



HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

Tausta-aineisto lausuntopyyntöön
5.6.2017

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

Markkinan nykytila

Liikkumis- palvelut



Tarjonta kehittyä ja lisääntyy



MaaS-palvelut



Yritykset ja palvelut kehitymässä

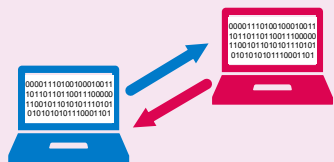


Mobiilikertaliput



Matkan suunnittelu reaaliajassa

HSL:n rajapinnat



Joukkoliikenne-
linjasto ja aikataulut

Paikkatietoaineistot

Liityntäpysäköinnin
informaatiojärjestelmä

Reittioppaan reititys-, geokoodaus-, kartta- ja ajantasadata

Asiakastyytyväisyys ja lauttaliikenteen
matkustajamäärät

Sopimuksenvaraiset

Mobiilikertaliput

HSL:n tehtävät



Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).



Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.



Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliiikennepalvelut.



Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.



Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja-informaatiosta.



Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

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?

Yhteenveto arvioinnista strategisten tavoitteiden suhteen



		Lippuyhteistyö			Tieto- ja markkinoityhteistyö			HSL:n tuottamat palvelut		
		1a MaaS	1b LiPa	1c JoLi	2a MaaS	2b LiPa	2c JoLi	3a MaaS	3b LiPa	3c JoLi
SUJUVAT MATKAT	Joukkoliikenteen runkoverkko	0	+/-	0	+/-	+/-	-	+	+	0
	Liityntäyhteyksien sujuvuus	+	+	0/+	+	+	0	+	+	+
SELKÄÄ PALVELUA	Matkustajainfon ajantasaisuus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lippujen selkeys ja helppokäyttöisyys	+/-	+/-	+	0	0	0	+	+	0
	Lippujen kohtuuhintaisuus	0	+	0	0	0	0	+	+	0
TIIVIS JA VETO-VOIMAINEN SEUTU	Raideverkon keskeisyys	0	0	0	0	0	0	+	+	0
	Yhdyskuntarakenteen tiiveys	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Seudun vetovoima	+	+	+	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	0
JOUKKO-LIIKENNE KASVUUN	Kasvu joukkoliikenteeseen	+/-	+/-	0	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-
	Kasvu kävelyyn ja pyöräilyyn	+/-	+/-	0	+/-	+/-	0	+/-	+/-	-
VÄHEMMÄN PÄÄSTÖJÄ	Joukkoliikenteen vähäpäästöisyys	0	0	0	0	0	0	0	0	+
TEHOKASTA TALOUTTA	Joukkoliikenteen kustannustehokkuus	0	0	0	+	+	-	0	0	+
	Liikennejärjestelmän rahoituspohja	0	0	0	+	+	-	+/-	+/-	0

Arvio kertoo vaikutuksen suunnasta tavoitteen suhteen.

+	Selvästi suurempia tavoitteen suuntaisia vaikutuksia
+	Tavoitteen suuntaisia vaikutuksia
0	Ei merkittävää vaikutusta
+/-	Mahdollisuus myönteisiin ja uhka kielteisiin vaikutuksiin
+/-	Mahdollisuus tai uhka selvästi suurempiin myönteisiin tai kielteisiin vaikutuksiin
-	Tavoitteen vastaisia vaikutuksia
-	Selvästi suurempia tavoitteen vastaisia vaikutuksia

Päätelmiä arvioinnista



- Useimmat liiketoimintavaihtoehdot ovat HSL:n **perustehtävän** mukaisesti sujuvien ja luotettavien liikkumisratkaisujen kehittämistä ja tarjontaa asiakkaiden tarpeisiin
- Yhteistyö MaaS-toimijoiden ja liikkumispalveluiden kanssa sisältää sekä mahdollisuuksia että uhkia
 - Yhteistyötä on perusteltua suunnata strategisia tavoitteita toteuttavaksi sopimuskuppaneiden valinnalla ja sopimusehdoilla
 - Palveluntuottajien toimintamahdollisuuksien lisääminen ilman ohjausta voi johtaa ei-toivottuihin vaikutuksiin, kuten asiakkaiden houkutteluun joukkoliikenteestä tai kävelystä ja pyöräilystä
- HSL voi luoda kaupunkiseudun liikkumisen alustan, jossa runkona on joukkoliikenne. Tähän julkiseen alustaan voivat kaupalliset toimijat kytkeytyä kaikille yhdenmukaisilla ehdoilla.
- HSL:n tuottamana MaaS-palvelut voidaan toteuttaa strategisten tavoitteiden mukaisesti huomioiden, että
 - MaaS-palveluiden ja liikkumispalveluiden tuottajana HSL olisi enemmän kuin perussopimuksen joukkoliikennetoimija (vaatisi muutosta HSL:n tehtävänkuvaan)
 - Täydentävien palvelujen hyötyjä voidaan saavuttaa myös yhteistyömallien kautta

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 kestävästä liikkumisesta (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

Tausta-aineistoa



Malliesitys

5.6.2017

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.

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?

Haastattemistamme 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



- Tilaisuus oli suunnattu liikkumis- ja MaaS-palveluiden tuottajille sekä viranomaisille
- 45 osallistujaa (ml. HSL:n johtoryhmä ja MaaS-projekti)
 - mm. Avis, EkoRent, Espoo, Lahti, Liikennevirasto, Linja-autoliitto, LVM, MaaS Global, OP, PLL, Tampere, Turku, Tuup, Uber, Veho, VR
- Tarkoitus oli esitellä laadittavaa MaaS-strategiaa ja kuulla alan toimijoiden näkemyksiä aiheesta
- Yhteiset alustukset (HSL, Samtrafiken, Walitti, Finnair)
- Keskusteltiin pienryhmissä HSL:n liiketoimintavaihtoehtoista, näkökulmina
 - liikenneviranomaisten keskinäinen yhteistyö
 - liikenneviranomaisten & kaupallisten toimijoiden yhteistyö
 - kaupallisten toimijoiden keskinäinen yhteistyö

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 ripeä
- Viranomaisten tulisi osoittaa MaaS-kehittämiseen resursseja