



28.02.2023

Pormestari

18 §**Lausunto Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031**

HEL 2023-001462 T 00 01 06

Päätös

Vs. pormestari antoi Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031 seuraavan lausunnon:

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

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Helsingin menestys heijastuu laajalti seudulle ja koko maan kansantalouteen sekä kansainväliseen kilpailukykyyn. Suuret kaupunkiseudut ovat merkittävässä roolissa myös hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamisessa. Valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävä kasvua ja kaupunkien roolin tulee näkyä myös investointiohjelman toimenpidekokonaisuuksissa nykyistä selkeämmin.

Valtiolla on kunnianhimoinen hiilineutraalisuustavoite vuoteen 2035 ja liikenne on siinä keskeisessä osassa. Ilmastopainotus ei näy riittävästi investointiohjelman hankkeissa ja vaikutusten arvioinnissa. 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. Tämä tarkoittaisi noin 10 % kasvua kunkin kestävästä liikennemuodosta suoritteissa vuonna 2030." Tämän tavoitteen tulee näkyä selvemmin valtion väyläverkon suunnittelussa ja investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa. Kestävien kulkumuotojen osuuden kasvun mahdollistaminen on erityisen tärkeää siellä, missä niillä on suurin vaikuttavuus.

Helsingille on erittäin tärkeää, että asuntotuotannon ja pikaraitiotieverkon kehittämisen kannalta keskeinen Lahdenväylän Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa hankekorissa 1A ja sitä edistetään aktiivisesti. Asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta myös Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä on keskeinen. Jos hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueelle Helsingissä (esim. Koivusaari) ei päästä rakentamaan asuntotuotantotavoitteiden mukaisia määriä asuntoja, kos-



28.02.2023

Pormestari

ka liittymähanke ei toteudu, se vaikuttaa kaikkiin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin negatiivisesti.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma sisältää kattavan vaikutusten arvioinnin. Lisäksi vaikutusten arvioinnin kytköstä ohjelman muodostamiseen on kuvattu. Myös PRIO-työkalun käyttöä on kuvattu tarkasti.

Vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin on arvioitu numeerisesti, vaikkei laskentoihin 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 tulee edelleen kehittää. Investointiohjelmassa mainitaan, että ohjelman suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä, mutta kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät pidemmällä aikavälillä ilmastopäästöjä. Tämä päätelmä, investointiohjelman laajuus huomioon otettuna, on erikoinen. Ilmastovaikutusten kokonaisvaltaista arviointia tulee kehittää ja tulosten kuvaamista selkeyttää.

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

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näiden tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat eniten hankkeet, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulee keskittyä priorisoimaan kohteita vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelmassa tunnistettujen uusien pyörätiehankkeiden joukossa on vain yksi pääkaupunkiseudulle sijoittuva hanke, maantie 120 Vihdintie kestävä liikunnan laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat. Hanke tulee jatkossa sisällyttää varsinaiseen investointiohjelmaan. Lisäksi syksyllä 2022 on valmistunut Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys -työ, jossa on tunnistettu merkittävimmät puuttuvat pyörätiet ja laatupuutteet. Työtä tulee hyödyntää myös väyläverkon investointiohjelmassa.



28.02.2023

Pormestari

Asemanseutujen parantaminen kestävä liikunnan edistämiseksi on erittäin tärkeää. Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa, joten niihin kohdistuvat toimet ovat erittäin vaikuttavia. Asemien kunto vaikuttaa oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen. Helsinki peräänkuuluttaa asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen investoimista selkeämmäksi osaksi ohjelmaa ja vaikuttavuuden huomioimista kohteiden priorisoinnissa. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisissa hankkeissa todetaan, että selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista on laadittu vuonna 2022 ja siinä on luokiteltu toimenpiteet kiireellisyysluokittain. Jatkossa hankkeet tulee esittää selvästi nimettyinä kohteina. Helsingin alueella selvityksen ensisijaisesti parannettavat kohteet ovat Malmin, Kannelmäen, Puistolan, Oulunkylän, Pohjois-Haagan, Tapanilan, Huopalahden, Käpylän sekä Pukinmäen asemat. Myös Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään on MAL-työssä tunnistettu parantamistarve.

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei edelleenkään ole yhtään erillistä meluntorjuntahanketta, vaikka valtion omassa meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa on tunnistettu kymmenittäin meluntorjuntahankkeita. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaittoille altistuvien määrä kasvaa, jolloin asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve.

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

On tärkeää, että investointiohjelmaa laaditaan Liikenne 12 tavoitteisiin sekä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen. Prosessin määrätietoista kehittämistä tulee jatkaa. Lomakaudelle ajoittuva lausunnotmenettely aivan liian kireine aikatauluineen kuitenkin horjuttaa luottamusta prosessiin. Lausuntoajan tulisi olla vähintään kuusi viikkoa, jotta lausunto ehdittäisiin käsitellä kaupungin poliittisessa päätöksenteossa. Lausunnonantajia palvelisi myös, jos investointiohjelmassa tuotaisiin selkeästi esiin muutokset edelliseen ohjelmaan verrattuna.

