

Asia: VN/14164/2024

Asemanhaltijan tehtävien järjestäminen Suomessa

Lausuntopyynnön kysymykset

1. Haluatteko esittää yleisiä huomioita arviomuistioluonnoksesta?

Liikenne- ja viestintäministeriössä selvitetään rautatieliikenteen EU-asetuksiin perustuvien rautatieaseman asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämistä. Ministeriössä on laadittu arviomuistioluonnos, jossa on hyödynnetty myös aiempia ulkopuolisia taustaselvityksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa virkamiestyönä laaditusta arviomuistioluonnoksesta.

Arviomuistion avulla pyritään varmistamaan, että jatkokeskustelun ja lainsäädännön kehittämisen pohjaksi olisi käytettävissä yhteinen kuva lakisääteisistä tehtävistä, jotka asemanhaltijalle on EU-asetuksissa osoitettu ja niiden hoitamisen nykytilasta.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua asiaan ja hyvästä muistion tietosisällöstä.

Valtion tavoitteet

Suomen päivitettävänä oleva valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tavoittelee, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysvision (22.11.2023) mukaan kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti. Vision keskeisin tavoite on sujuvan matkustamisen mahdollistaminen aivan jokaiselle.

Paikallisliikenneliiton lausunto

Valtion tulisi harjoittaa pitkäjänteistä ja joukkoliikenteen kehittämistä tukevaa politiikkaa, jotta tavoitteet saavutetaan. Samalla kun Suomessa on niin esteettömyysstrategiassa kuin Liikenne12 -suunnitelmassa tunnistettu tarve kehittää matkaketjuja, tiedonsaantia, esteettömyyttä ja saavutettavuutta, on tilanne haasteellinen.

Infrastruktuurin korjausvelka Suomessa kasvaa ja palvelujen rahoitukseen käytettävät valtion määrärahat heikkenevät ostovoimaltaan ja tasoltaan. Palvelujen parantumiseen, saavutettavuuteen ja esteettömyyteen panostavaa käännettä ei ole näköpiirissä valtion liikennejärjestelmän rahoituksessa eikä muutenkaan.

Matkustajanoikeuksien selkiyttäminen ja matkustajan tiedon lisääminen oikeuksistaan ja palveluehdoista on erittäin tarpeellista.

Samaan aikaan pitkämatkaisten matkaketjujen kehityksen kokonaiskuvassa fyysiset palvelut ja alueellinen saavutettavuus heikkenevät Suomessa maantieteelliseltä laajuudeltaan, mutta tiedon tuottamisen kunnianhimo kasvaa.

Kaukoliikenteen eri kulkumuodot yhdistäviä multimodaaliterminaleja ei ole montaa. Henkilökohtaisen palvelun saanti lipunmyynnissä ja asemapalvelut ovat vähenemässä, kun yksityiset operaattorit luopuvat asemien miehityistä palveluista ja odotustiloistakin. Lukuisilla Suomen rautatieasemilla ei ole lämmintä odotustilaa tai WC:tä. On monta alueen tai rakennuksen hallinnoijaa, tehtävää ja vastuuta. Osa terminaaleista taasen on hybridejä yhdistäen yksityisen palvelutarjonnan ja kaukoliikenteen terminaalitoimintoja.

Tavoitteisiin ei päästä yksistään lakeja säätämällä. Valtion ja kuntien tulisi panostaa asemaympäristöihin, liityntäpisteisiin ja esteettömyyteen. Heikoimpien liikkujaryhmien ja henkilöliikennepalvelujen käyttäjien tarpeiden tulisi tällöin saada korostetumpi asema resurssien kohdentamisessa. Vähäliikenteisyydestä huolimatta valtion visio lupaa saavutettavuutta ja itsenäistä mahdollisuutta liikkua kaikille.

Tulee huolehtia muun muassa alueellisesta saavutettavuudesta (palveluista!), pitkämatkaisen liikenteen käyttämien terminaalien ja keskeisten liityntäpisteiden sääsuojasta, lämpimistä odotustiloista, WC-palveluista ja terminaalialueiden esteettömyydestä

Vaikka muistiossa todetaan, että siinä on tarkoitus käsitellä asemanhaltijakysymystä ja siihen liittyvä tehtäviä ja vastuita, ottaa Paikallisliikenneliitto lausunnossa kantaa kokonaisuuteen ja kuvaajäljempänä eri lainsäädäntöehdotusten yksityiskohtia, koska näkemystemme mukaan omistajuuden

hajautumisesta koituvia ongelmia matkaketjujen nivelkohdissa ollaan ratkaisemassa myös tavalla, joka ei voi onnistua kuluttajan eikä henkilöliikennepalvelun tuottajan kannalta. Kaikkiin liikennemuotoihin kannattaa luoda yhteneväiset ja johdonmukaiset asiakkaan tarvitseman tiedon tuottamisen ja toimittamisen periaatteet. Siksi kirjoitamme lausunnossamme koko palvelujärjestelmästä ja myös bussiliikenteestä.

Valtionhallinnossa on hyvä pohtia kokonaisuutena, miten liikennettä koskeva EU-tietosäätely tuodaan kotimaiseen lainsäädäntöön lain noudattamista ja tiedon laadun kehittymistä parhaiten edistävällä tavalla.

Eri lainsäädäntösuunnitelmien oikeasuhtaisuuden arvioimiseksi ja julkisten resurssien tehokkaan käytön suunnittelemiseksi olisi tärkeä ymmärtää ja kirkastaa kaikille osapuolille, minne syntyisi velvoite järjestää avustamispalveluja ja kenellä tämä velvoite Suomessa olisi, ja sitä muistio pohjustaakin.

Periaatteiden ja järjestelyjen tulisi tukea myös sitä, että liikennepalvelumarkkina on avoin ja tarjoaa tasapuoliset kilpailuedellytykset kaikille toimijoille.

Tulevaa multimodaalimatkojen matkustajanoikeuksien lainsäädäntöä sovellettaisiin esimerkiksi kahden eri liikennemuodon myynnissä asiakkaan matkatarvetta varten, esim. kaukoliikenteen junalla ja bussilla ja matkayhdistelmää koskevissa informaatiopalveluissa, korvauksissa ja toimissa matkojen viivästymis- tai peruuntumistilanteissa, sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamispalveluissa matkan aikana multimodaaleissa terminaaleissa. Ehdotus asettaa reaaliaikaisen tilannetiedottamisen veloitteen viivästymisissä ja peruutuksissa.

Suomessa tämä ehdotettu asetus koskenee siten myyntiä ja paikkoja, joissa yhdistyy bussien kaukoliikennettä ja pitkämatkaisia junavuoroja. Paikallisliikenteen yhdistämisessä pitkän matkan ketjuun ei tulisi lisävelvoitteita.

Toteutusvaihtoehdot

Yhdenvertaisuusperiaatteen ja tasapuolisten kilpailuolosuhteiden toteuttamiseksi asemahaltijuuden ja vastuun avustajapalveluista tulisi olla kansallinen, kun kyseessä ei ole liikennepalvelun henkilökuntaa koskeva velvoite. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista hallinnoimista tulisi keskittää valtiolle. Asemanhaltijan rooli olisi todennäköisesti ulkoistettujen palvelujen hankkija ja vaatisi palvelujen rahoittamista.

Paikallisliikenneliitto kannattaa kaiken infratiedon toimittamisen keskittämistä infrastruktuurin omistajille ja palvelutiedon tuottamisen velvoitetta palvelujen järjestäjälle. Tieliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole mahdollisuutta vastata siitä, että niillä olisi ajantasainen häiriötieto ja muu tieto pysäkkien esteettömyydestä. Esimerkiksi katutöitä voidaan tehdä ilman että niistä on kadunpitäjällä ajantasainen tieto, kuinka tällöin liikennepalveluja järjestävillä tahoilla voisi olla.

Niin liikennetiedoissa kuin maankäyttö-, alue- ja rakennussuunnittelussa tavoitellaan rakennetun ympäristön digitaalista kaksosta. Olisi johdonmukaista harkita liikenneasematoimintoja sisältävien rakennusten kohdalla EU-lainsäädännön vaatiman esteettömyystiedon tuottamista koneluettavassa muodossa rakennussuunnittelussa.

Meneillään on rakentamislain päivitys, ja siinä vaadittuja digitaalisia tietoja voidaan määrittää tarkemmin asetuksessa. Tietomalli rakennuksen sisäisistä esteettömistä reiteistä hisseineen ja tasovaihtoineen tulisi olla vaatimuksena julkisilta asematoimintojen yhteydessä olevilta rakennuksilta.

Rakennuksen ja infrastruktuurin omistajan pitäisi huolehtia, että toteumamalli tai koneluettavat tiedot ylläpidetään ajan tasalla. Rakentamislain mukaan kunta välittäisi tiedot rakennetun ympäristön tietojärjestelmään luvanvaraisista hankkeista. Sieltä ne olisivat poimittavissa esimerkiksi Fintraficin ylläpitämään ERSAD-tietokantaan ja muihin tietoa hyödyntäviin tietomalleihin.

Kun jokainen infraomistaja vastaisi EU-lainsäädännön tuomista velvoitteista omaa omaisuuttaan koskien, olisivat esteettömät reitit väyliltä, kaduilta ja katujen pysäkeiltä rakennusten ja yksityisten alueiden kautta valtion hallinnoimille asemalaitureille asiakkaiden saatavilla.

Tarvitaan myös eurooppalaisten tietostandardien yhtenäistä ymmärtämistä. Esimerkiksi liityntäpisteiden (bussipysäkit) esteettömyys todetaan kyllä/ei -tietona, mutta lainsäätäjä ei ole määritellyt yhtenäistä määritelmää esteettömälle pysäkille. Lainsäädännön epätarkkuus vaikeuttaa osaltaan esteettömyystiedon kehittymistä.

Seuraavassa vaiheessa olisi hyödyllistä tarkentaa, mitkä ovat ne asemat, joita avustus- ja muut EU-lainsäädännöstä tulevat velvoitteet koskevat ja Suomen tulisi itse olla muodostamassa käsitystä siitä, minkä tasoinen asemien ja terminaalien verkosto laadullisesti meillä kokonaisuutena tulisi olla. Liikennemuotoja tasavertaisesti kohdellen huomata myös tärkeät seudulliset bussiliikenteen terminaalit.

Lisätietoja ja lausunnon esityksiä perustelevia yksityiskohtia:

Mitä ja minne?

Asemahaltijuus ja matkustajien oikeuksien toteutuminen kytkeytyvät kaupunki- ja kaupunkiseututasolla TEN-T solmupisteverkolle asetettuihin tavoitteisiin. TEN-T solmupisteissä on teetettävä kestävä liikumisen suunnitelmat. Multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia tulisi TEN-T -asetusehdotuksen mukaan perustaa vuoteen 2030 mennessä tiettyihin kaupunkisolmukohtiin. Suomessa tällaisia solmukohtia olisivat Helsinki, Turku, Oulu, Kuopio, Jyväskylä, Lahti ja Tampere.

Valtiolla tulisi olla oma perusteltu käsitys niistä asemista, jotka kuuluisivat avustamispalvelujen ja multimodaalitermaaleihin ja aktiivisesti vaikuttaa asian määrittelyyn. Lisäksi tulee olla kansallisia suunnitelmia siitä, miten koko terminaal- ja liityntäpisteverkko palvelee asiakkaita ja liikennepalvelun tuottajia, kansallisia tarpeita ja matkailijoita, parhaalla mahdollisella tavalla.

On tärkeä muodostaa selkeä kansallisen tason ymmärrys siitä, mitä TEN-T verkon solmupisteissä odotetaan eri kulkumuotojen yhteen kytkennältä. Osalla keskisuuria kaupunkeja juna-asema ja kaukoliikenteen linja-autoyhteydet ovat samassa terminaalissa. Monissa mainituista kaupungeista ei käytännössä ole kaukoliikenteen terminaalien yhdistelmää, niin sanottua matkakeskusta, missä terminaalissa voitaisiin saattaa kulkumuodosta toiseen. Paikallisliikenneliiton tulkinnan mukaan käsillä oleva multimodaaliasetus ei voine tuoda erillisille asemille uusia velvoitteita avustamispalveluun. Ja onko meillä yhtäkään multimodaalia lentoyhteydet sekä kaukoliikenteen juna- ja/tai linja-autoliikenteen solmupisteet fyysisesti yhdistäviä terminaaleja Suomessa?

Kaukoliikenteen multimodaalisuus parantunee parhaiten terminaalien välisen paikallisen liikenteen yhteyksiä kehittämällä. Multimodaalimatka edellyttäisi pidempää siirtymää, paikallisliikenteen matkaa tai taksimatkaa toiseen terminaaliin.

Arviomuistio toteaa Suomen vilkkaimmiksi asemiksi (yli 10 000 matkustajaa päivässä) Helsingin, Tampereen, Tikkurilan ja Pasilan. Kansallisen saavutettavuuden tavoitteen toteuttamiseksi tulisi tarkastella koko liikennepalveluterminaalien kokonaisuutta ja tiedon laatua, toimittamisen vastuuta ja tietokoontia.

Multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen haltijalla tarkoitettaisiin terminaalinpitäjää, joka vastaa multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen hallinnosta. Se voisi olla rautatievastuuasetuksessa tarkoitettu asemanhaltija, jos jollekin edellä mainituissa kaupungeissa sijaitsevalle rautatieasemalle perustettaisiin multimodaalinen matkustajaliikennekeskus.

Vaikka nyt arvioitavana on ollut rautateiden asema- ja terminaalialueita koskevat matkustajapalvelut ja esteettömyyden toteutuminen, nousee vastaavasti tiedon toimittamisen kunnianhimo EU-lainsäädännössä myös koskien kaiken liikenteen liityntäpisteitä ja esteettömyystietoa.

Mihin tiedon tasoon pitää pystyä

Niin bussipysäkeistä kuin juna-asemistakin tulisi kyetä esittämään esteetön kävelyreitti kulkuneuvon nousuun. Asemilla reitit liityntäpisteestä toiseen tai kadulta asemalaiturille voivat kulkea yksityisen rakennuksen ja kaupallisten sisätilojen kautta.

Katujen tai valtion väylin ominaisuustieto on olemassa olevan lainsäädännön mukaan infran omistajan vastuulla. Rakennusten kautta kulkevan esteettömyystiedon toimittamisen vastuut lienevät kaikkein epäselvimmät ja tietomallienkin tulee vielä kehittyä paljon, jotta kattava matkustaja opastus tietojärjestelmissä voidaan toteuttaa.

Muistiossa todetaan, että on erityisen tärkeää, että palvelujen ja infrastruktuurin esteettömyyttä koskeva tieto on luotettavaa, sillä tietojen puutteet saattavat johtaa vammaisen tai liikuntarajoitteisen matkustajan matkan keskeytymiseen tai jopa vaaratilanteisiin. Muistio toteaa, että lakiin perustuvien esteettömyystietojen antamista koskevien velvoitteiden ohella, jotka tyypillisesti koskevat melko hitaasti muuttuvaa tietoa, matkustajalla on usein käytännön tarve saada myös dynaamisempaa tai jopa reaaliaikaista esteettömyystietoon. Esimerkiksi hissirikko voi katkaista esteetöntä palvelua tarvitsevan henkilön matkaketjun.

Arviomuistiossa kirjoitetaan, että liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee liityntäpisteiden ominaisuustietojen vastuun osoittamista palveluja järjestäville toimivaltaisille viranomaisille. Tätä Paikallisliikenneliitto on lausunnossaan vastustanut. Paikallisliikenneliitto kannattaa tarkkarajaista tietovelvoitteiden määrittystä siten, että infraa koskevan ominaisuustiedon tuottamisesta vastaa infrastruktuurin omistaja.

Palveluja järjestävät viranomaiset eivät työskentele infran rakentamiseen ja hoitoon liittyvissä tehtävissä, eivätkä omista katuinfraa. Ne eivät pysty määrittelemään ja seuraamaan pysäkkien palvelutason ja esteettömyyden tilaa niiden linkaaren ajan, mutta tekevät yhteistyötä ja välittävät toiveita liityntäpisteverkoston kehittymiselle koskien henkilöliikennepalveluja ja niiden käyttäjiä.

Niillä ei ole kunnallisen päätöksenteon tai lain liikennejärjestelmästä maanteistä antamaa valtuutusta ja määrärahoja päättää maanteiden, katujen sekä niiden liityntäpisteiden palvelutasosta ja esteettömyydestä ja esimerkiksi esteettömyyteen vaikuttavasta teiden talvihoidosta. Vielä vähemmän mahdollisuuksia ja kyvykkyyttä asemien infratiedon hallintaan.

