



## § 58

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta

HEL 2021-000763 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2021–2032 ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

#### Yleiset lähtökohdat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on suuri vaikutus Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Sillä on vaikutusta myös Helsingin maankäytön kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Helsingin asema työpaikkakeskittymänä on merkittävä: se on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen. Kaupungeilla on ylipäätään merkittävä vaikutus koko maan kansainväliseen kilpailukykyyn sekä koko kansantalouden kehitykseen. Lisäksi kaupungeissa kehitettävät ja käyttöönotettavat ratkaisut ovat oleellisessa roolissa muun muassa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) tavoitteena on luoda pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoite on kannatettava ja se tukee myös Helsingin toiminnan, talouden ja investointien suunnittelua ja ohjelmointia. Lausunnoilla oleva suunnitelmaluonnos ei kuitenkaan vielä nykymuodossaan edistä riittävästi edellä mainitun tärkeän tavoitteen saavuttamista. On olennaista, että suunnitelmassa osoitetaan riittävästi konkreettisia toimia, joilla luodaan ennustettavuutta liikennejärjestelmän kehittämistyöhön.

Helsingin maankäyttöä ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavan, vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan tavoitteena on kehittää Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Tämän johdosta yleiskaavaan sisältyy kiinteästi suuria investointeja uusiin raideyhteyksiin, kuten kaupunkibulevardien ja Viikin-Malmin pikaraitiotiet sekä poikittaiset Jokeri 1



ja 2 runkolinjat. Yleiskaavaa täydentävinä liikennehankkeina on suunniteltu muun muassa uusia metrolinjoja ja -asemia, Pisara-rata, maanteiden eritasoliittymiä sekä pyöräilyn baanaverkostoa. Näillä investoinneilla mahdollistetaan merkittävä asuntotuotanto ja niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on suuri. Hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että niiden rahoittamiseen tarvitaan myös valtion sitoutumista.

#### Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän muutostekijöinä pitäisi suunnitelmassa mainita liikenteen päästövähennystavoitteisiin liittyvä liikenteen käyttövoimien muuttuminen tulevaisuudessa.

#### Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050

Visiossa esitetyt liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat ja tavoitteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin kaupungin strategisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Visiossa painotetaan nykyistä enemmän kestävämmän liikkumisen edistämistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Sitä halutaan edistää sekä panostamalla palveluihin että liikenneverkkoihin.

#### Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset

Siirtymistä kestäviin kulkumuotoihin on painotettava keskeisenä ilmastotoimena kaupunkiseuduilla. Vahvojen joukkoliikenneväyhykkeiden ja asemansuutujen maankäytön tiivistämistä on tuettava. Valtion tuki joukkoliikenteeseen on kohdistettava siten, että se edistää tehokkaimmin kulkumuodon kasvutavoitteita.

Kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta on parannettava ja kaupunkiseutujen työssäkäyntialueita on vahvistettava raideyhteyksin kuten Suomi-radalla toteuttamisella. Suunnitelmalla tulee edistää ulkomaankauppaa ja kansainvälistä matkailua tukevia yhteyksiä ja tärkeimpien solmupisteiden toimivuutta. Liikenneverkon kehittämisen tulee perustua tietoon ja hankkeiden vaikuttavuuteen. Suunnitelmassa esitetyn strategisen tilannekuvan ja tavoitteiden tulee olla riittävän selkeitä.

Tunnin junien ja kaupunkien raitiotiehankkeiden myötä ratasuunnittelua tehdään merkittävästi enemmän kuin aiemmin on tehty. Siksi valtion tulee kiinnittää erityistä huomiota sellaisen työvoiman koulutukseen ja saatavuuteen, jota tarvitaan näissä raidehankkeissa. Esimerkiksi rautatie- ja ratatekniikan osaajien sekä pätevien pohjarakenne- ja siltasuunnittelijoiden riittävyys uhkaavat muodostua hankkeita rajoittaviksi pulonkaloiksi. Myös rataverkon digitalisaatioon liittyvästä osaamisesta tulee pitää huolta.



## Toimenpideohjelma

Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa panostukset kaupunkiseutujen välisiin nopeisiin raideyhteyksiin sekä kansainvälisen lentoliikenteen vahvistamiseen. Suunnitelmassa pitää tuoda esiin selkeä visio, miten ja millä aikataululla esitetyt isot raidehankkeet saadaan vietyä valtion johdolla suunnitelmavaiheesta toteutukseen.

Suunnitelmassa mainitaan, että lentoliikenteen tukien pitää palvella lentorahdin ja elinkeinoelämän tarpeita. Tässä olisi hyvä tuoda esille se, että Suomessa lentoasemaverkosta ylläpidetään verkostoperiaatteella asiakasrahoitteisesti ja siksi tuen merkitys on normaalitilanteessa vähäinen. Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyuden kannalta biopolttoaineiden käytön ja sähkölentämisen lisääminen.

Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua sekä sovittaa sitä yhteen MAL-sopimusprosesseihin.

## Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Väyläverkon kehittämiseen suunnitelmakaudelle esitetty rahoitus, noin 500 milj. euroa vuodessa, on kehittämistarpeisiin nähden aivan liian alhainen ja vastaa vain aiempien vuosien rahoitustasoa. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa, jotta se vastaisi paremmin suunnitelmassa asetettuihin kehittämis- ja investointitavoitteisiin. Rahoitus tulee myös kohdentaa paremmin hankkeiden vaikuttavuuden perusteella.

Rahoitustason ennustettavuus on erittäin oleellinen edellytys liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa rahoitus painottuu voimakkaasti perusväylänpitoon (1,4-1,6 mrd. euroa/vuosi). Suunnitelmassa pitäisi selkeämmin tuoda esille se, että perusväylänpidon rahoitusta pitää kohdistaa liikennemääriltään suurimpien ratojen ja teiden korjausvelan vähentämiseen. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä sitä, että liikenneverkon ylläpito toteutuu pääväyläasetuksen mukaisesti priorisoiden volyymeiltään suurimpia raide- ja tieyhteyksiä, jotka johtavat liikenteen tärkeimpiin solmukohtiin muodostaen selkeän pääväylien verkoston. Tämä on myös resurssien tehokasta käyttöä liikenneverkon ylläpidossa. Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjauksena sitä, että perusväylänpidon rahoituksella pyritään suunnitelmakaudella vähentämään erityisesti rataverkon korjausvelkaa, joka aiheuttaa sekä työssäkäyntiliikennettä että kuljetuksia haittaavia häiriöitä. Tämä tukee myös raideliikenteen kulkutapaosuuden nostoa henkilö- ja tavaraliikenteessä.



Lisäksi on tärkeää, että valmisteilla olevan Suomen kestävä kasvun ohjelman rahoituskohteisiin sisällytetään kestävä liikkuminen ja tuetaan myös älyliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

Asemanseutuja tulee suunnitella toiminnallisena osana kaupunkirakennetta huomioiden myös palvelutarjonta sekä kaupunkitilan laatu ja houkuttelevuus. Asemanseutujen vetovoimaisuus ja houkuttelevuus sekä matkaketjujen sujuvuus vaikuttavat olennaisesti käyttäjämääriin.

## Väyläverkon kehittäminen

### Rataverkko

Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjausta siitä, että ydinverkkokäytävien radoilla palvelutavoitetaso on pääväyläasetuksen tavoitteita korkeampi. Tämä tarkoittaa myös sitä, että ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Luulajaan korostaa entisestään tarvetta ratayhteyden välityskyvyn ja intermodaalisuuden edistämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi auttaa myös Suomea saamaan aikaisempaa enemmän rahallista saantoa EU:lta. Tästäkin syystä tavoite EU:n CEF-rahoitussaannon parantamiseen pitäisi kirjata suunnitelmaan.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pisararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Suunnitelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty, joten hankkeen toteuttamisvalmius on erinomainen. Ratahanke vapauttaa ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-rata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan junaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

### Vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkosto

Suunnitelmaan on kirjattu, että valtiot ja kunnat edistävät vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkon rakentamista koko maahan. Kirjausta pitäisi korjata niin, että latausverkkoa edistettäisiin siltä osin, kun se ei rakennu markkinaehtoisesti. Latausverkon edistämiseen pitää olla saatavissa valtion tukea EU-tuen lisäksi. Helsingin kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että vaikka fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpano edellyttää muun muassa latausverkon rakentamisen koko Suomeen, suunnitelmassa sen rahoitus todetaan käsiteltäväksi erikseen joko kehyskorotuksena tai EU:n elpymisvälineestä. Arviota summista ei suunnitelmassa esitetä.



## Valtion rahoitusohjelma ja MAL-sopimukset

Suunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyYTEEN, mutta alhaiseksi mitoitettu rahoitustaso ei tue tämän tavoitteen saavuttamista. Suunnitelmasta puuttuvat kustannusarviot monista kustannuksiltaan isoista hankkeista. Lisäksi se, että päätökset rahoituksen osalta tehdään seuraavalla hallituskaudella, lisää epävarmuutta ja ennustettavuuden sekä pitkäjänteisyyden puutetta.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella vain 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa) jo päätettyjen hankkeiden lisäksi. Vuodelle 2024 on edellä mainittua rahoitusta varattu vain 1,8 milj. euroa uusiin hankkeisiin, jolloin pitäisi käynnistää uusi MAL-sopimuskausi. Vuosina 2025 ja 2026 rahaa on varattu vuosittain vain 12 milj. euroa. Kuntien raideliikennehankkeiden avustamiseen ei ole varauduttu vuosina 2023-2032 lainkaan. Esitetty rahoitustaso vie pohjaa seuraavalta MAL-sopimuskaudelta. MAL-sopimusprosesseihin tarvitaan jatkossa valtion taholta entistä vahvempaa pitkäjänteisyyttä ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnitelmassa on esitetty, että valtion rahoitus rajattaisiin vain hankkeille, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suuremmat kuin niiden investointikustannukset. Tämä periaate soveltuu huonosti kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeille, jos arvioinnissa huomioidaan vain ns. YHTALI –kehikkoon sisältyvät hyötyerät. Hankkeiden kannattavuuden arvioinnissa pitää aina ottaa huomioon myös niiden laajemmat yhteiskunta- ja kaupunkitaloudelliset vaikutukset.

## Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

On hyvä asia, että valtio jatkaa ja lisää katuverkon pyöräliikennettä ja jalankulkua edistävien hankkeiden rahoitusta. Kehitys on kiitettävää, mutta vuositasolla jäädään kuitenkin vielä kauas YK:n suosituksesta sijoittaa 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen (nyt noin 1 % kaikista investoinneista). Helsinki on omassa investointiohjelmassaan varautunut käyttämään vähintään vastaavan summan näiden hankkeiden toteuttamiseen. Helsinki investoi vuosittain noin 20 milj. euroa pyöräliikennehankkeisiin. Myös turvallisen liityntäpyöräpysäköinnin kehittämiseen asemilla tulee panostaa, sillä se kannustaa raideliikenteen käyttöön.

Helsinki päivitti pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmansa ja laati kävelyn edistämissuunnitelman v. 2020. Helsinki on myös kehittänyt menestyksellä kaupunkipyöräjärjestelmäänsä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelmat olisi hyvä tehdä erikseen, koska niiden kytkeminen toisiinsa tu-



kee vanhaa suunnittelukulttuuria kävelyn ja pyöräliikenteen rinnastamisesta toisiinsa "kevytliikenteeksi". Lisäksi kunkin kulkumuodon erityislaatuiset tarpeet tulevat näin paremmin huomioiduiksi.

Pyöräverkostossa pyritään rakentamaan myös suoria, nopeita baanoja, jotka ovat vain pyöräilyä varten. Jos pyöräily nostetaan kulkumuotona 7 %:sta 20:een, tulee verkostoa parantaa esim. kaupunkien kuten Helsingin - Espoo välillä, ja saada valtio väylien rahoittajaksi.

Suunnitelmassa tulisi edellyttää, että pyöräliikenteen edistämishjelmat tehdään juuri valmistuneen valtakunnallisen pyöräliikenteen suunniteluohjeen mukaisesti. Näin varmistetaan edistämishjelmien laatu ja saadaan kulkutapaosuus kasvuun. Mikäli tällaista laatuvaatimusta ei aseteta, on vaarana, että pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteistä tingitään ja tavoitteita ei saavuteta.

Väylien rakentamisen lisäksi on parannettava ja kehitettävä niiden kunnossapitoa erityisesti talviaikaan, sillä nykyinen kunnossapidon taso ja menetelmät ovat usein riittämättömiä, kun ne rinnastetaan pyöräliikenteen edistämisen tavoitteisiin.

