

Asia: VN/12230/2024

## **Hallituksen esityksen luonnos laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi**

### **Lausunnonantajan lausunto**

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Paikallisliikenneliiton mielestä on perusteltua ja hyvä ratkaisu koota liikenteeseen liittyvät datavelvoitteet yhteen lakiin. Isommalla muutoksella ja säätämällä liikennejärjestelmän perustietopalvelusta varmistetaan, että mahdolliset ristiriitaisuudet ja eri toimijoiden päällekkäiset velvoitteet poistetaan ja datan toimittaminen ja laatu voi kehittyä suotuisasti.

Esimerkiksi liityntäpisteisiin liittyviä velvoitteita oltiin keväällä 2024 sisällyttämässä lakiin liikenteen palveluista ja tällöin olisi jäänyt ristiriitaisuuksia tiedon toimittamiseen suhteessa lakiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä. Jälkimmäinen kumotaan nyt, kun tehtävät siirtyvät Fintrafficille.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026

Yhteenvetona Paikallisliikenneliitto ry:n lausunnosta toteamme että:

\_\_\_ Tulee varmistaa, että Fintrafficin rooli on määritelty selkeästi ja että se tehtävänantonsa puolesta pystyy viranomaisroolissa kohtelemaan julkisia toimijoita ja yrityksiä tasapuolisesti

\_\_\_ Datanhaltijan määritelmä jää epäselväksi ja sitä tulisi tarkentaa, jotta ymmärretään palveluntarjoajien ja infrastruktuurin omistajien vastuut ominaisuustiedon laadusta ja toimittamisesta.

\_\_\_ Velvoitteet tulisi rajata koskemaan olemassa olevaa ja saatavilla olevaa dataa, jotta varmistetaan velvollisuuksien ja kyvykkyyksien oikeasuhtaisuus.

Kuntien tai esimerkiksi Paikallisliikenneliiton edustamien joukkoliikenneviranomaisten näkökulmasta tietopalveluiden käyttötarve, asiakkaiden saama hyöty ja ratkaisut ovat ensisijaisesti yleishyödyllisten tehtävien hoitoa ja paikallisia tarpeita varten.

Datan avaamisen hyötynä palvelutieto löytyy monista eri lähteistä ja erilaisten asiakkaiden tarpeita ja mieltymyksiä pystytään palvelemaan monipuolisemmin. Palveluita tai ainakin tietoja niistä pystytään yhdistelemään ja maksamaan yhdellä kertaa. Digitalisaatiokehitys edistää yhteistyö- ja liiketoimintamahdollisuuksia monenlaisten toimintojen ja organisaatioiden kanssa. Avattu data mahdollistaa myös erilaisten tietoa hyödyntävien liiketoimintojen kehityksen.

Fintrafficin koontityö ja työkalut ovat tarpeellisia ja erittäin hyödyllisiä joukkoliikenneviranomaisille valtakunnallisen joukkoliikennetiedon, EU-standardien käyttöönoton ja matkaketjutiedon kehittymiseksi ja erikokoisten toimijoiden yhteyspisteenä tiedon toimittamiseen ja hyödyntämiseen. Tunnetut ja vaikeimmat joukkoliikennetiedon haasteet koskenevat esteettömyyden ja esteettömyystiedon kehittymistä, tiedon laatua ja monitoimijaympäristöjen kävelyreitti- ja ominaisuustietojen toimitusta.

Tiedon keräämisen tavat, työkalut ja resurssit kehittyvät ajan myötä, mutta ei lain vaatimaan tasoon 1.1.2026 mennessä. Finntraficilta tullaan tarvitsemaan asiantuntija-apua ja neuvontaa.

Datan toimittamiseen veloitettujen näkökulmasta sääntely, missä tiheätahtisesti lisätään ja avataan tietolajeja, näyttäytyy aikataulujen osalta osittain toteuttamiskelvottomana suhteessa kyvykkyyksiin. Paikallisesti tietopalvelujen kehityksessä valitaan asiakastarpeisiin, resursseihin ja kustannushyötyihin sopivia kehittämiskohteita ja tulisi arvioida tarkemmin, onko esitys aikataulultaan ja laajuudeltaan oikeasuhtainen.

Fintrafficin kerrotaan olevan erityistehtävayhtiö, joka tavoittelee maltillista voittoa. Yhtiö tuottaa liikenteenohjaus- ja hallintapalveluita, joilla varmistetaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä huolehditaan toimintavarmuudesta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Sen tehtävänä on yhtiöjärjestyksen mukaisesti luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen.

Tule varmistaa, että Fintrafficin rooli on määritelty selkeästi ja että se viranomaisroolissa pystyy kohtelemaan julkisia toimijoita ja yrityksiä tasapuolisesti. Nykysääntely kohtelee julkisia toimijoita jo eriarvoisesti ja velvoittavammin, koska niiden tuottama data on lähtökohtaisesti maksutta saatavilla ilman erillisiä sopimusehtoja. Esityksessä kuvataan, että Fintraffic pystyisi omaan liiketoimintansa liittyvän tiedon ja osaamisen avulla luomaan alan muille toimijoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennetiedon ekosysteemin kautta. Esityksessä kuvataan, että tietopalvelun ja tiedon laadun paranemisesta hyötyvät erityisesti alan yksityiset toimijat.

Datatuotannon laajenevat velvoitteet näkynevät erityisesti julkisten menojen kasvuna, mutta niitä perustellaan laskennallisina datatalouden hyötyinä.

EU-laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen täydentämiseksi uudistettiin MMTIS-asetusta ja siihen lisättiin tietolajeja. Uusi asetus ei enää erittele datan toimittamiseen velvoitettuja, vaan velvoite kohdistuu datan haltijoihin eli toimijoihin, joilla on oikeus myöntää pääsy hallinnassaan olevaan dataan. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on asetuksen 3 artiklan mukaan perustaa kansallinen yhteyspiste. Datan haltijoiden on annettava pääsy asetuksen liitteessä lueteltuun staattiseen, aiempaan ja havaintoihin perustuvaan matka- ja liikennedataan sekä dynaamiseen matka- ja liikennedataan kansallisen yhteyspisteen kautta. RTTI asetuksessa tarkoitetaan 'datan haltijalla' oikeushenkilöä, rekisteröityä taikka julkista tai yksityistä tahoa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan oleviin liitteessä lueteltuihin datatyyppeihin tai jakaa niitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Datanhaltijan käsite ja sen myötä vastuut ja velvollisuudet liityntäpisteiden eli pysäkkien ominaisuustiedoista jää epäselväksi, sillä eri palvelutarjoajilla on samojen liityntäpisteiden dataa aineistoissaan. Käytännössä katu- tai väyläverkon omistajat omaavat koko verkon tiedon ja vastuun fyysisestä infrasta ja sen käytettävyydestä.

Datanhaltijan määritelmää tulisi tarkentaa. Palveluntarjoajat ovat kuntien, valtion ja joskus yksityisten tahojen omistaman liikenneverkon ja yleisten alueiden käyttäjiä ja asiakkaita. Ne tarvitsevat tietoa liikenneverkosta ja välittävät sitä asiakkailleen. Sen sijaan katu- ja väyläverkon omistajilla lienee oikeus ja velvollisuus hallinnoida ominaisuustietoa.

Kuluttajansuojan toteutumisen vuoksi liityntäpisteen esteettömyys (kyllä/ei ja tätä monilukuisemmat tietolajit) tulee määritellä tai vähintään kansallisesti ohjeistaa tarkemmin. Palveluarkkitehtuurin laadun kehittämisessä tarvitaan nimikkeistön ja ominaisuustiedon vakiointia.

Häiriötiedottamiselta vaadittu taso nojaa hyvään ja laadukkaaseen tiedon tuotantoon ja saatavuuteen. Mahdollisuutta oikea-aikaisen ja laadukkaan koneluettavan tiedon saamiselle ja toimitusta yleisten alueiden poikkeustilanteista ratkaistaneen uudistettavassa yhdyskuntarakentamislaissa, yleisellä alueilla tehtäville töille säädetyissä vastuissa ja velvollisuuksissa. Reaaliaikaisen datan saaminen tie- ja katuverkon käytettävyydestä edellyttää, että esimerkiksi työmaat ovat velvoitettuja työmaa-aikaisten suunnitelmien reaaliaikaiseen ja digitaaliseen toimittamiseen.

Infrastruktuurin korjausvelka Suomessa kasvaa ja palvelujen rahoitukseen käytettävät valtion määrärahat heikkenevät ostovoimaltaan ja tasoltaan. Palvelujen parantumiseen, saavutettavuuteen

ja esteettömyyteen panostavaa käännettä ei olla tekemässä valtion liikennejärjestelmän rahoituksessa. Pitkämatkan matkaketjujen kehityksen kokonaiskuvassa fyysiset palvelut ja alueellinen saavutettavuus heikkenevät Suomessa maantieteelliseltä laajuudeltaan, mutta tiedon tuottamisen kunnianhimo kasvaa. Siten EU-tavoitteita koskien palvelujen parantamista sekä ruuhkien, ilmansaasteiden ja liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentymistä ei tietosääntelyllä saavuteta. Tietopalveluun liittyvän sääntelyn vaikutuksia ihmisiin ja liikkumisen tasa-arvoon todennäköisesti yliarvioidaan. Varsinaisten palvelujen kehitys on ratkaisevampaa. Heikoimpien liikkujaryhmien ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien tarpeiden tulisi saada korostetumpi asema resurssien kohdentamisessa

Julkisen rahoituksen tason ollessa pysyvä ongelma kannattaa tiedon laadun ja määrän kehittämisessä edetä Suomessakin viisaasti ja tavoitella kuntien ja valtion omiin resursseihin nähden realistista tasoa tiedon ja järjestelmien kehitykselle.

Joukkoliikennepalveluja järjestävät viranomaiset kehittävät joukkoliikenteen tietopalveluja aktiivisesti ja näkevät kehityksen myönteisenä. Mielestämme velvoitteet tulee kuitenkin rajata olemassa olevaan, todennetusti jo saatavilla olevaan tietoon ja kehityksessä edetä ensin niissä tietolajeissa, mistä on nopeasti ja eniten hyötyä arjen huoltovarmuuden turvaamisessa paikallisesti sekä valtakunnallisesti.

Velvoitteet tulisi rajata koskemaan vain jo olemassa olevaa ja saatavilla olevaa dataa, jotta varmistetaan ettei kunnallisille tai alueellisille viranomaisille kohdistu ylimitoitettuja tehtäviä. Edelläkävijäviranomaiset voivat aina avata enemmän, kehittää toimintamalleja ja tiedontuotantoa malliksi muillekin.

Soininen Minna  
Paikallisliikenneliitto ry