Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 484/2016 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen Kilpisjärven ja Palojoensuun välisen tieyhteyden turvallisuudesta ja liikennevaroitusjärjestelmän käyttöönotosta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Eeva-Maria Maijalan /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 484/2016 vp:

> *Mahdollistaako nykyinen lainsäädäntö sellaisen teknologian käyttöönoton, että tietoa vastaantulevasta autosta hyödyntävä teknologia on saatavilla digitaalisen liikenneinfran yhdeksi osatekijäksi, ja jos ei mahdollista, niin millaisiin toimenpiteisiin aiotaan ryhtyä lainsäädännön muuttamiseksi ja*
>
> *miten hanke Kilpisjärven ja Palojoensuun välisen tieosuuden parantamiseksi etenee?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikennesektorilla uskotaan vahvasti siihen, että tulevina vuosina sekä ajoneuvojen välinen että ajoneuvon ja infrastruktuurin välinen kommunikaatio edistyvät ripeästi yhdessä liikenteen automaation kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tehdään työtä monella rintamalla tämän todellisuuden edistämiseksi.

Käynnissä olevat liikennekaari-lainsäädäntöhanke, tieliikennelain kokonaisuudistus ja älyliikenteen hankkeet ovat merkittäviä toimenpiteitä, joilla tiedon käyttöä liikenteessä voidaan edistää. Liikenteessä syntyy paljon tietoa, ja tämän tiedon saaminen hyödynnettäväksi on tärkeää niin parempien palveluiden synnyttämiseksi kuin turvallisuuden lisäämiseksi. Lainsäädäntöä isompi haaste on digitaalisen palvelukehittämisen haasteet, joiden selvittämiseksi tarvitaan aktiivista vuoropuhelua sekä julkisen ja yksityisen sektorin yhteiskokeiluja.

Vastaantulevista autoista saatavan tiedon suhde lainsäädäntöön riippuu ratkaisujen käytännön toteutuksesta. Yksi tärkeä huomioitava seikka on, käsitteleekö järjestelmä henkilötietoja. Paikkatieto sekä rekisteritunnukset voivat kuulua henkilötietojen alaan. Henkilötietojen käsittelyä säännellään henkilötietolaissa (22.4.1999/523). Lakia sovelletaan henkilötietojen automaattiseen käsittelyyn sekä muuhun henkilötietojen käsittelyyn silloin, kun henkilötiedot muodostavat tai niiden on tarkoitus muodostaa henkilörekisteri tai sen osa. Lain 8 pykälän mukaan henkilötietoja saa käsitellä silloin, kun käsittelyyn on saatu rekisteröidyn suostumus. Autonkuljettaja saa siis halutessaan jakaa henkilötietojansa automaattisen järjestelmän kautta.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 484/2016 vp

Suostumuksen lisäksi henkilötietolain 8 pykälä sisältää muita käsittelyperusteita. Tällainen tilanne on esimerkiksi kyseessä, jos käsittelystä säädetään laissa tai jos käsittely johtuu rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tai sen nojalla määrätystä tehtävästä tai velvoitteesta. Lisäksi henkilötietolainsäädäntö ei sovellu, jos tieto on anonymisoitu. Henkilötietosääntelyn osalta on huomattava, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (”yleinen tietosuoja-asetus”) soveltaminen alkaa toukokuussa 2018. Asetus tarkentaa henkilötietojen käsittelyä ja tuo rekisteröidyille uusia oikeuksia. Esimerkiksi yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklan mukaan rekisteröidyllä on oikeus pyytää rekisterinpitäjää siirtämään rekisterinpitäjälle toimittamansa tieto toiselle rekisterinpitäjälle.

Kirjallisessa kysymyksessä esitetyssä palveluesimerkissä merkittävä toimintaedellytys on, että ajoneuvojen sijainti- ja liiketieto olisi jatkuvasti kanssa-autoilijoiden tiedossa. Tämä edellyttäisi reaaliaikaista ja jatkuvaa sijaintitiedon ilmoittamista, johon lainsäädäntö ei velvoita. Lisäksi on otettava huomioon, että esitettyjen kaltaisten palveluiden tuottaminen ei riipu pelkästään lainsäädännöllisistä seikoista. Lainsäädännöstä riippumattomia toiminnallisia haasteita ovat mm. luotettavuus, standardointi tiedonvaihdossa, tiedon saatavuus ajoneuvoista, kriittisen käyttäjämäärän saaminen palvelulle ja tiedon oikeanlainen anonymisointi.

Tiedon saatavuus ajoneuvoista ja standardointi ovat asioita, joissa tarvitaan julkisen ja yksityissektorin toimia. Standardointityössä ajoneuvon ja infrastruktuurin tiedonvaihdon osalta onkin erittäin tärkeää, että lisälaitteiden kirjo ei kasva ajoneuvossa turvallisuuden ja käytettävyyden kustannuksella. Vastaavasti myös tieinfrastruktuuriin lisättävien fyysisten havaintolaitteiden tulee edetä harkitusti, jotta voidaan varmistua positiivisesta hyöty-kustannus-investoinnista.

Tämän vuoksi ajoneuvojärjestelmien ja älykkään infrastruktuurin kehittämisen eturintamassa Suomessa on käynnissä useita liikennesektorin julkisen ja yksityisten toimijoiden yhteistyökokeiluja. Kokeilujen ja koealueiden lähtökohtana on tarjota yrityksille hyvät puitteet innovatiivisten ratkaisujen ja vientituotteiden kehittämiseen. Kysymykseen liittyviä kokeiluja ovat Tunturi-Lapin testialue Aurora ja ajoneuvon ja infrastruktuurin kokeiluhanke NordicWay.

On totta, että valtatie 21 on tärkeä elinkeinoelämän yhteys Norjaan. Tällä hetkellä tie on raskaalle liikenteelle kapea ja näin ollen onnettomuusherkkä. Tästä johtuen Lapin ELY-keskukselle myönnettiin määräraha valtatien 21 parantamistarpeiden määrittämiseksi vuodelle 2015. Kehittämissuunnitelman laadinnan yhteydessä käytiin laajasti läpi koko tiejakson Kolari - Kilpisjärvi ongelmia sekä sopivia toimenpiteitä tilanteen korjaamiseksi.

Hallitusohjelman mukaisen, korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja vähentämiseen kohdennetun 600 miljoonan euron lisäpanostuksen ohjelmoinnin yhteydessä suunnattiin 35 miljoonaa euroa valtatielle 21 välille Kolari-Kilpisjärvi parantamaan elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta sekä liikenneturvallisuutta. Tien parantamisen toimenpiteet jakautuvat kahteen osaan väleille Kolari–Muonio ja Muonio–Kilpisjärvi.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 484/2016 vp

Muonio-Kilpisjärvi välillä keskeisiä kohteita ovat ikiroutakohteiden parantaminen. Kolari-Muonio välillä tien rakennetta parannetaan ja varustetaan tietä erilaisin mittauspistein. Tie anturoidaan mittauslaitteilla, jotka mahdollistavat tien tilan ja mahdollisten muutosten jatkuvan seurannan ja kustannustehokkaan elinkaarenhallinnan. Tie soveltuu jatkossa liikenteen automatisaation ja automaattiajamisen testausalueeksi ollen osa edellä mainittua Aurora-hanketta.

Tieosuuden parantamisen suunnitelmat valmistuvat vuonna 2016 ja rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2017. Hankkeen kaikkien kohteiden arvioidaan valmistuvan vuonna 2018. Muita rahoituspäätöksiä ei ole olemassa.

Helsingissä 13.10.2016

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

LVM/1713/01/2016