14.10.2015 395/00.02.020/2015

Eduskunnan liikennejaosto

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO EDUSKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ HE 30/2015 (LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN HALLINNONALA)

Eduskunnan Liikennejaosto on pyytänyt Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä lausuntoa *hallituksen esityksestä HE 30/2015 vp eduskunnalle valtion talousarvioksi 2016.*

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla kehitetään joukkoliikennettä ja toteutetaan liikenneverkon investointeja liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja MAL-sopimusten mukaisesti.

Helsingin seudun kunnat, HSL ja valtio ovat laatineet maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimuksen vuosille 2012 - 2015. Aiesopimuksen toimenpiteet ovat suurelta osin toteutuneet. Syksyllä 2014 solmittiin lisäksi MAL-sopimus vuosille 2016 - 2019, mikä pitää sisällään muun muassa asuntokaavoitusta sekä liikenneinvestointien toteuttamiseen liittyviä toimenpiteitä.

MAL-aiesopimuksen 2012 - 2015 mukaisesti HSL on valmistellut seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 yhteistyössä seudun maankäyttösuunnitelman ja siihen liittyvän asumisen strategian kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kuvaa seudun näkemyksen liikennejärjestelmän kehittämisestä ja käytöstä sekä tarvittavista toimenpiteistä. Myös valtion liikenneviranomaiset ovat osallistuneet suunnitelman valmisteluun.

Uudet MAL-sopimusneuvottelut ovat käynnistyneet syksyllä 2015 ympäristöministeriön johdolla. Liikenteen osalta liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 sekä sen hankkeet ja toimenpiteet toimivat pohjana tulevalle sopimukselle.

Liikenneverkot

Talousarviossa 2016 liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen on varattu noin 1 708 miljoonaa euroa, josta perusväylänpitoon 1 065 miljoonaa euroa.

Vuonna 2016 ehdotetaan aloitettavaksi ainoastaan yksi uusi investointihanke, Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen. HSL pitää hanketta tärkeänä, sillä sen avulla pystytään vähentämään lähi- ja kaukojunien häiriöitä

HSL Helsingin seudun liikenne · PL 100 · 00077 HSL · Puhelin (09) 4766 4444 · Faksi (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · Y-2274586-3
HRT Helsingforsregionens trafik · PB 100 · 00077 HRT · Telefon (09) 4766 4444 · Fax (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · FO-2274586-3

www.hsl.fi

Helsingin alueella ja muualla Suomessa sekä lisäämään ratapihan kapasiteettia. HSL pitää tärkeänä myös valtion suuntaamaa rahoitusta länsimetron rakentamiselle.

Liikenneverkon uusiin investointeihin varattu rahoitus on kuitenkin tarpeeseen nähden riittämätön. Helsingin seudun kehitys kansainvälisesti kilpailukykyisenä metropolialueena edellyttää tehokasta asuntotuotantoa sekä erityisesti joukkoliikennejärjestelmään kohdistuvia investointeja. Joukkoliikennejärjestelmän keskeisimpiä investointihankkeita ovat Pisararata, Espoon kaupunkirata ja Raidejokeri.

HSL katsoo myös, että perusväylänpidon rahoitustaso ei ole tarpeeseen nähden edelleenkään riittävä. Tämä vaikeuttaa pienten ja keskisuurten investointihankkeiden toteutusta, mikä taas osaltaan vaikeuttaa seudun kehittämistä. MAL-aiesopimuksessa 2012 - 2015 määritelty MAL-rahoitus on hyvä rahoituselementti kaupunkiseutujen pienten kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamiseksi. HSL pitää tärkeänä, että MAL-rahoituksen jatkuvuus vuoden 2015 jälkeen varmistetaan ja sen rahoitustasoa nostetaan ollen 30 milj.€/ vuosi (valtio ja kunnat yhteensä).

Joukkoliikenteen palvelujen ostot

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen varataan valtion talousarviossa koko maassa noin 84,5 miljoonaa euroa. Tuki sisältää 15 miljoonan euron leikkauksen, joka kohdistuu pääosin raideliikenteelle myönnettäviin avustuksiin.

Tästä leikkauksesta osa kohdistuu HSL:n palveluihin, kun valtio lakkauttaa rantaradalla Helsinki-Karjaa-välillä Y-tunnuksella liikennöivän taajamajunan. HSL joutuu Y-junan korvaamaan poistumisesta aiheutuvan kapasiteettivajeen lisäämällä omaa junatarjontaansa välillä Helsinki-Kirkkonummi. Näin valtion säästöt aiheuttavat HSL:lle ja sen jäsenkunnille merkittäviä lisäkustannuksia.

Koska HSL:n toimivalta rajoittuu sen jäsenkuntien alueelle, se ei voi järjestää korvaavaa liikennettä Siuntion ja Inkoon asemille ilman uusia toimivaltaa koskevia päätöksiä ja rahoitusta, sillä toimivalta näissä junaliikenne-yhteyksissä säilyy edelleen Liikenne- ja viestintäministeriöllä, vaikka valtion junaliikenteen ostorahoitus tältä rataosalta loppuukin.

HSL:n käsityksen mukaan on erittäin epätodennäköistä, että Y-junaa korvaava liikenne HSL-alueen ulkopuolella syntyisi bussiliikenteenä markkinaehtoisesti. Niin ikään HSL arvioi, että korvaavaa junaliikennettä esimerkiksi Karjaa-Kirkkonummi-välille ei ole mahdollista järjestää kilpailuttamalla 28.3.2016 alkaen toisaalta aikataulusyistä sekä toisaalta siksi, että toimivan kilpailun keskeiset edellytykset (tarjouspyyntö, varikko, junakalusto, junahenkilökunta) puuttuvat tällä hetkellä kokonaan.

Päävastuu paikallisen joukkoliikenteen julkisesta rahoituksesta on kunnilla. Valtio käyttää joukkoliikennepalveluiden ostoon vuosittain yli 80 miljoonaa euroa, josta vain 9,75 miljoonaa on suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea. Pelkästään suurten kaupunkien oma rahoitus on yli 300 miljoonaa euroa. Pääkaupunkiseudun, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen valtiontuen osuus on siis vain 1–3 prosenttia julkisen rahoituksen yhteismäärästä, kun se keskisuurissa kaupungeissa on 21–40 prosenttia ja pienissä kaupungeissa ja maaseudulla 44–48 prosenttia. Kuitenkin lähes 80 prosenttia Suomen joukkoliikennematkoista tehdään suurilla kaupunkiseuduilla.

HSL pitää ensiarvoisen tärkeänä, että valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuki kohdistetaan samojen tasapuolisten perusteiden mukaisesti kaikille suurille kaupungeille, esim. asukasluvun suhteessa.

HSL:n näkemyksen mukaan valtion joukkoliikennemäärärahoja tulee korottaa ja kohdentaa paremmin niille kaupungeille, jotka ovat sitoutuneet merkittävästi rahoittamaan joukkoliikennepalveluitaan ja järjestävät joukkoliikenteen seudullisena kokonaisuutena. HSL on toimialueellaan joukkoliikenteen vastuuviranomainen, jonka toiminta-alue voi HSL:n perussopimuksen mukaan laajeta nykyisen seitsemän jäsenkunnan alueelta koko Helsingin seudulle (14 kuntaa). Valtion määrärahoja pitäisi käyttää kannustimena kunnille, jotka liittyvät kaupunkiseutujen yhteisiin joukkoliikenteen hoito-organisaatioihin. Kunnat voisivat esimerkiksi saada liittymistä seuraavina vuosina ylimääräistä valtiontukea.

HSL pitää erinomaisena liikenteen yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitetta, jonka mukaan joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, tavoitteena matkustajamäärien kasvu ja yksityisautoilun vähentäminen ja että erityisen huomion kohteena on raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen. HSL valmistelee lähijunaliikenteen kilpailuttamista. HSL katsoo, että kilpailun esteitä tulisi poistaa ripeässä tahdissa muun muassa junakalustoyhtiön omistuspohjan muutoksella sekä junavarikkojen käytöstä sopimalla, jotta tasapuoliset kilpailuedellytykset voidaan turvata.

Joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi HSL käynnisti Lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistamishankkeen vuonna 2006. LIJ2014-hankkeessa uusitaan Helsingin seudun nykyinen matkakorttijärjestelmä ja toteutetaan ajantasainen seudullinen matkustajainformaatiojärjestelmä. HSL on osallistunut aktiivisesti kaikkiin lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä edistäviin selvityksiin ja hankkeisiin. LIJ2014-hankkeessa syntyneet määrittelyt ja muu dokumentaatio ovat olleet vapaasti joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten hyödynnettävissä. Valtakunnallisessa Lippu- ja maksujärjestelmä -hankkeessa korttisovelluksen kehittämisen pohjana käytetäänkin HSL:n korttisovellusta.

14.10.2015 395/00.02.020/2015

HSL ja Digitalisaatio (Maas)

HSL rakentaa parhaillaan useita erilaisia joukkoliikenteen digitaalisia palveluita. Omien palveluidensa lisäksi HSL haluaa olla vahvasti mukana eri kumppaneiden kanssa kehittämässä yhteistyössä liikkumisen integraatiopalveluita. HSL:n johtoajatuksena ovat avoimet rajapinnat: HSL:n digipalvelut voivat olla osa toisen liikennetoimijan palvelua tai vastaavasti HSL voi integroida muiden toimijoiden palveluita osaksi omaa palveluvalikoimaansa. Kaiken tavoitteena kuitenkin asiakaslähtöisyys ja se, että digipalveluiden avulla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn suosio kasvaa ja tarve oman auton omistamiseen ja käyttöön vähenee. Yksi konkreettinen esimerkki liikennealan digiyhteistyöstä on HKL:n kaupunkipyörät, joiden käyttö ja maksaminen tulee tapahtumaan HSL:n verkkopalvelun kautta.

Tekemisen tukijalkana HSL:ssä on satojen tuhansien ihmisten säännöllisesti käyttämät vahvat verkkopalvelut HSL.fi ja Reittiopas. Lokakuussa HSL:n avaa verkkokaupan ja loppuvuodesta julkistetaan mobiililippu. Näiden jatkoksi tullaan avaamaan lukuisia uusia palveluita: reaaliaikainen aikataulutieto, uusia mobiilipputuotteita, matkakortin nettipalvelut ja matkakortin nettilataus.

HSL ja Liikennevirasto lanseeraavat ensi vuonna valtakunnallisen reittipalvelun, jonka avulla lähiliikenteen ja kaukoliikenteen matkojen yhdistäminen Suomen sisällä helpottuu merkittävästi. Valtakunnalliseen reittipalveluun tarjotaan avoimet rajapinnat, jolloin kaikki kolmannet osapuolet voivat kehittää palvelun päälle omia palveluitaan. HSL kehittää yhdessä Livin ja Waltti-kaupunkien kanssa myös matkakorttien yhteiskäyttöisyyttä. HSL on avoin myös uusille yhteistyömuodoille eri liikenneyhtiöiden, viranomaisten tai esimerkiksi startup -yritysten kanssa.

HSL on pilotoinut ensimmäisenä maailmassa uudenlaista kutsuohjattua joukkoliikennepalvelua Kutsuplussaa, joka on taksin ja joukkoliikenteen väliin kehitetty älyliikennekokeilu. Kutsuplussan ajojärjestelmän kehityksestä vastaa Aalto-yliopistosta lähtöisin oleva Ajelo Oy. HSL on käyttänyt vuosina 2012 - 2015 yhteensä 8 miljoonaa euroa palvelun pilotointiin Helsingissä. Kutsuplus on herättänyt paljon positiivista huomiota maailmalla.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo