisää julkisen ja yksityisen käyttäjien, liikenne teollisuuden, infrastruktuurin omistajien, lainsäätäjien, poliitikkojen ja päätöksentekijöiden tietoisuutta liikennetelematiikan taloudellisista hyödyistä ja strategisesta tärkeydestä
- helpottaa tiedonvaihtoa liikennetelematiikan käyttäjien, suunnittelijoiden, integraattoreiden, toimittajien, sijoittajien ja päätöksentekijöiden välillä Kanadassa ja muualla maailmassa erilaisissa työpajoissa ja konferensseissa
- tarjoaa foorumin jossa tutkitaan ja päätetään miten liikennetelematiikka voi vastata käyttäjän tarpeisiin

⁸ <http://www.itscanada.ca/>

- tarjoaa kansallisen fokuksen kehitettäessä kansallisia standardeja ja osallistuu kansainväliseen standardointiprosesseihin
- tutkii erilaisia ei-tekniisiä ja institutionaalisia aiheita, jotka tulee ottaa huomioon (tietosuoja, omistusoikeudet, vastuut jne.)
- tuottaa ehdotuksia julkishallinnolle koskien strategioita, rahoitusta ja liikennetelematiikkaohjelmien toteutusta
- avustaa kumppanuussuhteiden muodostamisessa julkisen ja yksityisen sektorin välillä liikennetelematiikan teknologioihin liittyvissä tutkimus-, kehittämis-, pilotointi-, integrointi- ja laajentamishankkeissa
- edustaa kanadalaista liikennetelematiikkateollisuutta ulkomailla yhteistyössä ulkomaankaupasta vastaavien viranomaisten kanssa ja pitää yhteyttä ulkomaisiin liikennetelematiikan yhdistyksiin ja teollisuuteen
- vastaa liikennetelematiikkateknologian käyttäjille, hyödyntäjille ja vastavalmistuneille suunnatusta alan koulutuksesta.

ITS Canada tarjoaa jäsenilleen monipuolisia palveluja. Palvelut ulottuvat jäsenyritysten markkinoinnista (kauppavaltuuskunnat, messut jne.) yksittäisten hankkeiden tukemiseen. ITS Canada osallistuu aktiivisesti kansainväliseen standardointityöhön. Kansallisessa arkkitehtuurityössä ITS Canada vastaa koulutuksesta arkkitehtuurin käyttöön erilaisten työpajojen kautta. Järjestö julkaisee kuukausittain newsletterin. Vuosittain jaetaan opiskelijoille stipendejä, joilla pyritään saamaan opiskelijoita sitoutumaan alalle.

