



## Päätettävä tässä kokouksessa

### § 788

### Lausunto Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032

HEL 2023-014639 T 00 01 06

### Päätös

Kaupunginhallitus antoi Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032 seuraavan lausunnon:

#### Lausunnon keskeisin sisältö

- Investointiohjelmassa ei huomioida riittävästi kasvavan Helsingin seudun roolia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä
- Helsingille on erittäin tärkeää, että Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa ja sitä edistetään aktiivisesti osana Vt 4 hankkokonaisuutta, johon sisältyy myös Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Investointiohjelmaan ja sen liitteisiin tulee päivittää hyväksytyt Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman mukaiset hankkeet
- Investointiohjelman laatimiseen tarvitaan uudenlaista lähestymistapaa, jotta saadaan luotua vaikuttavia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä
- Raideliikenteen asemat ja pyöräliikenteen kehittäminen saavat investointiohjelmassa liian vähän huomiota toimenpiteiden vaikuttavuuteen nähden

Alla olevat otsikot on muodostettu lausuntopyynnön mukaisesti.

#### 1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Investointiohjelman kokonaisuus on laadukkaasti ja perusteellisesti valmisteltu ja sille asetettuja tavoitteita on huomioitu hyvin. Ilmastonmuutoksen hillintään ja kestävyteen liittyvien tavoitteiden riittävä huomioiminen sekä hankkeiden vaikuttavuuden täysimääräinen tunnistaminen ovat kuitenkin edelleen puutteita.

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja pääkaupunki-seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisellä sekä kuntien ja valtion yhteisillä panostuksilla siihen, on suuri merkitys ja suuri vaikuttavuus valtakunnan tärkeimpien keskusten saavutettavuuden, työvoiman liikkuvuuden, taloudellisen toimeliaisuuden ja Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn kannalta. Helsingin seu-



dun volyymit ovat suuret esimerkiksi työssäkäynnin ja asukasmäärän osalta. Ennusteen mukaan Helsingin seudulla on vuonna 2040 lähes 1,9 miljoonaa asukasta. Helsingin sijainti eri liikennemuotojen ja eurooppalaisen liikenneverkon solmukohtassa kytkee alueen vahvasti kansainväliseen ja kansalliseen liikennejärjestelmään. Investointiohjelma ei riittävästi huomioi tätä kasvavan Helsingin seudun roolia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä.

Helsingille on erittäin tärkeää, että maankäytön kehittämisen kannalta keskeinen Lahdenväylän Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa hankekorissa 1A ja sitä edistetään aktiivisesti. Hanke on myös MAL 2023 -suunnitelmassa mukana osana Vt4 hankekokonaisuutta, jonka toteutuminen on ajoitettu alkavaksi 2024–2027. MAL-suunnitelman hankekokonaisuuteen sisältyy myös Viikin-Malmin pikaraitiotie osana seudullista pikaraitiotieverkostoa. Asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta myös Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä on keskeinen hanke, joka sisältyy MAL 2023 -suunnitelman ensimmäiseen toteutuskoriin. Tämän hankkeen tulisi vähintään näkyä omana hankkeenaan liitteessä ”investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet”. Nyt hanke on osa mukana osana ”Helsingin seudun (MAL) keskisuuret hankkeet” -kokonaisuutta. Liite tulee päivittää hyväksytyyn MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti niillä hankkeilla, jotka sisältyvät suunnitelmaan.

## 2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma sisältää kattavan vaikutusten arvioinnin. Silti ympäristö- ja ilmastovaikutusten arvioinnissa on puutteita. Vaikka numeeristen tarkasteluiden merkittävät puutteet ovat tiedossa, priorisointia tehdään kuitenkin ennen kaikkea numeeristen tarkasteluiden pohjalta. Johtopäätösten muodostamisen tulee ottaa huomioon myös ei-numeeriset arviot ja tämä tulee näkyä investointiohjelmassa.

Kasvihuonekaasupäästöjen numeerisiin laskentoihin ei ole pääosin sisällytetty autoliikenteen saavutettavuuden parantumisen aiheuttamaa kulkutapasiirtymää, yhdyskuntarakenteen hajautumista tai infrastruktuurin rakentumisesta aiheutuvia päästöjä. Tämä tekee hankkeiden vertailun tai kokonaisvaikutusten käsittelyn epäselväksi ja antaa virheellisen kuvan tiehankkeiden vaikutuksista. Ilmastovaikutusten arviointia tulee edelleen kehittää ja tulosten kuvaamista selkeyttää. Ottaen huomioon kuinka paljon puutteita hankkeiden euromääräisiin laskennallisiin CO2-hyötyihin liittyy, tulisi korostaa entistä enemmän myös muuta arviointia numeerisen arvioinnin rinnalla.

Rakentamisen aikaisten päästöjen tarkempi huomiointi on tarpeen. Rakentamisen päästöt voivat olla merkittävät suhteessa liikenteen pääs-



töihin. Kaikilla toimialoilla vaaditaan nopeita ja voimakkaita kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä. Myös valtion investointiohjelman laadittamiseen tarvitaan uudenlaista lähestymistapaa, jotta saadaan vaikuttavia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä muodostettua.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmalla Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohdattaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näiden tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat eniten investoinnit, jotka kohdistuvat alueille, joissa liikennemäärät sekä vaikutukset ympäröivään maankäyttöön ja ihmisten päivittäiseen liikkumiseen ovat merkittäviä. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Investointiohjelmassa tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu riittävästi Helsingin seudun sisäisen liikenteen kehittämiseksi. Lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Valtion rooli on keskeinen kaupunkiseuduilla ja niiden liikennejärjestelmän kehittämisessä. Julkistalouden haastava tilanne ja vaikea suhdanetilanne huomioiden, kaupunkiseutuihin on välttämätöntä jatkossakin investoida, koska siellä infrainvestoinneilla saadaan suurimmalla varmuudella eniten vaikuttavuutta. Näin ollen tulisi pääministeri Orpon hallituksen ohjelman investointiohjelmassa mainitusta, kehittämismomentille ja MAL-hankkeisiin varatusta rahoituksesta (797 milj. euroa), valtaosa kohdistaa MAL-seuduille.

Pyöräliikenteen osuus investointiohjelmassa on erittäin pieni. Pyöräliikenteen investoinnit ovat kustannustehokkaita ja terveysvaikutukset huomioiden erittäin kannatettavia. Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon toteuttamisen tulee näkyä valtion väylien osalta investointiohjelmassa. Helsingin seudulla kaupunki on suunnitellut Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa Vihdintien pyörätien kehittämistä ja hankkeen tulee sisältyä Väyläviraston investointiohjelmassa, jotta kaupunki voi osaltaan varautua sen toteuttamiseen.

Raideliikenteen asemat saavat investointiohjelmassa liian vähän huomiota toimenpiteiden vaikuttavuuteen nähden. Helsingissä matkustajamäärät ovat valtakunnallisesti omaa luokkaansa ja asemien parantamisella voidaan saada merkittäviä myönteisiä vaikutuksia juna- ja metrolinjojen houkuttelevuuteen. Asemien ja asemaseutujen parantaminen vaikuttaa turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääntymisen kautta myös kaupunkiudistusalueisiin kokonaisvaltaisesti. Helsingin päärau-



tatieaseman vaihtoyhteyksien parantamistarve on tunnistettu mm. MAL-suunnitelmassa ja päärautatieaseman lähiliikenteen matkustajien palvelutason parantamiseen tulee varautua. MAL 2023 -suunnitelmassa on yhtenä toimenpiteenä juna- ja metroasemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketti. Juna-asemien osalta MAL-suunnitelman kustannusarvio vuosille 2024–2027 on 45 miljoonaa euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 miljoonaa euroa.

Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa, jolloin asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve. Valtion väylien meluntorjuntahankkeita tulee kiirehtiä meluhaittojen vähentämiseksi. Meluntorjuntakohteita Helsingin alueella ovat Kehä III:n meluntorjunta Ala-Tikkurilan kohdalla, Torpparinmäen meluete Tuusulanväylällä, Viikin meluete Lahdenväylällä, Pohjois-Haagan meluete Hämeenlinnanväylällä ja Kehä I:n meluntorjunta Vantaanjoen ja Itäväylän välillä.

Helsingin kaupungin talousarviossa 2024 on varauduttu seuraaviin kaupungin ja valtion yhteisiin liittymähankkeisiin:

- Lahdenväylä, Ilmasillan eritasoliittymä
- Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä
- Hämeenlinnanväylä, Kuninkaantammen eritasoliittymä
- Kehä I Myllypuron eritasoliittymä
- Turunväylän ja Huopalahdentien liittymä

#### 4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Investointiohjelmaa tulee jatkossa laatia selkeästi tiiviimmässä vuoro-vaikutuksessa kuntakentän kanssa. Näin lisättäisiin kuntien ymmärrystä työstä kokonaisuudessaan sekä käytetyistä arviointimenetelmistä. Lisäksi suunnitelman laatu paranisi ja valmistelussa pystyttäisiin tunnistamaan paremmin ajantasaiset tiedot kuntien hankkeista. Helsinki on keskeinen kumppani, jonka osallistuminen valmisteluun on tärkeää. Lisäksi investointiohjelman ja MAL-suunnitelman suhdetta on hyvä edelleen selkeyttää ja käsitellä yhdessä.

Investointiohjelmassa tuodaan useaan otteeseen esiin tieliikenteen enustettu kasvu. Tämä näyttäytyy lähtökohtana investointiohjelman laatimiselle ja palvelutasopuutteiden tunnistamiselle. Tämä on ristiriidassa valtakunnallisten tavoitteiden kanssa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Tiekartassa todetaan, että: "Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseu-



duilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin." Tieliikenteen kasvu ei toteudu automaattisesti, vaan mm. erilaisten päätösten seurauksena. Liikennejärjestelmän investoinnit ovat yksi selkeä tekijä, jolla voidaan vaikuttaa liikennemäärien kehitykseen, ja tämä tulee tunnistaa investointiohjelman laatimisessa aiempaa selvemmin.

On tärkeää, että investointiohjelmalla laaditaan Liikenne 12 tavoitteisiin sekä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen. Prosessin määrätietoista kehittämistä tulee jatkaa. Lausuntoajan tulee olla vähintään kuusi viikkoa. Lausunnonantajia palvelisi myös, jos investointiohjelmassa tuotaisiin selkeästi esiin muutokset edelliseen ohjelmaan verrattuna.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Kestävän liikkumisen laatukäytävien tunnistaminen ja niihin linkittyvien toimenpiteiden edistäminen on vaikuttava tapa lisätä systemaattisesti kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä ja tämä tulee huomioida investointiohjelmassa. Yksi tällainen Helsingin seudulla tunnistettu laatukäytävä on Pääradan käytävä. Tähän kytkeytyy baanayhteyksien toteuttamista, asemanseutujen kehittämistä ja liityntäpysäköintiä. Nämä asiat kytkeytyvät toiminnallisesti ja hallinnollisesti myös valtion väyläverkkoon, vaikka kaikki investointitarpeet eivät olisikaan valtion verkolla.

Helsingissä on valtion väyliin linkittyviä maankäytön kehittämistavoitteita usealla sisääntuloväylällä. Suunnitelmien yhteydessä on välttämättömyyksiä tarkastella väylien nopeusrajoituksia uudelleen. Yksi tällainen hanke on Lahdenväylän kehittäminen Koskelantien ja Kehä I:n välillä. Hanke kytkeytyy myös Viikin-Malmin pikaraitiotien toteuttamiseen sekä merkittävään asukas- ja työpaikkamäärän lisäykseen. Lahdenväylän vyöhyke on erittäin keskeinen kasvusuunta Helsingin maankäyttöstrategioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka asuntorakentaminen alkaa 2024.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Helsingin kaupunki korostaa, että se ei hyväksy Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Sen sijaan lähtökohtana myös yhteisrahoitteisissa hankkeissa tulee olla, että sen osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.



Investointiohjelmassa todetaan, että hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan. Kun kuitenkin on kyse hallitusohjelmassa mainituista merkittävistä valtion väyläverkon ja TEN-T-ydinverkon hankkeista (esim. Lentorata), olisi ne hyvä mainita investointiohjelmassa ja kuvata, miten investointiohjelma kytkeytyy niihin.

Väyläverkon kehittämiseen ja palvelutasotavoitteisiin vaikuttaa merkittävästi eurooppalaisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, TEN-T) kehittämistä säätelevä asetus. Investointisuunnitelman laatiminen olisi pitänyt ajoittaa vuodelle 2024 niin, että ohjelmassa olisi voitu tuoda esille uudistetun asetuksen vaatimukset. Investointiohjelma ei myöskään tuo esille sitä, miten ohjelma vastaa heinäkuussa 2023 hyväksytyin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin AFIR-asetuksen vaatimuksiin. AFIR-asetus edistää vaihtoehtoihin käyttövoimiin siirtymistä asettamalla jäsenvaltioille sitovia tavoitteita riittävän kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentumisesta TEN-T-ydinverkolla.

## Käsittely

Vastaehdotus:

Daniel Sazonov: Poistetaan kappaleesta 19 virke: "Suunnitelmien yhteydessä on välttämätöntä tarkastella väylien nopeusrajoituksia uudelleen"

Kannattaja: Maarit Vierunen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Daniel Sazonovin vastaehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 8

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Shawn Huff, Minja Koskela, Johanna Laisaari, Minna Lindgren, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 5

Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Tyhjä: 2

Anniina Iskanius, Sari Sarkomaa

Kaupunginhallitus päätti hylätä ehdotuksen äänin 8 - 5 (2 tyhjää).

Esittelijä

kansliapäällikkö



18.12.2023

Asia/23

Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550  
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 17.11.2023, fi
- 2 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, fi
- 3 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, ratahankkeet, fi
- 4 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, maantiehankkeet, fi
- 5 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet, fi
- 6 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, vesiväylähankkeet, fi
- 7 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, taustaraportti, fi
- 8 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, seuranta, fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

**Ote**  
Väylävirasto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Väylävirasto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032. Lausuntoa on pyydetty 22.12.2023 mennessä. Lausunnot on pyydetty antamaan lausuntopalvelun kautta.

Luonnos valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne 12-suunnitelma. Vuosia 2025-2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden to-



teuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen

Investointiohjelma on Väyläviraston ehdotus uusien rata-, maan tie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Tämä Liikenne 12 -suunnitelman mukainen investointiohjelma koskee vuosia 2025–2032. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa. Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutuksesta päättää eduskunta. Pienemmistä parantamishankkeista päättävät Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tuodaan esiin väyläverkkojen tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia, jotka huomioidaan investointiohjelman valmistelussa. Polttoaineiden ja raaka-aineiden viime vuosien jyrkkä hinnannousu on kasvattanut väylähankkeiden kustannuksia, mikä näkyy myös investointiohjelman hankkeiden kustannusarvioissa. Investointiohjelman talouskehys perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan. Valtiontalouden kehyspäätökset ja niiden vaikutukset kuvataan osana investointiohjelman toteutumisen seurantaa, joka on tärkeä osa vuosittain päivittyvää ohjelmaa.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee investointiohjelman taloudellisen kehyksen. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa. Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä.

#### Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan lausunto. Esitys on lausunnon mukainen.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Jukka-Pekka Ujula

#### Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550





18.12.2023

Asia/23

timo.linden(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 17.11.2023, fi
- 2 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, fi
- 3 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, ratahankkeet, fi
- 4 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, maantiehankkeet, fi
- 5 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet, fi
- 6 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, vesiväylähankkeet, fi
- 7 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, taustaraportti, fi
- 8 Lausuntopyyntö 17.11.2023, liite, seuranta, fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

**Ote**  
Väylävirasto

## Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala 4.12.2023

HEL 2023-014639 T 00 01 06

### Lausunnon keskeisin sisältö

- Investointiohjelma ei riittävästi huomioi kasvavan Helsingin seudun roolia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä
- Helsingille on erittäin tärkeää, että Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa ja sitä edistetään aktiivisesti osana Vt 4 hankkokokonaisuutta, johon sisältyy myös Viikin-Malmin pikaraitiotie
- Investointiohjelmaan ja sen liitteisiin tulisi päivittää hyväksytyn Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman mukaiset hankkeet
- Investointiohjelman laatimiseen tarvitaan uudenlaista lähestymistapaa, jotta saadaan vaikuttavia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä muodostettua



- Raideliikenteen asemat ja pyöräliikenteen kehittäminen saavat investointiohjelmassa liian vähän huomiota toimenpiteiden vaikuttavuuteen nähden

Alla olevat otsikot on muodostettu lausuntopyynnön mukaisesti.

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Investointiohjelman kokonaisuus on laadukkaasti ja perusteellisesti valmisteltu, ja sille asetettuja tavoitteita on huomioitu hyvin. Etenkin ilmastomuutoksen hillintään ja kestävyysliikkeen liittyvien tavoitteiden riittävä huomioiminen sekä hankkeiden vaikuttavuuden täysimääräinen tunnistaminen ovat kuitenkin edelleen puutteita investointiohjelmassa.

Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisellä, ja kuntien ja valtion yhteisillä panostuksilla siihen, on suuri merkitys ja suhteellisesti suurin vaikuttavuus valtakunnan tärkeimpien keskusten saavutettavuuden, työvoiman liikkuvuuden, taloudellisen toimeliaisuuden ja Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn kannalta. Helsingin seudun volyymit ovat suuret esimerkiksi työssäkäynnin ja asukasmäärän osalta. Ennusteen mukaan Helsingin seudulla on lähes 1,9 miljoonaa asukasta vuonna 2040. Helsingin ja kaupunkiseudun sisäisellä liikenteen toimivuudella on tästä näkökulmasta valtavan suuri merkitys. Helsingin sijainti eri liikennemuotojen ja eurooppalaisen liikenneverkon solmukohtassa kytkee alueen vahvasti kansainväliseen ja kansalliseen liikennejärjestelmään. Investointiohjelma ei riittävästi huomioi tätä kasvavan Helsingin seudun roolia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä.

Helsingille on erittäin tärkeää, että maankäytön kehittämisen kannalta keskeinen Lahdenväylän Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa hankekorissa 1A ja sitä edistetään aktiivisesti. Hanke on myös MAL 2023 -suunnitelmassa mukana osana Vt4 hankekokonaisuutta, jonka toteutuminen on ajoitettu alkavaksi 2024-2027. MAL-suunnitelman hankekokonaisuuteen sisältyy myös Viikin-Malmin pikaraitiotie osana seudullista pikaraitiotieverkostoa. Asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta myös Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä on keskeinen hanke Helsingille ja sisältyy MAL 2023 -suunnitelman ensimmäiseen toteutuskoriin, joten sen tulisi vähintään näkyä omana hankkeenaan liitteessä "investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet". Nyt hanke on osa mukana osana "Helsingin seudun (MAL) keskisuuret hankkeet" -kokonaisuutta. Liite tulisi muutenkin päivittää hyväksytyyn MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti niillä hankkeilla, jotka sisältyvät suunnitelmaan.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?



Investointiohjelma sisältää kattavan vaikutusten arvioinnin. Silti ympäristö- ja ilmastovaikutusten arvioinnissa on puutteita. Vaikka numeeristen tarkasteluiden merkittävät puutteet ovat tiedossa, priorisointia tehdään kuitenkin ennen kaikkea numeeristen tarkasteluiden pohjalta. Johtopäätösten muodostamisen tulee ottaa huomioon myös ei-numeeriset arviot, ja tätä tulisi tuoda myös esiin investointiohjelmassa.

Kasvihuonekaasupäästöjen numeerisiin laskentoihin ei ole pääosin saatu mukaan autoliikenteen saavutettavuuden parantumisen aiheuttamaa kulkutapasiirtymää, yhdyskuntarakenteen hajautumista tai infrastruktuurin rakentumisesta aiheutuvia päästöjä. Tämä tekee hankkeiden vertailun tai kokonaisvaikutusten käsittelyn epäselväksi ja antaa virheellisen kuvan tiehankkeiden vaikutuksista. Ilmastovaikutusten arviointia tuleekin edelleen kehittää ja tulosten kuvaamista selkeyttää. Ottaen huomioon kuinka paljon puutteita hankkeiden euromääräisiin laskennallisiin CO<sub>2</sub>-hyötyihin liittyy, tulisi korostaa entistä enemmän myös muuta arviointia numeerisen arvioinnin rinnalla.

Hyvä jos jatkossa myös rakentamisen aikaiset päästöt huomioidaan tarkemmin, sillä kuten investointiohjelmassakin todetaan, rakentamisen päästöt voivat olla merkittävät suhteessa liikenteen päästöihin. Kaikilla toimialoilla vaaditaan nopeita ja voimakkaita kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä. Myös valtion investointiohjelman laatimiseen tarvitaan uudenlaista lähestymistapaa, jotta saadaan vaikuttavia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä muodostettua.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohdittaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näiden tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat eniten investoinnit, jotka kohdistuvat alueille, joissa liikennemäärät sekä vaikutukset ympäröivään maankäyttöön ja ihmisten päivittäiseen liikkumiseen ovat merkittäviä. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu riittävästi Helsingin seudun sisäisen liikenteen kehittämiseksi investointiohjelmassa, ja toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Valtion rooli on keskeinen kaupunkiseuduilla ja niiden liikennejärjestelmän kehittämisessä. Julkistalouden haastava tilanne ja vaikea suhdanetilanne huomioiden, kaupunkiseutuihin on välttämätöntä jatkossakin investoida, koska siellä infrainvestoinneilla saadaan suurimmalla var-



muudella eniten vaikuttavuutta. Näin ollen tulisi pääministeri Orpon hallituksen ohjelman investointiohjelmassa mainitusta, kehittämismomentille ja MAL-hankkeisiin varatusta rahoituksesta (797 milj. euroa), valtaosa kohdistaa MAL-seuduille.

Pyöräliikenteen rooli investointiohjelmassa on erittäin pieni. Pyöräliikenteen investoinnit ovat kuitenkin kustannustehokkaita ja muun muassa terveysvaikutukset huomioiden erittäin kannatettavia. Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon toteuttamisen tulee näkyä valtion väylien osalta investointiohjelmassa. Helsingin seudulla kaupunki on tehnyt Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa suunnittelua Vihdintien pyörätien kehittämisestä ja hankkeen tulisi näkyä myös Väyläviraston investointiohjelman listoilla, jotta kaupunki voi osaltaan varautua sen toteuttamiseen.

Myös raideliikenteen asemat saavat investointiohjelmassa liian vähän huomiota toimenpiteiden vaikuttavuuteen nähden. Etenkin Helsingissä, missä matkustajamäärät ovat valtakunnallisesti omaa luokkaansa, voidaan asemien parantamisella saada merkittäviä myönteisiä vaikutuksia juna- ja metrolinjojen houkuttelevuuteen. Asemien ja asemansuutujen parantaminen vaikuttaa turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääntymisen kautta myös kaupunki-uudistusalueisiin kokonaisvaltaisesti. Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantamistarve on tunnistettu mm. MAL-suunnitelmassa, ja päärautatieaseman lähiliikenteen matkustajien palvelutason parantamiseen tulee varautua. MAL 2023 -suunnitelmassa on yhtenä toimenpiteenä juna- ja metroasemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketti. Juna-asemien osalta MAL-suunnitelman kustannusarvio vuosille 2024–2027 on 45 miljoonaa euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 miljoonaa euroa.

Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa, jolloin asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve. Valtion väylien meluntorjuntahankkeita tulee kiirehtiä meluhaittojen vähentämiseksi. Meluntorjuntakohteita Helsingin alueella ovat Kehä III:n meluntorjunta Ala-Tikkurilan kohdalla, Torpparinmäen meluete Tuusulanväylällä, Viikin meluete Lahdenväylällä, Pohjois-Haagan meluete Hämeenlinnanväylällä ja Kehä I:n meluntorjunta Vantaanjoen ja Itäväylän välillä.

Helsingin kaupungin talousarviossa 2024 on varauduttu seuraaviin kaupungin ja valtion yhteisiin liittymähankkeisiin:

- Lahdenväylä, Ilmasillan eritasoliittymä
- Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä
- Hämeenlinnanväylä, Kuninkaantammen eritasoliittymä



- Kehä I Myllypuron eritasoliittymä
- Turunväylän ja Huopalahdentien liittymä

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Investointiohjelmalla tulisi jatkossa laatia selkeästi tiiviimmässä vuoro-vaikutuksessa kuntakentän kanssa. Näin lisättäisiin kuntien ymmärrystä työstä kokonaisuudessaan sekä käytetyistä arviointimenetelmistä. Lisäksi suunnitelman laatu paranisi ja valmistelussa pystyttäisiin tunnistamaan paremmin ajantasaiset tiedot kuntien hankkeista. Helsinki on keskeinen kumppani, jonka osallistuminen valmisteluun on tärkeää. Lisäksi investointiohjelman ja MAL-suunnitelman suhdetta on hyvä edelleen selkeyttää ja käsitellä yhdessä.

Investointiohjelmassa tuodaan useaan otteeseen esiin tieliikenteen enustettu kasvu. Tämä näyttäytyy lähtökohtana investointiohjelman laatimiselle ja palvelutasopuutteiden tunnistamiselle. Tämä on ristiriidassa valtakunnallisten tavoitteiden kanssa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Tiekartassa todetaan, että: "Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin. Tieliikenteen kasvu ei toteudu automaattisesti, vaan mm. erilaisien päätösten seurauksena. Liikennejärjestelmän investoinnit ovat yksi selkeä tekijä, jolla voidaan vaikuttaa liikennemäärien kehitykseen, ja tämä tulee tunnistaa investointiohjelman laatimisessa aiempaa selvemmin.

On tärkeää, että investointiohjelmalla laaditaan Liikenne 12 tavoitteisiin sekä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen. Prosessin määrätietoista kehittämistä tulee jatkaa. Lausuntoajan tulisi olla vähintään kuusi viikkoa, jotta lausunto ehdittäisiin käsitellä hyvän hallintotavan mukaisesti. Lausunnonantajia palvelisi myös, jos investointiohjelmassa tuotaisiin selkeästi esiin muutokset edelliseen ohjelmaan verrattuna.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Kestävän liikkumisen laatukäytävien tunnistaminen ja niihin linkittyvien toimenpiteiden edistäminen on yksi vaikuttava tapa lisätä systemaattisesti kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä, ja tämä on hyvä huomioida myös Väyläviraston investointiohjelmassa. Yksi tällainen Helsingin seudulla tunnistettu laatukäytävä on Pääradan käytävä. Tähän kytkeytyy baanayhteyksien toteuttamista, asemanseutujen kehittämistä ja liityntäpysäköintiä. Nämä asiat kytkeytyvät toiminnallisesti ja hallinnolli-



sesti myös valtion väyläverkkoon, vaikka kaikki investointitarpeet eivät olisikaan valtion verkolla.

Helsingissä on valtion väyliin linkittyviä maankäytön kehittämistavoitteita usealla sisääntuloväylällä. Suunnitelmien yhteydessä on välttämättömyyksiä tarkastella väylien nopeusrajoituksia uudelleen. Yksi tällainen hanke on Lahdenväylän kehittäminen Koskelantien ja Kehä I:n välillä. Hanke kytkeytyy myös Viikin-Malmin pikaraitiotien toteuttamiseen sekä merkittävään asukas- ja työpaikkamäärän lisäykseen. Lahdenväylän vyöhyke on erittäin keskeinen kasvusuunta Helsingin maankäyttöstrategioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka asuntorakentaminen alkaa 2024.

## 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Helsingin kaupunki haluaa edelleen korostaa, että se ei hyväksy Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Sen sijaan lähtökohtana myös yhteisrahoitteisissa hankkeissa tulee olla, että sen osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

Investointiohjelmassa todetaan, että hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan. Kun kuitenkin on kyse hallitusohjelmassa mainituista merkittävistä valtion väyläverkon ja TEN-T-ydinverkon hankkeista (esim. Lentorata), olisi ne hyvä mainita investointiohjelmassa ja kuvata, miten investointiohjelma kytkeytyy niihin.

Väyläverkon kehittämiseen ja palvelutasotavoitteisiin vaikuttaa merkittävästi eurooppalaisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, TEN-T) kehittämistä säätelevä asetus. Investointisuunnitelman laatiminen olisi pitänyt ajoittaa vuodelle 2024 niin, että ohjelmassa olisi voitu tuoda esille uudistetun asetuksen vaatimukset. Investointiohjelma ei myöskään tuo esille sitä, miten ohjelma vastaa heinäkuussa 2023 hyväksytyyn vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin AFIR-asetuksen vaatimukseen. AFIR-asetus edistää vaihtoehtoisii käyttövoimiin siirtymistä asettamalla jäsenvaltioille sitovia tavoitteita riittävän kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentumisesta TEN-T-ydinverkolla.

## Lausuntopyyntö

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032. Lausuntoa on pyydetty toimittamaan Lausuntopalvelun ([www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi)) kautta 22.12.2023



18.12.2023

mennessä. Kaupunginkanslia on pyytänyt toimialan lausuntoa 5.12.2023 mennessä.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne 12-suunnitelma. Vuosia 2025-2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan investointiohjelmaa lausunnossa otsikoitujen kysymysten kautta.

Lisätiedot

Reetta Koskela, projektipäällikkö, puhelin: 09 31027151  
reetta.koskela(a)hel.fi  
Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi