

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

## Imatran kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaari-kärkihankkeeseen

1278/08/00/00/2016

KAUPKLTk § 47 Valmistelija: Topiantti Äikäs

Liikenne - ja viestintäministeriö kirjoittaa (Lausuntopyyntö 18.4.):

”Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on saatavilla ministeriön verkkosivulla osoitteessa [www.lvm.fi/lausuntopyynnot](http://www.lvm.fi/lausuntopyynnot).

Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaarella ehdotetaan avattavaksi liikennepalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös taroituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukykyyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Toimijoita ja muita lausunnonantajia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota omaa toimintaansa koskeviin ehdotuksiin ja niiden vaikutusarvioihin. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti ministeriöön viimeistään 23.5.2016 osoitteisiin [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) sekä [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi).

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

Lisätietoja asiasta antavat Susanna Metsälampi (0295 34 2057) ja Maija Ahokas (0295 34 2390).

Minna Kivimäki  
osastopäällikkö, ylijohaja

Susanna Metsälampi  
neuvotteleva virkamies”

Imatran kaupungin lausunto liikennekaari-hankkeesta perustuu alle oleviin joukkoliikenneasiantuntija Pekkasen, hyvinvointi- ja koulutuspalvelut, ympäristötoimen ja tietojohdajan antamiin selvityksiin:

Joukkoliikenneasiantuntija Päivi Pekkasen selvitys:

Liikennekaaren ensimmäinen osa koskee pääosin tieliikenteen sääntelyä ja sen tavoitteena on saada tieliikenteen sääntely lähemmäs muissa liikennemuodoissa voimassaolevaa sääntelyä. Luonnoksessa esitetyt muutokset tieliikenteen palveluiden tarjoamiseen sekä tarjoajien ja viranomaisten hallinnolliseen työhön kohdistuvat helpotukset ovat positiivisia.

Suomessa ei ole kehittynyt uudenlaisia liikennepalveluita menneiden vuosien aikana. Osasyynä tähän saattaa olla alan tiukka sääntely joka on estänyt innovaatioiden syntymisen. Siksi lainsäädännöllinen muutos joka mahdollistaa koko toimialan uudistumisen on erittäin tervetullut. On hyvä, että lainsäätelyllä luodaan mahdollisuudet uudenlaisten liikkumispalvelujen syntymiselle ja pakotetaan nykyiset toimijat uudistamaan toimintatapojaan. Uudistusten kautta syntyvän kilpailun johdosta, myös yhteiskunta saa kustannussäästöjä kuljetusten kustannustason alentuessa ja kuljetusten järjestämisen tehostuessa. Yhtenäinen, toimiva joukkoliikennejärjestelmä voidaan rakentaa myös siten, että markkinaehtoinen liikenne on yksi osa sitä.

On hyvä poistaa lait, joilla estetään markkinaehtoisen liikenteen kehittyminen tai tarjoaminen alueelle, joissa se tarjoaa kuluttajille sellaista palvelua joka ei viranomaisen hankkimana synny. Markkinaehtoisen liikenteen tullessa ensisijaiseksi palvelujen laadun voidaan olettaa paranevan. Olemassa olevassa markkinaehtoisessa liikenteessä on nähtävissä selkeä ”asiakas edellä” ajattelutapa. Asiakkaille halutaan luoda paras mahdollinen matkakokemus ja liikennöitsijät ovat panostaneet palveluihin joilla tuottaa lisäarvoa asiakkaalle matkan aikana. Markkinaehtoisuus toteutuu näin parhaalla mahdollisella tavalla, kun asiakas saa itse valita palvelun, jossa hänen mielestään kaikista parhaiten hinta ja laatu kohtaavat. Markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä asiakaskokemukseen on pakko panostaa tai asiakas ei tule uudestaan. Tämä poistaa ajatuksen siitä, että markkinaehtoi-