Väylien, katujen ja kiinteistöomaisuuden tiedon laatuun mukaan lukien liityntäpisteiden tieto pätee Tampereen yliopiston ProDigital -tutkimusohjelman päätelmät koskien infra-alan tuottavuutta digitalisaation avulla. Tutkimushankkeen tulosten mukaan tiedon tuottamisen ja hyödyntämisen tulee perustua infran omistajan vastuuseen elinkaaren aikaisesta tiedonhallinnasta. Tiedon jakamisen ja virtaamisen parantamista ja ohjeistusta tulee kehittää.

Häiriötieto koskien katu- ja tieverkkoa ja samalla liityntäpisteitä ei tule minkään lain velvoittamana ensimmäiseksi toimivaltaisille viranomaisille. Vastuulliseksi matkustajan oikeuksien edellyttämistä infratiedoista ja väylien ajantasaisesta häiriötiedosta tulisi säätää tahot, joille väylien ja katujen elinkaaren aikainen liikennöitävyys ja käytettävyys kuuluu.

Ilmoitukset tien- ja kadunpidon töistä aiheutuvista muutoksista ja äkillinen häiriötieto tavoittaa ensimmäisenä infrastruktuurin omistajan eli väylän tai kadunpitäjän, ei toimivaltaista viranomaista. Tiedon häiriöistä yhteysväleillä on tultava infran omistajalta tai valtakunnallisesta tietopalvelusta aikataulunmukaisille liikennepalvelujen tarjoajille ja muille väylän käyttäjille (yksityinen henkilöliikenne, tilausliikenne ja tavaraliikenne). Vasta poikkeustiedon saatuaan palveluntarjoajat (yhtenä toimivaltaiset viranomaiset) voivat suunnitella poikkeusreitit palveluihin.

Lakeja laadittaessa on huomattava EU-lainsäädännöstä tuleva yksityiskohtaisuuden taso, millä kuluttajan suoja ja matkustajanoikeudet toteutuvat.

--- EU lainsäädännön mukaan multimodaalisten matkatietopalvelujen olisi oltava täsmällisiä, jotta loppukäyttäjille voidaan tarjota mahdollisimman luotettavia ja oikea-aikaisia tietoja. Komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2024/490, annettu 29 päivänä marraskuuta 2023, tulee myös vastuu toimittaa häiriötietoa, kuten suljetut reitin osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista.

---- Komission delegoidun asetuksen (EU) 2024/490 mukaan Matkatietopalvelujen on perustuttava viimeisimpään saatavilla olevaan staattiseen, aiempaan, havaintoihin perustuvaan ja dynaamiseen matka- ja liikennedataan. Asetus määrää, että jos multimodaalissa dynaamisessa tai staattisessa matkatiedossa kohdassa tarkoitettussa datassa tapahtuu muutoksia, datan haltijoiden on päivitettävä liitteessä lueteltu staattinen, aiempi, havaintoihin perustuva ja dynaaminen matka- ja liikennedata ja asetettava se saataville kansallisen yhteyspisteen kautta riittävän ajoissa, jotta mahdollistetaan datan luotettava ja tehokas uudelleenkäyttö.

----Silloin kun muutokset ovat tiedossa etukäteen, datan haltijoiden on myös annettava päivitetty data etukäteen datan käyttäjille. Lisäksi niiden on viipymättä korjattava virheet, jotka ne ovat itse havainneet datassaan tai joista jokin datan käyttäjä tai loppukäyttäjä on niille ilmoittanut.

--- MMTIS-asetuksessa vaaditaan mm. seuraavia tietolajeja säännöllistä liikennettä ja kysyntäohjauksista liikennettä koskien: (c) sijaintihaku (liityntäpisteet) i) yksilöidyt liityntäpisteet ja ii) liityntäpisteiden geometria/kartoitus) sekä (d) reittisuunnitelman muodostaminen (viii) Liityntäpisteiden varustetaso (mukaan lukien laituritiedot, asiakaspalvelu-/neuvontapisteet, lipunmyyntipisteet, hissit/portaat, sisään- ja uloskäyntien sijainti) ja x) liityntäpisteiden esteettömyys ja kulkureitit vaihdon yhteydessä (kuten hissit, liukuportaat).

--- Liityntäpisteitä koskien (pysäkit, ml. kaukoliikenteen pysäkit, terminaalit) esteettömyystietojen saatavuus kattaisi myös sellaisten puuttuvien tietojen tuottamisen, joita ei ole vielä koneluettavassa muodossa.

Paikallisliikenneliitto ei ole perehtynyt ERSAD-sisältöön, mutta oletettavasti rautatieasemista tiedon taso on vähintään vastaava.

Paikallisliikenneliiton mielestä kyse on tiedoista, jotka yksityiskohtaisuudessaan ovat erityisen suunnittelun ja tiedon tarkkuuden tasoa, mitä ei tarjonnan päivittäiseen tai kausittaiseen suunnitteluun sisälly. Tehtävän suorittaminen vaatii ymmärrystä ja osaamista, mitä esteettömyystietolajeja joukkoliikenteen tiedonsiirtoon ja EU-lainsäädännön edellyttämään tietoformaattiin Network Timetable Exchange (NeTEx) sisältyy ja mitä ne toimialueen liityntäpisteiden osalta tarkoittaisivat.

Kuluttajan suojan toteutumisen vuoksi liityntäpisteiden 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. Lakiin tiedoista lain tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä on kirjattu myös vastuusta.

Lain mukaan Väylävirasto ei vastaa Maanmittauslaitoksen tai kunnan sille toimittaman ja Väyläviraston tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä edelleen luovuttaman tiedon sisällön puutteellisuudesta tai virheestä mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta. Väylävirasto kuitenkin korjaa viipymättä ja korvauksetta luovutetussa aineistossa todetut olennaiset virheet ja puutteellisuudet.

Vastaavantyyppisiä kirjauksia tiedon ylläpitäjästä ja toimitusvelvoitteista tarvitaan koskien asemia ja liityntäpisteitä.

a) Säännöt oikeudesta kuljetukseen

-

b) Avunanto rautatieasemilla ja junissa sekä avunannon edellytykset

-

c) Tiedot lähimmistä asemista, joilta on saatavissa avustamispalvelua

-

d) Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustavien koirien korvaaminen

-

e) Henkilöstön koulutus

-

f) Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

-

g) Valitusten käsittelymenettelyt

-

h) Palvelujen laatuvaatimukset

-

i) Matkustajien oikeuksista tiedottaminen

-

j) Sopimus junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisten kuljetusten tarjoamisesta

-

k) Avun tarjoaminen laitteiden huollon aikana

-

l) Kirjalliset toimintaohjeet ja käytösäännöt

-

m) Kuulemismenettely asemien rakentamisessa

-

n) Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely

-

o) Asemalla tapahtuva tiedottaminen

-

p) Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot ja tiedon päivittäminen

-

q) Asemanhaltijan mahdolliset uudet tehtävät:

- **Matkustajien oikeuksia koskevat velvoitteet, joita on ehdotettu laajennettaviksi multimodaalisiin matkustajaliikennekeskuksiin (yllä kohdat a, b, e, h ja i, kommentit voi esittää myös nykyisten velvoitteiden kommentoinnin yhteydessä)**
- **Kokonaan uudet asemanhaltijalle mahdollisesti osoitettavat velvoitteet (matkustajien kanssa käytettävät viestintävälineet, keskitetyt yhteyspisteet multimodaaleissa matkustajaliikennekeskuksissa, asemien minimivaihtoajan määrittely)**

-

3. Arviomuistiolounnoksen yhteenvedossa on esitetty neljä karkeaa etenemismuutosta. Mikä muistiossa tarkemmin kuvatuista alustavista etenemismuutoksista olisi mielestänne toimivin?

- 1. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimusperusteista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.**
- 2. Asema-alueiden omistajat määritetään asemanhaltijoiksi lainsäädännössä.**
- 3. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan tarvittaessa lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille.**
- 4. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä eikä asemanhaltijan tehtäviä erikseen osoiteta toimijoille, vaan asemanhaltijan EU-asetuksen mukaisten tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin.**

Yhdenvertaisuusperiaatteen ja tasapuolisten kilpailuolosuhteiden toteuttamiseksi asemanhaltijuuden ja vastuun avustajapalveluista tulisi olla kansallinen, kun kyseessä ei ole liikennepalvelun henkilökuntaa koskeva velvoite. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimusperusteista hallinnointia tulisi keskittää valtiolle. Asemanhaltijan rooli olisi todennäköisesti ulkoistettujen palvelujen hankkija ja vaatisi palvelujen rahoittamista.

Paikallisliikenneliitto kannattaa kaiken infratiedon toimittamisen keskittämistä infrastruktuurin omistajille ja palvelutiedon tuottamisen velvoitetta palvelujen järjestäjälle. Tieliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole mahdollisuutta vastata siitä, että niillä olisi ajantasainen häiriötieto ja muu tieto pysäkkien esteettömyydestä. Esimerkiksi katutöitä voidaan tehdä ilman että niistä on kadunpitäjällä ajantasainen tieto, kuinka tällöin liikennepalveluja järjestävillä tahoilla voisi olla.

Niin liikennetiedoissa kuin maankäyttö-, alue- ja rakennussuunnittelussa tavoitellaan rakennetun ympäristön digitaalista kaksosta. Olisi johdonmukaista harkita liikenneasematoimintoja sisältävien rakennusten kohdalla EU-lainsäädännön vaatiman esteettömyystiedon tuottamista koneluettavassa muodossa rakennussuunnittelussa.

Meneillään on rakentamislain päivitys, ja siinä vaadittuja digitaalisia tietoja voidaan määrittää tarkemmin asetuksessa. Tietomalli rakennuksen sisäisistä esteettömistä reiteistä hisseineen ja tasovaihtoineen tulisi olla vaatimuksena julkisilta asematoimintojen yhteydessä olevilta rakennuksilta.

Rakennuksen ja infrastruktuurin omistajan pitäisi huolehtia, että toteumamalli tai koneluettavat tiedot ylläpidetään ajan tasalla. Rakentamislain mukaan kunta välittäisi tiedot rakennetun ympäristön tietojärjestelmään luvanvaraisista hankkeista. Sieltä ne olisivat poimittavissa esimerkiksi Fintraficin ylläpitämään ERSAD-tietokantaan ja muihin tietoa hyödyntäviin tietomalleihin.

Kun jokainen infraomistaja vastaisi EU-lainsäädännön tuomista velvoitteista omaa omaisuuttaan koskien, olisivat esteettömät reitit väyliltä, kaduilta ja katujen pysäkeiltä rakennusten ja yksityisten alueiden kautta valtion hallinnoimille asemalaitureille asiakkaiden saatavilla.

Tarvitaan myös eurooppalaisten tietostandardien yhtenäistä ymmärtämistä. Esimerkiksi liityntäpisteiden (bussipysäkit) esteettömyys todetaan kyllä/ei -tietona, mutta lainsäätäjä ei ole määritellyt yhtenäistä määritelmää esteettömälle pysäkille. Lainsäädännön epätarkkuus vaikeuttaa osaltaan esteettömyystiedon kehittymistä.

Seuraavassa vaiheessa olisi hyödyllistä tarkentaa, mitkä ovat ne asemat, joita avustus- ja muut EU-lainsäädännöstä tulevat velvoitteet koskevat ja Suomen tulisi itse olla muodostamassa käsitystä siitä, minkä tasoinen asemien ja terminaalien verkosto laadullisesti meillä kokonaisuutena tulisi olla. Liikennemuotoja tasavertaisesti kohdellen huomata myös tärkeät seudulliset bussiliikenteen terminaalit.

4. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 1? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?

-

5. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 2? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?

-

6. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 3? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?

-

7. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 4? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?

-

8. Puuttuuko arviomuistioluonnoksesta näkemyksenne mukaan jokin etenemisvaihtoehto? Miten arvioitte sen vaikutuksia verrattuna arviomuistiossa esitettyihin etenemisvaihtoehtoihin?

-

9. Haluatteko täydentää tai korjata arviomuistioluonnoksessa asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien valvonnan nykytilasta tai muutostarpeista esitettyä?

-

10. Onko teillä muita kommentteja, jotka toivotte huomioitavan muistiossa kuvattujen asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämisessä?

-

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry