



[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi) ja [liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

Viite: Lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015.

# Tuup Oy:n lausunto dokumenttiin: ”Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi”

## 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 liikenne- ja viestintäministeriön luonnos liikennekaaresta ja eräistä siihen liittyvistä laeista mahdollistaa Suomen aktiivisen roolin liikennepalveluiden asiakaslähtöisessä kehittämisessä ja varmistaa globaalin kilpailukyvyyn alan suomalaiselle elinkeinoelämälle. Siksi Tuup Oy suhtautuu myönteisesti esitettyihin muutosehdotuksiin ja kannustaa viemään muutokset läpi.

Koska kyse on kehittyvästä markkinasta ja tiedossa ei vielä ole kaikkia tarpeita ja vaikutuksia, mitä uudet liikennepalvelut tuovat tullessaan, on erittäin hyvä, että lakimuutokset toteutetaan vaiheittain. Näin voimme oppia matkan varrella ja yksityiskohdat voidaan siten määritellä kokemusten pohjalta. Jotta voimme oppia, sille on tarjottava mahdollisuus tukemalla ja mahdollistamalla uusien teknologioiden kokeiluja ja kehittämistä nykyisten järjestelmien rinnalla. Lisäksi on varauduttava siihen, että alan lakimuutoksia toteutetaan lähivuosina paljon ja prosessin olisi syytä olla mahdollisimman ketterä ja reagoida markkinoilta saatuihin oppeihin.

## 2 luku: Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

Emme halua ottaa kantaa yksittäisten liikennepalvelujen järjestämiseen ja regulaatioon, mutta haluamme että niiden yhdistäminen tulee käyttäjille helpoksi riippumatta siitä, miten ne on järjestetty. Tämä edellyttää tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta sekä liikkumispalveluita koskevan olennaisen tiedon että lippu- ja maksujärjestelmien osalta, mitä käsittelevät lakiehdotuksen III osan, 2 luvun, 1 ja 2 momentti:

- III Osa 2 Luku 1 § - Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto: *”Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi koneluettavassa vakiotietomuodossa. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot. Liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista.”*
- III Osa 2 Luku 2 § - Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus: *”Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi:*



- 1) *hankkia vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen. Tällaiseen lipputuotteeseen perustuvan matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai*
- 2) *varata yksittäisen vaihtuvahintaisen matkan, joka maksetaan jälkikäteen. Kuljetuspalvelun tarjoaja, joka tarjoaa vain muita kuin julkisesti hankittuja henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.”*

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 liikennekaassa 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.

Eryteisesti verovaroin subventoitujen julkisten liikennepalveluoperaattoreiden tulisi kiirehtiä rajapintojensa avaamista, koska ne muodostavat liikennepalveluiden rungon ja ovat keskeisessä asemassa liikennejärjestelmän tehokkuuden varmistavien uusien markkinaehtoisten palvelukokonaisuuksien mahdollistamisessa. Uusien liiketoimintamallien rahoitus riippuu siitä, ovatko julkiset liikennepalvelut ekosysteemissä mukana.

Olemme seuranneet tiiviisti eri liikennepalveluja yhdistävien uusien liiketoimintamallien nopeaa kehitymistä 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 vuodenkin siirtymäaika maksurajapintojen avaamisessa voi olla ratkaisevan pitkä alan kilpailukyvyyn kannalta.

Palveluiden tehokas yhdistäminen edellyttää teknologien ja järjestelmien uusimista (mm. ID- ja taustajärjestelmäpohjainen matkustusosoikeuden todentaminen). Jotta palveluiden kehittämisessä päästään käyntiin, olisi 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. matkustusosoikeuden todentamiseen) tai korvata helpommin vanhoja komponentteja uusilla. Muun muassa Turun seudun joukkoliikenne on rakentanut tällaisen modulaarisen kokonaisuuden.

Kunnioitavasti,

Johanna Taskinen  
Toimitusjohtaja  
Tuup Oy