

21.02.2023

58/00.04.02/2023
[Valtion väyläverkon
investointiohjelma
vuosille 2024-2031]

Väylävirasto

Viite: Lausuntopyyntö 01.02.2023
VÄYLÄ/150/04.00/2023**HSL:n lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-2031**

Väylävirasto on pyytänyt 28.2.2023 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031. Investointiohjelma on sarjassaan kolmas. Ensimmäinen investointiohjelma 2022–2029 valmistui joulukuussa 2021. Ohjelmaa päivitetään vuosittain ja sitä hyödynnetään mm. talousarvioesitysten valmistelussa. HSL antoi edellisen kerran lausunnon investointiohjelman 2023–2030 luonnoksesta keväällä 2022.

Investointiohjelmaa on päivitetty vuoden takaisesta mm. muuttuneen toimintaympäristön johdosta. Investointiohjelman hankkeiden valinnan periaatteet ovat pysyneet lähes samoina ohjelman päivityksen yhteydessä. Hankekokonaisuus on muuttunut hieman edellisestä investointiohjelmasta. Helsingin seudun osalta uutena lisäyksenä investointiohjelmassa ovat Helsingin seudun keskisuuret hankkeet, jotka perustuvat vuonna 2022 laadittuun pienten ja keskisuurten tiehankkeiden vaikutusten arviointiin.

Seuraavat investointiohjelman hankkeet sijaitsevat kokonaan tai osittain Helsingin seudulla:

- Rataverkon kehittäminen
 - Helsinki-Riihimäki 3. vaihe
 - Hanko-Hyvinkää peruskorjaus
 - Helsinki-Tampere peruskorjaus
- Rataverkon perusväylänpidon parantamishankkeet
 - Hyvinkää-Hanko -radalle uusi välisuojustuspiste Rajamäki-Nummela -rataosuudelle
- Maantieverkon kehittäminen
 - Vt 4 Kehä I-Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä (sis. liikenteen hallinta Koskela-Järvenpää)
 - Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe (pääväylien parantaminen)
 - Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus
 - Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla (Helsingin seudun alueella Mt 120 Vihdintien

kestävän liikkumisen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat sekä Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki 10,0 km)

- Maantieverkon parantamishankkeet
 - Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet), Vihti
 - Vt 25 Jokelantien eritasoliittymän parantaminen, Hyvinkää
 - Vt 25 parantaminen Nopon eritasoliittymässä (mt 130), Hyvinkää
 - Vt 25 Kalevankadun eritasoliittymä, Hyvinkää
 - Kt 51 tievaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio
 - Mt 110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo
 - Nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (vt 3, vt 4) laajentaminen
- MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet (valtion väyläverkon osalta)
 - Helsinki-Pasila-yhteysvälin tulevaisuuden ratkaisut (sisältäen lähijunaliikenteen varikot)
 - Juna-asemien kehittäminen ja peruskorjaukset
 - Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
 - Kerava-Nikkilä-välin henkilöliikenteen käynnistäminen (vuoden 2030 jälkeen)
 - Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa
 - Vt 4 Hakunilan ja Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit, Vantaa
 - seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion väyläverkolla
 - Helsingin seudun keskisuuret hankkeet
 - perusväylänpidon pienet parantamishankkeet seudullisesti priorisoituna

MAL-kaupunkiseutuja koskevassa liitteessä on esitetty tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle kohdistuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa. Hankkeiden toteutuksesta päätetään MAL-sopimusneuvottelujen yhteydessä. Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet ja Digirata eivät sisälly investointiohjelmaan. Digirata on huomioitu erikseen Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusraamissa erillisenä hankkeena.

Lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

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

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua valtion väyläverkon investointiohjelmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

- *Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?*

Helsingin seudulla on aivan erityinen merkitys koko Suomen liikennejärjestelmässä ja koko Suomen menestyksen kannalta. Helsingin seudulla asuu noin 27 % koko maan väestöstä ja seudun bruttokansantuotteen osuus on 35 % koko maan BKT:stä. HSL:n lähijunaliikenteessä tehdään päivittäin lähes 200 000 junamatkaa, matkustajia on yli viisi kertaa enemmän kuin koko Suomen muussa junaliikenteessä ja päivittäin ajetaan yli 700 junaa. Liikenne 12 -suunnitelman tehokkuuden ja kestävyuden tavoitteiden saavuttamiseksi investointien suuntaaminen sinne, mistä niille on saatavissa suurimmat hyödyt, on tärkeää.

Liikenne 12 -suunnitelman kolmea tavoitetta (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus) ei ole keskenään painotettu, mikä johtaa siihen, että investointiohjelmassa voidaan päätyä erilaisiin hankekokonaisuuksiin erilaisilla tavoitepainotuksilla. HSL katsoo, että arvioita hankkeista on kuvattu ohjelmassa läpinäkyvästi.

HSL pitää hyvänä, että Investointiohjelman päivityksessä on huomioitu keskeiset muutokset toimintaympäristössä, kuten Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa ja sen myötä romahtanut Venäjän liikenne sekä polttoaineiden ja raaka-aineiden kustannustason nousu.

- *Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?*

HSL pitää perusteluja pääosin hyvinä ja kattavina.

- *Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?*
- *Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?*

HSL muutosehdotukset perustuvat MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen (29.11.2022) mukaisiin linjauksiin. Yleisesti Helsingin kaupunkiseudun näkökulmasta kokonaisnäkemysten muodostamista vaikeuttaa se, että varsinaiset investointiohjelman hankkeet ja MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet eivät ole yhtenäisesti käsitelty investointiohjelmassa. Kaikki yhteisrahoitteiset MAL-hankkeet tulisi tarkastella investointiohjelmassa tasapuolisesti muiden hankkeiden kanssa, sillä kaupunkiseutujen hankkeilla on suuri vaikuttavuus.

