24.5.2021

Eduskunnan viestintä- ja liikennevaliokunta 26.5.2021

Helsingin kaupungin lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp)

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 ja Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemmin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhtenä tavoitteena on luoda pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoite on kannatettava ja se tukee myös Helsingin toiminnan, talouden ja investointien suunnittelua ja ohjelmointia. Suunnitelma ei kuitenkaan nykymuodossaan edistä riittävästi edellä mainitun tärkeän tavoitteen saavuttamista johtuen erityisesti niistä ongelmista, joita liittyy mm. väyläverkon kehittämishankkeiden ohjelmointiin, niiden toteutuksen rahoitustasoon sekä esitettyyn yhteisrahoitusmalliin.

Toimenpideohjelman rahoitustaso

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

Rahoitustason ennustettavuus on olennainen edellytys liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa rahoitus painottuu voimakkaasti perusväylänpitoon (1,4–1,6 mrd. euroa/vuosi). 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.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnitelmakaudella 2024-2032 vain 661 milj. euroa (23–100 milj. euroa vuodessa). Jos rahoitustasoa ei nosteta, se vie pohjaa tulevalta sopimuskaudelta ja uhkaa rapauttaa koko MAL-sopimusmenettelyä.

Koronaepidemia on alentanut merkittävästi Helsingin seudun joukkoliikenteen matkustajamääriä ja lipputuloja, joten on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021–2024 joukkoliikennettä elvyttävään rahoitustukeen. Kaikki apu joukkoliikenteelle on tarpeen koronatilanteen aiheuttaman rahoituskriisin johdosta ja mahdollisen palvelutason romahduksen ehkäisemiseksi.

Väyläverkon kehittäminen

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä Pisararadan rakentamisen aloittamista tällä suunnitelmakaudella. Suunnitelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on kuitenkin 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.

Hankkeiden yhteisrahoitusmalli

Suunnitelma sisältää esityksen kuntien nykyistä suuremmasta rahoitusosuudesta valtion väylähankkeisiin. Helsingin kaupunki ei kannata esitettyä väylähankkeiden kustannusjakomallia. Kustannusjaon lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa sen hallinnoimista väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Helsingin kaupungilla ei ole tulevaisuudessa mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Näin ollen suunnitelmassa esitetty rahoitusmalli muodostaa myös merkittävän riskin hankkeiden ja niille asetettujen tavoitteiden toteutumiselle. Kustannusjakomallia tulee vielä kehittää yhteistyössä kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa.

Kuntien ja valtion kustannusjakoperiaatteet liikennehankkeiden rahoittamisessa on sovittava pitkäjänteisesti. MAL-sopimusten kustannusjakoperiaatteet tulee jatkossakin määritellä erikseen yhteistyössä valtion ja MAL-kaupunkiseutujen kesken.

Reetta Putkonen
Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
Kaupunkiympäristötoimiala
Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunginhallituksen lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta: https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2021-000763/khs-2021-9/ (1.3.2021)