

KIRJALLINEN KYSYMYS 362/2014 vp

Länsimetron jatkaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Länsimetron tunnelilouhinta aloitettiin kesällä 2010 Helsingin ja Espoon kaupunginvaltuustojen periaatepäätösten ja metrokaavojen hyväksymisen seurauksena. Valtio sitoutui tuolloin 30 prosentin rahoitusosuuteen.

Espoolla olisi halukkuutta ja tekniset valmiudet toteuttaa noin 800 miljoonaa euroa maksava jatkohanke Matinkylästä Kivenlahteen tai Saunalahteen heti ensimmäisen vaiheen louhintatöiden päätyttyä. Espoon oma rahoitusosuus olisi 70 prosenttia ja voisi jatkua vuoteen 2016 tai 2017 asti. Metrolinjan jatkaminen heti louhintojen päätyttyä olisi taloudellisesti tehokasta, sillä se säästäisi arvioiden mukaan jopa 100 miljoonaa euroa verrattuna tilanteeseen, jossa jatkohanke toteutettaisiin vasta myöhemmin. Muun muassa rakennuskustannusten tason vuoksi hanke kannattaisi toteuttaa matalassa suhdannetilanteessa. Hanke on kuitenkin liian suuri pelkästään kaupungin rahoitettavaksi. On myös muistettava, että toimiva Länsimetro Espoonlahteen saakka palvelisi hyvin laajaa maantieteellistä aluetta. Metropolialuehan tuottaa jo noin kolmanneksen koko maan kansantulosta.

Helsingin seudun tuoreen MAL-seurantakatsauksen mukaan seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen tavoitteet ovat toteutuneet hyvin: asuntotuotantotavoite on toteutunut 90-prosenttisesti, ja Espoo on onnistunut jopa ylittämään omat tavoitteensa. Espoo ei voi kuitenkaan tulevaisuudessa toteuttaa tavoitteeksi asetettua raitisiin tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta ilman päätöstä Länsimetron jatkosta. Esimerkiksi Espoonlahti on jo nyt 55 000 asukkaan kaupunki-

keskus, jonka kehittäminen edellyttäisi tuekseen metrolinjaa.

Tilastokeskuksen uusimpien tietojen mukaan Suomen työttömyys on 9,5 prosenttia ja ilman työtä on yli 250 000 suomalaista. Näiden lukujen valossa infrastruktuuriprojektien työllistävää vaikutusta olisi hyödynnettävä entistä voimakkaammin. Metron rakentaminen on työllistänyt kaikkiaan noin 15 000 henkilötyövuoden verran: työmaalla 7 000, rakennustuoteteollisuudessa 2 000 ja rakentamista palvelevissa tehtävissä noin 6 000 henkilötyövuotta. Rakenteilla olevan metrolinjan varrella on käynnissä tai käynnistymässä noin 4—5 miljardin euron investoinnit, joiden työllistävä vaikutus on VTT:n arvioiden mukaan noin 65 000—80 000 henkilötyövuotta. Metron jatkamisen työllisyysvaikutukset tulisivat olemaan samaa luokkaa, eli noin 12 000 henkilötyövuotta suoranaisissa infrastruktuuri-investoinneissa ja yli 60 000 henkilötyövuotta siihen liittyvissä kiinteistörakentamisen investoinneissa.

Tuoreimmassa kehyspäätöksessä metrolinjan jatkaminen ei kuitenkaan saanut rahoitusta. Länsimetron jatkohankkeen toteuttaminen uhkaa siirtyä pitkälle tulevaisuuteen, mikäli valtio ei avusta rakentamista.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Ottaen huomioon rakennustöiden jatkamisen hyödyt ja nykyisen työllisyystilan-

KK 362/2014 vp — Pia Kauma /kok

teen edellyttämät toimet aikooko hallitus muuttaa päätöstään metrolinjan jatkon suhteen?

Helsingissä 14 päivänä toukokuuta 2014

Pia Kauma /kok

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitaneet asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Pia Kauman /kok näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 362/2014 vp:

Otaen huomioon rakennustöiden jatkamisen hyödyt ja nykyisen työllisyystilanteen edellyttämät toimet aikooko hallitus muuttaa päätöstään metrolinjan jatkamisen suhteen?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Länsimetron rakentaminen Ruoholahdesta Matinkylään on käynnissä. Tämän hetken tavoiteaikatauluna on rakennustöiden valmistumisen vuoden 2015 lopulla ja liikenteen aloittaminen syksyllä 2016.

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle annettiin keväällä 2012. Siinä yhteydessä määriteltiin tällä hallituskaudella käynnistettävät liikenneinvestointihankkeet. Länsimetron jatkaminen Matinkylästä Kivenlahteen ei sisällynyt selonteon tämän hallituskauden investointiohjelmaan, mutta pääkaupunkiseudun metrohankkeet sisältyivät vuosien 2016—2022 suunnittelua ohjaavaan ohjelmaan.

Länsimetron jatkaminen välillä Matinkylä—Kivenlahti sisältyi myös vuonna 2011 valmistuneen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) liikenneinfrastruktuurin kehittämisohjelmaan. Hanke on suunnitelmassa priorisoitu kiireellisyysjärjestyksessä sijalle 11 vuoteen 2020 mennessä aloitettavaksi ehdotettujen hankkeiden joukossa. Raideliikennehankkeista Länsimetron jatkamisen edelle on sijoitettu Pasila—Riihimäki-rataosuuden välityskyvyn nosta-

misen 1. vaihe, kaupunkirata Leppävaara—Espoo sekä Pissararata.

Kesällä 2012 allekirjoitettiin Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus vuosille 2012—2015 (MAL-aiesopimus). Tässä sopimuksessa valtio ja kunnat määrittivät sopimuskaudella aloitettavat liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät infrastruktuurin kehittämishankkeet. MAL-aiesopimuksessa pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeista todetaan yleisesti, että valtio edistää niiden suunnitteluvalmiutta seuraavaa suunnittelukautta varten.

Liikennepoliittisessa selonteossa on linjattu valtion osallistuminen suurten kaupunkiseutujen metrohankkeiden rakentamiseen 30 prosentin osuudella, kuitenkin niin, että hankkeiden rahoitusosuudet päätetään tapauskohtaisesti erikseen riippuen muun muassa hankkeiden kustannuksista, laajuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta sekä kohteiden omistussuhteista. Liikennepoliittista selontekoa laadittaessa kustannusarvio metron jatkamiselle Matinkylästä Kivenlahteen oli luokkaa 400 miljoonaa euroa. Tämän päivän kustannusarvio ilman metrovarikkoa on noin 780 miljoonaa euroa ja siihen liittyvän varikon rakentaminen lisäksi luokkaa 100 miljoonaa euroa.

Espoon yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja Espoo on suunnitellut kaavoittavansa runsaasti asuntoja kaupungin lounaisosaan. Espoossa on arvioitu vuonna 2035 olevan metron jatkeen liittyntäliikenteen vaikutuspiirissä yhteensä 90 000 asukasta ja noin 16 000 työpaikkaa. Länsimetron jatkeelle on arvioitu tulevan 50 000 käyttäjää vuorokaudessa sitten kun Espoon lounaisosiin kaavailtu lisärakentaminen on toteutunut.

Länsimetron rakennustöiden jatkamista osuudella Matinkylä—Kivenlahti ei ole valtiontalouden kehyksissä liikennejärjestelmän kehittämiseen varatussa rahoituksessa. Länsimetro tulee olemaan tehokas tapa hoitaa pääkaupunkiseudun

länsiosan joukkoliikennettä kun alueella on huomattavasti nykyistä suurempi asukasmäärä. Ottaen huomioon valtiontalouden tilan ja säästöta-voitteet, on päätöstä valtion rahoitukseksi harkittava huolella.

Helsingissä 10 päivänä kesäkuuta 2014

Liikenne- ja kuntaministeri Henna Virkkunen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 362/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Pia Kauma /saml:

Ämnar regeringen ändra sitt beslut om en fortsättning av metrolinjen, med hänsyn till fördelarna med att byggarbetena fortsätter och de åtgärder som dagens sysselsättningsläge kräver?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Byggandet av Västmetron från Gräsviken till Mattby pågår. Enligt gällande tidsplan ska byggarbetena vara klara i slutet av 2015 och trafiken inledas hösten 2016.

Våren 2012 lämnade statsrådet en trafikpolitisk redogörelse till riksdagen. I samband därmed fastslogs de trafikinvesteringsprojekt som skulle startas under innevarande regeringsperiod. En förlängning av Västmetron från Mattby till Stensvik ingick inte i redogörelsens investeringsprogram för den innevarande regeringsperioden, men huvudstadsregionens metroprojekt ingår i det program som styr planeringen under åren 2016—2022.

En förlängning av Västmetron från Mattby till Stensvik ingick också i Helsingforsregionens trafiksystemplans (HLJ) förslag från 2011 om hur trafikinfrastrukturen ska utvecklas. I planen har projektet prioriterats som elfte i skyndsambetsordningen bland projekt som föreslås bli påbörjade före år 2020. Bland spårtrafikprojekten har såväl höjningen av förmedlingskapaciteten för banansnittet Böle—Riihimäki som stadsbanan Alberga—Esbo och Centrumslingan rankats högre än förlängningen av Västmetron.

Ett intentionsavtal för 2012—2015 om markanvändning, boende och trafik (MBT-intentionsavtal) mellan Helsingforsregionens kommuner och staten undertecknades sommaren 2012. I avtalet fastställde staten och kommunerna sådana projekt för utveckling av infrastrukturen som ska påbörjas under avtalsperioden och som gäller trafiksystemets funktionalitet och utvecklingen av markanvändningen. Om metro- och snabbspårvägsprojekt konstateras i MBT-intentionsavtalet allmänt att staten främjar förutsättningarna för att planera projekten för följande intentionsavtalsperiod.

I den trafikpolitiska redogörelsen har statens finansieringsandel för byggande av metroprojekt i de stora stadsregionerna fastställts till 30 procent. Beslut om projektets finansieringsandelar fattas emellertid separat från fall till fall beroende bland annat på projektets kostnader, omfattning och ändamålsenlighet samt på objektens ägarförhållanden. När den trafikpolitiska redogörelsen gjordes upp var kostnadskalkylen för en förlängning av metron från Mattby till Stensvik i storleksordningen 400 miljoner euro. I dag är kostnadskalkylen cirka 780 miljoner euro, varutöver den anslutande metrodepån kostar cirka 100 miljoner euro.

Samhällsstrukturen i Esbo förtätas och Esbo har för avsikt att planlägga för rikligt med bostäder i stadens sydvästra delar. Det har beräknats att Esbo år 2035 kommer att ha cirka 90 000 invånare och cirka 16 000 arbetstillfällen inom räckhåll för anslutningstrafiken till den förlängda metrobanan. Förlängningen av Västmetron uppskattas få 50 000 användare per dygn när den planerade utbyggnaden av sydvästra Esbo har genomförts.

Medel för en förlängning av Västmetron från Mattby till Stensvik har inte reserverats i anslagen för utveckling av trafiksystem i statsrådets plan för de offentliga finanserna. Västmetron kommer att vara ett effektivt medel för att sköta kollektivtrafiken i den västra delen av huvud-

stadsregionen när området väl har ett betydligt större invånarantal än i dag, med hänsyn till de offentliga finansernas tillstånd och sparmålen bör beslutet om statlig finansiering noga övervägas.

Helsingfors den 10 juni 2014

Trafik-och kommunminister Henna Virkkunen