

11.10.2021

333/00.04.02/2021
[Hallituksen esitys
eduskunnalle valtion
talousarvioksi vuodelle
2022]

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko
valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite: Lausuntopyyntö HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto valtion talousarvioesityksestä vuodelle 2022

Teema: Julkisen henkilöliikenteen palvelut ja ostot; julkisen henkilöliikenteen tilanne ja pahimmat kipupisteet; miten koronapandemian vaikutusten arvioidaan näkyvän kysynnässä ja tarjonnassa lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä

Lausuntonaan hallituksen esitykseen valtion talousarvioksi vuodelle 2022 HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä haluaa lausua seuraavaa.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat tällä hetkellä 35-40% pienemmät kuin ennen koronapandemiaa. HSL:n lipputulot jäävät ennusteen mukaan tänä vuonna 232 milj. euroon kun vuonna 2019 lipputuloja kertyi vielä 383 milj. euroa. Kysynnän palautumisesta on tässä vaiheessa vain arvioita. HSL:n toiminnan ja talouden vuosien 2022-2024 suunnittelussa on lähtökohtaisesti arvioitu matkustajamäärien jäävän vielä suunnittelukauden lopulla vuonna 2024 noin 8 % alle vuoden 2019 tason.

HSL-alueella on yhteiskunnan toimintojen tukemiseksi ylläpidetty hyvää joukkoliikenteen palvelutasoa, vaikka matkustajamäärät ja lipputulot ovat pudonneet merkittävästi. Joukkoliikenteestä operaattoreille maksettaviin korvauksiin on varattu vuodelle 2022 yhteensä 512 milj. euroa. HSL:n jäsenkunnat kattavat kuntaosuuksilla jo yli puolet HSL:n kustannuksista, kuntaosuuksia maksetaan yhteensä 438 milj. euroa (subventio 59 %).

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 korotuksiin tai joukkoliikenteen palvelutason leikkauksiin tai molempiin.

Valtion tuki HSL-alueen joukkoliikenteelle

HSL haluaa kiittää valtion myöntämistä ylimääräisistä koronatuista vuosina 2020 ja 2021. Tukien ansiosta joukkoliikenteen palvelutaso on voitu lipputulosten romahtamisesta huolimatta pitää hyvällä tasolla ja varmistaa yhteiskunnan kannalta kriittisten palveluiden toimivuus myös poikkeustilanteessa. Joukkoliikenne tarvitsee kuitenkin tulevinakin vuosina valtion tukea, jotta emme ajaudu tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen palvelut Helsingin seudulla romahtavat.

Valtion elvytys on Helsingin seudun liikenteelle tärkeää, ja tuen tarve on merkittävä myös vuonna 2022. Valtion suurille kaupungeille talousarviossa kohdistama julkisen henkilöliikenteen tuki (yhteensä 12,25 miljoonaa euroa) on riittämätön erityisesti tässä tilanteessa, kun koronapandemia on johtanut joukkoliikenteen merkittäviin haasteisiin. Joukkoliikenteen haasteet voivat pahimmillaan johtaa kierteeseen, jonka korjaaminen tulevaisuudessa tulee maksamaan merkittävästi tieliikenteen ruuhkautumisena, kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa ja terveyshaittoina.

HSL muistuttaa, että joukkoliikenteen tuen kohdistaminen tulisi tehdä seutujen asukasmäärien ja joukkoliikenteen osuuden perusteella. Lisäksi tulee huomioida, että tukea tarvitaan myös tulevaisuudessa, koska koronapandemian vaikutukset kestävät pitkään.

Muuttuvat liikkumisen tarpeet

HSL on selvittänyt matkustajien muuttuneita ja tulevia muuttuvia liikkumisen tarpeita. Työn tavoitteena on ollut selvittää koronan ja etätyön myötä muuttuvia ihmisten liikkumistarpeita Helsingin seudulla ja arvioida alustavasti, miten niihin voidaan vastata. Erityiskysymyksenä olivat tulevaisuuden tarpeet joukkoliikenteelle. Selvityksessä käytettiin menetelminä matkustajalaskentoja, asiakaskyselyitä, liikkumistutkimuksia, Telian matkapuhelindataa sekä työntekijä- ja työnantajakyselyitä (etätyöselvitys).

Etätyö on yleistynyt merkittävästi. Säännöllisesti kotona työskennelleiden osuus kaksinkertaistui Suomessa vuonna 2020. Kyselyjen perusteella etätyö 2–3 päivänä viikossa olisi suosittua myös epidemian jälkeen. Yli puolet työntekijöistä ei tehtäviensä takia pysty tekemään lainkaan etätöitä.

Koronan aikana autoliikenne- ja matkustajamäärät vähentyivät. Sen sijaan tavarakuljetusten määrä on pysynyt ennallaan. Suurimmat pudotukset nähtiin joukkoliikenteessä arkisin ruuhka-aikoina. Henkilöautoilun määrä on myös laskenut, joten ainakaan kaikki matkat eivät ole siirtyneet joukkoliikenteestä henkilöautoon.

Liikkumisessa havaittiin alueellista vaihtelua, esimerkiksi etä- tai lähityötä tekevät näyttävät asuvan osittain eri alueilla. Koronapandemian aiheuttamien rajoitusten jälkeen vapaa-ajan liikkuminen ja asiointi vilkastuvat melko varmasti. Koronan aikana yleistyneet etätyö ja verkkoasiointi jäänevät pysyviksi ilmiöiksi.

Etätyön vaikutuksesta kodin ja työpaikan välisten matkojen arvioidaan vähenevän viidenneksellä verrattuna aikaan ennen koronaa. Tämä vähentäisi arkipäivän joukkoliikennematkoja arviolta 5-10 %. Helsingin seudun kasvun myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät palautunevat koronaa edeltävälle tasolle 2–3 vuodessa, mikäli ihmisten liikkumistottumukset pysyvät etätyötä lukuun ottamatta samoina kuin ennen koronaa.

Työn tuloksia tiivistetysti:

- Liikkuminen ennen koronaa:
 - Helsingin seudulla 39 % arkipäivän matkoista tehtiin autolla, 22 % joukkoliikenteellä, 9 % pyörällä ja 29 % kävellen (Liikkumistutkimus 2018)
 - Joukkoliikenteellä ja pyörällä kuljettiin erityisesti työ- ja koulumatkoja, autolla ja kävellen tehtiin asiointi- ja vapaa-ajan matkoja.
 - Joukkoliikenteessä korostuivat terävät ruuhkahuiput
- Liikkuminen koronan aikana
 - Liikenne- ja matkustajamäärät laskivat merkittävästi, suurimmat muutokset joukkoliikenteessä ruuhka-aikaan (etätyön vaikutus).
 - Matkojen määrä henkeä kohti laski vain vähän, matkojen keskipituus laski
 - Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus laski, kävelyn nousi.
- Liikkuminen koronan jälkeen
 - Joka viides MAL-barometrin vastaajista arvioi liikkumistapojensa muuttuvan pysyvästi
 - Etätyön takia joukkoliikennematkojen arvioidaan vähenevän arkisin 5-10 %, muutos painottuu ruuhka-aikaan.
- *Vaikutukset joukkoliikenteen kysyntään:*
 - *Arvioiden mukaan työmatkat vähenevät pääkaupunkiseudulla tulevaisuudessa n. 20 % (Taloustutkimus: Työntekijäkysely 2020, Työnantajakysely 2021).*
 - *Työmatkojen osuus joukkoliikenteellä tehtävistä matkoista on n. 39 % (Liikkumistutkimus 2018).*
 - *Edellisten perusteella etätyön laskennallinen vaikutus joukkoliikenteen kysyntään on noin 5-10 %, muutos painottuu ruuhka-aikaan.*
 - *Vaikutus on eri suuruinen eri alueilla.*
 - *Joukkoliikenteen pitkän aikavälin trendikasvu on n. 2 % vuodessa.*

Valtion väyläverkon investointien suuntaaminen kaupunkiseuduille

HSL lausui valtion väyläverkon investointiohjelmasta elokuussa 2021 ja arvioi lausunnossaan, miten investointiohjelma toteuttaa valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä MAL-sopimusta vuosille 2020–2031 sekä MAL 2019 -suunnitelmaa ja siten edesauttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Investointiohjelmasta annetun lausunnon sisältö koskee luonnollisesti myös valtion talousarvioesitystä.

HSL:n näkemyksen mukaan:

- valtion investointeja tulee suunnata voimakkaammin kaupunkiseuduille niiden vaikuttavuuden takia,
- MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin tulee varautua merkittävästi esitettyä suuremmalla rahoituskehyksellä ja kustannusjaon periaatteet tulee sopia yhteistyössä kaupunkien kanssa,
- valtion väyläverkon investointiohjelmassa tulee sitoutua Liikenne 12 - tavoitteiden lisäksi liikenteen päästövähennystavoitteisiin (Fossiilittoman liikenteen tiekartta), liikenneturvallisuuštavoitteisiin (liikenneturvallisuusstrategia) sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan.

Vuoden 2022 talousarvioesityksessä on mainittu seuraavat Helsingin seudun MAL-sopimukseen sisältyvät hankkeet:

- Länsimetro Matinkylästä Kivenlahteen (valtionavustus rakentamiseen)
- Raide-Jokeri pikaraitiotie (valtionavustus rakentamiseen)
- Pikaraitiotie Mellunmäki—Tikkurila—Aviapolis—lentoasema (valtionavustus suunnitteluun)
- Lähijunaliikennealueen varikot (valtionavustus suunnitteluun)
- Länsi-Helsingin raitioteiden suunnittelu (ml. Vihdintien pikaraitiotie) (valtionavustus suunnitteluun)
- E18 Kt 50 Kehä III parantaminen, 3. vaihe, Askiston kohta ja Vantaankoski Pakkala lisäkaistat (väyläverkon kehittämisinvestointi)
- Helsinki—Riihimäki kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe (väyläverkon kehittämisinvestointi)
- Espoon kaupunkirata (väyläverkon kehittämisinvestointi)

Investointien voimakkaampi suuntaaminen kaupunkiseuduille, liikenteen päästövähennystavoitteisiin vastaaminen, Helsingin seudun liikenneturvallisuuden parantaminen sekä meluntorjuntahankkeet eivät käy selkeästi ilmi talousarvioesityksestä.

Lisäksi HSL katsoo, että valtion talousarviossa esittämä kävelyn ja pyöräilyn määräraha on alimitoitettu kävelyn ja pyöräilyn hyötyihin nähden. HSL muistuttaa, että kävely ja pyöräily tulisi nähdä yhä selvemmin osana liikennejärjestelmää ja huomioida siitä tulevat kansanterveydelliset hyödyt. Liikkumattomuuden arvioidaan tällä hetkellä maksavan yhteiskunnalle 3,2 miljardia euroa vuodessa. Kävelyn ja pyöräilyn panoksilla on suorat vaikutukset sujuvuuteen ja siihen, miten hyvin kansallinen siirtymä fossiilittomaan liikkumiseen tulee toteutumaan. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn avustusten jakamisessa ja jaksottamisessa tulisi huomioida paremmin kuntien mahdollisuudet suunnitella pitkäjänteisesti infrahankkeiden toteuttamista. Tällä hetkellä avustustasojen vaihdellessa vuosittain ennustettavuus on erittäin heikko kuntien näkökulmasta.

Lisätietoja antavat

Muuttuvat liikkumisen tarpeet: Riikka Aaltonen, puh. 040 1612 234

Investoinnit: Sini Puntanen, puh. 040 501 3362



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Ilmari Mäkinen
osastonjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 11.10.2021.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.