

## MUISTIO



## AJANTASAISEN LIIKENNEINFORMAATION T&K-OHJELMA

### TIELIIKENTEN HÄIRIÖTIEDOTUKSEN TAVOITETILA Liikenneverkon tilainformaatio –alaohjelman työpaja

Aika: tiistai 17.10.2006 klo 9:00-11:40  
Paikka: Liikenne- ja viestintäministeriö, Neuvotteluhuone KANAVA  
Etelä-Esplanadi 16, Helsinki

#### Osallistujat

Tapio Raimo, pj.	Tiehallinto
Helin Jorma	”
Hiltunen Kari	”
Rönneikkö Petri	”
Lecklin Juha	Radio Nova
Eloranta Tuomo	Tieliikelaitos (pois tauolta)
Ylisiurunen Kimmo	Infotripla
Anttila Virpi	VTT
Kulmala Risto	”
Vehviläinen Juhani, siht.	Jussa Consulting

#### Jakelu

Osallistujat  
Liikenneverkon tilainformaatio –alaohjelman johtoryhmän jäsenet  
AINO www-sivut

#### Käsitellyt asiat

##### 1. Tilaisuuden tavoitteet (Kalvot – liite 1)

Kulmala esitteli työpajan tavoitteet ja ohjelman.

##### 2. Tiehallinnon häiriötiedotus nyt ja tulevaisuudessa (Kalvot – liite 2)

Petri Rönneikkö kertoi Tiehallinnon palvelustrategiasta ja siitä johdetuista häiriötiedotukselle asetetuista tavoitteista. Pääpaino tulee olemaan viranomaisyhteistyössä.

Tiehallinto on pilotoinut ns. ensitiedotteen käyttöä – tällöin tieto onnettomuudesta lähetään samanaikaisesti kun paikalle lähtevät poliisi/sairasautot. Ensitiedotteita lähetetään vain merkittävistä onnettomuuksista eli sellaisista, jotka hätäkeskus on luokitellut suuriksi tai keskisuuriksi onnettomuuksiksi. Ensitiedotteen käytöllä voidaan päästä alle 15 min vasteaikaan tiedon saapumisesta siihen kun tieto on ulkona. Ensitiedotteessa mainittu häiriötapahtuma raukeaa mikäli siitä ei anneta uutta liikennetiedotetta 30 min sisällä.

### 3. Tienkäyttäjien ilmoituksiin perustuva häiriötiedotus – kokemuksia ja näkemyksiä (Kalvot – liite 3)

Tuomo Eloranta kertoi Tieliikelaitoksen kokemuksista häiriötiedottamisesta. Tienkäyttäjän tietoa saadaan radiokanavilta omaa työkalua käyttäen, lisäksi VARO-palvelun kautta tulee vakiomuotoisia viestejä.

Elorannan mukaan kuukausittain lähtee ulos n. 800 – 900 häiriötiedotetta, tavoite on n. 10 000/vuosi.

Lecklin totesi, että häiriötilanteen kehittymistä seurataan koko ajan, tieto häiriön poistumisesta saadaan aika nopeasti. Palvelun toimintamallissa on tietyntyyppisille häiriöille arvioitu kestoajat.

### 4. Häiriötiedotus kaupunkialueella nyt ja tulevaisuudessa (Kalvot – liite 4)

Ylisiurunen esitti Tampereen kokemuksiin pohjautuen ajatuksia ja kehitysehdotuksia kaupunkialueen häiriötiedottamisen kehittämistä.

### 5. Tieliikenteen häiriötiedotuksen tavoitetilan määrittäminen parityöskentelynä

Jakaannuttiin pareihin, kunkin parin tehtävänä pohtia tieliikenteen häiriötiedotuksen tavoitetilaa ”tietojen”, ”tekniikan” ja ”toimintamallien” osalta.

### 6. Tulosten käsittely

Liitteissä 5 – 7 on esitetty parityöskentelyssä tuotetut ”ideat” teemoittain.

Tiedot ([esiin nostetut asiat - liite 5](#))

Keskustelua/huomioita:

- Häiriön vaikuttavuus riippuvainen myös olosuhteista (esim. sää, keli, liikennetilanne)
- Häiriöiden luokittelu (luotettavuus; ilmoittajasta riippuen, kesto/vakavuus, liikennemäärä, tyyppi) - arkkitehtuurikysymys/standardikysymys. Esim. vakavuus (onko henki vaarassa?), toisaalta kesto/muu haitta: turvallisuusvaikutus omanaan.
- Tiedotettavalla häiriöllä pitää olla selvää haittaa.
  - suurista häiriöistä tieto suoraan mediaan, pienemmät muualta
  - häiriötiedotuksella haettava vaikuttavuutta, tämä paljon tärkeämpää kuin kaikkien mahdollisten häiriöiden kattaminen tiedotuksella
  - pienetkin häiriöt ovat tärkeitä personoiduissa palveluissa
- Tietosisältö on kaikille toimijoille sama, toimijat linjaavat itse kenelle tietoa toimitetaan (personoidut palvelut, paikallisuus, vaikuttavuus jne.)
- Viranomaisten varma tieto hitaampaa; Kenen tahansa tuottama epävarmempi tieto nopeampaa
  - eri käyttötarkoitukset ?
  - viranomaistieto ketjutettua ja siten hitaampaa
- tieto-otsikon alla olennaista tienkäyttäjien tuottaman tiedon imeminen häiriöluokituksiin
  - nähtävänä omana tietolajinaan joka tarjoaa käyttäjälle osallistumisen tunteen

Tekniikka ([esiin nostetut asiat - liite 6](#))

Toimintamallit ([esiin nostetut asiat - liite 7](#))

Keskustelua/huomioita:

- Muistettava, että toimijapiiri pieni pyörä malli (ympyrä); muistettava aina miettiä fokus, mitä oltiin tekemässä, mitä halutaan, päällekkäisen työn eliminointi – ei pidä pitää asioita liikaa erillään.

## 7. Yhteenveto/päätös

Raimo Tapio kiitti työpajaan saapuneita aktiivisuudesta. Hän totesi, että esiintulleissa ajatuksissa on paljon hyödynnettävää. Hallinnonalalla on tulossa AINOn jatko-ohjelma. Tiehallinto jatkaa liikennekeskustoiminnan kehittämistä ja keväällä 2007 käytäneen keskustelua häiriötiedottamisen toimintamallista ja eri toimijoiden rooleista.

Tapio päätti työpajan klo 11.40.

### Liitteet

<a href="#">Liite 1</a>	Työpajan tavoitteet. Kalvosarja Risto Kulmala.
<a href="#">Liite 2</a>	Tiehallinnon häiriötiedotus nyt ja tulevaisuudessa. Kalvosarja Petri Rönneikkö.
<a href="#">Liite 3</a>	Tienkäyttäjien ilmoituksiin perustuva häiriötiedotus – kokemuksia ja näkemyksiä. Kalvosarja Tuomo Eloranta. (toimitetaan myöhemmin)
<a href="#">Liite 4</a>	Häiriötiedotus kaupunkialueella nyt ja tulevaisuudessa. Kalvosarja Kimmo Ylisiurunen.
<a href="#">Liite 5</a>	Työpajan tulokset – Tiedot
<a href="#">Liite 6</a>	Työpajan tulokset – Tekniikka
<a href="#">Liite 7</a>	Työpajan tulokset – Toimintamallit