20.02.2026

437/00.04.02/2020
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite Lausuntopyyntönne 9.2.2026

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto: Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (jäljempänä HSL) kiittää lausumismahdollisuudesta ja esittää asiantuntijalausuntonaan seuraavaa.

1. Suunnitelman rahoitustaso ja rahoituksen kohdentuminen

HSL toteaa, että **kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa** tulisi suunnitelmassa nostaa ja lisäksi investointien kohdentamista tarkentaa laadukkaisiin vaikutusarvioihin perustuen. Valtiontalouden haasteista huolimatta Liikenne 12 -suunnitelmassa tulisi katsoa näkemyksellisesti pitkälle tulevaisuuteen: niukankin rahoitusraamin aikana on mahdollista innovoida ja pohjustaa tulevaisuuden ratkaisuja. Suurten kaupunkiseutujen välttämättömiä kehityshankkeita ollaan nyt asettamassa kilpailemaan niukkenevista resursseista, vaikka nämä kaupunkiseudut pitkälti määrittävät koko maan kehitystä korkean tuottavuuden toimialojensa ja työpaikkamääriensä kautta.

Helsingin seutu käsittää reilun neljänneksen koko maan väestöstä. Useilla tunnusluvuilla Helsingin seudun osuus on yli 40 % taloudellisesta tuottavuudesta ja toimeliaisuudesta (BKT yli 35 %, bruttoinvestoinnit n. 38 %, liikevaihto 43 %, T&K 50 %).

Kuntataloutta koskien suunnitelman sisältämät maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. HSL toteaa, että Liikenne 12 -suunnitelmalla ei tule kasvattaa kuntien menoja tai siirtää valtion rahoitusvastuita kuntien kannettavaksi.

Kunnat investoivat Helsingin seudun liikennejärjestelmään huomattavasti valtiota enemmän. Kymmenen viime vuoden (2015–2024) vertailussa Helsingin seudun kuntien investoinnit kaikista pääväylä- ja ratainvestoinneista olivat 73 % ja vastaavasti valtion investoinnit 27 %. Vertailun vuoksi edellisen kymmenvuotiskauden (2005–2014) aikana kuntien osuus investoinneista oli 48 % ja valtion 52 %.

Suomen talous tarvitsee tuottavuuden ja osaamisintensiivisten suurten kaupunkiseutujen kasvua. Helsingin seutu on valtakunnan veturi ja kilpailee seutuna muiden suurten eurooppalaisten kaupunkiseutujen kanssa. **Pohjoismaisilla verrokkiseuduilla valtion panokset kaupunkiseutujen liikennejärjestelmään ja sen kehittämiseen ovat huomattavasti suuremmat** kuin Suomessa (verrokkiseuduilla valtion osuus 50–70 %). Resursseja tulisikin kohdentaa tehokkaasti suuria käyttöasteita omaavaan ja kestävää kasvua edistävään infrastruktuuriin varsinkin suurilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä.

2. MAL-sopimusmenettely

On erittäin tärkeää, että valtion tavoitteena on edelleen **jatkaa MAL-sopimusmenettelyä** suurilla kaupunkiseuduilla ja kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. Valtion **rahoitus Helsingin seudun liikenteeseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen on kuitenkin riittämätöntä ja rahoitus tulee palauttaa edellisen MAL-sopimuskauden 2020–2023 tasolle** (615,2 milj. euroa).

Liikenne 12 -suunnitelman linjausten mukaan valtiotoimijat määrittävät ennalta tahtotilansa myös kaupunkiseutujen MAL-hankkeista ja nämä tuodaan osaksi Väyläviraston investointiohjelmaa. Se tulee olemaan valtion lähtökohta MAL-sopimusneuvotteluissa. HSL toteaa, että on hyvä, että MAL-hankkeet tuodaan osaksi Väyläviraston investointiohjelmaa**.** On kuitenkin välttämätöntä, että **kaupunkiseutujen kanssa tehdään tiivistä yhteistyötä ja kaupunkiseudut voivat itse määrittää kasvunsa kannalta keskeiset MAL-hankkeet.**

HSL pitää erittäin myönteisenä, että suunnitelmassa on ulotettu **valtion rahoitus kaupunkiseutujen liikennehankkeisiin** koskemaan raideliikenteen ohella myös muita merkittäviä joukkoliikenneratkaisuja. Nykyinen infrahankkeiden rahoitusmalli, jossa pienemmät investointikohteet päätetään vuosittain, ei kuitenkaan mahdollista pitkäjänteistä infran kehittämistä. Tämä aiheuttaa käytännön haasteita esimerkiksi rataverkon kehittämiselle.

3. Liikennejärjestelmän uudet rahoitusmallit

Liikennejärjestelmän rahoitusmallien osalta suunnitelmassa todetaan, että liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistustarpeiden tarkastelun tuloksena esille voi nousta uusia keinoja liikennejärjestelmän rahoitustarpeisiin vastaamiseksi. Suunnitelmassa todetaan edelleen, että valtio voi jatkossa selvittää näitä uusia keinoja, mukaan lukien esimerkiksi infrastruktuurien käyttäjämaksut. HSL toteaa, että **uusien rahoitusmallien selvittäminen yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa on erittäin kannatettavaa.**

MAL 2023 -suunnitelmassa havaittiin liikkumisen kustannusten olevan murroksessa. Henkilöautoilun käyttökustannukset laskevat ja joukkoliikenteen lipunhinnat nousevat. Sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua. Joukkoliikenteen lipputulot ovat vähentyneet ja niiden palautuminen ennalleen vie aikaa. Uusien joukkoliikennehankkeiden investoinnit heijastuvat kuntatalouden kautta myös joukkoliikenteen kustannuksiin. Valtion suurempi

rahoitusosuus joukkoliikennehankkeista, vähentäisi painetta lipunhintojen korotuksiin.

Rahoitusratkaisuilla voidaan tukea myös liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista sekä hillitä ruuhkautumista kaupunkiseuduilla. Tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Seutu ja merkittävät väylät ruuhkautuvat ja käyttökustannusten tasoon on vaikutettava liikennejärjestelmän rahoitusratkaisuilla.

Mahdolliset Helsingin seudun käyttäjiltä perittävät **maksut tulee kuitenkin palauttaa seudulle joukkoliikennepalveluiden ja liikenneinvestointien rahoittamiseen. Vain tällä tavoin maksut kohdistuvat oikeudenmukaisesti ja ovat hyväksyttävissä seudulla.**

4. Liikenteen ilmastotoimet

Liikenteen ilmastopäästöt ja niihin liittyvät tavoitteet eivät edelleenkään näy riittävästi suunnitelmassa. Liikenteen päästövähennystoimenpiteet ovat erittäin keskeinen valtakunnallisen ilmastopolitiikan haaste. Helsingin seudun kaupungeilla ja kunnilla on hyvin kunnianhimoiset ilmastotavoitteet ja tahtotila niiden toteuttamiseen. **Pelkät kuntakentän käsissä olevat toimet eivät kuitenkaan riitä kansainvälisten ja valtakunnallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, vaan tarvitaan vahvaa tukea valtiolta**. Suunnitelman tulisikin sisältää selkeä ja pitkäjänteinen näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan valtakunnallisesti. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulisi ohjata tähän suuntaan.

Liikenteen CO2-päästöt ovat vähentyneet Helsingin seudulla vuodesta 2005, mutta kääntyneet vuonna 2024 kasvuun. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on, että liikenteen päästöt ovat lähellä nollaa vuonna 2040. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteillä liikenteen CO2 -päästöt laskevat kuitenkin vain noin puoleen vuoden 2005 tasosta, ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan Helsingin seudulla, mikä on vastoin kansallisen tason tavoitteita. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavoitteena on, ettei henkilöautojen suorite kasva enää 2020-luvulla.

5. Kaupunkiseutujen kestävän liikenteen edistäminen

Suunnitelma myös jättää yhden keskeisen ilmastopolitiikan keinon eli kulkutapajakaumaan vaikuttamisen kokonaisuudessaan kunnille ja kaupungeille. MAL-kaupunkiseuduille kohdistuu tällä hetkellä uusia EU-vaatimuksia kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelmien laadinnasta ja toteutuksesta. Tästäkin näkökulmasta **kaupunkiseutujen kestävän liikenteen edistämiseen tulisi Liikenne 12 -suunnitelmassa panostaa konkreettisin toimin ja myös rahallisesti.**

Suunnitelman tavoitteistossa todetaan, että kaupunkiseuduilla on erityisen tärkeää turvata liikenteen sujuvuus kaikilla liikennemuodoilla, huomioiden maankäytön tehokkuus, terveysvaikutukset ja päästövähennyspotentiaali. Lisäksi suunnitelmassa todetaan, että kaupunkiseutujen kasvaessa myös liikennemäärät kasvavat, jolloin toimivan liikennejärjestelmän merkitys korostuu. Suunnitelman rahoituspanostuksista päätellen suunnitelma ei kuitenkaan erityisen kunnianhimoisesti tavoittele kaupunkiseutujen kestävän kasvun edistämistä. Suunnitelman tulisi voimakkaammin pyrkiä ohjaamaan resursseja kasvavien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisemiseen eli kaupunkirakenteen taloudelliseen kestävyyteen.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Helsingin seudulla kestävien kulkutapojen osuus on korkein Suomen MAL-kaupunkiseuduista (52 %). MAL-kaupunkiseuduista jalankulku on yleisintä ja joukkoliikennettä käytetään eniten Helsingin seudulla. Henkilöauto on kuitenkin yleisin kulkutapa kaikilla MAL-kaupunkiseuduilla.
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on tällä hetkellä täysin riittämättömällä tasolla. Helsingin seudulla lipunhintoihin kohdistuu jatkuva korotuspaine, mikä heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikenteeseen kohdistuva kustannuspaine pakottaa karsimaan joukkoliikennetarjontaa, mikä johtaa palvelutason heikkenemiseen erityisesti pienemmän kysynnän alueilla. Tämä vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja edelleen kysyntää. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi osoitti, että **joukkoliikennetuki kohdistettuna lipunhintojen alennuksiin on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavaa.** Tieliikenne sujuvoituu kulkutapasiirtymän vuoksi ja ruuhkat vähenevät kun matkoja tehdään enemmän joukkoliikenteellä.

Kävely ja pyöräliikenne tapahtuvat pääasiassa kuntien katuverkolla. Katuverkon kehittäminen on kuitenkin kuntien vastuulla. Mikäli kävelyä ja pyöräliikennettä halutaan lisätä, **tarvitaan myös kunnille tukea kävely- ja pyöräilyinfran kehittämiseen. Nykyiset valtionavustukset katuverkon infrastruktuuriin ovat suuruusluokaltaan aivan riittämättömiä.**

6. <u>Huoltovarmuus ja kokonaisturvallisuus</u>

Suunnitelman mukaan valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Valtio pyrkii toteuttamaan sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet, sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. HSL toteaa, että **huoltovarmuuden kannalta keskeisimmät yhteysvälit kaupunkiseuduilla tulisi tunnistaa yhdessä kaupunkiseutujen kanssa** ja tehdä kansallista yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi.

Helsingin seudulla on keskeinen rooli huoltovarmuuden kannalta kriittisessä logistisessa järjestelmässä. Helsingin seudulla sijaitsee keskeinen päivittäistavarahuollon tuontisatama, Suomen ainoa kansainvälinen lentoasema sekä päivittäistavarahuollon valtakunnalliset logistiikkakeskukset. Näiden kohteiden toimintavarmuuden ylläpitäminen

yhteiskunnan erilaisissa häiriötilanteissa tulee varmistaa viranomaisten ja yksityisen sektorin yhteistyönä käsittäen myös liikennejärjestelmän toimivuuden.

Lisäksi Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaa ihmisten liikkumisen erilaisissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Joukkoliikenteen käyttö vapauttaa rajallista tieverkon kapasiteettia kriittisten kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin.

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa on esitetty arvio sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeesta ja kuvaus olemassa olevista kriittisistä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeista. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta esitetään kohdistettavaksi mm. sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen koko maassa, huomioiden myös satamat, satamien takamaayhteydet ja erikoiskuljetusreitit sekä liikenteen solmupisteiden (satamat, lentopaikat, terminaalit) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla. Suomen elinvoiman ja huoltovarmuuden kannalta on tärkeätä, että valtio ja Helsingin seutu kehittävät yhteistyössä liikenneyhteyksiä muun EU:n kanssa, esimerkiksi hakemalla yhdessä EU rahoitusta Helsinki-Tallinna tunneliyhteydelle.

7. Raideliikenteen markkinat ja kilpailutus

Suunnitelmassa kuvatut periaatteet raidemarkkinan tosiasiallisen kilpailun lisäämisestä ja markkinoille tulon helpottamisesta eivät ole HSL:n arvion mukaan toteutumassa tavoitteiden mukaisesti.
Rautatiemarkkinan rakenteelliset muutokset, ennen kaikkea markkinaneutraalin junakalustoyhtiön ja kiinteistöyhtiön perustaminen, sekä valtion ostoliikenteen kilpailutuksen valmistelu ovat edenneet liian hitaasti. Valitut toteutustavat eivät myöskään johdonmukaisesti edistä tasapuolisia kilpailun edellytyksiä ja uusien operaattorien tuloa Suomen raideliikennemarkkinaan.

Seurauksena on huomattava **riski, että valtion ostoliikenteen kustannustaso nousee ennakoitua jyrkemmin**, kun toimivan kilpailun tehokkuushyödyt eivät toteudu, mutta uudet rakenteelliset ratkaisut tuovat lisää kustannuksia.
Suunnitelman linjaus, jossa valtion 2030-luvun ostoliikenteen hankintaa valmistellaan nykyiseen liikennekokonaisuuteen perustuen, käytännössä lukitsee junaliikenteen palvelutason nykytasolle seuraavaksi 15 vuodeksi. Junaliikennettä ei voi kilpailuttaa niin, että myöhemmin päätetään, onko sille rahoitusta vai ei. Jos kilpailun voittajalla ei ole varmuutta tulevasta tuotantovolyymistä ja liikevaihdosta, jolla katettaisiin tarjouksen ja toiminnan käynnistämisen kustannukset, kenenkään ei kannata osallistua kilpailuun uudella markkinalla.

Kilpailutettavaa kokonaisuutta tulisi suunnitella palvelutasomäärittelyn perusteella - kuten PSA edellyttää. Lisäksi reiteillä, joiden haluttu palvelutaso on korkeampi kuin markkinaehtoisesti syntyvä, **liikenne tulisi hankkia kokonaisuutena**, jotta varmistetaan tehokas operointi ja palvelutason pysyvyys koko sopimuskaudella. Suunnitellun ostoliikenteen keinotekoiset

rajaukset, niukkuus ja hajanaisuus johtavat sekä valtiolle kalliiseen tehottomuuteen että nykyisen monopolioperaattoriin ratkaisevaan kilpailuetuun. Mikäli raidemarkkinan tosiasiallista kilpailua todella halutaan lisätä, tulisi kaikki valtion (VR:n) omistama kalusto siirtää kalustoyhtiöön ja kaikille saataville tasapuolisin ehdoin.

Yhdessä kaupunkiseutujen kanssa pitkäjänteisesti suunniteltu henkilöjunaliikenteen tulevaisuuden näkymä mahdollistaisi kuntien sitoutumisen liikennetarjonnan kehittämiseen ja rahoitukseen. Tällöin kilpailutettavat sopimuspaketit voisivat olla sekä junamatkustuksen kasvua tukevia, tehokkaampia operoida että houkuttelevampia uusille kilpailijoille. Tämä olisi kestävin kehityspolku sekä valtion taloudelle että Suomen liikennejärjestelmälle.

MAL 2023 -suunnitelmassa Helsingin seudun kunnat ovat ilmaisseet tahtotilansa alueellisen junaliikenteen kehittämiseen yhteistyössä eri toimijoiden kesken (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, LVM, VR ja HSL). Junaliikenteen kehittäminen edellyttää kuitenkin uusia varikoita Helsingin seudulle. Uusien junavarikoiden toteuttaminen on edellytys, jotta voidaan hankkia tarjonnan lisäämiseen tarvittavaa uutta junakalustoa.

8. Suunnitelman vaikutukset

Suunnitelman vaikutukset on kokonaisuudessaan arvioitu melko vähäisiksi tai neutraaleiksi. Ympäristöselostuksessa on mainittu, että suunnitelman päälinjaus rahoituksen painottamisesta perusväylänpitoon tukee taloudellisen kestävyyden tavoitetta. HSL yhtyy tässä kohdin ympäristöselostuksen arvioon, jonka mukaan esimerkiksi juuri perusväylänpidon rahoitusta saatetaan mahdollisesti käyttää sellaisiinkin kohteisiin, joista saatavat yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat selvästi pienempiä kuin kustannukset. **Päätöksissä tulisikin huomioida myös vaihtoehtoiskustannukset** eli se, kuinka rahoitusta voitaisiin osoittaa johonkin laajempia hyötyjä tuottavaan toimenpiteeseen.

Vaikutusarvioinnin mukaan suunnitelma lisää hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Lisäksi tieliikenteen onnettomuuksien määrän arvioidaan kasvavan. Nämä vaikutukset eivät ole HSL:n näkökulmasta hyväksyttäviä, vaan suunnitelman **painotuksia tulisi muuttaa siten, että suunnitelma sisältää toimenpiteet sekä kasvihuonekaasupäästöjen ja tieliikenteen onnettomuuksien vähentämiseksi** tai minimissään edes niiden pitämiseksi nykytasolla.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 23.2.2026.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

LIITE