ITS Finland esiselvitys. Kv. yleistarkastelun yhteenvetotaulukko

Järjestö / maa	Järjestäytymismuoto, toimintamalli	Toiminta-ajatus / missio	Rahoitus	Vuotuinen budjetti €	Jäsenkunnan koostumus	Työntekijöiden määrä / vakituiset	Huomautuksia
ITS Sweden	Uusi yhdistys. Jäsenet omistavat yhdistyksen ja valitsevat hallituksen. Yhdistys omistaa ylläpitöryhtyksen.	Toimii teknisen ja teollisen kehityksen suunnan näyttäjänä ITS-sektorilla Ruot-sissa ja edesauttaa Ruotsalaisen alan teollisuuden markkinointia kansainvälisesti.	Valtionavut Seminaarit (jäsenmaksut n. 30 % v. 2003 lähtien) (EU tuki) Jäsenmaksu ES (ei saatavissa)	Arvio v. 2000 : v. 2003 budjetti 1,3 M€, josta henkilökuluja n. 440 k€. Arvio 9/2002: vuosittaiset henkilökulut vähintään 550 k€.	Julkinen ja yksityinen sektori. Viranomaistahot, kauppa, teollisuus, tutkimuslaitokset, korkeakoulut. Seitsemän eri toimijaryhmää, jokaisella ryhmällä on yhdistyksen hallituspaikkoja.	4 kokopäiväistä ja 4 osapäiväistä. Henkilöstökulut	Uusi yhdistys, jäsenhankinta käynnissä, kiinnostusta on järjestön oman ilmoituksen mukaan. Toiminut ennen projektina.
ITS Focus (UK)	Yhdistys	Foorumi, jossa käsitellään mm. PPP-yhteistyötä, standardisointia, tiedontuottamista, uusia tekniikoita ja lain-säädäntömuutoksia. UK markkinoiden lisääminen, uuden teollisuuden alan synnyttäminen	ES (ei saatavissa) Jäsenmaksu n. 1800 € / vuosi + VATT	ES (ei saatavissa)	Julkinen ja yksityinen sektori, kauppa, teollisuus; kaikkiaan yli 100 jäsentä	ES	Toiminut pitkäaikaan rустettu 1992
ITS France	Yhdistys Toimii osana laajempaa organisaatiota (ATEC)	Foorumi, joka yhdistää alan toimijat ja julkisen sektorin. Käsittelee kaikki liikennemuodot	ES. Jäsenmaksu (ATEC) vaihtelee 25 € - 1150 €. Jäsenmaksut luokiteltu organisaation, koon ja henkilön perusteella	ES	Julkinen (46 kpl) ja yksityinen (72) sektori (kesäkuussa 2002)		Vahvasti kansallinen foorumi, hyväksyy myös ulkomaiset jäsenet
Association of Transport Telematics in the Czech Republic	Yhdistys	Lisää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa eri toimijoiden välillä. Edistää standardien ja yhteisten perusrakenteiden kehittämistä.	ES	ES	Julkishallinto, teollisuus, liikennöitsijät, korkeakoulut, yli 50 jäsentä	1	Vuonna 2002 pal-kattu toiminnanjohtaja

Järjestö / maa	Järjestäytymis- muoto, toimintamalli	Toiminta-ajatus / missio	Rahoitus	Vuotuinen budjetti €	Jäsenkunnan koostumus	Työntekijöiden määrä / vakituiset	Huomautuksia
Connekt (ent. ITS Netherlands)	Yhdistys	Motto "luotettava saavutettavuus" Ohjaa ja edistää liikenteen ja liikumisen hallinnan kehittämiseen tähtäviä ohjelma- ja kokonaisuuksia.	ES Jäsenmaksu 450 €/vuosi Hallitukselta 16 M€ vuosittain T&K-toimintaan			26 työntekijää, johto ja hallinto mukantukien	Uusi yhdistys, toiminta jakautunut varsin laajoihin ohjelma- kokonaisuuksiin kattaen kaikki liikenne- muodot
ERTICO	Osuustoiminnallinen yritys	Edistää ITS:n käyttöönottoa Euroopassa	Jäsenmaksut (noin 60 %), EU:n komission hankkeet. Liittymismaksu 12 k€ (ei peritä julkishallinnolta), vuosimaksut 15 k€ (julkishallinto) ja 30 k€ (muut)	4 M€	Julkinen sektori (1/3), teollisuus, infraoperaattorit, käyttäjät, muut jäseniä n. 90	n. 30	Kansainvälinen, perustettu 1991. Suomesta jäsenenä Liikenne- ja viestintäministeriö, Tietoliikenne ja Nokia Mobile Phones
ITS Canada	Yhdistys	Ajaa jäsentensä etuja, edistää ITS-sovellusten käyttöönottoa Kanadassa, hakee toimivia PPP - malleja ja vahvistaa Kanadan kotimaisen teollisuuden asemaa alalla.	Jäsenmaksu n. 33 € /vuosi/hlö, yritykset n. 166 € / v ulkomaiset jäsenet n. 50 € / vuosi; myös yksityishenkilöt ja opiskelijat voivat liittyä pienellä jäsenmaksulla	ES	Julkinen ja yksityinen sektori, kauppa, teollisuus, opiskelijoita ja henkilöjäseniä		Iso järjestö, jonka toiminta aktiivista. Markkinoiden voimakkaasti Kanadalaista teollisuutta. Perustettu 1997, juuret 90-luvun alussa.

ITS Finland

Kysely

Ohjeet

Vastaa seuraaviin kysymyksiin mahdollisen ITS Finlandin toiminnasta ja tärkeydestä oman organisaatiosi kannalta.

Vastaukset merkitään vastaus sarakkeeseen asteikolla yhdestä viiteen tai merkitsemällä paras vaihtoehto rastilla (x). Lisäksi joissakin kysymyksissä on mahdollista esittää omia vaihtoehtoja. Kysymykseen 8 pyydetään lyhyt perustelu.

1. ITS Finlandin tehtävät

Kuinka tärkeinä pidät seuraavia ITS Finlandin mahdollisia tehtäviä ? (merkityksetön = 1 ... erittäin tärkeä = 5)

Tehtävä	Vastaus
1.1 Kehityksen suunnittelu ja ohjaaminen	
1.2 T&K-tarpeiden selvittäminen ja linjausten tekeminen	
1.3 Liikennetelematiikan käyttöönoton ja liiketoiminnan edistäminen	
1.4 Järjestelmäarkkitehtuurin ja siihen liittyvien rajapintakuvauksien ja standardien ylläpito sekä kehittäminen	
1.5 Pelisääntösuositusten laatiminen (PPP yhteistyö, lainsäädäntö, julkisen sektorin tehtävät)	
1.6 Liikennetelematiikan julkisten rahoitusmahdollisuuksien koordinointi	
1.7 Suomalaisten tuotteiden ja osaamisen viennin edistäminen	
1.8 Liikenteen ja logistiikan telematiikan edunvalvonta kansallisesti	
1.9 Liikenteen ja logistiikan telematiikan edunvalvonta kansainvälisesti	
1.10 Kansainvälinen yhteistyö ja suhteiden hoitaminen muihin järjestöihin	
1.11 Koulutus, seminaarit, tilaisuudet, julkaisut	
1.12 Yhteistyöverkoston rakentaminen ja ylläpito	
1.13 Vaikuttaminen viranomaistahoihin ja muihin päätöksentekijöihin	
1.14 Muu, mikä:	

2. Tehtävien toteutustapa

Kuinka tärkeänä pidät sitä, että ITS Finlandilla on seuraavia toimintatapoja tai keinoja edellä kuvattujen tärkeimpien tehtävien toteuttamiseen ? (merkityksetön = 1 ... erittäin tärkeä = 5)

Toimintatapa	Vastaus
2.1 Organisaatiolla on omaa vakinaista henkilökuntaa	
2.2 Organisaatiossa on osa- / määräaikaista osallistujatahojen henkilökuntaa	
2.3 ITS Finland tekee projekteja (esimerkiksi laatii strategian, päivittää arkkitehtuuria tai selvittää pelisääntöjä projektina)	
2.4 ITS Finlandissa toimii erilaisia työryhmiä (esim. arkkitehtuuri tai pelisäännöt)	
2.5 ITS Finlandilla on HelpDesk (aputoiminto esim. arkkitehtuurin tai pelisääntöjen hyödyntämiseksi ja erilaisten yhteystietojen antamiseksi)	
2.6 Muu, mikä:	
2.7 Muu, mikä:	

3. Organisoititapa

Mikä pitäisi olla ITS Finlandin organisoititapa ? (merkitse X ruutuun)

Toimintatapa	Vastaus
3.1 Yritys	
3.2 Yhdistys	
3.3 Projekti tai ohjelma	
3.4 Jo olemassa olevan tahon tulisi huolehtia tehtävistä	
Mikä tämä taho olisi:	
3.5 Muu, mikä:	

4. Budjetti

Mikä pitäisi olla ITS Finlandin vuosibudjetin suuruusluokka, jotta se pystyisi uskottavasti hoitamaan tehtävänsä ? (merkitse X ruutuun)

Vuosibudjetti	Vastaus
4.1 Alle 20 000 €	
4.2 20 000–100 000 €	
4.3 100 000–500 000 €	
4.4 500 000–1 000 000 €	
4.5 yli miljoona €	

5. Rahoitus

Miten tai mistä ITS Finlandin rahoitus tulisi hankkia ? (merkityksetön = 1 ... erittäin tärkeä rahoituslähde = 5)

Rahoituslähde	Vastaus
5.1 Yritysjäseniltä saatavat jäsenmaksut	
5.2 Yksityisjäseniltä saatavat jäsenmaksut	
5.3 Valtion rahoitus	
5.4 Erillisrahoitus projekteihin tai työryhmiin	
5.5 Myyntitulot tuotteista (seminaareista, työpajoista, julkaisuista, maksullisista projekteista, asiantuntijapalveluista, jne.)	
5.6 Epäsuorasti osallistahojen luovuttamina työpanoksina	
5.7 Muu, mikä:	

6. Oma osallistuminen rahoitukseen

Millaisella rahallisella panoksella vuodessa voit kuvitella oman organisaatiosi olevan kiinnostunut osallistumaan ITS Finlandin toimintaan jäsenmaksuina, palvelumaksuina tai erillisrahoituksena esimerkiksi projekteille ? (Merkitse X ruutuun)

Rahoituksen suuruusluokka	Vastaus
6.1 Alle 1 000 €	
6.2 1 000–10 000 €	
6.3 10 000–50 000 €	
6.4 50 000–100 000 €	
6.5 yli 100 000 €	

7. Oma osallistuminen työpanoksella

Millaisella työpanoksella vuodessa voit kuvitella oman organisaatiosi olevan kiinnostunut osallistumaan ITS Finlandin toimintaan esimerkiksi projekti- tai HelpDesk-työssä ? (Merkitse X ruutuun)

Työpanoksen suuruusluokka	Vastaus
7.1 Alle 10 h	
7.2 10-80 h	
7.3 80-150 h	
7.4 150-300 h	
7.5 yli 300 h	

8. ITS Finlandin hyödyt

Minkälaista hyötyä voisit kuvitella oman organisaatiosi saavan ITS Finlandin jäsenenä? (merkityksetön = 1 ... erittäin tärkeä hyöty organisaatiolleni = 5)

Tehtävä	Vastaus
8.1 Uusia yhteistyökumppaneita verkostoitumisen kautta	
8.2 Lisää näkyvyyttä alan muiden toimijoiden ja asiakkaiden parissa	
8.3 Uusia asiakkaita ja/tai tilauksia	
8.4 Tietoa alan tapahtumista kootusti	
8.5 Tukipalveluja telematiikkaan liittyvissä kysymyksissä	
8.6 Liikennetelematiikan edunvalvonta kansallisesti	
8.7 Liikennetelematiikan edunvalvonta kansainvälisesti	
8.8 Muu, mikä:	

9. Toiminnan tärkeys

Kysymys	Vastaus
9.1 Kuinka tärkeää ITS Finlandin perustaminen on ? (merkityksetöntä = 1 ... erittäin tärkeää =5)	
Perustele vastauksesi lyhyesti	

10. Taustatiedot

Kysymys	Vastaus
10.1 Yrityksen nimi	
10.2 Vastaajan nimi	
10.3 Tehtävänimike	
10.4 Puhelinnumero	
10.5 Sähköpostiosoite	

10.6 Vastaajan asema (merkitse X ruutuun)	
Johtava asema	
Asiantuntija	
Muu, mikä:	

10.7 Yrityksen koko (merkitse X ruutuun)	
alle 10 henkeä	
10–100 henkeä	
100–1 000 henkeä	
1 000–5 000 henkeä	
yli 5 000 henkeä	

Kiitos vastauksestasi !

ITS Finland esiselvityksessä haastatellut ja internet-kyselyyn vastanneet tahot

Almare Visuals Oy	Radiolinja Oyj
Aplicom Oy	Ratahallintokeskus
Arbonaut Oy	Roadnet Finland Oy
Autotuoja ry	Seasam House Oy
Consello Consulting Oy	Sito-yhtiöt
Culminatium Ltd Oy	Strafica Oy
FiCom ry	Suomen Akatemia
Finnsteve Oy	Suomen Paikallisliikenneliitto ry
Genimap Oy	SysOpen Oyj
Hand Held Systems Oy	Tampereen kaupunki
Helsingin kaupunki	Tampereen teknillinen korkeakoulu / Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos
Helsinki Institute for Information Technology	Tiehallinto
IDC	TIEKE (Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry.)
Ilmailulaitos	Tieliikelaitos
Insinööritoimisto Liidea Oy	Tieliikenteen Tietokeskus TT Oy
Intermarketing Oy	TietoEnator Oyj
Jussa Consulting	TIMAKE-hanke (Tietotekniikan mahdollisuudet kulkuneuvo- ja työkoneteollisuuden liiketoiminnan kehittämisessä)
Jyväskylän kaupunki	Traficon Oy
LT-Konsultit Oy	Tuusulan kunta
Merenkululaitos	Vaisala Oyj
Mitron Oy	Vantaan kaupunki
Nokia Smart traffic products	VIISAS Communications
Oulun kaupunki	Viking Line Marketing Ab Oy
Oulun yliopisto	VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka
Oy Sabik Ab	YTV Liikenne
Peek Traffic Oy	
Porin kaupunki	

**Luonnos ja esimerkki ITS Finlandin
toimintasuunnitelmaksi**

ITS FINLAND

**TOIMINTA-AJATUS
MISSIO
TEHTÄVÄT JA TAVOITTEET
RAHOITUS
ORGANISOINTI**

Missio, toiminta-ajatus

ITS Finland edistää liikenteen ja logistiikan telematiikan käyttöönottoa ja palveluita Suomessa. ITS Finland edistää telematiikan toimijoiden välistä yhteistyötä ja verkottumista siten, että

- ♦ kaupallisten toimijoiden telematiikkaan liittyvät liiketoimintamahdollisuudet paranevat
- ♦ Suomeen syntyy koko yhteiskuntaa hyödyttäviä liikenteen ja logistiikan telematiikan palveluja.

ITS Finland valvoo jäsenkuntansa etuja kansallisissa telematiikan kehittämis- ja edistämishankkeissa sekä koko Suomen etuja telematiikan kansainvälisessä kehittämistyössä. Erityisesti ITS Finland pyrkii parantamaan yritys- ja palvelutoiminnan edellytyksiä.

ITS Finland edistää alan osaamisen kasvattamista ja vientiä.

ITS Finland toimii aktiivisesti liikenteen ja logistiikan telematiikan palveluiden ja tuotteiston kehittäjänä ja alan sääntelyn vaikuttajana

- ♦ osallistumalla
- ♦ keskustelemalla
- ♦ tiedottamalla
- ♦ toimimalla asiantuntijana
- ♦ tarjoamalla asiantuntijapalveluita.

Tavoitteet ja tehtävät

ITS Finlandin tavoitteena on varmistaa, että alan toimijat toimivat hyvässä yhteistyössä alan yritysten ja organisaatioiden sekä koko Suomen yhteiseksi hyväksi. Tavoitteena on myös edesauttaa suomalaisen telematiikkaosaamisen kehittymistä sekä julkisella että yksityisellä sektorilla.

ITS Finland toimii alan pelisääntöjen aktiivisena kehittäjänä.

Palveluiden, laitteiden, sovellutusten ja osaamisen vientiä kansainvälisille markkinoille edistetään osallistuen alan kansainvälisiin tapahtumiin ja tilaisuuksiin. ITS Finland edustaa jäsenkuntaansa tai koko Suomea kansainvälisessä kehittämis-, sääntely- ja standardointityössä sopimalla asiasta vastuullisten tahojen kanssa erikseen.

Alan korkea kansainvälinen taso varmistetaan tiedottamalla jäsenkuntaa telematiikan kehittämis-, sääntely- ja standardointityöstä, jota tehdään Suomessa ja muualla maailmassa. ITS Finland osallistuu aktiivisesti tällaiseen työhön alueellisella, kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.

ITS Finland toimii kansallisen telematiikka-arkkitehtuurin ylläpitäjänä ja kehittäjänä Suomessa. ITS Finland edistää arkkitehtuurin käyttöönottoa ja hyödyntämistä. Arkkitehtuurin soveltamista helpotetaan tarjoamalla erilaisia neuvonta-, asiantuntija- ja tietopalveluja kaikille halukkaille.

ITS Finland järjestää alan tapahtumia ja koulutustilaisuuksia.

Toiminnan rahoitus

ITS Finland toimii voittoa tuottamattomalla periaatteella. Toimintaa rahoitetaan

- ♦ jäsenmaksuin, joka vahvistetaan vuosittain ja joka vaihtelee jäsenten koon ja taloudellisten resurssien mukaan
- ♦ asiantuntijapalkkioin, jotka saadaan maksuksi asiakasorganisaatioilta
- ♦ palvelutoiminnasta saatavin maksuin.

Rahoituksesta

Rahoitus muodostuu toiminnan kriittiseksi tekijäksi. Syynä tähän on, kuten Suomessa useimmiten, vähäisen toimijajoukon ja pienten markkinoiden seurauksena mittakaavan ja sitä kautta mittakaavaedun puute. Tämä paljastuu alla olevasta taulukosta, jossa on alustavasti arvioitu toiminnan tuottoja ja kuluja. Näiden parempaan tasapainoon saattamiseksi voidaan harkita seuraavia toimia:

- ♦ toiminnan osa-aikaistaminen
- ♦ toimistohenkilöstön tarpeellisuuden kriittinen tarkastelu
- ♦ palvelutoiminnan lisääminen; esimerkiksi arkkitehtuurin ylläpitäminen ja käytön neuvonta LVM:n, keskushallintojen ja yritysten ostamana palveluna; jos suuri joukko esim. liikennöitsijöitä maksaisi tällaisesta palvelusta pienen summan, niin kokonaisuutena tuotot saattaisivat olla kohtuulliset
- ♦ suurten yritysten ja hallinnon jäsenmaksujen nosto muita korkeammalle tasolle; todellisuudessa voidaan olettaa, että yritysten maksuhalukkuus on varsin rajallinen.

Kehityskaari

Suoraan yhdistystoimintaan tähtäävä toiminta saattaa olla hankala toteuttaa, johtuen rahoituksen ja maksuhalukkuuden epävarmuudesta, joka puolestaan johtuu tuotettavien palvelujen / toimintojen hyödyllisyyden epävarmuudesta.

ITS Finlandin käynnistymis- ja pilottivaiheessa yhdistyksen sijaan kyseeseen voisivatkin tulla MoU (Memory of Understanding) -pohjainen toimintamalli, ohjelma tai hanke. Tällöin saataisiin konkreettisia kokemuksia päätöksenteon tueksi päätettäessä ITS Finlandin toimintamuodosta tai ylipäänsä ITS Finlandin tarpeellisuudesta. Eräs vaihtoehto voisi olla myös ITS Finlandin liittäminen jonkin jo toiminnassa olevan kotimaisen organisaation kylkeen tai perustaa yhteispohjoismainen ITS-järjestö. Tosin jälkimmäisessä vaihtoehdossa tulee ottaa huomioon myös kansalliset tavoitteet sekä kotimaisten toimijoiden tarpeet ja näkemykset.

Ratkaisuun vaikuttaa myös poliittiset näkemykset ITS-toiminnan merkityksestä liikennepoliittisena painopistealueena sekä palveluiden ja tuotteiden kehittämisestä potentiaalisiksi vientituotteiksi.

ITS Finlandin luonteva kehityskaari saattaisikin olla esimerkiksi seuraava:

	AIKA / VAIHE		
	Alkuvaihe	Kasvavan toiminnan vaihe	Pysyvän laajamittaisen toiminnan vaihe
	1...3 a	2...5 a	5 a →
Toimintamuoto	Projekti	Yhdistys	Yhdistys / markkinointiyhtiö / kehitysyhtiö
Pääasiallinen rahoitus	Hallinnon ja yritysten yhteinen tilaus	Jäsenmaksut, avustukset	Palvelutoiminta

Tällainen kehityskaari onkin havaittavissa esim. Kanadassa (keskustelufoorumi → yhdistys) ja Ruotsissa, jossa ITS Sweden aloitettiin projektina, mutta ilmeisestikin toiminta tähtää pysyvyyteen äskettäin perustetun yhdistysmuodon myötä. ITS Sweden on ITS Finlandin kehittämisen kannalta sopivassa kehitysvaiheessa, joten Ruotsin kokemuksia kannattaa hyödyntää ITS Finlandin kehittämisessä.