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

nen liikenne alentaisi kaluston laatua, lisäisi ympäristökuormitusta tai vähentäisi esteettömän liikkumisen mahdollisuuksia. Tällä hetkellä pitkän matkan liikenteessä ei taida olla montakaan esteetöntä linja-autoa viranomaisen ostamassa liikenteessä, vaikka markkinaehtoisessa liikenteessä niitä on useita. Markkinaehtoisesti toimiva Onnibus on panostanut uuteen kalustoon ja esteettömyyteen todella paljon, myös muut liikennöitsijät ovat uusineet kalustoaan reittiliikenteessä vastatakseen asiakkaiden laatuvaatimuksiin. On myös huomioitava että viranomaisten hankkimassa pitkän matkan liikenteessä ympäristöystävällisyyden vaatimukset eivät ole olleet yhtä tiukkoja kuin kaupunkien liikenteessä ja tällä hetkellä tilanne voi olla se, että ostoliikennettä ajetaan huonommalla kalustolla kuin markkinaehtoisesta liikennettä. Liikennöitsijät ovat myös oma-aloitteisesti uusineet kaupunkiliikenteen kalustoa, vaikka kilpailutuksessa uutta kalustoa ei ole vaadittu. On siis selkeästi havaittavissa, että liikennöitsijät panostavat uuteen ympäristöystävälliseen kalustoon jo imagokysymyksenä, jolloin ympäristön haittavaikutukset ostoliikenteeseen verrattuna eivät muutu tai saattavat jopa pienentyä.

Viranomaisen päätösvalta tavoiteltavasta alueen palvelutasosta on hyvä säilyttää. Palvelutason saavuttaminen uudella kokonaisuusmahdollistaa uusien palvelumuotojen syntyminen liikennealalle. Koska markkinaehtoisena syntyy vain kannattavaa joukkoliikennettä, syntyy kannattamattomien vuorojen osalta iso markkinapotentiaali pienimuotoista kuljetuspalvelua tarjoaville yrityksille. Näin päästään eroon viranomaisen ongelmasta järjestää kannattamaton avointa joukkoliikennettä perinteisin keinoin. Kannattamattoman joukkoliikenteen tilalle voi kehittyä digitaalisia palveluja hyödyntävää kutsuohjattua palvelua markkinaehtoisesti tai viranomaisen järjestämänä. Tämän pienen liikennöintiosuuden järjestämisen kustannukset kutsuohjautuvasti ovat silti pienemmät kuin aikataulu- ja reittisidonnaisen liikenteen järjestäminen perinteisellä tavalla.

Digitaalisten palvelujen avulla kehitettävät kutsuohjatut liikkumispalvelut edesauttavat uusien palvelujen syntymistä ja/tai olemassa olevien vahvistumista alueilla joissa perinteinen joukkoliikenteen palvelutarjonta on vähentynyt tai lakannut kokonaan rahoituksen tai matkustajien vähennytyä. Vielä jäljellä olevat kalliisti ostoliikenteenä hoidetut kuljetukset ovat uusien innovaatioiden ja eri osapuolien yhteistyön avulla mahdollista tuottaa edullisemmin ja asiakaslähtöisemmin.

Digitaalisuuden ja reaaliaikatieon tuomat muutokset kuljetuspalveluihin ovat tervetulleita uudistuksia. Ne poistavat henkilötyötä, kun kyydin etsimisen, vertailemisen ja tilauksen voi asiakas tehdä itse kuluttajille suunnatuissa avoimissa digitaalisissa palveluissa. Palvelutarjonta ja kyytien yhdistely helpottuvat järjestelmien digitalisoitumisen myötä. Kutsuohjautuvien kyytien hintatason laskiessa, nämä

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

palvelut muodostavat etenkin harvaan asutuilla seuduilla kilpailukykyisen vaihtoehdon oman auton omistamiselle, sekä tuovat turvaa ja mahdollistavat liikkumisen henkilöille joilla ei ole omaa autoa. Digitaalisen palvelusetelin käyttöönotto on merkittävä uudistus joukkoliikenteessä ja se antaa asiakkaalle enemmän valinnan vapautta mihin liikkumispalveluun yhteiskunnan maksaman tuen kohdistaa. Digitaalinen palveluseteli luo liiketoimintapotentiaalia myös markkinaehtoisen kutsuohjautuvaan liikenteeseen.

Viranomaisyhteistyötä liikkumispalveluja hankkivien viranomaisten välillä on parannettava. Viranomaisten subventoimien kyytien järjestäminen, yhdistäminen ja hallinnoiminen yhteisesti on järkevää. Näin päästään sektorikohtaisesta optimoinnista kuljetusten kokonaishalintaan. Joukkoliikenteen alueellisen suunnittelun ja järjestämisen, sekä valtionavustustehtävien siirtäminen maakunnalliselle tasolle on maakunnan joukkoliikennejärjestelmän ja liikkumispalvelujen kehittämisen kannalta hyvä asia. Velvoite suunnitella palvelut alueellisina kokonaisuuksina mahdollistaa kaikkien alueen henkilökuljetusten yhdistämisen ja näin saadaan kustannussäästöjä, kun kuljetusten yhdistäminen toteutuu laajemmalla asiakaspohjalla. Markkinaehtoisten toimijoiden ottaminen mukaan suunnitteluun ja yhteensovittamiseen on tärkeää, jotta markkinaehtoisista liikennepalvelusta saadaan mahdollisimman paljon hyötyä irti.

