

Tämä on Helsingin seudun liikenne

13.12.2019 Suvi Rihtniemi

HSL
HRT

Strategia 2018-2021



→ Perustehtävä

Tarjoamme houkuttelevan ja tehokkaan joukko-liikenteen sekä kehitämme yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta.

→ Visio 2030

Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



→ Strategiset painopisteet

- Erinomainen asiakaskokemus
- Tehokas runkoverkko
- Ennakointi ja uudistuminen
- Aktiivinen yhteistyö
- Kestävä talous

→ Teemme

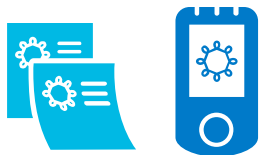
- Yhdessä
- Ihmiselle
- Vastuullisesti
- Kunnianhimoisesti

 [Kätsö video](#)

HSL:n tehtävät



Vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta (HLJ).



Hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat.



Suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.



Vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta.



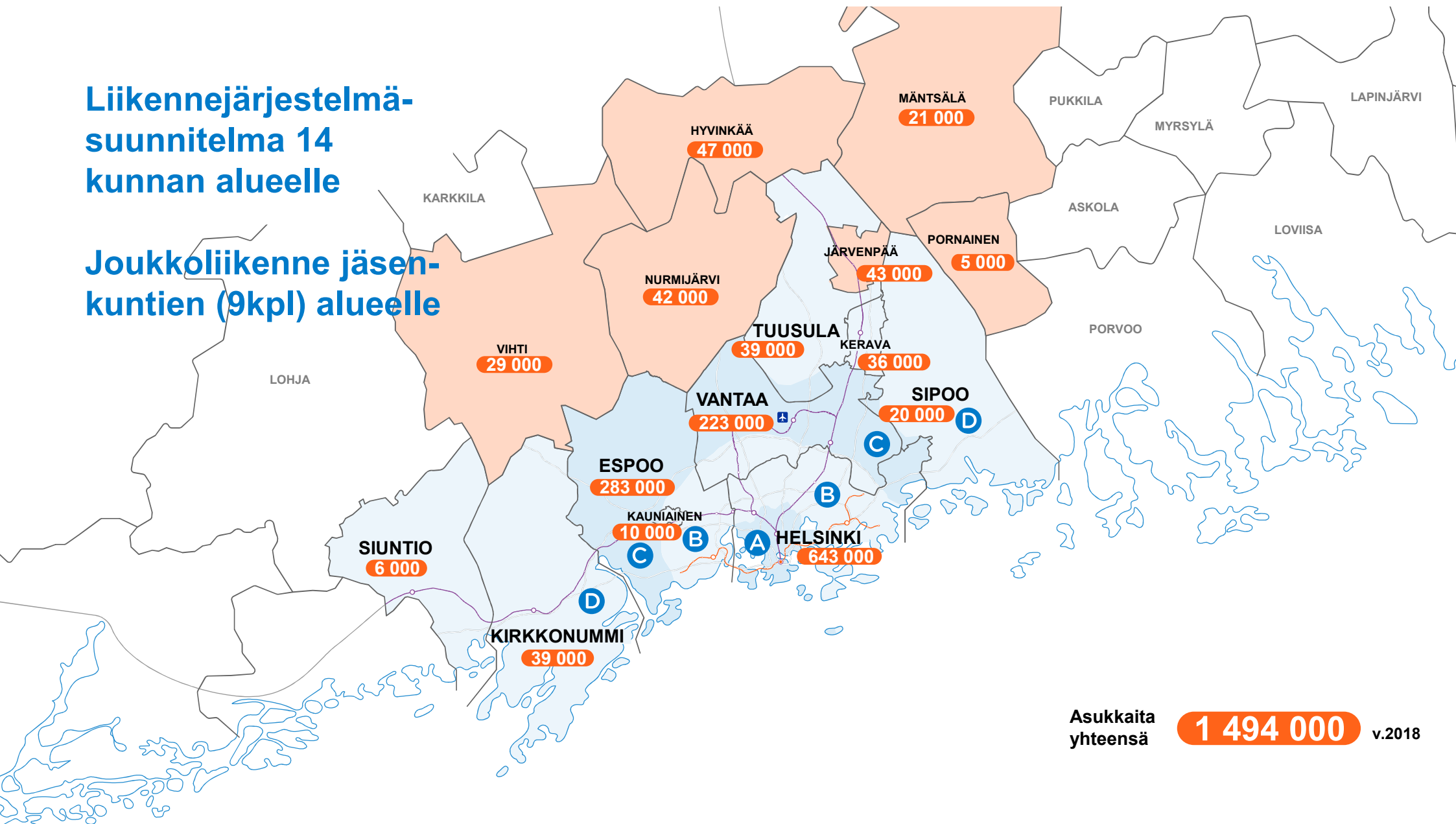
Hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelut.



Järjestää lippujen myynnin ja vastaa matkalippujen tarkastuksesta.

Liikennejärjestelmä- suunnitelma 14 kunnan alueelle

Joukkoliikenne jäsen- kuntien (9kpl) alueelle



Yhtymäkokous

...

Tarkastuslautakunta



Hallitus

Toimitusjohtaja

Suvi Rihtniemi

**Liikenne-
järjestelmä ja
tutkimukset**

Osastonjohtaja
Sini Puntanen

**Liikenne-
järjestelmä**
Ryhmäpäällikkö
Aarno Kononen

**Liikenne-
tutkimukset**
Ryhmäpäällikkö
Marko Vihervuori

Joukkoliikenne

Osastonjohtaja
Tero Anttila

Hankinta
Ryhmäpäällikkö
Mika Häyrynen

Joukkoliikennejärjestelmät
Ryhmäpäällikkö
Johanna Wallin

**Joukkoliikenteen-
toimintaedellytykset**
Ryhmäpäällikkö
Ville Uusi-Rauva)

**Linjasto- ja
aikataulusuunnittelu**
Ryhmäpäällikkö
Jonne Virtanen

Asiakkuus ja myynti

Osastonjohtaja
Mari Flink

Asiakaskokemus
Asiakkuuspäällikkö
Laura Sundell

Asiakaspalvelu
Ryhmäpäällikkö **Eija Jalo**

Markkinointi ja viestintä
Markkinointi- ja
viestintäpäällikkö
Sari Kotikangas

Matkalippujen tarkastus
Yksikön päällikkö
Janne Solala

Myynti Myyntipäällikkö
Matias Sarkkinen

Teknologiaratkaisut

Osastonjohtaja
Hannu Heikkinen

Digipalvelut
Ryhmäpäällikkö
Krister Karppinen

Lippu- ja infopalvelut
Ryhmäpäällikkö
Päivi Vartia

Sisäiset palvelut
Tietohallintopäällikkö
Seppo Perkiö

Kehitys
Ryhmäpäällikkö
Risto Vaattovaara

Projektit
Ryhmäpäällikkö
Vesa Suomalainen

**Hallinto ja
strategiapalvelut**

Osastonjohtaja
Ilmari Mäkinen

Hallintopalvelut
Hallintopäällikkö
Antti-Pekka Röntynen

Henkilöstöpalvelut
Henkilöstöpäällikkö
Eeva-Liisa Haaksluoto

Talouspalvelut
Talouspäällikkö
Maarit Hauskamaa

HSL:n henkilöstö



Työntekijöitä

421

Keski-ikä

42,6

Naisia

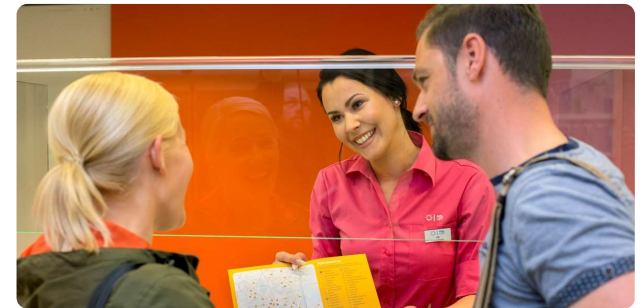
58%

Asiakaspalvelu-
tehtävissä

40%

Asiantuntija- tai
toimistotehtävissä

60%



Vakituisessa työssä

89%

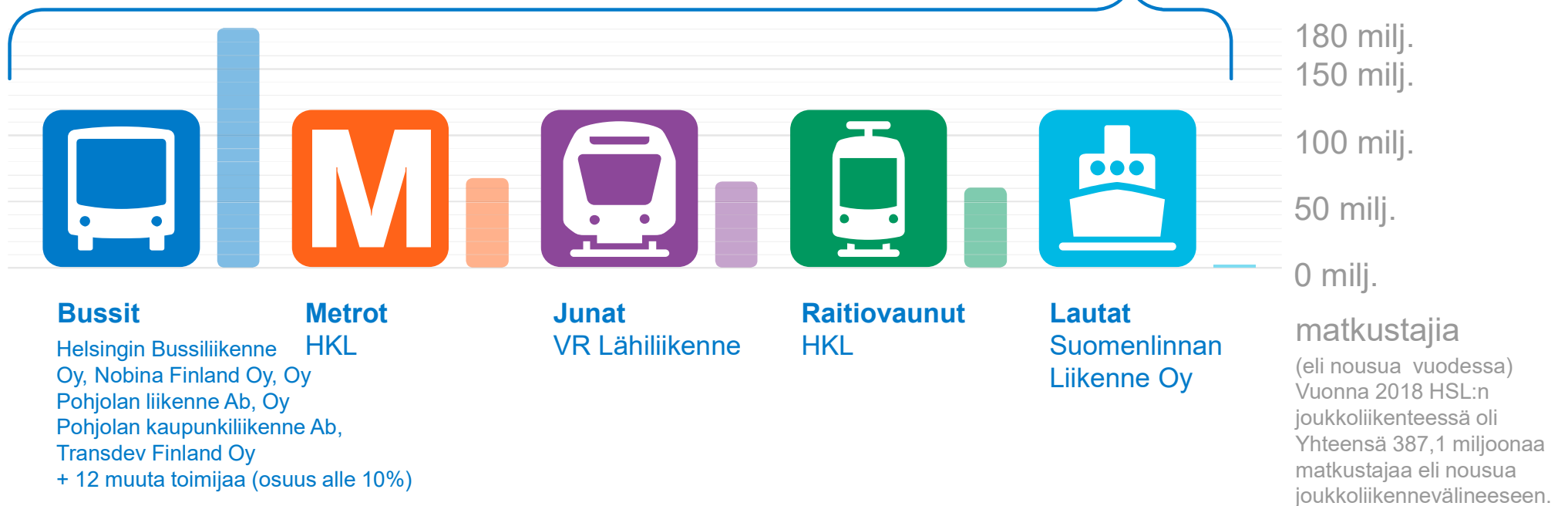
Kokoaikatyössä

92%

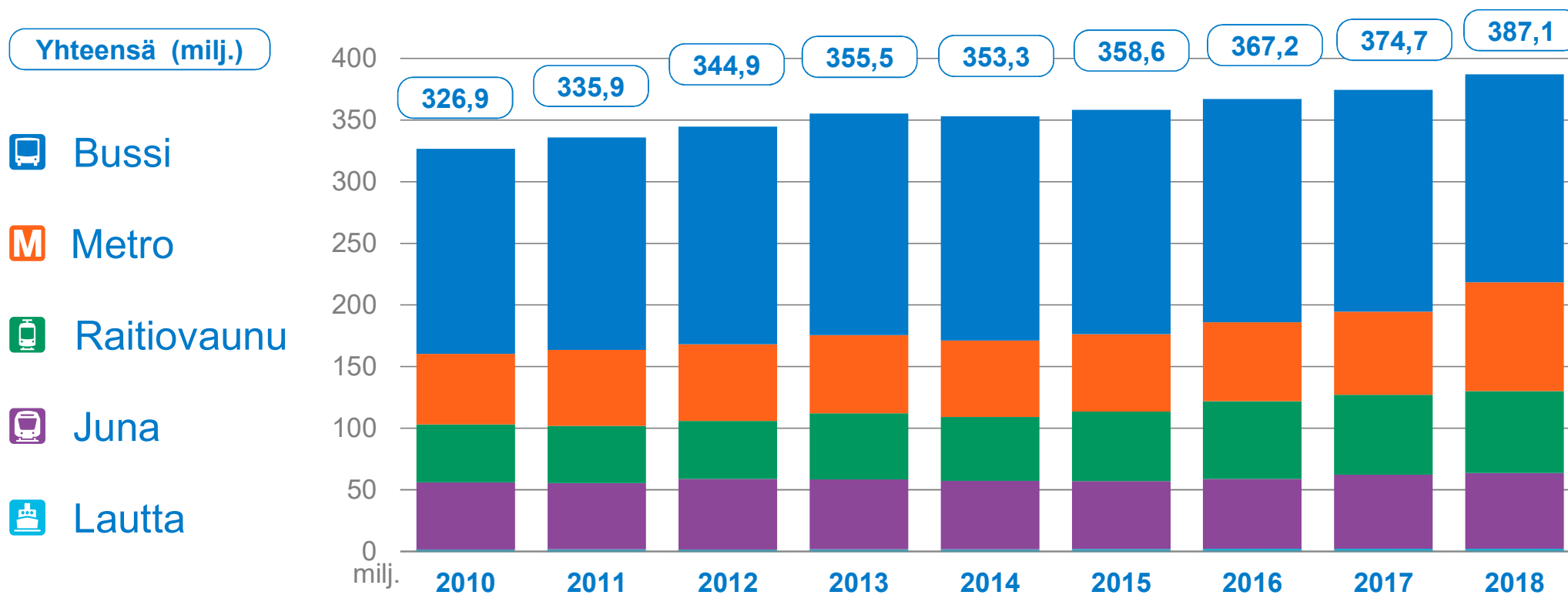


Toimintamalli 2018

HSL suunnittelee joukkoliikenteen ja hankkii sitä yhteistyökumppaneiltaan.



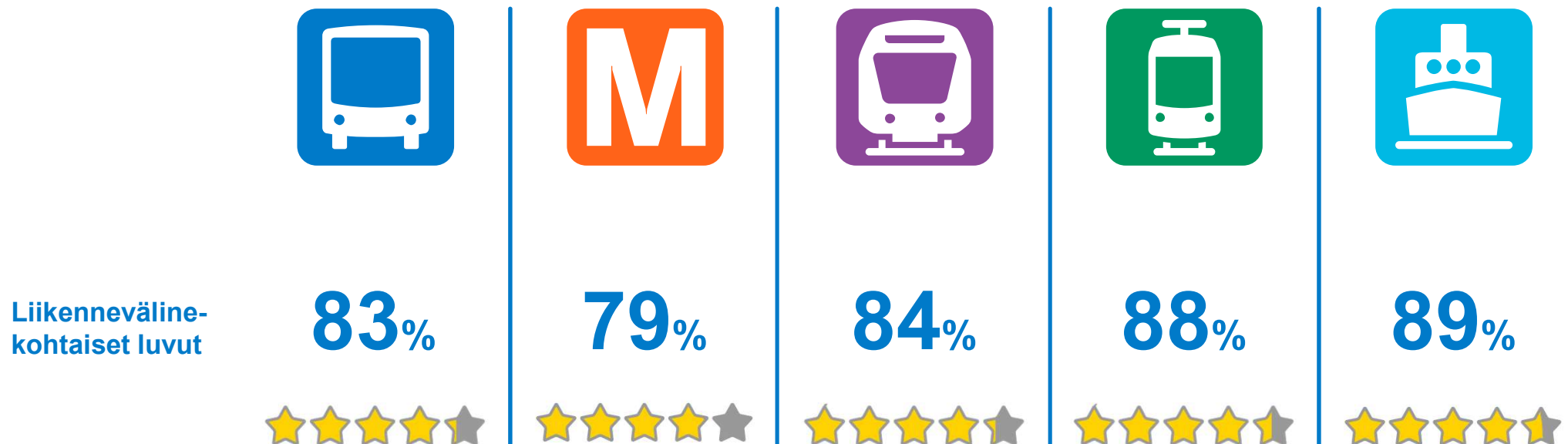
Matkustajamäärät (nousut) 2010-luvulla



Asiakastyytyväisyys 2018



Matkustajista 83% oli tyytyväisiä HSL-alueen joukkoliikenteeseen eli antoi asiakastyytyväisyyskyselyssä arvosanan 4 tai 5 (asteikko 1–5). Yleisarvosanojen keskiarvo oli 4,0.



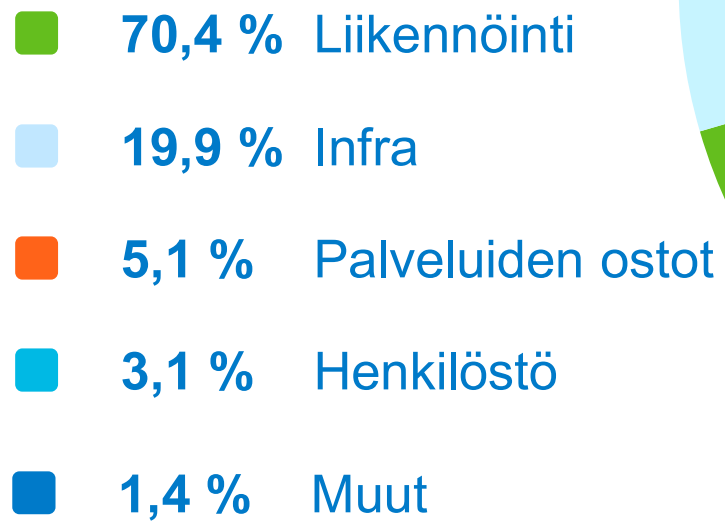
Talous

Tulot 2018

- 51 % Lipputulot
- 47 % Kuntaosuudet
- 2 % Muut tulot



Menot 2018



Yhteensä 708,3 milj. €

Ajankohtaista, Helsingin seutu ja MAL

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta 13.12.2019
Osaston johtaja Sini Puntanen

Helsingin seutu ja liikennejärjestelmän rahoitus



Helsingin seudun kunnat asukas- ja työpaikkamäärineen



Seudulla 1 478 000 asukasta ja 709 000 työpaikkaa. Seutu varautuu väestönkasvuun.

PK-seutu

Helsinki

Asukkaita 645 179
Työpaikkoja 379 518

Espoo

Asukkaita 279 529
Työpaikkoja 116 246

Vantaa

Asukkaita 223 600
Työpaikkoja 109 779

Kauniainen

Asukkaita 9 602
Työpaikkoja 2 371

Siuntio

Asukkaita 6 149
Työpaikkoja 1 444

Kuuma-seutu

HSL-alue

Kirkkonummi

Asukkaita 39 232
Työpaikkoja 10 536

Kerava

Asukkaita 35 635
Työpaikkoja 12 101

Sipoo

Asukkaita 20 299
Työpaikkoja 5 532

Tuusula

Asukkaita 38 650
Työpaikkoja 14 105

Vihti

Asukkaita 29 094
Työpaikkoja 8 069

Hyvinkää

Asukkaita 46 739
Työpaikkoja 19 179

Mäntsälä

Asukkaita 20 777
Työpaikkoja 6 055

Järvenpää

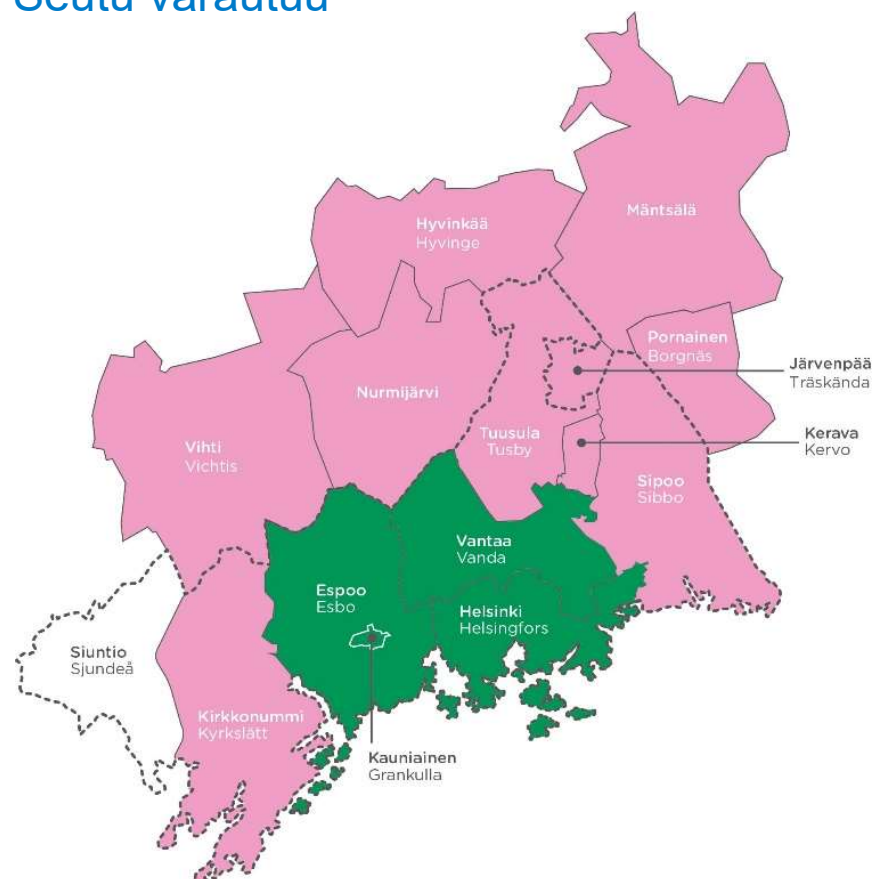
Asukkaita 42 656
Työpaikkoja 12 238

Pornainen

Asukkaita 5 120
Työpaikkoja 1 048

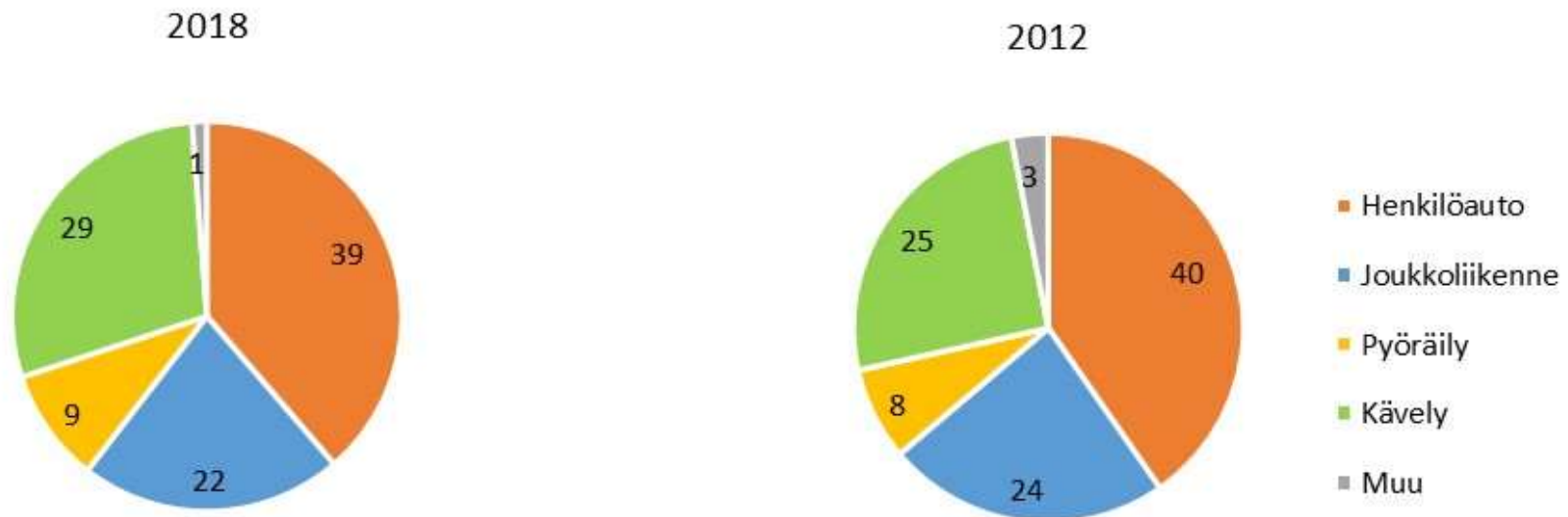
Nurmijärvi

Asukkaita 42 211
Työpaikkoja 11 731



Helsingin seudun 14 kuntaa ja Siuntio

Kuljutapajakaumat (matkan pääasiallinen kulkutapa) Helsingin seudulla 2018 ja 2012

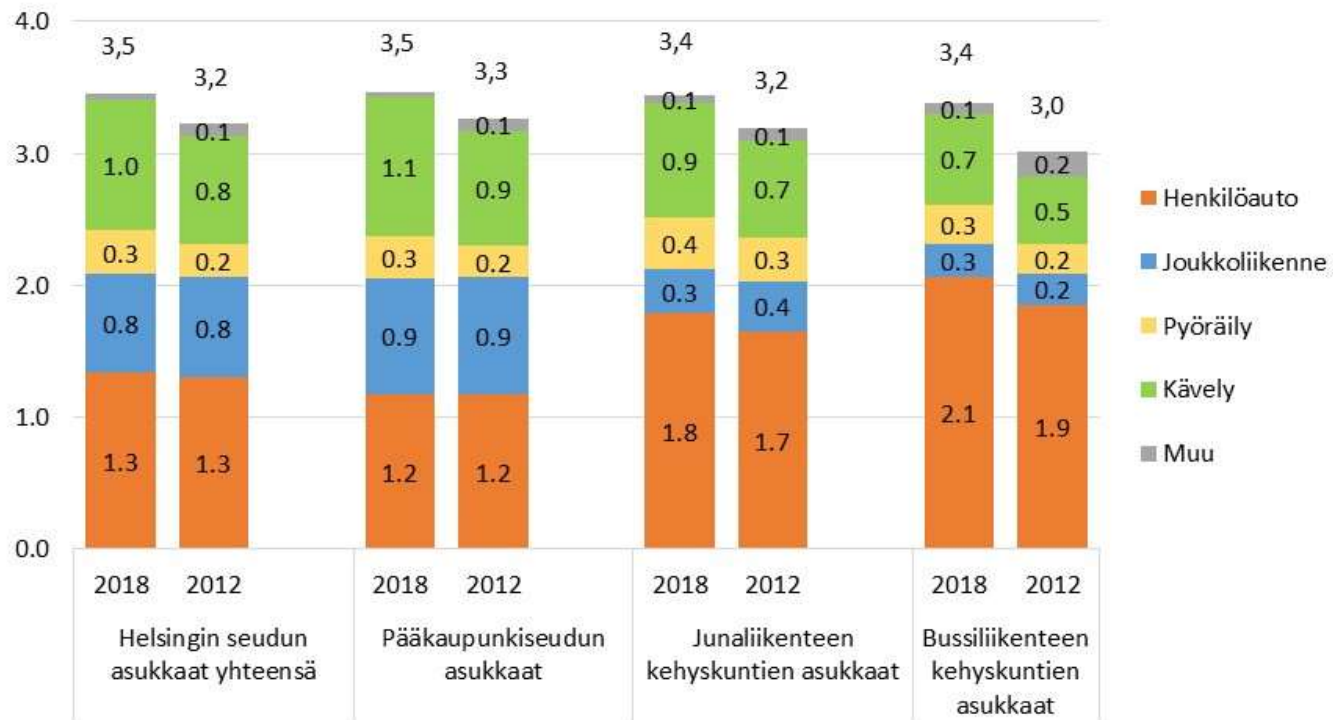


Kävely- ja pyörämatkojen lisääntymisen vuoksi henkilöauton ja joukkoliikenteen suhteelliset kulkutapaosuudet pienenivät vuodesta 2012 vuoteen 2018. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvoi 57 %:sta 60 %:iin.

Matkojen määrä kulkutavoittain (pääasiallinen kulkutapa) Helsingin seudulla 2018 ja 2012 asuinalueen mukaan



Matkoja / henkilö /
arkivuorokausi

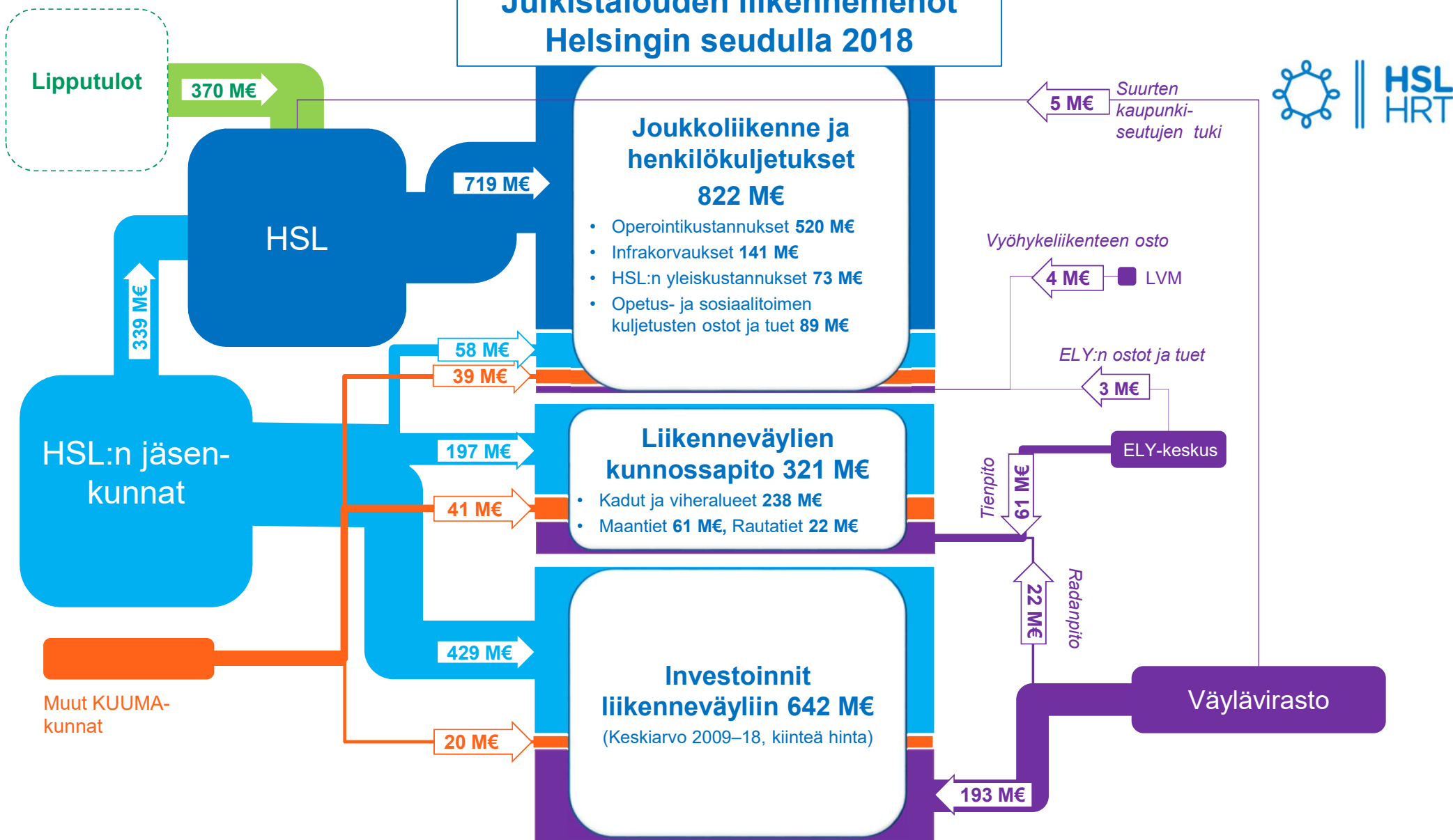


Matkojen määrä henkeä kohti arkivuorokaudessa kasvoi 3,2 matkasta 3,5 matkaan.

Henkilöauto- ja joukkoliikennematkojen määrä ei juuri muuttunut koko seudun tasolla, mutta kävely- ja pyörämatkoja tehtiin selvästi enemmän.

Kehyskunnissa henkilöautomatkojen määrä kasvoi.

Julkistalouden liikennemenot Helsingin seudulla 2018



Valtion ja kuntien menot ja tulot Helsingin seudun liikennejärjestelmässä



Valtion menot **288 M€**
Valtion tulot **1 190 M€**

Joukkoliikenne

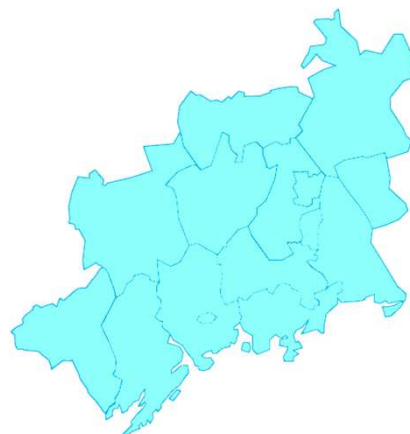
- Ostot ja tuet **8 M€**
- Tuki raideinvestointeihin **28 M€**
- + Kaupunkiraidemaksu **0,04 M€**

Rautatieliikenne

- Junaliikenteen ostot **4 M€**
- Perusradanpito **22 M€**
- Ratainvestoinnit* **116 M€**
- + Ratamaksut ja -vero **3 M€**
- + Osinkotulo VR:ltä **11 M€**

Tieliikenne

- Perustienpito **61 M€**
- Tieinvestoinnit* **50 M€**
- + Autoilun verot ja maksut **1 176 M€**



Kuntien menot **1 480 M€**
Kuntien tulot **370 M€**

Joukkoliikenne

- Liikenteen järjestäminen **722 M€**
- Koulu- ja sosiaalitoimen kuljetukset **71 M€**
- + Lipputulot **370 M€**

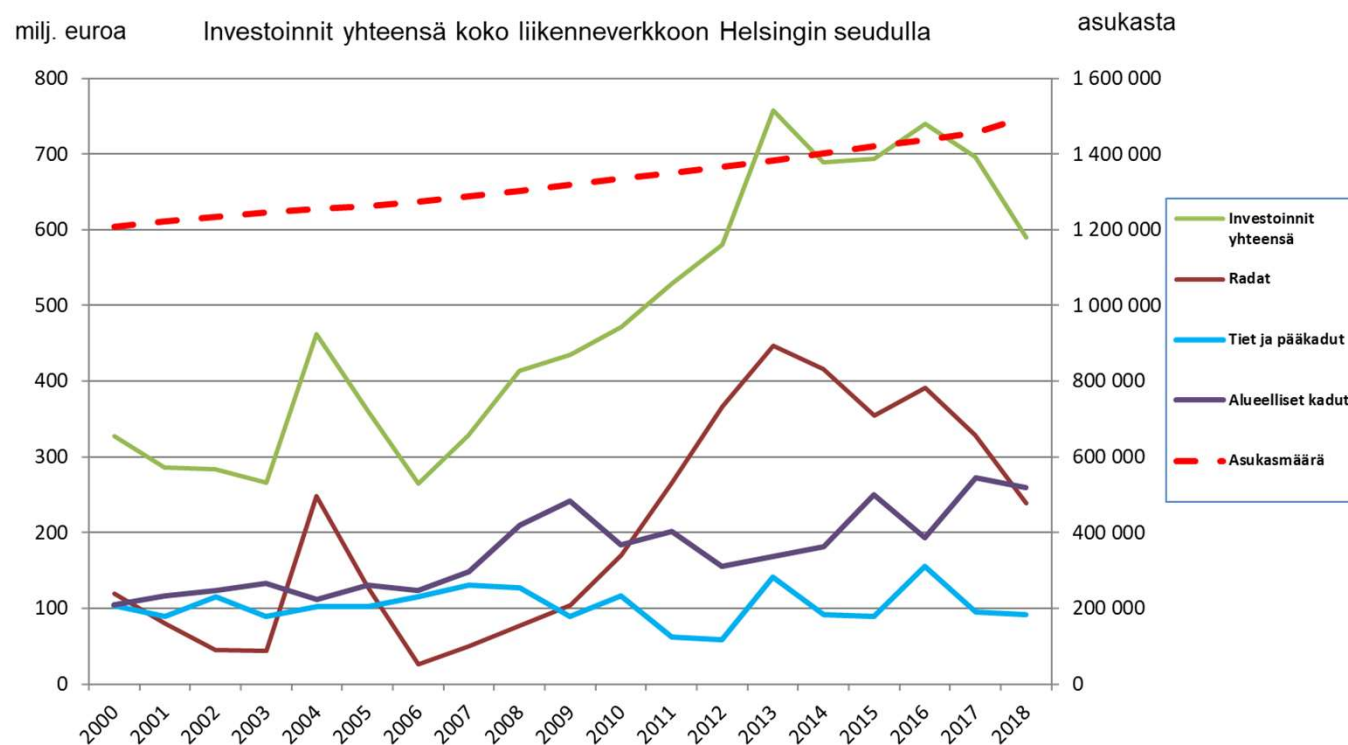
Raideliikenne

- Raideinvestoinnit* **188 M€**

Tieliikenne

- Kadunpito **238 M€**
- Tie- ja katuinvestoinnit* **261 M€**

Investoinnit liikenneverkkoon yhteensä Helsingin seudulla 2000–2018 (kiinteähintaistettuna vuoden 2018 hintatasolle)



Kuntien alueelliset
katuinvestoinnit olivat v. 2009–
2018 keskimäärin 210 M€/v.

MAL-sopimuksen mukaiset
asuntotuotantotavoitteet
edellyttävät kunnissa myös
jatkossa uutta tie- ja
katurakentamista.

Investoinnit (M€/v):

2018: 590

2009-2018: 615

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019

HSL
HRT

MAL 2019 -taustaa

MAL-strategia 2005

Greater Helsinki vision -kilpailu 2007

Paras-hankkeen kaupunkiseutusuunnitelma 2007

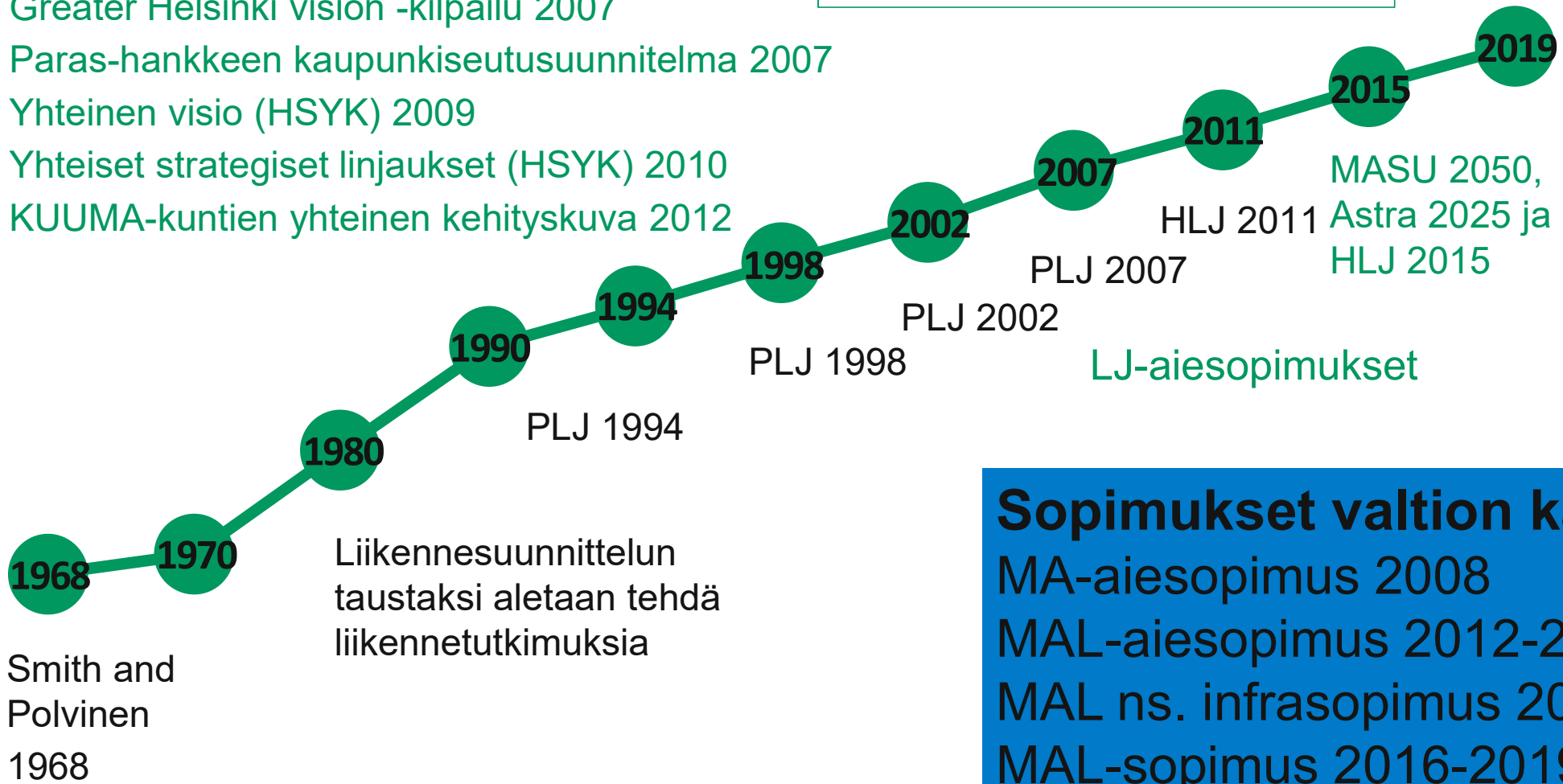
Yhteinen visio (HSYK) 2009

Yhteiset strategiset linjaukset (HSYK) 2010

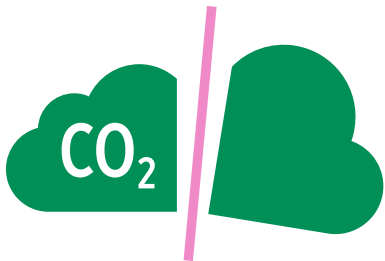
KUUMA-kuntien yhteinen kehityskuva 2012

Valmisteluvastuu:

- Kunnat: maankäyttö ja asuminen
- HSL: liikennejärjestelmä



MAL 2019 -tavoitteet



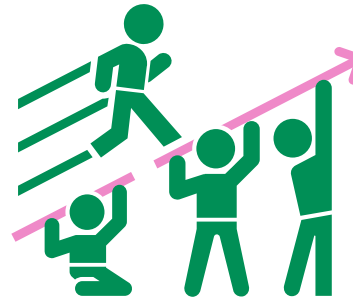
Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

MAL 2019 kärkikeinot



Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille



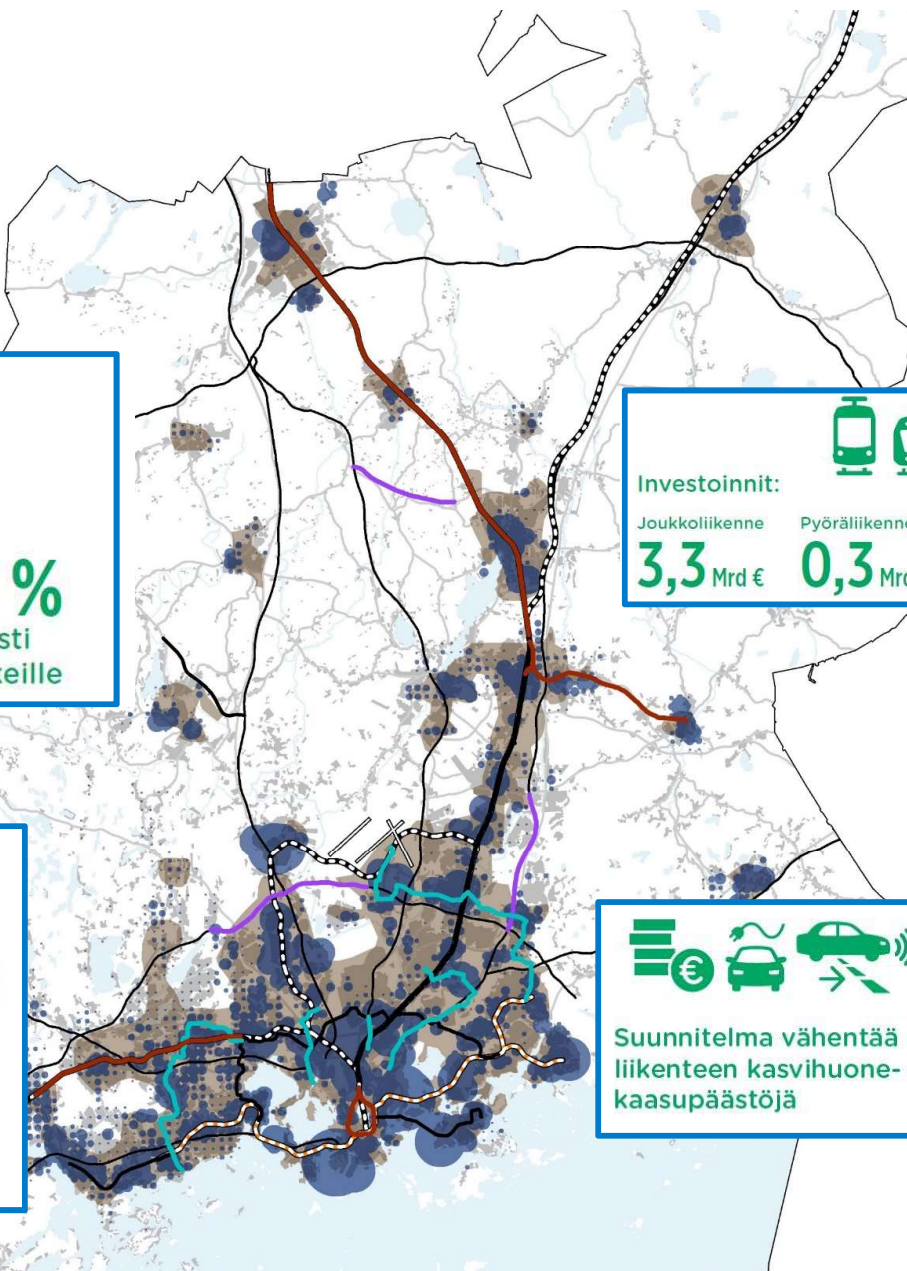
Vähintään **90 %**
asunnoista ensisijaisesti
kehitettävillä vyöhykkeillä



16 500
asuntoa vuodessa



Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan



Investoinnit:

Joukkoliikenne	Pyöräliikenne	Tieliikenne
3,3 Mrd €	0,3 Mrd €	0,3 Mrd €



Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikenne-lähtöisesti



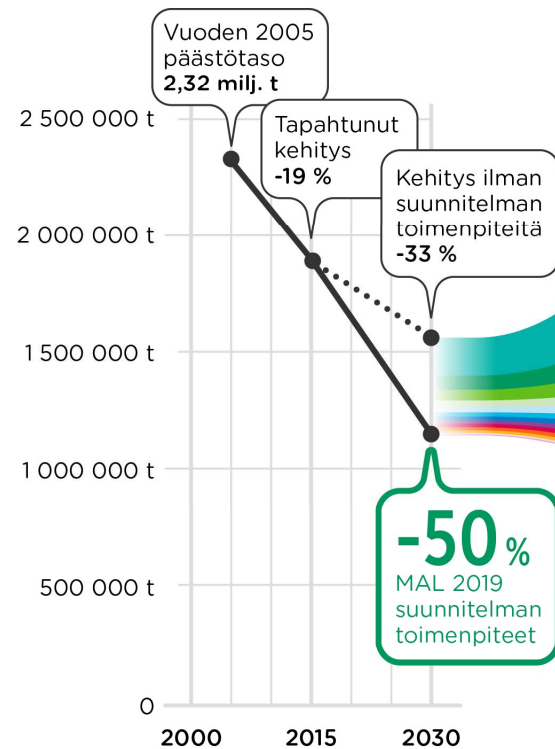
Suunnitelma vähentää liikenteen kasvihuone-kaasupäästöjä **50 %**



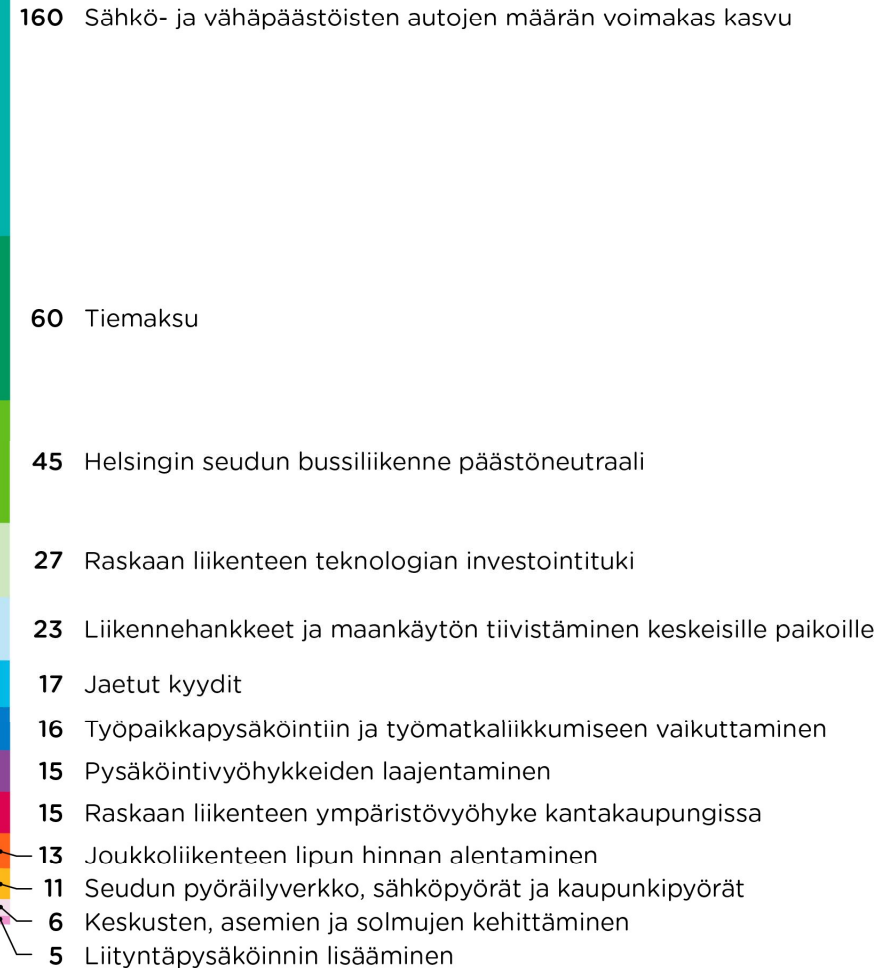
Päästöjä vähennetään ajoneuvokantaa uudistaen sekä liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin

Toimenpiteet liikenteen kasvi- huonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

Liikenteen CO₂ -päästökehitys
vuoteen 2030



Yksittäisen toimen
päästövähennyspotentiaali
vuonna 2030 (1000t)



Tiemaksuihin liittyvät toimenpiteet



- MAL 2019 –suunnitelman perusteella seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu liikenteen päästöjen ja tieverkon ruuhkautumisen vähentämiseksi

Edellytykset ja huomioitavaa

Tiemaksut
**mahdollistava
lainsäädäntö** (Valtio)

Suunnittelevat ja arvioivat iteroiden
**seudulle
tiemaksujärjestelmän**
(Seutu ja valtio)

Erityisesti selvitettävä ja ratkaistava:

- Määräytymisen perusteet (vero vai maksu)
- Hallinnointiin liittyvät kysymykset

Tavoitteet ja rajauksia

**Lisärahoitusta
kestävän liikkumisen
ja kuljetusten
kehittämiseen** (Valtio)

Tuotot kohdistetaan
**seudun
liikennejärjestelmän
ja sen palvelutason
kehittämiseen**

Tiemaksut **eivät
vähennä valtion
seudulle osoittamaa
liikenteen rahoitusta**

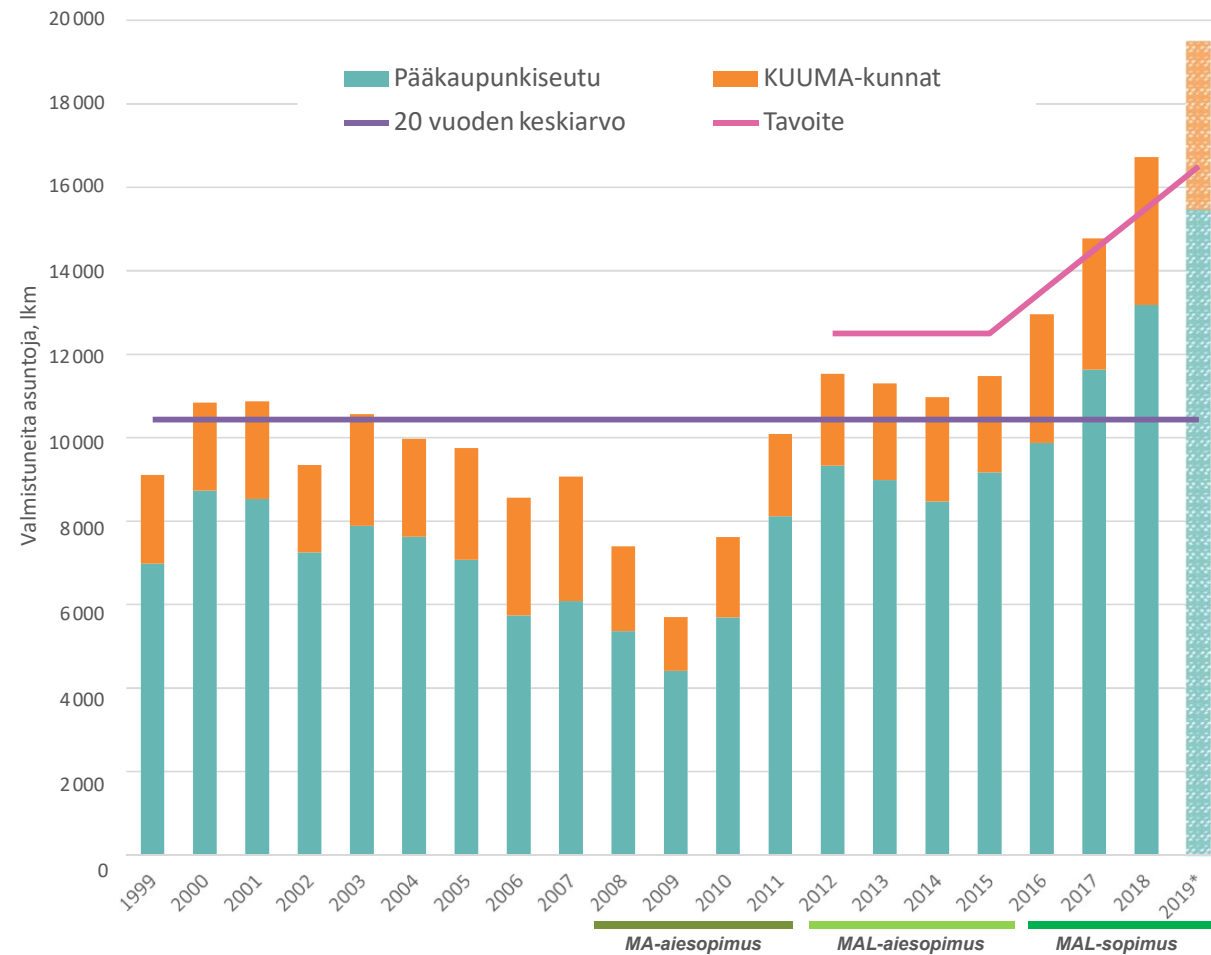
**Käyttöönnotosta
päätetään erikseen**
ottaen huomioon auton
käytön ja omistamisen
verotuksen tilanne

Kohti uutta MAL-sopimusta

HSL
HRT

MAL-sopimukset ovat vauhdittaneet asuntotuotantoa

Helsingin seudulle valmistuneet asunnot 1999-2018 ja *kuntien arvio vuodelle 2019



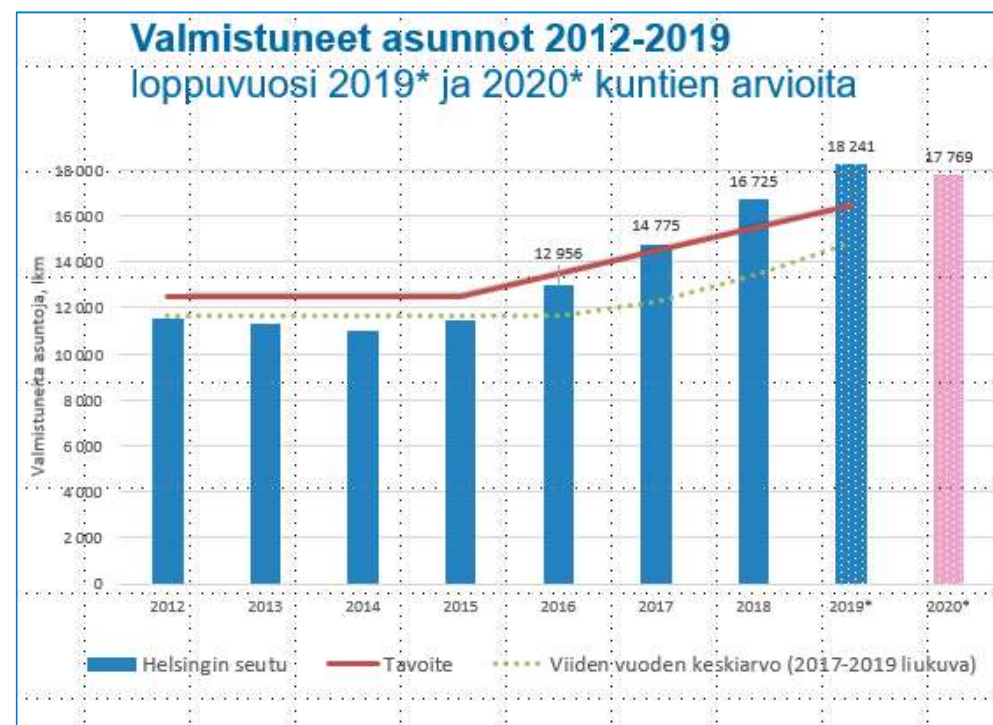
- Vuosina 2016-2018 valmistui 44 456 asuntoa, mikä on 102 % kyseisten vuosien tuotantotavoitteesta.
- Vuonna 2018 valmistui 16 725 uutta asuntoa. Se on 108 % vuoden 2018 tuotantotavoitteesta.
- Vuonna 2019 arvioidaan valmistuvan jopa yli 19 000 asuntoa.
(Arvio perustuu vuonna 2018 alkaneeseen asuntotuotantoon ja myönnettyihin rakennuslupiin)

MAL-sopimuksen kokonaisuus oltava tasapainossa



Valtion panos liikenneinvestointeihin laskenut, samanaikaisesti asuntotuotanto ja sen tavoitteet kasvaneet

Sopimus	Liikenneinvestointien rahoitustaso sopimuksessa (% kokonaisrahoituksesta)	
	valtio	kunnat
MAL-aiesopimus 2012-2015	410 M€ 85 %	70 M€
MAL "infra-sopimus" 2014	240 M€ 21 %	561 M€, käytännössä 919 M€
MAL-sopimus 2016-2019	125 M€ 28 % (ilman varikkoa)	214 M€, käytännössä 325 M€ + Raidejokerin varikko 69,5 M€



Lähde: MAL-sopimuksen 2016-2019 seuranta, ennakkotieto 1.8.2019 perusteella

Liikenneinvestointiohjelma 340 M€/v



	2020-2023	2024-2027	2028-2031
	- Espoon kaupunkirata Kauklahteen - Lähijunaliikenteen varikko Pääradalle - Lähijunaliikenteen varikko Rantaradalle - Pisarakrata - Pasila-Riihimäki 2.vaihe		- Kerava-Nikkilärata henkilöliikenteelle (jos maankäyttö kehittynyt esitetyllä vauhdilla ja operointikustannuksista sovittu) - Rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvonta väh. ERTMS taso 2
	Kääntöraide Matinkylään		Metron automatisointi
	Vihdintien pikaraitiotie	- Pikaraitiotie Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema - Viikin-Malmin pikaraitiotie	- Tuusulanväylän pikaraitiotie - Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kerava Leppävaara
	Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän parantaminen	- Malmin uuden maankäytön yhteydet ja Lahdenväylän parantaminen - Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli	
	- Kehä III välillä Askisto-Pakkala - Raskaan liikenteen palvelualueet (2kpl) (nimitään kohteet)	- Logistiikan poik.yhteys: Järvenpää-kt 45 - Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä	Vt 4 lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie
Jatkuvat teema-paketit	70 M€/v		
	KUHA-ohjelma Pyöräliikenteen pääverkko	Helsingin rautatieliikenteen kehittämisohjelma Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma	Meluntorjunnan toimenpidepaketti Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta
Vuositainen rahoitustarve 2020-luvulla 340 M€/v			

Mikäli joku hanke ei etene suunnitellusti, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle

* Ohjelmassa nimettyjen maankäytön edellyttämien tiehankkeiden lisäksi voidaan muulla rahoituksella toteuttaa esimerkiksi Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä ja Myllypuron eritasoliittymä Kehä I:llä sekä Kehä I:n ja Itäväylän liittymä.

Ruuhka/ tiemaksujen valmistelu käyntiin yhteistyössä



MAL 2019 –suunnitelma:

”...Mikäli edellytykset tiemaksujen käyttöön ottamiselle ovat olemassa, voidaan niitä kokeilla aluksi rajoitettusti ja päättää jatkosta kokeilusta saatujen kokemusten jälkeen. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.”

Hallitusohjelma 2019:

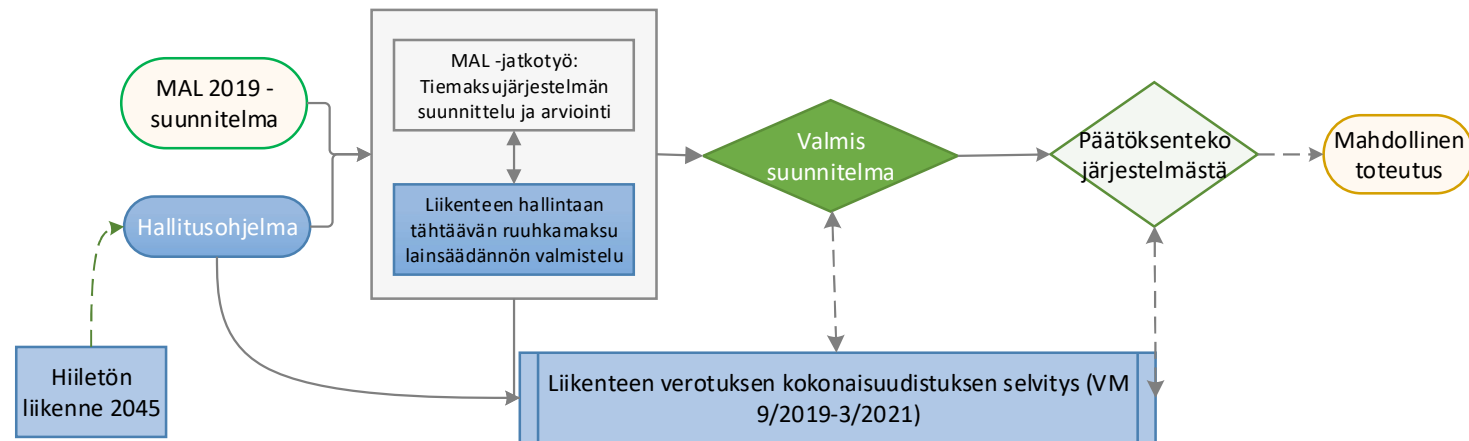
Luku 2.1 Verotus muuttuvassa maailmassa; Tavoite 3. Kestävän kehityksen verouudistus
Liikenteen verotuksen uudistus (s.24-25)

”...Säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton.”

Luku 3.4.1 Liikenneverkon kehittäminen;

Tavoite 2. Vähäpäästöinen liikenne
”Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita....”

MAL 2019 –jatkotyö ja lainsäädännön valmistelu tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä



Muuta ajankohtaista



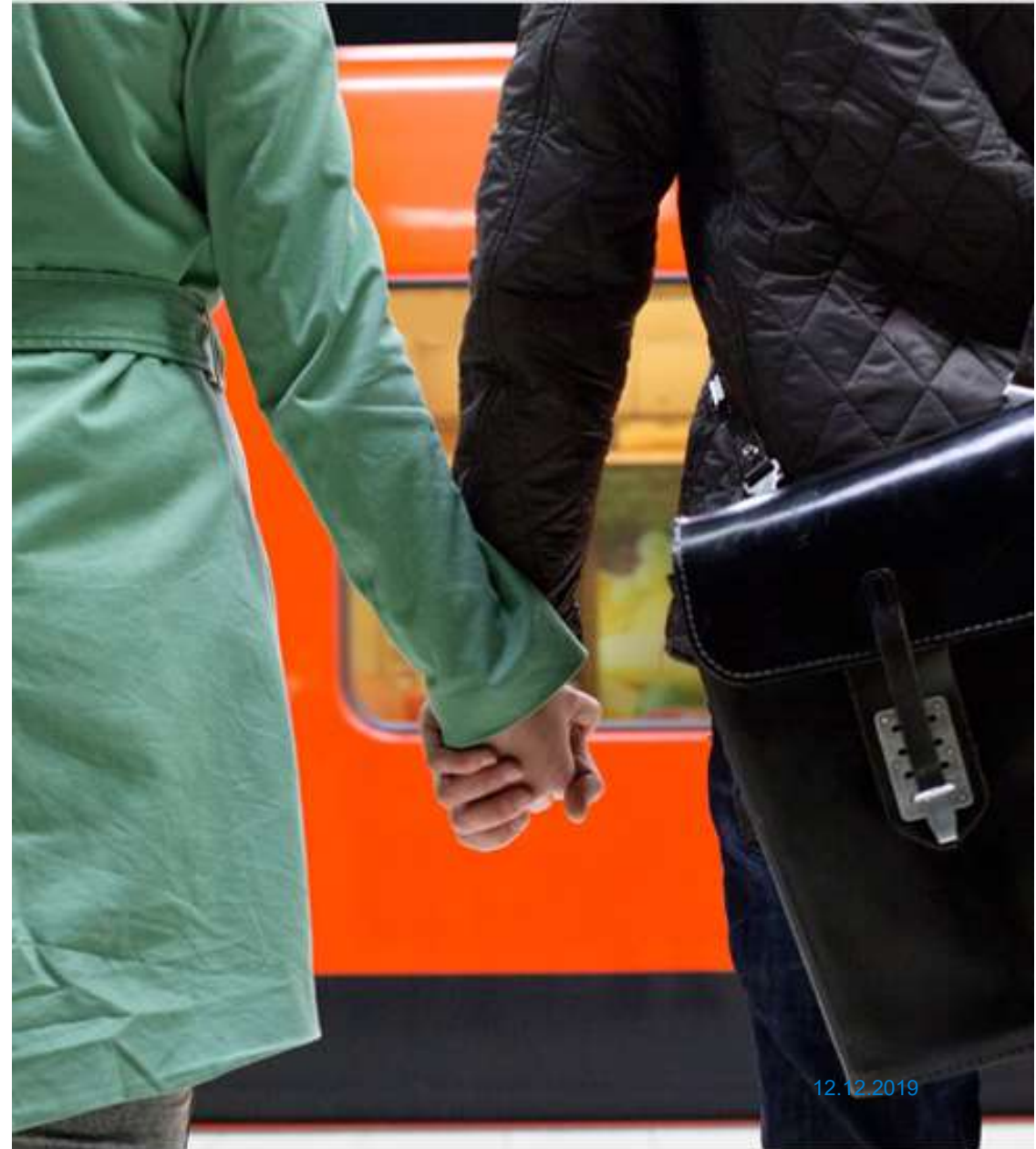
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma
 - Metropolialueen merkitys valtakunnallisesti merkittävä
- Hankeyhtiöt Turun tunnin juna ja Suomi-rata
 - Osakkuusneuvottelut käynnissä

HSL ja MaaS

Liikenne- ja viestintävaliokunta 13.12.2019
Mari Flink

HSL:llä erilaisia rooleja uusien liikkumispalveluiden kentässä

- **Mahdollistaja**
(avoimet rajapinnat)
- **Aktiivinen yhteistyökumppani**
(IdeaLab, kaupunkipyörät, automaattiajoneuvokokeilut, lippuyhteistyö)
- **Oma asiakaskeskeinen tuote- ja palvelukehitys**



Mahdollistamme muiden toimijoiden palvelukehitystä

→ Avoimet informaatorajapinnat

- Joukkoliikennelinjasto ja aikataulut
- Reittioppaan reititys-, geokoodaus-, kartta- ja ajantasadata
- Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä
- Asiakastyytyväisyys ja lauttaliikenteen matkustajamäärät
- Paikkatietoaineistot

→ OpenMaaS-lipunmyyntirajapinta, investoitu n. 2 miljoonaa euroa





Olemme aktiivinen yhteistyökumppani: HSL järjesti v. 2018 IdeaLab-kilpailun uusille liikkumispalveluilla

- Yhteistyö yritysten kanssa organisoitu IdeaLab-projektiksi, joka alkoi kisan muodossa 6/2018: **HSL IdeaLab Contest for New Mobility Services**
- HSL investoi 1 M€; 2 pilottia v. 2019-2020
- Kilpailussa haettiin toimivia ratkaisuja **kestävän liikkumisen palveluiden ja niitä tukevien palveluiden alueella**
- Ratkaisujen tulee **täydentää tai uudistaa** HSL:n nykyistä palvelutarjontaa asiakastarpeita vastaavalla ja taloudellisesti kestäväällä tavalla ja olla linjassa HSL:n strategian kanssa
- Tuomaristo valitsi 26 anonymisoidun hakemuksen joukosta voittajiksi asemallisen potkulautapalvelun (Samocat Sharing) ja kutsuliikennepalvelun (ViaVan Technologies)

IdeaLab-pilotit 2019-2020



ViaVan-kutsukyyti Itä-Espoossa



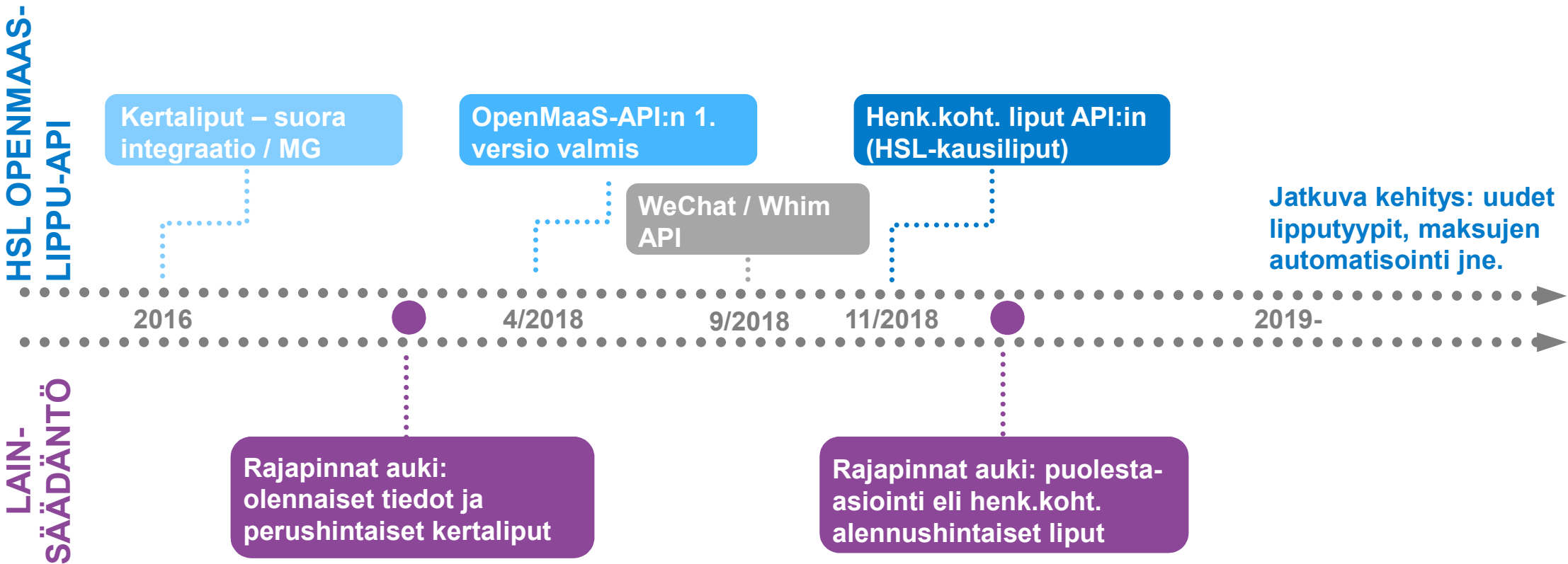
8 ajoneuvoa, virtuaalipysäkit

Potkulautapilotti Vuosaarella



28 asemaa, 150 potkulautaa ja 150 sähkölasta

OpenMaaS-lipunmyyntirajapintaa kehitetään jatkuvasti – HSL-lippuja myyty MaaS Globalille vuodesta 2016



HSL:n tunnistamia haasteita liikennepalvelulaissa

HSL
HRT

Sonja Heikkilä, MaaS-konsepti



"MaaS-konsepti edellyttää nykyisen joukkoliikennelippujen myyntimenettelyn muuttamista. Tällä hetkellä ainoastaan Helsingin seudun liikenne (HSL) myy joukkoliikenteen lippuja. Jotta kaikki liikkumisoperaattorit voivat tarjota kokonaisvaltaista liikkumispalvelutarjontaa, tulee niiden saada myydä joukkoliikenteen lippuja muiden liikkumispalveluiden ohessa."

"Lisäksi nykyiset kuntien ja valtion tukemis- ja liikenteen ostamiskäytännöt tulee muuttaa... Joukkoliikenteen tuki pitää kohdistaa uudelleen MaaS-konseptin mukaisesti. Tällä hetkellä Helsingin seudun kuntien joukkoliikenteen tuki maksetaan HSL:lle. Tämä tuki pitää muuttaa niin sanotuksi kestävän liikkumisen tueksi ja kohdistaa liikkumisoperaattoreille, joilta tuki kulkeutuu kaikille palveluntuotantoketjun osallisille. Tällöin kaikki liikkumispalvelut saavat tukea ja näkyvyyttä."

HSL on ainoa toimija, joka on avannut kaikki lain velvoittamat tieto- ja myyntirajapinnat



- HSL on ainoa puolesta-asioinnin mahdollistava toimija.
- Tästä huolimatta HSL on joutunut voimakkaan negatiivisen lobbauksen kohteeksi.
- Laki velvoittaa isoa määrää toimijoita – lain valvonta perustuu valituksiin.

Subvention valuminen



- **Yhteiskunnan tuella ei saa luoda "a- ja b-luokan" liikkumista**
(esim. subventoimalla takseja parhaimmalla joukkoliikennealueella)
- **Yhteiskunnan tukeen liittyvää päätöksentekoa ei saa päästää viranomaisen käsistä**
(esim. lippujen hintojen määräytyminen vapaasti markkinoilla)



Ohjauskyvyn heikkeneminen



- **Hinnoitteluun** liittyvä ohjauskyky:
Yhteiskunnan tukeman joukkoliikenteen hinnoittelua ei pitäisi päästää kaupallisen toimijan haltuun.
- **Dataan** liittyvä ohjauskyky: asiakas-, lipunmyynti- ja matkustusdatan hyödyntäminen joukkoliikenteen kehityksessä.
- **Tuotteistukseen ja paketointiin** liittyvä ohjauskyky: mitä joukkoliikennepalveluita asiakkaille tarjotaan ja miten.
- **Joukkoliikenteen asiakaskokemuksen** hallinnan menetys



Taksistuminen

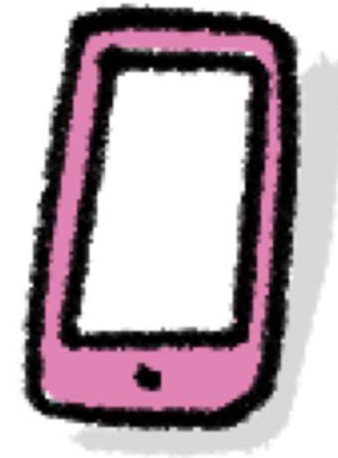
- “Liian” edulliset ja houkuttelevat taksipalvelut voivat lisätä taksien käyttöä myös hyvän joukkoliikenteen saavutettavuuden alueilla.
- Tämä voi johtaa ruuhkautumiseen ja joukkoliikenteen käytön vähenemiseen.



Tietosuojaan liittyvät asiat



- Henkilökohtaiset alennukset edellyttävät henkilön tunnistamista esim. kuntalaisuuden varmistamiseksi.
- Vahva tunnistautuminen on ainoa tapa varmistaa henkilöllisyys 100% luotettavasti.



Lain tulkinta on ollut haasteellista



TOIMIJOILLA JA VALVOVALLA VIRANOMAISELLA ON HAASTEITA YKSISELITTEISESTI TULKITA LAKIA

- Liikennepalvelulain suhde muuhun lainsäädäntöön (esim. tietosuojalainsäädäntö, kilpailulaki)
- Puolesta-asiointivaltuutuksen asiakkaiden tietosuojan näkökulmasta sopiva antamistapa
- Yhteiskunta ja organisaatiot ovat laajasti heränneet tietosuojan merkitykseen. Myös liikennepalvelulain tulkintojen tulisi tukea hyvää tietosuojaa, myös henkilöllisyyden ja kotikunnan varmistamisessa puolesta-asiointisuhdetta perustettaessa.
- Lain tulkinnan epäselvyyksiin ovat olleet syynä epäselvät kirjaukset (laki + HE) ja nopea lain läpiviemisaikataulu. Myös toteutukseen varattu aikataulu on ollut kiireinen.
- Viranomaiset ovat pyrkineet ohjeistamaan toimijoita käytännesäännöillä, mutta niissä on otettu kantaa vain helppoihin asioihin ja jätetty maininnan asteelle epäselvät ja tulkinnanvaraiset asiat.

HSL kannattaa kilpailua MaaS-markkinassa || **HSL** HRT

- Merkittävää MaaS- tai matkaketjumarkkinaa ei juuri ole syntynyt. MaaS-liiketoimintamallit ovat haastavia.
 - MaaSin osuus on 1-2 % HSL:n myynnistä ja matkoista; MaaS-asiakkaita on n. 10 000 (alle 1 % HSL:n 1,5 miljoonasta asiakkaasta)
- HSL toivoo kilpailua MaaS-palveluiden markkinaan
 - Yhden toimijan varaan jätetty markkina voi johtaa mm. hinnoittelumonopoliin.
 - MaaS-palvelut on nykyisellään suunnattu pienelle hyvinvoivalle asiakaskunnalle
 - Suurin osa MaaS-asiakkaista asuu A-vyöhykkeellä ja ovat entisiä HSL:n kausilippuasiakkaita
- Laajempi MaaS-tarjonta ja kaupallisten liikkumispalveluiden ohjaaminen yhteiskunnan kannalta suotuisaan suuntaan vähentäisi riskiä, että MaaS johtaa ympäristön, sosiaalisen tasa-arvon ja julkisen tilan käytön näkökulmista haitallisiin seurauksiin.
- Liikennepalvelulaki ei huomioi matkustusdataa. Markkinaehtoisten liikennepalveluiden anonyymi matkustusdata tulisi saada julkisten tahojen, koko markkinan ja ekosysteemin käyttöön joukkoliikennepalveluiden suunnittelun ja yhteiskunnan ohjauskeinojen mahdollistamiseksi.