

Helsingin seudun liikenne

Multimodaalisten digitaalisten liikkumispalvelujen edistäminen

Helsingin seudun liikenteen (HSL) kannanotto

EU:n aloitteen tavoitteet oikeita

→ Liikennepolitiikan kärkenä kestävyystavoite: Fit for 55 ja eteneminen kohti nollapäästöistä liikennejärjestelmää
- Myös MDMS-palvelujen sääntelyn on tuettava kestävää liikennettä

→ Digitaalinen informaatio ja lipunmyynti helpottaa eri kulkumuotojen yhdistelyä ja valintoja matkaketjuissa
- Rajapintojen avaaminen ja tekninen standardointi kattavaksi

→ Digitaalisten liikkumispalvelujen tarjoajille tasapuoliset ja yhteentoimivuutta edistävät markkinoiden pelisäännöt
- Etusijalla palvelukehitys, ei kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan edut

Digi on työkalu, ei itsetarkoitus tai ratkaisu liikenteen haasteisiin

→ Liikkuminen tapahtuu edelleen fyysisessä ympäristössä, missä pätevät tilan, ajan ja energian rajoitteet

- Liikkumisen vaikutukset ja kustannukset syntyvät liikennepalveluista
- Digipalvelut ovat lähinnä markkinoinnin ja myynnin kanava
- Digipalvelut voivat tehostaa ja ohjata fyysisten palvelujen käyttöä, mutta niiden osuus palveluketjun arvosta ja vaikutuksista on kuitenkin marginaalinen

→ Multimodaalisten liikkumispalvelujen markkinoinnissa on huomioitava eri kulkumuotojen ulkoisvaikutukset

- Päästöjä CO_2 lisäksi mm. hiukkaset, melu, hiilivedyt, katupöly,
- Sähköisillä kulkuneuvoillakin eri energiatehokkuus ja elinkaaren hiilijalanjälki
- Liikenneturvallisuus, liikenneympäristön tilankäyttö, esteettömyys

Liikkuminen ja kaupunkiseudut

→ Valtaosa liikkumisesta tapahtuu kaupunkiseutujen sisällä
- Eniten liikkujia, matkoja ja eri kulkumuotoja käytettävissä
- Liikenteellä on eniten ulkoisvaikutuksia kaupunkiympäristössä

→ Kaupungit ja joukkoliikenteen viranomaiset vastaavat liikenneverkon ja joukkoliikenteen palvelujen toimivuudesta, kehittämisestä, ylläpidosta ja rahoittamisesta
- EU edellyttää kaupungeilta kestävän liikkumisen suunnitelmaa (SUMP)
- Liikenteen yhteys maankäytön ja asumisen suunnitteluun ratkaisevan tärkeä
- Liikenteen päästöjen vähentäminen ja nyt siirtyminen sähkövoimaan on edennyt kaikkein nopeimmin kaupunkien julkisessa bussiliikenteessä
- Vahva intressi kehittää myös digitaalisia ja multimodaalisia palveluja, jotka edistävät kestävän liikennejärjestelmän tavoitteita

Sääntely ja vapaa markkina

→ Siirtymä kestävään liikenteeseen ei onnistu ilman liikenne- **ja** digipalvelujen innovatiivista kehittämistä ja tehokasta tuotantoa, missä markkinatoimijat ovat parhaimmillaan

→ Ilman toimivaa sääntelyä ja ohjausta kaupallinen markkina ja valinnanvapaus ei kuitenkaan huomioi ulkoisvaikutuksia

- Liikenne kehittyi koko 1900-luvun markkinatoimijoiden ja henkilökohtaisen liikkumisvapauden kasvattamisen ehdoilla: tuloksena auton ylivalta, ilmastonmuutos ja kestämätön yhdyskuntarakenne
- Kun vahinkoja on nyt korjattava, se ei onnistu samalla lähestymistavalla
- Liikkumisen helppoutta korostavat valinnat edistävät henkilökohtaisten motorisoitujen kulkumuotojen käyttöä
- Markkinatoimijoilla ei kannustetta edistää kävelyä ja pyöräilyä

Joukkoliikenne ja digipalvelut

→ Joukkoliikenteen tulisi toimia multimodaalisten palvelujen ja matkaketjujen runkona, sekä EU:n että Suomen linjaus

→ Mahdollista vain, kun viranomaisilla ja liikenteen tuottajilla on edellytykset turvata joukkoliikenteen palvelutaso ja jatkuvuus

- MDMS-sääntely ei saisi tuottaa taloudellista rasitetta joukkoliikenteelle
- PSA-yksinoikeudet tärkeitä palvelujen taloudellisen tasapainon kannalta
- MaaS-palveluntarjoajien liiketoimintamalli ei voi olla riippuvainen joukkoliikennepalveluilta perittävistä maksuista, vaan sen pitäisi perustua käyttäjille tuotettuun lisäarvoon, josta kuluttajat ovat valmiita maksamaan
- Vastuut matkaketjuissa on käsiteltävä niin, ettei hyödyn saava myyjä voi jättää riskejä, kustannuksia ja vastuuta asiakkaan palvelusta liikenteen tuottajille

PSA:n ja MDMS:n suhde

→ PSA-sääntelyn lähtökohta: julkinen tuki ja puuttuminen markkinoihin perustuu velvoitteisiin, joilla turvataan parempi palvelutaso ja edullisempi hinta kuin markkina tarjoaisi

- Lipputuotteista ja hinnoista päättäminen keskeistä julkisen vallan käyttöä
- Ympäristövaikutukset, saavutettavuus, esteettömyys, sosiaalinen tasa-arvo ovat perusteita julkiselle rahoitukselle, joka ei saa valua markkinaehtoiseen myyntiin kaikille liikkujille tai muodostaa tukea kaupallisille toimijoille
- Lipunmyynnin ja informaation järjestäminen kuuluu kiinteästi joukkoliikenteen palvelukokonaisuuteen, josta toimivaltaiset viranomaiset vastaavat
- MDMS-sääntely ei saa johtaa ristiriitoihin PSA-sääntelyn kanssa