08.10.2018 455/00.04.02.00/2018

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO EDUSKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ HE 123/2018 (LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN HALLINNONALA)

Eduskunnan Liikennejaosto on pyytänyt Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä lausuntoa hallituksen esityksestä HE 123/2018 vp eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018.

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

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tavoitteet

Talousarvioesityksen mukaan väylänpidossa panostetaan erityisesti liikenneväylien kuntoon ja laatuun. Tavoitteena on korjausvelan kasvun merkittävä hidastuminen. Maankäyttöä, asumista, liikennettä ja palveluja yhteen sovitetaan siten, että maamme kilpailukyky vahvistuu. Liikenteen hinnoittelulla vaikutetaan rahoitusnäkökulman lisäksi liikenteen ohjaamiseen. Tavoitteena on luoda pitkän aikavälin edellytykset liikenteen infrastruktuurin ja ylläpidon kestävälle rahoitukselle. Lisäksi hallinnonala edistää valtioneuvoston kestävän kehityksen selontekoa toteuttamalla etenkin tieliikenteen päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimenpiteitä ja luomalla edellytyksiä uusille, digitaalisille ja tiedon hyödyntämiseen perustuville palveluille säädösympäristöä kehittämällä. Hiilineutraali ja resurssiviisas Suomi-tavoitteen edistämiseksi joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen kohdennetaan 87,5 milj. euroa v. 2019. Sähkökäyttöisten henkilöautojen sekä kaasu- ja etanolikonversioiden hankinta- ja konversiotukeen tukeen kohdennetaan rahoitusta 6 milj. euroa v. 2019.

Helsingin seudun MAL 2019 -työssä on selvitetty liikennejärjestelmän tehokkaimpia keinoja, jotta valtioneuvoston asettama tavoite vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä saavutetaan. Toteuttamalla rakenteilla olevat ja päätetyt seudun joukkoliikenneyhteydet sekä tie- ja katuhankkeet liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät HSL:n selvityksen mukaan noin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2006 tilanteesta. Näiden lisäksi tarvitaan paljon muitakin määrätietoisia liikennejärjestelmän kehittämis- ja ohjaustoimia. Yksittäisistä toimista suurimmat kasvihuonekaasupäästövähennykset Helsingin seudulla saadaan tehtyä ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla

(tienkäyttömaksut), sähköautokannan merkittävällä lisäyksellä sekä raskaan liikenteen teknologiaa kehittämällä. Yksittäisistä toimista mikään ei ole riittävä, vaan tarvitaan kokonaisuuden kehittämistä ja monia samanaikaisia toimia. Helsingin seudun MAL- 2019 suunnitelman luonnoksessa tullaan esittämään keinovalikoima 50 % päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Se edellyttää kuitenkin valtion vahvaa sitoutumista rahoitusta raide- ja raitioliikenteen kehittämiseen sekä tukia ajoneuvokannan uudistamiseen vähäpäästöisemmäksi. Tältä osin talousarvioesitys on oikean suuntainen, mutta ei vielä rahoitustasoltaan riittävä. Lisäksi tienkäyttömaksujen käyttöön ottaminen edellyttää sitä koskevan lainsäädännön aikaansaamista.

Liikenneverkot

Vuoden 2019 budjettiesityksessä ehdotetaan varattavaksi määrärahaa Raide-Jokeri pikaraitiotien valtionavustuksen maksamiseen sekä Länsimetron jatkeen (Matinkylä-Kivenlahti) rakentamiseen. Nämä molemmat hankkeet ovat tarpeen pääkaupunkiseudun raideliikenteen kehittämiseksi. Aikaisemmin aloitetuksi päätetyistä hankkeista jatketaan seuraavien toteuttamista tai rahoittamista: Kt 51 Kivenlahti – Kirkkonummi, Länsimetron liityntäyhteydet, Mt 101 Kehä I parantaminen, Kehä I Laajalahden kohta, Länsimetron jatkeen liityntäjärjestelyt, Kehärata, Keski-Pasilan lisäraide, Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen 1. vaihe, Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen.

MAL-sopimuksen 2016–2019 mukaisesti valtio osoittaa hallituskaudella rahoitusta kahdelle liikennehankkeelle: Klaukkalan ohikulkutielle sekä Raide-Jokerille. Raide-Jokerin varaukset ovat MAL- sopimuksen mukaiset vuosille 2019-2022 yhteensä 84 milj. e. mutta Klaukkalan ohikulkutielle ei rahoitusta ole talousarvioehdotuksessa kohdekohtaisesti nimetty. Hankkeen rahoituksesta ja kustannusten jaosta on kuitenkin sovittu Nurmijärven kunnan ja liikenneviraston kesken ja sen toteutus on etenemässä rakentamisen aloittamiseen.

Liikenneverkon uusiin investointeihin varattu rahoitus on tarpeeseen nähden edelleen riittämätön. Helsingin seudun kehitys kansainvälisesti kilpailukykyisenä metropolialueena edellyttää tehokasta asuntotuotantoa sekä erityisesti joukkoliikennejärjestelmään kohdistuvia investointeja. Joukkoliikennejärjestelmän keskeisimpiä ilman rahoituspäätöstä olevia investointihankkeita ovat Pisara-rata ja Espoon kaupunkirata.

Pisara –rata on osa Helsinki-Pasila rautatiejärjestelmän kehittämistä, jota on selvitetty MAL- 2019 suunnitelmaa laadittaessa. Suunnitelmaluonnokseen tullaan esittämään vaiheittaista kehittämispolkua, jossa ensin parannetaan Helsingin ratapihan toiminnallisuutta ja toiminnallisuutta sekä tarkistetaan Pisara- radan liikennöinti- ja ratasuunnitelman toimivuus tavoitteena saada aikaan 2020- luvulla valmius Pisara-radan rakentamiseen. Välivaiheessa on tarpeen toteuttaa lähijunaliikenteen seisontavarikot pääradalle ja rantaradalle.

Myös junaliikenteen ERTMS kulunvalvontajärjestelmän toteutukseen tasolla 2. tulee varautua.

Espoon kaupunkirataan liittyen HSL toteaa, että talousarvioesityksessä on esitetty rahoitusta ns. tunnin junan eli nopean junayhteyden Helsinki-Lohja-Salo-Turku yleissuunnittelun nopeuttamiseen ja ratasuunnittelun käynnistämiseen. HSL korostaa tässä yhteydessä, että Espoon kaupunkirata eli 4. linjaraide välillä Leppävaara-Espoo/Kauklahti on ehdoton edellytys sille, että sekä Pisara-radan että ns. tunnin junan liikennöinti olisi sujuvaa ja häiriötöntä ja että ratakapasiteettia eri tyyppisen henkilöjunaliikenteen tarpeisiin olisi riittävästi käytettävissä.

Tällä hallituskaudella on osoitettu lisäpanostuksia liikenneverkkojen kuntoon. HSL katsoo kuitenkin, että perusväylänpidon rahoitustaso ei ole tarpeeseen nähden edelleenkään riittävä, päinvastoin sitä on entisestään vähennetty 375 milj. e. Tämä vaikeuttaa pienten ja keskisuurten investointihankkeiden toteutusta, mikä taas osaltaan vaikeuttaa seudun kehittämistä. MAL-sopimuksessa 2016–2019 määritelty MAL-rahoitus on hyvä rahoituselementti kaupunkiseutujen pienten kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamiseksi, mutta sopimukseen kirjattu määräraha on auttamattomasti liian pieni kasvavan kaupunkiseudun tarpeeseen nähden. HSL pitää tärkeänä, että MAL-rahoituksen rahoitustasoa Helsingin seudulla nostetaan tasolle 30 milj.€/vuosi (valtio ja kunnat yhteensä).

Liikenneverkon perusväylänpidon rahoitukseen on kuvattu menettely, jossa valtio tien- ja radanpitäjänä voi erillisen sopimuksen mukaisesti osallistua myös muun kuin maantien tai rautatien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy tien- tai radanpitäjän tehtäviin. HSL katsoo tämän luovan hyvät mahdollisuudet muun muassa liityntäpysäköinnin tai raskaan liikenteen palvelualueiden toteuttamiseen. Se mahdollistaa tarkoituksen mukaiset ratkaisut riippumatta maanomistuksesta. Samalla tulee varmistaa kyseiselle momentille riittävä rahoitus, jotta hankkeita todella päästään toteuttamaan.

Joukkoliikenteen palvelujen ostot

Joukkoliikenteen palveluiden ostoihin on osoitettu rahoitusta, 88,774 milj. euroa, mikä on 1,2 milj. euroa vähemmän kuin kuluvana vuonna. Siitä 13,25 milj. euroa osoitetaan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen, mikä on 3,5 miljoonaa kuluvaa vuotta enemmän. Lisäys on esitetty kohdennettavaksi joukkoliikenteen digitalisaation ja palveluistumisen edistämiseen.

Junaliikenteen monitoimijaympäristön kehittäminen

HSL on päättänyt vuonna 2014 lähijunaliikenteensä tulevasta kilpailuttamisesta, jonka toteutus on nyt käynnissä, ja Liikenne- ja viestintäministeriö

julkaisi elokuussa 2017 omat suunnitelmansa kilpailun avaamiseksi henkilöjunaliikenteessä.

HSL pitää tärkeänä, että Liikennevirastolle annetaan talousarviossa riittävät resurssit junaliikenteen toimintaympäristön kehittämiseen ja että siirtymistä junaliikenteen monitoimija-ympäristöön johdetaan riittävän ponnekkaasti. Junaliikenne on hyvin vahvasti vertikaalisesti integroitunut toimiala, jossa vastuiden jakaminen toisistaan riippumattomille toimijoille sekä samanaikainen kilpailun lisääminen tulevat muuttamaan toimintaympäristöä nopeassa tahdissa ja paljon. Tämän toteuttaminen tavoitteiden mukaisesti edellyttää junaliikenteen eri viranomaistoimintojen, rataverkon kunnossapidon sekä liikenteen-ohjauksesta vastaavan erityistehtäväyhtiön riittävää ja nykyistä selvästi runsaampaa resurssointia, sillä HSL:n arvion mukaan nykyinen resurssointi ei ole riittävä.

HSL:n näkökulmasta keskeisiä lisäresursseja edellyttäviä toimintoja ovat ratakapasiteetin jakaminen, liikennettä koskevan tiedon kerääminen ja jakaminen, liikenteenohjaus häiriö- ja poikkeustilanteissa sekä turvallisuustodistusten myöntäminen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.10.2018. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.