Investointiohjelman liiteraportissa ”MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet” on tuotu tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle kohdistuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa. Näiden hankkeiden käsittelyä osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja väyläverkon investointiohjelmaa tulee selkeyttää ja varmistaa riittävä rahoitus tärkeille kaupunkiseutujen hankkeille. Nykyisenlainen kä-



28.02.2023

Pormestari

sittely voi välittää kokonaisuudesta kuvan, jossa kaupunkiseutujen tärkeät hankkeet edistyvät hyvin, vaikkei niin todellisuudessa olisi.

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

Helsingissä on valtion väyliin linkittyviä maankäytön kehittämistavoitteita usealla sisääntuloväylällä. Suunnitelmien yhteydessä on välttämättöntä 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.

Hankeyhtiömallilla tehtävät suuret raidehankkeet on rajattu pois Liikenne 12 -suunnitelmasta ja siten investointiohjelmasta, koska niiden kustannusarviot ovat merkittäviä ja hankeyhtiöiden päätöksentekoprosessi on erillinen. Helsingin kaupungin näkökulmasta valtion tulee kantaa päävastuu kyseisten hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta. Erityisesti Lentoradan suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Lentorata lyhentää matka-aikoja maakunnista maailmalle, ja nopeat raideyhteydet Helsinkiin parantavat niin pääkaupungin kuin alueiden kilpailukykyä. Lentorata olisi myös keskeinen osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa.

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.

Käsittely

Vs. pormestari päätti esittelijän ehdotuksesta poiketen poistaa lausunnosta maininnan Kuninkaantammen eritasoliittymän keskeisyydestä asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna



28.02.2023

Pormestari

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.2.2023, saate
- 2 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, investointiohjelma
- 3 Väyläverkon investointiohjelma 2024-2031 MALHankkeet luonnos
- 4 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, ratahankkeet
- 5 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, maantiehankkeet
- 6 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, muut hankkeet
- 7 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, vesiväylähankeet
- 8 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, taustaraportti
- 9 Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, seuranta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Väylävirasto

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Vs. pormestari antaa Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031 seuraavan lausunnon:

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

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Helsingin menestys heijastuu laajalti seudulle ja koko maan kansantalouteen sekä kansainväliseen kilpailukykyyn. Suuret kaupunkiseudut ovat merkittävässä roolissa myös hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamisessa. Valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävä kasvua ja kaupunkien roolin tulee näkyä myös investointiohjelman toimenpidekokonaisuuksissa nykyistä selkeämmin.

Valtiolla on kunnianhimoinen hiilineutraalisuustavoite vuoteen 2035 ja liikenne on siinä keskeisessä osassa. Ilmastopainotus ei näy riittävästi investointiohjelman hankkeissa ja vaikutusten arvioinnissa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Tiekartassa todetaan, et-



28.02.2023

Pormestari

tä: "Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin. Tämä tarkoittaisi noin 10 % kasvua kunkin kestävästä liikennemuodosta suoritteissa vuonna 2030." Tämän tavoitteen tulee näkyä selvemmin valtion väyläverkon suunnittelussa ja investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa. Kestävien kulkumuotojen osuuden kasvun mahdollistaminen on erityisen tärkeää siellä, missä niillä on suurin vaikuttavuus.

Helsingille on erittäin tärkeää, että asuntotuotannon ja pikaraitiotieverkon kehittämisen kannalta keskeinen Lahdenväylän Ilmasillan eritasoliittymä on investointiohjelmassa hankekorissa 1A ja sitä edistetään aktiivisesti. Asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta myös Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä ja Kuninkaantammen eritasoliittymä Hämeenlinnanväylällä ovat keskeisiä. Jos hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden alueelle Helsingissä (esim. Koivusaari) ei päästä rakentamaan asuntotuotantotavoitteiden mukaisia määriä asuntoja, koska liittymähanke ei toteudu, se vaikuttaa kaikkiin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin negatiivisesti.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma sisältää kattavan vaikutusten arvioinnin. Lisäksi vaikutusten arvioinnin kytköstä ohjelman muodostamiseen on kuvattu. Myös PRIO-työkalun käyttöä on kuvattu tarkasti.

Vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin on arvioitu numeerisesti, vaikkei laskentoihin 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 tulee edelleen kehittää. Investointiohjelmassa mainitaan, että ohjelman suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä, mutta kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät pidemmällä aikavälillä ilmastopäästöjä. Tämä päätelmä, investointiohjelman laajuus huomioon, on erikoinen. Ilmastovaikutusten kokonaisvaltaista arviointia tulee kehittää ja tulosten kuvaamista selkeyttää.

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

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näiden tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat eniten hank-



28.02.2023

Pormestari

keet, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulee keskittyä priorisoimaan kohteita vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelmassa tunnistettujen uusien pyörätiehankkeiden joukossa on vain yksi pääkaupunkiseudulle sijoittuva hanke, maantie 120 Vihdintie kestävän liikkumisen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat. Hanke tulee jatkossa sisällyttää varsinaiseen investointiohjelmaan. Lisäksi syksyllä 2022 on valmistunut Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys -työ, jossa on tunnistettu merkittävimmät puuttuvat pyörätiet ja laatu puutteet. Työtä tulee hyödyntää myös väyläverkon investointiohjelmassa.

Asemanseutujen parantaminen kestävän liikkumisen edistämiseksi on erittäin tärkeää. Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa, joten niihin kohdistuvat toimet ovat erittäin vaikuttavia. Asemien kunto vaikuttaa oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen. Helsinki peräänkuuluttaa asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen investoimista selkeämmäksi osaksi ohjelmaa ja vaikuttavuuden huomioimista kohteiden priorisoinnissa. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisissa hankkeissa todetaan, että selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista on laadittu vuonna 2022 ja siinä on luokiteltu toimenpiteet kiireellisyysluokittain. Jatkossa hankkeet tulee esittää selvästi nimettyinä kohteina. Helsingin alueella selvityksen ensisijaisesti parannettavat kohteet ovat Malmin, Kannelmäen, Puistolän, Oulunkylän, Pohjois-Haagan, Tapanilan, Huopalahden, Käpylän sekä Pukinmäen asemat. Myös Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään on MAL-työssä tunnistettu parantamistarve.

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei edelleenkään ole yhtään erillistä meluntorjuntahanketta, vaikka valtion omassa meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa on tunnistettu kymmenittäin meluntorjuntahankkeita. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaittoille altistuvien määrä kasvaa, jolloin asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve.

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



28.02.2023

Pormestari

On tärkeää, että investointiohjelmaa laaditaan Liikenne 12 tavoitteisiin sekä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen. Prosessin määrätietoista kehittämistä tulee jatkaa. Lomakaudelle ajoittuva lausun-
tomenettely aivan liian kireine aikatauluineen kuitenkin horjuttaa luot-
tamusta prosessiin. Lausuntoajan tulisi olla vähintään kuusi viikkoa, jot-
ta lausunto ehdittäisiin käsitellä kaupungin poliittisessa päätöksenteos-
sa. Lausunnonantajia palvelisi myös, jos investointiohjelmassa tuotai-
siin selkeästi esiin muutokset edelliseen ohjelmaan verrattuna.

Investointiohjelman liiteraportissa ”MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoit-
teiset hankkeet” on tuotu tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle koh-
distuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hank-
keet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva
rahoitus ei ole tiedossa. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella to-
teutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja
kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa. Näiden hank-
keiden käsittelyä osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitel-
maa ja väyläverkon investointiohjelmaa tulee selkeyttää ja varmistaa riit-
tävä rahoitus tärkeille kaupunkiseutujen hankkeille. Nykyisenlainen kä-
sittely voi välittää kokonaisuudesta kuvan, jossa kaupunkiseutujen tär-
keät hankkeet edistyvät hyvin, vaikkei niin todellisuudessa olisi.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi
vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tu-
levia päivityskierroksia varten?

Helsingissä on valtion väyliin linkittyviä maankäytön kehittämistavoittei-
ta usealla sisääntuloväylällä. Suunnitelmien yhteydessä on välttämä-
töntä 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 maankäyttöstra-
tegioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka
asuntorakentaminen alkaa 2024.

Hankeyhtiömallilla tehtävät suuret raidehankkeet on rajattu pois Liiken-
ne 12 -suunnitelmasta ja siten investointiohjelmasta, koska niiden kus-
tannusarviot ovat merkittäviä ja hankeyhtiöiden päätöksentekoprosessi
on erillinen. Helsingin kaupungin näkökulmasta valtion tulee kantaa
päävastuu kyseisten hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta. Erityi-
sesti Lentoradan suunnittelua tulee aktiivisesti edistää. Lentorata lyhen-
tää matka-aikoja maakun-nista maailmalle, ja nopeat raideyhteydet
Helsin-kiin parantavat niin pääkaupungin kuin alueiden kilpailukykyä.
Lentorata olisi myös keskeinen osa Euroopan laajuista TEN-T-
ydinverkkoa.



28.02.2023

Pormestari

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.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Väylävirasto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkoston investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031. Lausuntoa on pyydetty 28.2.2023 mennessä. Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi.

Luonnos valtion väyläverkoston investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain.

Vuosia 2024–2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös 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.



28.02.2023

Pormestari

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen. Investointiohjelman luonnosta pyydetään tarkastelemaan lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten kautta.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Saatu lausunto

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

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Liitteet

- | | |
|---|--|
| 1 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, saate |
| 2 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, investointiohjelma |
| 3 | Väyläverkon investointiohjelma 2024-2031 MALHankkeet luonnos |
| 4 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, ratahankkeet |
| 5 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, maantiehankkeet |
| 6 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, muut hankkeet |
| 7 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, vesiväylähankeet |
| 8 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, taustaraportti |
| 9 | Lausuntopyyntö 1.2.2023, liite, seuranta |

Muutoksenhaku

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



28.02.2023

Pormestari

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Väylävirasto

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano



28.02.2023

Pormestari

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1 MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 18 §.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §



28.02.2023

Pormestari

Anni Sinnemäki
pormestari

Päätös on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 01.03.2023.