Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

Liikenne- ja viestintäministeriö

Helsingin kaupungin lausunto koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

HEL 2025-004267 T 03 00 00

Lausuntopyyntö 22.1.2025 VN/18156/2024

Helsingin kaupunki kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua asiassa. Harmillisesti kaupungille ei toimitettu varsinaista lausuntopyyntöä asiassa, mistä syystä lausunto jouduttiin laatimaan poikkeuksellisella aikataululla ja prosessilla. Helsingin kaupunki on suurin kaupunkiraideliikenteen toimija Suomessa, ja lailla olisi suorat vaikutukset Helsingin kaupungin toimintaan.

Helsingin kaupungin suora rooli kaupunkiraideliikenteessä koskee erityisesti katualueille sijoitettavia raitioteitä, sillä kaupunki vastaa niitä koskevasta suunnittelusta aina hankepäätökseen ja rakentamissuunnittelun aloittamiseen asti. Katualueille rakennettavista raitioteistä tehtävä hallinnollinen päätös on katusuunnitelma, jonka laatimisesta kaupunki vastaa. Lisäksi Helsingin kaupunki toimii aktiivisena omistajana Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:ssä, joka on Helsingin raitioteiden ja kaupunkiraideliikenteen erillisratojen (nykytilanteessa tarkoittaa metrorataa) infranhaltija.

Helsingin kaupunki katsoo, että kaupunkiraideliikenteeseen liittyvien liikenneturvallisuusriskien hallinta on hyvin tärkeää ja sitä tulee tehdä suunnittelun eri vaiheissa kyseisen suunnitteluvaiheen kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Uusia, kaupunkiraideliikenteen suunnittelun aikajännettä pidentäviä sekä suunnittelu- ja hallintokustannuksia lisääviä menettelyjä tulee välttää, ellei niille voida osoittaa selkeitä liikenneturvallisuutta edistäviä hyötyjä. Ehdotuksessa raideliikennelain muuttamiseksi, 164 a § hallitus esittää uutta ilmoitusmenettelyä kaupunkiraideliikenteen radan rakentamisen suunnittelun aloittamisesta. Hallituksen lakiehdotuksesta ja sen perusteluista ei käy riittävällä tavalla il-

mi, mitkä ovat hyödyt, joilla sitä perustellaan. Helsingin kaupungin näkemys on, että ilmoitusmenettelyä ei tule edistää, koska se ei paranna liikenneturvallisuutta, vaan lisää ylimääräistä hallintoa sekä kuntiin että Liikenne- ja viestintävirastoon.

Hallituksen esityksen tavoitteena on ”täydentää kaupunkiraideliikenteen sääntelyä niin, että turvallisuusnäkökohdat otettaisiin huomioon jo rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa sekä edistää kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta”. Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan uutta hallintoa ei voida perustella pelkällä ”turvallisuuden edistämisellä”, vaan tavoitetta on pystyttävä avaamaan selkeästi tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin. Helsingin kaupunki haluaa myös huomauttaa, että turvallisuusnäkökohdat otetaan huomioon rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa jo nykytilanteessa. Liikenneturvallisuus on keskeinen sisäänrakennettu näkökulma Helsingin raitioteiden suunnitteluohjeessa sekä kaikessa muussa liikenteen suunnittelun ohjeistuksessa ja laadunvarmistuksessa. Helsingin kaupunki suhtautuu positiivisesti sidosryhmäyhteistyöhön valtion viranomaisten kanssa kaupunkiraideliikenteen infran suunnittelussa.

Hallituksen lakiehdotuksen muotoilu on epäselvä sen suhteen, missä suunnitteluvaiheessa ilmoitusmenettelyä sovellettaisiin ja mitä asiakirjoja ilmoitus käytännössä sisältäisi. Seuraavassa esitämme raideliikennelaki, ehdotettu 164 a § koskevia kommentteja.

[Lainaus] ”Kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan tai hankkeen toteuttajan on tehtävä ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle, kun se on päättänyt käynnistää uuden kaupunkiraideliikenteen radan rakentamista koskevan suunnittelun alueelle, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa." [Lainaus päättyy]

Ehdotetusta muotoilusta ei käy yksiselitteisesti ilmi, missä suunnitteluvaiheessa rataverkon haltijan tai hankkeen toteuttajan tulisi tehdä ilmoitus kaupunkiraideliikenteen radan suunnittelun käynnistämisestä. Raitioteiden tapauksessa keskeiset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat päätökset tehdään katusuunnitelmassa, jolla on suunnittelujärjestelmässä juridinen rooli. Alueidenkäyttölaki 84 § mukaan kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle, joten kunnalla on oikeus hyväksyä katusuunnitelman mukaiset ratkaisut itsenäisesti. Rakentamissuunnitteluvaiheessa ei voida enää tehdä merkittäviä muutoksia hallinnollisesti hyväksyttyihin suunnitelmiin. Ennen katusuunnitteluvaihetta tehtävällä esi- ja yleissuunnittelulla ei ole vastaavaa juridista roolia, kuin valtion tie- ja rataverkon suunnitelmilla. Katusuunnittelua edeltävässä suunnittelussa tarkkuustaso on lisäksi sellainen, ettei liikenneturvallisuusvaikutusten

arviointi ilmoitusmenettelyn kautta olisi välttämättä mielekkäästi mahdollista.

Ehdotuksen muotoilu ”alueelle, jossa ei ole ennestään kaupunkiraideliikenteen verkkoa” on erittäin epäselvä ja tulkinnanvarainen. Olisi syytä tarkentaa, tarkoitetaanko ”alueella” esimerkiksi koko kunnan aluetta vai jotain kunnan itse käyttämän aluejaon mukaista aluetta. Kuntien käyttämät aluejaot poikkeavat toisistaan, ja lainsäädäntöä olisi siten hyvin vaikea tulkita yhtenäisesti eri kunnissa.

[Lainaus] ”Virastolle tehtävään ilmoitukseen on liitettävä kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista tai kehittämistä koskeva suunnitelma ja turvallisuusvaikutusten arviointi. Suunnitelmasta on käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltija on varautunut hankkeen riskeihin suunnittelu-, rakennus- ja käytön aikaisessa vaiheessa. Lisäksi suunnitelmasta on käytävä ilmi se, miten kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijan on tarkoitus kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä niin, että kaupunkiraideliikenne voi käynnistyä rataverkolla turvallisella tavalla.

Suunnitelman liitteenä toimitettavassa turvallisuusvaikutusten arvioinnissa on esitettävä uuden radan ja sen rakentamisen vaikutukset liikenneturvallisuuteen, mukaan lukien vaikutukset muun katu- ja tieliikenteen turvallisuuteen sekä selvitys tutkituista vaihtoehdoista ja perustelut valitulle vaihtoehdolle.” [Lainaus päättyy]

Koska lakiehdotuksesta ei käy ilmi, missä suunnitteluvaiheessa ilmoitusmenettelyä sovelletaan, ei ole mahdollista tietää, minkä tasoinen suunnitelma Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettaisiin. Siten ei ole myöskään mahdollista arvioida, onko kyseessä sellainen suunnitelma, että sen perusteella voidaan tehdä liikenneturvallisuutta koskevia johtopäätöksiä. On myös huomioitava, että suunniteltaessa täysin uusia kaupunkiraideliikenteen järjestelmiä ei tulevaa rataverkon haltijaa turvallisuusjohtamisen järjestelmineen ole ensimmäisten suunnitteluvaiheiden aikana välttämättä vielä olemassa organisaationa.

[Lainaus] ”Liikenne- ja viestintäviraston on kolmen kuukauden kuluessa annettava kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijalle lausunto suunnitelmasta.” [Lainaus päättyy]

Kolme kuukautta on Helsingin kaupungin näkökulmasta merkittävä pidennys kaupunkiraideliikenteen infran suunnitteluprosessiin. Miten voidaan varmistaa, että Liikenne- ja viestintävirastolla on riittävät resurssit ja osaaminen arvioida suunnitelmia etenkin, jos suunnitelmia tulee arvioitavaksi useita yhtä aikaa? Helsingin kaupungin näkemyksen mukaan suurempi hyöty liikenneturvallisuustyön kannalta olisi mahdolli-

sesti saavutettavissa, mikäli Liikenne- ja viestintävirasto mahdollistaisi riittävät resurssit osallistua yhteistyöhön kunnan ja/tai rataverkon haltijan kanssa suunnittelun aikana.

Lisätiedot

Juho Björkman, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 52627
juho.bjorkman(a)hel.fi

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö

Reetta Putkonen
liikenne- ja katusuunnittelupääl-
likkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.