

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026-2037 luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta. Kauppakamari viittaa Keskuskauppakamarin luonnoksesta antamaan lausuntoon ja esittää lisäksi lausuntonaan seuraavaa:

#### 1. Yleiset lähtökohdat ja strategiset linjaukset

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12

vuodeksi. Kaikkia liikennemuotoja koskevalla suunnitelmalla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa

liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma päivitetään jokaisella hallituskaudella. Osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa Väylävirasto laatii vuosittain 8-vuotisen väyläverkon investointiohjelman uusien liikenneinfrahankeiden toteuttamisesta.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelussa 12 vuotta on verraten lyhyt aika. Esim. Uudenmaan maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050, ja Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma sisältää kuntien tahtotilan liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2040 saakka sekä hahmotelman kehityksestä vuoteen 2060 saakka. Myös pääkaupunkiseudun kuntien yleiskaavat tähtäävät vuosisadan puoleen

väliin tai sen yli. Koko valtakunnan kattavan liikennejärjestelmäsuunnittelun selkeästi lyhyempi aikajänne vaikeuttaa alueellista maankäytön ja liikenteen suunnittelua.

Alueellisen ja valtakunnallisen suunnittelun yhteensovittaminen, alueiden yhdyskuntarakenteen kehittäminen kestäväällä tavalla, merkittävimpien liikenneinvestointien (mm. suuret ratahankkeet) edistäminen ja EU-rahoituksen maksimointi edellyttäisivät myös valtakunnan tasolla selkeästi pidempää kuin 12 tai kahdeksan vuoden aikaperspektiiviä. Pelkkä yleispiirteinen visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 ei vastaa em. tarpeisiin.

Liikenne 12 -suunnitelmasta ei saa selvää kuvaa valtion tahtotilasta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä johtuen mm. konkretian puutteesta. Suunnitelmasta erillään valmistellaan varsinaista investointiohjelmaa ja liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamista. Lisäksi suurten valtakunnallisten raidehankkeiden (Länsirata, Lentorata, Itärata) valmistelu on erotettu kolmeksi erilliseksi kokonaisuudekseen eikä niiden rahoitusta ole sisällytetty suunnitelmaan.

Länsirata, Lentorata ja Itärata vaikuttaisivat huomattavasti suoraan tai välillisesti sekä valtakunnallisen että alueellisten liikennejärjestelmien kehittämiseen. Selkeämmän kokonaiskuvan saamiseksi liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisestä suunnitelmassa pitäisi ottaa kantaa hankkeiden toteuttamiseen.

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittamisen tärkeys on tunnistettu luonnoksessa, mutta sen merkitystä voisi tuoda esille huomattavasti useammassa kohdassa. Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on välitön vaikutus alueiden ja kuntien maankäytön suunnitteluun, minkä vuoksi ne tulee kytkeä tiiviimmin yhteen. Esim. raskaan liikenteen taukopaikat, vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausalueet sekä liityntäpysäköintialueet ovat erottamaton osa kuljetus- ja matkaketjujen toimivuutta, mutta ne eivät toteudu ilman kuntien myötävaikutusta. Siihen voidaan valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla vaikuttaa tunnistamalla suunnitelman maankäyttövaikutukset sekä ottamalla ne osaksi suunnitelman toimenpideohjelman ja väyläverkon investointiohjelmaa.

Liikenne 12 -suunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset jäävät kuitenkin varsin vaatimattomiksi. Olemassa olevan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen sekä kestävä liikkuminen korostaminen ovat tärkeitä linjauksia, mutta liikenteen välttämättömien päästövähennysten saavuttamiseksi tarvittaisiin huomattavasti täsmällisempiä valtakunnantason linjauksia. Elinkeinoelämän näkökulmasta on ongelmallista, jos kunnat valtakunnallisten linjausten puuttuessa ottavat käyttöön toisistaan poikkeavia liikenteen päästövähennystoimenpiteitä. Aasukkaat, yritykset ja kasvihuonekaasupäästöt liikkuvat kuntarajojen yli ja niistä välittämättä, joten päästöjen vähentämisen keinoista on päätettävä valtakunnallisesti.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan taloudellisen kestävyuden tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä. Koska käytettävissä oleva rahoitus ei riitä läheskään vastaamaan liikenneverkon tarpeisiin, on hankkeita priorisoitava. Ensisijaisesti tulisi valita sellaisia hankkeita, joista saatava hyöty on kaikkein suurin. Investoinnit suurimmille kaupunkiseuduille – erityisesti valtakunnan talousveturina toimivalle Helsingin seudulle – ovat perusteltuja niiden suuremman vaikuttavuuden vuoksi.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

### 2. Toimenpideohjelma

a) Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen/ Valtion ja alueiden väliset sopimukset

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. MAL-sopimusmenettelyä ei laajenneta uusille kaupunkiseuduille.

MAL-yhteistyö on osoittautunut hyväksi menetelmäksi alueiden pitkäjänteisessä kehittämisessä. Myös elinkeinoelämän kannalta on tärkeää, että seudulla on yhteinen kokonaiskuva yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisestä sekä asuntotuotantotavoitteista. Yhteisymmärrystä on edistänyt se, ettei MAL-suunnitelma sido juridisesti. Kuntien ja valtion välisiä MAL-sopimuksiakin ovat osapuolet jättäneet osittain noudattamatta.

Ei riitä, että MAL-työssä saadaan sovittua positiivisista kasvun seurauksista, kuten asuntotuotannosta, lisäkaavoituksesta tai liikenneinvestoinneista. Osapuolten on kyettävä sopimaan myös negatiivisiksi koetuista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Kauppakamari pitää tärkeänä, että MAL-sopimusmenettelyä kehitetään juridisesti sitovampaan suuntaan.

Uusia kaupunkiseutuja ei haluta ottaa MAL-sopimusmenettelyn piiriin, mutta ole-massa olevien MAL-alueiden rajausten pitäisi vastata ao. kaupunkiseudun tosiasiallista talous- ja työssäkäyntialuetta. Helsingin seudun työssäkäyntialue on MAL-aluetta selkeästi laajempi, joten mm. Porvoon ja Lohjan sisällyttäminen MAL-alueeseen tulee harkita.

Kauppakamari pitää hyvänä, että MAL-seuduilla sijaitsevat liikenneinvestoinnit sisällytetään jatkossa väyläverkon investointiohjelmaan. Niiden puuttuminen investointiohjelmasta on vaikeuttanut kokonaiskuvan saamista tulevista investoinneista.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 %. Kauppakamari katsoo, että linjaus on ristiriidassa suunnitelman kestävyystavoitteen ja kaupunkiseutuja koskevien alueellisten painotuksien kanssa. Helsingin seudulla kaupunkiraideliikenteen hankkeet edistävät merkittävästi yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja kestävästä liikkumisesta. Valtion rahoitusosuuden niihin tulee olla vähintään 30 %. Investoinnit suurimmille kaupunkiseuduille ovat perusteltuja niiden suuremman vaikuttavuuden vuoksi.

Kaupungit investoivat liikenneinfran rakentamiseen huomattavasti enemmän kuin valtio, joka saa hyväkseen mm. tieliikenteen verotulot ja hyötyy muutenkin monin tavoin kaupunkiseutujen kasvusta. Helsingin seudun MAL 2023 -valmistelun yhteydessä teetetyn pohjoismaisten kaupunkiseutujen liikenneinvestointeja koskeneen konsulttiselvityksen mukaan valtio investoi vertailumaissa kaupunkiseutujen liikenneinfraan asukasta kohden jopa 3–5 kertaa enemmän kuin Helsingin seudulla. Tukholman, Oslon ja Kööpenhaminan seuduilla valtion rahoitusosuudeksi arvioitiin ajanjaksolla 2010–2030 yli 50 % - Helsingin seudulla vain 17 %.

Helsingin seudun merkitys koko valtakunnan hyvinvoinnille ja kilpailukyvyille on tunnustettava ja alueelle osoitettavaa MAL-rahoitusta lisättävä.

#### b) Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat/ Valtion väyläverkko

Luonnoksessa esitetään perusväylänpidon rahoitustason merkittävää korottamista suunnitelmakaudelle. Tavoitteena on taittaa korjausvelan kasvu ja varmistaa väyläverkon ja palvelujen riittävä taso. Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta sen sijaan pienennetään huomattavasti nykyisestä.

Kauppakamari pitää välttämättömänä perusväylänpidon rahoitustason nostamista ja korjausvelan pienentämistä. Valitettavasti ehdotettu rahoitustason nosto riittää ainoastaan korjausvelan kasvun taittamiseen, ei korjausvelan pienentämiseen. Valitettavaa on myös se, että liikenneverkon kehittämiseen esitetään aiempaa vähemmän rahoitusta. Tämä uhkaa kaupunkiseutujen MAL-sopimusmenettelyn tulevaisuutta, koska tulevien MAL-investointien rahoitus sisältyy kehittämisen määrärahoihin. Kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta edistäminen edellyttäisi päinvastoin MAL-rahoituksen lisäämistä.

Suunnitelmaluonnos osoittaa selkeästi sen, että liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen rahoitukseen on mahdollisimman pian löydettävä uusia keinoja. Valtion tulee määrätietoisesti edistää liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevaa kokonaisuudistusta. Esim. siirtymällä auton omistamisen verottamisesta sen käyttöön perustuviin maksuihin voitaisiin samalla edistää ajoneuvokannan uusiutumista ja liikenteen sujuvuutta.

## Rataverkko

Luonnoksessa mainitaan kolme isoa rataverkon kehittämishanketta: Digirata, pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja Lentorata. Toteutuessaan ne parantavat myös Helsingin seudun saavutettavuutta ja tarjoavat mahdollisuuksia seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Erillisillä hankeyhtiöillä edistettävien ratahankkeiden (Länsirata, Lentorata, Itärata) rahoitus ei sisälly Liikenne 12 -suunnitelman talousraamiin. Niiden toteutuksesta tehdään erikseen päätökset hankeyhtiöihin liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Kuten edellä on todettu, suurten ratahankkeiden puuttuminen suunnitelmasta vaikeuttaa huomattavasti kokonaiskuvan saamista rataverkon kehittämisestä tulevaisuudessa. Niillä olisi toteutuessaan merkittävä vaikutus koko liikennejärjestelmään, yhdyskuntarakenteen kehittymiseen, kuntien maankäytön suunnitteluun ja yritysten investointeihin. Hankkeet tulisi sisällyttää osaksi suunnitelmaa ja myös priorisoida ennustettavuuden lisäämiseksi.

Suomen kansainvälisiä yhteyksiä koskevassa osiossa todetaan, että valtio kehittää tietopohjaa niiden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Kauppakamari pitää tärkeänä, että Helsingin seudun kannalta tärkeän uuden yhteyden eli Rail Baltican osalta tutkitaan myös Tallinnan tunnelin toteuttamismahdollisuutta.

## Maantieverkko

Kauppakamari pitää hyvänä, että suunnitelmaluonnoksessa on kiinnitetty erityistä huomiota raskaan liikenteen taukopaikkojen lisäämiseen. Pääkaupunkiseudun akuutin 2–3 taukopaikan tarpeen helpottaminen vaatii sekä lähitulevaisuudessa toteutettavia väliaikaisratkaisuja että taukopaikkojen ottamista huomioon maankäytön suunnittelussa. Kysymyksessä on ennen kaikkea seudullinen maankäytön ongelma, jonka ratkaisemisesta kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen. Kuntien tai valtion on osoitettava alueita taukopaikoille, vaikka se tarkoittaisikin maa-alueiden luovuttamista keskeisiltä paikoilta vähemmän tuottavaan käyttöön.

Valtion tulee kaikkien käytettävissään olevin keinoin edistää maa-alueiden kaavoittamista ja alueiden rakentamista. Tuoreessa Helsingin kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa on useita hyviä kirjauksia taukopaikkojen toteuttamisesta, mutta tarkoitukseen ei ole varattu valtion rahoitusta. Toisin kuin suunnitelmaluonnoksessa on todettu, taukopaikkojen ei voida olettaa syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Helsingin seudulla on tehty useita selvityksiä taukopaikkoihin liittyen ja todettu, ettei niiden markkinaehtoinen toteuttaminen ole realistista. Valtion tulee kantaa päävastuu taukopaikkojen rakentamis- ja ylläpitokustannuksista.

## Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

Suunnitelmaluonnoksen mukaan vesiväylien kehittämisessä jatketaan yhteisrahoitusmallin soveltamista satamien kanssa. Kauppakamari korostaa, että satamia tulee kohdella rahoitusosuuksia ym. yhteisrahoituksen ehtoja määriteltäessä yhdenmukaisesti ja tasa-arvoisesti ilman aluepoliittisista tai muista vastaavista syistä johtuvia poikkeuksia.

Myös väylämaksujärjestelmän satamien keskinäistä kilpailua vääristävät elementit tulisi poistaa. Väylämaksun peruseriaatteena on ollut valtiolle aiheutuvien menojen kattaminen. Maksu on samansuuruinen koko maassa riippumatta siitä, missä väylänpidon kustannukset syntyvät. Kustannusten todellisuutta vastaamaton kohdistuminen vaikuttaa kuljetusreittien valintaan ja vääristää satamiemme keskinäistä kilpailua. Väylämaksun on katsottu tukevan pohjoisen alusliikennettä ja rasittavan etelän alusliikennettä.

Rannikon kauppamerenkulun palveluista ylivoimaisesti suurimman menoerän muodostaa jäänmurto. Kuitenkin esim. Helsingin satamien liikenne ei normaalitalvena tarvitse valtion jäänmurtoa ollenkaan. Käytännössä Helsingin satamien liikenteestä veloitetaan väylämaksuja moninkertaisesti siihen nähden, mitkä niihin johtavien väylien ylläpidon todelliset kustannukset ovat. Erityisesti väylämaksujärjestelmä rasittaa kansainvälistä risteilyliikennettä, joka käyttää satamia kesällä eikä tarvitse jäänmurtoa. Maksurasite voi muodostua varsin suureksi ja on siten omiaan vähentämään Suomen houkuttelevuutta vierailukohteena.

### c) Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat/ Muiden hallinnoimat verkot

#### Satamat

Kuntien katuverkko on tärkeä osa valtakunnallista liikennejärjestelmää, mikä korostuu kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohtien saavutettavuudessa. Helsingin seudulla sijaitsevat valtakunnan tärkein lentoasema ja satama.

Kauppakamari pitää hyvänä suunnitelmaluonnoksen kirjausta siitä, että valtio ja kunnat kehittävät satamien maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana toimintansa kokonaisuutta huomioiden myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten priorisoidut tarpeet. Kirjaus ei kuitenkaan saa tarkoittaa yhteyksien heikentämistä. Erityisesti Helsingin kaupungin tavoitteleva maankäytön tiivistäminen uhkaa Helsingin satamanosien saavutettavuutta (mm. pyrkimykset muuttaa Länsiväylä ja Lahdenväylä kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi).

On äärimmäisen tärkeää, ettei kansainvälisen liikenteen solmukohtien saavutettavuutta ja kehittämisedellytyksiä heikennetä alueellisella tai kuntakohtaisella maankäytön ja liikenteen suunnittelulla.

#### Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Luonnokseen on kirjattu, että maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita. Kauppakamari pitää kirjausta riittämättömänä.

Helsingin seudulla vaihtoehtoisten käyttövoimien julkisen jakeluinfran sijoittaminen muuta maata tiiviimpään yhdyskuntarakenteeseen tulee muodostumaan kaikkein suurimmaksi jakeluverkoston kehittämishaasteeksi. Erityisesti raskaan liikenteen lataus- ja tankkausasemat tarvitsevat paljon tilaa, mikä edellyttää niihin varautumista jo hyvissä ajoin etukäteen maankäytön suunnittelussa.

Tarkoituksenmukaista olisi sijoittaa ko. infra raskaan liikenteen taukopaikkojen yhteyteen, mutta niiden toteuttaminen on ollut jumissa jo vuosikautia. Helsingin seudun asukasmäärän kasvaessa tulee yhä vaikeammaksi löytää lataus- ja tankkausalueille sopivia sijainteja, vaikka niiden tarve kasvaa tavaraliikenteen lisääntyessä. Valtion tulee varmistaa MAL- ja muussakin yhteistyössä kuntien kanssa, että merkittävimmät potentiaaliset alueet turvataan sitovasti maan-käytön suunnittelussa.

#### d) Henkilöliikenteen palvelut/ Liikenteen palveluiden solmukohdat

Kauppakamari pitää hyvänä kirjausta siitä, että valtio ja kunnat kiinnittävät huomiota liityntäpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen osana matkaketjujen kehittämistä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.

Helsingin seudun voimakas väestönkasvu tuo haasteita kestäväälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle. Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa hyvät joukkoliikennepalvelut, mutta toisaalta seudulla on paljon alueita, joille ei kannata järjestää joukkoliikennettä. Niiden osalta joukkoliikenteen saavutettavuutta tulee parantaa lisäämällä liityntäpysäköintimahdollisuuksia. Valtion tulee aktiivisesti edistää hallinnoimansa väyläverkon solmukohtiin rakennettavia liityntäpysäköintialueita sekä pääosin myös rahoittaa ne.

#### e) Henkilöliikenteen palvelut/ Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio

Joukkoliikenteen suosioon vaikuttaa olennaisesti sen käytön helppous. Jotta suunnitelman tavoitteet kestävien liikkumismuotojen osalta saavutetaan, tulee lippu- ja maksujärjestelmiä yksinkertaistaa ja yhtenäistää sekä aikataulu- ja reittitietojen saatavuutta parantaa. Valtion tulee ottaa aktiivisempi rooli henkilöliikenteen palveluiden digitalisoimisessa matkaketjujen sujuvuuden parantamiseksi.

#### f) Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Suunnitelmaluonnoksen mukaan liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistus toteutetaan vaiheittain. Kuten kauppakamari on jo edellä lausunut, Suomessa tulee siirtyä auton omistamisen verottamisesta sen käyttöön perustuviin maksuihin koko valtakunnassa.

Luonnoksessa todetaan, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti, mutta valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Sopimuksellista yhteisrahoitusta voitaisiin hyödyntää erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen. Valtion mahdollisen rahoitusosuuden osalta viitataan edellisen Liikenne 12 - suunnitelman linjauksiin. Siinä esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Erityisesti tie- ja rataverkon rahoitus on ollut tarpeisiin nähden riittämättömällä tasolla jo pitkään, eikä nykymallin mukaisella liikenteen rahoitusmallilla ole odotettavissa tilanteen parantumista vaan päinvastoin heikentymistä. Kauppakamari korostaa, että valtion tulee kuitenkin pyrkiä rahoitustason nostoon muilla keinoin kuin sysäämällä entistä suuremman vastuun liikenneverkon kehittämisestä kuntien hartioille.

Lausunnossa on jo aiemmin todettu, että kaupungit satsaavat liikenneinfraan huomattavasti enemmän kuin valtio ja että valtio investoi Helsingin seudun liikenneinfraan merkittävästi vähemmän kuin muilla suurilla pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla. Helsingin seudun MAL-sopimuksissa on ollut nähtävissä valtion pyrkimys pienentää osuuttaan Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa, mitä ei voida pitää perusteltuna. Valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 % valtion väyläverkkoa koskevissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa.

#### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

-

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**



-

## **Muut huomiot?**

-

Pasuri Tiina  
Helsingin seudun kauppakamari