

Näkökulmia matkaketjuyhteistyöhön kaupunkiseuduilla

MAL-verkoston ohjausryhmä 6.6.2017
Osaston johtaja Sini Puntanen

Mitä HSL tekee?



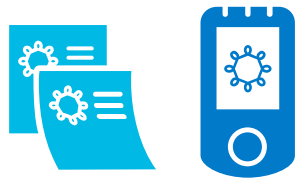
Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).



Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.



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



Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä joukkoliikenteen taksat.



Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustaja-informaatiosta.



Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

Avainlukuja 2016



→ 367,2 miljoonaa nousua

- Yli 60 % Suomen joukkoliikennematkoista

→ 1616 ajoneuvoa

→ 25 254 vuoroa/ arkipv

→ Budjetti 641,7 milj. €

- Josta kuntaosuudet 294 milj.€

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.

Yhteenveto #1

Palveluistuminen ja yhteiskäyttöisyys lisäävät merkittävästi sekakäyttöä ja tehostavat resurssienkäyttöä. Pienenä riskinä hlö-autopalveluiden kysynnän nousu ja reittijoukko-liikenteen kysynnän lasku.

Ostomatkat korvautuvat tehokkaammalla lähijakelulla, kaupan rakenne muuttuu.

Erilaisten pyöräratkaisujen voimakas yleistymisen tukee MAL-työtä, mutta myös edellyttää parempaa pyöräinfra-

Liikenteen hinnoittelu on nopea ja tehokas keino edistää MAL-tavoitteita. Dynaamisella ohjauksella vaikutukset ovat hitaampia ja pienempiä.

Voidaan parantaa liikenteen ympäristöystävällisyyttä; voi toisaalta lisätä autoilun hyväksyttävyyttä.

MAL-vaikutus

Myönteinen

Kielteinen

1...3 / 3
suuruus

NYKYTILA

2030

2050

1. MaaS-/matkaketjupalvelut

2/3

2. Yhteiskäyttöautot

3/3

3. Kutsu-/kysyntäohjautuva joukkoliikenne

2/3

11. Autonomiset pikkubussit

4. Kotiinkuljetuspalvelut

2/3

5. Kaupunkipyöräjärjestelmät

3/3

9. Sähkö- ja kuormapyörät

6. Liikenteen dynaaminen ohjaus

2/3

7. Tienkäyttömaksut

3/3

8. Vaihtoehtoiset käyttövoimat

2/3

Lisää kapasiteettia ja laskee kustannuksia.

10. Kuljettajaton joukkoliikenne

3/3

Omistettuna lisää valtavasti autojen suoritetta; yhteiskäytössä ja jaettuna riski pienenee.

12. Autonomiset hlö-autot omistettuna

3/3

13. Autonomiset hlö-autot palveluna

3/3

14. Dronet jakeluliikenteessä

1/3

HSL:n rooli osana liikkumispalveluja

Markkinan nykytila

Liikkumis- palvelut



Tarjonta kehittyä ja lisääntyy



MaaS-palvelut



Yritykset ja palvelut kehittymässä

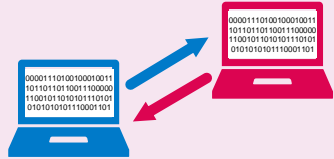


Mobiilikertaliput



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 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.

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 |

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.

HSL:n liiketoimintamallien vaihtoehtoja



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

Strategia teoiksi

TAVOITTEET



Sujuvat matkat

Asiakkaiden matkaketju perustuu joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin.



Selkeää palvelua

Tarjoamme asiakkaille ajan tasaista tietoa ennen matkaa ja matkan aikana sekä selkeät, helppokäyttöiset ja kohtuuhintaiset liput.



Joukkoliikenne kasvuun

Ohjaamme liikenteen kasvun joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.



Tiivis ja vetovoimainen seutu

Raideliikenneverkkoon perustuva liikennejärjestelmä tiivistää yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa seudun vetovoimaisuutta.



Vähemmän päästöjä

Lisäämme vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä.



Tehokasta taloutta

Parannamme joukkoliikenteen kustannustehokkuutta ja vahvistamme koko liikennejärjestelmän rahoitus pohjan kestävyyttä.

ARVOT



Yhteistyö



Ympäristö- vastuu



Asiakas- lähtöisyys



Jatkuva kehittyminen

VISIO 2025

Joukkoliikenne on ykkösvalinta. Helsingin seutu on älykkään, kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnannäyttäjä.

PERUSTEHTÄVÄ



Helsingin seudun liikenne kehittää ja tarjoaa sujuvia ja luotettavia liikkumisratkaisuja asiakkaiden tarpeisiin.

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?

Pohdi vielä



- Alusta – intergraattori
- Asiakkuus
- Data
- Kaupunkitila ja curb management
- Jalankulku ja pyöräily – last mile
- Liikenteen hinnoittelu