21.10.2019 354/03.00.00.00/2019

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO HE 29/2019 VP JA VNS 2/2019 VP

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL) asiantuntijalausuntoa seuraaviin asioihin liittyen:

- HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020
- VNS 2/2019 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020—2023

HSL toteaa lausuntona seuraavaa:

LVM:n hallinnonalalle ehdotetaan valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2020 yhteensä 3,5 mrd euron määrärahaa, missä on lisäystä 616 milj.euroa vuoteen 2019 verrattuna. Helsingin seudun joukkoliikenneinvestointeihin ei kuitenkaan ole talousarviossa esitetty merkittäviä uusia lisämäärärahoja vuodelle 2020, vaan lähinnä toteutetaan aikaisemmin käynnistyneitä hankkeita (Länsimetro ja Raide-Jokeri).

Helsingin seutu on valtakunnan merkittävin väestön, työpaikkojen ja palvelujen keskittymä. Vuonna 2030 seudulla ennustetaan olevan noin 1,7 miljoonaa asukasta. Seudun nopea väestönkasvu takaa seudun elinvoiman, mutta aiheuttaa samalla haasteita kestävälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle. Haasteet eivät ratkea pelkillä kuntien panostuksilla.

Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2020-2023 suunniteltu kehitys näyttää kestävän liikennejärjestelmän ja hiilineutraaliustavoitteiden kannalta vielä huolestuttavammalta. Rinteen hallitusohjelmassa liikenneverkon kehittämiselle on asetettu tavoitteeksi mm. toimiva liikenteen infrastruktuuri ja vähäpäästöinen liikenne. Hallitusohjelmassa mainitaan mm. että raideinvestointien määrää kasvatetaan nykytasosta. Kuitenkin esimerkiksi julkisen talouden suunnitelman taulukossa 11 (s. 48) esitetään liikenneverkon kehittämiseen ja ylläpitämiseen varattujen hiilineutraaliutta edistävien määrärahojen pienenemistä vuoden 2020 talousarvion 292 miljoonasta eurosta 107 miljoonaan euroon vuonna 2023.

Tulevia tarpeita, esimerkiksi hallitusohjelman mukaisia raideinvestointipanostuksia ei ole huomioitu. Vuodesta 2020 eteenpäin tulee

varautua myös Helsingin seudun MAL- sopimuksessa 2020-2023 sovittaviin investointien valtion osuuksiin.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja sen kehittäminen lähivuosina

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelma hyväksyttiin keväällä 2019. Tavoitteena on vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu. Suunnitelma sisältää konkreettisia vuoteen 2030 ulottuvia toimenpiteitä, ja se toimii lähtökohtana seudun kuntien, valtion ja HSL:n väliselle MAL-sopimukselle 2020-2023, jonka neuvottelut ovat käynnissä. HSL vastaa MAL-suunnitelman liikennejärjestelmäosuudesta.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen ja henkilöautosuoritteen vähentämiseen tähtäävät investoinnit ja muut keinot tulee suunnata sinne, missä niillä on suurin vaikuttavuus eli kaupunkiseuduille. Kestäviin kulkutapoihin käytetty rahapanostus tuottaa sitä suuremmat vaikutukset liikennesuoritteeseen, mitä suurempi on potentiaalinen liikkujien määrä.

Investointitoimien vaikuttavuus ei näy riittävästi hallituksen esityksessä talousarviosta eikä etenkään julkisen talouden suunnitelmassa 2020-2023.

Vuosina 2020-2023 tulee tehdä rahoituspäätökset seuraavista raideliikenneinvestoinneista sekä sopia niistä kuten muistakin MAL 2019 -suunnitelman mukaisista investoinneista myös tulevassa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa.

Espoon kaupunkirata Kauklahteen

Hankkeessa rakennetaan Leppävaarasta Kauklahteen (13 km) kaksi lisäraidetta nykyisten raiteiden viereen. Kaksi eteläisintä raidetta on tiheän kaupunkijunaliikenteen käytössä ja kaksi pohjoisinta raidetta nopeamman lähiliikenteen ja Turun suunnan kaukoliikenteen käytössä.

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen kannalta. Se mahdollistaa tiheän ja säännöllisen lähiliikenteen sekä parantaa kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksia tiheästä lähiliikenteestä riippumatta. Kirkkonummen suuntaan liikennöiviä junavuoroja voidaan lisätä ja nopeuttaa.

Espoon kaupunkirata on Rantaradan varikon, Pisararadan ja mahdollisen Espoo–Salo-radan edellytysinvestointi. Ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2014, eli suunnitteluvalmius toteutusta varten on merkittävästi parempi kuin muilla hankkeilla. Hankkeen kustannukset ovat 275 M€.

HSL esittää, että Espoon kaupunkiradan toteutus aloitetaan vuonna 2020 välttämättömänä investointina seudun junaliikenteen kehittämiseksi, kestävän

kasvun turvaamiseksi sekä Helsingin ja Turun välisen kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksien parantamiseksi.

Pasila–Riihimäki vaihe 2

Päärata on merkittävä joukkoliikennekäytävä koko Suomelle ja Helsingin seudulle. Hankkeella parannetaan Pasila–Riihimäki rataosan liikenteellistä välityskykyä. Ensimmäinen vaihe on rakenteilla. Toisessa vaiheessa rakennetaan lisäraideosuudet siten, että Keravan ja Jokelan välille muodostuu yhtenäinen noin 20 kilometrin pituinen neliraiteinen osuus.

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen kannalta. Lähiliikenteen vuoroja voidaan lisätä Helsingin ja Riihimäen/Järvenpään välillä. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Myös kaukoliikenteen vuoroja voidaan lisätä.

Hankkeen ratasuunnitelmat ovat valmiit. Ainolan ja Riihimäen välinen osuus on hallinnollisessa käsittelyssä. Hankkeen kustannukset ovat 273 M€.

HSL esittää, että Pasila-Riihimäki vaihe 2 aloitetaan mahdollisimman pian välttämättömänä investointina pääradan junaliikenteen kehittämiseksi, kestävän kasvun turvaamiseksi sekä Helsingin ja Tampereen välisen kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksien parantamiseksi.

Lähijunaliikenteen varikot ja Pisararata

Kasvavan seudun lähijunaliikenteen lisääntyessä nykyinen Ilmalan varikko käy riittämättömäksi. Uudet varikot lisäävät varikkokapasiteettia sekä vapauttavat kapasiteettia Helsingin ratapihalta sekä parantavat liikennöinnin täsmällisyyttä ja kustannustehokkuutta. Uusista varikoista olisi hyötyä jo nykytilanteessa. Pisararadan toteutuessa Ilmalan varikon käyttö Pisararadan/Kehäradan junille ei ole enää mahdollista.

Helsingin ratapihan kapasiteettia vapauttava Pisararata tarvitaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata. Pisararata tulee toteuttaa Pisara+ -toimenpidepaketin mukaisena (Väylävirasto 2019). Hankkeen kokonaiskustannus on 1,6-1,8 Mrd € (sisältää edellä mainitut lähijunavarikot). Varikkoselvitys ja Digirata-hanke ovat jo käynnissä.

HSL esittää, että rata- ja liikennöintisuunnitelmien päivitys tulee käynnistää pikaisesti sekä varautua Pisara+ -hankkeen käynnistykseen vuosina 2020-2023.

KUHA (Pienet kustannustehokkaat hankkeet)

Myös pienistä investoinneista muodostuvilla kokonaisuuksilla voidaan saada merkittäviä vaikutuksia kustannustehokkaasti. Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) 30 milj. euron vuotuisella hankeohjelmalla 2020-2023 mahdollistetaan Helsingin seudulle mm. yli 50 km uusia pyöräteitä, yli 1700 liityntäpysäköintipaikkaa pyörille ja 850 autoille sekä melutason aleneminen yli 5000 asukkaalle. Hankekokonaisuuden rahoitus tulee jakaa kuntien ja valtion kesken yhdessä tasan (valtio 50%, kunnat 50%). Voimassa olevan MAL-sopimuksen 2016-2019 rahoitustaso yhteensä 30 miljoonaa 4 vuodelle (valtion osuus 15 miljoonaa) on osoittautunut tarpeisiin nähden riittämättömäksi.

HSL esittää, että ns. KUHA-hankeohjelman rahoitukseen varataan valtion pysyvästi ensi vuoden talousarviosta alkaen 15 miljoonaa euroa erikseen kohdennettuna osana perusväylänpidon kokonaisuutta.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen

Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki säilyy vuoden 2020 budjetissa edellisvuotisella tasollaan 13,25 milj. euroa, josta Helsingin seudulle on kohdistunut vuodessa 4,79 milj. euroa. Samanaikaisesti HSL-alueen kunnat ovat rahoittaneet joukkoliikennettä vuonna 2018 337 milj. eurolla. Valtion panos oli HSL-alueella siis vuonna 2018 3,66 €/asukas, kun kuntien subventio joukkoliikenteeseen oli 258,86 €/ asukas. Kun joukkoliikenteen rahoitus on lähes kokonaan kuntien harteilla, tulee valtion vastaavasti rahoittaa liikenneinvestointeja riittävästi ja vastuullisesti sekä tukea päästötavoitteita edistävien liikennepalvelujen tilaamista pitkäjänteisesti.

Joukkoliikennettä järjestävillä kaupunkiseutujen viranomaisilla on käytettävissään tehokkaita keinoja päästöjen vähentämiseen. Bussiliikenteessä siirtymistä käyttövoimana sähköön ja kestävästi tuotettuihin biopolttoaineisiin on mahdollista nopeuttaa suunnatuilla tuilla. Sähköbussien yleistyminen edellyttää investointeja latausinfraan ja uuteen kalustoon, jonka hankinta on kallista, mutta käyttökustannukset selvästi dieseliä alemmat. Kestävästi tuotettu biodiesel on noin 10% tavallista kalliimpaa, mutta sen käyttö ei edellytä investointeja. HSL on edistänyt sekä sähköbussien käyttöönottoa että biodieselin käyttöä omilla hankinnoillaan, joiden päästöhyödyt toteutuvat nopeasti. Suurilla kaupunkiseuduilla näille toimenpiteille saadaan paras vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Valtion suunnatulla tuella seutujen oman pitkäjänteisen rahoituksen päälle olisi huomattava vipuvaikutus joukkoliikenteen päästöjen vähentämiseen.

Raideliikennetarjonnan kehittäminen on myös merkittävä keino, jolla joukkoliikenteen järjestäjät voivat vähentää päästöjä. Seudullisen lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää julkisilta tilaajilta pitkäjänteistä sitoutumista palvelun rahoitukseen, koska raiteilla liikenteen lisääminen edellyttää investointeja. Helsingin seudun ja tulevaisuudessa muidenkin

suurten kaupunkiseutujen lähijunaliikenteen kilpailukyky edellyttää ratainfran kehittämisen lisäksi kestäviä rahoitus- ja sopimusmalleja, joissa seudut ja valtio ovat yhteistyössä takaamassa palvelun jatkuvuuden. Siksi lähijunaliikenteen ostoihin kannattaa suunnata valtion rahoitusta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti.

Hallitusohjelman hiilineutraaliustavoite

Rinteen hallitusohjelman yhtenä tavoitteena on hiilineutraali Suomi vuonna 2035. Liikenteen osalta Suomi on sitoutunut puolittamaan päästöt vuoteen 2030 mennessä. Hallitusohjelman mukaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritetta.

Liikennesuoritteeseen vaikuttavat valtion toimet jäävät talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa riittämättömiksi samalla, kun kuntien vastuu kasvaa rasittamaan yhä enemmän niiden taloutta. Erityisen haasteen edessä ovat kaupunkiseudut, joiden väestönkasvun ennustetaan kasvavan merkittävästi vuoteen 2030 mennessä.

MAL 2019 –suunnitelmassa vaikuttavimmiksi keinoiksi vähentää liikenteen päästöjä Helsingin seudulla osoittautuivat sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuuden kasvattaminen sekä tiemaksujen käyttöönotto.

Liikenteen verotuksen uudistuksen valmisteluun on nimetty valtiovarainministeriön vetämä työryhmä. HSL pitää tärkeänä, että päästöjen vähentämiseen tähtäävät liikenteen verotuksen keinot selvitetään ja otetaan käyttöön mm. vähäpäästöisen autokannan uudistamiseksi.

Rinteen hallitusohjelman mukaan hallituskaudella säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton. Asiaa ei kuitenkaan mainita talousarviossa 2020, julkisen talouden suunnitelmassa 2020-2023 eikä hallituksen toimintasuunnitelmassa (Valtioneuvoston julkaisuja 2019:7).

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella ruuhkamaksut vähentävät kasvavalla kaupunkiseudulla henkilöautosuoritteita, ruuhkautumista ja tehokkaasti liikenteen päästöjä. Ne vähentävät myös tieverkon kehittämisen ja ylläpidon investointitarvetta.

HSL esittää, että ruuhkamaksu/tiemaksulainsäädännön valmistelu käynnistetään mahdollisimman pian yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa, jotta hallitusohjelman tavoitteet liikenteen päästövähennyksistä sekä liikennesuoritteen vähentämisestä voidaan saavuttaa. Seudun kannalta edellytys on, että ruuhkamaksuista kerätyt tuotot kohdistetaan seudun liikennejärjestelmään ja sen palvelutason kehittämiseen, eikä niiden tule vähentää valtion seudulle osoittamaa liikenteen rahoitusta.

21.10.2019 354/03.00.00.00/2019

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 21.10.2019. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.