Organisoinnista

ITS Finlandin organisoinnissa on useita vaihtoehtoja. Alla on esitetty joitakin ajatuksia, joita voitaisiin harkita organisointiin ja rahoitukseen liittyen:

- ♦ kiertävä puheenjohtajuus ja asiantuntijat avaintoimijoiden kesken, esimerkiksi EU:n troikkamalli; käytännössä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi
- ♦ ITS Finland toiminnanjohtaja vaihtuisi vuosittain
- ♦ eräät johtavat asiantuntijat tai toiminta-alueiden vetäjät vaihtuisivat myös; yhdessä johtavat asiantuntijat ja toiminnanjohtaja voisivat muodostaa ITS Finlandin "johtoryhmän"
- ♦ avaintoimijaorganisaatiot tukisivat toimintaa antamalla muita asiantuntijoita (joko johtavia tai junioriasiantuntijoita) korvauksetta ITS Finlandin käyttöön määräajoksi, jolloin palkat tulisivat osittain ko. avaintoimijaorganisaatioilta muiden rahoituslähteiden lisäksi
- ♦ hallituspaikka jäsenmaksulla; hallitus toimii toiminnanjohtajan tukena ja valvoo organisaation mission toteuttamista.

Organisointi on kuitenkin erilliskysymys, joka suunnitellaan erikseen, kun ITS Finland mahdollisesti realisoituu.

ITS Finlandin etenemispolun SWOT analyysi (hanke/ohjelma → yhdistys)

Vahvuudet	Mahdollisuudet
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Laaja-alainen näkemyspohja ▪ Yhteistyöllä saatava synergiaetu (1+1=3) ▪ Tiedonvälitys/vaihto foorumi ▪ Pienellä panostuksella viennin edistämistä ▪ nyt isännättömien tärkeiden tehtävien pitkäjänteinen hoitaja ▪ yhden luukun palvelupiste nyt sekalaiselle joukolle tahoja ja toimijoita ▪ motivoitunut porukka (kyselyt) ▪ saanut kannatusta haastattelujen yhteydessä ▪ toiminnalle on tarvetta ▪ toimintaan on kiinnostusta ▪ toiminnasta nähdään koituvan hyötyjä ▪ moni on kiinnostunut organisaatiosta ▪ jättää auki optioita lopettaa toiminta (projektin jälkeen) ▪ vaihteittainen lähestyminen antaa optio mahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Telematiikan pelikentän selkeyttäjä ▪ PK-yritykset pääsevät osallistumaan ▪ Toimijoiden yhteistyön parantaminen ▪ KV verkottuminen (ITS Sweden, UK jne.) ▪ Järjestelmien halpeneminen tietotaidon kasvun myötä ▪ Osallistujatahojen innostus lähteä mukaan, jos toiminta saadaan käyntiin oikealla tavalla ▪ toimintaan ollaan valmiit panostamaan ▪ voi ottaa hoitoonsa FITSin tehtäviä. Yksi korvaava, tarpeellinen keskustelukerho ▪ ITS Finlandin vastuulliset henkilöt. Jos saadaan hyviä henkilöitä voidaan saada aikaan paljon hyvää. ▪ Vaihteittainen lähestymistapa: Voidaan edetä aina ”kehitysyhtiöön” saakka ▪ Vaihteittainen lähestymistapa: Voidaan muuttaa koko konseptia matkan varrella ▪ Sekaville markkinoille uusi palveluntarjoaja
Heikkoudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osapuolten sitoutuminen työhön ▪ LVM:n laaja sitoutuminen ▪ Saadaanko toimijat sitoutumaan rahoitukseen ▪ Toiminnan rahoituspohjan kestävyys ▪ Vaihteittainen lähestyminen vaatii alussa isomman julkisen rahoituksen ▪ Vaihteittainen lähestyminen aiheuttaa odottelua. Ei synny voimakasta sitoutumista ▪ Prokura ? ▪ Vastuut epäselvät. Kuka vie ja kuka viki-see ▪ Vaihteittainen lähestyminen: pitkäjänteinen toiminnan hallinta vaikeaa ▪ Liian kevyt aloitus ei tuo tarpeeksi hyötyä. Asioita ei saada organisoitua. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sekaville markkinoille uusi palveluntarjoaja ▪ liian monta kokkia ▪ saadaanko toiminnalle asetettua yksimieliset tavoitteet ▪ saadaanko sovittua mittarit, joilla toimintaa/tuloksia arvioidaan ▪ ITS Finland muodostaa vain uuden byrokratian kerroksen. Ei saada oikeaa koordinoitua tai järkiperäistämistä ▪ Ei synny todellista kuvaa todellisesta ITS Finlandin tarpeesta ▪ uskottavuus loppuu ▪ rahat loppuu ▪ ITS Finlandin vastuulliset henkilöt. Keitä saadaan ? ▪ Pystyykö vastaamaan odotuksiin ▪ Yritysten panos ei muodostu riittäväksi ▪ Julkinen alkupanos ei riittävä ▪ Nyt on jo riittävästi keskustelukerhoja ▪ Onko LVM valmis tarpeeksi suureen alkupanostukseen ▪ Löytyykö aitoja panostajia ▪ Potentiaaliset osallistujatahot eivät näe lisäarvoa → ei osallistujia ▪ Viranomaisvastuu ja ITS Finlandin vastuut sekoittuvat ▪ ohjaus karkaa käsistä ▪ voiko arkkitehtuurin ylläpitäjänä olla yhdistys?

FITS-julkaisuja

Sarjassa aiemmin ilmestyneet raportit

- 1/2002. Ajoneuvoissa käytettävien tieto- ja viestintäjärjestelmien sääntely turvallisuuden kannalta. 69 s. ISBN 951-723-760-X
- 2/2002 IP-järjestelmän kehittäminen osaksi Port@Net-kokonaisuutta. 55 s. ISBN 951-723-761-8
- 3/2002 Liikennetelematiikkahankkeiden arviointiohjeet. 85 s. ISBN 951-723-762-6
- 4/2002 Guidelines for the evaluation of ITS projects. 87 p. ISBN 951-723-763-4
- 5/2002 Liikenteen automaattinen kameravalvonta. Esiselvitys. 61 s. ISBN 951-723-764-2
- 6/2002 Tiedottaminen ruuhkatilanteiden hallinnassa. 143 s. ISBN 951-723-765-0
- 7/2002 Reaaliaikaisen matkustajainformaatiojärjestelmän (ELMI) vaikutusten ja yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi. 111 s. ISBN 951-723-767-7
- 8/2002 Toimintakuvaus häiriönhallinnan tilanteesta. 36 s. ISBN 951-723-768-5
- 9/2002 Automaattivalvonnan tekniset ratkaisut. Selvitys soveltamismahdollisuuksista Suomessa. 59 s. ISBN 951-723-769-3
- 10/2002 Tavaraliikenteen telematiikka-arkkitehtuuri. Esiselvitys. 77 s. ISBN 951-723-770-7
- 11/2002 AirportNet. Toiminnallinen määrittely. 33 s. ISBN 951-723-771-5
- 12/2002 Matkapuhelinpohjaiset pysäköinnin maksupalvelut. 69 s. ISBN 951-723-772-3
- 13/2003 Liikennetelemaattisten tuotteiden ja palvelujen pelisäännöt. 77 s. ISBN 951-723-774-X
- 14/2003 Digitaalisen radio- ja televisioverkon hyödyntäminen henkilöliikenteen telematiikassa. Esiselvitys. 43 s. ISBN 951-723-775-8
- 16/2003 ITS Finland esiselvitys. 56 s. ISBN 951-723-777-4

Lisätietoja

Ohjelman internetsivut
www.vtt.fi/rte/projects/fits

Ministeriön internetsivut
www.mintc.fi

Ohjelman johtoryhmän puheenjohtaja
Liikenneneuvos **Matti Roine**
liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31, 00023 VALTIONEUVOSTO
puhelin (09) 160 28577
telekopio (09) 160 28592
sähköposti matti.roine@mintc.fi

Ohjelman koordinaattori
Tutkimusprofessori **Risto Kulmala**
VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka
PL 1800, 02044 VTT
puhelin (09) 456 4990
telekopio (09) 464 850
sähköposti risto.kulmala@vtt.fi tai fits@vtt.fi