



HSL:n rooli kehittyvien liikennepalvelujen kentässä

Paikallisliikennepäivät 21.9.2017
Osastonjohtaja Sini Puntanen

Esityksen sisältö



1. Lähtökohtia ja tilannekuvaa
2. Alustavia linjauksia HSL:n roolista
3. Jatkotoimia ja -askeleita

1. Lähtökohtia ja tilannekuvaa

HSL
HRT

Joukkoliikenteen rooli kaupunkiliikenteen murroksessa



(UITP:n ja pohjoismaisten suurten kaupunkien joukkoliikenneviranomaisten mukaan)

Kaupungit kasvavat ja liiallinen autoilu täyttää tilan heikentäen elinympäristön laatua ja uhaten talouskasvua, tuottavuutta ja terveyttä



Tehokasta runkojoukkoliikennettä tarvitaan edelleen, mutta joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen investoinnein ja subventoimalla käy vaikeammaksi ja kalliiksi

Tiedonvälitys, data, mobiililaitteet, sosiaalinen media, paikannus jne, luovat mahdollisuuksia ja tuovat markkinoille uusia palveluja



Nykyisen tilan tehokkaampi ja optimaalisempi käyttö on välttämättömyys

Kansalaiset etsivät uusia liikkumismahdollisuuksia arvojen ja käyttäytymisen muuttuessa



Tie- ja katukapasiteetin kasvattaminen autoilulle on huono vaihtoehto



Poliittinen tahtotila tukee (vaatiikin) päästöjen vähentämistä, parempaa kaupunkiympäristöä, terveellisiä liikkumisvalintoja, digitalisaation hyödyntämistä, markkinoiden kehittymistä



Kysynnän ja kulkutapavalintojen ohjaamiseen tarvitaan väistämättä myös liikenteen hinnoittelua

Ratkaisu kaupunkien monipuolistuviin ja kasvaviin liikkumistarpeisiin on laajempi liikkumispalveluiden valikoima, jonka ytimenä on tehokas joukkoliikenne.

Markkinan nykytila

Liikkumis- palvelut



Tarjonta kehittyä ja lisääntyy



MaaS-palvelut



Yritykset ja palvelut kehitymässä

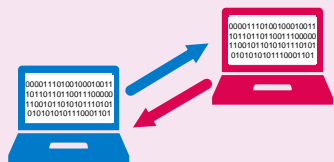


Mobiilikertaliput



Matkan suunnittelu reaaliajassa

HSL:n rajapinnat



Joukkoliikenne- linjasto ja aikataulut

Paikkatietoaineistot

Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä

Reittioppaan reititys-, geokoodaus-, kartta- ja ajantasadata

Asiakastyytyväisyys ja lauttaliikenteen matkustajamäärät

Avoimet

Sopimuksenvaraiset

Mobiilikertaliput

HSL:n tehtävät



Vastaa Helsingin seudun liikenne- järjestelmä- suunnitelman laatimisesta (HLJ).



Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toiminta- edellytyksiä.



Hankkii bussi-, raitio- vaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliiikennepalvelut.



Hyväksyy joukko- liikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.



Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja- informaatiosta.



Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

Tilannekatsaus eri kaupungeista



- Millainen rooli joukkoliikenneviranomaisilla tulisi olla tulevaisuuden liikkumispalveluissa?
- Millaisella strategialla pitäisi edetä kohti tavoitetilaa?

HSL/ Helsinki

- Valtakunnallinen liikennepolitiikka haluaa kasvavat MaaS-markkinat
- MaaS-toimijat haluavat aktiivisesti yhteistyötä: Etenkin kausiliput kiinnostavat
- Liikennepalvelulain mukaiset rajapinnat avattu (tieto ja kertaliput)
- Whim
- HSL:n roolia liikkumispalveluissa mietitään osana strategiatyötä

Movia*/ Kööpenhamina

- Lähtötilanne muista poikkeava, koska alueella 3 isoa joukkoliikennetoimijaa
- Aloittanut Kööpenhaminan kaupungin kanssa markkinavuoropuhelun MaaS-palveluiden synnyttämiseksi kaupunkiin

SLL/ Tukholma

- Tehnyt strategisen linjauksen, että MaaS-palvelut tuotetaan markkinoilla ja SLL on tieto- ja myyntirajapinnat käyttöön antava sopimuskumppani
- Edetään pilottien kautta ja linjaus tarkistetaan tarpeen mukaan

Ruter/ Oslo

- Etenee suuntaan, jossa Ruter itse olisi keskeisesti mukana MaaS-palveluiden tuottamisessa (integraattori ja mahdollisesti operaattori)

Västtrafik*/ Göteborg

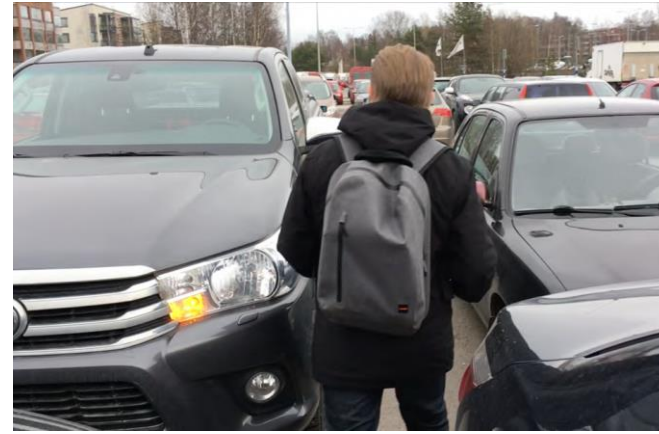
- Selvitti MaaS-toimijoiden intressit käyttöoikeussopimuspalveluun. Tulos oli, että riskit ovat suuret ja markkinavaikutukset ei-toivottuja,
- Selvittää edelleen muita vaihtoehtoja mobiilipalveluiden tarjontaan

* Movia ja Västtrafik ovat tehneet MaaS-toimijoille hankintaprosessin mukaiset tietopyynnöt (RFI, Request For Information)



Mikä saisi ihmiset luopumaan yksityisautoilusta ja millaisena nähdään HSL:n rooli?

Maas ei (sellaisenaan) korvaa yksityisautoa. Se ei vastaa kaikkiin yksityisautoilijan tarpeisiin eikä siten kannusta asiakkaita luopumaan omasta autosta. HSL nähdään luonnollisena palveluntarjoajana, mutta on tärkeää Määritellä, onko tavoitteena tarjota lisäpalvelua julkiselle liikenteelle vai auton korvaavaa palvelua.



Mikä on potentiaalisin kohderyhmä luopumaan yksityisautoilusta MaaS-palveluiden myötä?

Haastattelemistamme kohderyhmistä potentiaalisimmin autosta voisivat luopua yhden henkilön taloudet, jotka asuvat lähellä keskustaa hyvien julkisen liikenteen yhteyksien ja muiden palveluiden äärellä. Lisäksi tunnistimme, että MaaS-palveluiden potentiaalisin kohderyhmä todennäköisesti on HSL:n asiakkaat, joilla ei ole autoa, mutta joiden liikkumisen tarpeisiin MaaS-palvelut vastaavat.

MaaS-sidosryhmätilaisuus 25.4.2017

Työpajakeskustelujen tuloksia



Mitä MaaS-yritykset odottavat julkishallinnolta?

- Yritykset tarvitsevat vakaan toimintaympäristön
- Viranomaisten tulisi tarjota yhteisiä tietokantoja ja lippujärjestelmiä

Mikä HSL:n roolin tulisi olla?

- HSL tuottaa joukkoliikennepalvelun rungon
- HSL:n tulee olla aktiivinen mahdollistaja
- HSL:n tulisi olla suunnannäyttävä ja avoin toimija

Kuka omistaa asiakkaan?

- Asiakkuuden hallinta on tärkeää
- Asiakkuuden tulisi kuulua kaikille palvelun tuottajille, mutta myyjä olisi ensisijainen omistaja

Mitä MaaS-markkinoiden kehittyminen edellyttää?

- Tarvitaan valtakunnallinen aggregaattori, Samtrafikenin malli hyvä
- Waltti voisi olla valtakunnallinen yhteistyön toteuttaja, integraattori
- Tekniset haasteet ratkaistavissa, sopimukset tärkeitä
- Tarvitaan yhteistyötä ja verkostoitumista eri toimijoiden välillä
 - Kaupallisten ja viranomaisten yhteistyö
 - Liikenneviranomaisten keskinäinen yhteistyö, erilaiset tasot (kaupungit, seudut)
- Tekemisen tahdin tulisi olla ripeää
- Viranomaisten tulisi osoittaa MaaS-kehittämiseen resursseja

Tilaisuus oli suunnattu liikkumis- ja MaaS-palveluiden tuottajille sekä viranomaisille 45 osallistujaa mm. Avis, EkoRent, Espoo, Lahti, Liikennevirasto, Linja-autoliitto, LVM, MaaS Global, OP, PLL, Tampere, Turku, Tuup, Uber, Veho, VR



2. Alustavia linjauksia HSL:n roolista

Mobility As A Service MaaS-toiminnan oikeudellinen kehys



MaaS-toiminnan sisältö määrää, mitä oikeudellista kehystä sovelletaan	Seuraavat säädökset tulee kuitenkin ottaa huomioon kaikissa tapauksissa	Jos HSL on MaaS-palvelun tuottaja tai muutoin aktiivinen, pätevät lisäksi
<ul style="list-style-type: none">• MaaS-toiminta voi kattaa luonteeltaan hyvin erilaisia palveluja• Valmista oikeudellista viitekehystä ei ole• MaaS-palvelun sisällöstä riippuen tulevat eri säännökset sovellettaviksi• Kaikkiin MaaS-palveluihin yhtäläisesti soveltuvia säännöksiä ei ole	<ul style="list-style-type: none">• Sopimusoikeus<ul style="list-style-type: none">• HSL:n ja MaaS-toimijan väliset sopimusehdot olennaisia• lähtökohtana sopimusvapaus• Kuluttajansuojalaki<ul style="list-style-type: none">• vastuu asiakkaan informoinnista• vastuu palvelun häiriöistä• Tietosuojaa koskevat säännökset<ul style="list-style-type: none">• asiakastietojen kerääminen, käsittely ja siirto ovat tarkkaan säänneltyjä• Julkishallinnon toimintaa koskevat hyvän hallinnon periaatteet (avoimuus, tasapuolinen kohtelu yms.)	<ul style="list-style-type: none">• Hankintalainsäädäntö• Valtiontukea koskevat säännökset• Kilpailuoikeudelliset säännökset• Kuntalain rajoitukset<ul style="list-style-type: none">• siitä, mitä palveluja kunta tai kuntayhtymä voi tuottaa• kunnan tai kuntayhtymän toiminnasta kilpailutilanteessa markkinoilla

HSL:n liiketoimintamallien vaihtoehtoja



Liikennejärjestelmäsuunnittelussa otetaan laajasti huomioon kaikki liikkumispalvelut riippumatta HSL:n roolista niiden tuottamisessa

Miten eri roolivaihtoehdot peilautuvat HSL:n strategisiin tavoitteisiin – arviointikehikko



Sujuvat matkat

- Vaikutus matkaketjujen perustumiseen joukkoliikenteen runkoverkkoon?
- Vaikutus liityntäyhteyksien sujuvuuteen?

Selkeää palvelua

- Vaikutus asiakkaille tarjottavan tiedon ajantasaisuuteen ennen matkaa ja matkan aikana?
- Vaikutus lippujen selkeyteen ja helppokäyttöisyyteen?
- Vaikutus lippujen kohtuuhintaisuuteen?

Tiivis ja vetovoimainen seutu

- Vaikutus liikennejärjestelmän perustumiseen raideverkkoon?
- Vaikutus yhdyskuntarakenteen tiiveyteen?
- Vaikutus seudun vetovoimaan?

Joukkoliikenne kasvuun

- Vaikutus liikenteen kasvun suuntautumiseen joukkoliikenteeseen?
- Vaikutus liikenteen kasvun suuntautumiseen kävelyyn ja pyöräilyyn?

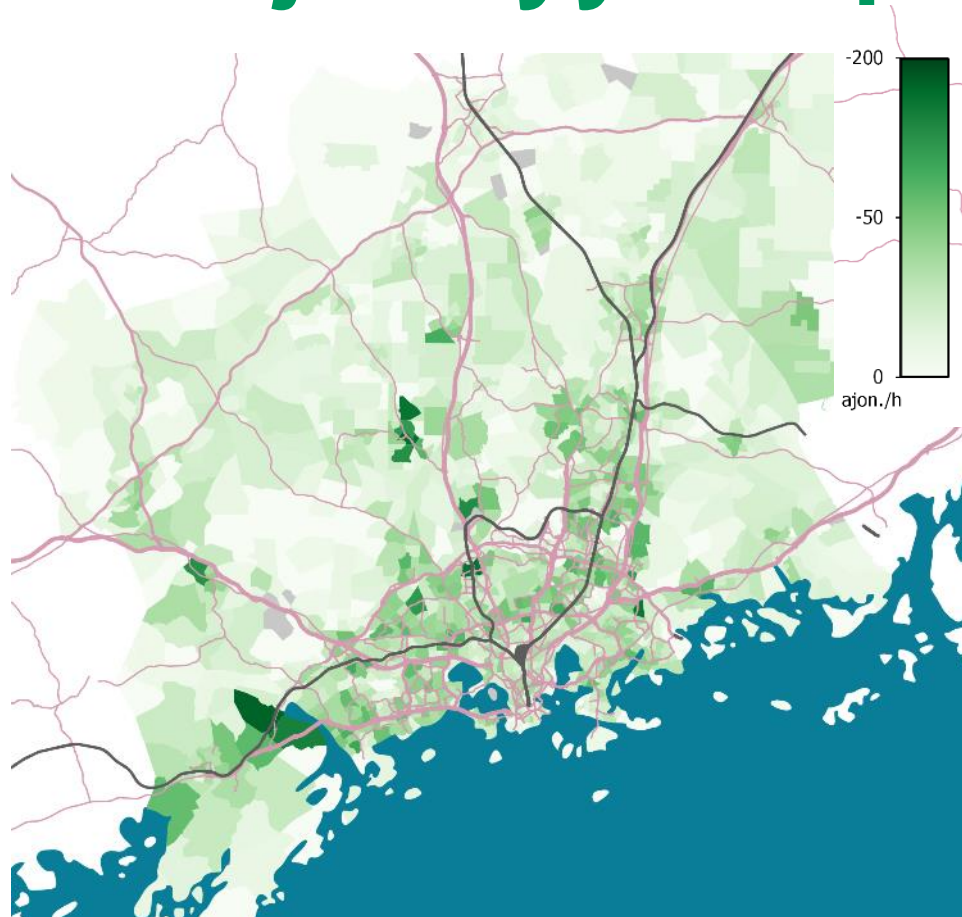
Vähemmän päästöjä

- Vaikutus vähäpäästöisen liikenteen osuuteen joukkoliikenteessä?

Tehokasta taloutta

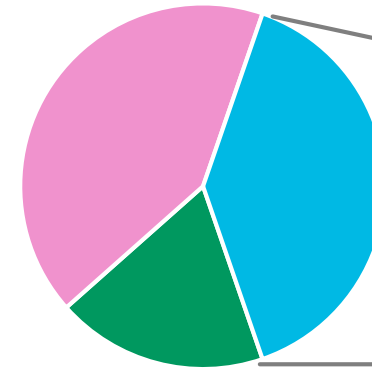
- Vaikutus joukkoliikenteen kustannustehokkuuteen?
- Vaikutus koko liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyteen?

Jaettujen kyytien potentiaali



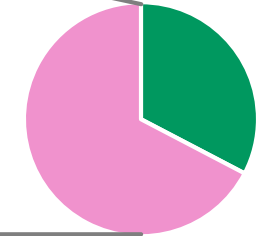
Lähtevien ajoneuvomatkojen määrän alenema (ajon.matkaa/alue) aamuhuipputunnilla 2030

Jaettujen matkojen osuudet kaikista matkoista



- Henkilöautomatka yksin
- Julkinen liikenne
- Jaettu henkilöautomatka

Jaettujen matkojen osuudet alkuperäisen matkasuunnitelman mukaan



- Korvautunut Henkilöautomatka
- Korvautunut Julkisenliikenteen matka

- Merkittävin potentiaali kohdistuu seudun ytimen ulkopuolelle ja pitkiin matkoihin
- Alueilla joukkoliikenteen palvelutaso suhteessa henkilöautoon on matalampi ja pitkillä matkoilla potentiaali matkakustannusten laskemiseen on suurempi
- Kuitenkin merkittävä osa (2/3) kimppakyytimatkoista on siirtymää joukkoliikenteestä

Alustavia kehityssuuntia HSL:n roolista liikkumispalvelukentässä



1

Lippuyhteistyö

1c. Laajennetaan joukkoliikenteen lippuyhteistyötä viranomaisten ja kaupallisten toimijoiden kanssa.

- Lippurajapinnat sopimusyhteistyötä
- HSL:n edellytyksenä **asiakkuuden omistus** sekä anonymisoitu **liikkumistieto HSL-liikenteen käyttäjistä**
- Valitaan kumppanit, jotka **toteuttavat HSL:n strategisia tavoitteita**
- Tehdään vain yhteistyötä, jonka **hyödyt** HSL:n tavoitteille ja asiakkaille ovat **oikeassa suhteessa yhteistyön vaatimiin resursseihin**
- Sopimuskumppaneille laaditaan yhteiset kaupalliset ja tekniset kriteerit
- Operatiiviset valtuudet

2

Tieto- ja markkinointiyhteistyö

2b. Reittioppaaseen otetaan mukaan muita liikkumispalveluiden tuottajia

- **Tietorajapinnat kaikkien saatavilla** Liikennepalvelulain mukaisesti (tästä riippumatta)
- Laajempaan yhteistyöhön valitaan **kumppanit samoin perustein kuin lippuyhteistyössä**
- Operatiiviset valtuudet

3

HSL:n järjestämät palvelut

3c. **Joukkoliikennetarjontaa korvataan/pilotoidaan** joillakin alueilla tai aikoina muilla liikkumispalveluilla, jos palvelu:

- täydentää HSL:n palvelua
- saa aikaan kaukoliikenteen matkaketjun
- edistää kestäväää liikkumista (autotonta elämäntapaa), joka ei yksipuolisesti kilpaile joukkoliikenteen kanssa
- ei lisää henkilöautosuoritetta etenkin rajallisen kapasiteetin alueilla

3a. HSL tarjoaa liikkumisen alustan. HSL suunnittelee ja järjestää mobiiliin välitys- ja yhdistelypalvelun alueellaan

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa otetaan laajasti huomioon kaikki liikkumispalvelut riippumatta HSL:n roolista niiden tuottamisessa

Kommentteja omistajakunnilta pyydettiin kesällä 2017



- Oikeansuuntaisia, asiat kehitysvaiheessa vielä
- Tasapuolisuus, avoimuus yhteistyökumppaniverkostossa
- Lippuyhteistyö (liikennepalvelulainkin edellyttämä), subventio vain HSL-kuntien asukkaille
- Info- ja markkinointiyhteistyöstä monenlaisia näkemyksiä
- Pilotointi ja kokeilut, mm. harvemmin asutuilla alueilla
- Uudet liikennepalvelut markkinaehtoisesti

3. Jatkotoimimia ja - askeleita

HSL
HRT



Askeleet täsmentyvät



- Rooli kirkastetaan HSL strategian päivityksessä syksyn aikana
- Pilotointeja resursoidaan vuodelle 2018



HSL
HRT

Liikuttaa meitä kaikkia

Helsingin seudun liikenne