17.05.2021

163/00.04.02/2021
[Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 sekä sitä koskeva vaikutusten arviointi]

Liikenne ja viestintävaliokunta
Eduskunta

HSL:n lausunto valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne12-selonteosta liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä yhdeksässä jäsenkunnassaan sekä liikennejärjestelmäsuunnittelusta Helsingin seudun 15 kunnan alueella. HSL tuo lausunnossaan esiin keskeisimmät huomiot valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, erityisesti pitkäjänteisestä joukkoliikenteen kehittämisestä koronapandemian jälkeen sekä ehdotetusta liikenneinvestointien yhteisrahoitusmallista.

<u>Liikenneinvestointien yhteisrahoitusmalli ja kuntien realiteetit</u>

Koko Helsingin seudun liikennejärjestelmän julkinen rahoitus oli vuonna 2020 noin 1788 M€. Kokonaisuus koostuu joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisestä, investoinneista liikenneväyliin sekä liikenneväylien kunnossapidosta. Kuntien rahoitus oli yhteensä noin 1227 M€ ja valtion rahoitus noin 319 M€. Joukkoliikenteen valtion tuki on edelleen marginaalinen kuntien joukkoliikennepanostukseen nähden, korona-avustuksista huolimatta. Nykytilanteessa valtion ja kuntien menot ja tulot Helsingin seudun liikennejärjestelmässä jakautuvat hyvin epätasaisesti. Valtion keräämät verot ja maksut ovat kolminkertaiset valtion tukiin ja investointeihin nähden.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella seudun pääliikenneyhteyksiä ja myös valtion väyläverkkoa. Kymmenen viime vuoden (2011–2020) vertailussa Helsingin seudun kuntien investoinnit kaikista pääväylä- ja ratainvestoinneista olivat 65 % ja vastaavasti valtion investoinnit 35 %. Vertailun vuoksi edellisen kymmenvuotiskauden (2001–2010) aikana kuntien osuus investoinneista oli 45 % ja valtion 55 %. Määrittelemällä hankkeiden rahoitusvastuut koreittain tarkasti tiettyihin prosenttiosuuksiin, ajaudutaan helposti tilanteeseen, jossa kunnille vyörytetään lisää rahoitusvastuuta. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita

heikkenevät, eikä kaupunkien kestävää kasvua ja kilpailukykyä pystytä varmistamaan.

Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti ja maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina. Valtio hyötyy myös valtion päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, joiden suurin potentiaali on suurilla kaupunkiseuduilla.

HSL kannattaa selkeiden, ennakointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee valmistella yhteistyössä. HSL tähdentää, että kustannusjaon muuttaminen selonteon yhteisrahoitusmallin mukaiseksi ei ole hyväksyttävissä. Riittäviä perusteluja ja tietopohjaa ei ole esitetty. Tähän mennessä valmistuneet selvitykset ovat olleet esiselvitystyyppisiä, missä esimerkkitapausten läpikäynnin perusteella ei ole pyritty edes tekemään pitkälle meneviä johtopäätöksiä tai yleistyksiä, vaan ne ovat enemmänkin lisänneet käsitystä liikennehankkeiden heterogeenisuudesta ja itse ilmiöalueen problematiikasta. Tällä hetkellä ei ole yksiselitteisiä laskennallisia perusteluja sille, kuinka väyläinvestoinnin hyötyjen kohdentuminen voitaisiin lukea kaupunkiseutujen tai valtion eduksi. Yhteisrahoitusmallin valmistelussa tulee tarkastella muun muassa valtion ja kuntien vastuut kokonaisuutena, kuntien veropohjan pieneneminen ja kaupunkiseutujen vaikuttavuus, kriteerit hankkeiden jaotteluun (ml. päästötavoitteisiin ja asuntotuotantoon liittyvät) sekä riittävät lähtötiedot kustannusjakojen pohjaksi.

Liikenne12-lausuntoyhteenvedon mukaan suunnitelmaluonnoksessa esitetyt kustannusjaot ja niiden periaatteet herättivät hyvin laajaa vastustusta kautta linjan. On huolestuttavaa, että runsaasta vastustuksesta huolimatta malli on pidetty lähes ennallaan, eikä suunnitelmaan ole kuvattu lainkaan, kuinka teemaa käsitellään jatkossa yhteistyössä.

Vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopijapuolten kesken, esimerkiksi isoissa liikennehankkeissa tai MAL-sopimusten puitteissa, kuten tähänkin asti on useassa hankkeessa tehty. Liikenneinfrahankkeet poikkeavat toisistaan merkittävästi, eikä niihin voida soveltaa kategorisia kustannusjakoperiaatteita. Toimintaa kehitettäessä tulee myös välttää toimintatapaa, mikä käytännössä johtaisi valtion omistaman infran investointivastuun siirtymiseen kunnille. Tämä olisi vastoin valtion ja kuntien työnjakoa ja ristiriidassa nykylainsäädännön kanssa. Valtion ja kuntien, kuten MAL-seutujen, kumppanuutta sopimuksellisessa yhteistyössä on tärkeää vahvistaa. Sopimukselliseen yhteistyöhön kuuluu myös sovellettavien kustannusvastuiden periaatteiden määrittely osapuolten kesken.

HSL ehdottaa, että valiokunta esittäisi mietinnössään seuraavaa kannanottoehdotusta:

- Selontekoon sisältyvän valtion ja kuntien yhteisrahoitusmallin tarkoituksena ei ole liikennehankkeiden rahoitusvastuiden muuttaminen eikä sitä pidä sellaisena käyttää.

- MAL-sopimuksia koskien jatkovalmistelussa valtio ja seitsemän MAL-kaupunkiseutua määrittelevät yhteistyössä MAL-sopimuksissa sovellettavien kustannusjakojen periaatteet ja niiden kriteerit.

Liikenne12-tavoitteiden saavuttamiseksi joukkoliikenteen on elvyttävä koronapandemiasta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla. HSL on huolissaan siitä, kuinka joukkoliikenne säilyy kestävän liikkumisen runkona koronapandemian jälkeen. **Ilman toimivaa ja houkuttelevaa joukkoliikennettä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa. Tämä edellyttää joukkoliikenteen varmaa ja pitkäaikaista rahoituspohjaa.** Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen pandemian jälkeen tulee kestämään pitkään ja vaikeuttaa myös päästötavoitteiden saavuttamista. HSL-alueen joukkoliikenteen lipputulomenetykset olivat vuonna 2020 noin 140 miljoonaa euroa, ja olemme joutuneet rahoittamaan operatiivista toimintaa lainarahoituksella. Tämän vuoden osalta HSL:n lipputulomenetyksiksi arvioidaan lähes 160 milj. euroa. **HSL:n joukkoliikenne tarvitsee myös tulevina vuosina valtion tukea, jotta emme ajaudu tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen palvelut Helsingin seudulla romahtavat.**

Vuonna 2020 HSL:n kokonaiskustannukset olivat 725 milj. euroa. Valtion 4. LTA:sta HSL sai akuutista koronatilanteesta johtuvaa tukea 59 milj. euroa, joka kattoi kustannuksista 8%. HSL-jäsenkuntien kuntaosuudet olivat vastaavasti 416 milj. euroa. Lipputulojen osuus jäi koronakriisin seurauksena 243 milj. euroon. Vuoden 2021 kokonaiskustannukset tulevat olemaan ennusteen mukaan 727 milj. euroa ja kuntien maksuosuudet kasvavat 425 milj. euroon. Lipputulojen arvioidaan jäävän tänä vuonna 225 milj. euroon. Traficom on myöntänyt valtion 7. LTA:n koronatukea lipputulomenetyksiin 69 milj. euroa, jolla voidaan kattaa vuoden 2021 kustannuksista 9%. Näidenkin avustusten ja muiden tasapainotustoimien jälkeen alijäämäennuste on vuoden 2021 lopussa 38 milj. euroa. Kuntien panos on jo ollut mittava muun muassa käytettyjen ylijäämien muodossa. Vaikeat koronavuodet ovat tulevina vuosina vaikeuttamassa kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämistä ja myös Liikenne12-tavoitteiden saavuttamista.

HSL:n muut pääviestit valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen täytäntöönpanosta

HSL pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä, ja suunnitelmaan on luotu hyvä tarkastelukokonaisuus ja prosessi. Suunnitelman linjaukset ovat niin ikään oikeansuuntaiset. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan kuitenkin isolta osin suunnittelu- ja investointiohjelmassa. **Sekä strategisen tilannekuvan että suunnittelu- ja investointiohjelman valmistelun vuorovaikutus on osin epäselvä**. Valmistelun tulee olla tietopohjaista ja osallistavaa.

Suunnitelman kokonaisrahoituksessa ei ole riittävää painotusta kestäviin kulkumuotoihin, kun otetaan huomioon suunnitelman tavoitteet ja Suomen hiilineutraalisuustavoite. Suunnitelma sisältää perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat pieniä ja alkavat liian myöhään. Kytkös Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ei ole riittävä, jotta tiekarttatyöstä olisi tullut selkeät tavoitteet liikennejärjestelmätason päästövähennystarpeelle.

Rataverkon osalta HSL nostaa esiin, että **ratainvestointien lisäksi tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää huomattavasti nykyistä enemmän huomiota taustajärjestelmiin** kuten kalustoon, varikoihin ja liikenteen järjestämiseen.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn lisäämiseksi **HSL ehdottaa lisäksi, että valtion tulisi mahdollistaa lainmuutoksella kunnille oikeus tehdä joukkoliikennekatujen ja -kaistojen valvontaa sekä periä pysäköintivirhemaksuun verrattavissa oleva hallinnollinen sanktio väärinkäytöksistä.** Joukkoliikennekatujen ja -kaistojen oikealla käytöllä turvataan joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta sekä parannetaan joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuutta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tunnistaa huonosti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluprosesseja. **Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi eväitä pitkäjänteiseen kaupunkiseutujen suunnitteluun, ja sen suhdetta MAL-sopimuksiin onkin kokonaisuutena vielä selkeytettävä.** Valtakunnallisen ja alueellisten prosessien tulee olla vuorovaikutuksessa toisiinsa, samalla kun valtion ja kuntien välistä vuorovaikutusta on tärkeää lisätä ja kehittää myös molempien prosessien sisällä.

Lisätietoja antaa osastonjohtaja Sini Puntanen (p. 040 5013362, sini.puntanen@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 17.5.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.