

Lausunto parlamentaariselle liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle

LIIKENTEEN AUTOMAATIO JA DIGITAALISET PALVELUT

1 Aluksi

Uber näkee, että uusien liikennepalveluiden kysyntä tulee kasvamaan niin voimakkaasti, että uutta teknologiaa tarvitaan yhtäältä vastaamaan tähän kysyntään, ja toisaalta liikenteen automaation avulla voidaan vähentää liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia, minkä takia me olemme kehittämässä itseohjautuvien autojen teknologiaa. Uber on myös julkaissut ajatuspaperin kokonaan uudenlaisten lentävien liikkumisvälineiden kehittämiseen ja ekosysteemeihin liittyen.¹ Tässä lausunnossa keskitymme pääasiassa automaation ja uusien liikennepalveluiden väliseen yhteyteen sekä kysymykseen tiedon ja avoimien rajapintojen roolista.

2 Liikenteen automaation ja uusien palveluiden vaikutukset liikenneverkkoon

OECD:n alaisen International Transport Forumin tutkimuksen mukaan jaetut, itseohjautuvat autot voisivat vähentää liikenteessä olevien autojen määrää jopa 90 prosentilla.² Toisaalta, mikäli liikenteen automaatio ei yhdisty uudenvälisiin palveluihin ja itseohjautuvien autojen käyttö ja omistus tapahtuisi pitkälti samalla pohjalla kuin nykyinen autojen käyttö, on mahdollista, että liikenteen ruuhkat lisääntyvät entisestään autojen liikkua pahimmillaan täysin tyhjinä.

Mitä voimakkaammin liikenteen uudet palvelut vauhdittavat ihmisten siirtymistä autojen omistamisesta liikkumispalveluiden käyttöön, sitä pienemmäksi paine liikenneverkon suhteen jää. Uber uskoo, että modernit kyydinjakopalvelut yhdessä luotettavan julkisen liikenteen kanssa voivat toimia vaihtoehtona yksityisauton omistamiselle. Tutkimukset osoittavat, että kyydinjakopalveluita käyttävät ihmiset ovat muita todennäköisemmin autottomia ja käyttävät julkista liikennettä muita enemmän.³ Kymmenen prosenttia milleniaaleista ja jopa kolmasosa lontoalaisista Uberin käyttäjistä ovat muuttaneet mieltään auton omistamisen suhteen.⁴ Liikkuminen palveluna lisää myös pyöräilyn ja kävelyn kulutapaosuutta.

Liikenteen uudet palvelut voivat myös nopeuttaa liikenteen automaation yleistymistä; itseohjautuva teknologia ja ajoneuvot ovat todennäköisesti kalliita aluksi. Kuitenkin, mikäli itseohjautuva auto on jaetussa käytössä, mahdollistaa tämä myös kulujen jakautumisen. Tämä madaltaisi kynnystä teknologian omaksumiseen ja sen laajempaan käyttöönottoon.

¹ *Fast-Forwarding to a Future of On-Demand Urban Air Transportation*, Uber 2016

<https://www.uber.com/elevate.pdf>

² *Urban Mobility System Upgrade How shared self-driving cars could change city traffic*, ITF 2015

<https://www.itf-oecd.org/urban-mobility-system-upgrade-1>

³ Cf. *Some Uber and Lyft riders are giving up their own cars*, Reuters/Ipsos poll

<https://www.reuters.com/article/us-autos-rideservices-poll-idUSKBN18L1DA>

Uber and Lyft Users More Likely to Use Public Transit Frequently, Own Fewer Cars And Spend Less on Transportation, The American Public Transportation Association.

http://www.apta.com/mediacenter/pressreleases/2016/Pages/160315_Shared-Use-Mobility.aspx

⁴ *Uber says a quarter of Londoners ditching car ownership have done due to alternatives*, Yougov poll

<http://www.cityam.com/254469/uber-says-quarter-londoners-have-ditched-car-ownership>

Uber kannattaa tiemaksujen käyttöönottoa. Perinteisesti liikenteen haasteita, erityisesti ruuhkia, on pyritty ratkaisemaan rakentamalla lisää teitä. Ajan myötä on nähty, että tämä on tehoton tapa käsitellä asiaa: mitä enemmän tilaa tiellä on, sitä useampi auto ilmestyy tielle. Ilmiö on niin ennustettava, että siitä puhutaan “teiden ruuhkautumisen lakina”. Tiemaksut luovat kannustimen käyttää väyliä ja tietilaa tehokkaammin. Tiemaksujen avulla voitaisiin myös nopeuttaa liikenteen palveluistumista, mikä osaltaan voisi vähentää liikenneverkkoon kohdistuvaa painetta.

3 Avoimet rajapinnat, tiedon jakaminen ja liikenteen uudet palvelut

Uberin API on ollut avoin kehittäjille jo vuodesta 2014. Olemme esimerkiksi toimineet yhdessä lentoyhtiöiden ja reittioppaiden kanssa tarjotaksemme luotettavia liikkumispalveluita kaikille. Yhteistyömme mm. Citymapperin, Transit appin ja TRAFI-palvelun ovat tehneet kyydinjakopalveluiden ja joukkoliikenteen yhdistämisestä entistä saumattomampaa.⁵

Liikennemuotojen yhdistäminen helpottui vastikään entisestään, kun paransimme integraatiotamme Transit appin kanssa. Uber-matkustajat, jotka ovat menossa julkisen liikenteen asemalle tai sen lähetyville, saavat suoraan sovelluksessa tiedon seuraavista lähtevistä julkisen liikenteen vuoroista. Tieto päivittyy jatkuvasti, joten matkustajilla on aina ajantasaisin tieto saatavilla. Toiminto on nyt käytössä lähes 50 kaupungissa Yhdysvalloissa. Citymapperin ja esimerkiksi liettualaislähtöisen TRAFI-palvelun sovellusten kautta matkustajien on mahdollista nähdä koko matkaketju ja eri liikennemuotojen yhdistelmien suomat mahdollisuudet alusta loppuun yhdistäen kyydinjakamisen ja julkisen liikenteen.

Teemme yhteistyötä myös useiden kuntien, kaupunkien ja julkisen liikenteen järjestäjien ja viranomaisten kanssa. New Jerseyssä toimimme ensimmäisen/viimeisen kilometrin linkkinä juna-asemalle. Sama kumppanuus säästi kaupungilta tarpeen rakentaa lisää parkkipaikkoja liityntäpysäköintiä varten. Uber toimii paikallisena joukkoliikenteen tarjoajana vajaan 40 000 asukkaan Innisfilin kaupungissa Kanadassa. Euroopassa olemme auttaneet matkustajia Pariisissa ja Amsterdamissa pääsemään määränpäähänsä paikallisten junayhteyksien ollessa pois käytöstä.

Uberia käytetään päivittäin luonnollisena osana matkaketjuja myös ilman sen suurempia kumppanuuksia. Lontoossa noin kolmannes matkoista suuntautuu aamuruuhkan aikaan juna-asemille. Kaikista Uber matkoista noin puolet on yksisuuntaisia, mikä tarkoittaa että matkustajat jatkavat matkaansa tai palaavat lähtöpaikkaansa muita liikennemuotoja hyödyntäen.

Uber näkee, että liikennemuotojen yhdistely ja monipuolinen käyttö sekä MaaS ovat varmasti osa liikkuvuuden tulevaisuutta – tulevaisuutta, joka on jo monissa paikoissa arkea. Uudet palvelut mahdollistava teknologia kehittyy nopeasti. Siksi uskommekin, että on vielä monia yrityksiä ja palveluita, joita emme ole vielä nähneet. Koska kukaan ei pysty tarkasti sanomaan, miltä tulevaisuus tulee näyttämään, on tärkeää, että mitään yksittäistä visiota ei ajeta liian voimakkaasti. Lainsäädännön tulisi jättää riittävästi tilaa myös kaupallisille kumppanuuksille ja uusien liiketoimintamallien kehittämiseksi markkinaehtoisesti.

Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa todettiin, että tietojen jakaminen ja rajapintojen avaaminen eivät edellytä henkilötietojen, liikesalaisuuksien tai teknisesti sensitiivisten tietojen jakamista (kuten dynaamisen hinnoittelun perusteet). Uber tukee näitä periaatteita. Samalla tulee huolehtia, että tiedon antajat voivat asettaa rajapintojen avaamiselle omia edellytyksiään ja ehtojaan, jotta jaetut tiedot voidaan

⁵ Palvelut ovat vastaavan tyyppisiä kuin pääkaupunkiseudulla käytössä oleva Reittiopas.

asianmukaisesti suojata, ja että tietojen käyttö rajoitetaan ainoastaan siihen tarkoitukseen, jota varten ne on annettu. Luonnollisesti on otettava tarkasti huomioon yksityisyydensuojaan liittyvät ongelmat, joita tiedon jakamisesta ja rajapintojen avaamisesta voi aiheutua, jos asiakkaiden tietoja käsitellään väärin tai lainvastaisesti (tämä koskee sekä kuljettajien että matkustajien tietoja).

Jos liikkumispalveluiden tarjoajille asetettaisiin laajamittaisia tiedon jakamiseen ja rajapintojen avaamiseen liittyviä velvoitteita ilman, että edellä mainitut huolenaiheet huomioidaan, kuluttajat, kuljettajat ja palveluntarjoajat (Uber mukaan luettuna) voisivat kärsiä haitallisia seurauksia. Velvoitteista voisi tulla markkinoille pääsyn este mille tahansa edellä mainituista toimijaryhmistä. Tarpeettoman monimutkainen tai raskas yhteensovittaminen voi vaatia huomattavia sisäisiä resursseja sekä yksityisiltä että mahdollisesti myös julkisilta toimijoilta, ja viedä nämä resurssit pois muusta työstä, jolla voi olla suurempi vaikutus ja arvo suomalaisille markkinoille teknologian, innovaatioiden tai tuottavuuden näkökulmasta.