LAUSUNTO 18.10.2017

Tuup Oy:n lausunto hallituksen esityksestä liikennekaareksi

Yleistä

Liikennepalvelujen digitalisoituminen on jo käynnissä globaalisti. Uusia liikkujien palvelutasoa parantavia liikkumispalveluita syntyy koko ajan ja joka tapauksessa jossain päin maailmaa. Nyt Suomessa voidaan vaikuttaa siihen, olemmeko aktiivisesti kehittämässä niitä ja siten saamassa etulyöntiasemaa kansainvälisessä kilpailussa vai reagoimmeko vain myöhemmin maailmalta tuleviin ratkaisuihin.

Tuup Oy:n näkökulmasta hallituksen esitys liikennekaaresta mahdollistaa Suomen aktiivisen roolin liikennepalveluiden asiakaslähtöisessä kehittämisessä ja varmistaa globaalin kilpailukyvyn alan suomalaiselle elinkeinoelämälle.

Näkemyksemme mukaan syrjäseutujen asukkaat hyötyvät suhteellisesti eniten liikennettä koskevan sääntelyn purkamisesta. Näemme syrjäseuduille kaksi vaihtoehtoa: joko julkista tukea on lisättävä nykymuotoisessa järjestelmässä merkittävästi tai siirrytään nykyistä joustavampiin digitaalisesti ohjattuihin palveluihin.

Koska kyse on kehittyvästä markkinasta ja tiedossa ei vielä ole kaikkia tarpeita ja vaikutuksia, mitä uudet liikennepalvelut tuovat tullessaan, on varauduttava siihen, että alan lakimuutoksia toteutetaan lähivuosina paljon ja prosessin olisi syytä olla mahdollisimman ketterä ja reagoida markkinoilta saatuihin oppeihin. Jotta voimme oppia, on tarjottava mahdollisuus uusien teknologioiden kokeiluun ja kehittämiseen nykyisten järjestelmien rinnalla.

III osa, 2 luku: Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

Haluamme että yksittäisten liikennepalvelujen yhdistäminen ja käyttäminen tulee asiakkaille helpoksi. Tämä edellyttää liikkumispalveluiden tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta sekä liikkumispalveluita koskevan olennaisen tiedon että lippu- ja maksujärjestelmien osalta, mitä käsittelevät lakiehdotuksen III osan, 2 luvun, 1 ja 2 pykälä.

Nykyään matkustaja joutuu muodostamaan matkaketjut monimutkaisesta kokonaisuudesta käyttäen useita eri käyttöliittymiä. Monimutkaisuudesta johtuen moni valitseekin helpon “täyden palvelun” vaihtoehdon eli oman auton. Tulevaisuudessa palvelukenttä yhä monimutkaistuu kutsupalveluiden, jakamistalouden ym. myötä. On selvää, että käyttäjä tarvitsee yhden yhtenäisen käyttöliittymän eri palveluihin, jotta voisi siirtyä niiden käyttöön. Tämän käyttöliittymän mahdollistavat liikennekaaressa määritellyt yhdistämispalveluoperaattorit, jotka ovat käytännössä “digitaalisia matkakeskuksia”. Ne koordinoivat lukuisia eri palveluita. Toiminta on käytännössä viestinvälitystä ja matkustajan ohjaamista “digitaaliselta lippuluukulta toiselle”. Digitaaliset lippuluukut ovat tietokoneita eli palvelimia. Rajapinnat (API – Application Programming Interface) mahdollistavat palvelemien keskustelun keskenään. Ilman rajapintoja kommunikaatio on mahdotonta eikä uusista liiketoimintamalleista voida sopia yhdistämispalveluoperaattoreiden ja liikennepalveluiden tarjoajien välillä, eikä sujuvia eri palveluita kokoavia matkaketjuja ja tuotteita synny.

Erityisesti verovaroin subventoitujen julkisten liikennepalveluoperaattoreiden tulisi kiirehtiä rajapintojensa toteutusta ja avaamista, koska ne muodostavat liikennepalveluiden rungon ja ovat keskeisessä asemassa liikennejärjestelmän tehokkuuden varmistavien uusien markkinaehtoisten palvelukokonaisuuksien mahdollistamisessa.

LAUSUNTO 18.10.2017

Olemme seuranneet tiiviisti eri liikennepalveluja yhdistävien uusien liiketoimintamallien nopeaa kehittymistä maailmalla. On selvää, että uudet ratkaisut tuodaan Suomeen muualta, jos emme itse aktiivisesti kehitä niitä, ja silloin suomalaisten toimijoiden liikkumavara ja vientimahdollisuudet jäävät vähäiseksi.

Kansainvälisen kehityksen huomioiden lain voimaantulon lykkääntyminen vuoden 2018 kesään ja sen päälle tuleva vuoden siirtymäaika maksurajapintojen avaamisessa voivat muodostaa ratkaisevan esteen alan kilpailukyvyn kehittymiselle.

Toivomme, että huolimatta lain voimaantulon lykkääntymisestä ja vuoden siirtymäajasta valtio ottaa aktiivisen roolin tarvittavan datainfrastruktuurin rakentamisen tukemisessa erityisesti julkisesti rahoitettujen liikkumispalveluiden olennaisten tietojen tietokantojen ja lippu- ja maksujärjestelmien osalta. Tämä datainfrastruktuuri on julkishyödyke, joka voidaan rinnastaa verovaroin kustannettuun fyysiseen infrastruktuuriin eli teihin ja ratoihin. Ilman tätä datainfrastruktuuria ei voi syntyä asiakkaita hyödyttäviä uusia palveluja ja uutta liiketoimintaa.

Julkisesti rahoitettuja liikkumispalveluja ovat erityisesti kaupunkien joukkoliikenne ja tuettu liikenne. Käytännössä toivomme siis valtion tukevan aktiivisesti kaupunkien joukkoliikennepalveluiden tietokantojen ja maksujärjestelmien (mm. reitti- ja aikatauludata, ID- ja taustajärjestelmäpohjainen matkustusoikeuden todentaminen ja siihen liittyvät laitteet) kehittämistä ja ylläpitoa samalla tavoin kuin valtio rahoittaa myös tie- ja ratahankkeita tai perusväylänpitoa.

On suositeltavaa, että uusia teknologioita voitaisiin kokeilla ja testata nykyisten järjestelmien rinnalla (esim. rajatulla käyttäjäjoukolla), vaikka ne eivät ihan heti vastaisikaan kaikkia nykyisiä vaatimuksia ja odotuksia. Tulisi mahdollistaa innovaatiot ja kokeilut tasapainottaen järkevästi niihin liittyviä riskejä. Yleisesti ottaen järjestelmien kehittämisessä tulisi jatkossa panostaa modulaarisuuteen eli järjestelmien osittamiseen siten, että eri osat keskustelevat rajapintojen välityksellä keskenään, jolloin voidaan hyödyntää useita rinnakkaisia komponentteja (esim. matkustusoikeuden todentamiseen) tai korvata helpommin vanhoja komponentteja uusilla.

Suosittelemme, että kaupunkien joukkoliikennejärjestelmän datainfrastruktuurin rakentamisessa otetaan oppia Turun seudun joukkoliikenteeltä, joka on kehittänyt tarvittavia komponentteja jo varsin pitkälle ja Turussa syntynyttä ymmärrystä kannattaa hyödyntää myös muissa kaupungeissa ja valtion tasolla.

II osa, 1 ja 3 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä ja Kuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksilupien määräsääntelystä luopuminen luo edellytykset taksialan ja liikkumispalveluiden kehittymiselle. Ehdotus liikenneluvan haltijan vastuulla ajavan kuljettajan koulutuksesta ja kokeesta luopumisesta on kannatettava, sillä tarvittavien lupien (sekä taksilupa, että kuljettajan ajolupa) pitää olla todellisuudessa vaivattomasti saatavissa, eikä erillisten kursseja pidä jatkossakaan edellyttää. Tämä on mielestämme edellytys nykyistä parempien liikkumispalveluiden syntymiselle.

Kunnioittavasti,

Pekka Möttö
Toimitusjohtaja
Tuup Oy