22.02.2022

50/00.04.02/2022
[Euroopan komission tiedonanto Eu:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä]

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunnan pyyntö kirjallisesta asiantuntijalausunnosta 14.2.2022.

Lausunto komission tiedonannosta koskien EU:n uutta kaupunkiliikenteen kehystä

Helsingin seudun liikenne HSL kiittää mahdollisuudesta lausua komission tiedonannosta koskien EU:n uutta kaupunkiliikenteen kehystä. HSL pitää esitettyä Suomen kantaa perusteltuna.

HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta osana laajempaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL-suunnitelma) sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL edistää laajasti kestävän ja vähähiilisen liikenteen edellytyksiä liikennejärjestelmäsuunnittelun kautta.

HSL pitää kestävän kaupunkiliikenteen ja -logistiikan kehittämistä tärkeänä ja yhtyy Suomen kantaan. Yleisesti kaupunkiliikenteen tiedonannon tavoitteet vastaavat hyvin Helsingin seudun MAL-suunnittelun tavoitteita ja toimenpiteitä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn, liikenteen digitalisaation hyödyntäminen sekä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen kaupunkiseuduilla ovat tärkeitä tavoitteita.

HSL pitää tärkeänä, että Suomen kannassa on huomioitu, että kestävän liikkumisen ja kaupunkilogistiikan suunnitelmat voitaisiin toteuttaa nykyistä toimintaa kehittämällä, huomioiden olemassa olevat maankäytön ja liikenteen suunnitteluprosessit ja suunnitelmat. HSL pitää tärkeänä, että kestävän liikkumisen suunnitelmille ei aseteta liian tarkkoja muotovaatimuksia, vaan että kaupunkiseudut voisivat kehittää suunnitelmia omista tarpeistaan lähtien. Helsingin seudun MAL-suunnittelu on vakiintunut ja toimiva toimintatapa. MAL-suunnitelma toimisi erinomaisena pohjana Helsingin seudun kestävän kaupunkiliikenteen ja -logistiikan suunnitelmalle.

HSL pitää hyvänä, että kaupunkisolmukohtien liikennejärjestelmän tilannekuvaa ja sen seurantaa kehitetään. On kuitenkin tärkeää varmistaa, ettei raportointivelvoite kasva liian suureksi saatuun hyötyyn nähden. HSL pitäisi riittävänä, että tietoja mm. kulkumuotojakaumasta ja

hiilidioksidipäästöistä voitaisiin raportoida neljän vuoden välein. Muutokset liikennejärjestelmässä ovat suhteellisen hitaita, eikä kaupunkiliikenteen tietoja ole tarkoituksenmukaista tuottaa liian tiheällä syklillä.

Yleisesti ottaen komission tiedonanto uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä vastaa hyvin ajankohtaisiin kaupunkiseutujen kehityshaasteisiin, mutta jatkossa liikennejärjestelmän rahoitusta tulisi myös kohdentaa yhä voimakkaammin tavoitteiden mukaisiin kaupunkisolmukohtien toimenpiteisiin. HSL pitää tärkeänä, että myös kaupunkiraidehankkeet (ml. raitiotiehankkeet) voisivat jatkossa olla CEF-rahoitusohjelmassa tukikelpoisia osana TEN-T -kaupunkisolmukohtien kehittämistä. Nykytilanteessa liikennejärjestelmään kohdistettava EU-rahoitus on voimakkaasti painottunut pitkämatkaisen liikenteen kehittämiseen.

HSL pitää hyvänä, että joukkoliikenteen merkitys tehokkaan ja kestävän liikenteen kokonaisuudessa on tunnistettu tiedonannossa ja Suomen kannassa. Lisäksi kaupunkisolmukohtien merkitys ilmastotavoitteiden saavuttamisessa on tunnistettu.

Kaupunkiliikenteen edistämistoimissa tulee huomioida, että liikennetarjonnan ja lippujen osalta integroidussa joukkoliikennejärjestelmässä toteutuvat kaikkein suurimmat verkostovaikutukset, samoin positiiviset ulkoisvaikutukset ympäristöön, saavutettavuuteen ja sosiaaliseen tasa-arvoon. Yksittäisten linjojen tai yhteyksien irrottaminen julkisen liikenteen järjestelmästä markkinaehtoisesti järjestetyiksi erillispalveluiksi heikentää kaikkia em. kestävyystavoitteita. Lisäksi pandemia-aikana on havaittu, että kaupallinen kannattavuus ei ole pysyvä olotila, ja ongelmat yhteyksien ja palvelujen jatkuvuuden turvaamisessa ovat kärjistyneet markkinaehtoisesti toteutetuilla yhteyksillä. Näin ollen joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi ja kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyn edistämiseksi on tärkeää, että kaupunkiseutujen viranomaisten taloudellisia ja toiminnallisia edellytyksiä julkisten liikennepalvelujen järjestämiseen ei heikennetä uusilla rajoituksilla ja velvoitteilla, joita komission luonnos PSA-asetuksen tulkinnan suuntaviivoista esittää.

Joukkoliikenteen taloudellinen tilanne jatkuu vaikeana vuonna 2022. Yksityisautoilu on palannut vuoden 2019 tasolle, mutta joukkoliikenteen kysyntä on pysytellyt kaupunkiseuduilla 30–40 % alemmalla tasolla kuin ennen epidemiaa. Palvelutason ylläpitäminen on käynyt pidentyvässä kriisissä yhä vaikeammaksi matkustajavajeen pitkittyessä. Joukkoliikenteen negatiivista tarjonnan ja kysynnän vähenemisen kierrettä tulee välttää ja siksi turvata useampivuotinen kestävä rahoitus myös valtion taholta. Kilpailukykyistä joukkoliikennettä tarvitaan myös korona-ajan jälkeen työhön, opiskeluun, asiointiin ja vapaa-aikaan liittyviin matkustustarpeisiin sekä liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Uusien liikennepalvelujen edistämisessä on tärkeää huomioida, että niiden vaikutus kestävien kulkumuotojen suosioon, kaupunkitilan käyttöön ja liikenneturvallisuuteen ei ole itsestään selvästi positiivinen. Siksi kestävyystavoitteiden toteutuminen edellyttää, että kaupunki- ja liikenneviranomaisten sallitaan noudattaa omaa kestävän liikkumisen suunnitelmaansa ja vaikutuksiin puuttuvia ohjauskeinoja myös uusien

kulkumuotojen ja yhdisteltyjen liikennepalvelujen osalta, samalla kun niille laaditaan yhtenäistä eurooppalaista turvallisuussääntelyä ja liiketoiminnan pelisääntöjä.

Lisäksi HSL viittaa Paikallisliikenneliitto ry:n antamaan lausuntoon ja tukee siinä esitettyjä kannanottoja.

Lisätietoja antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Leena Sirkjärvi, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.2.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.