#### Liityntäpysäköinti

Suunnitelman mukaan valtio kasvattaa rooliaan liityntäpysäköinnin rahoittamisessa, mikä on periaatteessa hyvä asia. Väylävirasto varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Tällä on Helsingin kannalta vähäinen merkitys, koska Helsingin liityntäpysäköintikohteita ei juurikaan sijaitse valtion väyläverkolla. Kaupungin näkökulmasta tämän rahoituksen rajaaminen vain valtion väyläverkolla sijaitseviin liityntäpysäköintikohteisiin tulee muuttaa, sillä Helsingin kaupungin hallinnoimat liityntäpysäköintialueet vähentävät liikennekuormitusta myös valtion väyläverkolla.

Liikenne- ja viestintävirasto suuntaa avustusta kuntien katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025-2027 10 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitustaso on matala, sillä valtio on MAL –sopimuksessa sitoutunut merkittäväällä osuudella Helsingin seudun liityntäpysäköinnin rahoittamiseen. (30-50 % autoliikenteen liityntäpysäköinti ja 0-100 % pyöräliikenteen liityntäpysäköinti).

#### Liikenteen rahoituspohjan laajentaminen

Suunnitelma sisältää oletuksen kuntien nykyistä suuremmasta rahoitusosuudesta valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Tältä osin suunnitelmassa ei ole lainkaan otettu huomioon kuntien rahoitukseen liittyviä



rajoitteita. Kuntatalouden tilanne on pitkään ja jo ennen koronapandemiaa ollut haasteellinen ja myös kaupunkien talouden kestävyys on heikentynyt. Kuntien taloudellinen liikkumavara ei ole kasvussa, pikemminkin päinvastoin. Kunnilla, ei myöskään Helsingin kaupungilla ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Näin ollen suunnitelmassa tehty oletus muodostaa myös merkittävän riskin hankkeiden ja niiden tavoitteiden toteutumiselle. MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestävästä kaupunkikehityksen investointeihin. Esitetty malli sisältää kuitenkin lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä se ole Helsingin eikä Helsingin seudun kuntien hyväksyttävissä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole otettu kantaa miten taloudellisilla ohjauskeinoilla kuten tiemaksuilla voisi osittain myös rahoittaa tulevia liikennejärjestelmän kehityshankkeita. Tämä rahoitusmahdollisuus tulisi ottaa osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmän rahoituksen arviointia. Vähintään siten, että kaupunkiseuduilla tämä voisi olla osa kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta.

Kuntien ja valtion kustannusjakoperiaatteet liikennehankkeiden rahoittamisessa on sovittava pitkäjänteisesti. Helsingin kaupunki ei kannata esitettyä väylähankkeiden kustannusjakomallia, vaan esittää, että sitä vielä kehitetään yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa. Yhteisrahoitusmallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen vaikuttavuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistus vaikutuksineen. Valmistella oleva sote-uudistus johtaa toteutuessaan kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista.

Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 milj. euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 milj. euroa. Siten valtion 84 milj. euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % tai hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit olisivat yhteensä 611 milj. euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja han-



kekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja verovaikutuksina, joita rakennushankkeet ja elinkeinoelämän edellytysten parantaminen kaupunkiseuduilla synnyttävät. Kansantalous hyötyy talouskasvuna. Valtakunnallisesta infrasta, kuten nopeista raideyhteyksistä, ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Myös valtio hyötyy mm. tytäryhtiöidensä kautta maankäytön kehittämisestä.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Esitetty periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa hankkeissa, on kohtuuton. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen ja mudein investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä rasisusta ei tule ehdotetulla tavalla enää lisätä.

MAL-sopimusten ja VLJS:n suhde on selkeytettävä ja MAL-sopimusten pitkäjänteisyyttä lisättävä. Pitkäjänteisyyttä tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelussa sekä lähijunaliikenteen investointeihin ja palvelutason parantamiseen.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen koronaepidemian jälkeisen tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021-2024 joukkoliikennettä elvyttävään tukemiseen. Esimerkiksi HSL:n taloudellisiin toimintaedellytyksiin koronapandemialla on ollut merkittävä vaikutus. Taloudelliset haasteet uhkaavat edelleen joukkoliikenteen hyvää kehitystä sekä monia keskeisiä seudun liikenteen kehittämishankkeita. HSL:n lipputulot ovat vuonna 2021 vielä ainakin 130 miljoonaa euroa alemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Tällä hetkellä joukkoliikenteellä kulkee noin 50 prosenttia normaalista matkustajamäärästä. HSL arvioi, että joukkoliikenne palaa normaalille tasolle vasta vuoden 2023 jälkeen, mutta myös tähän liittyy epävarmuuksia. Tuki mahdollistaa pandemian jälkeisen joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehittämisen, jolloin voidaan tavoitella joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista pandemiaa edeltäneelle kasvu-uralle.

Valtion vuodesta 2025 merkittävästi lisääntyvä panostus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen on tervetullut. Suurilla kaupunki-





seuduilla mahdollisuudet kulkumuotosiirtymään joukkoliikenteen suuntaan ovat paremmat kuin muilla alueilla. Ajatus tämän lisärahoituksen suuntaamisesta raideliikenteeseen ja muuhun runkoliikenteeseen on hyvä. Rahoituksen kohdentamisesta tullaan sopimaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa

Suunnitelmaluonnoksen eräs tärkeä huomio on eri toimijoiden välisen yhteistyön merkityksen korostaminen. Yhteistyön tavoitteena tulee olla eri tavoin tuotettujen ja eri liikennemuodoilla järjestettyjen joukkoliikennepalveluiden parempi yhteensovittaminen ja tehokkaampi hyödyntäminen. Kunnat, muut joukkoliikennettä järjestävät toimijat sekä markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat ja erilaiset joukkoliikenteen infra- ja muita palveluja tuottavat tahot tulee saada mukaan yhteisen joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämiseen.

Erityisesti liityntäliikenteen ratkaisuissa korostuu kaikkien joukkoliikennekentän tahojen ja toimijoiden hyvän yhteistyön tärkeys. Koko joukkoliikennejärjestelmän aikataulu- ja reittikokonaisuuden suunnittelun onnistumisessa olennaista on, että suunnittelu pohjautuu oikeaan ajantasaiseen tietoon ja tilannekuvaan matkustamisen tarpeista.

Toimiviin liityntäyhteyksiin tarvitaan kuljetuspalvelun lisäksi yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät, jotka on hinnoiteltu matkustajan kannalta houkutteleviksi. Onnistuneet matkaketjut ja sujuva vaihtaminen solmupisteissä edellyttävät aikataulu- ja reittitietojen helppoa saatavuutta sekä riittävää reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

Joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä saadaan pitkänmatkan ja paikallisen joukkoliikenteen palvelut toimimaan yhteen siten, että haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden muita alueita vähäisempi joukkoliikenteen tarjonta palvelee paremmin asiakkaitaan. Tämän vuoksi myös uudet nopeat junayhteydet tarvitsevat tuekseen liityntäyhteyksiä, jotta nopeista junista hyötyisivät suurten asemaseutujen lisäksi laajemmat alueet.

## Pysäköintipolitiikka

Kunnat vastaavat pääsääntöisesti itse pysäköintipolitiikkansa laatimisesta sekä sen toteuttamisesta. Seudullisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä pitäisi kuitenkin laatia pelisäännöt toimitilakiinteistöjen pysäköintipaikkamääräysten yhtenäistämistä samantyyppisillä alueilla kuten Helsingin seudulla. Näin vältettäisiin tai ainakin vähennettäisiin kaupunkien välistä kilpailua pysäköintipaikkamäärillä, kun yritykset päättävät toimintonsa sijoittumisesta. Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien säätely on kaupunkien tällä hetkellä käytettävissä oleva tehokkain keino vähentää autoliikennettä liikenneverkossa huippukysynnän aikaan. Taloudellisilla ohjauskeinoilla kuten tiemaksuilla voi-



daan päästä vielä tehokkaampiin tuloksiin, mutta vielä se ei ole lainsäädännöllisten puutteiden vuoksi edes mahdollinen keinovalikoimassa.

#### Liikennejärjestelmän tukitoimet

Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi, liikenteen hallinta ja ohjaus

Suunnitelmaluonnoksessa kuvatut tiedon hyödyntämisen keinot liikennejärjestelmän ja logistiikan kehittämisessä mm. automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelujen kehityksen tukemiseksi ovat kannatettavia. Helsingin omat tavoitteet ovat samansuuntaisia ja ne on kuvattu Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelmassa. On huomattava, että kävely ja pyöräliikenne ovat tärkeitä kulkutapoja kaupunkiliikenteessä, joten reaaliaikaista tilannekuvaa tietoa tarvitaan myös niistä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä liikenteen digitaalisen tilannekuvan kehittämistä avoimen datan periaatteiden mukaisesti. Siten esimerkiksi liikenteen ohjausyhtiö Traffic Management Finlandin kokoaman liikennetiedon pitäisi olla saatavilla maksutta.

Liikenteen automatisoitumisessa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että automaation seurauksena ei synny esimerkiksi joukkoliikenteen kanssa kilpailevaa nopeasti kasvavaa liikkumistapaa, joka lisäisi ruuhkautumista katuverkolla ja pienentäisi kestävästi liikenteen kulkuta- paosuutta.

#### Alueellisia erityiskysymyksiä

##### Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Helsinki on mukana suurten raidehankkeiden hankeyhtiöissä Turun tunnin junan ja Suomi-radon osalta. Niin Helsingin kuin muiden hankeyhtiöissä mukana olevien kaupunkien rahoitusosuudet yhtiöiden perustamiseksi ja suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi ovat olleet erittäin merkittäviä. Hankeyhtiöiden rahoitus käsitellään erillään liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksesta. Hankeyhtiöiden suhde Liikenne12 -työhön vaatii tarkennusta esimerkiksi sen suhteen millä tietopohjalla ja millä prosessilla valtakunnallisesti ja aluerakenteellisesti tärkeitä linjauksista ja hankkeista päätetään. Valtion tulee kantaa päävastuu hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta.

Suomi-ratahankkeeseen sisältyvä Lentorata on Helsingin ja Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeä hanke. Se nopeuttaa merkittävästi lentokenttäyhteyksiä sekä Helsingistä että muualta Suomesta. Lentorata vähentää pääradan kaukojunaliikennettä ja mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittämisen ilman Helsingin ja Tikkurilan välille kaavailtuja lisärai-



teita. Tämä helpottaa merkittävästi myös tämän ratakäytävän maankäytön ja liikenteen kehittämistä.

#### Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvän yhteistyön kehittämiseksi ovat kannattavia. On tärkeää luoda toimivat järjestelyt jatkuvalle liikennejärjestelmäyhteistyölle eri suunnittelutasojen ja toimijoiden välille. Jatkossa tulee kehittää yhteistä tilannekuvaa ja sen hyödyntämistä suunnittelussa, parantaa tiedon välittymistä eri tahojen välillä, yhtenäistää vaikutusarviointimenetelmiä ja kehittää sidosryhmien osallistamista suunnitteluun.

#### Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin ympäristöselostukseen ei ole huomautettavaa.

## Käsittely

Asian aikana kuultavana oli yksikön päällikkö Heikki Hälvä. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

#### Vastaehdotus:

Mikko Särelä: Lisätään lausuntoluonnoksen kohdan "Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset" loppuun: Tunnin junien ja kaupunkien raitiotiehankkeiden myötä ratasuunnittelua tehdään merkittävästi enemmän kuin aiemmin on tehty. Siksi valtion tulee kiinnittää erityistä huomiota sellaisen työvoiman koulutukseen ja saatavuuteen, jota tarvitaan näissä raidehankkeissa. Esimerkiksi rautatie- ja ratatekniikan osaajien sekä pätevien pohjarakenne- ja siltasuunnittelijoiden riittävyys uhkaavat muodostua hankkeita rajoittaviksi pullonkauloiksi. Myös rataverkon digitalisaatioon liittyvästä osaamisesta tulee pitää huolta.

#### Kannattaja: Risto Rautava

#### Vastaehdotus:

Atte Kaleva: Muutetaan kappaleen 10 viimeinen virke muotoon: Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyys kannalta biopolttoaineiden käytön ja sähkölentämisen lisääminen.

#### Kannattaja: Nuutti Hyttinen



Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Pyöräverkostossa pyritään rakentamaan myös suoria, nopeita baanoja, jotka ovat vain pyöräilyä varten. Jos pyöräily nostetaan kulkumuotona 7 %:sta 20:een, tulee verkostoa parantaa esim. kaupunkien kuten Helsinki - Espoo välillä, ja saada valtio väylien rahoittajaksi.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Mikko Särelän, Atte Kalevan ja Sirpa Asko-Seljavaaran vastaehdotukset.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142  
heikki.halva(a)hel.fi  
Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079  
reetta.putkonen(a)hel.fi  
Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417  
pasi.rajala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.1.2021
- 2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - suunnitelmaluonnos
- 3 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2021–2032 ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

Yleiset lähtökohdat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on suuri vaikutus Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Sillä on vaikutusta myös Helsingin maankäytön kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Helsingin asema työpaikkakeskittymänä on merkittävä: se on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan



työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen. Kaupungeilla on ylipäätään merkittävä vaikutus koko maan kansainväliseen kilpailukykyyn sekä koko kansantalouden kehitykseen. Lisäksi kaupungeissa kehitettävät ja käyttöönotettavat ratkaisut ovat oleellisessa roolissa muun muassa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) tavoitteena on luoda pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoite on kannatettava ja se tukee myös Helsingin toiminnan, talouden ja investointien suunnittelua ja ohjelmointia. Lausunnoilla oleva suunnitelmaluonnos ei kuitenkaan vielä nykymuodossaan edistä riittävästi edellä mainitun tärkeän tavoitteen saavuttamista. On olennaista, että suunnitelmassa osoitetaan riittävästi konkreettisia toimia, joilla luodaan ennustettavuutta liikennejärjestelmän kehittämistyöhön.

Helsingin maankäyttöä ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavan, vuonna 2016 hyväksytyin yleiskaavan tavoitteena on kehittää Helsinkiä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Tämän johdosta yleiskaavaan sisältyy kiinteästi suuria investointeja uusiin raideyhteyksiin, kuten kaupunkibulevardien ja Viikin-Malmin pikaraitiotiet sekä poikittaiset Jokeri 1 ja 2 runkolinjat. Yleiskaavaa täydentävinä liikennehankkeina on suunniteltu muun muassa uusia metrolinjoja ja -asemia, Pisara-rata, maanteiden eritasoliittymiä sekä pyöräilyn baanaverkostoa. Näillä investoinneilla mahdollistetaan merkittävä asuntotuotanto ja niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on suuri. Hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että niiden rahoittamiseen tarvitaan myös valtion sitoutumista.

#### Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän muutostekijöinä pitäisi suunnitelmassa mainita liikenteen päästövähennystavoitteisiin liittyvä liikenteen käyttövoimien muuttuminen tulevaisuudessa.

#### Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050

Visiossa esitetyt liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat ja tavoitteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin kaupungin strategisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Visiossa painotetaan nykyistä enemmän kestävästä liikkumisesta edistämistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Sitä halutaan edistää sekä panostamalla palveluihin että liikenneverkkoihin.



## Suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset

Siirtymistä kestäviin kulkumuotoihin on painotettava keskeisenä ilmastotoimena kaupunkiseuduilla. Vahvojen joukkoliikennevyöhykkeiden ja asemanseutujen maankäytön tiivistämistä on tuettava. Valtion tuki joukkoliikenteeseen on kohdistettava siten, että se edistää tehokkaimmin kulkumuodon kasvutavoitteita.

Kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta on parannettava ja kaupunkiseutujen työssäkäyntialueita on vahvistettava raideyhteyksin kuten Suomi-radan toteuttamisella. Suunnitelmalla tulee edistää ulkomaankauppaa ja kansainvälistä matkailua tukevia yhteyksiä ja tärkeimpien solmupisteiden toimivuutta. Liikenneverkon kehittämisen tulee perustua tietoon ja hankkeiden vaikuttavuuteen. Suunnitelmassa esitetyn strategisen tilannekuvan ja tavoitteiden tulee olla riittävän selkeitä.

## Toimenpideohjelma

Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa panostukset kaupunkiseutujen välisiin nopeisiin raideyhteyksiin sekä kansainvälisen lentoliikenteen vahvistamiseen. Suunnitelmassa pitää tuoda esiin selkeä visio, miten ja millä aikataululla esitetyt isot raidehankkeet saadaan vietyä valtion johdolla suunnitelmavaiheesta toteutukseen.

Suunnitelmassa mainitaan, että lentoliikenteen tukien pitää palvella lentorahdin ja elinkeinoelämän tarpeita. Tässä olisi hyvä tuoda esille se, että Suomessa lentoasemaverkostoa ylläpidetään verkostoperiaatteella asiakasrahoitteisesti ja siksi tuen merkitys on normaalitilanteessa vähäinen. Kansainvälisen lentoliikenteen ja Helsinki-Vantaan lentoliikenteen hub-aseman vahvistamisen kannalta tärkeitä ovat lentoradan edistäminen, verkostoperiaate, mahdollistavat lentoliikennesopimukset ja jatkossa myös lentoliikenteen kestävyuden kannalta biopolttoaineiden käytön lisääminen.

Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua sekä sovittaa sitä yhteen MAL-sopimusprosesseihin.

## Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Väyläverkon kehittämiseen suunnitelmakaudelle esitetty rahoitus, noin 500 milj. euroa vuodessa, on kehittämistarpeisiin nähden aivan liian alhainen ja vastaa vain aiempien vuosien rahoitustasoa. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa, jotta se vastaisi paremmin suunnitelmassa asetettuihin kehittämis- ja investointitavoitteisiin. Rahoitus tulee myös kohdentaa paremmin hankkeiden vaikuttavuuden perusteella.



Rahoitustason ennustettavuus on erittäin oleellinen edellytys liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa rahoitus painottuu voimakkaasti perusväylänpitoon (1,4-1,6 mrd. euroa/vuosi). Suunnitelmassa pitäisi selkeämmin tuoda esille se, että perusväylänpidon rahoitusta pitää kohdistaa liikennemääriltään suurimpien ratojen ja teiden korjausvelan vähentämiseen. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä sitä, että liikenneverkon ylläpito toteutuu pääväyläasetuksen mukaisesti priorisoiden volyymeiltään suurimpia raide- ja tieyhteyksiä, jotka johtavat liikenteen tärkeimpiin solmukohtiin muodostaen selkeän pääväylien verkoston. Tämä on myös resurssien tehokasta käyttöä liikenneverkon ylläpidossa. Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjauksena sitä, että perusväylänpidon rahoituksella pyritään suunnitelmakaudella vähentämään erityisesti rataverkon korjausvelkaa, joka aiheuttaa sekä työssäkäyntiliikennettä että kuljetuksia haittaavia häiriöitä. Tämä tukee myös raideliikenteen kulkutapaosuuden nostoa henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Lisäksi on tärkeää, että valmisteilla olevan Suomen kestävän kasvun ohjelman rahoituskohteisiin sisällytetään kestävä liikkuminen ja tuetaan myös älyliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

Asemanseutuja tulee suunnitella toiminnallisena osana kaupunkirakennetta huomioiden myös palvelutarjonta sekä kaupunkitilan laatu ja houkuttelevuus. Asemanseutujen vetovoimaisuus ja houkuttelevuus sekä matkaketjujen sujuvuus vaikuttavat olennaisesti käyttäjämääriin.

## Väyläverkon kehittäminen

### Rataverkko

Helsingin kaupunki pitää hyvänä linjausta siitä, että ydinverkkokäytävien radoilla palvelutavoitetaso on pääväyläasetuksen tavoitteita korkeampi. Tämä tarkoittaa myös sitä, että ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Luulajaan korostaa entisestään tarvetta ratayhteyden välityskyvyn ja intermodaalisuuden edistämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi auttaa myös Suomea saamaan aikaisempaa enemmän rahallista saantoa EU:lta. Tästäkin syystä tavoite EU:n CEF-rahoitussaannon parantamiseen pitäisi kirjata suunnitelmaan.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pissararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Suunnitelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty, joten hankkeen toteuttamisvalmius on erinomainen. Ratahanke vapauttaa ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-rata mahdollistaa merkit-



tävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan junaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä.

#### Vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkosto

Suunnitelmaan on kirjattu, että valtiot ja kunnat edistävät vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkon rakentamista koko maahan. Kirjausta pitäisi korjata niin, että latausverkkoa edistettäisiin siltä osin, kun se ei rakennu markkinaehtoisesti. Latausverkon edistämiseen pitää olla saatavissa valtion tukea EU-tuen lisäksi. Helsingin kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että vaikka fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpano edellyttää muun muassa latausverkon rakentamisen koko Suomeen, suunnitelmassa sen rahoitus todetaan käsiteltäväksi erikseen joko kehyskorotuksena tai EU:n elpymisvälineestä. Arviota summista ei suunnitelmassa esitetä.

#### Valtion rahoitusohjelma ja MAL-sopimukset

Suunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyYTEEN, mutta alhaiseksi mitoitettu rahoitustaso ei tue tämän tavoitteen saavuttamista. Suunnitelmasta puuttuvat kustannusarviot monista kustannuksiltaan isoista hankkeista. Lisäksi se, että päätökset rahoituksen osalta tehdään seuraavalla hallituskaudella, lisää epävarmuutta ja ennustettavuuden sekä pitkäjänteisyyden puutetta.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella vain 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa) jo päätettyjen hankkeiden lisäksi. Vuodelle 2024 on edellä mainittua rahoitusta varattu vain 1,8 milj. euroa uusiin hankkeisiin, jolloin pitäisi käynnistää uusi MAL-sopimuskausi. Vuosina 2025 ja 2026 rahaa on varattu vuosittain vain 12 milj. euroa. Kuntien raideliikennehankkeiden avustamiseen ei ole varauduttu vuosina 2023-2032 lainkaan. Esitetty rahoitustaso vie pohjaa seuraavalta MAL-sopimuskaudelta. MAL-sopimusprosesseihin tarvitaan jatkossa valtion taholta entistä vahvempaa pitkäjänteisyyttä ja sitoutumista asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnitelmassa on esitetty, että valtion rahoitus rajattaisiin vain hankkeille, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suuremmat kuin niiden investointikustannukset. Tämä periaate soveltuu huonosti kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeille, jos arvioinnissa huomioidaan vain ns. YHTALI –kehikkoon sisältyvät hyötyerät. Hankkeiden kannattavuuden arvioinnissa pitää aina ottaa huomioon myös niiden laajemmat yhteiskunta- ja kaupunkitaloudelliset vaikutukset.





## Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

On hyvä asia, että valtio jatkaa ja lisää katuverkon pyöräliikennettä ja jalankulkua edistävien hankkeiden rahoitusta. Kehitys on kiitettävää, mutta vuositasolla jäädytään kuitenkin vielä kauas YK:n suosituksesta sijoittaa 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen (nyt noin 1 % kaikista investoinneista). Helsinki on omassa investointiohjelmassaan varautunut käyttämään vähintään vastaavan summan näiden hankkeiden toteuttamiseen. Helsinki investoi vuosittain noin 20 milj. euroa pyöräliikennehankkeisiin. Myös turvallisen liityntäpyöräpysäköinnin kehittämiseen asemilla tulee panostaa, sillä se kannustaa raideliikenteen käyttöön.

Helsinki päivitti pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmansa ja laati kävelyn edistämishankkeen v. 2020. Helsinki on myös kehittänyt menestyksellä kaupunkipyöräjärjestelmäänsä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishankkeet olisi hyvä tehdä erikseen, koska niiden kytkeminen toisiinsa tukee vanhaa suunnittelukulttuuria kävelyn ja pyöräliikenteen rinnastamisesta toisiinsa "kevytliikenteeksi". Lisäksi kunkin kulkumuodon erityislaatuiset tarpeet tulevat näin paremmin huomioiduiksi.

Suunnitelmassa tulisi edellyttää, että pyöräliikenteen edistämishankkeet tehdään juuri valmistuneen valtakunnallisen pyöräliikenteen suunniteluuhjeen mukaisesti. Näin varmistetaan edistämishankkeiden laatu ja saadaan kulkutapaosuus kasvuun. Mikäli tällaista laatuvaatimusta ei aseteta, on vaarana, että pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteistä tingitään ja tavoitteita ei saavuteta.

Väylien rakentamisen lisäksi on parannettava ja kehitettävä niiden kunnossapitoa erityisesti talviaikaan, sillä nykyinen kunnossapidon taso ja menetelmät ovat usein riittämättömiä, kun ne rinnastetaan pyöräliikenteen edistämisen tavoitteisiin.

## Liityntäpysäköinti

Suunnitelman mukaan valtio kasvattaa rooliaan liityntäpysäköinnin rahoittamisessa, mikä on periaatteessa hyvä asia. Väylävirasto varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Tällä on Helsingin kannalta vähäinen merkitys, koska Helsingin liityntäpysäköintikohteita ei juurikaan sijaitse valtion väyläverkolla. Kaupungin näkökulmasta tämän rahoituksen rajaaminen vain valtion väyläverkolla sijaitseviin liityntäpysäköintikohteisiin tulee muuttaa, sillä Helsingin kaupungin hallinnoimat liityntäpysäköintialueet vähentävät liikennekuormitusta myös valtion väyläverkolla.



Liikenne- ja viestintävirasto suuntaa avustusta kuntien katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025-2027 10 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitustaso on matala, sillä valtio on MAL –sopimuksessa sitoutunut merkittäväällä osuudella Helsingin seudun liityntäpysäköinnin rahoittamiseen. (30-50 % autoliikenteen liityntäpysäköinti ja 0-100 % pyöräliikenteen liityntäpysäköinti).

#### Liikenteen rahoituspohjan laajentaminen

Suunnitelma sisältää oletuksen kuntien nykyistä suuremmasta rahoitusosuudesta valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Tältä osin suunnitelmassa ei ole lainkaan otettu huomioon kuntien rahoitukseen liittyviä rajoitteita. Kuntatalouden tilanne on pitkään ja jo ennen koronapandemiaa ollut haasteellinen ja myös kaupunkien talouden kestävyys on heikentynyt. Kuntien taloudellinen liikkumavara ei ole kasvussa, pikemminkin päinvastoin. Kunnilla, ei myöskään Helsingin kaupungilla ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Näin ollen suunnitelmassa tehty oletus muodostaa myös merkittävän riskin hankkeiden ja niiden tavoitteiden toteutumiseksi. MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestävästä kaupunkikehityksen investointeihin. Esitetty malli sisältää kuitenkin lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä se ole Helsingin eikä Helsingin seudun kuntien hyväksyttävissä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole otettu kantaa miten taloudellisilla ohjaukeinoilla kuten tiemaksuilla voisi osittain myös rahoittaa tulevia liikennejärjestelmän kehityshankkeita. Tämä rahoitusmahdollisuus tulisi ottaa osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmän rahoituksen arviointia. Vähintään siten, että kaupunkiseuduilla tämä voisi olla osa kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta.

Kuntien ja valtion kustannusjakoperiaatteet liikennehankkeiden rahoittamisessa on sovittava pitkäjänteisesti. Helsingin kaupunki ei kannata esitettyä väylähankkeiden kustannusjakomallia, vaan esittää, että sitä vielä kehitetään yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa. Yhteisrahoitusmallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen vaikuttavuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistus vaikutuksineen. Valmistella oleva sote-uudistus johtaa toteutuessaan kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista.



Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 milj. euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 milj. euroa. Siten valtion 84 milj. euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % tai hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit olisivat yhteensä 611 milj. euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja hankkekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja verovaikutuksina, joita rakennushankkeet ja elinkeinoelämän edellytysten parantaminen kaupunkiseuduilla synnyttävät. Kansantalous hyötyy talouskasvuna. Valtakunnallisesta infrasta, kuten nopeista raideyhteyksistä, ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Myös valtio hyötyy mm. tytäryhtiöidensä kautta maankäytön kehittämisestä.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Esitetty periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa hankkeissa, on kohtuuton. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen ja muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä räsitusta ei tule ehdotetulla tavalla enää lisätä.

MAL-sopimusten ja VLJS:n suhde on selkeytettävä ja MAL-sopimusten pitkäjänteisyyttä lisättävä. Pitkäjänteisyyttä tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelussa sekä lähijunaliikenteen investointeihin ja palvelutason parantamiseen.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen koronaepidemian jälkeisen tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021-2024 joukkoliikennettä elvyttävään tukemiseen. Esimerkiksi HSL:n taloudellisiin toi-



mintaedellytyksiin koronapandemialla on ollut merkittävä vaikutus. Taloudelliset haasteet uhkaavat edelleen joukkoliikenteen hyvää kehitystä sekä monia keskeisiä seudun liikenteen kehittämishankkeita. HSL:n lipputulot ovat vuonna 2021 vielä ainakin 130 miljoonaa euroa alemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Tällä hetkellä joukkoliikenteellä kulkee noin 50 prosenttia normaalista matkustajamäärästä. HSL arvioi, että joukkoliikenne palaa normaalille tasolle vasta vuoden 2023 jälkeen, mutta myös tähän liittyy epävarmuuksia. Tuki mahdollistaa pandemian jälkeisen joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehittämisen, jolloin voidaan tavoitella joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista pandemiaa edeltäneelle kasvu-uralle.

Valtion vuodesta 2025 merkittävästi lisääntyvä panostus suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen on tervetullut. Suurilla kaupunkiseuduilla mahdollisuudet kulkumuotosiirtymään joukkoliikenteen suuntaan ovat paremmat kuin muilla alueilla. Ajatus tämän lisärahoituksen suuntaamisesta raideliikenteeseen ja muuhun runkoliikenteeseen on hyvä. Rahoituksen kohdentamisesta tullaan sopimaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa

Suunnitelmaluonnoksen eräs tärkeä huomio on eri toimijoiden välisen yhteistyön merkityksen korostaminen. Yhteistyön tavoitteena tulee olla eri tavoin tuotettujen ja eri liikennemuodoilla järjestettyjen joukkoliikennepalveluiden parempi yhteensovittaminen ja tehokkaampi hyödyntäminen. Kunnat, muut joukkoliikennettä järjestävät toimijat sekä markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat ja erilaiset joukkoliikenteen infra- ja muita palveluja tuottavat tahot tulee saada mukaan yhteisen joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämiseen.

Erityisesti liityntäliikenteen ratkaisuihin korostuu kaikkien joukkoliikennekentän tahojen ja toimijoiden hyvän yhteistyön tärkeys. Koko joukkoliikennejärjestelmän aikataulu- ja reittikokonaisuuden suunnittelun onnistumisessa olennaista on, että suunnittelu pohjautuu oikeaan ajantasaaseen tietoon ja tilannekuvaan matkustamisen tarpeista.

Toimiviin liityntäyhteyksiin tarvitaan kuljetuspalvelun lisäksi yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät, jotka on hinnoiteltu matkustajan kannalta houkutteleviksi. Onnistuneet matkaketjut ja sujuva vaihtaminen solmupisteissä edellyttävät aikataulu- ja reittitietojen helppoa saatavuutta sekä riittävää reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

Joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämiseen liittyvillä toimenpiteillä saadaan pitkänmatkan ja paikallisen joukkoliikenteen palvelut toimimaan yhteen siten, että haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden muita alueita vähäisempi joukkoliikenteen tarjonta palvelee paremmin asiakkaitaan. Tämän vuoksi myös uudet nopeat junayhtey-



det tarvitsevat tuekseen liityntäyhteyksiä, jotta nopeista junista hyötyisivät suurten asemanseutujen lisäksi laajemmat alueet.

### Pysäköintipolitiikka

Kunnat vastaavat pääsääntöisesti itse pysäköintipolitiikkansa laatimisesta sekä sen toteuttamisesta. Seudullisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä pitäisi kuitenkin laatia pelisäännöt toimitilakiinteistöjen pysäköintipaikkamääräysten yhtenäistämistä samantyyppisillä alueilla kuten Helsingin seudulla. Näin vältettäisiin tai ainakin vähennettäisiin kaupunkien välistä kilpailua pysäköintipaikkamäärillä, kun yritykset päättävät toimintonsa sijoittumisesta. Toimitilojen pysäköintipaikkamäärien säätely on kaupunkien tällä hetkellä käytettävissä oleva tehokkain keino vähentää autoliikennettä liikenneverkossa huippukysynnän aikaan. Taloudellisilla ohjaukeinoilla kuten tiemaksuilla voidaan päästä vielä tehokkaampiin tuloksiin, mutta vielä se ei ole lainsäädännöllisten puutteiden vuoksi edes mahdollinen keinovalikoimassa.

### Liikennejärjestelmän tukitoimet

Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi, liikenteen hallinta ja ohjaus

Suunnitelmaluonnoksessa kuvatut tiedon hyödyntämisen keinot liikennejärjestelmän ja logistiikan kehittämisessä mm. automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelujen kehityksen tukemiseksi ovat kannatettavia. Helsingin omat tavoitteet ovat samansuuntaisia ja ne on kuvattu Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelmassa. On huomattava, että kävely ja pyöräliikenne ovat tärkeitä kulkutapoja kaupunkiliikenteessä, joten reaaliaikaista tilannekuvatietoa tarvitaan myös niistä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä liikenteen digitaalisen tilannekuvan kehittämistä avoimen datan periaatteiden mukaisesti. Siten esimerkiksi liikenteen ohjausyhtiö Traffic Management Finlandin kokoaman liikennetiedon pitäisi olla saatavilla maksutta.

Liikenteen automatisoimisessa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että automaation seurauksena ei synny esimerkiksi joukkoliikenteen kanssa kilpailevaa nopeasti kasvavaa liikkumistapaa, joka lisäisi ruuhkautumista katuverkolla ja pienentäisi kestävän liikenteen kulkutapaosuutta.

### Alueellisia erityiskysymyksiä

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Helsinki on mukana suurten raidehankkeiden hankeyhtiöissä Turun tunnin junan ja Suomi-radon osalta. Niin Helsingin kuin muiden han-



keyhtiöissä mukana olevien kaupunkien rahoitusosuudet yhtiöiden perustamiseksi ja suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi ovat olleet erittäin merkittäviä. Hankeyhtiöiden rahoitus käsitellään erillään liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksesta. Hankeyhtiöiden suhde Liikenne12 -työhön vaatii tarkennusta esimerkiksi sen suhteen millä tietopohjalla ja millä prosessilla valtakunnallisesti ja aluerakenteellisesti tärkeitä linjauksista ja hankkeista päätetään. Valtion tulee kantaa päävastuu hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta.

Suomi-ratahankkeeseen sisältyvä Lentorata on Helsingin ja Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeä hanke. Se nopeuttaa merkittävästi lentokenttäyhteyksiä sekä Helsingistä että muualta Suomesta. Lentorata vähentää pääradan kaukojunaliikennettä ja mahdollistaa lähijunaliikenteen kehittämisen ilman Helsingin ja Tikkurilan välille kaavailtuja lisärailteita. Tämä helpottaa merkittävästi myös tämän ratakäytävän maankäytön ja liikenteen kehittämistä.

#### Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja siihen liittyvän yhteistyön kehittämiseksi ovat kannattavia. On tärkeää luoda toimivat järjestelyt jatkuvalle liikennejärjestelmäyhteistyölle eri suunnittelutasojen ja toimijoiden välille. Jatkossa tulee kehittää yhteistä tilannekuvaa ja sen hyödyntämistä suunnittelussa, parantaa tiedon välittymistä eri tahojen välillä, yhtenäistää vaikutusarviointimenetelmiä ja kehittää sidosryhmien osallistamista suunnitteluun.

#### Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin ympäristöselostukseen ei ole huomautettavaa.

### Esittelijän perustelut

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä ja sen laadittaminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa on valmisteltu parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa liikennejärjestelmäsuunnitelma selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuksista



ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa on esitetty visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma.

Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Perusväylänpidon rahoitustaso on v. 2025 jälkeen vuosittain noin 1,3 mrd. Euroa. Väyläverkon kehittämiseen varataan suunnitelmassa vuosittain noin 500 milj. Euroa. Tämän lisäksi kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnittelukaudella varataan 687 milj. euroa (2-100 milj. euroa vuodessa). Suurten raideliikennehankkeiden hankeyhtiöiden (esim. Suomi-rata) rahoitus käsitellään erillään VLJS:n muusta rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Sen lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostus sisältää vaikutusten arvioinnin tavoitteet, ympäristön nykytilakuvauksen ja vertailuvaihtoehdon kuvauksen, jotka ovat arvioinnin lähtökohtana. Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimet on esitetty selostuksessa. Lisäksi on kuvattu suunnitelman vaikuttavuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia sekä suunnitelman seurannan toteuttaminen.

#### Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 9.2.2021 mennessä. Asia tulisi käsitellä tässä kaupunkiympäristölautakunnan kokouksessa, jotta pysytään annetussa aikataulussa.

#### Lausuntopyynnön liitteet

Esityksen liitteenä ovat lausuntopyyntö 21.1.2021, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 – suunnitelmaluonnos ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus.

#### Esittelijä



09.02.2021

Asia/8

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö: 310 37142

heikki.halva(a)hel.fi

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079

reetta.putkonen(a)hel.fi

Pasi Rajala, Yleiskaavapäällikkö, puhelin: 09 310 20417

pasi.rajala(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Lausuntopyyntö 21.1.2021
- 2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - suunnitelmaluonnos
- 3 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi, ympäristöselostus

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano