
HSL
HRT
Liikuttaa meitä kaikkia
Helsingin seudun liikenne

Liikenteen virastouudistus ja liikenteenohjausyhtiö

Liikenne- ja viestintävaliokunta, kuuleminen 24.5.
Projektijohtaja Kimmo Sinisalo

Uudistuksen tavoitteet

- → Liikenneverkkojen toimivuus, suorituskyky ja luotettavuus on kriittisen tärkeää yhteiskunnalle ja taloudellisille toimijoille
- → Tehtävien jakautuminen useampiin organisaatioihin tuottaa lisää rajapintoja ja riskin ohjaavien tavoitteiden ristiriidoista
- → Tarvitaan strategista ohjausta, ja sen toteuttamiseksi vahvaa toimialan kokonaisuuden näkemystä, eri toteutusprosessien ymmärrystä ja riittäviä resursseja käytännön ohjaukseen

Liikenne- ja viestintävirasto

- → Haasteet liikennejärjestelmän kehittämisen valtakunnallisen tason ohjauksessa ja koordinoinnissa
- → Uusi rajapinta Väyläviraston kanssa liikennejärjestelmä- ja hanketason suunnittelun välillä tuottaa lisätyötä
- → Käyttäjien tarpeet vastaan kustannusten karsinta: miten liikenneverkon tuottavuutta mitataan?

Väylävirasto

- → Rakentaminen ja kunnossapito aiheuttavat kustannukset, ohjaako toimintaa liikenneverkon palvelutason ja suorituskyvyn turvaaminen vai säästötavoitteet?
- → Palvelusopimukset ja tilaajaohjaus liikenteenohjausyhtiön suuntaan; tarvitaan kunnon työkaluja, seurantaa ja aktiivista ohjausta, pelkät strategiset kumppanuustavoitteet eivät riitä
- → Miten turvataan riittävä osaaminen liikenteen operatiiviselta tasolta ja resurssit sen jatkuvaan käytännön ohjaukseen?

Liikenteenohjausyhtiö

- → Ylhäältä ohjaus palvelusopimuksen avulla: rahoitusmalli, kannusteet, mittarit ja aktiivinen tilaajaohjaus -> vaatii työtä
- → Miten asiakaslähtöinen kehittäminen saadaan toimimaan?
- → Helppo tapa saada käyttäjät maksamaan lisäpalveluista on säästää peruspalvelun taso kelvottoman huonoksi, minkä monopoli voi tehdä ilman riskiä asiakkaiden menetyksestä
- → Avoimen datan turvaaminen: innovaatiot ja startupit voivat kasvaa vain laadukkaan maksuttoman datan mullasta

Rautateiden kokemus yhtiöstä

- → Rautatieliikenteessä on jo vuosia toiminut erillinen yhtiö Finrail liikenteenohjaustehtävissä
- → Riskit rajapinnoissa ja tavoitteiden ristiriidoissa ovat toteutuneet: ohjaustoimintojen suorituskyky ja halukkuus palvella asiakkaita = liikenneverkon käyttäjiä ei ole riittävä, kun rahoitus tulee könttänä suoraan virastolta
- → Palvelusopimuksesta puuttuvat tehokkaasti ohjaavat suorituskannusteet, tuottavuutta haetaan aliresursoinnilla

Rautatieliikenteen markkinan avaamisen vaikutukset

- → Väyläviraston kyky ohjata rataverkon käyttöä: kapasiteetin jako useiden operaattorien toimiessa, poikkeusten ja häiriöiden hallinta, kunnossapidon ja liikenteen yhteensovitus, liikenteenohjauksen tuottama seurantadata, matkustajainfo
- → Viranomaisroolia jatkuvassa rataverkon ohjaustoiminnassa ei voi kokonaan poistaa turvallisuusmääräysten takia
- → Raideliikennelain rekrytointikarenssi haittaa markkinoiden avautumista ja uusien yritysten toimintaa Suomessa