

KIRJALLINEN KYSYMYS 374/2012 vp

Länsimetron jatkaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Helsingin metron jatkaminen Espooseen käynnistyi Espoon ja Helsingin kaupunginvaltuustojen periaatepäätöksillä vuonna 2008 ja metrokaavojen hyväksymisellä vuonna 2009. Valtio sitoutui Länsimetron 30 prosentin rahoitusosuuteen (enintään 200 milj. euroa) vuonna 2008, ja hankkeen rakentaminen alkoi alkukesällä 2010. Tällä hetkellä Länsimetron tunneleista on louhittu noin 40 prosenttia, ja metron on tarkoitus avautua liikenteelle välille Ruoholahti—Matinkylä loppuvuodesta 2015.

Pääkaupunkiseudun metrohankkeet mainitaan valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa 2012 hankkeina, joiden suunnitteluvalmiutta edistetään aikavälillä 2016—2022. Länsimetron jatkamisen kannalta tämä kirjaus ei kuitenkaan lupaa mitään, vaan tarkoittaa jopa 10 vuoden lykystä hankkeen aloittamiselle.

Espoolla olisi tekniset valmiudet viedä 700 miljoonaa euroa maksavaa jatkohanketta Matinkylästä eteenpäin Kivenlahteen tai Saunalahteen heti vuodesta 2014 lähtien, jolloin metron ensimmäisen vaiheen louhintatyöt päättyvät. Espoon oma rahoitusosuus olisi 70 prosenttia, ja se voisi jatkua vuoteen 2016 tai 2017 asti, mikäli takuu valtion 30 prosentin osallistumisesta tulevaisuudessa olisi olemassa. Metron jatkaminen heti nykyisten louhintojen päätyttyä toisi arviolta 100 milj. euron säästöt, jotka aiheutuisivat muun muassa rakennushankkeen uudelleen aloittamisesta säästyneistä kustannuksista sekä lähivuosien suhdanteesta, jonka on arvioitu olevan suosiollinen louhinnan ja rakentamisen kannalta. Vuosikymmenen lopuksi ruuhkautuu run-

saasti liikennehankkeita, mikä todennäköisesti aiheuttaa hintojen nousua.

Länsimetron jatkoon rakentamisen hyödyt olisivat kiistattomat. Vuoden 2015 jälkeen Länsimetro kerää arviolta 100 000 matkustajaa päivässä, joista noin 60 000 ylittää Espoon ja Helsingin rajan. Metron jatkaminen Kivenlahteen lisäisi käyttäjämäärää vielä noin 50 000—55 000 matkustajalla.

Valtion ja 14 Helsingin seudun kunnan välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimus sisältää tavoitteet myös asuntorakentamiselle. Espoon osalta sopimuksen 2 500 asunnon vuosittainen tavoitetuotanto, josta 20 prosenttia tulee olla sosiaalista vuokra-asuntotuotantoa, ei ole mahdollinen ilman, että Länsimetroa jatketaan. Sekä Länsimetron jatkoon että mahdollisesti toteutettavan kaupunkiradan jatkoon varaan on suunniteltu noin 50 000 asukkaan asuntotuotanto jo olemassa olevan 70 000 asukkaan lisäksi. Muualle kuin ratayhteyksien varrelle rakentaminen ei riitä yhteisesti linjattujen tavoitteiden täyttymiseen.

Länsimetron jatkaminen hyödyntäisi paitsi Espoota ja läntistä Uuttamaata myös koko metropolialuetta. Se lisäisi asuntotuotantomahdollisuutta Espoossa, olisi hallitusohjelman tavoitteiden mukainen ja ohjaisi asumista julkisen liikenteen lähelle. Kun hanke lisäksi työllistää jo tällä hetkellä 200 henkilötyövuotta suunnitteluun ja 6 000 henkilötyövuotta rakentamiseen, on vaikea keksiä liikennehankkeita, jotka täyttäisivät hallitusohjelman tavoitteet myös elinkeinopoliitikan ja

KK 374/2012 vp — Pia Kauma /kok ym.

työllisyyden osalta yhtä hyvin kuin Länsimetron jatkaminen.

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

Miksi hallitus ei tue liikennehanketta, jonka hyödyt suhteessa kustannuksiin ovat poikkeuksellisen hyvät ja joka tavoitteiltaan vastaa hallitusohjelman kirjauksia metropolialueen kehittämisestä ja liikennepolitiikasta?

Helsingissä 8 päivänä toukokuuta 2012

Pia Kauma /kok
Johanna Karimäki /vihr
Eero Lehti /kok
Marjo Matikainen-Kallström /kok

Sanna Lauslahti /kok
Kari Tolvanen /kok
Antti Kaikkonen /kesk
Raija Vahasalo /kok

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Pia Kauman /kok ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 374/2012 vp:

Miksi hallitus ei tue liikennehanketta, jonka hyödyt suhteessa kustannuksiin ovat poikkeuksellisen hyvät ja joka tavoitteiltaan vastaa hallitusohjelman kirjauksia metropolialueen kehittämisestä ja liikennepolitiikasta?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Hallituksen 12.4.2012 eduskunnalle antamassa selonteossa kaupunkiseutujen merkitys Suomen talouden ja kilpailukyvyn vetureina on laajalti tunnistettu. Suuret ja kasvavat kaupunkiseudut on myös määritetty omaksi 2010-luvun liikennepolitiikan erityishuomiota vaativaksi aihealueeksi. Tällä hallituskaudella kaupunkiseutujen kilpailukyvyn edistämiseen kohdistetaan valtion puolelta merkittäviä erityispanostuksia.

Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista on pyritty edistämään MAL-aiesopimusmenettelyn kautta. Valtio edistää aiesopimusten toteutumista erilaisin tukitoimin. Uutena avauksena ja tukitoimenpiteenä hallitus on sitoutunut osallistumaan pienten liikenneinfrastruktuuritoimenpiteiden rahoitukseen suurimmilla kaupunkiseuduilla edellyttäen kuntien samansuuruisia tukea hankkeille. Toimenpiteet kohdistetaan erityisesti

joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen. Lisäksi valtio tukee joukkoliikenteen kehittämistä suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuella.

Hallituksen esittämässä vuosien 2012—2015 investointiohjelmassa on myös useampi Helsingin seutua koskeva liikennehanke. Kehä I:n ja Kehä III parantamishankkeet, Helsinki—Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen sekä Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen edistävät kokonaisvaltaisesti koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuutta.

Hallituksen tärkeä periaatteellinen linjaus selonteossa koskee valtion osallistumista suurten kaupunkiseutujen raideliikenneinvestointien rahoittamiseen kaupunkiratahankkeiden osalta 50 prosentilla ja kaupunkiraitioteiden osalta 30 prosentilla. Selonteon linjauksen mukaisesti hallitus on osoittanut tahtotilansa kaupunkiratahankkeiden toteuttamiselle. Hallitus linjasi, että hankkeiden rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen, mikä koskee myös Länsimetron jatkamista Matinkylästä Kivenlahteen. Selonteon liikenneverkon kehittämissuunnitelmassa vuosille 2016—2022 yhdeksi kohteeksi on linjattu pääkaupunkiseudun metrohankkeet, joissa valtion rahoitusosuudeksi on määritetty 30 prosenttia. Hallitus on tunnistanut tarpeen Länsimetron jatkamiselle ja tekee linjaukset pääkaupunkiseudun metrohankkeiden rahoittamisesta tämän hallituskauden aikana. Sitovat rahoituspäätökset valtio tekee myöhemmin.

Helsingissä 24 päivänä toukokuuta 2012

Liikenneministeri Merja Kyllönen

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 374/2012 rd undertecknat av riksdagsledamot Pia Kauma /saml m.fl.:

Varför stöder regeringen inte ett trafikprojekt som medför exceptionellt stora fördelar i förhållande till kostnaderna och vars syften står i samklang med skrivningarna om trafikpolitiken och utvecklingen av metropolområdet i regeringsprogrammet?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

I den redogörelse som regeringen överlämnade till riksdagen den 12 april 2012 har stadsregionernas betydelse som dynamon för ekonomin och konkurrenskraften fått bred uppmärksamhet. Även trafiken i de stora och växande stadsregionerna har lyfts fram som en fråga som kräver särskild hänsyn i 2010-talets trafikpolitik. Under innevarande regeringsperiod gör staten betydande specialsatsningar för att förbättra stadsregionernas konkurrenskraft.

I de fyra största stadsregionerna har man försökt förbättra samordningen av markanvändningen, boendet och trafiken med hjälp av det så kallade MBT-intentionsavtalsförfarandet. Staten främjar genomförandet av intentionsavtalen genom olika slags stödåtgärder. Som en ny giv och en ny stödåtgärd har regeringen förbundit sig att delta i finansieringen av småskaliga insatser för att utveckla trafikinfrastrukturen i de största stadsregionerna på villkor att kommunerna bidrar med ett lika stort stöd till projekten. Dessa

insatser inriktas särskilt på att förbättra förutsättningarna för kollektiv-, gång- och cykeltrafiken. Dessutom stöder staten utvecklingen av kollektivtrafiken genom det kollektivtrafikstöd som ges till de stora stadsregionerna.

I det investeringsprogram för åren 2012—2015 som regeringen har framlagt ingår även flera trafikprojekt som rör Helsingforsregionen. Renoveringsprojekten för Ring I och Ring III, höjningen av kapaciteten på banavsnittet Helsingfors—Riihimäki och förbättringen av bangården i Helsingfors i operativt hänseende är projekt som bidrar till en övergripande förbättring av trafiksystemet i hela regionen.

En viktig princip i regeringens redogörelse gäller statens andel i finansieringen av investeringar i spårvägstrafiken i de stora stadsregionerna: i fråga om stadsbanor bidrar staten med 50 procent och i fråga om stadsspårvägar med 30 procent. Regeringen har i överensstämmelse med denna princip bekräftat sina strategiska avsikter att främja genomförandet av stadsbaneprojekt. Regeringen har beslutat att finansieringsandelarna likväl ska fastställas skilt för varje fall, vilket även gäller förlängningen av Västmetron från Mattby till Stensvik. I det program för utvecklingen av trafiknätet åren 2016—2022 som ingår i redogörelsen utgör metroprojekten i huvudstadsregionen ett av de utvecklingsobjekt för vilka statens finansieringsandel har fastställts till 30 procent. Regeringen är medveten om behovet att förlänga Västmetron och stakar ut riktlinjer för finansieringen av metroprojekten under denna regeringsperiod. Staten fattar bindande beslut om finansieringen senare.

Helsingfors den 24 maj 2012

Trafikminister Merja Kyllönen