

Tiehallinto ja liikenteen tietopalvelut

Selvitysmiehen muistio

Risto Kulmala



ISBN 951-38-6609-2 (URL: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>)
ISSN 1459-7683 (URL: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>)

Copyright © VTT 2006

JULKAISIJA – UTGIVARE – PUBLISHER

VTT, Vuorimiehentie 3, PL 1000, 02044 VTT
puh. vaihde 020 722 111, faksi 020 722 4374

VTT, Bergsmansvägen 3, PB 1000, 02044 VTT
tel. växel 020 722 111, fax 020 722 4374

VTT Technical Research Centre of Finland, Vuorimiehentie 3, P.O. Box 2000, FI-02044 VTT, Finland
phone internat. +358 20 722 111, fax + 358 20 722 4374

VTT, Lämpömiehenkuja 2 C, PL 1000, 02044 VTT
puh. vaihde 020 722 111, faksi 020 722 7056

VTT, Värmemansgränden 2 C, PB 1000, 02044 VTT
tel. växel 020 722 111, fax 020 722 7056

VTT Technical Research Centre of Finland, Lämpömiehenkuja 2 C,
P.O. Box 1000, FI-02044 VTT, Finland
phone internat. +358 20 722 111, fax +358 20 722 7056

Toimitus Maini Manninen

Tekijä(t) Kulmala, Risto		
Nimeke Tiehallinto ja liikenteen tietopalvelut Selvitysmiehen muistio		
Tiivistelmä Työssä selvitettiin Tiehallinnon toimeksiannosta Tiehallinnon liikenteen perustietopalvelujen sopivaa laajuutta sekä tarvetta ostaa oikeudet jakaa ns. kolmansille osapuolille Tiehallinnon hankkimaa liikennetilannetietoa. Työ tehtiin haastattelemalla kotimaisten palveluntuottajien edustajia ja muita asiantuntijoita sekä eurooppalaisten tielaitosten edustajia. Haastattelujen tulosten mukaan voi päätellä, että Tiehallinnon pitää tarjota tienkäyttäjille viranomaisena ainakin liikenteen ohjausta kiintein ja muuttuvin opastein, liikenteen häiriöiden hallintaan liittyvää viranomaisyhteistyötä sekä viranomaistiedotteita häiriöistä, liukkaasta kelistä ja muista liikennettä vaarantavista tilanteista maantieverkolla. Palveluiden laatua ja kattavuutta kannattaa edelleen kehittää. Melko laaja yksimielisyys koskee myös sitä, että Tiehallinto voi tarjota seuraavat palvelut tienkäyttäjille esimerkiksi Internetin välityksellä: tiedot tienpitäjistä johtuvista olosuhteista ja häiriöistä maantieverkolla, tiesääsemien mittaustiedot maantieverkolla, liikenteen automaattisten mittausasemien mittaustiedot maantieverkolla ja keli- ja liikennekameroiden kuvat maantieverkolta. Kiistanalaisin osa Tiehallinnon tiedotuksesta koskee liikenteen sujuvuustietoja pääteiden runkoverkolla ja suurilla kaupunkiseuduilla. Tiehallinnon kannattaisi ilmeisesti pidättäytyä sujuvuustiedon jakamisesta Internetissä, mutta antaa omaa toimintaa varten kerätty ja hankittu tieto eri palveluntuottajien käyttöön. Palveluntarjoajien liiketoiminnan mahdollistamiseksi Tiehallinnon pitää selvästi ilmaista, miltä alueilta ja millä laatutasolla se hankkii ja antaa edelleen palveluntarjoajille tiedon. Samoin Tiehallinnon on tärkeää kulloinkin sitoutua ja rajautua hankittavan tiedon ilmoitettuun laatutasoon ja kattavuuteen riittävän pitkäksi ajaksi eli mielellään vähintään viideksi vuodeksi. Tiehallinnon tulee hankkiessaan tietoa kirjata selkeästi hankinta-asiakirjoihin, että tieto hankitaan sekä omaan että palveluntarjoajien käyttöön. Näin tiedon myyjiksi halukkaat tahot voivat jo hankintakilpailun yhteydessä hinnoitella tarjouksensa tämän mukaisesti. Tilanne on ongelmallinen tapauksessa, jossa Tiehallinto haluaa alkaa hankkia ja jakaa palveluntarjoajille sellaista tietoa, jolle on jo olemassa markkinat Suomessa. Tiehallinnon keskeisen aseman vuoksi laitoksen oman toiminnan avoimuus ja ennustettavuus ovat erittäin tärkeitä koko sektorin ja erityisesti alan liiketoimintaa harjoittavien yritysten kannalta.		
Avainsanat traffic management, road administration, traffic information services, authorities, operation models, weather monitoring stations, automatic traffic monitoring stations, traffic signs, disturbances, road conditions		
ISBN 951-38-6609-2 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		
Avainnimeke ja ISSN VTT Working Papers 1459-7683 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		Projektinumero
Julkaisuaja Syyskuu 2006	Kieli Suomi, engl. tiiv.	Sivuja 29 s. + liitt. 3 s.
Projektin nimi Tiehallinto ja liikenteen tietopalvelut	Toimeksiantaja(t) Tiehallinto	
Yhteystiedot VTT Lämpömiehenkuja 2 C, PL 1000, 02044 VTT Puh. vaihde 020 722 111 Faksi 020 722 7056	Julkaisija VTT PL 1000, 02044 VTT Puh. 020 722 4404 Faksi 020 722 4374	

Published by



Series title, number and
report code of publication

VTT Working Papers 57
VTT-WORK-57

Author(s) Kulmala, Risto		
Title Finnish Road Administration and traffic information services		
Abstract <p>The work studied for the Finnish Road Administration (Finnra) the suitable scope of its basic traffic information related services and the need to buy the rights to distribute to so-called third parties traffic status information purchased by Finnra. The work was carried out by interviewing Finnish service provider representatives and other experts as well as representatives from European road administrations.</p> <p>The interview results indicate that Finnra should in its authority role provide to road users traffic control via fixed and variable signs, authority co-operation in incident management as well as authority announcements on incidents, adverse road surface conditions and other hazards on the highway network. The quality and coverage of these services should be further improved. Almost all agreed that Finnra can provide the following information e.g. via its internet site: information on adverse conditions and disturbances due to road management operations on the highway network, measurements of road weather monitoring stations and automatic traffic monitoring stations, and traffic and road weather camera video footage from the highway network.</p> <p>The most controversial item in Finnra's information service deals with traffic flow status on the main trunk road network and around large urban areas. It is likely that Finnra should not distribute this information on the internet, but only give different service providers access to this information.</p> <p>In order to facilitate service provision business, Finnra should clearly indicate the spatial coverage and quality levels of the information it purchases and further distributes to service providers. In addition, it is important that Finnra commits and restricts itself to the information coverage and quality indicated for a sufficiently long time i.e. for preferably at least five years. In purchasing the information, Finnra must clearly indicate in the tender documents its intention of distributing the information to service providers in addition to its own uses. Hence, information providers can readily price the information accordingly during the tendering. The situation may cause problems in cases, where Finnra wishes to start purchasing and further distributing information, which already has markets in Finland.</p> <p>Due to Finnra's central role, the transparency and predictability of its own actions and activities are extremely important to the whole sector and especially to companies carrying out business in the traffic information service domain.</p>		
Keywords traffic management, road administration, traffic information services, authorities, operation models, weather monitoring stations, automatic traffic monitoring stations, traffic signs, disturbances, road conditions		
ISBN 951-38-6609-2 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		
Series title and ISSN VTT Working Papers 1459-7683 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		Project number
Date September 2006	Language Finnish, Engl. abstr.	Pages 29 p. + app. 3 p.
Name of project Finnish Road Administration and traffic information services	Commissioned by Finnish Road Administration	
Contact VTT Technical Research Centre of Finland Lämpömiehenkuja 2 C P.O. Box 1000, FI-02044 VTT, Finland Phone internat. +358 20 722 111 Fax +358 20 722 251	Publisher VTT Technical Research Centre of Finland P.O. Box 1000 FI-02044 VTT, Finland Phone internat. +358 20 722 4404 Fax +358 20 722 4374	

Alkusanat

Tiehallinto on laatimassa liikenteen hallinnan palvelustrategiaa osana pyrkimystään saada liikenteen hallinta osaksi tienpitoa. Palvelustrategiassa määritellään Tiehallinnon rooli, toimintatapa ja sen tarjoamat liikenteen hallinnan palvelut, rajapinta viranomaispalvelujen ja lisäarvopalvelujen välillä, T&K-toiminta sekä liikenteen hallintapalveluiden hankintalinjaukset.

Osana tätä työtä Tiehallinto halusi erillisen selvitysmiehen selvittävän Tiehallinnon liikenteen perustietopalvelujen sopivan laajuuden sekä tarpeen ostaa oikeudet jakaa ns. kolmansille osapuolille Tiehallinnon hankkimaa liikennetilannetietoa. Selvitysmieheksi valittiin VTT:n tutkimusprofessori Risto Kulmala, joka on kirjoittanut tämän muistion. Muistion laaduntarkastuksesta vastasi tutkija Anna Schirokoff. Tiehallinnon yhdyshenkilönä selvitysmiestyössä oli Kari Hiltunen.

Espoossa 19.7.2006

Risto Kulmala
Tutkimusprofessori

Sisällysluettelo

Alkusanat	5
1. Johdanto	7
2. Aineisto ja menetelmät	8
3. Tulokset.....	9
4. Päätelmät ja suositukset	13
4.1 Tiehallinnon tarjoamat palvelut tienkäyttäjille.....	13
4.2 Tiehallinnon ja sen ostamien tietojen luovutus edelleen.....	13
4.3 Tiehallinnon asemasta liikenteen tietopalveluissa.....	13
Lähdeluettelo	13
Liitteet	
Liite A: Haastattelulomake	

1. Johdanto

Tiehallinnon käyttämän määritelmän mukaan liikenteen hallinta tarkoittaa liikennevirtojen (ihmis-, ajoneuvo- ja tavaravirtojen) hallintaa kysynnän hallinnan toimilla, liikennetiedotuksella, liikenteen ohjauksella ja muilla keinoilla. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä pysyisi käytettävänä, ruuhkautumattomana, turvallisena ja ympäristöllisesti kestäväenä. (Tiehallinto 2006.)

Liikenteen hallinnan palvelut ryhmitellään viranomaispalveluihin ja lisäarvopalveluihin: (Tiehallinto 2006)

Viranomaispalveluja ovat liikenteen ohjaus, liikenteelle tiedottaminen tieverkon turvallisuusriskeistä, liikennehäiriöihin liittyvä viranomaisyhteistyö sekä tienpidon tukipalvelut. Viime mainitut käsittävät ns. LIITO-mallin mukaisesti tienkäyttäjien ilmoitusten sekä viranomaisten toimenpidepyyntöjen välittämisen ao. teiden kunnossapidosta vastaaville urakoitsijoille. Viranomaispalvelut ovat käyttäjille maksuttomia. Ne ovat kaikkien tienkäyttäjien tasapuolisesti saatavilla. Tiehallinto ei räätälöi näitä palveluja eri käyttäjäryhmille. Tiehallinto tuottaa viranomaispalvelut omana työnään tai alihankintoina.

Lisäarvopalveluja ovat ns. räätälöidyt tietopalvelut: käyttäjällä on mahdollisuus vaikuttaa palvelujen sisältöön tai (esim. maantieteelliseen) kattavuuteen. Tiehallinto ei tuota näitä palveluja, vaan pääasiallisia palvelujen tuottajia ovat kaupalliset toimijat. Ne rahoittavat palvelujen tuotannon esimerkiksi käyttäjämaksuilla tai mainostuloilla.

Liikenteen hallinnan palvelujen tuottaminen edellyttää ajantasaisen keli- ja liikennetiedon keräämistä, muuttuvia liikenteen ohjausjärjestelmiä sekä toimijoiden välisiä yhteyksiä (Tiehallinto 2006).

Tiehallinnon tavoitetilassa vuonna 2008 tienkäyttäjät saavat valtaosan liikenneinformaatiosta kaupallisina palveluina. Tiehallinto edistää kaupallisten palveluiden syntyä luovuttamalla ajantasaista liikenne- ja kelitietoa palvelujen tuottajille, määrittelemällä maksuttoman viranomaispalvelunsa laajuuden sekä tukemalla lisäarvopalvelujen kehittämistä. (Tiehallinto 2006.)

Tämä työ keskittyi liikenteen tietopalveluihin. Työn tavoitteena oli erityisesti selvittää Tiehallinnon liikenteen perustietopalvelujen sopiva laajuus sekä tarve ostaa oikeudet jakaa Tiehallinnon hankkimaa liikennetilannetietoa ns. kolmansille osapuolille.

2. Aineisto ja menetelmät

Työ tehtiin haastattelemalla liikenteen tietopalvelujen tuottajia tai muita palvelutuotannon kannalta keskeisiä toimijoita Suomessa. Haastattelut tehtiin henkilöhaastatteluina erikseen laaditun haastattelulomakkeen avulla. Haastattelulomake on esitetty liitteessä 1. Kukin haastatelluista tarkisti jälkikäteen vastauksensa ja hyväksyi ne joko sellaisenaan tai haluamiensa muutosten kera.

Haastatellut olivat:

Antti Rainio	ITS Finland
Jari Lahti	YLE
Jarmo Kuismanen	Viisas Communications
Juha Lecklin	Radio Nova
Kimmo Ylisiurunen	Infotripla
Matti Roine	Liikenne- ja viestintäministeriö
Sampo Hietanen	Tieliikelaitos.

Lisäksi aiheesta keskusteltiin seuraavien ulkomaisten henkilöiden kanssa: Arne Lindberg (Vägverket, Ruotsi), Charlotte Vithén (Vejdirektoratet, Tanska), Ivar Christiansen (ITS Norway, Norja), Paul van der Kroon (Rijkswaterstaat, Alankomaat) ja Fritz Bolte (Bundesanstalt für Strassenwesen, Saksa).

3. Tulokset

Tässä luvussa haastattelujen tulokset käydään läpi kysymyksittäin siten, että taulukoissa esitetään varsinaisten vastausten ohella esitetyt tärkeimmät huomautukset sellaisinaan kuitenkin siten, että vastaajan tunnistavat tiedot on poistettu. Taulukossa 1 tarkastellaan huomautuksia kysymykseen Tiehallinnon tietopalvelutarjonnasta yleensä.

Taulukko 1. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 1 ”Mitä tietopalveluja Tiehallinnon tulisi mielestänne tarjota a) kaikille tienkäyttäjille, b) ammattikuljettajille ja c) yrityksille?”

- Keli, häiriöt, ruuhkat, poikkeamat – kaikki ALKissa nykyisin olevat palvelut mutta nykyistä paremmin; kaikki turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta oleellinen tieto, joka vaikuttaa matkan ajankohdan, reitin ja nopeuden valintaan; ei navigaatiota, mukavuuspalveluja, tilauspalveluja.
- Nykyinen palvelutarjonta ja viranomaistiedotteet ovat hyviä, Tiehallinnon rooli luotettavana tiedottajana tärkeä; tienkäyttäjä itse valitsee kanavan.
- Peruspalvelut (liikenteen ohjaus, häiriöiden hallinta ja joukkotiedotus) sekä tiedon jakelu avoimesta rajapinnasta.
- Perustiedot liikenneverkosta, yhteyksistä ja olosuhteista joukkoviestinnän kautta (Internet-palvelun sisältö tulee määritellä tarkemmin eli pitäytyä nykyisessä palvelusisällössä).
- Raskas liikenne: erikoiskuljetusluvut ja erikoiskuljetusten vaatimat reittitiedot ml. kantaavuus ja muut rajoitustiedot.
- Nykyinen taso aika sopiva: staattiset ja muuttuvat perustiedot; tarve saada ajantasaisemmaksi mutta asia ei hirveän relevantti.
- Ei erityispalvelut tarpeen, antaa muille erikoistumismahdollisuuden.
- Samat kaikille, erityispalvelut liiketoimintaa.
- Ei puhelinneuvontaa, ei personoituja voimakkaasti paikkaan sidottuja palveluja.
- Mahdollistaen kaupallisen palvelutarjonnan eli ei varsinaisesti omaa palvelutarjontaa eikä omaa brändiä; jatkuva kilpailukenttä oltava; tukea kaupallista palvelutarjontaa monipalveluympäristössä mallina media; kontakteista maksetaan; hyvin rajatuille alueille erityistapauksissa kuten Hakamäentie tai erityisryhmät eli kaikki tapaukset joissa ei ole kaupallista palvelutarjontaa.

Enemmistö vastaajista ei vastustanut Tiehallinnon nykyistä palvelutarjontaa, jossa jaetaan Internetin ja joukkotiedotusvälineiden kautta tietoa kelistä, häiriöistä ja poikkeamista sekä liikenteen sujuvuustietoa joillakin kaupunkiseuduilla. Tieliikelaitoksen edustaja halusi Tiehallinnon luopuvan varsinaisesta omasta palvelutarjonnasta kokonaan lukuun ottamatta hyvin rajattuja erityistapauksia, kuten tiedottaminen isoista tietyömaista, erityisryhmille tai muut vastaavat kohteet, joille ei synny kaupallista palvelutarjontaa. Kaksi vastaajaa toivoi Tiehallinnon parantavan Internet-palvelunsa laatua ja ajantasaisuutta ja yksi erikseen toivoi Tiehallinnon pysyttävänsä nykyisessä palvelusisällössä.

Kaikki vastaajat olivat yhtä mieltä siitä, ettei Tiehallinnon tule tarjota raskaalle liikenteelle ja yrityksille mitään lisä- tai erityispalveluita, joiden nähtiin antavan hyviä liiketoimintamahdollisuuksia yksityiselle sektorille. Poikkeuksena tästä yksi vastaajista muistutti erikoiskuljetusten ja niiden vaatimien viranomaispalveluiden olemassaolosta.

Palveluvalikoimaa käsiteltiin tarkemmin seuraavassa kysymyksessä (taulukot 2a ja 2b).

Taulukko 2a. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 2a ”Tiehallinto on suunnitellut tarjoavansa seuraavat palvelut ns. peruspalveluinaan tienkäyttäjille:

- liikenteen ohjaus kiintein ja muuttuvin opastein
 - liikenteen häiriöiden hallintaan liittyvä viranomaisyhteistyö
 - viranomaistiedotteet häiriöistä, liukkaasta kelistä ja muista liikennettä vaarantavista tilanteista maantieverkolla
 - liikenteen sujuvuustiedot pääteiden runkoverkolla
 - tiesääasemien mittaustiedot maantieverkolla
 - liikenteen automaattisten mittausasemien mittaustiedot maantieverkolla
 - keli- ja liikennekameroiden kuvat maantieverkolta
 - tienpitäjistä johtuvat olot/häiriöt: mm. painorajoitukset, erikoiskuljetukset, tietyöt
- Pitäisikö Tiehallinnon pidättäytyä tarjoamasta joitakin yllä olevista? Jos pitäisi, miksi?”.*

- Ei tarvitse, mutta tulee keskittyä vain markkinoilla tiedossa oleviin, ettei mene markkinoilta ja innovaatioilta pohjaa.
- Ei pidä pidättäytyä, näistä ei ole haittaa. Ovat hyödyllistä palvelua ja radio voi hyödyntää sivuja pitäen ne auki liikennelähetysten aikana.
- Viranomaistiedotteet (koska laajenevat, OK jos vakavat häiriöt – HäKen tulisi tiedottaa).
- Sujuvuustieto: jos Internetin kautta helposti käytettävissä mobiilisti, voi syödä palvelumarkkinaa.
- Sujuvuustieto: Linkki Tiehallinnon omiin prosesseihin? Pitää tietää liikenneverkon tila (häiriöt) kaiken aikaa mutta ajantasaisista sujuvuustietoa ei pidä jakaa vaan voisi jättää markkinoille.
- Kaikki sujuvuustiedoista alaspäin tulevaisuudessa; nyt pakko antaa koska ei osteta; laatu nykyisellään huono.
- Tiehallinto voisi ehkä luopua tiesääasemista ja kaikki säähavaintotiedot voitaisiin keskittää yhteen paikkaan eli Ilmatieteen laitokseen.

Neljä vastaajista (kaikki palveluntuottajien edustajat Tieliikelaitosta lukuun ottamatta) oli sitä mieltä, että palveluvalikoimasta ei ole syytä karsia mitään. Yksi vastaajista kuitenkin toivoi, ettei palveluvalikoimaa laajennettaisi nykyisestä yksityisen palvelu- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi. Kaksi vastaajista oli esitetyn palveluvalikoiman kannalla muuten, mutta pohti sujuvuustiedottamisen jättämistä yksityisille palvelumarkkinoille. Tieliikelaitoksen edustaja piti hyvänä jättää tulevaisuudessa Tiehallinnon

palveluvalikoimasta pois kaikki muut paitsi liikenteen ohjaus, häiriöiden hallinnan viranomaisyhteistyö ja vakaviin häiriöihin keskittyvät viranomaistiedotteet. Syyksi poistamiseen mainittiin palvelujen heikko laatu ja se, että palveluiden pelkkä olemassa oleminen vie yksityisten palvelujen mahdollisilta asiakkailta maksuhalukkuuden.

Taulukko 2b. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 2b ”Miksi joitakin yllä mainituista puolestaan tulisi tarjota?”

- Kaikki: turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tärkeitä palveluita.
- Kaikki ok, toimii hyvin yleispalveluna.
- Tiehallinnon toimintaohjeista jo peräisin. Tietojen toimittaminen rajapintaan – voitava luottaa tiedon laatuun ja jatkuvaan saatavuuteen. TelemArkin määrittämät tietosisällöt rajapinnoissa – niistä huolehdittava.
- Turvallisuus, sujuvuus, jne. kaikki ne palvelujen tarjoamisperusteet.
- HUOM: Tarjoaminen ei tarkoita samaa kuin että käytetään! Tiehallinnon tarjoamina palvelut tavoittavat mahdollisimman laajan käyttäjämäärän.
- Keskeistä on se, miten käyttäjät pääsevät kiinni eli mitä päätelaitteita on tarjolla. Internetin skaalautuminen ja mobiililaitteet käyttökontekstina tulevaisuutta. Tässä vaiheessa radiolla suuri rooli mutta Tiehallinnon tulee huomioida kehityksen trendit ja ajatella cross-mediana. Televisiokin tulee mukaan kuvaan mobiili-TV:n yleistyessä. Tälle alueelle Tiehallinnon tulee keskittyä.
- Käyttäjien kannalta pitäisi tehdä priorisointia, itsellä ei kantaa.
- Kaksi ensimmäistä selkeää viranomaistoimintaa, joiden vuoksi tietoa hankittavakin.
- Ohjaus ja häiriöiden hallinta ovat ilmiselviä. Muuttuvien opasteiden politiikka tulee uusia.

Tarjottavista palveluista Tiehallinnon tarjoamiksi katsottiin erityisesti liikenteen ohjaus ja häiriötilanteiden hallintaan liittyvä viranomaisyhteistyö. Palveluiden katsottiin yleensä vastaavan Tiehallinnon toiminnalle asetettuja turvallisuus-, sujuvuus- ja muita tavoitteita.

Yksittäisinä kommentteina toivottiin tiesääasemien siirtämistä Ilmatieteen laitokselle säähavaintotoiminnan keskittymisen nimissä, palveluntarjoajille annettavan tiedon jatkuvaa laadukkuutta ja saatavuutta, rajapintasisällöistä huolehtimista ja median kehitystrendien huomioimista.

Taulukossa 3 tarkastellaan Tiehallinnon omien tiedotuspalvelujen aiheuttamaa haittaa palveluliiketoiminnalle.

Taulukko 3. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 3a ”Tiehallinto suunnittelee jakavansa itse keräämänsä tai ostamaansa tietoa ilmaiseksi tienkäyttäjälle esimerkiksi Internetissä, mikä voi huonontaa vastaavan tapaista tietoa tarjoavien kaupallisten palvelujen markkinoita. Kuinka suuren ongelman tämä mielestänne aiheuttaa Suomen palvelumarkkinoille? Miten Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?”

- Toimivaa kaupallista markkinaa ei juuri ole, vaan tappiota on tullut kaikille palveluntarjoajille eli varsinaista haittaa ei oikeasti ole. Tiehallinnon tulee palvella tienkäyttäjiä, LVM:ää ja eduskuntaa eikä palveluntarjoajia.
- Kilpailu on tervettä ja Tiehallinnon toiminta on herättänyt kilpailua. Ei usko haittaavan suuresti palvelumarkkinoita. Tietoa ostettaessa on mainittava vapaa jakelu eteenpäin. Markkinat syntyvät ajoneuvolaitteiden oheispalveluina eli vasta joidenkin vuosien kuluttua yleensä palvelumarkkinat.
- On tehtävä rajanveto, mikä on perusturvallisuuteen liittyvää, ilmaista tietoa. Eri ihmisryhmiä ei voi tällaisten tietojen kohdalla asettaa eriarvoiseen asemaan. Liukkaustieto ei saa olla bisnestä. ”Nice to know” -tietoa eli mukavuustietoa ei pitäisi jakaa.
- Lähes merkityksettömän ongelman, ellei palvelua laajenneta nykyisestä (alue voi laajeta ja laatu toki parantua).
- Perustietojen osalta ihan OK. Ansainnan on perustuttava lisäarvoon. Rääätälöintiä voi tehdä, jos se markkinoilla tiedossa. Rääätälöintiä ei kuitenkaan mielellään.
- Ei liittämistä muuhun tietoon, esim. suureen yleisötapahtumaan, jossa markkina-arvo.
- Ongelma on huomattava polkien kaikkien hintoja; pystyy porttaamaan mihin tahansa mediaan, vaikka ei viekään loppuun asti asiakkaalle. Riittää silti asiakkuuksien tappamiseen. Ongelmana on lisäksi ilmaisen Internet-palvelun jatkuvan laajenemisen uhka. Tiehallinnon toiminta monessa eri roolissa häiritsee kenttää, keskeisin ongelma ovat Tiehallinnon lupaukset palvelun edelleen kehittämisessä.
- Tiehallinnon tulisi tukea sitä, että tietoa on saatavissa kaikille, mutta miksi vain Tiehallinnon portaalissa. Nykyisellä monesta palvelusta linkit alk-sivuihin. Kumpi parempi: tiedot useilla sivustoilla vai vain yhdellä ”hieman kulahtaneella” sivustolla.
- Liikennettä koskevat tiedot pitäisi integroida kohdeprosesseihin, koska liikenne on vain tukiprosessi. Ongelma on sektorimainen toiminta liikennepuolella, tarve ei kuitenkaan prosesseissa synny sektoreittain. Palveluilla tulisi olla aina joku kohderyhmä, ei voi tehdä kaikille yleisesti ja yhtäläisesti suunnattua palvelua.
- Aiheuttaa ongelman ja vie tilaa markkinoilta. Voisi jakaa tiedon vain palveluntarjoajille mutta ei loppukäyttäjille.

Viiden vastaajan mielestä (mukana neljän palveluntuottajan edustajat) Tiehallinnon omat palvelut mukaan lukien Internet-palvelu ei ainakaan vielä nykyisessä muodossaan aiheuta juuri lainkaan ongelmia markkinoille. Ei kuitenkaan haluttu, että Tiehallinto rääätälöisi palvelujaan joillekin käyttäjäryhmille, liittäisi tietoja johonkin yleisötapahtumaan, laajentaisi palveluvalikoimaansa tai jakaisi muuta kuin perusturvallisuuteen liittyvää tietoa.

Kaksi vastaajaa katsoi Tiehallinnon palvelujen aiheuttavan ongelmia palvelumarkkinoille. Pelkän Tiehallinnon toiminnan monissa eri rooleissa (tuottaja, tilaaja, alihankkija) katsotaan häiritsevän markkinoita, mutta suurimmaksi ongelmaksi koettiin epävarmuutta kaupallisille toimijoille tuottavat uhat Tiehallinnon palvelujen edelleen kehittämisestä ja laajenemisesta. Tiedon tuottaminen kaikille palveluntarjoajille näiden omien palvelujen kautta jaettavaksi tuottaisi näiden vastaajien mielestä paremman tuloksen.

Taulukossa 4 tarkastellaan kantoja Tiehallinnon rajoittumiseen eri tiedotuskanaviin.

Taulukko 4. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 3b ” Pitäisikö Tiehallinnon rajautua vain joihinkin tiedotuskanaviin? Jos pitäisi, mihin ja miksi? ”

- Teknokraattinen jakotapa teknologioiden tai median suhteen on keinotekoinen. Jaon pitää tapahtua palvelun sisällön suhteen. On kumma, ettei perusturvallisuuspalveluita saisi tarjota esimerkiksi paikannettuina.
- Kyllä, Internetiin (PC) ja matkapuhelimiin (sama palvelu, samoilla käyttöliittymillä). Lehdille, radioasemille, tv-kanaville annetaan tietoa. PC ja matkapuhelin, koska jo sama palvelu, ja mahdollistavat käyttäjien saavuttamisen mobiilisti ja kaikkialla. Nähtävä samana palveluna.
- Ei tarvitse rajautua, vaan pääasia olisi tavoittaa peruspalveluilla mahdollisimman monet. Liiketoiminta syntyy erikoistumalla.
- Joukkotiedotuskanavat: radio, TV, Internet, muuttuvat opasteet.
- Internet ja teksti-TV on OK. Uusista ratkaisuista on kerrottava markkinoille etukäteen.
- Kyllä, joukkoviestintään ja Internetin osalta vain nykyisiin palveluihin.
- Monipalvelumallissa ei tarvitse eikä saa rajautua mihinkään. Monipalvelumalli ei synnytä monopolia vaan mahdollistaa vapaan kilpailun ja kenen tahansa mukaan tulemisen kentälle. Jos Tiehallinto haluaa rajautua johonkin, tiedotteet hätäkeskusten kautta, mikä lisäksi tiedottaminen tienvarsioasteissa liikenteen ohjauksen yhteydessä.

Vastaukset jakaantuivat melkoisesti. Kahden vastaajan mielestä Tiehallinnon tiedotuksen ei tarvinnut rajautua millään tavoin tiedotuskanavien suhteen, yhden mielestä tiedotuksen tulisi rajautua Internetiin ja matkapuhelimiin, kahden mielestä Internetiin ja joukkotiedotusvälineisiin, yhden mielestä Internetiin ja teksti-TV:seen sekä yhden mielestä vain tiedottamiseen muuttuvien opasteiden välityksellä osana liikenteen ohjausta. Viimeksi mainitun vastaajan toivomassa tilanteessa viranomaistiedotteet tuotettaisiin hätäkeskuksissa.

Taulukossa 5 tarkastellaan Tiehallinnon toimintaa seurantatiedon ostajana.

Taulukko 5. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 4 ”Eräänä Tiehallinnon syynä toimia palvelujen vaatiman seurantatiedon ostajana omia peruspalvelujaan varten on ollut synnyttää alalla kaupallista toimintaa ja avata markkinoita liikenteeseen liittyvälle tiedolle ja tietopalveluille. Toimiiko Tiehallinto oikein tässä suhteessa vai syntyykö Tiehallinnon toiminnasta ongelmia? Miten Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?”

- Toimii oikein.
- Hyvä konsepti eikä sinänsä synny ongelmia.
- Tapa toimia on hyvä, ei ongelmia.
- Ongelmia ei missään tapauksessa synny markkinoille, koska niitä ei vielä ole.
- Kannattaa ostaa, jos saa halvemmalla.
- Erittäin toivottavaa toimintaa, mahdollistaa pienten innovatiivisten palvelutoimijoiden toiminnan.
- Ei ole näkösilä ongelmia. Mitä muut palveluntarjoajat ovat valmiita ja halukkaita tarjoamaan.
- Peruspalveluiden osalta ihan ok. Tulevaisuus voi tietysti muuttaa tilannetta.
- Osan voisi Tiehallinto tuottaa omien palvelujensa kylkiäisenä, jopa niin että käyttäjät (riittävä määrä ainakin) huolehtivat tiedonsiirtokustannuksista vastineeksi saamansa palvelun laadusta.
- Pelisäännöt laajuudesta – ettei ulkopuoliselta verkolta myydystä tiedosta tulekin hetkessä ilmaista (optiot laajentaa).
- Hyvä ja erinomainen periaate silloin kun keskeinen keskittymiskohde on liikenteen ohjaus ja viranomaisyhteistyö häiriöiden hallinnassa, jolloin Tiehallinto toimii vain asiakkaana tietopalvelukentässä. Jos Tiehallinto rajaa roolinsa laveammaksi, he samalla tappavat markkinat ja yritykset voivat repiä sopimuksensa monien toimijoiden kanssa. Tiehallinto samalla joutuu maksamaan kaiken toiminnan.
- Alkuvaiheessa ainakin Tiehallinto määräävä asiakas ja voi vaatia, että tiedot annetaan myös muiden läpinäkyvästi toimijoiden käyttöön (ei kuitenkaan hintaregulaatiota).

Kaikki vastaajat pitivät Tiehallinnon toimintaa seurantatiedon ostajana periaatteessa hyvänä ja toimivana ratkaisuna, joka elvyttää markkinoita. Joitakin varauksia kuitenkin esitettiin. Eräs palveluntarjoaja toivoi selkeitä pelisääntöjä seurantatiedon ostoalueen laajuudesta, jottei aiemmin ostoalueen ulkopuolelta kerätty ja muille kuin Tiehallinnolle myyty tieto romahda arvoltaan, jos Tiehallinto laajentaakin seurantatiedon ostamisensa tälle alueelle (Huom: vastaaja oletti Tiehallinnon aikovan nykyisen käytäntönsä mukaisesti luovuttaa ostamansa tiedon edelleen tienkäyttäjien tai ainakin palveluntarjoajien käyttöön). Toinen palveluntarjoaja totesi toiminnasta olevan hyötyä vain silloin, jos Tiehallinto luopuu omista tiedotuspalveluistaan ja toimii vain asiakkaana ja ostajana tietopalvelukentässä.

Taulukossa 6 tarkastellaan puolestaan Tiehallinnon periaatteita ostamansa ja keräämänsä tiedon edelleen luovuttamisessa.

Taulukko 6. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 5 ”Tiehallinto suunnittelee antavansa sekä omien järjestelmiensä tuottaman että ostamansa tiedon vapaasti kaikkien halukkaiden palveluntarjoajien käyttöön mm. uusien palvelujen synnyttämiseksi. Toimiiko Tiehallinto oikein tässä suhteessa vai syntykö Tiehallinnon toiminnasta ongelmia? Miten ja millä ehdoilla Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?”

- Kansalaisten rahoilla kerättävän tiedon on hyvä olla tarjolla kaikille kansalaisille ja yrityksille. Tämä on kaikille edullisin tapa toimia.
- Kun tarve on parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta, tämä on varmaan oikea toimintatapa.
- Tiedon pitää olla avoimesti saatavilla, muuten synnytetään monopolia.
- Pelisäännöt laajuudesta – ettei ulkopuoliselta verkolta myydystä tiedosta tulekin hetkessä ilmaista (optiot laajentaa).
- Tapa toimia on taas hyvä, kriittistä on työnjako. Liiketoimijat, jotka näkevät tässä ongelmia, eivät näe koko kuvaa eivätkä pitkällä tähtäimellä.
- Yksi ilmainen rajapinta ei toimi muutenkaan hyvin, koska käyttäjät vaativat aika lailla räätälöintiä, jotta palvelusta olisi hyötyä.
- Tiehallinnon on syytä pohtia yhteistyökuvioita eri palveluntarjoajien kanssa. Tiehallinnon brändi luultavasti hyvä.
- Ostetun tiedon kohdalla ongelma ja erityisesti matka-aikatiedon. Eli ongelma silloin, kun kyseisen tiedon jakelu on rajattu pois heidän omasta palveluvalikoimastaan. Jos Tiehallinto ostaa omaan käyttöönsä peruspalvelujaan varten, on voitava jakaa. Kilpailutuksessa on mahdollisuus selvästi mainita, että tarkoitus on jakaa tietoa myös.
- Jos Tiehallinto ei jakaisi tietoa edelleen, ei aiheuteta häiriöitä mutta ei samalla luoda edellytyksiä palvelun tarjoajille, joilla ei ole omaa tiedonkeruuta. Käytännössä vallitsisi yhden toimijan monopoli. Toisaalta nykyisen tiedonkeruun rinnalle voi syntyä useita kilpailevia tiedontuottajia kuten matkapuhelinoperaattorit, matkapuhelimen valmistajat, auton/navigaattorin valmistajat ja fleet management -toimijat.
- Pelkkä liikennetieto ei myy mutta voi muodostaa arvokkaan osan muun palvelun lisänä malliesimerkkinä navigaatio. Tiehallinto tarjoaa ilmaiseksi erään toimijan palveluille samat tiedot kuin yrityksemme maksullisena.
- Yrityksemme ei halua tarjota juuri tästä syystä tietoa Tiehallinnolle. Tiehallinnon toiminta eri rooleissa alihankkijasta palveluntarjoajaan ei vain toimi. Yksi hyvä todiste on Digiroad, jolla ei ole käyttäjiä. Jos toimivat alihankkijana tällä tavoin, pitäisi tämä osa Tiehallinnosta ulkoistaa.
- Tietopalveluntarjoajia ei tule olemaan Euroopassa kovin paljon, mutta loppukäyttäjäpalveluita kyllä (ks. ITS Finland markkinaselvityksen arvoketjumalli). Vertikaalit arvoketjut eivät tulle toimimaan, näppärät loppukäyttäjäpalvelujen tuottajat toimivat kuitenkin paljon tehokkaammin ja löytävät asiakkaat paremmin.
- Olemassa on kilpailevia kaupallisiin palveluihin liittyviä tiedonkeruukäytäntöjä, joiden kannattavuuden menettely asettaa kyseenalaiseksi. Tiehallinnon tilaama tieto ei välttämättä korvaa kaupalliselta puolelta olemassa olevaa tiedonkeruuta.

Neljä vastaajaa, eli kaikki muut tietopalvelujen tarjoajat paitsi Tieliikelaitos, piti hyvänä sitä, että Tiehallinto antaa omat ja ostamansa tiedot vapaasti palveluntarjoajien käyttöön. Yksi vastaaja katsoi toiminnan aiheuttavan häiriötä mutta näki Tiehallinnon toimintatavan hyvänä pienten palveluntarjoajien ja monopolin välttämisen kannalta. Yksi vastaaja piti ongelmana Tiehallinnon samanaikaista toimintaa tiedon jakelijana, ellei tietoa ole ostettu Tiehallinnon omien prosessien ja palvelujen käyttöön. Tämä vastaaja piti Tiehallinnon omaa toimintaa varten ostetun tiedon vapaata luovuttamista perusteluna jo sen vuoksi, että veronmaksajien maksama tieto annetaan vapaasti kaikkien veronmaksajille hyötöpalveluja tuottavien tahojen käyttöön. Tieliikelaitoksen edustaja piti ongelmana Tiehallinnon tämäläistä toimintaa alihankkijana samalla, kun se toimii myös muissa rooleissa eri palvelujen arvoketjuja. Hän halusi tämäläisen toiminnan ulkoistamista Tiehallinnosta. Hän epäili myös yhden rajapinnan toimivuutta kaikille palveluntarjoajille.

Taulukossa 7 tarkastellaan vastaajien näkemyksiä siihen, että Tiehallinto luopuisi omista tiedotuspalveluistaan.

Taulukko 7. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 6 ”Tiehallinto voisi luopua omista tiedotuspalveluistaan mutta jakaa sen sijaan ostamansa tietoa vain palveluntarjoajille, jotka sitten jakaisivat tiedot loppukäyttäjille. Mikä on kantanne tällaiseen toimintamalliin?”

- Malli luultavasti toimii, Tiehallinnon ei tarvitse itse tarjota tietopalvelua loppukäyttäjille.
- Kiinnostava ajatus, koska Tiehallinto ei ole mediabrändi, joka puolestaan määrittää asiakkaiden saavutettavuuden. Tällainen verkostoitunut jakelutapa voisi olla tehokkaampi tiedonjakelussa kuin nykyinen toimintamalli. Tiehallinnon on vaikea rakentaa yhtäläistä tunnettuutta tiedon jakelijana kuin Radio Novan tai Ylen liikenneohjelmat. Muistettava myös käyttäjien tiedonjakelufoorumit jakelukanavina.
- Voisi toimia vaikka vaikuttaa oudolta. Antaisi mahdollisuuden tehdä bisnestä perustiedolla vaikka sillä ei luultavasti voikaan tehdä bisnestä. Tiehallinnolla pitää olla kuitenkin vastuu turvallisuudesta.
- Peruspalveluista osa viranomaispalveluja ja niistä on huolehdittava etenkin, jos muuten tieto olisi maksullista ja osa kansalaisista joutuisi epätasavertaiseen asemaan. Viranomaisveloitte vaatii viranomaistiedotteita.
- Tiehallinto pitäisi edelleen alihankkijan roolin itselleen, miksi pitää itse olla mukana palveluprosessissa, vaan voisi vain antaa tiedontuottajalle veloitteen. Nykyisellään esimerkiksi kunnat eivät voi hyödyntää Tiehallinnon rajapintaa, koska siinä ei ole kuntien verkkojen tietoja, vaan joutuisivat itse huolehtimaan koko palveluketjusta.
- Loppukäyttäjän kannalta tästä toimintamallista ei etua. Annettakoon mahdollisuus edelleen saada tieto Tiehallinnon sivuilta jne. Tietysti yhteistyötä tulee tehdä entistä tehokkaammin palveluntarjoajien kanssa ja tätä pitäisi mainita ihan näkyvästi malliin ”samaa tietoa saa myös Radio Novasta tai Ylen kanavilta”.
- Paras toimintamalli on Tiehallinnon suora osallistuminen palveluntarjontaan.
- Saattaisi olla yrityksen näkökulmasta hyvä juttu ja mahdollisuus bisnekseen. Veronmaksajan kannalta ei ole järkeä, sillä Tiehallinnon tulee palvella erityisesti tienkäyttäjiä, LVM:ää ja Eduskuntaa. Kaikkiaan EI ja etenkin monopolia ja yksinoikeuksia vältettävä.
- Automatiikkaan perustuva malli (kuten Tampereella) ei toimi häiriötilanteissa vaan häiriötilanteiden hallinta vaatii kuitenkin operaattoria.

Kaksi vastaajaa suhtautui toimintamalliin positiivisesti, kaksi ei varsinaisesti vastustanut mutta painotti Tiehallinnon turvallisuus- ja viranomaisvastuuta, kaksi piti toimintamallia huonona loppukäyttäjän ja veronmaksajan kannalta sekä yksi huonona sen vuoksi, että Tiehallinto pitää siinä edelleen itsellään tiedon alihankkijan roolin.

Taulukossa 8 tarkastellaan vielä erikseen vastaajien näkemyksiä siihen, että Tiehallinto luopuisi liikenteen sujuvuudesta tiedottamisesta.

Taulukko 8. Vastaajien huomautuksia kysymykseen 7 ”Tiehallinto voisi mahdollisesti luopua sujuvuustiedon jakamisesta sekä myös pidättäytyä sen hankkimisesta. Mikä on kantanne tällaiseen toimintamalliin?”

- Tällainen on hyvinkin mahdollista ja toivottavaakin. Tiedottamisen voisi tältä osin jättää markkinapalvelujen varaan.
- Peruspalvelun tarjoajana tämä on ok. Sujuvuustieto on mukavuustekijä ja ihmisillä on maksuhalukkuutta sen suhteen. Tiehallinnon sivuilla voi silti olla sujuvuustietoa mutta ei esimerkiksi omaan päätelaitteeseen. Joillakin toimijoilla resurssit hoitaa itsekin sujuvuustiedon hankinta mutta kaikilla ei näitä ole.
- Jos toimintaa halutaan fokusoida, tällainen voisi olla hyvinkin perusteltua. Löytyy mahdollisesti kaupallista toimintaa alueelle.
- Tiehallinnon omat palvelut ja prosessit (eli ohjaus ja viranomaisyhteistyö häiriöiden hallinnassa) voivat hyödyntää osin hankittua tietoa.
- Verkon tehokkaampi hyödyntäminen on Tiehallinnon tavoite, palvelut tulevat kyllä, jos hankkivat tietoa toimimalla asiakkaina kentässä.
- Ei häiritä markkinoita mutta ei samalla luoda edellytyksiä palvelun tarjoajille, joilla ei ole omaa tiedonkeruuta. Käytännössä vallitsisi yhden toimijan monopoli. Toisaalta nykyisen tiedonkeruun rinnalle voi syntyä useita kilpailevia tiedontuottajia kuten matkapuhelinoperaattorit, matkapuhelimen valmistajat, auton/navigaattorin valmistajat ja fleet management -toimijat.
- Ei tukisi markkinoiden kehittämistä. Riski yhden kotimaisen tai ulkomaisen toimijan monopoliin on suuri. Tiehallinnon rooli hankkia tietoa ja jakaa se avoimesti mahdollistaa toimivat markkinat. Tällä hetkellä markkinoilla ollaan jo valmistautumassa sujuvuustiedon hyödyntämiseen, joten jos jostakin syystä asia viivästyykin, tulisi siitä informoida markkinoita mahdollisimman pian. Viivästyminen eivät tietenkään markkinat toivo.
- Tiehallinnon intressin oltava huolehtia verkon sujuvuudesta ja turhien investointien välttämisestä, mihin juuri sujuvuustieto auttaa. Ei pidä siis karsia vaan pitäisi tehdä nykyinen tiedotus kaikki saavuttavaksi ja toimivaksi: nyt ruuhkatieto ALKissa huonoa eikä ajantasaista, kun taas kelitieto hyvää tasoa. Sekä push ja pull.

Vastaajista kolme suhtautui ajatukseen myönteisesti ja katsoi tällaisen tiedotuksen voivan syntyä markkinavoimien avulla, joskin yksi vastaajista muistutti pienten palveluntarjoajien vaikeuksista hankkia maksullista sujuvuustietoa. Yksi vastaajista piti hyvänä tiedon jakamisesta luopumista vaan ei hankkimisesta luopumista. Yksi vastaajista näki

toimintamallissa uhkan monopolille mutta myös mahdollisuuden uudelle liikennetoiminnalle tiedon keruussa. Kaksi vastusti toimintamallia, toinen monopolin uhkaan vedoten ja toinen palvelun tienpitoon liittyvää merkitystä painottaen.

Haastattelussa tulleet muut näkökohdat ja mielipiteet on kirjattu taulukkoon 9.

Työn tavoitteeseen liittyen esitettiin edellä jo läpikäytyjen seikkojen lisäksi, että Tiehallinnon viranomaisluonne ja kaupallisen jännitteen puuttuminen parantavat Tiehallinnon tiedotuksen näkyvyyttä ja antavat mahdollisuuksia myös yhteistyötahojen halvempaan hinnoitteluun. Tienkäyttäjien ja kuluttajan tarpeiden parempi huomioiminen nousivat esille useiden vastaajien huomautuksissa.

Kaupallisten toimijoiden mahdollisuuksia nähtiin erilaisten raakatietojen yhdistämisessä, uusissa eli Tiehallinnon nykyiseen palveluvalikoimaan vielä kuulumattomissa palveluissa, muissa kuin perusturvallisuutta varmistavissa palveluissa sekä palveluissa, joissa tieto tuodaan kaupallisen sovelluksen kautta.

Taulukko 9. Haastateltavien muita näkemyksiä ja mielipiteitä. (jatkuu seur. sivulla)

Mobiilipalvelut eivät tule olemaan mikään merkittävä taloudellinen business Suomessa.

Kaupallisten tavoitteiden ohella palveluilla yhteiskunnallisia tavoitteita (turvallisuus, sujuvuus, jne.).

Infran ylläpitäjän myös järkevää seurata infran tilaa ("Koneen omistajalla tulee olla käytössään myös koneen mittarit").

Ruuhkien tasoittamisella tiedottamisella voidaan säästää turhia investointeja.

Esimerkki markkinahenkisestä tiedotuksesta: "Jossakin tieverkolla on hirveän liukasta. Maksatko 5 euroa siitä, että kerromme missä liukasta on".

Tiedon keräämisen kannalta riittää, että 1 % käyttää, jos se kattaa hyvin kustannukset.

Paras toimintamalli: tiedotuspalveluissa perustason tuottaa Tiehallinto; navigointi ja mukavuuspalvelut muiden vastuulla – näin kaikki hyötyvät ja liikenne toimii turvallisesti ja sujuvasti; ei kukaan oikeasti menetä mitään sillä kukaan ei tee bisnestä oikeasti.

Jos Tiehallinto ei anna tietoa ulkopuolisille eli annetaan käytännössä monopoli jollekin taholle, tästä voi syntyä monopolihinnoin bisnes maksuhalukkaille asiakkaille mutta tämä ei ole eettinen ratkaisu.

Viranomaistiedotteella ei mukana kaupallista jännitettä – Tiehallinnon operoima palvelu saa esteettä näkyvyyttä; Operaattorien paikannuspalveluiden hinnoittelu: viranomaispalvelun hinnoittelu voisi olla lievempää; Puhelimiin suunnittelu: viranomaisten tarvitsemat ominaisuudet voitaisiin toteuttaa ilman rankkaa laskutusta, jopa ilmaiseksi (malli SPR); Eli summa summa: viranomaispalvelu on helpompaa toteuttaa ja Tiehallinnon pitää olla tiedotuksen aktiivi toimija ja veturi.

Yleensäkin Tiehallinnon ajattelu liikkuu paljolti tiedon ja sen hankinnan sekä jakelun tasolla eikä toisessa keskeisessä kysymyksessä eli mitä tienkäyttäjä tarvitsee.

Ihmiset liikenneantureina häiriötiedon tuottajina; demo: aitoja autoilijoiden kommentteja, iskee autoilijoiden tajuntaan paljon paremmin kuin viranomaisilmoitukset – tarvitsee joko moderaattoria tai raportojien rekisteröintiä.

Mihin raakadata yhdistetään että kysyntää syntyy?

Hyödyntää jo Tiehallinnon rajapintoja ja se on todettu järkeväksi bisnekseksi.

Jos Tiehallinto alkaa yhdistää tietoja esim. häiriöt ja sujuvuus, aletaan mennä hieman markkinoiden puolelle.

Ferry portal ja matka.fi: Ferry portalin kohdalla voisi löytyä kaupallinen toimija koska niitä mukana, kunhan toimija olisi riittävän neutraali. Matka.fi myös mahdollinen bisnes, mutta ylläpitokustannukset tuntuvat aika suurilta. Markkinoilta voisi löytää taho, jonka kustannusrakenne olisi erilainen. Matka.fi-portaalin kehittäminen on kiinni myös eri liikennöijätahojen yksituumaisuudesta.

Tavallinen kansalainen ei ole halukas maksamaan liikennetiedosta.

Yle ennen toimittanut tietoa etenkin radion kautta, pyrkimys cross-media-palveluihin eli myös mobiililaitteisiin (SMS, jne.), jolloin Yle, Tiehallinto ja teleoperaattorit voivat toimia hyvin yhteistyössä.

Tiehallinnon effortit suuntautuvat pitkälti autoilijoiden suuntaan, voisiko yrittää vaikuttaa koko liikenteen toimivuuteen ja vaikuttaa kulkutapajakaumaan suuntaamalla palveluja joukkoliikenteen käyttäjille ja kevyelle liikenteelle.

Tietopalvelun tarjoajan pitää kyetä takaamaan palvelu tietyllä laadulla viideksi vuodeksi eteenpäin.

Kaiken pitäisi lähteä kuluttajasta päin (kuluttaja on ajuri) eli viranomaisen tulisi huolehtia taustalla siitä että kaikilla on mistä valita ja tukea palvelumarkkinoiden syntymistä. Viranomaisen ei kuitenkaan tule toimia kaiken palvelutoiminnan regulaattorina vaan ohjata palvelun loppuvaihetta rahan avulla. Pois arvoketjun alkupäästä. Viranomaisen tulee huolehtia vain sellaisista kuluttajista tai alueista, joille ei synny kaupallisia palveluja.

Suomessakin pitäisi nähdä, että vain vahvat toimijat pystyvät pysyvään ja kannattavaan toimintaan. Sirpaleinen toiminta ei tule toimimaan.

Hinnoittelu pysyy kohtuullisena Euroopan yleisen hintatason pakottamana. Navigaattorin ansiosta polttonestekulut alenevat.

Käsitys siitä että tiedotuksen tulee olla viranomaistoimintaa on outo, koska mm. kunnossapitopäätökset on voitu ulkoistaa. Hätäkeskukset ovat oikea taho tuottamaan viranomaistiedotteita.

Keskeisiä ovat kuluttajavetoisuus, sirpaleisuuden poistaminen ja Tiehallinnon monialatoimijuiden poistaminen.

Riskinä on suuren kansainvälisen toimijan tuleminen markkinoille.

Pitää muistaa Hollannin esimerkki siitä, miten kotimarkkinoiden toimivuus tuottaa maalle tuotavaa vientitoimintaa. Tiehallinnon nykyinen tapa toimia estää markkinoiden toimivuuden.

Ison-Britannian palvelulupaukset ovat hyvä esimerkki järkevästä toiminnasta.

Tiehallinnon ei tulisi lähteä toimimaan sellaisille markkinoille, joilla jo on omaa toimintaa.

Media ja Itämeren tilan saama huomio: miten saataisiin vastaava seuranta liikenteen tietopalvelujen suhteen – Eurooppalainen benchmark; IT:n käyttö liikenteessä on keskeinen mitattava asia.

Hätäkeskukset voisi integroida liikennekeskusten kanssa.

Isoista katastrofeista voi Tiehallinto toimittaa viranomaistiedotteet (tai Hätäkeskus).

Hätäviestien kannalta toimiva tapa tuli esiin keskustelussa: fee eri palveluntuottajille siitä, että viranomaistiedotteet menevät kaikille läpi.

Radio Nova mielletään yleisesti liikennepainotteiseksi kanavaksi. Kanava kerää tiellä liikkujat, ajokortin omistajat ja autoilijat ympäri vuorokauden. Joskus tienkäyttäjät soittavat ensiksi Novaan ennen kuin poliisille.

Muiden palvelutarjonnalle mahdollisuus esim. helpottaa tiedon saatavuutta.

Tiehallinnon nykyinen toiminta ja palvelutarjonta ollut aika kattavaa, mutta tiedon saanti Tiehallinnolta kestää kauemmin kuin Radio Novan oma tiedotus omien tiedottajien perusteella. Tiehallinnon antamat tiedot ovat usein laajemmat ja varmemmat. Tiehallinnon uusi linja tiedottaa jo ensitiedon perusteella antaa mahdollisuuksia myös muille radioasemille hoitaa liikennetiedottamista tehokkaammin. Suurien onnettomuuksien kohdalla Radio Nova tiedottaa heti radiouutisille ja pyrkii tiedottamaan asiasta taajuudella tilanteen mukaan.

Ajantasaiseen tietoon perustuvat mobiilipalvelut ovat liiketoimintaa eli kaikki sellaiset palvelut, joissa tieto tuodaan kaupallisen sovelluksen kautta, ovat kaupallisia.

Tienvarren palvelut eivät ole perusteltavissa kuin tietyissä ongelmakohteissa.

Palvelustrategiassa olisi hyvä pohtia myös kantaa joukkoliikenteen informaatiopalveluihin.

Kohderyhmät/palvelusisällöt/jakelukanavat: nykytila, tulevaisuus.

Sujuvuustiedon tuottaminen tai tilaaminen?

Perustieto ilmaiseksi/maksullisesti/ei ollenkaan: Maksullisuutta ei käsitelty.

Toimiiko Tieliikelaitos markkinaehtoisesti markkinoilla?

Kansalaisen perusturvallisuuden varmistaminen vaatii myös viranomaisten tasavertaisesti tarjoamia turvallisuuteen liittyvistä peruspalveluista. Muilta osin pitää markkinat jättää yksityiselle sektorille, joka on dynaaminen, valmiimpi riskinottoon ja uuden teknologian hyödyntämiseen.

Lisäpohdittavaa Tiehallinnon palvelustrategiaan antoivat vastaajien ehdotukset tai kysymykset hätäkeskusten integroimisesta liikennekeskusten kanssa, cross-media-palveluista yhteistyössä radioasemien ja teleoperaattorien kanssa, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttäjille suunnatuista palveluista, tiedon laatu- ja kattavuustakuusta viiden vuoden ajaksi, Tiehallinnon monialatoimijuuden poistamisesta, perustiedon maksullisuudesta ja palveluiden kohderyhmien sekä kullekin kohderyhmälle tarjottavien palveluiden ja niiden jakelukanavien määrittämisestä.

Keskusteluissa tuli myös ilmi kiinnostavia ideoita palveluiden ja toimintamallien kehittämisestä. Tällaisia olivat autoilijoiden aitojen tilanneilmoitusten rutiininomainen käyttö suoraan tiedotuksessa, liikenteen tietopalvelujen eurooppalainen benchmark sekä viranomaistiedotteiden välittämisen takaaminen kaikille palvelun käyttäjille erillisen Tiehallinnon maksaman palkkion avulla tilanteessa, jossa tiedotuspalveluja tarjotaan vain avoimilla, kilpailuilla markkinoilla.

Alla on lyhyesti kuvattu kansainvälisissä keskusteluissa esille tulleet seikat:

- Alankomaissa liikenteen tiedotus on jätetty yksityiselle sektorille lukuun ottamatta turvallisuuden kannalta olennaisia hätätilannetiedotuksia ja tietoja suurista tietöistä. Rijkswaterstaat antaa liikenteen ohjauspalvelujaan varten keräämänsä tiedot edullisesti eri palveluntarjoajien käyttöön noudattaen EU:n määräyksiä julkisen tiedon tuottaman ja ostaman tiedon antamisesta muiden toimijoiden käyttöön.

- Saksassa julkinen sektori vastaa häiriöihin tai liikenteen turvallisuuteen liittyvästä liikenteen tiedotuksesta kaikille maksuttomana palveluna. Näin pystytään parhaiten huolehtimaan tieliikennejärjestelmän toimivuudesta ja turvallisuudesta. Julkinen sektori antaa omia palvelujaan varten keräämänsä tiedot edullisesti kaikkien eri palveluntarjoajien käyttöön.
- Norjassa tielaitoksen liikennetiedotus jakaa tietoja liikenteen sujuvuudesta, keulistä ja häiriöistä pääasiassa Internetin ja puhelinpalvelun välityksellä. Norjassa katsotaan toiminnan voivan viedä markkinoita yksityisen sektorin toimijoilta, minkä vuoksi ollaan valmiita vetäytymään etenkin tarjoamasta yksilöllistä palvelua. Tekstiviesti- ja muut mobiilipalvelut on jätetty yksityisille palveluntarjoajille. Julkinen sektori on pyrkinyt laajaan tiedonvaihtoon alan toimijoiden kanssa, jotta liikennettä koskevan tiedon laatu paranisi, mutta laihoin tuloksin etenkin yksityisen sektorin suunnalta. Tiedonvaihdossa hyödynnetään kansallisen järjestelmäarkkitehtuurin määrittelemiä rajapintoja.
- Tanskassa Vejdirektoratetin liikennekeskus huolehtii laajasta palveluvalikoimasta. Joukkoviestinnällä jaettavat palvelut ovat yleensä maksuttomia ja eri käyttäjäryhmille tai -yrityksille räätälöidyt maksullisia. Laajaa julkista palvelutarjontaa perustellaan markkinoiden pienuudella, tasa-arvolla, hyvällä vaikuttavuudella ja nettobudjetoinnilla (tarve rahoittaa oma toiminta). Tanskassa on julkisista palveluista huolimatta syntynyt myös yksityistä palvelutarjontaa, jossa hyödynnetään Vejdirektoratetin myymiä tietoja.
- Ruotsissa korostetaan viranomaisvastuuta palveluissa ja toiminnoissa siten, että liikenteen ohjaus, kunnossapidon ohjaus ja valvonta sekä vastuu perustiedon keruusta ja hallinnasta kuuluvat viranomaisille. Lisäksi julkisen sektorin tulee huolehtia kaikista sellaisista välttämättömistä palveluista, jotka eivät synny kaupalliselta pohjalta. Ruotsin uuden liikennetelematiikkastrategian mukaan Vägverket tuottaa liikenteen tiedotuspalveluista vain sellaiset, joissa tieto toimitetaan käyttäjille tienvarressa olevien laitteiden (kuten muuttuvat opasteet) välityksellä. Vägverketillä on vastuu arvoketjussa tiedon keruusta ja jalostamisesta sekä informaation välityksestä erikseen sovitussa perusmuodossa siten, että laadunvarmistus toimii koko ketjussa. Vägverket huolehtii tiedonvaihdosta muiden viranomaisten kanssa. Yksityiselle sektorille jätetään tiedotus tietöistä, reittisuunnittelusta, turistireiteistä jne.

4. Päätelmät ja suositukset

4.1 Tiehallinnon tarjoamat palvelut tienkäyttäjille

Haastattelujen tulosten mukaan voi päätellä, että Tiehallinnon pitää tarjota ainakin seuraavia liikenteen hallinnan palveluita tienkäyttäjille:

- liikenteen ohjaus kiintein ja muuttuvin opastein
- liikenteen häiriöiden hallintaan liittyvä viranomaisyhteistyö
- viranomaistiedotteet häiriöistä, liukkaasta kelistä ja muista liikennettä vaarantavista tilanteista maantieverkolla (ainakin silloin, kun häiriöt ja tilanteet ovat vakavia).

Edellä lueteltujen palveluiden tarjoamisen ymmärretään kuuluvan Tiehallinnolle toiminnan viranomaisluonteen ja -vastuun vuoksi, joskin hätäkeskukset mainittiin vaihtoehtoisena viranomaistiedotteiden antajana. Palveluiden laadun ja kattavuuden kehittäminen edelleen on hyödyllistä liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta eikä haittaa muita liikenteen tietopalveluiden toimijoita.

Melko laaja yksimielisyys koskee myös sitä, että Tiehallinto voi tarjota seuraavat liikenteen hallinnan palvelut tienkäyttäjille:

- tiedot tienpitäjästä johtuvista olosuhteista ja häiriöistä maantieverkolla: mm. painorajoitukset, erikoiskuljetukset, tietyöt
- tiesääasemien mittaustiedot maantieverkolla
- liikenteen automaattisten mittausasemien mittaustiedot maantieverkolla
- keli- ja liikennekameroiden kuvat maantieverkolta.

Tienpitäjästä johtuvista ongelmista ja häiriöistä tiedottamisen ja varoittamisen voi hyvin tulkita kuuluvan tienpitäjän perusvelvollisuuksiin kaikkia tienkäyttäjiä kohtaan ja näin kuuluvan osaksi Tiehallinnon viranomaispalveluja.

Tiehallinto on jakanut jo vuosia tiesääasemien ja liikenteen mittausasemien mittaustietoja sekä keli- ja liikennekameroiden kuvia Internetin välityksellä. Nykyistä toimintaa eivät useimmat tahot pidä haitallisena, ja esimerkiksi radioasemat hyödyntävät palvelua päivittäin omissa palveluissaan ja tiedotteissaan. Kaikki muut palveluntarjoajat eivät kuitenkaan halua, että palvelua parannetaan oleellisesti nykyisestä ainakaan ottamatta huomioon palveluntarjoajien näkökantoja. Tiehallinto suunnittelee parantavansa palvelua liikenteen sujuvuutta kuvaavilla ennusteilla, esittämällä talviaikaan pääteiden keli-kameroista liikkuvaa kuvaa ja hyödyntämällä karttakäyttöliittymää (Tiehallinto 2006).

Tieliikelaitos haluaisi Tiehallinnon luopuvan kokonaan näiden tietojen jakelusta Tiehallinnon Internet-sivuilla.

Taulukossa 10 tarkastellaan hyötyjä, joita seuraisi Tiehallinnon päätöksestä joko jakaa edelleen mittaustietoa Internetissä tai pidättäytyä mittaustiedon jakamisesta.

Taulukko 10. Arvio Tiehallinnon mittaustiedon (tiesääsemien ja liikenteen mittausasemien mittaustiedot, keli- ja liikennekameroiden kuvat) Internetissä jakamisen ja jaksamattomuuden hyödyistä.

Vaihtoehto	Hyödyt	Hyötyjen merkitys
Tiehallinto jakaa keräämänsä mittaus- ja kuvatiedot Internetissä kaikkien käyttöön.	Yritykset voivat helposti hyödyntää omissa palveluissaan.	Suuri esimerkiksi radioille, tosin palveluyrityksiä voitaisiin palvella myös antamalla erikseen pääsy mittaustietoihin.
	Ihmiset voivat hyödyntää itse omiin tarpeisiinsa.	Voi olla erittäin merkittäväkin arkipäivän pienissä kysymyksissä osalle käyttäjäkuntaa.
	Tiehallinnon imago ajantasaisena tieliikennejärjestelmän operaattorina.	Kohtalainen.
Tiehallinto ei jaa itse mittaus- ja kuvatietoja yleisölle vaan antaa ne palveluntuottajien käyttöön edelleen jaettavaksi.	Palveluntarjoajat voivat tehdä liiketoimintaa perustiedolla.	Hyvin vähäinen, perustiedolla ei liene juurikaan maksullista kysyntää.
	Liiketoiminta liikenteen tietopalveluilla paranee, kun maksutonta tietoa ei saatavana.	Ei kovin merkittävä, koska kysyntä lienee suurin muokatulle ja yhdistetylle tiedolle, jota ei Tiehallinnon sivuilta saa.
	Palvelu todennäköisesti paranee laadultaan.	Kohtalainen.

Tiehallinnon pidättäytyminen mittaustiedon jakamisesta aiheuttanee enemmän haittaa kuin hyötyä. Myös EU:n direktiivi julkisen tiedon hyödyntämisestä (EU 2003), yleinen Tiehallinnossa sovellettu periaate jakaa verovaroin kerätty tieto mahdollisimman laajaan hyötykäyttöön ja jo vuosia jatkunut jakelu Internetissä puoltavat edellä mainitun mittaustiedon avointa jakelua edelleen Internetissä. Tietojen jakamisen vaikuttavuus on sitä suurempi mitä laadukkaampaa ja kattavampaa tieto on, minkä vuoksi Tiehallinnon tulee kaiken jakamansa tiedon osalta panostaa näihin laatutekijöihin.

Kiistanalaisin osa Tiehallinnon tiedotuksesta koskee liikenteen sujuvuustietoja pääteiden runkoverkolla ja suurilla kaupunkiseuduilla. Tiehallinto suunnittelee jakavansa liikenteen sujuvuustietoa ilmeisesti värikoodattuina karttoina noin kymmenen kaupunkialueen pääteiltä perustuen automaattisten liikenteen mittausasemien ja hankittavaksi suunnitellun matka-aikatiedon perusteella. On nähtävissä, että tulevaisuudessa anturi-

ajoneuvoihin perustuvaa tietoa (ns. Floating Vehicle/Car Data) tai matkapuhelimenjärjestelmiin liittyvää matka-aikatietoa voidaan kerätä kohtuullisin kustannuksin. Tämä mahdollistaisi puhtaasti kaupallisiakin maanlaajuisia matka-aika- ja sujuvuustietopalveluja vuoden 2010 tienoilla.

Taulukossa 11 esitetään arvio Tiehallinnon sujuvuustiedon jakamisen ja jakamattomuuden hyödyistä.

Taulukko 11. Arvio Tiehallinnon sujuvuustiedon (värikoodatut kartat 10 kaupunkiseudun pääteiltä) Internetissä jakamisen ja jakamattomuuden hyödyistä.

Vaihtoehto	Hyödyt	Hyötyjen merkitys
Tiehallinto jakaa sujuvuustiedot Internetissä kaikkien käyttöön.	Liikenneverkon tehokkaampi käyttö.	Melko vähäinen, kun samanaikaisesti jaetaan häiriöitä koskevia viranomaistiedotteita.
	Yritykset voivat helposti hyödyntää omissa palveluissaan.	Suuri esimerkiksi radioille, tosin palveluyrityksiä voitaisiin palvella myös antamalla erikseen pääsy sujuvuustietoihin.
	Ihmiset voivat hyödyntää itse omiin tarpeisiinsa.	Merkittävä mukavuus ja tietohyöty tienkäyttäjille, jos palvelun laatu hyvä.
	Tiehallinnon imago ajantasaisena tieliikennejärjestelmän operaattorina.	Kohtalainen.
Tiehallinto ei jaa itse sujuvuustietoja yleisölle vaan antaa ne palveluntuottajien käyttöön edelleen jaettavaksi.	Palveluntuottajat voivat tehdä liiketoimintaa sujuvuus- ja matka-aikatiedolla.	Merkittävä, riittävän laadukkaalla sujuvuustiedolla lienee jonkin verran maksullista kysyntää.
	Sujuvuustieto kaupunkien kaduilta tulee nopeammin tarjolle tienkäyttäjille yllä mainitun liiketoiminnan ohessa.	Merkittävä.
	Uusia sujuvuustietoon osalltetaan pohjautuvia palveluja.	Voi olla merkittävä, tosin mahdollisesti syntyy myös Tiehallinnon jakaessa perustietoa sujuvuudesta Internetissä.

Sujuvuustiedon kohdalla Tiehallinnon päätös tiedon jakamisesta Internetissä merkitsee luultavimmin merkittäviä liiketoimintavaikutuksia. Laadukkaalla sujuvuus- ja matka-aikatiedolla on markkina-arvoa Suomessakin. Jos Tiehallinto todella pyrkii siihen, että tienkäyttäjät saavat jo vuonna 2008 valtaosan liikenneinformaatiosta kaupallisina palveluina, kannattaisi ilmeisesti pidättäytyä sujuvuustiedon jakamisesta Internetissä, mutta antaa omaa toimintaa varten kerätty ja hankittu tieto eri palveluntuottajien käyttöön. Nykyinen sujuvuustieto on ollut sen verran huonolaatuista (kattavuus, ajantasaisuus ja tarkkuus), ettei sen jakamisesta ole ollut juuri haittaa, mutta tulevaisuudessa matka-aikatiedon laajan hankinnan myötä tilanne muuttunee toiseksi.

Jos sujuvuustiedon jakamisesta pidättäydytään, Tiehallinnon ei myöskään kannata tuottaa suunnitelmiensa mukaisia ajantasaisia sujuvuusennusteita, vaan tällaisten tekeminen pitäisi jättää kaupallisten toimijoiden ja palveluntarjoajien huoleksi ellei Tiehallinto tarvitse ennusteita omissa liikenteen hallinnan palveluissa. Varsinaisissa liikenteen hallinnan viranomaispalveluissa matka-aikatiedon käyttö on näillä näkymin hyvin vähäistä eli tietoa tarvitaan lähinnä Tiehallinnon suunnittelukäyttöön. Liikenteen hallinnan toimien, esimerkiksi häiriötilanteiden hallinnan, vaikutuksien osoittamisessa matka-aikatiedolla voi olla hyvinkin tärkeä asema. Tämän vuoksi Tiehallinnon ei kannata kuitenkaan luopua matka-aikatiedon hankinnasta, elleivät hankinnan kustannukset vähennä vastaavasti mahdollisuuksia viranomaispalveluiden laadun ja vaikuttavuuden takaamiseen. On nimittäin osoitettu, että vain riittävän laadukkaalla palvelulla saavutetaan halutut vaikutukset ja että huonolla tai edes keskinkertaisella laadulla ei saada lainkaan haluttuja vaikutuksia liikennejärjestelmään. Tiehallinnon tulee tämän vuoksi panostaa tarjoamiensa palvelujen laatuun, jotta toiminnalla on haluttuja vaikutuksia, ja lopettaa sellaisten palvelujen tarjonta, joissa laatu eri ole riittävän korkealla tasolla. Koska viranomaispalveluihin Tiehallinnolla on suurelta osin myös laillinen velvoite, tulisi laissa edellytettyjen palvelujen laatuun panostaa erityisesti.

4.2 Tiehallinnon ja sen ostamien tietojen luovutus edelleen

Tiehallinto on pitkään jakanut omien järjestelmiensä tuottaman tiedon sekä yleisölle Internetin kautta että palveluntarjoajille. Kuten edellä todettiin, monet syyt (EU:n direktiivi, Tiehallinnon periaatteet, vuosia jatkunut käytäntö) puoltavat tällaisen toiminnan jatkamista. Jakelua palveluntarjoajille puoltaa lisäksi se, että liikenteen tietopalveluissa tiedonkeruu muodostaa yleensä selvästi suurimman osan palvelun kustannuksista ja tällainen tiedon jakelu mahdollistaa näin pientenkin yritysten liiketoiminnan alueella. On ilmeistä, että Tiehallinnon omien tiedotuspalvelujen vaikuttavuus on vähäisempi kuin Tiehallinnon tietoihin perustuvien muiden palveluntarjoajien radio-, televisio-, matkapuhelin- yms. palvelujen vaikuttavuus.

Tiehallinto suunnittelee hankkivansa liikennetietoa ulkopuolisilta toimijoilta pitkäaikaisin sopimuksin ja aikoo jakaa myös ostamansa tiedon vapaasti palveluntarjoajien käyttöön erikseen muodostettavan avoimen rajapinnan välityksellä. Suunnitelmien mukaan ensimmäisenä tapauksena tulee esille matka-aikatieto suurimpien kaupunkien alueiden pääteiltä vuodesta 2007 lähtien.

Taulukossa 12 esitetään arvio Tiehallinnon hankkiman tiedon palveluntarjoajien käyttöön jakamisen ja jakamattomuuden hyödyistä.

Taulukko 12. Arvio Tiehallinnon ostaman tiedon palveluntarjoajille jakamisen ja jakamattomuuden hyödyistä.

Vaihtoehto	Hyödyt	Hyötyjen merkitys
Tiehallinto antaa ostamansa tiedot kaikkien palveluntarjoajien käyttöön.	Pienille ja keskisuurille palveluntarjoajille annetaan liiketoimintamahdollisuus.	Suuri merkitys, jos tiedon jatkuva saatavuus, kattavuus ja laatu taa-taan.
	Alalle ei synny yhden kaupallisen toimijan monopolia.	Uhka monopolille on tällä hetkellä suuri, tulevaisuudessa voi alentua.
	Ostetun tiedon vaikuttavuus on parhain mahdollinen.	Kohtalainen.
Tiehallinto ei anna ostamia tietoja palveluntarjoajien käyttöön.	Ei häiritä markkinoita.	Melko vähäisestä kohtalaiseen, riippuu siitä, kuinka suuren osan tiedon asiakkuudesta Tiehallinto muodostaa ja syntykö kilpailevia tiedontuottajia.
	Rohkaisee kaupallisia toimijoita jatkuvasti kehittämään tiedonkeruukäytäntöjä.	

Tällä hetkellä näyttää siltä, että Tiehallinnon kannattaa antaa ostamansa tiedot kaikkien palveluntarjoajien käyttöön. Näin saadaan ilmeisesti suuremmat hyödyt kuin pitämällä tiedot vain Tiehallinnon käytössä. Vertailutilanne kuitenkin muuttuu ajan myötä, sillä Suomen markkinoille voi tulla ylikansallisia palveluntarjoajia sekä anturiajoneuvoihin, matkapuhelimiin, navigaattoreihin ja muihin ratkaisuihin perustuvia edullisia tietolähteitä. On kuitenkin ilmeistä, että esimerkiksi matka-aikatiedon kohdalla Tiehallinnon hankkiman tiedon kattama osa maan katu- ja tieverkosta ei kata läheskään kaikkea siitä verkosta, miltä tienkäyttäjät matka-aikatietoa kaipaavat. Erityisesti suurten kaupunkialueiden ruuhkautuvilta pääkaduilta kaivattaisiin varmasti tietoa. Näin palveluntarjoajat joutuvat kuitenkin itse keräämään tai hankkimaan matka-aikatietoa muulta verkolta halutessaan tarjota maksullisia palveluja tienkäyttäjille tai esimerkiksi kaupungeille. Palveluntarjoajien liiketoiminnan mahdollistamiseksi Tiehallinnon pitääkin selvästi ilmaista, miltä alueilta ja millä laatutasolla se hankkii ja antaa edelleen palveluntarjoajille tiedon. Samoin Tiehallinnon on tärkeää kulloinkin sitoutua ja rajautua hankittavan tiedon ilmoitettuun laatutasoon ja kattavuuteen riittävän pitkäksi ajaksi eli mielellään vähintään viideksi vuodeksi.

Kysymys Tiehallinnon hankkimasta tiedosta ei periaatteessa poikkea sen itse keräämästä tiedosta muutoin kuin hankitun tiedon omistus- ja käyttöoikeuksien suhteen. On selvä, että Tiehallinnon ostaman tiedon myyjältä menee mahdollisuus myydä samaa tietoa edelleen muille palveluntarjoajille, jos Tiehallinto tarjoaa samat tiedot käytännössä ilmaiseksi. Tämän vuoksi Tiehallinnon tulee hankkiessaan tietoa kirjata selkeästi hankinta-asiakirjoihin, että tieto hankitaan sekä omaan että palveluntarjoajien käyttöön. Näin tiedon myyjiksi halukkaat tahot voivat jo hankintakilpailun yhteydessä hinnoitella tarjouksensa tämän mukaisesti.

Tilanne on kuitenkin ongelmallinen tapauksessa, jossa Tiehallinto haluaa alkaa hankkia ja jakaa palveluntarjoajille sellaista tietoa, jolle on jo olemassa markkinat Suomessa. Tällöin on todennäköistä, että Tiehallinnon on korvattava olemassa olevalle liiketoiminnalle aiheutuneet ja tulevaisuudessakin aiheutuvat menetykset. Ajantasaiselle matka-aikatiedolle ei vielä ole markkinoita Suomessa eli tämän suhteen ei pitäisi syntyä ongelmia.

4.3 Tiehallinnon asemasta liikenteen tietopalveluissa

Tiehallinto on ollut tärkeässä asemassa Suomen tieliikenteen tietopalveluissa toimien palvelujen arvoketjussa monissa eri rooleissa: tiedon kerääjänä, tiedon käsittelijänä, tietosisällön muodostajana ja palvelun tarjoajana. Tiehallinnon asema on muuttumassa vähitellen Tiehallinnon rajautuessa tarjoamaan vain viranomaispalveluita ja siirtymällä vähitellen arvonketjun aiemmissa vaiheissa (keruu-käsittely-sisällön muodostus) tekijästä hankkijaksi. Tiehallinto toimii liikenteen tietopalvelujen kentässä myös tiedon ”alihankkijana” luovuttamalla itse keräämäänsä ja hankkimaansa tietoa palveluntarjoajille.

Tiehallinnon toiminta ja asemat palvelujen arvoketjussa ovat pitkän ajan kehityksen seurauksena, ja lähtökohdista ovat luonnollisesti olleet Tiehallinnon oman toiminnan päämäärät, tienkäyttäjien odotukset sekä eduskunnan ja liikenne- ja viestintäministeriön Tiehallinnolle asettamat tavoitteet ja velvoitteet. Tiehallinnon aseman ja toiminnan taustalla on myös alan kaupallisten markkinoiden hyvin hidas kehittyminen Suomessa ja myös muualla maailmassa.

Tiehallinto on muiden maiden tielaitosten tapaan muuttumassa tienpitäjästä tieliikennejärjestelmän operaattoriksi. Liikenteen tietopalvelujen kohdalla muutos ja samanaikainen oman palvelutarjonnan rajoittaminen viranomaispalveluihin merkitsee sitä, että yhteistyö liikenteen tietopalvelujen tarjoajien kanssa korostuu entisestään. Tiehallinto on suunnitelmistaan korostanut palveluntarjoajien tukemista omien ja hankkimiansa tietojen käyttöön antamisen sekä palvelujen kehittämisen rahoitukseen osallistumisen muodossa. On kuitenkin syytä pohtia vielä palvelujen tukemista mm. Internetissä annettavien linkkien ja yhteistyömainintojen avulla. Tieliikennejärjestelmän operaattorina toimiminen voi myös merkitä nykyistä tiiviimpää sitoutumista joukkoliikenteen tietopalveluihin.

Tiehallinnon keskeisen aseman vuoksi laitoksen oman toiminnan avoimuus ja ennustettavuus ovat erittäin tärkeitä koko sektorin ja erityisesti alan liiketoimintaa harjoittavien yritysten kannalta. Tiehallinto on jo nyt ollut hyvin avoin ja kertonut suunnitelmistaan laajasti antaen alan toimijoille mahdollisuuksia esittää toiveitaan Tiehallinnon toiminnan suhteen. Tiehallinnon on hyvä tulevaisuudessakin jatkaa avoimuuden perinnettä ja ehkä vielä pyrkiä sen laajentamiseen jonkinlaisella avoimella konsultointi- ja kuulemismenettelyllä aina suunniteltaessa toiminnan kehittämistä ja uusia toimintalinjoja.

Koko sektorin toiminnalle olisi myös eduksi, jos Tiehallinto sitoutuisi tietynlaiseen toimintamalliin ja toiminnan rajaukseen riittävän pitkiksi ajanjaksoiksi, esimerkiksi vähintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Lähdeluettelo

European Union 2003. Directive 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 on the re-use of public sector information. Official journal of the European Union L 345/90, 31.12.2003.

Tiehallinto 2006. Liikenteen hallinnan palvelustrategia. Luonnos ver. 0.63 /24.5.06.

Liite A: Haastattelulomake

Tiehallinnon toiminnasta liikenteen tietopalveluiden alueella

Tiehallinto on linjaamassa tarjoamiaan palveluja tienkäyttäjille. Tiehallinto pyrkii niin liikenteen hallinnan palveluillaan kuin perinteisillä tien kunnossapito- ja rakennustoimiltaan entistä sujuvampaan ja turvallisempaan tieliikenteeseen. Tiehallinto haluaa kuitenkin samalla edesauttaa toimivien palvelumarkkinoiden syntyyn liikenteen alueella Suomessa. Tämän vuoksi halutaan selvittää, millä tavoin Tiehallinnon kannattaa suunnata oma toimintansa liikenteen tietopalveluiden alueella. Alla on lueteltu joukko kysymyksiä, joihin erityisesti haetaan vastauksia.

1. Mitä tietopalveluja Tiehallinnon tulisi mielestänne tarjota a) kaikille tienkäyttäjille, b) ammattikuljettajille ja c) yrityksille?

a) b) c)

2. Tiehallinto on suunnitellut tarjoavansa seuraavat palvelut ns. peruspalveluinaan tienkäyttäjille

- liikenteen ohjaus kiintein ja muuttuvien opastein
- liikenteen häiriöiden hallintaan liittyvä viranomaisyhteistyö
- viranomaistiedotteet häiriöistä, liukkaasta kelistä ja muista liikennettä vaarantavista tilanteista maantieverkolla
- liikenteen sujuvuustiedot pääteiden runkoverkolla
- tiesääasemien mittaustiedot maantieverkolla
- liikenteen automaattisten mittausasemien mittaustiedot maantieverkolla
- keli- ja liikennekameroiden kuvat maantieverkolta
- tienpitäjästä johtuvat olot/häiriöt: mm painorajoitukset, erikoiskuljetukset, tietyöt

Pitäisikö Tiehallinnon pidättäytyä tarjoamasta joitakin yllä olevista? Jos pitäisi, miksi?

--

Miksi joitakin yllämainituista puolestaan tulisi tarjota?

--

3. Tiehallinto suunnittelee jakavansa itse keräämäänsä tai ostamaansa tietoa ilmaiseksi tienkäyttäjälle esimerkiksi internetissä, mikä voi huonontaa vastaavan tapaista tietoa tarjoavien kaupallisten palvelujen markkinoita.

Kuinka suuren ongelman tämä mielestänne aiheuttaa Suomen palvelumarkkinoille? Miten Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?

Pitäisikö Tiehallinnon rajautua vain joihinkin tiedotuskanaviin? Jos pitäisi, mihin ja miksi?

4. Eräänä Tiehallinnon syynä toimia palvelujen vaatiman seurantatiedon ostajana omia peruspalvelujaan varten on ollut synnyttää alalla kaupallista toimintaa ja avata markkinoita liikenteeseen liittyvälle tiedolle ja tietopalveluille.

Toimiiko Tiehallinto oikein tässä suhteessa vai syntyykö Tiehallinnon toiminnasta ongelmia? Miten Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?

5. Tiehallinto suunnittelee antavansa sekä omien järjestelmiensä tuottaman että ostamansa tiedon vapaasti kaikkien halukkaiden palveluntarjoajien käyttöön mm. uusien palvelujen synnyttämiseksi.

Toimiiko Tiehallinto oikein tässä suhteessa vai syntyykö Tiehallinnon toiminnasta ongelmia? Miten ja millä ehdoilla Tiehallinnon tulisi mielestänne toimia?

6. Tiehallinto voisi luopua omista tiedotuspalveluistaan mutta jakaa sen sijaan ostamansa tietoa vain palveluntarjoajille, jotka sitten jakaisivat tiedot loppukäyttäjille. Mikä on kantanne tällaiseen toimintamalliin?

7. Tiehallinto voisi mahdollisesti luopua sujuvuustiedon jakamisesta sekä myös pidättäytyä sen hankkimisesta. Mikä on kantanne tällaiseen toimintamalliin?

Muita huomautuksia

VTT Working papers

- 36 Forsström, Juha & Lehtilä, Antti. Skenaarioita ilmastopolitiikan vaikutuksista energiatalouteen. 2005. 71 s. + liitt. 9 s.
- 37 Hietaniemi, Jukka & Rinne, Tuomo. Tulipalojen yksittäispäästöt ilmaan: laskennallinen lähestymistapa. 2005. 78 s.
- 38 Kevarinmäki, Ari, Oksanen, Tuuli & Yli-Koski, Rainer. Ruostumattomasta teräksestä valmistettujen puurakenteiden liitosten suunnittelu. Yleiset ohjeet ja palomitoitus. 2005. 51 s. + liitt. 12 s.
- 39 Mroz, Arkadiusz & Kärnä, Tuomo. Mitigation of ice loading. Feasibility study of semi-active solution. 2005. 34 p.
- 40 Paloposki, Tuomas, Tillander, Kati, Virolainen, Kimmo, Nissilä, Minna & Survo, Kyösti. Sammutusjätevedet ja ympäristö. 2005. 75 s. + liitt. 10 s.
- 41 Hietaniemi, Jukka. Probabilistic simulation of glass fracture and fallout in fire. 2005. 88 p. + app. 33 p.
- 42 Belloni, Kaisa, Villberg, Kirsi, Tillander, Kati, Saarela, Kristina & Paloposki, Tuomas. Tulipalon jälkihajujen poisto. 2005. 124 s.
- 43 Tsupari, Eemeli, Tormonen, Kauko, Monni, Suvi, Vahlman, Tuula, Kolsi, Aimo & Linna, Veli. Dityppioksidin (N₂O) ja metaanin (CH₄) päästökertoimia Suomen voimalaitoksille, lämpökeskuskille ja pienpoltolle. 2006. 94 s. + liitt. 7 s.
- 44 Saarinen, Jani, Rilla, Nina, Loikkanen, Torsti, Oksanen, Juha & Alasaarela, Jaakko. Innovaatioympäristö tänään ja huomenna. 2006. 32 s.
- 45 Heinonen, Jaakko. Preliminary Study of Modelling Dynamic Properties of Magnetorheological Fluid Damper. 2006. 36 p.
- 46 Häkkinen, Kai & Salmela, Erno. Logistiikkapalveluyhtiömalleja Suomen metalliteollisuudessa. Havaintoja vuonna 2005. SERVIISI-projektin osaraportti. 2006. 17 s.
- 47 Kurtti, Reetta & Reiman, Teemu. Organisaatiokulttuuri logistiikkapalveluorganisaatiossa. Tutkimus viidessä palveluvarastossa. 2006. 30 s.
- 48 Soimakallio, Sampo, Perrels, Adriaan, Honkatukia, Juha, Moltmann, Sara & Höhne, Niklas. Analysis and Evaluation of Triptych 6. Case Finland. 2006. 70 p. + app. 8 p.
- 49 Saarinen, Jani, Rilla, Nina, Loikkanen, Torsti, Oksanen, Juha & Alasaarela, Jaakko. Innovation environment today and tomorrow. 2006. 32 p.
- 50 Törnqvist, Jouko & Talja, Asko. Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa. 2006. 46 s. + liitt. 33 s.
- 51 Aikio, Sanna, Grönqvist, Stina, Hakola, Liisa, Hurme, Eero, Jussila, Salme, Kaukonieni, Otto-Ville, Kopola, Harri, Käsäkoski, Markku, Leinonen, Marika, Lippo, Sari, Mahlberg, Riitta, Peltonen, Soili, Qvintus-Leino, Pia, Rajamäki, Tiina, Ritschkoff, Anne-Christine, Smolander, Maria, Vartiainen, Jari, Viikari, Liisa & Vilkmann, Marja. Bioactive paper and fibre products. Patent and literary survey. 2006. 83 p.
- 52 Alanen, Raili & Hätönen, Hannu. Sähkön laadun ja jakelun luotettavuuden hallinta. State of art -selvitys. 2006. 84 s.
- 53 Pasonen, Markku & Hakkarainen, Toni. Kaukolämpölinjojen elinikä ja NDT. 2006. 27 s.
- 54 Hietaniemi, Jukka, Toratti, Tomi, Schnabl, Simon & Turk, Goran. Application of reliability analysis and fire simulation to probabilistic assessment of fire endurance of wooden structures. 2006. 97 p. + app. 23 p.
- 55 Holttinen, Hannele. Tuulivoiman tuotantotilastot. Vuosiraportti 2005. 2006. 38 s. + liitt. 7 s.
- 56 Häkkinen, Kai, Hemilä, Jukka, Salmela, Erno & Happonen, Ari. Logistiikka Belgiassa. Vierailukokemuksia keväältä 2006. 2006. 33 s.
- 57 Kulmala, Risto. Tiehallinto ja liikenteen tietopalvelut. Selvitysmiehen muistio. 2006. 29 s. + liitt. 3 s.