Se, että tavoitteena ovat avoimet lippu- ja maksujärjestelmät, joiden välillä tieto liikkuu rajapintojen kautta, on hyvä asia. Lippu- ja maksujärjestelmiä ei saisi rajoittaa viranomaisten hallinnoimiin järjestelmiin, vaan tässäkin asiassa markkinoiden tulee antaa hoitaa kehittämistyö asiakaslähtöisesti. Ainoastaan tiedonvälityspalveluiden muoto ja rajapintojen vaatimukset on määrättävä lailla tai asetuksella. Näin mahdollistetaan uusien innovatiivisten lippu- ja maksujärjestelmien kehittymien uusien liikkumispalveluiden ympärille, eikä aseteta markkinaehtoiselle liikenteelle liikaa rajoituksia järjestelmien suhteen. Kun digitaaliset palvelut ovat käytettävissä, liput perustuvat tunnisteeseen ja rajapinnat ovat kunnossa, ei yhteiskäyttöisyyden markkinaehtoisen ja viranomaisen ostaman liikenteen lippu- ja maksujärjestelmien välillä pitäisi olla ongelma. EU-tason kattava digitaalinen verkosto lippu- ja matkustuspalveluihin on hieno ajatus ja hyvä pitkän tähtäimen haaste ja tavoite. Suomi voisi tässä asiassa olla kansainvälisen kehityksen etujoukkoa.

Viranomaisista Föiillä (Turun seudun joukkoliikenne) on jo heidän itse kehittämä avoimuuteen perustuva lippu- ja maksujärjestelmä. Samaan aikaan Fölin järjestelmäkehityksen kanssa TVV lippu- ja maksujärjestelmä rakensi omaa järjestelmäänsä kaikkien viranomaisten käyttöön. Föli on yksi TVV lippu- ja maksujärjestelmän osakkaista, joten kaikkien viranomaisten yhteiskäyttöiselle avoimelle lippu- ja maksujärjestelmäkehitykselle on ollut jo mahdollisuus. Jostain syys-

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

tä tätä mahdollisuutta ei haluttu käyttää, vaan rakennettiin suljettuun periaatteeseen pohjautuva järjestelmä. Mikäli nykyisten käytössä olevien lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamisen kustannukset ovat liian kalliita, on koko järjestelmän toimintaperiaate silloin vääränlainen ja niiden käytöstä tulisi luopua.

Velvoite lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamiselle siten, että matkaketjujen luominen ja kertalipun ostaminen ovat mahdollisia, on hyvä ja se edesauttaa yhtenäisen matkustuspalveluverkoston syntymistä nykyaikaisesti toteutettuna. Myös takseille pitää luoda velvoite tarjota matkoja kiinteään etukäteen sovittuun hintaan (esim. Sonera reissu) ainakin sellaisissa tapauksissa joissa asiakas tietää tarkan lähtöpaikan ja määränpään ja jolloin matkaketjun kaikkien osien hinta on tiedossa etukäteen ja matka voidaan maksaa kokonaisuudessa etukäteen. Näin saadaan aikaan lisää kilpailua taksien välille, kun avoimista tarjouksista päästään eroon. Taksajärjestelmän vertailtavuudesta on annettava tarkat määräykset. Muutoin asiakkaan mahdollisuus todelliseen hintojenvertailuun katoaa.

Liikenteeseen liittyvien tietojen yhteinen toimivuus ja yhtenäistymisen nykyisen hajanaisuuden sijaan ovat tärkeitä näkökulmia. Rajapintojen avaaminen ja tietojen konekielinen lukeminen ovat hyviä ratkaisuja jotka helpottavat niin palveluntuottajien, kuin viranomaisen työmäärää. Viranomaisen tarjoaman tiedonkeräys järjestelmän käytön mahdollisuus niille yrityksille joilla ei ole omia tietojärjestelmiä on hyvä suuntaus ja auttaa pieniä uusia yrittäjiä pääsemään toimialalle ilman suuria järjestelmistä aiheutuvia kustannuksia.

Digitaalisuuden tuomat hyödyt liikenteeseen ovat kiistattomat. Asiakkaan mahdollisuus kuljettajan valitsemiseen, kyydin seurantaan ja palautteenanto kuljettajasta antavat asiakkaille paremmat mahdollisuudet vaikuttaa siihen mikä yritys saa asiakkaita. Matkojen yhdistely taksivälityskeskusten kautta ei ole ollut tehokasta, sillä intressiristiiriita on ilmeinen. Kuljetusten välitystoiminnan laajentuminen useammalle toimijalle auttaa kuljetusten välisen hintakilpailun syntymistä. Välityskeskusten toiminta tehostuu ja kehittyy matkojen tilauksen ja yhdistelyn siirtyessä digitaalisiin palveluihin. Turvallisuus digitaalisesti varattujen matkojen osalta on parempi, kun esim. vanhempi voi etänä, esim. mobiililaitteella, seurata missä lapselle tilattu kuljetus menee. Kun kaikki on digitaalisesti jälkikäteen todennettävissä, ei asiakkaan huijaamiselle jää mahdollisuutta.

Pienimuotoisen, ei-ammattimaisen henkilökuljetuspalvelujen mahdollistaminen (enintään 10 000 € 12 kk tarkastelujakson aikana) avaa täysin uusia ovia maaseutumaiseen liikenteeseen. Sen myötä voidaan kehittää palveluja, jotka perustuvat jakamistalouden perusajatukseseen – kuitenkin niin että palveluntarjoaja saa palvelustaan pienen korvauksen. Kun palvelusta tulee virallista, se aktivoi myös

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

nykyistä liiketoimintaa vastaamaan tähän kysyntään ja hintaraken- teeseen. Koska ei-ammattimainen liikenteenharjoittaminen on ansio- tuloverotettavaa tuloa, on tärkeää luoda Viron mallin mukaiset auto- maattiset digitaaliset ilmoitukset välityskeskuksista verohallintoon kuljettajille maksetuista korvauksista. Näin estetään harmaan talou- den syntymistä ja sitä, että kuljettaja eri välityspalveluita hyväksi- käyttäen kerryttäisi tuloa enemmän kuin 10 000 vuodessa ilman asianmukaista lupaa. Ei- ammattimaisen liikenteenharjoittamisen avulla mm. osa-aikatyötä tekeville henkilöille tarjoutuu mahdollisuus helpolla tavalla hyötyä tekemästään investoinnista (auto). Verokerty- mät tämän tyyppisestä toiminnasta voivat tulevaisuudessa olla huo- mattavat, kun palvelu lähtee kunnolla liikkeelle. Välityspalveluiden tarjoamissa asiakaskäyttöliittymissä olisi huomioitava ennakonperin- tävelvollisuuden muodostuminen. Kun asiakkaalla on mahdollisuus valita kuljettajansa, usein liikkumispalveluja käyttävälle asiakkaalle saattaa 1 500 € ennakonperintäraja tulla vastaan.

Ennakonperintärajan seurantavelvoite pitäisi asettaa välityskeskuksille samalla tavalla kuin 10 000 € ansaintarajan seuraaminen.

Reittiliikennelupakäytännöstä luopuminen nähdään positiivisena asiana. Lupa- ja muutoshakemuksista johtuvia lausuntopyyntöjä pyörii viranomaisen hallinnossa jatkuvasti ja niiden käsittelyyn kuluu paljon aikaa. Reittiliikennelupakäytännön poistumisen seurauksena muutokset reittiliikenteessä voivat tapahtua nopeammalla syklillä kuin nykyisin. Tämä voi aiheuttaa epätietoisuutta asiakkaisissa jos ai- kataulupalvelut eivät pysy perässä. Markkinaehtoisen kaupunkiliik- kenteen muutokset ja lopettamiset voivat aiheuttaa päivittäin liiken- nettä käyttäville asiakkaille ongelmatilanteita arjesta selviytymisessä. Viranomaisella ei ole keinoja reagoida nopeasti markkinaehtoisen lii- kenteen jatkuviin muutoksiin joten viranomaisen ja markkinaehtoisen liikenteenharjoittajien välille on saatava tiiviimpää yhteistyötä aikai- seksi.

Luonnoksessa mainittu perusopetuslain kohta ”Perusopetuslain mu- kaisesti päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia” rajoittaa koulukuljetusten yhdistämistä etenkin alueilla, joissa kuljetettavia lapsia on vähän ja kuljetusmatkat ovat pitkiä. Viranomaiselle pitää antaa mahdollisuus yhdistellä kuljetuksia laajemmin – myös niin, et- tä odotus- ja koulumatkaan käytetty aika pitenee edellä esitetystä, jos kunta tarjoaa ilmaista valvottua toimintaa koululaiselle pidennyk- sestä johtuvan ajan ja pystyy osoittamaan saavansa kustannussääs- tää yhdistelyn avulla.

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

Aina uudistaessa kokonaisen toimialan toimintatapoja, on vaara epäonnistua. Hallituksen tavoitteet uudistusten suhteen ovat kuitenkin suuria ja tästä syystä myös keinojen joilla uudistuksia haetaan, on oltava suuria. Uusien palvelumuotojen rantautuminen Suomeen ja niiden asiakasmäärät kertovat siitä, että liikenneala on suuressa murroksessa. Liikennemarkkinatoimijat ovat tilanteessa, jossa joko uudistutaan ja mennään eteenpäin, tai jäädään vanhaan ja hävitään pois. Uudistuksia tarvitaan laajasti ja niiden pitää olla vaikutuksiltaan merkittäviä. Pienillä muutoksilla ei saada aikaan hallitusten toivomia muutoksia ja edistystä. Liikennekaaren 1. vaiheessa esitetyt muutokset ovat kannatettavia ja ne tuovat paljon uusia toiminta mahdollisuuksia koko liikennealalle.

Hanna-Kaisa Ellosen (Hyvinvointi- ja koulutuspalvelut) selvitys:

Hyvinvointi- ja koulutuspalveluiden näkökulmasta ei ole lapsen etu, jos koulumatkat odotuksineen kestävät kaupunkialueella liikennejärjestelyiden vuoksi yli 2,5 tuntia alle 13-vuotiaiden osalta tai yli 3 tuntia 13 vuotta täyttäneiden osalta. On tärkeää huomioida, että perusopetuslain 32 § määrittelee valvotun toiminnan ja sen laadun, ja myös tämän toiminnan järjestäminen aiheuttaa kaupungille kustannuksia.

Sirpa Suur-Hamarin ja Anna-Maija Wikströmin (Imatran seudun ympäristötoimi) selvitys:

Ehdotuksilla voi olettaa olevan positiivisia ympäristövaikutuksia sitä kautta, että ne vaikuttavat liikenteen tehostamiseen, autokannan uudistamiseen ja kulkumuotojakaamaan.

Uudet digitaaliset palvelut ja jakamistalouden ilmiöt kasvattavat autojen yhteiskäyttöä ja saattavat lisätä pyöräilyn ja kävelyn osuutta matkaketjussa. Pienemmästä ajosuoritteesta seuraa päästöjen vähentyminen ja kaupunkitilan tarpeen pieneneminen. Lisäksi kimppakyydit nostavat autojen täyttöastetta ja näin alentavat liikkumisesta aiheutuvaa päästöä.

Uudentyyppiset palvelut parantavat liikennepalveluiden kiinnostavuutta ja joustavuutta kulkumuotona. Näin ollen niille saadaan kokonaan uusia käyttäjiä, mikä vähentää yksityisautoilua ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjä. Markkinaehtoisessa liikenteessä yrittäjän kannattaa ajaa täydellä kalustolla, jolloin yksikkökustannukset sekä matkustajakohtaiset kasvihuonekaasupäästöt ovat pienempiä.

Kaupunkialueiden tavaraliikenteen osalta esitetty pakettiautotavara-liikenteen luvanvaraisuudesta luopuminen voi vähentää kuorma-autoliikennettä ja siten typpipäästöjä esimerkiksi kaupunkien keskuksissa.

Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

Lippujärjestelmien kehittämisellä, mikä on osa joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista, voi olla suotuisia vaikutuksia kulkumuotojakaumaan ja näin ollen myös positiivisia ympäristövaikutuksia.

Kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan olevan kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä, koska parempi julkisen liikenteen tarjonta ja muut liikennepalvelut, kuten jakamistalouspalvelut, vähentänevät pitkällä aikavälillä yksityisautoilun määrää kaupunkiseuduilla.

Liikenne- ja ilmastopoliittisissa tavoitteissa lähtökohtana on harvaan asuttujen alueiden liikennepalveluiden ja liikkumisen kestävyuden parantaminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi nykymuotoisten kimpakyytien ja systeemisen joukko- ja henkilö- liikenteen väliin tarvitaan vaikuttavia, houkuttelevia, toisiaan täydentäviä ja yhteen sovitettavia palveluita. Erityisesti Imatran tyyppisessä hajanaisessa kaupungissa näitä täydentäviä palveluita tarvitaan ja on positiivista, jos niiden syntyminen mahdollistetaan.

Kari Perälän (tietojohtaja) selvitys:

Imatran kaupunki käynnisti jo syksyllä 2015 tunnustelut palvelukeskeisestä ja asiakkaan tarpeista lähtevästä liikkumisesta (MaaS) itsepalveluliikkumisen (oma auto) vaihtoehtona. Kehittämiskumppaneiksi saimme neuvotteluissa Eksoten, KELA:n ja Etelä-Karjalan maakuntaliiton. Täten löysimme merkittävän liikkujamäärän (n. 130 000 Etelä-Karjalan asukasta) MaaS-ratkaisujen kehittämiseen ja pilotointiin maakunnassamme. Uskomme myös Etelä-Karjalassa löytyvien MaaS-arvoinnovaatioiden monistettavuuteen muihin Suomen maakuntiin.

Imatran kaupungin tietoarkkitehtuurin kehittämisessä yhtenä periaatteena on avoin arkkitehtuuri. Käytännössä avoin arkkitehtuuri tarkoittaa sovelluksen tietovarannon avoimuutta Imatran kaupungin ja eri sidosryhmien käyttötarpeisiin tietosuojatekijät ja yksityisyyden suojan turvaten.

Avoimella tiedonkeräysjärjestelmällä liikennetietoympäristössä ymmärretään tietojen siirron rajapintaa, jossa tiedonkeräysjärjestelmä saa konekielisesti ulkopuolisista (esim. markkinaehtoisen liikenteen tai välityskeskukseen) järjestelmistä liikennetietoa. Järjestelmä myös luovuttaa konekielisesti liikennetietoa sitä tarvitseville ja tietoon oikeutetuille. Näin kaikki liikenteeseen liittyvät tiedot (mm. pysäkki-, aikataulu-, reitti- ja hintatiedot) saadaan koottua yhteen tietovarantoon ja sieltä jaettavaksi kaikille tätä tietoa tarvitseville, ja tietoon oikeutetuille toimijoille (viranomaiset, liikenneyrittäjät, muut tietoa tarvitsevat sidosryhmät). Avoimen rajapintavaatimuksen kautta myös matkakettujen tarjoaminen tulee todelliseksi mahdollisuudeksi luoda uutta liiketoimintaa Etelä-Karjalaan.



Kaupunkikehittämislautakunta	§ 47	26.04.2016
Kaupunginhallitus	§ 116	02.05.2016

---

Edellä oleviin näkemyksiin perustuen LVM:n liikennekaaren kärkihanke liikkumispalveluja koskevan olennaisen tiedon avaamisesta liikkumismarkkinoiden kehittämiseen on linjassa Imatran kaupungin asiakaslähtöisen digitalisaation kehittämisessä.

Oheismateriaali Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

**Kaupunkikehitysjohdajan ehdotus:**

Kaupunkikehittämislautakunta antaa ja esittää edelleen kaupunginhallitukselle päätettäväksi oheisiin selvityksiin pohjautuvan lausunnon LVM:n liikennekaari-kärkihankkeesta.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

KH § 116 Valmistelija: Kaisa Heino

Oheismateriaali: Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

**Kj:n ehdotus:** Kaupunginhallitus päättää antaa Liikenne- ja viestintäministeriön liikennekaari -kärkihankkeesta edellä olevan kaupunkikehittämislautakunnan lausunnon mukaisen lausunnon.

**Päätös:** Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Imatralla 13.5.2016  
KESKUSHALLINTO- JA KONSERNIPALVELUT

Tiina Luukkonen  
toimistosihteeri

Jakelu Liikenne- ja viestintäministeriö  
Kaupunkikehittämislautakunta/Topiantti Äikäs  
Hyvinvointi- ja koulutuspalvelut/Hanna-Kaisa Ellonen  
Imatran seudun ympäristötoimi/Sirpa Suur-Hamari, Anna-Maija Wikström  
Tietojohtaja Kari Perälä  
Momentum Travel Services Oy/Päivi Pekkanen