



Päätettävä tässä kokouksessa

§ 330

Lausunto Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030

HEL 2022-004770 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030 seuraavan lausunnon:

Lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet

Yleistä

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Liikenneyhteydet vaikuttavat muun muassa talouden kehittymiseen, ulkomaankauppaan ja yritysten sijoittumiseen. Teitä ja ratoja pitkin kuljetaan arjessa ja vapaa-ajalla. Kasvavalla kaupunkiseudulla toimivan liikennejärjestelmän merkitys ei vähene, vaikka työn tekemisen tavat muuttuisivat pysyvämmiin. Samalla liikenneyhteyksien sijoittuminen Helsingin yleiskaavan mukaisesti entisestään tiivistyvään kaupunkirakenteeseen tarkoittaa jatkuvasti enemmän kaupungin ja valtion yhteistyötä liikenneväylien ja maankäytön yhteensovittamisessa.

Helsinki on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomen kansantalouteen ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Lisäksi kaupunkien liikennejärjestelmäratkaisut ovat merkittävässä roolissa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta. Suurten kaupunkien merkitystä valtion investointien kannalta tulee avata enemmän myös valtion omassa investointiohjelmassa.

Talouskehys ja rahoituspohja

Väyläverkon investointiohjelma lisää Liikenne 12 -suunnitelmaan kattavaa konkretiaa listaamalla rata-, maantie- ja vesiväylähankkeita, joita suunnitelmakaudella tulisi toteuttaa. Helsingin kaupunki on ilmaissut jo aiemmin huolensa siitä, että Liikenne 12 -suunnitelman talouskehys on sille asetettujen tavoitteiden kannalta täysin riittämätön. Investointioh-



jelmassa esitetty talouskehys on keskimäärin 336 miljoonaa euroa vuodessa rataverkon, maantieverkon ja vesiväylien kehittämiseen ja 91 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpidon rahalla tehtäviin pienempiin parannushankkeisiin.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on myös osoitettu 661 miljoonan euron valtion rahoitus kahden seuraavan MAL-sopimuskierroksen toimenpiteisiin seitsemällä MAL-seudulla pitäen sisällään väyläverkon investointien lisäksi mm. kuntien raideliikennehankkeisiin kohdistuvat valtionavustukset. Väylävirasto ja Traficom olivat arvioineet väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2022–2029 MAL-kaupunkiseutujen valtion verkolle kohdistuvan rahoitustarpeen suuruudeksi vain 70–150 miljoonaa euroa vuodessa. Investointiohjelmassa 2022–2029 myös todettiin, että arviota on tarkoitus tarkentaa vuonna 2022. Nyt lausunnoilla olevassa investointiohjelmaluonnoksessa ei ole tehty arviota ja todetaan, että tulevien MAL-sopimusten osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä asiasta. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kyseiset arviot tehdään avoimesti ja systemaattisesti todellisiin MAL-sopimusten 2020–2031 tavoitteisiin perustuen. Mittakaavaa tarpeista antaa esimerkiksi Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelma, jossa arvioitiin pelkätään Helsingin seudulle kuntien ja valtion keskimääräiseksi rahoitustarpeeksi suunnitelman liikennehankkeisiin 2020-luvulla 340 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä suuri osa myös kohdistui valtion väyläverkolle.

Tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön vastaaminen sekä investointiohjelman perustelut

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu enemmän vaikutusten suuntaa kuin suuruutta. Ohjelmalle asetettujen tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus, ilmastonmuutoksen hillintä, turvallisuus) toteutumista on arvioitu osatekijöittäin. Myös PRIO-työkalua on käytetty tarkasteluun siitä, miten hyvin investointiohjelma huomioi eri tavoitealueet. Koska mittareita ei ole asetettu, on kuitenkin vaikea konkreettisesti arvioida, kuinka hyvin tavoitteet toteutuvat. Verrokkina käytetyt teoreettiset maksimihyödyt eivät kuvaa tavoiteltavaa kokonaisuutta, vaan ne muodostuvat siitä, minkälaisia hankkeita on ollut mukana hankejoukossa.

Investointiohjelmalla saavutetaan enemmän saavutettavuus-, tehokkuus- ja turvallisuushyötyjä kuin kestävyshyötyjä ja CO₂-päästöjen vähenemistä. On ongelmallista, ettei investointiohjelman ilmastovaikutuksia kyetä tarkemmin arvioimaan. Esimerkiksi kulkutapamuutosten arvioiminen on ollut investointiohjelman vaikutusten arvioinnin mukaan mahdollista vain osassa hankkeita. Ilmastokriisin tässä vaiheessa, jossa sekä Suomen että koko pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen on alle 15 vuotta aikaa, Helsingin kaupunki näkee



välttämättömänä, että vaikutukset päästöihin arvioidaan kattavasti jokaisen hankkeen ja myös koko investointiohjelman osalta.

Muutosehdotuksia investointiohjelmaan

Yksittäisellä saavutettavuutta parantavalla investoinnilla Helsingissä on väestön ja yritysten suuren määrän vuoksi usein suurempi vaikutus kuin muualla maassa tehdyllä investoinnilla. Helsingin alueella tehtävillä liikenneinvestoinneilla mahdollistetaan suorien liikennevaikutusten lisäksi merkittävä asuntotuotanto. Niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on merkittävä. Suomen merkittävimmän tuontisataman ja Euroopan vilkkaimman matkustajasataman yhteyksien kehittäminen edistää myös koko Suomen etua.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, joihin kaikkiin eniten vaikuttavuutta on hankkeilla, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämän tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Helsinki ei pidä tätä tarkoituksenmukaisena eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Yleisesti ottaen Helsingin kaupunki pitää pitkäjänteisesti kehitettyä MAL-sopimusmenettelyä nykymuodossaan tärkeänä ja toimivana keinona vastata mm. seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, asuntotuotannon haasteisiin sekä ilmastotavoitteisiin. Myös väyläverkon investointiohjelmassa tulisi vielä konkreettisemmin tunnistaa hyväksytyt MAL-sopimukset ja sisällyttää niissä mainitut yhdessä edistettävät tavoitteet ja hankkeet selvemmin mukaan varauksina investointiohjelmaan.

Ratahankkeet

Helsingin kaupungin alueelle ei ole esitetty investointiohjelmaan 2023–2030 sisältyviä uusia ratahankkeita eikä nimettyjä parantamishankkeita. Helsingin kaupunki pitää Pesararadan rakentamiseen varautumista tällä suunnitelmakaudella tärkeänä. Investointiohjelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus, eikä se mahdu tämän investointiohjelman kehikseen. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty. Helsinki–Pasila välin ratkaisuihin, liikennöintiin ja Pesararadan toteuttamiseen kytkeytyviin muihin hankkeisiin liittyviä selvityksiä on käynnissä valtion ja Helsingin seudun välisen MAL-sopimuksen mukaisesti. Ratahanke vapauttaisi ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaisi sekä lähi- että kaukojunien



kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojuna liikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisararata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta koko maan henkilö- ja tavarajuna liikenteelle aiheutuvia häiriöitä. Muita yhtä hyvin ratakapasiteettia lisääviä ja koko rataverkon häiriöherkkyyttä vähentäviä ratkaisuja ei ole olemassa.

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. Tämän vaikutukset väyläverkon investointiohjelmaan tulee olla myös ennakoitavissa.

Asemanseudut

Helsingin asemanseuduilla on käynnissä useita asemakaavoja ja maankäytön kehityshankkeita. Asemanseutujen kehittäminen yhteistyössä valtion kanssa ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on nostettu asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen merkittävään rooliin.

Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat jo nyt valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa. Esimerkiksi vuonna 2019 Puistolän aseman nousijamäärät (5 869 nousijaa/arkivuorokausi) olivat suuremmat kuin Tampereen (5 360 aloitusmatkaa/vrk). Helsingin hiljaisin asema Pitäjänmäki (1 905 nousijaa/arkivuorokausi) sijoittuisi valtakunnallisissa kaukoliikenteen matkustajamäärissä sijalle 4 ohittaen Oulun (1 384 aloitusmatkaa/vrk). Malmin asemalla taas on enemmän päivittäisiä nousijoita (11 193 nousijaa/arkivuorokausi) kuin Helsingin rautatieaseman kaukoliikenteessä (8 934 aloitusmatkaa/vrk). Etenkin Oulunkylä ja Malmi ovat tulevina vuosina kehittymässä raideliikenteen risteysasemiksi ja tärkeiksi joukkoliikenteen solmukohtiksi. Tämä ennakoimattomasti matkustajamäärien merkittävää kasvua. Lisäksi Tikkurilan ja Pasilan välillä sekä Kehäradan vanhalla osuudella on useita huonokuntoisia asemia.

Matkustajamääriltään valtakunnallisestikin merkittävimmät asemat ovat myös verkolliselta merkitykseltään tärkeitä. Investointinäkökulmasta vilkkaimmille asemille kohdistettavat toimenpiteet saavat myös eniten vaikuttavuutta. Pääkaupunkiseudun asemien kunto ja vetovoimaisuus vaikuttavat oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen ja kestävien matkaketjujen toteutumiseen. Laadukas asemanseutu on houkutteleva



myös yrittäjille. Nuhjuisuus puolestaan heikentää asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja on osoittautunut jopa esteeksi pilotoinneille ja nopeille kokeiluille. Siksi on tärkeää, että investointeja kohdistetaan taulukossa 6 esitettyä enemmän nimenomaan kaupunkiseuduille, sekä asemien kehittämiseen että parantamiseen. Nyt esitetty rahoitus 16–40 miljoonaa ratojen kestävän liikkumisen edistämiseen koko investointiohjelmakaudelle 2023–2030 ei vastaa tarpeisiin. Investointiohjelmassa on esitetty teemaan liittyen vain yksi hanke: Seinäjoen aseman uusi alikulku ja liityntäpysäköinti.

Helsingin koollekutsuma kaupungin alueella sijaitseviin asemiin keskitetty yhteistyöverkosto, ”Asemanseutujen seurantaryhmä”, on tilannut konsulttityön, joka tuottaa tietoa korjaustarpeiden priorisointiin pääradan Helsingin asemilla (Käpylä–Puistola -välillä) vuosien 2021–23 aikana. Niin kutsutussa Facelift-hankkeessa laadittiin toimenpidesuunnitelma asemaympäristöjen laadun parantamiseksi. Asemien inventointi on osoittanut, että nopeita toimenpiteitä, kuten maalausta, valaistuksen parantamista, aitojen korjausta ja istutusten siistimistä, on tehtävä välittömästi ennen varsinaista asemien peruskorjausta vuosikymmenen loppulla. Kaupungin ja Väyläviraston välisten monitahoisten vastuu- ja sopimuskysymysten selvittäminen on edelleen ajankohtaista.

Edellä mainituilla perusteluilla Helsingin kaupunki esittää, että merkittävien valtion hallinnoimien asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen varataan selkeämmin oma kohteensa investointiohjelman rahoituksesta. Kohteiden priorisoinnissa tulee olla lähtökohtana vaikuttavuus matkustajamäärien mukaan, ei esimerkiksi se, onko kyseessä kaukoliikenteen asema vai lähiliikenteen asema. Helsingin kaupungin näkökulmasta ei ole riittävää, että investointiohjelmaluonnoksen MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita koskevassa liitteessä on todettu Helsingin seudun asemien heikko kunto. On kuitenkin hyvä, että selvitystä heikkokuntoisimpien asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista ollaan laatimassa.

Myös kevyiden sähköajoneuvojen aiheuttamaan liikenteen murrokseen tulee varautua paremmin esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä. Kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nopeasti kaupungeissa lyhyiden matkojen liikkumisessa ja niille tarvitaan säilytys- ja latausinfrastruktuuria asemanseuduilla.

Tieverkko

Valtion maantieverkolle kohdistuvia Helsingille asetettujen asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta keskeisiä investointihankkeita 2020-luvulla ovat ohjelmaan sisältyvän Lahdenväylän Malmin (Ilmasillan) eritasoliittymän lisäksi Hämeenlinnanväylän Kuninkaantammen eritasoliit-



tymä ja Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä. Hämeenlinnanväylän kohde sisältyy MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisina hankkeina mainittaviin, mutta Koivusaaren eritasoliittymää ei mainita edes maantiehankkeita käsittelevässä liitteessä, jossa listataan investointiohjelman 2022–2029 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut investointiohjelman sisältymättömät hankkeet.

Helsingin kaupunki on jo aiemmassa lausunnossaan vuosien 2022–2029 investointiohjelmaluonnoksesta sekä useissa muissa yhteyksissä todennut Koivusaaren liittymän tarpeen. 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. Kestävän asuntotuotannon tukemisen näkökulma puuttuu investointiohjelmasta kokonaan. Helsingin kaupunki edellyttää, että Koivusaaren eritasoliittymän toteuttaminen sisällytetään investointiohjelmahankeeseen, ja tarkastelussa huomioidaan erityisesti liittymän toteuttamisen vaikutukset erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrelle toteutuvaan maankäyttöön. Myös Kehä I:n kehittämistä tulee jatkaa toteuttamalla Myllypuron eritasoliittymä, joka on nykytilassaan vaarallinen ja edellyttää turvallisuuden parantamista.

Kaikkien edellä mainittujen hankkeiden rakennuskustannukset ovat niinkin mittavia, että ne eivät toteudu ilman valtion osallistumista. Helsingin kaupunki edellyttää, että nämä hankkeet näkyvät valtion investointiohjelmassa 2023–2030, vähintään MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden kohdassa.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen osalta on myönteistä, että investointiohjelma sisältää panostuksia valtion verkon pyöräväylästä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen valtion verkolla on esitetty yhteensä 80 miljoonaa euroa vuosille 2023–2030. Yleisesti pyöräväylähankkeet edistävät myös jalankulun olosuhteita, mutta myös erityisiä jalankulun edistämishankkeita on syytä jatkossa arvioida. Helsingin kannalta tärkeimpiä parannuskohteita ovat baanaverkon väylät, jotka kulkevat myös seudullisesti Helsingistä Espooseen ja Vantaalle. Seudullisen verkon tarpeita tarkastellaan myös MAL-suunnittelun yhteydessä. On tärkeää tunnistaa, ettei MAL-työssä tunnistettavien tarpeiden ja väylän hallinnollisesta luokasta johdettujen palvelutasopuutteiden välille jää katvekohtia pyöräliikenteen edistämiseksi.

Osa nykyisistä ja suunnitelluista väylistä kulkee valtion tie- ja rata-alueiden vieressä, jolloin baanojen toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja valtion kesken. Valtion panostaminen oman väy-



läverkon lisäksi myös kaupunkiseutujen pyörätieverkkoon nopeuttaisi Helsingissä jatkuvan ja korkeatasoisen pyöräliikenteen verkon rakentamista ja pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamista. Helsingin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden nosto 20 prosenttiin vuoteen 2035 mennessä ja hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä, mitkä edellyttävät merkittäviä investointeja pyöräliikenteeseen lähivuosien aikana.

Myös pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulisi määritellä edistettävät kohteet vaikuttavuuden perusteella. Helsinki on laatinut pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamishankkeen, jota voidaan Helsingin osalta hyödyntää arvioinnissa. Myös muiden kuin suorien pyöräilyn ja jalankulun edistämishankkeiden osalta tulee huolehtia siitä, että kulkumuotojen houkuttelevuus ei heikkene. Väylähankkeiden lisäksi turvallinen pyöräpysäköinti keskeisillä joukkoliikenneasemilla edistää kulkumuotojen yhdistämistä ja mm. uusien suunnitteluohjeiden mukaisen pyöräliikenteen opastuksen toteuttaminen kaupungin ja valtion yhteistoimin on investointina kustannustehokas keino. Uusien investointien lisäksi tärkeää on ylläpitää nykyistä pyöräväylästä mm. uudelleenpäällystysten ja rakennekorjausten myötä.

Meluntorjunta

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei ole yhtään erillistä meluntorjuntahanketta. Liitteessä 2 esitetyissä muissa tarkastelluissa hankkeissa kuitenkin on listattu kolme meluntorjuntahanketta, joista kaksi sijaitsee Helsingin alueella: Mt 101 Pihlajanmäki ja Kt 45 Torpparinmäki. Aineistosta ei selviä, miksi näitä ei ole esitetty investointiohjelmaan. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa, joten asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve. Myös liikennemäärät kasvavalla kaupunkiseudulla ovat ennusteiden mukaan kasvussa ilman merkittäviä liikennettä vähentäviä toimenpiteitä. Uusien melusteiden sekä vanhojen melusteiden parantamisen tarve ja toimenpiteet tulisi näkyä suunnitelmassa. Esimerkiksi Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018–2023 sisältyy 40 meluntorjuntakohdetta maanteiden varrella ja 13 rautateiden varrella.

Investointiohjelman prosessi, päivittäminen ja seuranta

Valtion investointien ennakoitavuus on sidosryhmien, myös Helsingin kaupungin, toiminnan ja omien investointien suunnittelun kannalta välttämätöntä. Siksi selkeä prosessi ja tiedossa oleviin tavoitteisiin selvästi tukeutuvat ratkaisut ovat erittäin tärkeitä. Tähän on myös hyvät lähtökohdat.



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman sekä niiden ulkopuolisten isojen hankeyhtiömallilla toteutettavien hankkeiden väliset kytkennät on tärkeää jatkossa kuvata selvästi. Kaikkien edellä mainittujen valmistelu on tehtävä entistä tiiviimmin yhdessä myös kaupunkiseutujen ja isojen kaupunkien kanssa.

Vuosittain tehtävä investointiohjelman päivittäminen ja jatkuva seuranta ovat hyvin perusteltuja. Kaupungin investointien ja muiden toimenpiteiden suunnittelun kannalta olisi tarpeellista tietää vielä esitettyä tarkemmin, milloin suunnitelmakaudella valtiolla on valmiudet investoida kohteeseen. Hankkeiden priorisointi koreihin 1A ja 1B vastaavat vain osittain tähän tarpeeseen. Helsingin kaupunki päivittää talousarvionsa yhteydessä oman 10 vuoden investointiohjelmansa, jota voi tarvittaessa hyödyntää yhteishankkeiden osalta myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa jatkossa.

Valtion talousarvioesityksissä kuvataan teiden, siltojen ja ratojen kunnon kehitystä valtakunnallisesti (esim. huonokuntoisten tieosuuksien ja ratojen määrä). Tieto pitäisi olla talousarvioesityksissä myös alueittain, jotta muutosten seuranta helpottuu.

Muita huomioita investointiohjelmasta

Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyi ajatus rahoituspohjan laajentamisesta siten, että kunnille siirtyisi nykyistä suurempi rahoitusosuus valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Investointiohjelmassa todetaan, että MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. Yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa.

Kuten aiemminkin on useaan kertaan todettu, Helsingin kaupunki ei hyväksy Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Myös eduskunta on 1.7.2021 hyväksymässään kannanotossa (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032) perustellusti edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita. MAL-kaupunkiseudut ja muut suuret kaupunkiseudut ovat asiasta myös huolissaan ja ovat yhteistyössä kiinnittäneet asiaan huomiota lausunnoissaan Liikenne 12 -suunnitelmasta. Kuntien kustannustaakkaa ei pidä kasvattaa.



Kunnilla, myöskään Helsingin kaupungilla, ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Samaan aikaan infra muodostuu vähitellen pullonkaulaksi kestävän yhdyskuntarakenteen lisäämiselle MAL-tavoitteiden mukaisesti. Yhteisrahoitusmallia tulee edelleen kehittää yhteistyössä kaupunkien ja MAL-kaupunkiseutujen kesken, koska hankkeisiin osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. Helsingin kaupungilla ei ole tietoa, onko mallia kehitetty tai onko sen kehittäminen näköpiirissä. Mallin kehittämisen aikataulu tulee sovittaa siten, että se on MAL-sopimusten ja -suunnitelmien valmistelussa hyvissä ajoin hyödynnettävissä. Mallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen todellisuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistuksen erittäin kielteiset vaikutukset kaupunkien taloudelliseen kantokykyyn. Uudistus johtaa kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista. Helsingin seudulla pitkälle kehitettyä MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.

Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 miljoonaa euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 miljoonaa euroa. Siten valtion 84 miljoonan euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % ja hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit ovat yhteensä 611 miljoonaa euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja hankkekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Esimerkiksi tavanomaisissa maantielle sijoituvissa yhteishankkeissa tulisi edelleen noudattaa lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä Kuntaliiton ja Väyläviraston yhdessä hyväksymiä ohjeistuksia ja periaatteita.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia kunnan hallinnoimille verkoille. Tätä rasiusta ei tule Liikenne 12 -suunnitelmassa ehdotetulla



tavalla enää lisätä. Myös yhteisrahoitteisten hankkeiden vaikuttavuus suhteessa valtion tavoitteisiin tulee tunnistaa periaatteiden määrittelemisen lähtökohdaksi.

Suomen tulisi toimia liikennehankkeisiin liittyvän EU-rahoituksen hakemisessa aktiivisesti. Investointiohjelmassa on arvioitu eri hankkeiden soveltuvuutta EU:n CEF-rahoitukselle. Helsingin kaupunki pitää tätä arviointia erittäin tarpeellisena. On myös tärkeää, että tunnistetaan käynnissä olevan TEN-T-uudistuksen ja esimerkiksi kaupunkisolmukohtiin kohdistuvien uusien velvoitteiden sekä niiden rahoitukseen liittyvien mahdollisten muutosten vaikutus näihin EU-rahoituksen arvioihin tulevaisuudessa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.4.2022
- 2 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, väyläverkoninvestointiohjelma 2023-2030
- 3 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, maantiehankkeet
- 4 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, ratahankkeet
- 5 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, vesiväylähankkeet
- 6 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, muut hankkeet

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 2023–2030. Lausuntoa on pyydetty 2.5.2022 mennessä.



Luonnos valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille Väylävirasto on pyytänyt kaupungilta lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030

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

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfra-hankkeet, jonka talouskehyyksen määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Vuosia 2023–2030 koskeva investointiohjelma sisältää kehittämissuunnitelmia, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Helsingin alueella sijaitsee investointiohjelmassa yksi maantiehanke: "Vt4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä". Lisäksi MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisina hankkeina on mainittu Helsingin osalta maantiehankkeista "Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela" sekä ratahankkeista Helsinki-Pasila -välin tulevaisuuden ratkaisut.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyyksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Helsingin kaupunginhallitus on antanut 1.3.2021 lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi 2021–2032 (Liikenne 12 -suunnitelma) ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta.



Helsingin kaupunginhallitus on antanut 13.9.2021 lausunnon Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029.

Saatu lausunto

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

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 1.4.2022
- 2 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, väyläverkoninvestointiohjelma 2023-2030
- 3 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, maantiehankkeet
- 4 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, ratahankkeet
- 5 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, vesiväylähankkeet
- 6 Lausuntopyyntö 1.4.2022, liite, muut hankkeet

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Väylävirasto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristön toimiala 20.4.2022

HEL 2022-004770 T 00 01 06

Kaupunkiympäristön toimiala antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Taustaa

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi**Y-tunnus**

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Väylävirasto on pyytänyt kaupungilta lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030 (liitteenä 2). Lausuntoa on pyydetty 2.5.2022 mennessä.

Helsingin kaupunginhallitus on antanut 1.3.2021 lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi 2021–2032 (Liikenne 12 -suunnitelma) ja sen vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksesta.

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

Helsingin kaupunginhallitus on antanut 13.9.2021 lausunnon Väylävirastolle luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Vuosia 2023–2030 koskeva investointiohjelma sisältää kehittämissuunnitelmia, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Helsingin alueella sijaitsee investointiohjelmassa yksi maantiehanke: "Vt4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä". Lisäksi MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisina hankkeina on mainittu Helsingin osalta maantiehankkeista "Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela" sekä ratahankeista Helsinki-Pasila -välin tulevaisuuden ratkaisut.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?



6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet

Yleistä

Valtion väyläverkko ja sen kehittäminen ovat Helsingin ja koko seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen kannalta tärkeässä asemassa. Liikenneyhteydet vaikuttavat muun muassa talouden kehittymiseen, ulkomaankauppaan ja yritysten sijoittumiseen. Teitä ja ratoja pitkin kuljetaan arjessa ja vapaa-ajalla. Kasvavalla kaupunkiseudulla toimivan liikennejärjestelmän merkitys ei vähene, vaikka työn tekemisen tavat muuttuisivat pysyvämmiin. Samalla liikenneyhteyksien sijoittuminen Helsingin yleiskaavan mukaisesti entisestään tiivistyvään kaupunkirakenteeseen tarkoittaa jatkuvasti enemmän kaupungin ja valtion yhteistyötä liikenneväylien ja maankäytön yhteensovittamisessa.

Helsinki on maan suurin työnantaja ja valtakunnallinen tuottavuuden huippualue. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomen kansantalouteen ja kansainväliseen kilpailukykyyn. Lisäksi kaupunkien liikennejärjestelmäratkaisut ovat merkittävässä roolissa päästövähennysten ja hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Tämän johdosta valtion tulee tukea vahvasti kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta. Suurten kaupunkien merkitystä valtion investointien kannalta tulee avata enemmän myös valtion omassa investointiohjelmassa.

Talouskehys ja rahoituspohja

Väyläverkon investointiohjelma lisää Liikenne 12 -suunnitelmaan kaitvattua konkretiaa listaamalla rata-, maantie- ja vesiväylähankkeita, joita suunnitelmakaudella tulisi toteuttaa. Helsingin kaupunki on ilmaissut jo aiemmin huolensa siitä, että Liikenne 12 -suunnitelman talouskehys on sille asetettujen tavoitteiden kannalta täysin riittämätön. Investointiohjelmassa esitetty talouskehys on keskimäärin 336 miljoonaa euroa vuodessa rataverkon, maantieverkon ja vesiväylien kehittämiseen ja 91 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpidon rahalla tehtäviin pienempiin parannushankkeisiin.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on myös osoitettu 661 miljoonan euron valtion rahoitus kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteisiin seitsemällä MAL-seudulla pitäen sisällään väyläverkon investointien lisäksi mm. kuntien raideliikennehankkeisiin kohdistuvat valtionavustukset. Väylävirasto ja Traficom olivat arvioineet väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2022–2029 MAL-kaupunkiseutujen valtion



verkolle kohdistuvan rahoitustarpeen suuruudeksi vain 70–150 miljoonaa euroa vuodessa. Investointiohjelmassa 2022–2029 myös todettiin, että arviota on tarkoitus tarkentaa vuonna 2022. Nyt lausunnoilla olevassa investointiohjelmaluonnoksessa ei ole tehty arviota ja todetaan, että tulevien MAL-sopimusten osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä asiasta. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kyseiset arviot tehdään avoimesti ja systemaattisesti todellisiin MAL-sopimusten 2020–2031 tavoitteisiin perustuen. Mittakaavaa tarpeista antaa esimerkiksi Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelma, jossa arvioitiin pelkääntään Helsingin seudulle kuntien ja valtion keskimääräiseksi rahoitustarpeeksi suunnitelman liikennehankkeisiin 2020-luvulla 340 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä suuri osa myös kohdistui valtion väyläverkolle.

Tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön vastaaminen sekä investointiohjelman perustelut

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu enemmän vaikutusten suuntaa kuin suuruutta. Ohjelmalle asetettujen tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus, ilmastonmuutoksen hillintä, turvallisuus) toteutumista on arvioitu osatekijöittäin. Myös PRIO-työkäluu on käytetty tarkasteluun siitä, miten hyvin investointiohjelma huomioi eri tavoitealueet. Koska mittareita ei ole asetettu, on kuitenkin vaikea konkreettisesti arvioida, kuinka hyvin tavoitteet toteutuvat. Verrokkina käytetyt teoreettiset maksimihyödyt eivät kuvaa tavoiteltavaa kokonaisuutta, vaan ne muodostuvat siitä, minkälaisia hankkeita on ollut mukana hankejoukossa.

Investointiohjelmalla saavutetaan enemmän saavutettavuus-, tehokkuus- ja turvallisuushyötyjä kuin kestävyshyötyjä ja CO₂-päästöjen vähenemistä. Erityisesti kestävyteen ja ilmastonmuutoksen hallintaan liittyvien tavoitteiden toteutuminen on siis kyseenalaista, ja yksittäisillä suurivolyymisillä kestävästä liikkumisesta edellytyksiä parantavilla hankejoukosta puuttuvilla investointihankkeilla voi olla merkittävä vaikutus tämän tavoitteen toteutumisen kannalta. Vaikutusten arvioinnin kannalta on ongelmallista, ettei investointiohjelman ilmastovaikutuksia kyettä tarkemmin arvioimaan. Esimerkiksi kulkutapamuutosten arvioiminen on ollut investointiohjelman vaikutusten arvioinnin mukaan mahdollista vain osassa hankkeita. Ilmastokriisin tässä vaiheessa, jossa sekä Suomen että koko pääkaupunkiseudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen on alle 15 vuotta aikaa, Helsingin kaupunki näkee välttämättömänä, että vaikutukset päästöihin arvioidaan kattavasti jokaisen hankkeen ja myös koko investointiohjelman osalta.

Muutosehdotuksia investointiohjelmaan

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Yksittäisellä saavutettavuutta parantavalla investoinnilla Helsingissä on väestön ja yritysten suuren määrän vuoksi usein suurempi vaikutus kuin muualla maassa tehdyllä investoinnilla. Helsingin alueella tehtävillä liikenneinvestoinneilla mahdollistetaan suorien liikennevaikutusten lisäksi merkittävä asuntotuotanto. Niiden vaikutus koko seudun kehitykseen on merkittävä. Suomen merkittävimmän tuontisataman ja Euroopan vilkkaimman matkustajasataman yhteyksien kehittäminen edistää myös koko Suomen etua.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, joihin kaikkiin eniten vaikuttavuutta on hankkeilla, jotka kohdistuvat suurimpiin liikennemääriin. Kestävyystavoitteen alla Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikennemuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämän tavoitteen toteutuminen ei konkretisoidu investointiohjelmassa, ja lisäksi toteutuminen jää yksinomaan MAL-seutujen rahoituksen varaan. Helsinki ei pidä tätä tarkoituksenmukaisena eikä näin saavuteta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Yleisesti ottaen Helsingin kaupunki pitää pitkäjänteisesti kehitettyä MAL-sopimusmenettelyä nykymuodossaan tärkeänä ja toimivana keinona vastata mm. seudun yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, asuntotuotannon haasteisiin sekä ilmastotavoitteisiin. Myös väyläverkon investointiohjelmassa tulisi vielä konkreettisemmin tunnistaa hyväksytyt MAL-sopimukset ja sisällyttää niissä mainitut yhdessä edistettävät tavoitteet ja hankkeet selvemmin mukaan varauksina investointiohjelmaan.

Ratahankkeet

Helsingin kaupungin alueelle ei ole esitetty investointiohjelmaan 2023–2030 sisältyviä uusia ratahankkeita eikä nimettyjä parantamishankkeita. Helsingin kaupunki pitää Pesararadan rakentamiseen varautumista tällä suunnitelmakaudella edelleen tärkeänä. Investointiohjelmassa esitetty rataverkon kehittämisen vuosittainen rahoitustaso on niin matala, että hankkeelle pitää osoittaa erillisrahoitus, eikä se mahdu tämän investointiohjelman kehukseen. Radan asemakaavat sekä rata- ja rakentamissuunnitelmat on hyväksytty. Helsinki–Pasila välin ratkaisuihin, liikennöintiin ja Pesararadan toteuttamiseen kytkeytyviin muihin hankkeisiin liittyviä selvityksiä on käynnissä valtion ja Helsingin seudun välisen MAL-sopimuksen mukaisesti. Ratahanke vapauttaisi ratakapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaisi sekä lähi- että kaukojunien kulkua, mikä puolestaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen lisäämisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisararata mahdollistaa merkittävän ratakapasiteetin kasvattamisen koko Etelä-Suomen rataverkolla ja vähentää Helsingin ahtaasta ratapihasta ko-



ko maan henkilö- ja tavarajunaliikenteelle aiheutuvia häiriöitä. Muita yhtä hyvin ratakapasiteettia lisääviä ja koko rataverkon häiriöherkkyyttä vähentäviä ratkaisuja ei ole vielä löytynyt.

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. Tämän vaikutukset väyläverkon investointiohjelmaan tulee olla myös ennakoitavissa.

Asemanseudut

Helsingin asemanseuduilla on käynnissä useita asemakaavoja ja maankäytön kehityshankkeita. Asemanseutujen kehittäminen yhteistyössä valtion kanssa ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on nostettu asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen merkittävään rooliin.

Matkustajamäärät Helsingin asemilla ovat jo nyt valtakunnallisesti täysin omaa luokkaansa. Esimerkiksi vuonna 2019 Puistolán aseman nousijamäärät (5 869 nousijaa/arkivuorokausi) olivat suuremmat kuin Tampereen (5 360 aloitusmatkaa/vrk). Helsingin hiljaisin asema Pitäjänmäki (1 905 nousijaa/arkivuorokausi) sijoittuisi valtakunnallisissa kaukoliikenteen matkustajamäärissä sijalle 4 ohittaen Oulun (1 384 aloitusmatkaa/vrk). Malmin asemalla taas on enemmän päivittäisiä nousijoita (11 193 nousijaa/arkivuorokausi) kuin Helsingin rautatieaseman kaukoliikenteessä (8 934 aloitusmatkaa/vrk). Etenkin Oulunkylä ja Malmi ovat tulevina vuosina kehittymässä raideliikenteen risteysasemiksi ja tärkeiksi joukkoliikenteen solmukohtiksi. Tämä ennakoi matkustajamäärien merkittävää kasvua. Lisäksi Tikkurilan ja Pasilan välillä sekä Kehäradan vanhalla osuudella on useita huonokuntoisia asemia.

Matkustajamääriltään valtakunnallisestikin merkittävimmät asemat ovat myös verkolliselta merkitykseltään tärkeitä. Investointinäkökulmasta vilkkaimmille asemille kohdistettavat toimenpiteet saavat myös eniten vaikuttavuutta. Pääkaupunkiseudun asemien kunto ja vetovoimaisuus vaikuttavat oleellisesti raideliikenteen houkuttelevuuteen ja kestävien matkaketjujen toteutumiseen. Laadukas asemanseutu on houkutteleva myös yrittäjille. Nuhjuisuus puolestaan heikentää asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja on osoittautunut jopa esteeksi pilotoinneille ja nopeille kokeiluille. Siksi on tärkeää, että investointeja kohdistetaan taulukossa 6 esitettyä enemmän nimenomaan kaupunkiseuduille, sekä

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi**Y-tunnus**

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



asemien kehittämiseen että parantamiseen. Nyt esitetty rahoitus 16-40 miljoonaa ratojen kestävä liikkuksen edistämiseen koko investointiohjelmakaudelle 2023–2030 ei vastaa tarpeisiin. Investointiohjelmassa on esitetty teemaan liittyen vain yksi hanke: Seinäjoen aseman uusi alikulku ja liityntäpysäköinti.

Helsingin koollekutsuma kaupungin alueella sijaitseviin asemiin keskitetty yhteistyöverkosto, ”Asemanseutujen seurantaryhmä”, on tilannut konsulttityön, joka tuottaa tietoa korjaustarpeiden priorisointiin pääradan Helsingin asemilla (Käpylä–Puistola -välillä) vuosien 2021–23 aikana. Niin kutsutussa Facelift-hankkeessa laadittiin toimenpidesuunnitelma asemaympäristöjen laadun parantamiseksi. Asemien inventointi on osoittanut, että nopeita toimenpiteitä, kuten maalausta, valaistuksen parantamista, aitojen korjausta ja istutusten siistimistä, on tehtävä välittömästi ennen varsinaista asemien peruskorjausta vuosikymmenen loppulla. Kaupungin ja Väyläviraston välisten monitahoisten vastuu- ja sopimuskysymysten selvittäminen on edelleen ajankohtaista.

Edellä mainituilla perusteluilla Helsingin kaupunki esittää, että merkittävien valtion hallinnoimien asemien matkustajaolosuhteiden parantamiseen varataan selkeämmin oma kohteensa investointiohjelman rahoituksesta. Kohteiden priorisoinnissa tulee olla lähtökohtana vaikuttavuus matkustajamäärien mukaan, ei esimerkiksi se, onko kyseessä kaukoliikenteen asema vai lähiliikenteen asema. Helsingin kaupungin näkökulmasta ei ole riittävää, että investointiohjelmaluonnoksen MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita koskevassa liitteessä on todettu Helsingin seudun asemien heikko kunto. On kuitenkin hyvä, että selvitystä heikkokuntoisimpien asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista ollaan laatimassa.

Myös kevyiden sähköajoneuvojen aiheuttamaan liikenteen murrokseen tulee varautua paremmin esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä. Kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nopeasti kaupungeissa lyhyiden matkojen liikkumisessa ja niille tarvitaan säilytys- ja latausinfrastruktuuria asemanseuduilla.

Tieverkko

Valtion maantieverkolle kohdistuvia Helsingille asetettujen asuntotuotantotavoitteiden näkökulmasta keskeisiä investointihankkeita 2020-luvulla ovat ohjelmaan sisältyvän Lahdenväylän Malmin (Ilmasillan) eritasoliittymän lisäksi Hämeenlinnanväylän Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä. Hämeenlinnanväylän kohde sisältyy MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisina hankkeina mainittaviin, mutta Koivusaaren eritasoliittymää ei mainita edes maantiehankkeita käsittelevässä liitteessä, jossa listataan investointiohjel-



man 2022–2029 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut investointiohjelmaan sisällyttämättömät hankkeet.

Helsingin kaupunki on jo aiemmassa lausunnossaan vuosien 2022–2029 investointiohjelmaluonnoksesta sekä useissa muissa yhteyksissä todennut Koivusaaren liittymän tarpeen. 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. Kestävän asuntotuotannon tukemisen näkökulma puuttuu investointiohjelmasta kokonaan. Helsingin kaupunki edellyttää, että Koivusaaren eritasoliittymän toteuttaminen sisällytetään investointiohjelmaan, ja tarkastelussa huomioidaan erityisesti liittymän toteuttamisen vaikutukset erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrelle toteutuvaan maankäyttöön. Myös Kehä I:n kehittämistä tulee jatkaa toteuttamalla Myllypuron eritasoliittymä, joka on yksi Helsingin seudun vaarallisimpia liittymiä.

Kaikkien edellä mainittujen hankkeiden rakennuskustannukset ovat niin mittavia, että ne eivät toteudu ilman valtion osallistumista. Helsingin kaupunki edellyttää, että nämä hankkeet näkyvät valtion investointiohjelmassa 2023–2030, vähintään MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden kohdassa.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen osalta on myönteistä, että investointiohjelma sisältää panostuksia valtion verkon pyöräväylästä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen valtion verkolla on esitetty yhteensä 80 miljoonaa euroa vuosille 2023–2030. Yleisesti pyöräväylähankkeet edistävät myös jalankulun olosuhteita, mutta myös erityisiä jalankulun edistämishankkeita on syytä jatkossa arvioida. Helsingin kannalta tärkeimpiä parannuskohteita ovat baanaverkon väylät, jotka kulkevat myös seudullisesti Helsingistä Espooseen ja Vantaalle. Seudullisen verkon tarpeita tarkastellaan myös MAL-suunnittelun yhteydessä. On tärkeää tunnistaa, ettei MAL-työssä tunnistettavien tarpeiden ja väylän hallinnollisesta luokasta johtuvien palvelutasopuutteiden välille jää katvekohtia pyöräliikenteen edistämiseksi.

Osa nykyisistä ja suunnitelluista väylistä kulkee valtion tie- ja rata-alueiden vieressä, jolloin baanojen toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja valtion kesken. Valtion panostaminen oman väyläverkon lisäksi myös kaupunkiseutujen pyörätieverkkoon nopeuttaisi Helsingissä jatkuvan ja korkeatasoisen pyöräliikenteen verkon rakentamista ja pyöräliikenteen tavoitteiden saavuttamista. Helsingin tavoitteena on pyöräliikenteen kulkutapaosuuden nosto 20 prosenttiin vuo-



teen 2035 mennessä ja hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä, mitkä edellyttävät merkittäviä investointeja pyöräliikenteeseen lähivuosien aikana.

Myös pyöräliikenteen hankkeiden osalta tulisi määritellä edistettävät kohteet vaikuttavuuden perusteella. Helsinki on laatinut pyörävylien priorisointi- ja toteuttamishankkeen, jota voidaan Helsingin osalta hyödyntää arvioinnissa. Myös muiden kuin suorien pyöräilyn ja jalankulun edistämishankkeiden osalta tulee huolehtia siitä, että kulkumuotojen houkuttelevuus ei heikkene. Väylähankkeiden lisäksi turvallinen pyöräpysäköinti keskeisillä joukkoliikenneasemilla edistää kulkumuotojen yhdistämistä ja mm. uusien suunnitteluohjeiden mukaisen pyöräliikenteen opastuksen toteuttaminen kaupungin ja valtion yhteistoimin on investointina kustannustehokas keino. Uusien investointien lisäksi tärkeää on ylläpitää nykyistä pyöräväylästä mm. uudelleenpäällystysten ja rakennekorjausten myötä.

Meluntorjunta

On huolestuttavaa, että investointiohjelmassa ei ole yhtään erillistä meluntorjuntahanketta. Liitteessä 2 esitetyissä muissa tarkastelluissa hankkeissa kuitenkin on listattu kolme meluntorjuntahanketta, joista kaksi sijaitsee Helsingin alueella: Mt 101 Pihlajanmäki ja Kt 45 Torpparimäki. Aineistosta ei selviä, miksi näitä ei ole esitetty investointiohjelmaan. Helsingissä yhdyskuntarakenteen tiivistyessä meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa, joten asuntoalueiden meluntorjunnalle on suuri tarve. Myös liikennemäärät kasvavalla kaupunkiseudulla ovat ennusteiden mukaan kasvussa ilman merkittäviä liikennettä vähentäviä toimenpiteitä. Uusien melusteiden sekä vanhojen melusteiden parantamisen tarve ja toimenpiteet tulisi näkyä suunnitelmassa. Esimerkiksi Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018–2023 sisältyy 40 meluntorjuntakohdetta maanteiden varrella ja 13 rautateiden varrella.

Investointiohjelman prosessi, päivittäminen ja seuranta

Valtion investointien ennakoitavuus on sidosryhmien, myös Helsingin kaupungin, toiminnan ja omien investointien suunnittelun kannalta välttämätöntä. Siksi selkeä prosessi ja tiedossa oleviin tavoitteisiin selvästi tukeutuvat ratkaisut ovat erittäin tärkeitä. Tähän on myös hyvät lähtökohdat.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman sekä niiden ulkopuolisten isojen hankeyhtiömallilla toteutettavien hankkeiden väliset kytkennät on tärkeää jatkossa kuvata selvästi. Kaikkien edellä mainittujen valmistelu



on tehtävä entistä tiiviimmin yhdessä myös kaupunkiseutujen ja isojen kaupunkien kanssa.

Vuosittain tehtävä investointiohjelman päivittäminen ja jatkuva seuranta ovat hyvin perusteltuja. Kaupungin investointien ja muiden toimenpiteiden suunnittelun kannalta olisi tarpeellista tietää vielä esitettyä tarkemmin, milloin suunnitelmakaudella valtiolla on valmiudet investoida kohteeseen. Hankkeiden priorisointi koreihin 1A ja 1B vastaavat vain osittain tähän tarpeeseen. Helsingin kaupunki päivittää talousarvionsa yhteydessä oman 10 vuoden investointiohjelmansa, jota voi tarvittaessa hyödyntää yhteishankkeiden osalta myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa jatkossa.

Valtion talousarvioesityksissä kuvataan teiden, siltojen ja ratojen kunnan kehitystä valtakunnallisesti (esim. huonokuntoisten tieosuuksien ja ratojen määrä). Tieto pitäisi olla talousarvioesityksissä myös alueittain, jotta muutosten seuranta helpottuu.

Muita huomioita investointiohjelmasta

Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyi ajatus rahoituspohjan laajentamisesta siten, että kunnille siirtyisi nykyistä suurempi rahoitusosuus valtion väylähankkeisiin. Tämä lisäisi merkittävästi niin Helsingin kaupungin kuin muiden kuntien menoja. Investointiohjelmassa todetaan, että MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. Yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa.

Kuten aiemminkin on useaan kertaan todettu, Helsingin kaupunki ei hyväksy Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä kustannusjakomallia, jonka mukaan valtion verkolle sopimuksellisella yhteisrahoitusmallilla toteutettavan kaupunkiseudun hankkeen valtion kustannusosuus on 50 %. Myös eduskunta on 1.7.2021 hyväksymässään kannanotossa (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021 Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032) perustellusti edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. MAL-kaupunkiseudut ja muut suuret kaupunkiseudut ovat asiasta myös huolissaan ja ovat yhteistyössä kiinnittäneet asiaan huomiota lausunnoissaan Liikenne 12 -suunnitelmasta. Kuntien kustannustaakkaa ei pidä kasvattaa.

Kunnilla, myöskään Helsingin kaupungilla, ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Samaan aikaan infra muodostuu vähitellen pullonkaulaksi kestäväen yhdyskuntarakenteen lisäämiselle MAL-tavoitteiden mukaisesti. Yhteisrahoitusmallia tulee edelleen kehit-



tää yhteistyössä kaupunkien ja MAL-kaupunkiseutujen kesken, koska hankkeisiin osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. Helsingin kaupungilla ei ole tietoa, onko mallia kehitetty tai onko sen kehittäminen näköpiirissä. Mallin kehittämisen aikataulu tulee sovittaa siten, että se on MAL-sopimusten ja -suunnitelmien valmistelussa hyvissä ajoin hyödynnettävissä. Mallissa ja sen jatkovalmistelussa on otettava huomioon kaupunkiseutujen taloudellinen todellisuus sekä se, että kaupunkien oma rahoitus väyläinfraan on jo nyt korkealla tasolla. Lisäksi on otettava huomioon sote-uudistuksen erittäin kielteiset vaikutukset kaupunkien taloudelliseen kantokykyyn. Uudistus johtaa kaupunkien verotulopohjan kapenemiseen alle puoleen nykyisestä ja heikentää kaupunkien investointikykyä sekä rahoitusasemaa. Se myös merkitsee, että investointien rahoittaminen nykyjärjestelmää vastaavalla tavalla ei tule olemaan mahdollista. Helsingin seudulla pitkälle kehitettyä MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.

Kunnan rahoitusosuuden arvioinnissa tulee huomioida hankkeisiin usein liittyvän katuverkon, kunnallistekniikan ja muun yhdyskuntarakenteen sekä mm. joukkoliikenteen kehittämisen aiheuttama kustannusrasitus kunnille. Esimerkiksi Raide-Jokerin pikaraitiotien infrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat Helsingille ja Espoolle yhteensä 386 miljoonaa euroa, liittyvät hankkeet huomioiden 507 miljoonaa euroa. Siten valtion 84 miljoonan euron osuus kustannuksista on pikaraitiotien infrastruktuurin toteuttamisesta vain noin 22 % ja hankkeen kokonaiskustannuksista 17 %. Tarvittavat kalustoinvestoinnit huomioiden kokonaisinvestoinnit ovat yhteensä 611 miljoonaa euroa ja valtion osuus siten 14 %.

Toimivan hankerahoitusmallin lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea lähtökohtaisesti vain isoja hankkokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Esimerkiksi tavanomaisissa maantielle sijoituvissa yhteishankkeissa tulisi edelleen noudattaa lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä Kuntaliiton ja Väyläviraston yhdessä hyväksymiä ohjeistuksia ja periaatteita.

Osapuolen, jonka taseeseen väyläinvestointi kirjataan, tulee olla päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta. Valtion rahoituksen tulee olla vähintään 70 % rautatieverkon hankkeissa kaupunkiseuduilla. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia kunnan hallinnoimille verkoille. Tätä rasitusta ei tule Liikenne 12 -suunnitelmassa ehdotetulla tavalla enää lisätä. Myös yhteisrahoitteisten hankkeiden vaikuttavuus suhteessa valtion tavoitteisiin tulee tunnistaa periaatteiden määrittämisen lähtökohdaksi.



Suomen tulisi toimia liikennehankkeisiin liittyvän EU-rahoituksen hakemisessa aktiivisesti. Investointiohjelmassa on arvioitu eri hankkeiden soveltuvuutta EU:n CEF-rahoitukselle. Helsingin kaupunki pitää tätä arviointia erittäin tarpeellisena. On myös tärkeää, että tunnistetaan käynnissä olevan TEN-T-uudistuksen ja esimerkiksi kaupunkisolmukohtiin kohdistuvien uusien velvoitteiden sekä niiden rahoitukseen liittyvien mahdollisten muutosten vaikutus näihin EU-rahoituksen arvioihin tulevaisuudessa.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristön toimialan lausuntoa 20.4.2022 mennessä.

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi