

11.01.2021

606/00.04.02/2020
[EU:n kansallinen
elpymispaketti]LiV@eduskunta.fiLiikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Viite

VNS 6/2020 vp Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle - Suomen kestävän kasvun ohjelma
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 17.12.2020**Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijalausuntopyyntöön Suomen kestävän kasvun ohjelmasta**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymältä lausuntoa asiasta VNS 6/2020 vp Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle - Suomen kestävän kasvun ohjelma. Linkki aineistoon [VNS 6/2020 vp \(eduskunta.fi\)](#)

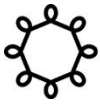
Suomen kestävän kasvun ohjelman koordinaatioryhmän linjausten mukaisesti Suomen kestävän kasvun ohjelmalla edistetään sekä nopeavaikutteista elpymistä että pitkällä aikavälillä välttämätöntä elinkeinoelämän rakenteiden ja julkisten palveluiden uudistumista. Ohjelman sisältämät uudistukset ja investoinnit vauhdittavat ilmastonmuutoksen torjuntaa, vahvistavat tuottavuutta ja talouden kasvupotentiaalia sekä nopeuttavat tarpeellisia rakennemuutoksia työllisyysasteen nostamiseksi sekä tuotannon ja kulutuksen saattamiseksi kestäväälle perustalle. Ohjelma vahvistaa sosiaalista ja alueellista eheyttä sekä yhteiskunnan toipumista koronaviruskriisin kielteisistä vaikutuksista.

Hallitus on vuoden 2021 talousarviota koskevassa neuvottelussaan linjannut, että EU:n Elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitus kohdennetaan kuuteen painopisteeseen:

1. Koulutus, tutkimus- ja innovaatiotoiminnalla Suomi takaisin kestävän kasvun uralle
2. Vihreä siirtymä tukee talouden rakennemuutosta
3. Suomen kansainvälisen kilpailukyvyyn turvaaminen
4. Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistaminen
5. Työmarkkinoiden toiminta, työttömille suunnatut palvelut ja työelämän kehittäminen
6. Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden saatavuuden vahvistaminen ja kustannusvaikuttavuuden lisääminen.

HSL kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Suomen kestävän kasvun ohjelman painopisteet ovat kannatettavia ja tulevaisuutta hyvin rakentavia. Ohjelmakokonaisuus on mittava ja sillä tavoitellaan laajoja ja merkittäviä vaikutuksia. Sekä yleiset kriteerit että tarkemmat kriteerit investointi- ja uudistuskokonaisuuksille ovat kannatettavia. Rahoitettavissa toimissa painotetaan suuria



kokonaisuuksia, mutta **kokonaisuuksien sisältö, vastuutahot ja niiden muodostamisprosessit ovat vielä varsin yleispiirteisiä**. Yleispiirteisyyden vuoksi ohjelman vaikutusten kuvaus on paljolti tavoitteisiin perustuva ja siten lähinnä suuntaa antava. Ehdotettu ohjelman toteuttamiseen liittyvä seurantamenettely asiantuntijapaneeleineen on erittäin kannatettava ja sen avulla voidaan varmistaa ohjelman vaikuttavuus ja rahoituskohteiden oikea suuntaaminen.

Rahoitusta välittäviin toimeenpaneviin tahoihin on valtion ja muiden toimijoiden ohella tunnistettu myös kunta- ja aluetoimijat. Tämä onkin tarkoituksenmukaista kuntien ja kuntayhtymien vastatessa monista ohjelmaan sisältyvistä osa-alueista. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen hanke-ehdotukset investointikohteiksi vastaavat moniin ohjelman tavoitteisiin ja ne tulee huomioida rahoituksen kohdentamisessa. Ohjelman toimeenpanon ja rahoituksen tarkemman kanavoinnin ja kriteerien soveltamisen tulee tapahtua toimeenpanevien kuntien ja kuntayhtymien näkökulmasta mielekkäällä, ennakoivalla ja oikea-aikaisella tavalla.

HSL on vähäpäästöisen joukkoliikenteen edelläkävijä Suomessa ja edistää edelleen puhtaiden teknologioiden lisäämistä liikenteessä ja vihreää siirtymää. Elpymisvälineen käyttö TKI-toimintaan myös tällä saralla on jatkossakin tarpeen ja kanavoitavissa esimerkiksi ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen kautta joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille. Puhtaiden ajoneuvojen direktiivi asettaa toimivaltaisille viranomaisille velvoitteita, joiden täyttämässä onnistuminen vaatii julkista rahoitusta ja elpymisvälineen käyttö soveltuu tähän hyvin.

Liikenteen vähähiilisyyden investointien osalta selonteossa viitataan keväällä 2021 valmistuviin fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sekä liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen työryhmään. HSL katsoo, että näiden pohjalta on tehtävä riittävän vaikuttavia ratkaisuja liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja elpymisrahaston panoksia tulee niihin toimiin myös käyttää.

Suomen kestävä kasvun ohjelma tehdään yhteistyössä ja kumppanuudessa kansallisten ja alueellisten toimijoiden kesken. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pitää painopisteitä erittäin tärkeinä ja ehdottaa painopisteisiin sisällytettäväksi seuraavia kolmea hankekokonaisuutta:

A. Yhteiskunnalle elintärkeiden joukkoliikennepalveluiden selviytyminen koronakriisin yli

Hanke A kohdentuu erityisesti painopisteisiin 2,3 ja 4.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä matkustajamäärät vähenivät maaliskuussa yli 70 prosenttia ja ovat tällä hetkellä yhä noin 50 prosenttia alle normaalitason. Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen tulee kestäämään pitkään, eikä paluuta aiempaan tasoon ole vielä edes näköpiirissä. Toiminnansuunnittelumme perustamme lähivuosina arvioon, että matkustajamäärä olisi vielä vuonna 2023 noin 15 % alle vuoden 2019 tason. HSL-alueen joukkoliikenteen lipputulomenetykset ovat vuonna 2020 arvion mukaan noin 150 miljoonaa euroa ja olemme joutuneet rahoittamaan operatiivista toimintaa lainarahoituksella. Vuoden 2021 osalta arvioimme lipputulojen jäävän noin 130 miljoonaa euroa alle v. 2019 tason. HSL:n taloudellinen kriisi uhkaa joukkoliikenteen hyvää kehitystä ja monia keskeisiä kehityshankkeita Helsingin seudulla.

Heikentyneessä taloustilanteessa olevilla seudun kunnilla ei tule olemaan varaa osoittaa riittävää lisätukea joukkoliikennepalveluiden ylläpitämiseen. Tämä johtaa vääjäämättä tulevina vuosina joko matkustajilta perittävien lippujen hintojen merkittäviin korotuksiin tai joukkoliikenteen palvelutason leikkauksiin tai mitä todennäköisemmin molempiin. Tarvitsemme yhdessä ratkaisuja, jotta joukkoliikenne palvelee jatkossakin hyvin Helsingin seudun asukkaita ja elinkeinoelämää. Joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen ja kehittäminen tukee myös kuntataloutta, toimivaa kaupunkiympäristöä, maankäyttöä sekä palveluita tuottavia yrityksiä. Kestävällä liikkumisella tuetaan myös kaikille tärkeiden ympäristötavoitteiden saavuttamista ja liikennöitsijöiden toimintaedellytyksiä korona-ajan jälkeenkin.

Valtio on lisätalousarvioissaan vuodelle 2020 ottanut vakavasti kaupunkijoukkoliikenteen taloudellisen ahdingon. HSL:n joukkoliikenne tarvitsee myös tulevina vuosina valtion tukea, jotta emme ajaudu tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen palvelut Helsingin seudulla romahtavat. HSL katsoo, että EU:n elpymisvälineellä tulee osaltaan varmistaa joukkoliikenteen toimintaedellytysten jatkuminen väliaikaisesti vähentyneen matkustuksen vuoksi ja siten osoittaa avustusta lipputulomenetyksen aiheuttamaan rahoitusvajeen kattamiseen.

HSL ehdottaa EU:n elpymisrahastosta osoitettavan 100 miljoonan euroa tuen lipputulomenetyksiin vuonna 2021 sekä lipputulomenetysten mukaan tarkentuvan summan myös vuosille 2022-23. Panostus tukee vihreää siirtymää ja kestävästä palveluinfrastruktuurista. Se tulee nähdä laajan määritelmän mukaisena investointina, jolla arvioidaan olevan pitkäaikaisia positiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Mikäli kaupunkijoukkoliikenteen palvelutaso pääsee romahtamaan, on seudun liikennejärjestelmän, päästötavoitteiden saavuttamisen ja toimivan joukkoliikennemarkkinan kehittämiseen lähdettävä aivan takamatkalta.

B. Helsingin seudun kestävä liikumisen investointien vauhdittaminen MAL 2019 -suunnitelman mukaisesti

Hanke B kohdentuu erityisesti painopisteisiin 3 ja 4.

Helsingin seudun tuoreessa MAL-sopimuksessa vuosille 2020-2031 on sovittu tietyistä kestävä liikenteen investoinneista ja niiden kustannusjaoista. Seudun pitkäjänteiseksi kehittämiseksi ja asuntotuotannon mahdollistamiseksi kestäväällä tavalla tulee EU:n elpymisvälineellä vauhdittaa myös vielä rahoittamattomia, seudun yhteisen MAL 2019 -suunnitelman mukaisia liikenneinvestointeja ([linkki suunnitelmaan](#)):

- Lähijunavarikoiden toteuttaminen
- Helsinki-Pasila –välin ratakapasiteetin lisääminen sekä MAL-sopimuksen sisältämät selvitykset ja investointitoimenpiteiden rahoitus Pisara+ -selvityksen mukaisesti.
- Metron kapasiteetin nosto automaation avulla sekä investointi metron länsipään lisäkapasiteettiin. Valtion osallistuminen hankkeiden rahoitukseen 30 %:lla. (aloitusvalmius 2024)
- Helsingin seudun pikaraitiotien verkoston toteuttaminen. Valtion toteutusrahoitus 30 % pikaraitiotiehankkeille: Vantaan ratikka (aloitusvalmius 2024, elvytyshankkeena aiennettavissa), Viikin-Malmin pikaraitiotie (aloitusvalmius 2027).

- Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina:
 - Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Vt 3 Hämeenlinnanväylän kehittäminen (aloitusvalmius 2023), Malmin uuden maankäytön yhteydet ja Vt 4 Lahdenväylän parantaminen (aloitusvalmius 2024), Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli
 - Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle (aloitusvalmius 2029), Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara, Itämetron yleissuunnittelu
- Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä: Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet (Järvenpää-kt45), Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Kulomäentie, Kehä IV
- Tehot irti rautatiejärjestelmästä: Digiradan toteutus, Kerava-Nikkilä -rata henkilöliikenteelle

HSL katsoo, että EU:n elpymisrahastosta tulee osoittaa investointirahoitusta edellä mainittuihin kohteisiin ja nopeuttaa suunnitteluvalmiudeltaan parhaita hankkeita. Yksittäisten hankkeiden toteutuksesta vastaavat valtio ja seudun kunnat. Seudun kestävän kasvun mahdollistavat liikenneinfrainvestoinnit tukevat vihreää siirtymää, kestävää infrastruktuuria sekä seudun ja sitä kautta koko Suomen kilpailukykyä.

C. Digitalisaation vahvistaminen joukkoliikennesektorilla

Hanke C kohdentuu erityisesti painopisteisiin 2 ja 4.

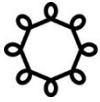
Liikennepalveluiden kehittyminen tarvitsee onnistuakseen eheät ja toimivat perustietovarannot sekä näiden varaan rakentuvat toimivat rajapinnat. Joukkoliikenteen ja liikennepalveluiden tarvitseman digitaalisen infrastruktuurin peruskehittäminen kansallisella tasolla on toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten tehtävä. Nämä kehityshankkeet ovat monivuotisia, julkisrahoitteisia investointeja, jotka eivät synny markkinavetoisesti. Traffic Management Finland toimii yhteistyössä joukkoliikenneviranomaisten kanssa ja on keskeinen joukkoliikenneviranomaisia tukeva valtiollinen toimija liikennepalveluiden digitaalisen infrastruktuurin kehittämisessä.

Kestävän kasvun ohjelman painopisteistä digitalisaatiota ja vihreää siirtymää voidaan edistää osoittamalla rahoitusta joukkoliikenteen perustietovarantojen uusimiseen ja datarajapintojen kehittämiseen tukemaan uusien liikenteen palveluiden syntymistä. HSL edistää kehittämistä kolmella kehityskärjellä:

Kehityskärki 1. Uuden joukkoliikennerekisterin kehittäminen (JORE)

Nykyisin käytössä oleva joukkoliikenteen perusrekisteri alkoi kehittyä jo vuonna 1986. Nykyinen tietomalli ei enää vastaa tämän päivän tarvetta. Tietomallista puuttuu esimerkiksi kyky käsitellä reaaliaikaista häiriötietoa sekä käsitellä kutsuliikenteen tarvitsemia virtuaalipysäkkietoja.

Tämän vuoksi esitetään, että rahoitusta myönnetään uuden avoimella lähdekoodilla kehitettävän Joukkoliikennerekisterin kehittämiseen vuosille 2021-2024 yhteensä 2,4 m€, vuosittaisen kehityskustannuksen ollessa 0,8 m€. Kehitystyö tapahtuu yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Traffic Management Finlandin kanssa.



Kehityskärki 2. Uuden kansallisen tunnistepohjaisen lippujärjestelmätaustan kehittäminen

Liikennepalvelulaki velvoittaa, että uusien joukkoliikenneviranomaisten hankkimien lippujärjestelmien on oltava tunnistepohjaisia. HSL on aloittamassa yhdessä TVV LMJ Oy:n kanssa yhteiskehittämishanketta, jossa kehitetään yhteistä tulevaisuuden kansallista tunnistepohjaista lippujärjestelmätaustaa (ABT – Account Based Ticketing). HSL vastaa yhdeksän pääkaupunkiseudun kunnan joukkoliikenteen lippujen myynnistä ja TVV LMJ Oy on kuntien omistamana yhtiönä tarjoamassa kaupunkiseuduille yhteistä tunnistepohjaista lippujärjestelmää. Kansallinen yhteinen tunnistepohjainen lippujärjestelmätausta mahdollistaa usean toimijan, kaupallisen sekä viranomaistoimijan, saumattoman lippuyhteistyön ja multimodaalisten matkaketjujen lippujen myymisen. Tunnistepohjainen lippujärjestelmä mahdollistaa laajemman ja nopeamman Maas-palveluiden integroinnin ja käyttöönoton.

Tämän vuoksi esitetään, että rahoitusta myönnetään uuden tunnistepohjaisen lippuautajärjestelmän kehittämiseen vuosille 2021-2024 yhteensä 2,7 m€, vuosittaisen kehityskustannuksen ollessa 0,9 m€.

Kehityskärki 3. Joukkoliikennerekisterin kehittäminen tukemaan kutsuliikennettä ja uusia liikkumispalveluita

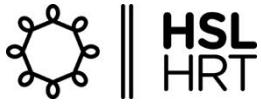
HSL kehittää ja ylläpitää valtakunnallista reittiopaskäyttöliittymää Digitransit ja valtakunnallista reititysmoottoria OpenTripPlanner kolmikantayhteistyössä TVV LMJ:n ja Traffic Management Finlandin kanssa. Reittioppaasta on useita kaupunkikohtaisia näkymiä, kuten matka.fi, reittiopas.hsl.fi. Reitityksen kehittäminen tukemaan uusia liikkumispalveluita, kuten on-demand-liikennettä ja micromobility-palveluita vaatii julkisilta toimijoilta merkittäviä investointeja. Reittioppaan ja sen tarjoamien reaaliaikaisten reititys- ja tietorajapintojen olemassaolo on edellytys liikennepalveluiden kehittymiselle Suomessa.

Tämän vuoksi esitetään, että rahoitusta myönnetään reittioppaan uusia liikennemuotoja tukevien reititysalgoritmien ja käyttöliittymien kehittämiseen vuosille 2021-2024 yhteensä 1,2 m€, vuosittaisen kehityskustannuksen ollessa 0,3 m€. Rahoitus suuntautuu kolmikantayhteistyön kautta rahoitettavaan kehitykseen kaikille kolmelle Traffic Management Finland, TVV LMJ Oy ja HSL.

HSL esittää, että EU:n elpymisrahastosta osoitetaan yhteensä 6,3 miljoonan euron määräraha liikenteen palvelujen ja joukkoliikenteen digitalisaatiota edistäviin hankkeisiin. Hankkeiden avulla digitaalisia, datan hyödyntämiseen perustuvia toimintatapoja voidaan ottaa käyttöön ja samalla tukea Suomen talouden kasvupotentiaalia. Hankkeet edistävät vahvasti vihreää siirtymää ja digitalisaatiota.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 11.1.2020.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.