
HSL
HRT
Parhaat matkat
tehdään yhdessä
Helsingin seudun liikenne

HSL:n huomiot liikennepalvelulain valmistelusta ja vaikutusten arvioinnista

Liikenne- ja viestintävaliokunta 27.1.2023
Kehityspäällikkö Kimmo Sinisalo

Liikennepalvelulain tavoitteet, valmistelu ja vaikutukset

→ Suomen lipa-lailla oli hyvin kunnianhimoiset tavoitteet digitaalisten markkinaehtoisten liikkumispalvelujen edistämisessä

- Valmistelussa vedottiin myös kestävien kulkumuotojen edistämiseen, vaikka näyttö positiivisista vaikutuksista puuttui tai viittasi toiseen suuntaan
- Sivuutettiin liikenteen toimialan erot esim. televerkkojen tai maksupalvelujen markkinoihin, joissa siirretään vain dataa, eikä ihmisiä ja tavaraa paljolti valmiiksi rakennetussa ympäristössä
- Liikennejärjestelmä perustuu infrainvestointeihin, joilla tyypillisesti kymmenien vuosien poistoaika
- Valmistelu ja voimaantulo liian hätäisesti suhteessa toteutusmahdollisuuksiin
- Valmistelua ohjasi MaaS-liiketoiminnan etujen turvaaminen ja halu näyttää Suomi kansainvälisesti edelläkävijän asemassa; pieni piiri LVM - ITS Finland - MaaS Global ajoi omia tavoitteitaan
- Nyt valmistunut vaikutusarviointi kertoo lain puutteista ja vähäisestä vaikutuksesta liikkumiseen, vaikka LVM:n muistio arvioinnista antaakin kauniimman kuvan toiveiden toteutumisesta

Liikennepalvelulaki HSL:n ja joukkoliikenteen näkökulmasta

→ Joukkoliikenteen lipunmyynti haluttiin siirtää markkinatoimijoiden haltuun, vaikka kyse on pääosin verovaroin subventoidusta julkisesta palvelusta

- EU:n joukkoliikenneasetus PSA määrittelee viranomaisen toimivallan, johon kuuluu lippujen tarjoaminen markkinoita edullisemmalla hinnalla ja mahdollisuus yksinoikeuteen
- HSL:n ja muiden joukkoliikenneviranomaisten sekä VR:n ja Matkahuollon pitkäjänteinen kehitystyö ja yhteistyömahdollisuudet digitaalisissa lippu- ja infopalveluissa sivuutettiin, jotta se voitaisiin korvata pakollisella standardirajapinnalla ja katkaista yhteys asiakkaisiin
- Tietojen jako rajapinnassa on hyvä asia, mutta lipunmyynnissä pakkomalli ei toimi hyvin
- Pikainen toteutuspakko johti kohtuuttomiin kustannuksiin ja teknologiaongelmiin

→ Vaikutukset asiakkaisiin ovat jääneet vähäisiksi

- MaaS –jälleenmyynnin osuus alle1 % HSL:n lipputuloista, kasvua ei näkyvissä

EU:n digistrategia liikenteessä

→ Valmistelussa hyvin laaja sääntelykokonaisuus multimodaalin digitaalisen liikkumispalvelun edistämiseksi ja integroimiseksi Euroopassa

- Komissiolla vastaavaa kunnianhimoa kuin LVM:llä, mutta isoilla jäsenmailla on enemmän realismia
- Suomen viralliset kannat eroavat edelleen suuresti suomalaisten liikennetoimijoiden näkemyksistä
- Säädösten hyväksyminen ja toimeenpano tulee vielä viemään aikaa, ja ne tulevat poikkeamaan Suomen mallista siten, että minimitoteutus on vähemmän pakottava ja rajoittava
- Tietomallien, rajapintojen ja tiedonjakovelvoitteiden standardoinnilla on selkeitä ja helpoimmin toteuttavia hyötyjä, joten tähän kannattaa panostaa
- Lipunmyynnissä tarvitaan myös kaupallisten toimijoiden ja nykyisten liikenneoperaattorien järjestelmien avaamista, joka tulee monessa maassa kaukana Suomen jäljessä
- Velvoitteiden ja kaupallisten ehtojen tulee olla kaikille osapuolille kohtuulliset

MaaS-vallankumouksen haaste

→ MaaS-malli yliarvioi maksu- ja infopalvelun merkityksen liikenteessä

- Valtaosa kustannuksista ja vaikutuksista syntyy jatkossakin fyysisestä liikkumisesta: liikennetuotannosta, kulkuneuvoista sekä infran rakentamisesta ja ylläpidosta
- Valtaosa liikkumisesta tapahtuu päivittäisellä tasolla kaupunkiseutujen sisällä
- Vain pieni osa liikkujista sukkuloi jatkuvasti maailman metropolien välillä, mutta tämä on palvelunkehittäjien ja lainvalmistelijoiden oma viiteryhmä
- Liikkumistapojen tehokas yhdistely lisää sujuvuutta, mutta liikkujien maksuvalmius on alhainen eikä erillisen MaaS-palvelun liiketoimintamallia saa helposti kannattavaksi
- Palvelumallin standardointi on yrityksille nopeasti skaalautuvan liiketoiminnan edellytys, mutta se heikentää kansallisten ja paikallisten liikennepoliittisten tavoitteiden toteutusmahdollisuuksia
- Uusien kulkumuotojen ja niiden yhdistelyn vaikutukset päästöihin ja kaupunkiympäristöön ovat kyseenalaisia ja tutkimusnäyttö puuttuu, esimerkkinä e-skuuttien sääntelytarve

Toiveet lipa-lain jatkokehitykselle

- → Joukkoliikennetoimijoilla, myös viranomaisilla, on kyky ja halu jatkuvasti kehittää asiakaslähtöisiä liikkumisen digipalveluita
  - Jo YTV toteutti ensimmäisenä Reittioppaan, palvelurajapinnat ja avoimen datan 10 vuotta ennen lipa-lakia
  - Esim. HSL:n mobiilisovelluksen suosio, Fölin lähimaksu, reaaliaikaisen tiedon tuottaminen
- → Joukkoliikenneviranomaisilla on samanaikaisesti vastuullinen tehtävä turvata liikennepalvelun kattava tarjonta, saavutettavuus ja edullisuus
  - Ei kannata tehdä tilaa markkinaehtoisille palveluille heikentämällä pakolla julkisen palvelun tasoa
  - Lipunmyynnistä ja hinnoittelusta päättäminen on keskeinen osa julkista joukkoliikennepalvelua
  - Taloudellinen ahdinko ei kestä kuormitusta lisävelvoitteista kaupallisten toimijoiden suosimiseksi
- → Valmisteluun lisää aitoa liikenteen tuottajien kuulemista ja yhteistyötä
  - Myös palveluntarjoajien vapaaehtoiselle yhteistyölle kannattaa jättää mahdollisuuksia

Vaikutukset ja tulevat tarpeet eri liikennemuotojen kannalta

- → Lipa-laki ei juuri vaikuttanut linja-autoliikenteeseen vert. 2014 lakiin
  - Tärkein lainkohta on ennakkoilmoitusaika markkinaehtoisen bussiliikenteen muutoksille
  - Korona-aikana vaatimuksesta luovuttiin, jotta tappiollisten vuorojen lakkautus kävi nopeammin
  - Ennakkoilmoituksen tarkoitus mahdollistaa palvelupuutteita paikkaavat viranomaisten toimenpiteet
  - Matkustajien luottamuksen ja kysynnän palauttaminen vaatii jatkossa vakauden palauttamista
- → Raideliikenteessä laki mahdollistaa kilpailun, toteutus muilla keinoilla
  - Rautatiemarkkinan avaamiseen tarvitaan uskottava, pitkäjänteinen toimintasuunnitelma
  - Rakenteelliset muutokset tilaajapuolen hallintoon, junakaluston ja palvelupaikkojen omistusjärjestelyt
  - Tilaustoimivallan laajentaminen kaupunkiseuduille, kilpailutusaikataulut ja osaaminen yhteistyössä
- → Kulkutapojen yhdistely ja sujuvat matkaketjut hyvä ja tärkeä tavoite
  - Parantaa myös joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kannattavuutta sekä kestävän liikkumisen edistämistä, kunhan ehdot, vastuut ja velvoitteet yhteistyössä kaupallisten toimijoiden kanssa ovat kohtuullisia