

03.05.2024

87/03.00.00.00/2024
[Luonnos hallituksen
esitykseksi liikenteen ja
logistiikan tietosäätelyn
päivityksestä]

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite
VN/27663/2023
28.3.2024**Lausunto 19.5. HSL**

Hallituksen esityksessä eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta käsittelee useita kokonaisuuksia, joista HSL:n kannalta merkittävimmät ovat matkatietopalvelujen tarjoaminen ja lippuyhteistyön sopimusehdot.

Esityksen mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluja koskevien olennaisten tietojen sisällön osalta viitattaisiin jatkossa Euroopan komission delegoituun asetukseen EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta. Muutoksen johdosta kumottaisiin valtioneuvoston asetus henkilöliikenteen liikkumispalvelujen olennaisista tiedoista. Liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen osalta ehdotetaan laissa säädetyille toimivaltaisille viranomaisille velvoite huolehtia tietojen saatavuudesta tilanteessa, jossa tietoja ei ole kansallisen yhteyspisteen kautta saatavilla olennaisia tietoja koskevan veloitteen mukaisesti.

Esityksellä muutettaisiin myös lippu- ja maksujärjestelmien rajapintaan pääsyä laajentamalla kertalippuja koskeva velvoite kattamaan kaikki kertamatkaan oikeuttavat lipputuotteet. Lisäksi veloitettaisiin toimivaltaiset viranomaiset julkaisemaan lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot.

Kannanottonaan HSL lausuu seuraavaa,

Liityntäpisteet ja esteettömyystieto

Matkustajien kannalta ajantasainen esteettömyystieto eri liityntäpisteistä ja niiden ominaisuuksista on erittäin tärkeää, jotta matkaan valmistautuminen olisi mahdollisimman helppoa eikä yllätyksiä pääsisi matkan aikana syntymään. HSL tarjoaa matkustajien avuksi Reittioppaan, jossa hyödynnetään eri toimijoilta saatuja liityntäpisteiden tietoja. Kuitenkaan HSL:llä tilaajaorganisaationa ei ole suoraa näkyvyyttä kuntien maastossa tekemiin/tilaamiin infratoimenpiteisiin ja erityisesti lyhytaikaisiin

poikkeusjärjestelyihin, ei voida olettaa että HSL:llä olisi paras tieto siitä mitä maastossa käytännössä milloinkin on. Pysäkkien esteettömyystietojen osalta kunnat ovat tuottaneet HSL:lle tietoja vuosittain, jotka on syötetty HSL:n ylläpitämään Joukkoliikennerekisteriin (Jore). **HSL näkee, että jatkossakin vastuu tietojen oikeellisuudesta ja kansalliseen yhdyspisteeseen toimittamisesta tulee olla infran omistajalla eikä automaattisesti toimivaltaisella viranomaisella.** Jos ehdotettuun malliin siirryttäisiin, tuottaisi se HSL:lle ylimääräistä työtä ja kustannuksia.

Tällä hetkellä HSL luo ja ylläpitää pysäkkitietoja Joukkoliikennerekisteriin perustuen kunnilta ja ELY:ltä saatuihin suunnitelmiin. HSL ei tee maastokartoituksia pysäkeille itse, paitsi pysäkkien sijaintitietojen tarkistamista, jos näyttää siltä että bussit pysähtyvät jossain muualla kuin aiemmin tiedossa olleessa pisteessä. Esteettömyys ja muita infraan liittyviä tietoja HSL ei maastossa kartoita. HSL siis kerää ja hyödyntää infran omistajilta saatuja tietoja ja tuo niitä joukkoliikenteen käyttäjien hyödynnettäväksi Reittioppaaseen Joukkoliikennerekisterin (Jore) kautta. Nykyinen Joukkoliikennerekisteri ei mahdollista infran omistajien päivittää tietoja suoraan sinne, mutta tahtotilana on että se jatkossa onnistuisi ja HSL:n rooli tietojen kirjaajana rekisteriin pienenesi. Kansallinen liityntäpisterekisteri voisi auttaa myös tässä, ei ole tarkoituksenmukaista viedä tietoja moneen paikkaan nykyteknologian mahdollistaessa erilaisten rajapintojen käytön.

