

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä: Keskeiset viestit Liikenne 12 –suunnitelman lausuntoon liittyen

MAL 2023

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta tiistai 24.02.2026 klo 12.30 / VNS 10/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Helsingin seudun merkitys Suomen elinvoiman ja kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta

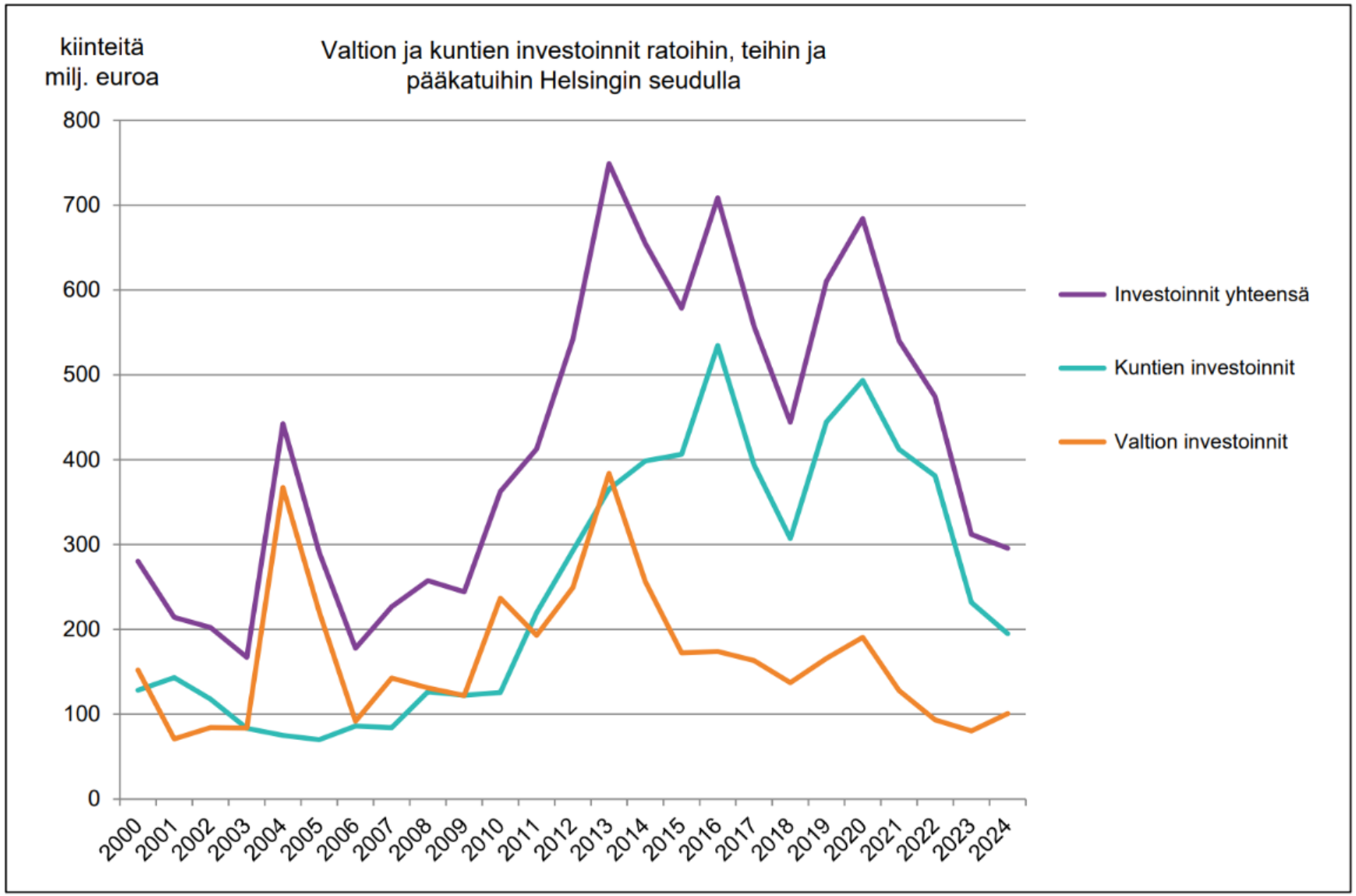
TUNNUSLUKU	Hgin seudun osuus koko maasta
Väestö	27%
Työlliset	30%
Ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet nuoret	50%
Vieraskieliset	50%
Nuoret (15-34-vuotiaat)	33%
BKT	35%
Bruttoinvestoinnit	38%
T&K menot	50%
Yritysten liikevaihto	43%
Ennakonpidätyksen alaiset tulot	39%
Kotitalouksien reaalivarallisuus	39%
Asuntovarallisuus	42%
Uudisasuntotuotanto (koko maa / MAL-seudut)	50% / 55-60%
HSL-liikenne suurimpien kaupunkiseutujen liikenteestä	77%

Reilu neljännes väestöstä

Useilla tunnusluvuilla noin 40% taloudellisesta tuottavuudesta ja toimeliaisuudesta

Keskeisistä MAL-teemoista

Valtion ja kuntien rahoitusosuudet liikenneverkko-investoinneista Helsingin seudulla 2000–2024
(kiinteähintaistettuna vuoden 2024 hintatasolle)

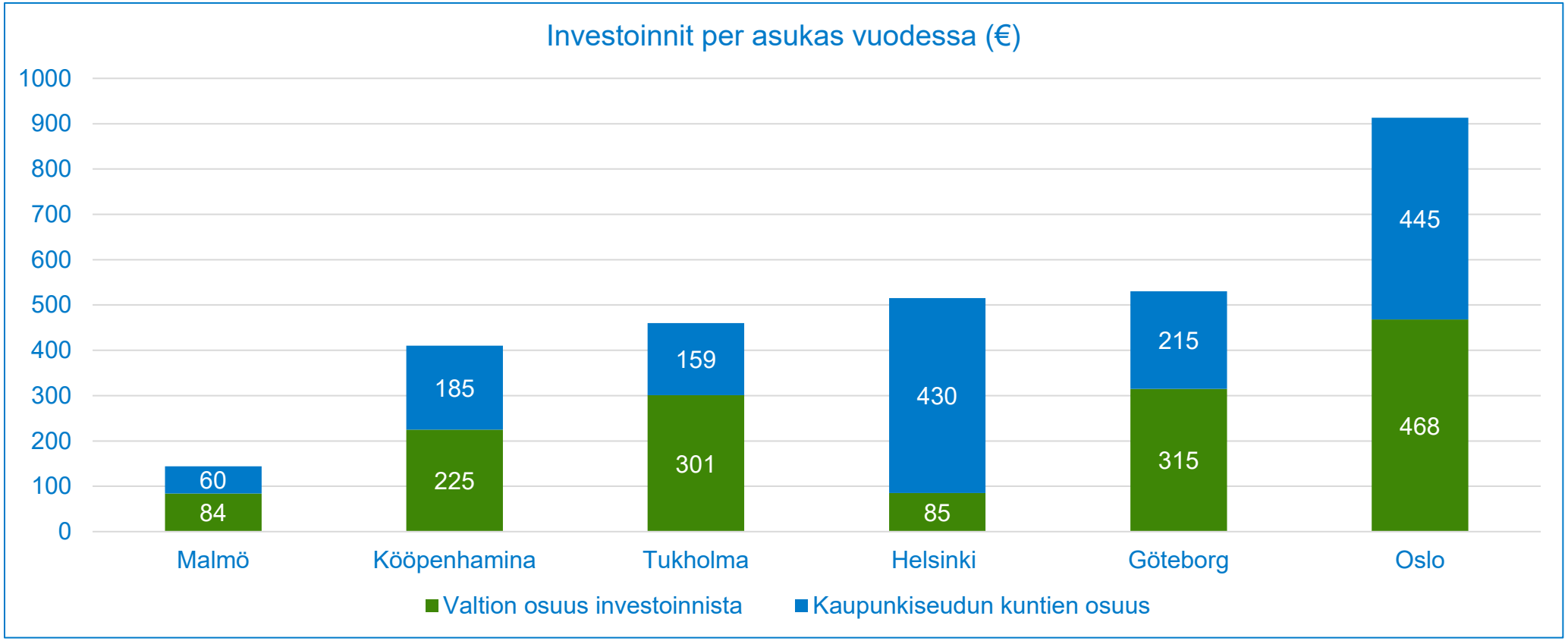


Valtio on investoinut v. 2015–2024 Helsingin seudun ratoihin ja teihin keskimäärin 140 M€/v. Samana aikana kuntien investoinnit ratoihin, teihin ja pääkatuihin on keskimäärin 380 M€/v.

Investoinnit 2024 (M€):

- Valtio 100
- Kunnat 195

Helsingin seudulla valtion osuus liikenneinvestointien rahoituksesta on huomattavasti pienempää verrattuna pohjoismaisiin verrokkikaupunkeihin



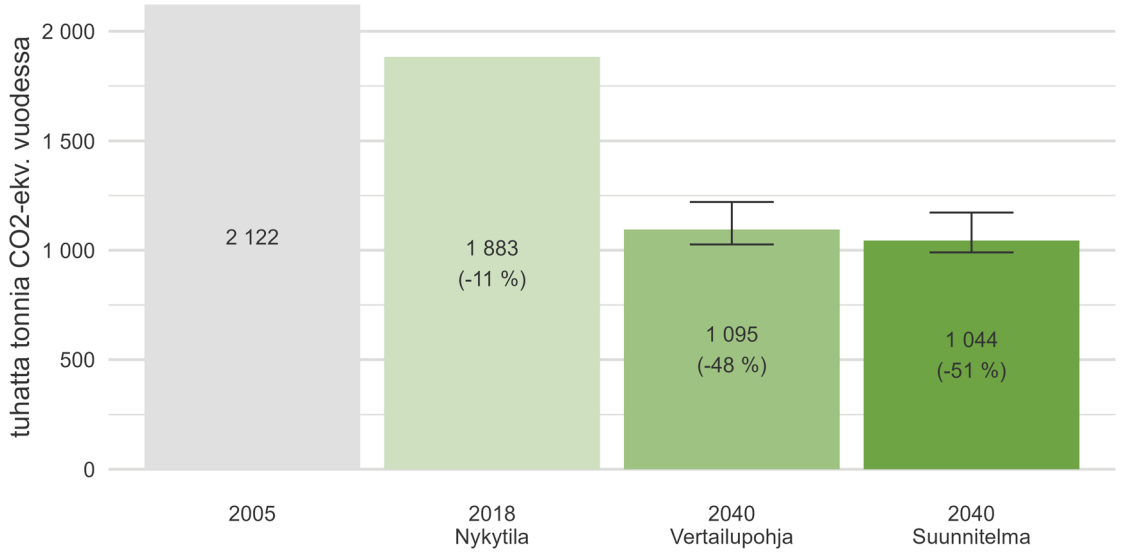
Pohjoismaisten kaupunkiseutujen liikenneinvestoinnit vertailu (HSL 2022). Laajuudeltaan tarkastelu käsittää sekä valtion että paikallishallintojen liikenneinvestoinnit karkeasti ottaen aikahaarukasta 2010-2030 vuoden 2022 tilannekuvan mukaan. Vertailussa käytetyt asukaslukutiedot ovat vuodelta 2021 (Nordstat).

L12 – Helsingin seudun keskeiset viestit 1/3

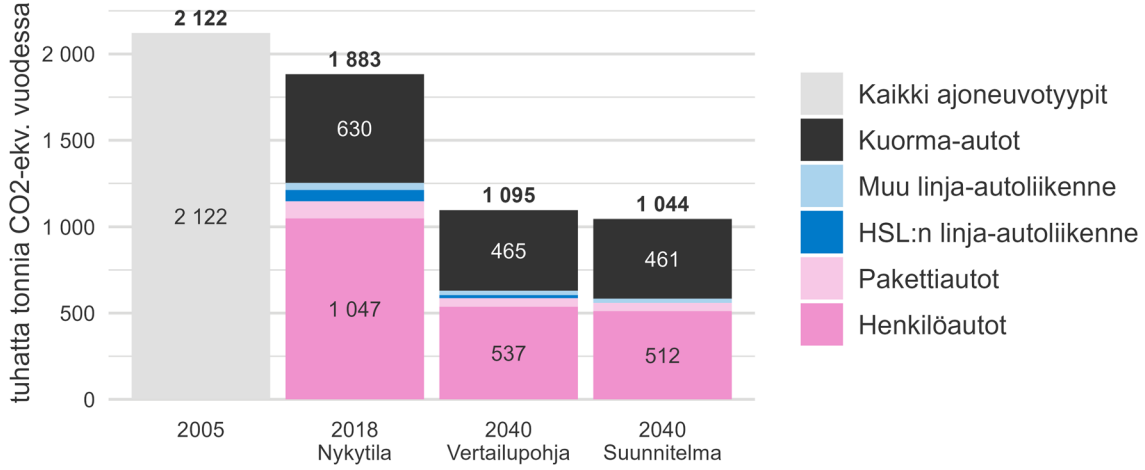
1. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulisi suunnitelmassa nostaa ja lisäksi investointien kohdentamista tarkentaa laadukkaisiin vaikutusarvioihin perustuen. Suurten kaupunkiseutujen välttämättömiä kehityshankkeita ollaan nyt asettamassa kilpailemaan niukkenevista resursseista, vaikka nämä kaupunkiseudut määrittävät koko maan kehitystä korkean tuottavuuden toimialojensa ja työpaikkamääriensä kautta.
2. Valtion rahoitus Helsingin seudun liikenteeseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen on riittämätöntä ja rahoitus tulee palauttaa edellisen MAL-sopimuskauden 2020-2023 tasolle (615,2 milj. euroa). Valtion tulee tehdä tiivistä yhteistyötä kaupunkiseutujen kanssa ja seutujen on voitava itse määrittää kasvunsa kannalta keskeiset MAL-hankkeet.
3. Liikennejärjestelmän rahoitusmallien osalta L12- 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. Liikennejärjestelmän uusien rahoitusmallien selvittäminen yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa on erittäin kannatettavaa.

Liikenteen CO2-päästöissä henkilöautoilun ja raskaan liikenteen päästöt on saatava laskuun

Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt Helsingin seudulla



Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt kulkuneuvoittain Helsingin seudulla



- Liikenteen CO2 -päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta. Vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta.
- **Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin kolme prosenttiyksikköä suhteessa vertailupohjaan.**
- MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen.
- **Päästötavoitetta ei voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja.**
- Henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan, mikä on vastoin kansallisen tason tavoitteita. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavoitteena on, ettei henkilöautojen suorite kasva enää 2020-luvulla.
- **Raskaan liikenteen päästöt ovat vuonna 2040 lähes puolet moottoriajoneuvoliikenteen päästöistä.**
- Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista.
- Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

Helsingin seudun ruuhkautuminen kasvaa 15 vuoden aikana, koska sähköautojen alhaiset käyttökustannukset lisäävät autoilun suoritetta

Vaikutukset koko seudulla (vrk)	**Vertailuvaihtoehto**	**Linjasto 2040** (ero nykytilaan)
Väestömäärä	1 531 000 as	+24,2 % (+370 000 as)
Joukkoliikenteen matkamäärä vuorokaudessa	1 023 600 matkaa	+25,4 % (+259 800)
Autoilun suorite	22 875 700 km	+34,8 % (+7 953 100 km)
Automatkan keskipituus	12,2 km	+7,7 % (+0,9 km)
Joukkoliikenteen suorite	14 723 200 km	+27,7 % (+4 075 200 km)
JL-matkan keskipituus	14,4 km	+1,8 % (+0,3 km)
Nousut yhtä joukkoliikennematkaa kohden	1,55	+ 2,6 % (+0,04)

→ Ajoneuvokustannusten alentaminen johtaa autoilun suosion kasvuun, vaikka joukkoliikennejärjestelmää kehitetään merkittävästi

Joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen tunnuslukujen vuorokausitason muutokset vuodesta 2024 vuoteen 2040

Jos autoilun käyttökustannukset säilyisivät nykytasolla, joukkoliikenteen käyttö seudulla kasvaisi joukkoliikenteen kehityksen ansiosta

Vaikutukset koko seudulla (vrk)	Vertailuvaihtoehto	Linjasto 2040 (ero nykytilaan)	Herkkyystarkastelu 2040 (ero nykytilaan)
Väestömäärä	1 531 000 as	+24,2 % (+370 000 as)	Kuten perustarkastelu
Joukkoliikenteen matkamäärä vuorokaudessa	1 023 600 matkaa	+25,4 % (+259 800)	+30,0 % (+306 400)
Autoilun suorite	22 875 700 km	+34,8 % (+7 953 100 km)	+16,9 % (+3 866 700 km)
Automatkan keskipituus	12,2 km	+7,7 % (+0,9 km)	-0,8 % (-0,1 km)
Joukkoliikenteen suorite	14 723 200 km	+27,7 % (+4 075 200 km)	+33,6 % (+4 948 300 km)
JL-matkan keskipituus	14,4 km	+1,8 % (+0,3 km)	+3,0 % (+0,4 km)
Nousut yhtä joukkoliikennematkaa kohden	1,55	+ 2,6 % (+0,04)	Kuten perustarkastelu

Herkkyystarkastelu: ajoneuvokustannukset säilyvät ennallaan

L12 – Helsingin seudun keskeiset viestit 2/3

4. Liikenteen ilmastopäästöt ja niihin liittyvät tavoitteet eivät näy riittävästi L12-suunnitelmassa. Pelkät kuntakentän käsissä olevat toimet eivät 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.
5. L12-suunnitelma 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. Kaupunkiseutujen kestävän liikenteen edistämiseen tulisi Liikenne 12 -suunnitelmassa panostaa konkreettisin toimin ja myös rahallisesti. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on tällä hetkellä täysin riittämättömällä tasolla.

L12 – Helsingin seudun keskeiset viestit 3/3

6. Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla. Huoltovarmuuden kannalta keskeisimmät yhteysvälit kaupunkiseuduilla tulisi tunnistaa yhdessä kaupunkiseutujen kanssa ja tehdä kansallista yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi.
7. 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.
8. Suunnitelmassa on kuvattu periaatteet raidemarkkinan tosiasiallisen kilpailun lisäämisestä ja markkinoille tulon helpottamisesta. Rakenteelliset muutokset markkinaolosuhteissa ja valtion tilaaman junaliikenteen tulevan kilpailutuksen toteutustavan linjaukset eivät nykyisillä toteutuslinjauksilla ole riittäviä tai vaikutuksiltaan tasapuolisia johtaakseen toimivan kilpailun syntymiseen. Kuntien sitoutuminen tulevaisuuden junaliikenteen kehittämiseen ja rahoitukseen edellyttäisi pitkän aikavälin palvelutasotavoitteen määrittelyä yhteistyössä valtion kanssa.