



23.05.2016

Kj/5

§ 503

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

HEL 2016-004646 T 03 00 00

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi seuraavan lausunnon:

Kaupunginhallitus toteaa, että hallituksen esitys liikennekaareksi sisältää useita kannatettavia ja hyviä tavoitteita, mutta myös mm. kuntien talouden ja joukkoliikenteen järjestämisen sekä palvelutason kannalta haasteellisia ja osin tulkinnanvaraisia piirteitä, joita on syytä kuvata tarkemmin ja selventää jatkovalmistelussa. Esitykseen sisältyy myös asioita, joiden osalta tulisi tehdä kattava vaikutusten arviointi.

Helsinki tukee liikennekaaren tavoitteita uuden teknologian ja digitalisaation käyttöönottamiseksi ja edistämiseksi liikenteen palveluissa. Liikennekaareissa esitetty avoimiin rajapintoihin ja tietojen yhteensopivuuteen liittyvä asiakaslähtöisyyden vahvistaminen ja tiedon avaaminen ovat myös Helsingin kaupungin strategiaohjelman 2013-2016 ja vuonna 2015 käynnistyneen Digitaalinen Helsinki –ohjelman mukaisia tavoitteita.

Digitalisaatiolla on todennäköisesti tulevaisuudessa merkittävä rooli koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisessä. Esitetty tietojen laajempi ja helpompi saatavuus voi johtaa uudenlaisen palvelutuotannon ja uusien palveluinnovaatioiden syntyyn, jotka parhaimmillaan parantavat liikkumisen joustavuutta ja lisäävät vaihtoehtoja matkustaa sekä alentavat kulkemisen kustannuksia. Älyliikenteeseen liittyvien järjestelmien kokonaisvaltaisempi hyödyntäminen liikennejärjestelmätasolla edellyttää eri osapuolten aktiivista toimintaa kokeilujen ja pilotointien osalta, jotta niiden roolista, toimivuudesta ja liikennejärjestelmätason vaikutuksista saataisiin lisää tietoa.

Kaupunginhallitus toteaa, että jatkovalmistelussa, kun liikennekaareissa esitettyjä velvoitteita lippujärjestelmien yhteentoimivuudesta täsmennetään, tulisi ottaa huomioon pääkaupunkiseudun tekemät merkittävät panostukset yhtenäisen lippu- ja tariffijärjestelmän kehittämiseen. Maksujärjestelmien kehittämisessä tulee kattavasti huolehtia asiakkaiden tietosuojasta.



Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenne on järjestetty EU:n palvelusopimus-asetuksen (1370/2007) mahdollistaman toimivaltaisen viranomaisen (HSL) myöntämän yksinoikeuden mukaisesti. Yksinoikeuden mahdollistamalla kokonaisvaltaisella liikennejärjestelmätason suunnittelulla on saavutettu nykyisin toimiva ja kustannustehokas joukkoliikennejärjestelmä, joka pärjää hyvin palvelutasovertailuissa vastaavan kokoisten eurooppalaisten kaupunkiseutujen kanssa. Samalla on ollut mahdollista liikenneverkon ja palvelutason pitkäjänteinen suunnittelu yhdessä maankäytön, asumisen ja palvelurakenteen kehittämisen kanssa.

Liikennekaari -esityksen mukaan nykyinen joukkoliikennelaki kumottaisiin kokonaisuudessaan. Lakimuutoksen perusteluissa mainitaan, että toimivaltaiset viranomaiset (kuten HSL) voisivat kuitenkin edelleen tarvittaessa myöntää EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia ja kieltää niiden vastaisen toiminnan. Palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelyitä käyttäessään toimivaltaisten viranomaisten olisi kuitenkin huomioitava, että palvelusopimuksen tavoitteena on markkinoiden mahdollisimman vapaa toiminta. Tämä maininta jättää tulkinnanvaraa lain soveltamisessa ja voi johtaa toimivaltaisten viranomaisten ja yksityisten liikenteen harjoittajien välisiin pitkiin oikeusprosesseihin.

Helsinki ja muut pääkaupunkiseudun kunnat yhdessä valtion kanssa ovat viime vuosina panostaneet voimakkaasti joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen (mm. Länsimetro, Kehärata). Myös lähitulevaisuudessa on suunnitteilla useita merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja (mm. Raide-Jokeri, Kruunusillat). Nämä panostukset mahdollistavat kaupunkien kasvun ja seudulle tavoitellun asuntotuotannon.

Esitetyllä lakimuutoksella ei tulisi mahdollistaa tilannetta, jossa yksityiset liikenteen harjoittajat kilpailisivat jo kertaalleen kilpailutettujen sopimusliikenteen toimijoiden kanssa samoista matkustajista vain suurten matkustajakysynnän reiteillä ja ruuhka-aikaan siten, että HSL:n ja kuntien vastuulle jäisi-vät edelleen vähäisen matkakysynnän reitit. Kysyttyjen reittien lipputulosten jakaantuminen useammalle liikenteen harjoittajalle nostaisi joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksia. Samalla suurten, jo tehtyjen joukkoliikenneinvestointien kannattavuus ja rahoituspohja heikentyisi, mikä olisi kansantaloudellisestikin epäsuotuisaa.

Kaupunginhallitus toteaa, että esitettyä jälkikäteiskontrollia yksinoikeuden vastaisen toiminnan puuttumiseen tulisi harkita täydennettävän esimerkiksi ilmoitusvelvollisuudella, mikä mahdollistaisi ennakoinnin liikenteen hallinnan osalta.



Nykyisin joukkoliikennelinjojen kilpailutuksessa huomioidaan mm. liikennöitävän kaluston vähäpäästöisyys ja kaluston soveltuvuus liikentaesteisille matkustajille. Markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä ei välttämättä ole riittävää kannustetta kehittää kulkumuotoja liikenteen ulkoisvaikutusten ja esteettömyyden näkökulmasta.

Kaupunginhallitus toteaa, että luonnosta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi tulisi jatkovalmistelussa tarkentaa joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvien asioiden osalta siten, että pääkaupunkiseudun liikenneverkon ja joukkoliikenteen pitkäjänteinen suunnittelu yhdessä tiivistyvän maankäytön, asumisen ja palvelurakenteen kehittämisen kanssa on edelleen mahdollista. Samassa yhteydessä tulisi tehdä vaikutusten arviointi, jossa tarkastellaan kaupunkiseutujen mahdollisuuksia järjestää liikenne tehokkaasti, ympäristöystävällisesti, esteettömästi ja tasapuolisesti liikenteen tekninen kehitys huomioiden.

Esitetyillä henkilö- ja tavaraliikennettä koskevien säännösten yhdistämisellä voidaan arvioida olevan liikkumisen kokonaisuutta tehostava, kustannuksia alentava ja uudenlaisia mahdollisuuksia tarjoava vaikutus. Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten yhdistämistä yleiseen joukkoliikenteeseen säätelevät kuitenkin myös vammaispalveluasetuksen ja sosiaalihuoltolain määräykset palvelujen järjestämisestä.

Taksien määrä sääntelyn purkaminen lisännee tarjontaa ja alentaneekin kustannuksia. Kuljetuskustannusten kasvu on ollut haaste julkisesti rahoitetuille kuljetuspalveluille. Taksiliikenteen enimmäishinnan sääntelyn poistamiseen ja päivystysvelvoitteesta luopumiseen liittyvät haasteet on kaupungin järjestämien palvelujen näkökulmasta mahdollista ratkaista kilpailuttamisen yhteydessä. Palveluja hankittaessa voidaan myös asettaa kuljettajille erityisiä laatu- ja osaamisvaatimuksia.

Kaupunginhallitus toteaa, että esitysluonnoksessa ehdotettu muutos joukkoliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen tarkoitetun valtion talousarvion momentin määrärahan käyttämiseksi myös liikennepalvelun asiakkaan tukemiseen (ns. digitaalinen palveluseteli) vaatisi täsmentämistä uudistuksen toteutustavan ja vaikutusten arvioinnin osalta. Palvelusetelin ei tulisi johtaa siihen, että valtion joukkoliikenteen kehittämiseen tarkoitettu tuki hajaantuisi siten, että sen vaikuttavuus pienenesi entisestään.

Lopuksi kaupunginhallitus toteaa, että ennen päätöksentekoa Liikennekaaren suoria ja välillisiä vaikutuksia tulee arvioida riittävän laajasti eri asiakasryhmien sekä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yhteiskunnan kokonaistaloudellisuuden näkökulmasta. Keskeiset vaikutukset liittyvät liikkumisen tasa-arvoon, ympäristöön, maankäyttöön ja talouteen. Myös joukkoliikenteen markkinoiden toiminnalle ja liikenteen-



23.05.2016

Kj/5

harjoittajien yhdenvertaiselle kilpailuasemalle aiheutuvat vaikutukset ja mahdolliset häiriöt pitää selvittää luotettavalla tavalla.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi
Marko Karvinen, strategiapäällikkö, puhelin: 310 36257
marko.karvinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.4.2016, Liikennekaari
- 2 Hallituksen esitysluonnos 18.4.2016, Liikennekaari

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätös

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuym-
päristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Lakimuutos-
ten tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation
ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä
kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vas-
taavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.
Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koske-
vat säännökset. Sillä ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koske-
vat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yh-
teentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hy-
vin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yh-
disteltävissä.



Liikennekaari on tarkoitus laatia kolmessa vaiheessa. Liikenteen sääntelyn kokoaminen yhtenäiseksi liikennekaareksi aloitetaan kehittämällä markkinoiden ja tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. Lainsäädännöllä on tarkoitus helpottaa markkinoillepääsyä ja ehkäistä markkinahäiriöitä. Nyt ehdotettavassa ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen kootaan ja mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään erityisesti maaliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset: joukkoliikennelaki, taksiliikennelaki, laki kaupallisista tavarakuljetuksista (tavaraliikennelaki) ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä. Lisäksi tehdään pieniä tarkistuksia ajoneuvolakiin.

Nykyisen lainsäädännön mukainen joukkoliikennelupa esitetään muutettavaksi henkilöliikenneluvaksi, koska se oikeuttaisi jatkossa sekä nykymuotoisen joukkoliikenteen että taksiliikenteen harjoittamiseen. Kotimainen taksiliikennelupa esitettäisiin säilytettäväksi niitä toimijoita varten, jotka harjoittaisivat henkilökuljetuksia tiellä vain ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä. Suurimpia muutoksia esitetään liikennekaareissa nykyiseen taksijärjestelmään ja -liikenteeseen: kiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasäätelystä luovuttaisiin, autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja taksiluvan saamisedellytyksiä kevennettäisiin. Taksiliikennettä saisi jatkossa harjoittaa myös henkilöliikenneluvan nojalla. Taksiliikenteen harjoittamista koskevat vaatimukset olisivat samat siitä riippumatta, harjoitetaanko toimintaa taksiliikenneluvan vai henkilöliikenneluvan nojalla. Vastuu taksipalvelun laadusta osoitettaisiin selkeästi liikenteen harjoittajalle.

Liikennekaaren perusteluissa on esitetty joukkoliikenteen markkinaehtoisuuden lisäämistä seuraavasti: "Esityksen valmistelussa on päädytty siihen, että kansallisesti säädetyistä, markkinaehtoista liikenteen alalle tuloa rajoittavasta reittiliikennelupavaatimuksesta luovutaan. Vaatimuksen on todettu muodostavan tarpeettoman raskaan etukäteiskontrollin. Reittiliikennelupavaatimus koskee myös reittejä alueilla, joille ei ole palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestettyä liikennettä. Nämä reittiliikenneluvat eivät tuo järjestelmään lisäarvoa, ottaen huomioon palveluntarjoajien velvollisuus muutoinkin tiedottaa liikenteestään. Toimivaltaiset viranomaiset voisivat kuitenkin edelleen tarvittaessa myöntää palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia ja kieltää niiden vastaisen toiminnan. Palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelyitä käyttäessään toimivaltaisten viranomaisten on kuitenkin huomioitava, että palvelusopimuksen tavoitteena on markkinoiden mahdollisimman vapaa toiminta."

Esityksessä ehdotetaan, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan sekä näiden puolesta lippu- ja



23.05.2016

Kj/5

maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava muille liikkumis- palvelujen tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen tulee olla kolmannen osapuolen hankittavissa.

Liikennekaaren perusteluissa todetaan, että jatkossakin tarvitaan keinot, joilla viranomaisen voi puuttua tilanteeseen, jossa markkinoiden vapautumisesta ja uusista innovaatioista näyttäisi muodostuvan ei-toivottuja vaikutuksia palveluiden saavutettavuuden, laadun, turvallisuuden tai ympäristön kannalta. Tavoitteiden ja saavutettavuuden toteuttamista on seurattava ja arvioitava jatkuvasti kerättävän tiedon avulla. Ajantasaisen tilannekuvan ylläpitämiseksi tarvitaan uutta tietoa, jonka toimittamisesta ja avoimuudesta tarvitaan uusia säännöksiä.

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Helsingin kaupunkia antamaan asiasta lausunnon 23.5.2016 mennessä. Lausunnon antamiseen on saatu lisäaikaa 30.5.2016 saakka.

Asiasta on pyydetty lausunnot kaupunkisuunnittelulautakunnalta, liikennelaitos-liikelaitoksen johtokunnalta, palvelukeskus-liikelaitoksen johtokunnalta, sosiaali- ja terveyslautakunnalta ja yleisten töiden lautakunnalta. Palvelukeskus-liikelaitos ei ole lausunut asiasta.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531
saara.kanto(a)hel.fi
Marko Karvinen, strategiapäällikkö, puhelin: 310 36257
marko.karvinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 18.4.2016, Liikennekaari
- 2 Hallituksen esitysluonnos 18.4.2016, Liikennekaari

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai



23.05.2016

Kj/5

täytäntöönpano

Tiedoksi

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Rakennusvirasto
HKL
Sosiaali- ja terveystieteiden
Palvelukeskus

Päätöshistoria

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 12.05.2016 § 100

HEL 2016-004646 T 03 00 00

Lausunto

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa asiasta kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Hallituksen liikennekaari –lakiesityksen pohjana on useita tavoitteita, jotka ovat samansuuntaisia Helsingin kaupungin ja HKL:n tavoitteiden kanssa. Toisaalta lakiesitys sisältää useita säädöksiä, jotka toteutessaan voivat haitata taloudellisesti kestävä ja palvelutasoltaan korkeatasoisen joukkoliikenteen järjestämistä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi esitys sisältää vielä tulkinnanvaraisia piirteitä, jotka vaativat tarkempaa kuvausta sekä niiden vaikutusten arviointia.

Helsingin yhtenä liikennepoliittisena tavoitteena on vähentää autorippuvuutta ja oman auton käyttöä sekä edistää kestävä liikettä. Uuden teknologian ja digitalisaation avulla tapahtuvien uusien palveluiden luominen ja pyrkimys siihen, että perinteinen joukkoliikenne ja uudet liikkumispalvelut muodostavat mahdollisimman saumattoman kokonaisuuden tukevat tätä tavoitetta. Samoin pyrkimys reitti-, pysäkki- ja aikataulutietojen yhteistoimivuuden sekä lippujen yhteiskäyttöisyyden parantamiseen ovat kannatettavia tavoitteita, joita myös HKL tukee. Erityisen kannatettava HKL näkee pyrkimyksen tukea liikkumista palveluna (MaaS) –konseptin toteutumisedellytyksiä. Liikkuminen palveluna –konsepti omaa hyvin huomattavaa potentiaalia liikenteen tuottavuuden parantamiselle. Konseptin toteutumista tulisi katalysoida tavoin, jotka kuitenkin eivät vie edellytyksiä kokonaisvaltaiselta liikennejärjestelmän kehittämiseltä Helsingin seudun olosuhteissa.

Pääkaupunkiseudulla on nykyisin hyvin toimiva ja kustannustehokas joukkoliikennejärjestelmä, joka pärjää hyvin palvelutasoverroissa vas-



23.05.2016

Kj/5

taavan kokoisten eurooppalaisten kaupunkiseutujen kanssa. Helsingissä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on suuri seurauksena pitkäjännitteisestä ja tavoitteellisesta kaupunki- ja liikennesuunnittelusta. Liikennekaareissa esitetty ajatus siirtymisestä nykyistä enemmän markkinaehtoiseen joukkoliikenteeseen voi heikentää joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä pääkaupunkiseudulla. Muutoksella voi olla vaikutuksia, jotka eivät tue tavoitteita kestävä liikkumisen edistämiseksi.

Esitys ei huomioi riittävästi liikennejärjestelmänäkökulmaa, minkä seurauksena liikenneverkon ja joukkoliikenteen pitkäjänteinen suunnittelu yhdessä tiivistyvän maankäytön, asumisen ja palvelurakenteen kehittämisen kanssa voi vaikeutua huomattavasti. Helsinki ja muut pääkaupunkiseudun kunnat panostavat voimakkaasti joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen, mikä mahdollistaa kaupunkien kasvun ja seudulle tavoitellun asuntotuotannon. Joukkoliikennemarkkinoiden vapauttaminen voi heikentää näiden suurten liikenneinvestointien kannattavuutta, mikäli yksityinen toimija tulee kilpailemaan näiden runkoyhteyksien matkustajista. Heikentämällä kaupunkisuunnittelun ja liikennejärjestelmien välistä linkkiä vaikeutetaan yhtenäisen kaupunkialustan luomista, joka pitkällä tähtäimellä varmistaa alueiden elinkeinojen elinvoimaisuuden ja arvon luonnin.

Liikennekaari -esityksen mukaisesti nykyinen joukkoliikennelaki kumotaisiin kokonaisuudessaan. Muutoksella voi olla kielteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen HSL -alueella, missä joukkoliikennettä on kilpailutettu jo pitkään EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelyitä käyttäessään toimivaltaisten viranomaisten on kuitenkin huomioitava, että palvelusopimuksen tavoitteena on markkinoiden mahdollisimman vapaa toiminta. Tämä maininta ja perusteet, milloin viranomaisen PSA -liikenteen käyttö heikentää markkinoiden vapaata toimintaa, ovat epäselviä ja vaativat tulkintaa. HKL:n näkemyksen mukaan lain tulisi tästä näkökulmasta pyrkiä säilyttämään nykyinen oikeustila ja periaate, jonka mukaan joukkoliikenne tulee suunnitella kokonaisuutena. Tämä on tärkeää erityisesti pääkaupunkiseudulla, jossa joukkoliikenne on suunniteltu tukeutuvaksi raideliikenteeseen. HKL pitää kuitenkin mahdollisena sellaisen mekanismin luomisen, jolla voitaisiin mahdollistaa vähäinen, luonteeltaan tilapäinen tai leimallisesti paikallisesti toimiva PSA-järjestelmää täydentävä kaupallisesti toimiva liikenne.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310



23.05.2016

Kj/5

karoliina.rajakallio(a)hel.fi

Sosiaali- ja terveystieteiden virasto Virastopäällikkö 12.5.2016

HEL 2016-004646 T 03 00 00

Esityksessä liikennekaareksi on monia hyviä tavoitteita ja esitettyjä uudistuksia. Sosiaali- ja terveystieteiden viraston näkemyksen mukaan on olennaisia huolehtia uudistuksessa erityisen haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden etujen ja oikeuksien riittävästä varmistamisesta. Osittain esitykseen sisältyy seikkoja ja esityksiä, joiden lopullista vaikutusta ei voi arvioida vielä tässä vaiheessa.

Tällä hetkellä eri henkilöliikennemuotoja (esimerkiksi taksiliikenne, busiliikenne ja raideliikenne) säännellään erikseen. Tämä on jossain määrin johtanut eri liikennemuotojen välisten raja-aitojen syntyyn. Joustavien uusien eri liikennemuotoja hyödyntävien ja käytettävyyttä edistävien toimintatapojen syntyminen tehostaisi liikkumisen kokonaisuutta, vaikuttaisi kustannuksiin alentavasti ja mahdollistaisi uudenlaisia ratkaisuja. Onkin tarkoituksenmukaista purkaa sanottuja hallinnollisia ja lainsäädännöllisiä raja-aitoja.

Yhteiskunnan korvaamat kuljetukset toteutetaan eri kuntien ja Kelan kesken erillisjärjestelminä. Kustannusten hallinnan, palvelun tuottavuuden kasvun ja palvelun saatavuuden varmistamisen kannalta järjestelmien keskittäminen ja joustavampi mahdollisuus käyttää eri liikennemuotoja olisi tärkeää. Esityksessä on useita ehdotuksia, joilla pyritään poistamaan esteitä ja lisäämään erilaisten kuljetusten yhdistämistä. Kokonaisuuden kannalta nämä ehdotukset ovat kannatettavia, kunhan sosiaali- ja terveystieteiden viraston asiakkaiden erityisistä tarpeista huolehditaan.

Ehdotuksessa esitetään yhteiskunnan korvaamien kuljetusten aiempaa voimakkaampaa yhdistämistä yleiseen joukkoliikenteeseen ja joukkoliikenteen järjestämisessä siirtymistä enemmän markkinaehtoiseen joukkoliikenteen järjestämiseen.

Ajatus on periaatteessa kannatettava. Tosin tulee huomioida vammais- palveluasetuksen (Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista, 18.9.1987/759) määräykset. Asetuksen mukaan kuljetuspalveluja ja niihin liittyviä saattajapalveluja järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa, ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Koska asetus asettaa varsin korkean kynnyksen palvelun myöntämisel-



le, on kyseenalaista kuinka merkittävässä määrin tässä tarkoitettujen henkilöiden olisi mahdollista käyttää julkista joukkoliikennettä.

Sosiaalihuoltolain 23 §:ssä on määräykset liikkumista tukevista palveluista. Asetuksen mukaan liikkumista tukevia palveluja järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi. Tuki voidaan järjestää joko julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla harjoittelulla, saattajapalveluna, ryhmäkuljetuksina, korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset, muulla soveltuvalla tavalla tai näiden yhdistelmänä. Sosiaalihuoltolaki asettaa palvelun järjestämisen kynnyksen matalammaksi kuin vammaispalveluasetus ja tarjoaa useita mahdollisia tapoja toteuttaa palvelu, joten tältä osin eri liikkumismuotojen ja niitä tukevien palvelujen yhdistelmällä olisi varmasti mahdollisuus parantaa tuottavuutta ja lisätä palveluvaihtoehtoja.

Vammaisuus ja liikuntarajoitteisuus ei määriy pelkästään henkilön toimintarajoitteiden vaan ensisijassa henkilön toimintakyvyn ja toimintaympäristön muodostaman kokonaisuuden kautta. Esteettömän liikenteen ja liikkumisen kehittäminen on tämän toimintaympäristön muuttamista. Parhaimmillaan vammaisuudesta aiheutuvat liikkumisen esteet voidaan poistaa, osallisuutta edistää sekä ehkäistä syrjäytymistä ja osattomuutta lisäämällä kognitiivista-, fyysistä-, sosiaalista- ja aistillista esteettömyyttä. Helsingissä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on tehnyt pitkään määrätietoista työtä mahdollisimman esteettömän joukkoliikenteen kehittämiseksi. Markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä ei välttämättä ole riittävää kannustetta kehittää ja investoida esteettömyyden laajaan varmistamiseen. Kaupallisesti esteettömyysinvestoinnit eivät välttämättä ole kannattavia. Esteettömän joukkoliikenteen takaamiseksi liikennekaarta valmisteltaessa tulisikin pohtia keinoja velvoittaa tai kannustaa riittävän tehokkaasti kaupallisia toimijoita varmistamaan esteettömyyden toteutuminen laajassa merkityksessä mahdollisimman kattavasti.

Markkinaehtoisuus saattaa myös johtaa alueelliseen eriytymiseen liikennepalveluiden suhteen. Markkinatoimijoilla on kiinnostusta järjestää kuljetuksia alueille, joissa asiakasmäärät ovat suuria. Haasteeksi voi muodostua miten varmistetaan kohtuuhintaisen joukkoliikenteen saavutettavuus koko kaupungin alueella. Liikennepalveluiden saatavuus voi erotella alueita ja vahvistaa eri asuinalueiden eriarvoistumista.

Esityksen mukaan digitalisaatio luo mahdollisuuksia vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin uusilla liikenteen ja liikkumisen palvelu- ja



liiketoimintamalleilla. Hankkeen tavoitteena on purkaa voimassaolevaan sääntelyyn sisältyneet esteet digitalisaatiolle, automaatiolle ja uusien innovaatioiden käyttöönotolle. Liikennepalvelujen käytön kannalta olennaista on tietojen yhteentoimivuus ja saatavuus. Esityksessä veloitettaisiin palveluiden tarjoajat avaamaan olennaiset tietonsa kone-luettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta. Tällaisia tietoja olisivat ainakin aikataulu, reitti-, pysäkki-, hinta-, ja saatavuustiedot. Myös esteettömyystiedot tulisi julkaista. Samoin esitetään useita toimia, joissa lippu- ja maksujärjestelmien kehitystä ohjataan kohti integroitua yhteentoimivia järjestelmiä, jotka mahdollistavat erilaisten palveluketjujen ja yhdisteltyjen kuljetusten tarjoamisen.

Tietojen laajempi ja helpompi saatavuus saattaisi johtaa uudenlaisen, myös sosiaali- ja terveystieteiden asiakkaita hyödyntävän palvelutuotannon ja uusien palveluinnovaatioiden syntyyn. Esteettömyystietojen parempi julkaiseminen lisää eri liikennepalveluiden käytettävyyttä ja on ehdottomasti kannatettava uudistus. Palvelusuunnittelussa olisi hyötyä myös sijaintitietojen julkaisemisesta. Parhaimmillaan uudet innovaatiot ja palvelukonseptit parantavat liikkumisen joustavuutta ja lisäävät vaihtoehtoja matkustaa sekä alentavat kulkemisen kustannuksia. Liikkumisen helpottuminen lisää osallisuutta ja ehkäisee syrjäytymistä. Toimivat liikkumispalvelut ovat melkein kaikkien muiden palveluiden saavutettavuuden edellytys.

Maksujärjestelmien kehityksessä tulee huolehtia yhteiskunnan maksamia kuljetuksia käyttävien asiakkaiden tietosuojasta. Sosiaali- ja terveydenhuollon asiakkuus on salassa pidettävä tieto, joten maksutavan tulee mahdollistaa riittävä anonymiteetti maksavan tahon osalta. Toisaalta kuljetusten tehokkuuden ja kilpailun lisäämisen kannalta erilaisten maksujärjestelmien rajapintojen avaaminen ja järjestelmien yhteensopiavuus on hyvä asia.

Esityksellä halutaan tukea uusia jakamistalouden toimintamalleja sekä yhteisöllisiä ratkaisuja liikennejärjestelmän kehittämiseksi, madaltaa liikennealalle tulon kynnystä, mahdollistaa liikennejärjestelmän käyttäjien tarpeita vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut.

Tavoitteet ovat kaikki kannatettavia. Yhteisöllisyyden lisääntyminen edistää osallisuutta, vähentää sairastavuutta ja lisää hyvinvointia.

Henkilöliikenteessä tavoitteena on sääntelyn keventäminen ja yhdenmukaistaminen tavoitteena helpottaa alalle tuloa ja alalla toimimista sekä luoda edellytyksiä uusille liiketoimintamalleille ja innovaatioiden hyödyntämiselle. Matkustajaturvallisuudesta ja saavutettavien esteettömien palvelujen tasosta ei haluta tinkiä. Suurimpia muutoksia kohdistettaisiin taksijärjestelmään ja taksiliikenteeseen. Kiintiö-, asemapaikka-



23.05.2016

Kj/5

ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin, autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja taksiluvan saamisedellytyksiä kevennettäisiin. Taksiliikenteen harjoittamista koskevat edellytykset olisivat samat riippumatta harjoitettaisiinko toimintaa taksiliikenne- vai henkilöliikenneluvan nojalla.

Sosiaali- ja terveysviraston asiakaskuljetuksia on järjestetty pääasiassa kilpailutetulla liikennöinnillä, jossa palveluntuottajina on ollut sekä taksittä henkilöliikenneluvalla liikennöiviä toimijoita. Merkittävää laatueroa eri lupaperusteella liikennöivien toimijoiden välillä ei ole ollut. Asiakaspalvelun kannalta muutoksella tuskin olisi suurta vaikutusta. Sen sijaan markkinamekanismin tehostuminen todennäköisesti vaikuttaisi kustannuksia alentavasti. Kuljetusten laatuvaatimukset tulisivat edelleen varmistetuiksi hankinnan ehtojen avulla.

Hinnan enimmäisääntelyn purkaminen aiheuttaa haasteen tilanteessa, jossa asiakas järjestää kuljetuksensa itsenäisesti ja yhteiskunta korvaa kuljetuskustannuksen. Vapaassa hinnoittelussa asiakas ikään kuin sopii palveluntarjoajan kanssa hinnasta yhteiskunnan lukuun. Yksittäisellä asiakkaalla ei välttämättä ole aina kykyä tai motivaatiota neuvotella ja varmistaa kuljetuksen hintaa. Ongelma on torjuttavissa kilpailuttamalla ja sopimalla etukäteen hinnoista.

Esityksen mukaan taksinkuljettajalta ei enää edellytettäisi erillistä ajolupaa, vaikka edelleen edellytettäisiin ajotaitoa koskevien tarkempien vaatimusten täyttämistä ja henkilökohtaista soveltuvuutta. Taksinkuljettajana toimimisen estäisivät teot, jotka estävät työskentelyn lasten kanssa sekä eräät liikenneerikokset. Taksipalvelun laatua koskevat keskeiset vaatimukset säilytettäisiin ja liikenneluvan haltija vastaisi kuljetusturvallisuudesta ja riittävästä avustamisesta.

Kuljettajan henkilökohtainen soveltuvuus on erityisen tärkeää sosiaali- ja terveysviraston asiakkaita kuljetettaessa. Asiakkaina saattaa olla henkilöitä, joilla on alentunut kognitiivinen-, fyysinen-, psyykinen tai sosiaalinen toimintakyky tai aisti- tai muu vamma, joka heikentää heidän mahdollisuuttaan tosiasiallisesti huolehtia itsestään ja turvallisuudesta. Kuljettajan luotettavuus, riittävä kieli- ja ammattitaito, sisältäen osaamisen asiakaspalvelusta sekä sairaan- ja vammaisen henkilön avustamisesta, on välttämätöntä turvallisen palvelun toteuttamiseksi. Lisäksi on huolehdittava riittävästä tietosuojasta ja salassa pidosta. Palveluja hankittaessa tilaaja voi asettaa kuljettajille erityisiä laatu- ja osaamisvaatimuksia, joten tältä osin esitetty uudistus ei merkittävästi muuttaa vallitsevaa tilannetta.

Erityisesti taksien määrä sääntelyn purkaminen lisää tarjontaa ja vaikuttaa kustannusten kehitykseen markkinamekanismin kautta. Kulje-



23.05.2016

Kj/5

tuskustannusten kasvu on ollut haaste julkisesti rahoitetuille kuljetuspalveluille. Markkinoiden vapautuminen ja kilpailun lisääminen ovat tässä suhteessa toivottavia muutoksia.

Esityksessä esitetään taksien päivystysvelvoitteesta luopumista. Taksien päivystysvelvoitteen päättyminen edellyttää kunnalta toimenpiteitä etenkin vammaispalvelulain nojalla subjektiivisena palveluna järjestettävän kuljetuspalvelun varmistamiseksi kaikkina aikoina. Tämä on Helsingin sosiaali- ja terveysviraston osalta tällä hetkellä toteutettu kilpailuttamalla liikennöintiä kaikille vuorokauden ajoille jokaiselle vuoden päivälle.

Lisätiedot

Tuomas Päivinen, kuljetuspalvelupäällikkö, puhelin: 310 51991
tuomas.paivinen(a)hel.fi
Ann-Marie Turtiainen, palvelupäällikkö, puhelin: 310 42692
ann-marie.turtiainen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.05.2016 § 174

HEL 2016-004646 T 03 00 00

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi asiasta kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Hallituksen liikennekaari -lakiesitys sisältää monia kannatettavia ja hyviä tavoitteita, mutta myös muun muassa kuntien talouden sekä joukko liikenteen järjestämisen ja palvelutason kannalta ongelmallisia ja osin tulkinnanvaraisia piirteitä, joiden tarkempi kuvaus ja vaikutusten arviointi on vielä kesken.

Helsinki on ollut vahvasti mukana erilaisissa älyliikenteen kehittämiseen ja liikenteen digitalisaatioon liittyvissä hankkeissa sekä liikenteen seurantaan liittyvässä ajantasaisen tilannekuvan pilotoinnissa. Helsinki tukee toiminnallaan liikennekaaren tavoitteita uuden teknologian ja digitalisaation käyttöönottamiseksi ja edistämiseksi liikenteen palveluissa. Näillä asioilla on tulevaisuudessa merkittävä rooli koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Helsingin yhtenä liikennepoliittisena tavoitteena on vähentää autoriippuvuutta ja tarvetta oman auton käyttöön sekä edistää kestävästä liikkumisesta. Tämän johdosta Helsinki on ollut aloitteellinen ja edistänyt osaltaan liikkuminen palveluna -konseptia (MaaS). Järjestelmän roolista, toimivuudesta ja liikennejärjestelmätason vaikutuksista on kuitenkin vielä vähän kokemusta. MaaS edellyttää tämän johdosta vielä paljon



23.05.2016

Kj/5

kokeiluja ja pilotointia ennen kuin se muodostuu merkittäväksi osaksi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää.

Pääkaupunkiseudulla on nykyisin hyvin toimiva ja kustannustehokas joukkoliikennejärjestelmä, joka pärjää hyvin palvelusvertailussa vastaavan kokoisten eurooppalaisten kaupunkiseutujen kanssa. Helsingissä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus on suuri seurauksena pitkäjännitteisestä ja tavoitteellisesta kaupunki- ja liikennesuunnittelusta. Liikennekaassa esitetty ajatus siirtymisestä nykyistä enemmän markkinaehtoiseen joukkoliikenteeseen voi heikentää joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä pääkaupunkiseudulla. Muutoksella voi olla vaikutuksia, jotka eivät tue hyväksytyjä liikennepoliittisia tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi.

Esitys korostaa hajautetun, nopeasti muuttuvan asiakas- ja yrittäjäkeskeisen liikennepalvelutarjonnan edistämistä ja hylkää kokonaan liikennejärjestelmänäkökulman. Liikenneverkon ja joukkoliikenteen pitkäjänteinen suunnittelu yhdessä tiivistyvän maankäytön, asumisen ja palvelurakenteen kehittämisen kanssa voi vaikeutua huomattavasti. Kestävä yhdyskuntarakenteen näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että Helsingissä ja Helsingin seudulla kehitetään raideliikenteeseen perustuvaa runkoverkkoa ja siihen tukeutuvaa maankäyttöä.

Raskaan raideliikenteen kustannuksista suurin osa on upotettuja kustannuksia. Muuttuvien kustannusten kannalta tämä liikenne on erittäin edullista. Matkustajilta perittävät lipun hinnat ylittävät selvästi muuttuvat kustannukset. Erotuksella peitetään kiinteitä kustannuksia. Tämä avaa mahdollisuuden kilpailevalle liikenteelle tavalla, joka lisää joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia. Jos suuret matkustajamäärät houkuttelevat joillekin väleille kilpailevaa linja-autoliikennettä ja osa matkustajista siirtyy raideliikenteestä linja-autoihin, liikennöinnin kokonaiskustannukset kasvavat, koska raideliikenteen muuttuvat kustannukset alittavat selvästi linja-autoliikenteen kustannukset. Tämä olisi taloudellisen tehokkuuden kannalta huono lopputulos. Suojautuakseen tällaiselta kilpailulta HSL:n tulisi alentaa raideliikenteen tariffeja lähemmäs muuttuvia kustannuksia. Tämä kyllä lisäisi raideinvestoinneista koituvia kokonaisyhtöyksiä, mutta synnyttäisi eriarvoisuutta HSL-alueen sisälle samalla kun se lisäisi veronmaksajien taakkaa.

Liikennekaari -esityksen mukaisesti nykyinen joukkoliikennelaki kumoutaisiin kokonaisuudessaan. Muutoksella voi olla kielteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen HSL -alueella, missä joukkoliikennettä on kilpailutettu jo pitkään EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Lakimuutoksen perusteluissa mainitaan, että toimivaltaiset viranomaiset (kuten HSL) voisivat kuitenkin edelleen tarvittaessa myöntää palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia ja kieltää niiden



vastaisen toiminnan. Palvelusopimusasetuksen mukaisia menettelyitä käyttäessään toimivaltaisten viranomaisten on kuitenkin huomioitava, että palvelusopimuksen tavoitteena on markkinoiden mahdollisimman vapaa toiminta. Tämä maininta jättää paljon tulkinnanvaraa lain soveltamisessa ja voi johtaa toimivaltaisten viranomaisten ja yksityisten liikenteen harjoittajien välisiin pitkiin oikeusprosesseihin.

Lakimuutos voi mahdollistaa sen, että yksityiset liikenteen harjoittajat tulevat joukkoliikennemarkkinoille kilpailemaan jo kertaalleen kilpailutettujen sopimusliikenteen toimijoiden ja HKL:n (metro- ja raitiolinjat) kanssa samoista matkustajista. Ne olisivat todennäköisesti kiinnostuneita vain suurten matkustajakysynnän reiteistä ja niilläkin vain ruuhkaajan liikenteestä. Kuntien ja HSL:n vastuulle jäisivät edelleen vähäisen matkakysynnän reitit. Tämä voi nostaa kuntien maksuosuuksia ja myös matkustajien lippukustannuksia, sillä kysytyjen reittien lipputulot ja kaantuisivat useammalle liikenteen harjoittajalle. Helsinki ei voi myöskään erikseen tarjota kaikille markkinoille tuleville yksityisille liikenteen harjoittajille ja uusille sekä mahdollisesti usein muuttuville joukkoliikennelinjoille terminaalitiloja, pysäkki- ja katujärjestelyjä tai liikennevalotuisuuksia. Edellä mainittuun vedoten kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että Helsingin seudun liikennejärjestelmän tulee jatkossakin perustua kokonaisvaltaisesti järjestettyyn joukkoliikennejärjestelmään, jolla on nykyisenkaltainen nk. PSA-suoja.

Helsinki ja muutkin pääkaupunkiseudun kunnat panostavat voimakkaasti joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen (esim. bussien runkolinjat, Länsimetro, Raide-Jokeri, Kruunusillat, Kehärata). Tämä panostus mahdollistaa kaupunkien kasvun ja seudulle tavoitellun asuntotuotannon. Joukkoliikennemarkkinoiden vapauttaminen voi tarkoittaa uhkaa näiden suurten liikenneinvestointien kannattavuudelle, jos mahdollinen yksityinen toimija tulee kilpailemaan näiden runkoyhteyksien matkustajista. Tämä näkyisi mm. vähenevinä lipputuloina ja kuntien kohoavina maksuosuuksina.

Pääkaupunkiseudulla on yhtenäinen lippu- ja tariffijärjestelmä, jonka uudistamisesta sekä sen vaatimista teknisistä muutoksista ja investoinneista on jo päätetty. Liikennekaareissa esitetyt velvoitteet lippujärjestelmien yhteentoimivuudelle aiheuttavat lisäkustannuksia valmistuvalle seudulliselle LIJ -järjestelmälle. Jos markkinaehtoisen joukkoliikenteen operaattoreiden matkaliput eivät ole yhteensopivia HSL -alueen lippujärjestelmän kanssa, se aiheuttaisi matkustajille merkittävää haittaa mm. yhteensopimattomien vaihtojen ja kohoavien lippukustannusten kautta. Liikennekaaren maininta lippujärjestelmien yhteensopivuuden minimivaatimuksesta ei suoraan takaa, että kaikki toimijat olisivat mukana samassa lippujärjestelmässä.



Liikennekaaren toteuttaminen sisältää paljon uusia avauksia ja myös riskejä, joten ennen asiasta päättämistä tulee selvittää laajasti lakihankkeen suorat ja välilliset vaikutukset mm. joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen ja kuntien sekä liikkujien kustannuksiin. Nykyisin joukkoliikennelinjojen kilpailutuksessa huomioidaan esim. liikennöitävän kaluston vähäpäästöisyys ja kaluston soveltuvuus liikuntaesteisille matkustajille. Markkinaehtoisen joukkoliikenteen operaattoreiden kalustoa koskevia palvelutaso- ja päästövaatimuksia ei pystytä ohjaamaan vastavalla tavalla.

Joukkoliikenteen markkinoiden avaamista ja sääntelyä pitää katsoa myös asiakkaan näkökulmasta. Joukkoliikenteen kilpailukyvyin ja palvelutason säilyttäminen edellyttää yhteisesti sovittuja periaatteita ja liikennöinnin sääntelyä. Vain siten voidaan taata kaikille joukkoliikenteen käyttäjille sovittujen palvelutasotavoitteiden mukaiset kustannustehokkaat joukkoliikennepalvelut.

Liikkumispalvelut kannattaa kohdentaa liikennejärjestelmän osa-alueisiin, joissa on suurin potentiaali myös hyötyihin. On esimerkiksi perusteltua luoda markkinat palveluille, joilla voidaan vähentää auton omistamisen tarvetta ja tarjota uusia tapoja liikkua. Näiden tavoitteiden edistäminen ei vaadi purkamaan toimivia rakenteita, joilla on saavutettu hyviä tuloksia ja jotka palvelevat Helsingin seudulla päivittäin puolta miljoonaa matkustajaa kustannustehokkaasti ja mahdollistavat myös kaupungin kasvun strategian mukaisesti.

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo myös haastavaksi tavaraliikenteen vapauttamisen alle 40km/h nopeudella kulkevien sekä alle 3500kg:n ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien osalta. Tätä tulisi harkita uudelleen. Helsingissä on käytössä tavaraliikenteelle oikeuksia mm. yrityspysäköintiluvat, joukkoliikennekaistojen käyttö ja muita etuuksia. Näiden etuuksien osalta tavara-ajoneuvojen hallitsematon kasvu voi aiheuttaa jo hyviksi todetut mallit ongelmallisiksi uuden lainsäädännön myötä.

Käsittely

10.05.2016 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että se käsitteli asian Lsp 3 asian Vp 3 jälkeen.

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Kohdan (8) loppuun uusi teksti: Edellämainittuun vedoten kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että Helsingin seudun liikennejärjestelmän tulee jatkossakin perustua kokonaisvaltaisesti järjestettyyn joukkoliikennejärjestelmään, jolla on nykyisenkaltainen nk. PSA-suoja.



23.05.2016

Kj/5

Kannattaja: Risto Rautava

Vastaehdotus:

Osmo Soininvaara: 6a

Raskaan raideliikenteen kustannuksista suurin osa on upotettuja kustannuksia. Muuttuvien kustannusten kannalta tämä liikenne on erittäin edullista. Matkustajilta perittävät lipun hinnat ylittävät selvästi muuttuvat kustannukset. Erotuksella peitetään kiinteitä kustannuksia. Tämä avaa mahdollisuuden kilpailevalle liikenteelle tavalla, joka lisää joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia. Jos suuret matkustajamäärät houkuttelevat joillekin väleille kilpailevaa linja-autoliikennettä ja osa matkustajista siirtyy raideliikenteestä linja-autoihin, liikennöinnin kokonaiskustannukset kasvavat, koska raideliikenteen muuttuvat kustannukset alittavat selvästi linja-autoliikenteen kustannukset. Tämä olisi taloudellisen tehokkuuden kannalta huono lopputulos. Suojautuakseen tällaiselta kilpailulta HSL:n tulisi alentaa raideliikenteen tariffeja lähemmäs muuttuvia kustannuksia. Tämä kyllä lisäisi raideinvestoinneista koituvia kokonaisyötyä, mutta synnyttäisi eriarvoisuutta HSL-alueen sisälle samalla kun se lisäisi veronmaksajien taakkaa.

Kannattaja: Elina Moisio

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Lisätään kohta(14):

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo myös haastavaksi tavaraliikenteen vapauttamisen alle 40km/h nopeudella kulkevien sekä alle 3500kg:n ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien osalta. Tätä tulisi harkita uudelleen. Helsingissä on käytössä tavaraliikenteelle oikeuksia mm. yrityspysäköintiluvat, joukkoliikennekaistojen käyttö ja muita etuuksia. Näiden etuuksien osalta tavara-ajoneuvojen hallitsematon kasvu voi aiheuttaa jo hyviksi todetut mallit ongelmallisiksi uuden lainsäädännön myötä.

Kannattaja: Pekka Buttler

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kohdan (8) loppuun uusi teksti: Edellä mainittuun vedoten kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo, että Helsingin seudun liikennejärjestelmän tulee jatkossakin perustua kokonaisvaltaisesti järjestettyyn joukkoliikennejärjestelmään, jolla on nykyisenkaltainen nk. PSA-suoja.

Jaa-äännet: 0



23.05.2016

Kj/5

Ei-äännet: 9

Hennariikka Andersson, Pekka Buttler, Nuutti Hyttinen, Jape Lovén, Jaakko Meretniemi, Elina Moisio, Matti Niiranen, Risto Rautava, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti äänin 9 - 0

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: 6a

Raskaan raideliikenteen kustannuksista suurin osa on upotettuja kustannuksia. Muuttuvien kustannusten kannalta tämä liikenne on erittäin edullista. Matkustajilta perittävät lipun hinnat ylittävät selvästi muuttuvat kustannukset. Erotuksella peitetään kiinteitä kustannuksia. Tämä avaa mahdollisuuden kilpailevalle liikenteelle tavalla, joka lisää joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia. Jos suuret matkustajamäärät houkuttelevat joillekin väleille kilpailevaa linja-autoliikennettä ja osa matkustajista siirtyy raideliikenteestä linja-autoihin, liikennöinnin kokonaiskustannukset kasvavat, koska raideliikenteen muuttuvat kustannukset alittavat selvästi linja-autoliikenteen kustannukset. Tämä olisi taloudellisen tehokkuuden kannalta huono lopputulos. Suojautuakseen tällaiselta kilpailulta HSL:n tulisi alentaa raideliikenteen tariffeja lähemmäs muuttuvia kustannuksia. Tämä kyllä lisäisi raideinvestoinneista koituvia kokonaisyötyä, mutta synnyttäisi eriarvoisuutta HSL-alueen sisälle samalla kun se lisäisi veronmaksajien taakkaa.

Jaa-äännet: 2

Hennariikka Andersson, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Pekka Buttler, Nuutti Hyttinen, Jape Lovén, Jaakko Meretniemi, Elina Moisio, Matti Niiranen, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0



23.05.2016

Kj/5

Suoritetussa äänestyksessä varapuheenjohtaja Soininvaaran vastaehdotus voitti äänin 7 - 2.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohta (14): Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo myös haastavaksi tavaraliikenteen vapauttamisen alle 40km/h nopeudella kulkevien sekä alle 3500kg:n ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien osalta. Tätä tulisi harkita uudelleen. Helsingissä on käytössä tavaraliikenteelle oikeuksia mm. yrityspysäköintiluvat, joukkoliikennekaistojen käyttö ja muita etuuksia. Näiden etuuksien osalta tavara-ajoneuvojen hallitsematon kasvu voi aiheuttaa jo hyviksi todetut mallit ongelmallisiksi uuden lainsäädännön myötä.

Jaa-äännet: 1

Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Hennariikka Andersson, Pekka Buttler, Nuutti Hyttinen, Jape Lovén, Jaakko Meretniemi, Elina Moisio, Matti Niiranen

Tyhjä: 1

Osmo Soininvaara

Poissa: 0

Suoritetussa äänestyksessä jäsen Lovénin vastaehdotus voitti äänin 7 - 1, 1 tyhjä.

03.05.2016 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Heikki Hälvä, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37142
heikki.halva(a)hel.fi

Rakennusvirasto 9.5.2016

HEL 2016-004646 T 03 00 00

Rakennusvirasto antaa hallituksen esityksestä liikennekaareksi seuraavan lausunnon:

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



23.05.2016

Kj/5

Rakennusvirasto pitää tiedon avaamiseen ja digitalisaatioon liittyviä tavoitteita kannatettavina ja toteaa, että Helsingissä ollaan parhaillaan toteuttamassa uutta gsm-maksamiseen perustuvaa pysäköintimaksujärjestelmää, johon on mahdollista toteuttaa palveluita avoimen rajapinnan kautta. Järjestelmän avulla on mahdollista myös kerätä tietoa maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöasteesta alueittain.

Lisätiedot

Suvi Kokkonen, lakimies, puhelin: 310 39952
suvi.kokkonen(a)hel.fi

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566