



12

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

HEL 2024-017205 T 03 00 00

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon koskien valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta vuosille 2026–2037 ja sen ympäristöselostusta:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Liikennejärjestelmän – myös valtakunnallisen – tulee tukea ja mahdollistaa Helsingin seudun kasvua, jolla on merkittävä vaikutus koko Suomen tuottavuuskehitykseen. Tämän tulee näkyä selvästi vahvemmin suunnitelmassa ja sen toimeenpanossa väyläverkon investointiohjelman ja MAL-sopimusten kautta
- Suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat eikä kehittämiseen varatun rahoituksen osalta millään tavalla riittävät
- Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettava rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. On perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on suunnitelmaluonnoksesta poiketen vähintään 30 prosenttia
- Valtion verkolle toteutettavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 prosenttia. Tältä osin suunnitelmaa on korjattava. Helsingin kaupungilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin, eikä se ole perusteltua.
- Suunnitelmaluonnos lisää ympäristöselostuksen perusteella liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Tätä ei voi valtion omien tavoitteiden näkökulmasta pitää hyväksyttävänä, kun tarkoitus on vähentää päästöjä.

Strategiset linjaukset valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Suunnitelmaluonnokselle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Niille on luonnoksessa määritelty tarkentavat strategiset linjaukset pyr-



kimyksenä ohjata suunnitelman toimeenpanoa ja helpottamaan tavoitteiden tulkitsemista.

Strategiset linjaukset vaikuttavat olevan kovin irrallisia toimenpideohjelmasta ja rahoituksesta. Suunnitelmaluonnoksesta ei käytännössä tule ilmi, miten linjaukset ovat vaikuttaneet toimenpiteiden määrittelyyn. Toisaalta strategisten linjausten tulisi luonnoksen mukaan ohjata luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi myös suunnitelman toimeenpanoa. Linjaukset ovat muotoilultaan hyvin yleispiirteisiä, mikä vähentää niiden ohjausvaikutusta suunnitelmaratkaisuihin tai niiden toimeenpanoon. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi sisältää selviä strategisia, mutta konkreettisia valintoja ja niiden selkeät perustelut.

Selkeimmin strategisista valinnoista nousee esiin se, että luonnoksessa keskitytään olemassa olevien liikenneverkkojen hyödyntämiseen uusien liikennekäytävien sijaan. Tämä on kestävyystavoitteiden näkökulmasta pääsääntöisesti hyvä asia. Suunnitelmaluonnoksessa viitatus neliporrasperiaatteen mukaisesti ennen muita toimenpiteitä pyritään vaikuttamaan liikenteen kysyntään tai kulkumuodon valintaan. Toisaalla viitataan ennusteeseen, jossa henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 prosenttia vuoteen 2060 mennessä. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan missään viitata pyrkimykseen vähentää tätä suoritetta tai lisätä muutosta kohti kestäviä kulkumuotoja, mikä kestävyys-tavoitteen näkökulmasta on kuitenkin suorastaan välttämätöntä.

Luonnoksessa on myös määritelty alueellisia painotuksia osana strategisia linjauksia. Tämä on hyvä, koska kaupunkiseudut ja niiden keskikaupungit ovat ihmisten ja tavaroiden liikkumisen kannalta hyvin erilaisia alueita kuin seutujen ulkopuoliset alueet. Kaupunkiseutujen osalta alueellisissa painotuksissa on hyvin tunnistettu seudun sisäisten matkakeitajien sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin. Painotuksissa mainitaan myös osuvasti kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen. Lisäksi painotuksissa mainitut liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen ovat Helsingin näkökulmasta tärkeitä asioita.

Painotuksissa tulee kuitenkin vielä selvemmin näkyä se, että kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa ennustetaan, että asukasmäärä kasvaa nykyisestä 1,6 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Liikennejärjestelmän – myös valtakunnallisen – tulee tukea ja mahdollistaa tämän alueen kasvua, jolla on merkittävä vaikutus koko Suomen tuottavuuskehitykseen. Myös matkailijoiden suuret virrat vaikuttavat Helsingin liikennejärjestelmään. Vuonna 2024 Helsingissä oli peräti 12,5 miljoonaa yöpymistä. Helsingin seudun elinvoiman ja kasvun mahdollistamisen näkökulma tulee näkyä



valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman alueellisten painotusten kautta entistä vahvemmin myös väylaverkon investointiohjelmissa ja MAL-sopimuksissa sekä toimenpiteiden että rahoituksen osalta.

Strategisissa linjauksissa ei näy mitenkään kansainvälinen liikkuminen. Pelkästään EU-sääntelyn (TEN-T) näkökulmasta olisi perusteltua, että kansainvälisten yhteyksien ja niihin liittyvien kaupunkisolmujen merkitys tulee esiin strategisissa linjauksissa. Nopeat ja helpot yhteydet Suomesta maailmalle ja toisinpäin on myös mainittu suunnitelman visiossa, joten olisi johdonmukaista mainita teemasta myös strategisissa linjauksissa.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet

Suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat ja kehittämiseen varatun rahoituksen osalta täysin riittämättömät. Voidaan arvioida, että toimenpiteet eivät juuri vastaa kaupunkiseutujen kehittämisen tavoitteisiin. Tämä on Helsingin näkökulmasta perusteetonta. Suunnitelmassa ei tule ilmi, että siinä olisi aktiivisesti haettu toimenpiteitä, joilla edistetään pääkaupungin, pääkaupunkiseudun tai muidenkaan suurten kaupunkiseutujen kestävästä kasvusta. Vaikutusten arvioinnissakin on todettu, että vaikutukset kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen jäävät hyvin pieniksi. MAL-sopimus on ainoa luonnoksessa tunnistettu keino edistää kaupunkiseutujen tavoitteita, mutta valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei tuo tähän Helsingin seudulla jo vakiintuneeseen sopimuskäytäntöön varsinaisesti mitään uutta. Helsingin seudun MAL-sopimus 2024–2035 on solmittu vuonna 2024. Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa myös kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta onkin välttämättömästi kasvattava.

MAL-sopimukseen liittyen luonnoksessa on maininta kaupunkiraideliikenteen rahoituksen tarkastelemisesta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Kyseisessä kohdassa mainitaan, että mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupungin hallinnoimiin raideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 prosenttia, ja että rahoitus kohdistuisi Traficomien hankkeiden mukana arvioituihin, vaikutuksiltaan hyviin hankkeisiin. Helsingin kaupunkia kehitetään raideliikenteen verkostokaupunkina, jossa pikaraitiotiehankkeet ovat jatkossakin tärkeitä, koko seudun sisäistä saavutettavuutta parantavia ja kestävästä yhdyskuntarakenteen mahdollistavia hankkeita. Hankkeiden arvioinnin yhteydessä vaikutuksia ja vaikuttavuutta tulee arvioida laajasti pitäen sisällään muutkin hankkeiden mukana arvioituihin näkökulmat kuin yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Lisäksi valtion rahoitusosuutta koskevaa muotoilua tulee muut-



taa. Valtiolla tulee jatkossakin olla merkittävä kumppanuusrooli kaupunkiseutujen sisäisten raideyhteyksien kehittämisessä erityisesti, kun väestö keskittyy jatkossa entisestään suurimpiin kaupunkeihin ja niissä tarvitaan tehokkaampia joukkoliikenneyhteyksiä. Siksi on perusteltua, että valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia.

Luonnoksessa mainitaan toimenpiteissä kolme isompaa valtion rata-verkon investointihanketta, joilla on kytkentä Helsingin liikennejärjestelmän kehitykseen. Digiradan toteutuksen jatkamisella (kokonaiskustannusarvio 1,2 miljardia euroa) korvataan vanhentuva junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmä. Toteuduttuaan tämä voi luoda mahdollisuuksia myös lähijunaliikenteen kapasiteetin kehittämiseen Helsingin seudulla. Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti on luovuttu Suomi-radnan suunnittelun edistämisestä, mutta jatkettu lentorata-hankkeen suunnittelun edistämistä hankeyhtiömallilla suunnitelmaluonnoksessa todetusti. Edellä mainituista Helsinki pitää erityisen perusteltuna ja kannatettavana lentoradan määrätietoista edistämistä, jotta kuluvan hallituskauden aikana voidaan edetä radnan toteuttamispäätöksen valmisteluun hallitusohjelman mukaisesti. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa ei esitetä lentorataan liittyen mitään uutta, vaan luonnos toteuttaa jo sovittua. Suunnitelmaluonnokseen olisi vähintään perusteltua hallitusohjelman mukaisesti lisätä maininta lentoradan toteuttamispäätöksen valmistelusta.

Suunnitelmaluonnoksessa on kirjaus, jonka mukaan valtio arvioi kuntien kanssa keinoja suurten kaupunkiseutujen kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Luonnoksessa on myös mainittu, että valtio selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia. Tämä toimenpide on oikea keino vastata yllä mainittuun kohtaan, mutta sitä tulee tarkentaa merkittävästi. Nopeusrajoitusjärjestelmän periaatteissa ja niiden soveltamisessa tulee löytää tieviranomaisten ja kaupunkien yhteistyöllä ratkaisut kaupungin kasvun varmistamiseksi, liikenteen haittojen pienentämiseksi ja terveyshyötyjen toteutumiseksi. Maanteiden nopeusrajoituksia pitää voida laskea tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Lopulliseen suunnitelmaan tulee lisätä konkretiaa siitä, miten kaupunkiseudun kasvu mahdollistetaan myös väyläympäristöä kehittämällä.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa 2024–2035 on sovittu, että valtio ja Helsingin kaupunki tekevät vuoden 2025 aikana yhteistyössä selvityksen, jossa tutkitaan edellytykset Ilman alueella maankäytön muutoksille. Tämä selvitys olisi syytä mainita yhtenä rataverkkoon liittyvänä valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimenpiteenä. Mikäli alueen liikenteen ja radanpidon tilatarpeita voitai-



siin siirtää muualle ja järjestellä tiiviimmin, olisi alueelle mahdollista kehittää seudullisesti merkittävä määrä tiiviiseen maankäyttöön perustuvaa asuntorakentamista, joka sijaitsee seudullisesti keskeisesti eheyttään kaupunkirakennetta. Lähtökohtana on kehittää valtion ja Helsingin kaupungin yhteistyössä alueen maankäyttöä pitkäjänteisesti molempuoliset hyödyt tunnistaen. Selvityksen pohjalta päätetään keväällä 2026 mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kuten toimintojen uusien sijoituspaikkojen etsimisestä ja jo nykyisellään kehittämiskelpoisten kriittisistä toiminnoista vapaiden Ilmalan osa-alueiden kaavoituksen etene- misestä ja näiden osa-alueiden mahdollisista maanluovutuksista. Ilmalan toimintoja korvaavien tai tiivistävien ratkaisujen suunnittelussa on huomioitava rautatieliikenteen kehittämisenäkymät valtakunnallisesti ja Helsingin seudulla sekä varikkotoimintojen tarpeet ja niiden sijoittuminen logistisesti ja toiminnallisesti hyväksyttäviin kohteisiin. Varikko- ja radanpitotoimintojen vähintään nykyisentasoiset edellytykset turvataan Ilmalassa, kunnes korvaavat käyttökelpoiset ja taloudellisesti järkevät ratkaisut ovat valmiita ja käytössä. Vasta tämän jälkeen valtio voi luopua toiminnoilta vapautuneista osa-alueista.

Joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen toimenpiteiden tulisi tukea kaupunkiseutujen kestävästä kasvusta, mutta tämä näkökulma uupuu suunnitelmasta, ja toimenpiteet ovat olemattomia. Näiden kulkutapojen käytön lisääminen on keskeistä myös liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa. Luonnoksessa muotoillaan, että joukkoliikenteen valtionavustusten kriteereitä ja mittareita arvioidaan ja arvioinnin perusteella julkisen henkilöliikenteen rahoituskokonaisuutta arvioidaan. Lähtökohtana tulee olla, että kokonaisuutta arvioitaessa tarkastellaan valtion talouden lisäksi mahdollisten muutosten vaikutukset kuntatalouteen, lippujen hintoihin ja joukkoliikenteen palvelutarjonnan muodostumiseen. Helsingin seudulla ei voida pitää hyväksyttävänä sitä, että valtionavustusten muutokset johtaisivat esimerkiksi lipun hintojen nostamiseen tai palvelutarjonnan supistamiseen. Helsingin seudulla valtionavustuksilla ja muilla toimenpiteillä on muihin alueisiin verrattuna suurten volyymien takia iso vaikuttavuus valtakunnallisiin saavutettavuuden ja kestävyys- den tavoitteisiin. Tämä tulee huomioida valtionavustusten kohdistamisessa. Myös pyöräliikenteen edistämisen määrärahat ovat luonnoksen mukaan olemattomat, ja pyöräliikenteen infran toteuttaminen jää kokonaan kaupunkien oman rahoituksen varaan.

Suunnitelmassa mainitaan, että valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti. Käyttöön perustuvalla liikenteen verotuksella olisi mahdollista vaikuttaa rahoitustarpeiden lisäksi liikenteestä aiheutuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten hallintaan mukaan lukien liikenteen päästöjen vähentäminen. Uudistuksen valmistelussa on oleellista varmistaa, ettei siitä



aiheudu merkittäviä haittoja Suomen talouden moottorin eli Helsingin seudun kilpailukyvyllä suhteessa muihin alueisiin. On välttämätöntä, että suuret kaupungit ja erityisesti Helsinki pääsevät osallistumaan verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta valmisteleavan työryhmän työskentelyyn.

Päästökauppadirektiivi on keskeinen EU:n laajuinen ohjauskeino päästöjen vähentämisessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitäisi tarkastella selvästi tarkemmin liikenteen päästökauppatulojen kertymistä ja kohdentamista liikennejärjestelmän kestävään kehittämiseen. Liikenteen päästökauppatuloilla voidaan myös monipuolistaa liikennejärjestelmän rahoituslähteitä. Luonnoksessa mainitaan kyllä, että Suomi sai meri- ja lentoliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta 581,6 miljoonaa euroa, jotka on ohjattu yleiskatteellisena valtion budjettiin. Toimenpiteenä mainitaan myös, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa näitä tuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi. Luonnoksessa pitäisi tuoda suunnitelmallisesti esille, miten jatkossa myös tieliikenteen päästökaupasta saatavia tuloja voitaisiin hyödyntää tehokkaasti liikennejärjestelmän tavoitteiden mukaiseen kehittämiseen (esimerkiksi kaupunkiseutujen MAL-rahoitus ja muu kehittämisrahoitus).

Luonnoksessa mainitaan kansainvälisesti potentiaalisena yhteytenä Rail Baltica. Helsinki pitää yhteyden selvittämistä perusteltuna, sillä se on merkittävä myös Suomen kannalta ja siitä avautuu uusia henkilö- ja tavaraliikenteen raideyhteyksiä muualle Eurooppaan. Kansainvälisen raideliikenteen kehittämisen kannalta Helsingin ja Tallinnan välinen, Suomenlahden alla kulkeva rautatieyhteys voisi puolestaan yhdistää Suomen Rail Balticaan. Tämä yhdistäisi Suomen liikennejärjestelmän vahvemmin Keski-Eurooppaan, turvaisi Suomen ulkomaankaupan huoltovarmuutta ja parantaisi matkailun kestävyttä. Tallinnan tunneli on välttämätöntä tuoda esiin suunnitelmassa ja lisäksi on välttämätöntä mainita, että Tallinnan tunnelin yhteysvaraus kulkee Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti Helsingin kautta. Lähivuosina tulee määrittellä yhteistyössä Suomen ja Viron valtion, Uudenmaan liiton ja kaupunkien kanssa tarvittavat selvitykset ja yhteistyörakenteet tunneliin varautumisen edistämiseksi.

Luonnoksessa on myös maininta, että raskaan liikenteen taukopaikkojen pitäisi syntyä markkinaehtoisesti, ja valtio voi osoittaa lähinnä infraavustusta. Kuitenkin kansallisessa liikenteen jakeluinfraohjelmassa on todettu, että vaikka EU-sääntely (TEN-T ja AFIR) edellyttää sekä taukopaikkoja että latausinfraa, raskaan liikenteen osalta alueet eivät näytä syntyvän markkinaehtoisesti. Edellisellä MAL-kierroksella valtio myös sitoutui kustannusten osalta valtion 75 prosentin ja kuntien 25 prosentin jakoon. Tästä on pidettävä kiinni tiukassakin taloudellisessa



tilanteessa. Uudellemaalle tulee painetta myös ulkomaankauppaan liittyvästä pitkämatkaisesta liikenteestä ja merikuljetusten noususta, mikä korostaa sitä, että valtiolla on merkittävä vastuu rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet perustuvat lentoliikenteen osalta perinteiseen ilmailuun ja lentoasematoimintaan. Miehittämätön ilmailu ja automaation hyödyntäminen mainitaan kehittyvinä ilmailusektorin osa-alueina, mutta niiden osalta ei ole kuvattu toimenpiteitä. Suunnitelmassa tulee selvästi vahvemmin huomioida kaupunki-ilmailu, niin sähköinen kuin miehittämätön. Helsingissä varaudutaan digitaaliseen automatisoituun dynaamiseen alailmatilaan. Muun muassa tähän liittyen valtion tulee varautua yhteistyön lisäämiseen, sääntelyn kehittämiseen yhteistyössä Helsingin kanssa ja kaupunki-ilmailuun liittyvien tutkimahdollisuuksien lisäämiseen.

Suunnitelmaluonnoksen rahoitus ja rahoitusohjelma

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään perusväylänpidon (olemassa olevan valtion väyläverkon hoito, korjaukset, pienparantaminen) rahoitustason nostoa 450-580 miljoonalla eurolla vuodessa vuosiksi 2029–2037. Samalla aikavälillä väyläverkon kehittämiseen käytettävää rahoitusta lasketaan 425-520 miljoonaa euroon vuodessa, kun se on esimerkiksi vuonna 2026 yli 700 miljoonaa euroa. Perusväylänpidosta huolehtiminen on tärkeä asia, mutta valittu suunta tarkoittaa, että kehittämiseen varattavan rahoituksen tulee entistä enemmän kohdistua vaikuttaviin ja kannattaviin kohteisiin. Tämä on myös hyvin tunnistettu suunnitelmassa. Koska hankkeita ei suunnitelmassa nimetä, tämän arviointi jää kuitenkin väyläverkon investointiohjelmassa tehtäväksi. Kaupunkiseutujen väyläverkon kehittämiseen jäävän rahoituksen ei tule muodostaa pullonkaulaa kaupunkiseutujen kasvun mahdollistamiselle. Kehittämiseen osoitettavan rahoituksen määrää ja erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille kohdistuvaa MAL-rahoitusta tulee kasvattaa.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen osalta on luonnoksessa kirjattu, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Tämä on selkeää ja välttämätöntä. Helsingin seudulla on ollut näkyvissä kehitystä, jossa kunnat maksavat suurempia osuuksia myös valtion väyläverkon kehittämisestä. Luonnoksessa todetaan myös, että yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. Kyseisessä vuonna 2021 hyväksytyssä suunnitelmassa esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 prosenttia valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa. Tämä ei ole hyväksyttävää, sillä tämänkaltaisesta yhteisrahoituksen periaatteesta ei ole sovittu valtion ja seutujen kesken. Valtion



osuuden tuleekin olla vähintään 70 prosenttia, kuten muun muassa Helsinki on aikaisemmastakin suunnitelmasta lausunut. Tältä osin suunnitelmaa on korjattava. Myös eduskunta on 1.7.2021 hyväksymässään kannanotossa (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032) perustellusti edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Helsingin kaupungilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin, eikä se ole perusteltua.

Kansainväliseen yhteistyöhön liittyviin nostoihin ja EU-rahoituksen hyödyntämistä koskeviin kirjauksiin tulee lisätä toimenpiteeksi, että valtio varmistaa vaikuttamistyöllään, että myös tulevilla EU-ohjelmakaudella (2028 alkaen) on käytössä rahoitusväline vastaamaan eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan uudistetun TEN-T-sääntelyn vaatimuksiin. Kaupunkisolmukohdat on sisällytetty EU:n liikenneverkkoja koskevaan sääntelyyn ja ydinverkon määritelmään. Tämä tulee tunnistaa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mahdollisuutena kasvattaa Suomen EU-rahoituksen saantoa. EU-rahoituksen hyödyntämistä tulee lisätä kaupunkisolmujen osalta.

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointi ja ympäristöarviointi

Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on ympäristöselostuksessa arvioitu laadullisesti. Vaikutusten arvioinnin perusteella vaikuttaa siltä, että vaikutukset ovat käytetyn arviointikehikon ja SOVA-lain mukaisten arvioitavien asioiden kannalta kokonaisuudessaan hyvin pieniä ja osin negatiivisia. Selostuksessa todetaan useassa kohdassa, että vaikutusten suuntaa ja suuruusluokkaa on arvioitu, mutta käytännössä suuruusluokkaa ei juuri minkään vaikutuslajin kohdalla ole kyetty arvioimaan toimenpiteiden epätarkkuuden johdosta. Ympäristöselostus kuitenkin vahvistaa kaupungin käsitystä siitä, että suunnitelmaluonnoksessa esitettävät uudet toimenpiteet ja niillä saavutettavat vaikutukset ovat Helsingin kannalta lähes olemattomat.

Vaikutusten arviointia ja suunnittelua varten tehtyyn vertailuvaihtoehtoon sisältyviä ja siitä aiheutuvia esteitä kaupunkien kasvulle ja sitä kautta koko Suomen talouskasvulle ei ole tunnistettu. Ympäristöselostuksen kuvassa 6 on kuvattu Helsingin seudun tieverkon liikennemäärien merkittävää kasvua valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen pohjautuen. Yksi merkittävä osasy syy liikennesuorituksen kasvun taustalla on ennusteisiin sisällytetty oletus sähköautojen osuuden kasvun vaikutuksesta henkilöautoliikenteen kustannuksiin. Kyseisten liikennemäärien kasvun toteutuessa Helsingin seudun liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus heikkenevät nykyisestä, mikä vaikuttaa myös kasvun mah-



dollisuuksiin. Tämä havainto tulee lisätä arvioinnin kohtaan ”taloudellisen kasvun edellytykset”.

Suunnitelmaluonnos vaikuttaa ympäristöselostuksen perusteella tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä lisäävästi. Tätä ei voi valtion omien tavoitteiden näkökulmasta pitää hyväksyttävänä, kun tarkoitus on vähentää päästöjä. Valtion omiin ennusteisiin liikenteen päästöjen kehityksestä vuoteen 2030 mennessä liittyy merkittäviä epävarmuuksia, koska ennusteet pitävät sisällään toimenpiteitä, joita ei ole käytännössä toteutettu (fossiilittoman liikenteen tiekartta) ja toisaalta niissä ei ole huomioitu nykyisen hallitusohjelman linjauksia jakeluveloitteen keventämisestä verrattuna aiemman hallituksen päätöksiin. Helsingin kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta 2030, hiilinollaa 2040 ja hiilinegatiivisuutta sen jälkeen. Mitä vähemmän valtio tekee toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, sitä enemmän ja vaikeampia toimenpiteitä jää kaupungeille päätettäväksi.

Esittelijän perustelut

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristöarviointi.

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt luonnoksesta sekä ympäristöselostuksesta lausuntoja 5.3.2025 mennessä. Lausuntoja on pyydetty antamaan ensisijaisesti lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 7.2.2025 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 37658
[heikki.palomaki\(a\)hel.fi](mailto:heikki.palomaki(a)hel.fi)

Liitteet



-
- | | |
|---|---|
| 1 | Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, suunnitelmaluonnos |
| 2 | Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, ympäristöselostusluonnos |

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano