Talousarvio 2020
Julkisen talouden suunnitelma 2020-2023

HSL asiantuntijalausunto

Sini Puntanen, HSL
22.10.2019

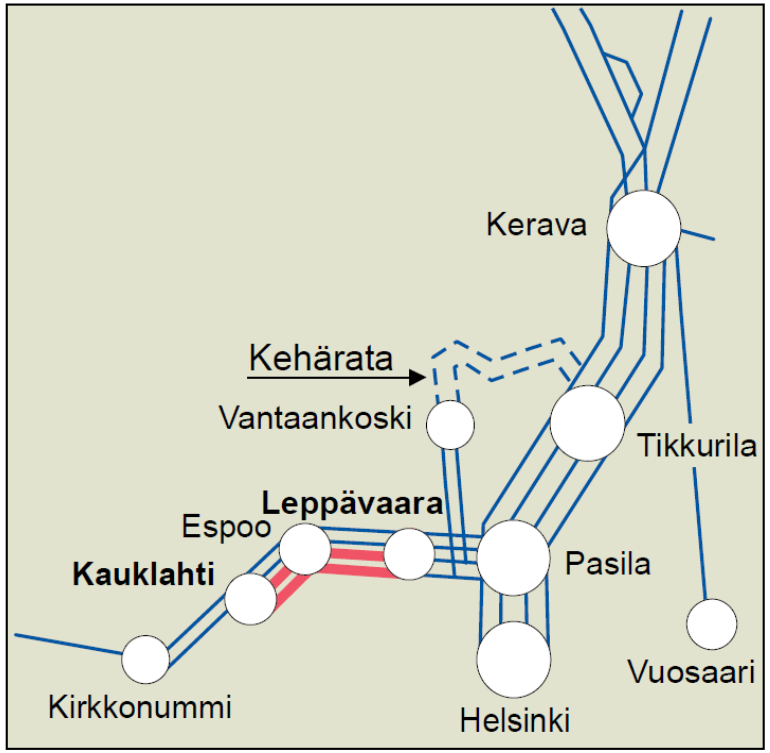
Joukkoliikenteen valtiontuet

- → Suurten kaupunkiseutujen tuki valtiolta on vähäinen: HSL:n tuki 4,79 M€ on 0,7 % joukkoliikenteen kustannuksista, tai 1,4 % kuntien maksamasta tuesta
- → Bussiliikenteen päästöjä voidaan vähentää investoimalla sähköbussien hankintaan ja latausinfraan tai tukemalla biopolttoaineiden käyttöä
- → Valtion lisätuki kaupunkiseuduille nopeuttaa päästöjen vähentämistä
- → Raideliikenteessä pitkät sopimukset ja kestävät rahoitusmallit mahdollistavat liikenteen lisäämisen ja kehittämisen (mm. uuden kaluston hankinnat)
- → Erityisesti lähijunaliikenteen kehittämiseksi, myös uusilla kaupunkiseuduilla, tarvitaan valtiolta sitoutumista pitkäjänteiseen ostoliikenteen rahoitukseen

HSL:n esitykset talousarvioon 2020 ja julkisen talouden suunnitelmaan 2020-2023

1. Julkisen talouden suunnitelmassa varaudutaan Helsingin seudun MAL 2019 suunnitelman mukaisiin liikenneinvestointeihin
2. Espoon kaupunkiradan toteutuksen aloittamiseen varataan rahaa valtion talousarvioon vuodelle 2020
3. Pasila-Riihimäki vaihe 2. toteutus aloitetaan mahdollisimman pian
4. Pisara + toimenpiteiden sekä lähiliikenteen varikkoratkaisujen suunnittelun ja toteutuksen rahoitukseen varaudutaan vuosina 2020-2023
5. Pienille kustannustehokkaille liikenteen infrahankkeille kohdennetaan 15 milj. euroa/v. 2020 alkaen pysyvästi osana perusväylänpidon rahoitusta omana kirjauksenaan talousarvion perusteluissa

Espoon kaupunkirata Kauklahteen



Hanke ja tavoitteet

Rakennetaan **Leppävaarasta Kauklahteen** kaksi lisäraidetta nykyisten raiteiden viereen. Kaksi eteläisintä raidetta on tiheän kaupunkijunaliikenteen käytössä ja kaksi pohjoisinta raidetta nopeamman lähiliikenteen ja Turun suunnan kaukoliikenteen käytössä.

Kaupunkirata mahdollistaa tiheän ja säännöllisen lähiliikenteen sekä parantaa kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksia tiheästä lähiliikenteestä riippumatta. Kirkkonummen suuntaan liikennöiviä junia voidaan nopeuttaa ja lisätä vuoroja. Rata parantaa yhteysvälin Helsinki–Turku ratakapasiteettia ja lisää liikenteen täsmällisyyttä sekä vähentää rataosan häiriöitä.

Hanke parantaa Helsingin ja Turun välisen kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksia ja on Rantaradan varikon, Pisararadan sekä mahdollisen Espoo-Salo –radan edellytysinvestointi.

Aikataulu

- Ratasuunnitelma hyväksytty 2014, voimassaololle haetaan lisäaikaa.
- Rakentaminen voidaan käynnistää heti kun toteutuspäätös on tehty.
- Rakentaminen kestää noin 3–5 vuotta.
- Käyttöönotto on mahdollista vaiheittain.

Kustannukset 275 M€ *(MAKU 130, 2010=100)*

Pasila–Riihimäki 2. vaihe



Hanke ja tavoitteet

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.

Lähiliikenteen vuoroja voidaan lisätä Helsingin ja Riihimäen/Järvenpään välillä. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Myös kaukoliikenteen vuoroja voidaan lisätä. Hanke parantaa Helsinki-Tampere välin kaukoliikenteen kehittämismahdollisuuksia.

Aikataulu

- Ratasuunnitelma on valmistunut lokakuussa 2017.
- Ratasuunnitelman Kytömaa-Ainola väli on hyväksytty vuonna 2019. Ainolan ja Riihimäen välinen osuus on hallinnollisessa käsittelyssä.
- 2. vaiheen rakentaminen voi alkaa 1.vaiheen jatkona ja se kestää 5-6 vuotta.

Kustannukset 273 M€ *(MAKU 130, 2010=100)*

Pisararata



Hanke ja tavoitteet

Pisararata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki. Pisaran mallinen rata alkaa Pasilasta ja kiertää 8 km pääosin tunnelissa Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen kautta takaisin Pasilaan.

Pisara mahdollistaa kaukojunavuorojen lisäämisen, koska Helsingin ja Pasilan väliselle rataosuudelle ja Helsingin ratapihalle vapautuu lisää tilaa. Lisäksi Pisararata avaa junayhteyden Hakaniemeen ja Töölöön.

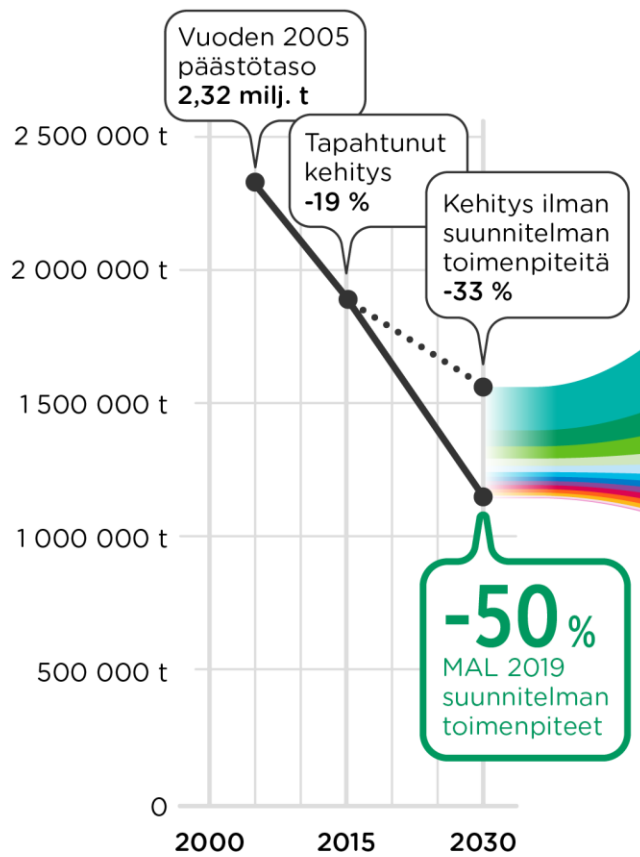
Aikataulu

- Pisararadan hyväksytty ratasuunnitelma ja rakentamissuunnitelma 2017.
- Keväällä 2019 on tehty liikenteellinen toimivuustarkastelu Pisara+. Toimenpidepaketti sisältää suunnitellun Pisararadan lisäksi varikot Ranta- ja Pääradalle sekä mahdollisesti Kehäradalle, Kehäradan ajantasausaseman (Lapinkylä tai Tikkurila) sekä sivuveto-lisäraiteita häiriötilanteiden varalle. Ilman Pisara +-toimenpidepaketissa tunnistettuja toimenpiteitä Pisararata ei täytä sille asetettuja tavoitteita.
- Pisararadan rakentaminen kestää arviolta kymmenen vuotta.

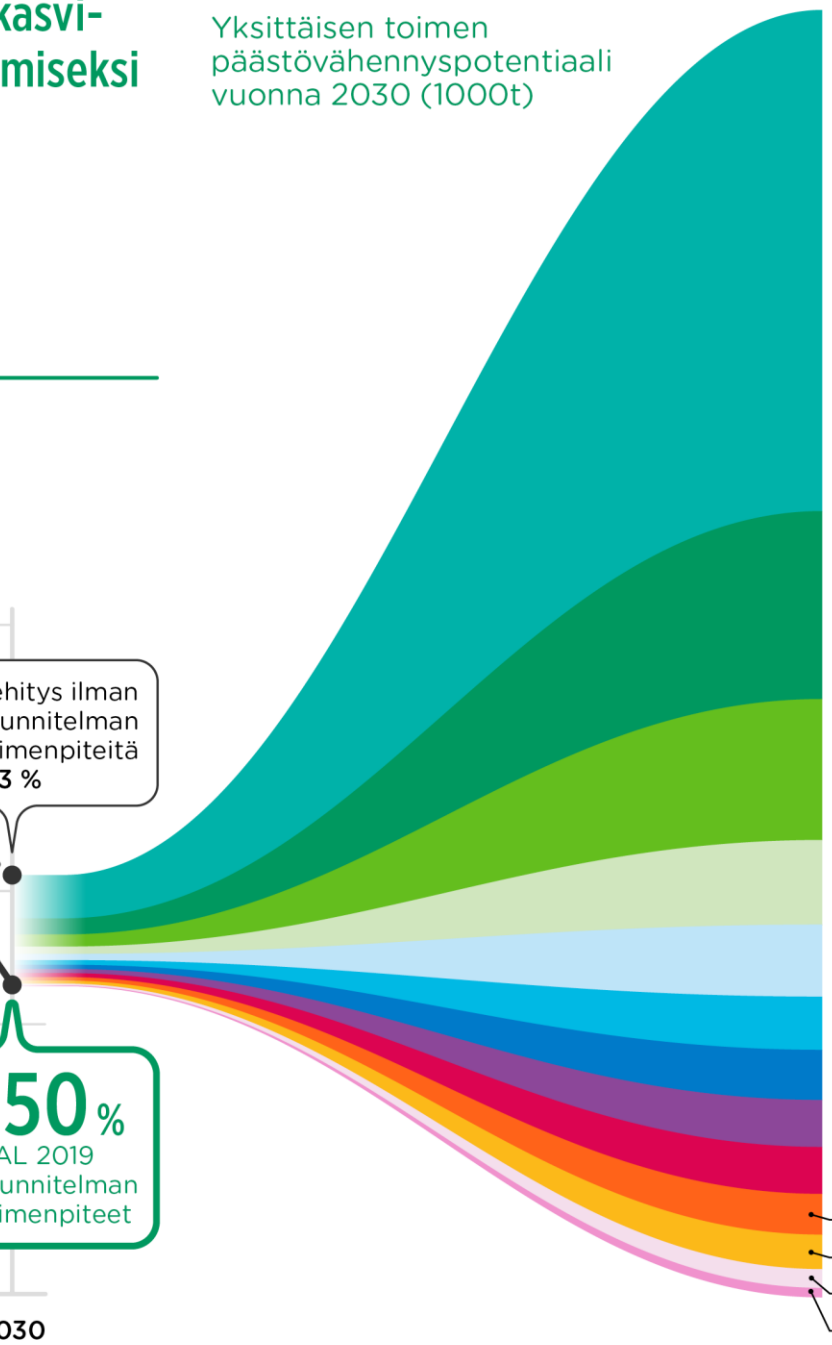
Kustannukset (Pisara+) 1 600–1 800 M€ *(MAKU 130, 2010=100)*

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

Liikenteen CO_2 -päästökehitys vuoteen 2030



Yksittäisen toimen päästövähennyspotentiaali vuonna 2030 (1000t)



160 Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu

60 Tiemaksu

45 Helsingin seudun bussiliikenne päästöneutraali

27 Raskaan liikenteen teknologian investointituki

23 Liikennehankkeet ja maankäytön tiivistäminen keskeisille paikoille

17 Jaetut kyydit

16 Työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen

15 Pysäköintivyöhykkeiden laajentaminen

15 Raskaan liikenteen ympäristövyöhyke kantakaupungissa

13 Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen

11 Seudun pyöräilyverkko, sähköpyörät ja kaupunkipyörät

6 Keskusten, asemien ja solmujen kehittäminen

5 Liityntäpysäköinnin lisääminen