Tekstissä mainitaan: "Esityksessä ehdotetaan, että henkilöliikenteen liikkumispalvelujen liityntäpisteiden, eli pysäkkien, ja niitä koskevan esteettömyystiedon saatavuutta koskevia velvoitteita täsmennettäisi siten, että liikennepalvelulaissa tarkoitetut joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat jatkossa vastuullisia huolehtimaan omalla alueellaan sijaitsevien fyysisten pysäkkien sekä kaukoliikenteen linja-autoterminaalien esteettömyystietojen saatavuudesta. Siltä osin kuin kyseiset esteettömyystiedot ovat jo saatavilla laissa säädetyn mukaisesti, ei toimivaltaisilla viranomaisilla olisi velvoitetta tietojen uudelleen toimittamiseen taikka tuottamiseen. Esityksen mukainen toimivaltaisten viranomaisten vastuu kattaisi nykysääntelystä poiketen myös tiedon tuottamisen siltä osin, kuin pysäkkejä koskevaa esteettömyystietoa ei vielä ole koneluettavassa muodossa." HSL kannattaa tietojen saatavuuden parantamista. Koska HSL ei ole lähtötietojen tuottaja vaan hyödyntäjä ja välittäjä, niin HSL ei pidä hyvä lisätä lähtötietojen tuottamisen velvollisuutta toimivaltaiselle viranomaiselle. HSL voi välittää ainoastaan sellaisia tietoja, jotka infran omistaja on tuottanut ja HSL:lle toimittanut.

Esityksestä viitataan EU-sääntelyyn esteettömyyden olennaisten tietojen osalta. Tämä ei kuitenkaan ole tarkkarajainen määrittely ja etenkin muutosesityksen suhteen jää epäselväksi, mitä esteettömyystiedolla tämän sääntelyn puitteissa tarkoitetaan. Yhdistettynä toimivaltaisille viranomaisille esitettyyn uuteen ylläpitovelvoitteeseen 3.osapuolien tiedoista, aiheutuu näistä kokonaisuus, jonka osalta tulisi tehdä laajempi vaikutusarviointi sääntelyn tarkoituksenmukaisuuden ja kustannusvaikutusten osalta.

Esteettömyystiedon ylläpitäminen ja säännöllinen inventointi ovat merkittävät kustannustekijä. Esimerkiksi liikennemerkkien vaihtamisen kustannukset viimeisimmin tieliikennelain uudistamisen yhteydessä olivat noin 150 euroa

pysäkkiä kohden. Vastaavasta esteettömyystiedon kartoittaminen jokaisen pysäkin osalta on vaativampia toimenpide, joten myös sen kustannukset suurempia.

Kokonaisuutena HSL-alueen noin 8 000 pysäkin osalta uusien esteettömyystietojen tuottaminen tarkoittaisi liikennepalvelulain muuttamisen seurauksena noin miljoonan euron lisäkustannuksia vuositasona, jonka lisäksi tiedon ylläpitoon tulee kehittää tietojärjestelmiä sekä rekrytoida lisähenkilökuntaa. Kyseiseen toimintaan ei ole tällä hetkellä erillisiä määrärahoja, joten se tulee vastaavalla tavalla lisäämään toimivaltaisten viranomaisten menoja. Jotta esteettömyystieto pystyy ajantasaisena ja edelleen hyödynnettävänä, on esteettömyyden inventointi myös toistettava säännöllisin väliajoin. Näin ollen edellä mainittu menolisäys on arviomme mukaan pysyvä, mikäli ylläpitovelvoite tiedolle on toimivaltaisilla viranomaisilla, joilla ei ole muuta infrastruktuuriin liittyvää toimintaa. Tältä osin muutos siis on yleisten julkisen hallinnon tuottavuustavoitteiden vastainen.

HSL ei näe tarpeeksi selkeänä kirjausta: *"Toimivaltaisen viranomaisen ei veloitteesta huolimatta tarvitsisi tuottaa tietoja itse, vaan **toimijat voivat keskenään sopia tarkemmin tietojen toimittamisesta ja päivittämisestä ja muista niihin liittyvistä vastuista.** Esteettömyystietojen sisällön ja muodon osalta noudatettaisiin mitä niistä säädetään multimodaaliasetuksessa. Ehdotus ei kattaisi rautatieasemien eikä lentoasemien esteettömyystietoa."* Selkeyttä vastuisiin toivottiin myös lausuntopyyntöön liitteenä olleessa *Joukkoliikenteen matkatiedot ja liityntäpisteet Matkatietotyöryhmän spinoff 1212022* -raportissa. Nykyisinkin tuosta voidaan sopia, mutta käytännössä infran omistajat tuottavat HSL:lle tietoja vaihtelevasti, jotkut esimerkiksi, mutta paljon tietoja myös puuttuu tai ne eivät ole ajantasaisia. Esitys ilman selkeää kirjausta siitä, että infran omistaja on vastuussa tietojen toimittamisesta ja päivittämisestä ei selkeyttä vastuita tarpeeksi. Infran omistajille tulisi tehdä valtakunnallinen ohjeistus siitä, miten liityntäpisteitä kartoitetaan uusissa luodessa, korjaustoimenpiteitä tehtäessä sekä poikkeustilanteissa, jottei tulokset riippuisi mittaaajasta ja että tiedot olisivat luotettavia. HSL esittää, että infra- ja asemaurakoihin tulisi automaattisesti sisällyttää vastaanottotarkastuksen yhteydessä tehtävät esteettömyystietojen mittaukset, jotta mittaamisesta tulisi rutiini ja se tulisi tehtyä aina kun maastoon tehdään muutoksia. Kansallisesti hankittu järjestelmä mittaustietojen keräämiseen ja toimittamiseen kansalliseen yhteyspisteeseen vähentäisi kuntien tarvetta erikseen kilpailuttaa ja hankkia oma järjestelmä, joka tässä taloustilanteessa säästäisi yhteiskunnan kustannuksia kuitenkin laadusta tinkimättä. Varmistamalla laadukkaan esteettömyystiedon kansallisessa yhteystietorekisterissä mahdollistaa se myös esimerkiksi Reittioppaan ja muiden esteettömyystietoja näyttävän palvelun kehittämisen entistä paremmin matkustajia palveleviksi.

HSL näkee hyvänä, että kehitystyötä voidaan jatkossakin tehdä yhteistyössä eri tahojen kanssa ja että tulokset ovat kansallisesti hyödynnettävissä. *"Kehitystyötä voidaan kuitenkin tehdä osana muuta liikenteen järjestämiseen liittyvää teknisten järjestelmien kehitystä, sillä liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevissa tiedoissa on kyse tiedoista, jotka ovat joukkoliikenteen suunnittelussa tarpeellisia. Kansallisesti matkatietoon ja liityntäpisteisiin liittyvää kehitystyötä koordinoidaan myös osana liikenteen*

dataekosysteemiä ja sen matkatie-toimijaryhmää, johon kaikki toimijat voivat halutessaan osallistua ja siten kansallista kehitystyötä ja sen tuloksia voivat hyödyntää kaikki toimijat." Eryteisesti pienillä kunnilla ei ole resursseja miettiä kaikkea alusta asti, jolloin selkeästi tehdyt ohjeistukset ym. auttavat tietojen ajantasalla pitämisessä. Vastuut on kuitenkin oltava selkeät, jottei käytetä turhaan energiaa liian moniin ratkaisuihin, jollei joku kunta tai toimija halua erityisesti aiheeseen panostaa. Näidenkin järjestelmien tulee kuitenkin olla avoimella rajapinnalla toimiva ja kaikkien käyttäjien hyödynnettävissä.

Eräs tapa edistää esteettömyystiedon syntymistä osana olemassa olevien prosesseja olisi kansallisen esteettömyystietokannan tarjoaminen keskitetysti, esimerkiksi Fintrafficin tai Traficomien toimesta. Hyvänä esimerkkinä tästä toimii kansallinen liityntäpysäköintipaikkojen rekisteri, jonka ylläpitäjä on Fintraffic ja tietosisältöjen lisäämisestä ja ylläpitämisestä vastaavat pysäköintipaikkojen omistajat tai hallinnoijat.

Vastaavalla tavalla toteutetun kansallisen esteettömyystietokannan tarjoaminen ja tähän liitetty laajempi velvoite esteettömyystietojen ylläpitämisestä infrastruktuurin omistajille tai hallinnoijille tuottaisi aiempien kokemusten perusteella parhaan lopputuloksen liikennepalveluiden käyttäjien kannalta. Samalla se myös mahdollistaisi tiedon nopean ja joustavan päivittämisen vastuullisille toimijoille, joilla on ajantasaisin tieto. Näin toteutettuna tiedon ylläpitovastuu olisi symmetrinen itse esteettömyyden fyysisen toteutumisen vastuiden kanssa kuten on määritelty muun muassa vammaispalvelulaissa. Keskitetty rekisteri yhdenmukaistaisi nykyistä hyvin kirjavaa käytäntöä. Käytännön tulisi kattaa myös bussipysäkit ja kutsuliikenteen noutopaikat ollakseen esteetön matkaketju.

Lippuyhteistyö

Rajapinnan osalta HSL on jo vuosia sitten toteuttanut avoimen rajapinnan, jossa ovat tarjolla kaikki HSL:n liput. Itse palvelu on vapaasti halukkaiden testattavissa sandboxissa ja palveluun liittyminen on kaikille toimijoille mahdollista tehtävän sopimuksen kautta. HSL:n kokemus ei ole, että käyttöönoton esteet olisivat sopimusrakenteen julkisuudessa. HSL:n kokonaisinfo rajapintatoimijoille löytyy osoitteesta [HSL - OpenMaaS Developer Portal](#).

Tunnistautuminen on edelleen tarpeen lipputuotteissa, jossa on yhteiskunnan subventiota. Anonyymi matkustaminen tulee kuitenkin edelleen olla mahdollista kertalippujen kohdalla.

On vaikea nähdä, mitä hyötyä kertalippujen peruutusosoikeudesta olisi. Peruutusosoikeuden rakentaminen tarkoittaisi lisätyötä, josta koituu kustannuksia mutta ei lisähyötyä tai tuloa. Peruutusosoikeus lisäisi HSL:n ja operaattorin välistä selvitystyötä peruutustilanteissa ja siten epäselvyyttä talouden kirjauksissa, samoin loppukäyttäjälle tarpeeton epävarmuutta lippukäytännöistä. Jo tällä hetkellä OpenMaaS-rajapinnan ylläpitokustannukset ovat suuremmat kuin sen kautta kulkeva kokonaisuus. Rajapinnan monimutkaistaminen kasvattaisiin sen kustannustaakkaa entisestään.

Lisäksi korostamme henkilötietojen luovuttamisen ja keräämisen osalta, että alalle olisi syytä saada yhtenäinen tapa kerätä henkilötietoja. Nykytilanteessa keruu on hyvin hajanaista eikä yhteensopivia työkaluja juuri ole, kustannusten takia. Linjaus hyödyttäisi GDPR:n säännösten oikeaa tulkintaa ja auttaisi liikennesuunnittelussa ja myös markkinoinnissa sekä tiedottamisessa.

Lsäksi HSL korostaa, että sujuvan matkaketjun määrittely ja esteettömyyden aikaansaaminen edellyttäisi ministeriön panostusta ja linjausta, koska kenttä on hyvin pirstaleinen eri toimijoista, omistussuhteista ja osapuolten erilaisista järjestelmistä riippuen.

Yhteenvetona

Infran, julkisen tai kaupallisen yhteiskäyttötilan omistajan tulee aina vastata omistuksensa kunnossapidosta, paikka- ja ominaisuustietojen ylläpitämisestä omassa tai julkisessa rekisterissä, josta tietoa tarvitsevat voivat hyödyntää tietoja avoimen rajapinnan kautta omaan käytössä tai omassa asiakaspinnassa.

Kustannustehokkainta olisi luoda kansallinen rekisteri, jonne eri osapuolet voisivat viedä paikkatiedoilla varustetut ominaisuustiedot edelleen jaettavaksi. Näin välttyttäisiin päällekkäisiltä rekistereiltä, rikkiäisiltä tai muutoin käyttökelttomilta tiedoilta. Eikä toimittajien koko vaikuttaisi tiedon ajantasaisuuteen. Rekisterin käytöstä voitaisiin tehdä lainsäädännöllä pakollinen väline tietojen ylläpitämiseen.

HSL on mielellään mukana vaikutusten arvioinnissa ja jatkovalmistelussa. Lisätietoja matkatiedon osalta antaa informaatiopäällikkö Joona Packalen ja lipputietojen osalta kehityspäällikkö Risto K. Laine.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
vs. Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä **XX.XX.202X**. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamasta.

LIITE

TIEDOKSI