Helsingin seudun pieniä kustannustehokkaita hankkeita tulee nostaa hankekokonaisuuksina investointiohjelman. Pienillä liikennejärjestelmän kehittämishankkeilla (ns. MAL-hankkeet) on suhteessa suuri vaikuttavuus ja

näiden toteutukseen tulee varata riittävästi rahoitusta. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu tärkeitä kokonaisuuksia pyöräilyn pääverkkoa, meluntorjuntaa sekä muita kustannustehokkaita liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä koskien. Hankkeiden suunnittelun rahoitus tulee varmistaa yhtä MAL-sopimuskautta pidemmällä aikajänteellä (esim. 4 + 4 vuotta), jotta voidaan varmistaa hankkeiden toteuttavuus aina käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella.

Helsingin seudun juna-asemien kehittäminen on erittäin tärkeä ja selkeä oma kokonaisuus, jonka tulee olla kokonaan oma kehittämishanke osana investointiohjelmaa. Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista laadittiin selvitys vuonna 2022. Selvityksen perusteella Helsingin seudun asemilla tunnistettiin huomattavia puutteita ja korjaustarpeita, jotka vaikuttavat asemien turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja käytettävyyteen. Osa korjaustoimenpiteistä on kiireellisiä ja erityisesti pääradan asemat erottuivat huonokuntoisina, sillä moni kiireellisimpään luokkaan kuuluvista asemista sijaitsee pääradalla. Suurin osa kiireellisesti korjattavista asemista on Väyläviraston omistamia. Asemien kehittämisellä voitaisiin edistää kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta. Asemanseutujen kehittämisen rahoitusraami on ohjelmassa muihin kokonaisuuksiin nähden pieni ja asemanseutujen kehittäminen on osa sekalaista hankekokonaisuutta, johon kuuluu mm. isojen ratapihojen sekä raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen. Rataverkon liikenneturvallisuusvaikutuksissa on tunnistettu lähinnä tasoristeysturvallisuus. Helsingin seudulla myös koetun turvallisuuden lisääminen on erittäin tärkeä tavoite ja siihen voidaan vaikuttaa mm. asemien kehittämisellä.

Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet tulee lisätä investointiohjelmaan. Espoon kaupunkiradan osalta investointiohjelman liitteessä on todettu, että toimenpiteet ovat niin laajoja, että ehdotetut toimenpiteet hankkeen nykyrahoituksella ja hankkeen aikataulussa eivät ole mahdollisia. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on esitetty Espoon kaupunkiradan osalta muutamia vaihteita, jotka ovat kohtuullisten kustannustensa (5-10 milj. euroa) johdosta operointia parantava kustannustehokas toimenpide, edellyttäen kuitenkin lisärahoituksen hankkeelle.

Helsinki- Pasila -ratakapasiteetin parantaminen tulee lisätä investointiohjelmaan. Hankekokonaisuus sisältää pieniä kustannustehokkaita parannustoimenpiteitä, joilla voidaan tehostaa rataverkon käyttöä laajasti. Helsinki-Pasila -ratakapasiteetin osalta olisi tarpeen lisätä investointiohjelmaan Helsinki-Pasila -ratakapasiteettiselvityksen keskeinen tulos siitä, että kapasiteettitarve ei perustele Pisara-radon rakentamista. Aseman toimintamallien muutosmahdollisuudet on epäselvä ilmaus ja olisi tarpeen tarkentaa, mitä sillä tarkoitetaan.

Investointiohjelmaan tulee lisätä itsenäisinä hankekokonaisuuksina lähijunaliikenteen varikot (huomioitu osana Helsinki-Pasila välin toimivuutta) sekä raskaan liikenteen palvelualueet. Investointiohjelmaan tulee lisätä vt3 Klaukkalan eritasoliittymän yhteyteen toteutettava uusi alue sekä pari muuta aluetta, joille ei toistaiseksi ole vielä määritetty sijainteja. Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutuksessa tulee jatkossa huomioida myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeet, mikä saattaa lisätä taukopaikkojen tarvetta ja nostaa taukopaikkojen toteutuskustannuksia.

HSL esittää MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa määritettyjä tiehankkeita lisättäväksi investointiohjelmaan. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen investointiohjelman ensimmäisessä hankekorissa (vuodet 2024-2027) on tunnistettu toteutettavana kohteena Mt 101 Kehä I Maarinsolmu. Hanke on kannattava hyöty-kustannussuhteeltaan 2.1. Vuonna 2022 laadittu keskisuurten tiehankkeiden arviointi on myös osoittanut hyvin kannattavia maankäyttöä ja elinkeinoelämää tukevia kohteita Helsingin seudulta (Kt 50 Masalanportti, Vt 25 Kapuli eritasoliittymä ja Kt 51 Koivusaaren eritasoliittymä). MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen investointiohjelman toisessa hankekorissa (vuodet 2028-2031) on tunnistettu Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, mikä toteutuessaan palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä vt 4 varren ja vt 3 välillä ja vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu tärkeinä suunnittelukohteina Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) sekä Kt 51 Kirkkonummi-Siuntio, mitkä tulisi myös huomioida investointiohjelmassa.

Tuusulanväylän (kt 45) vaihtopysäkin suunnittelu ja toteutus tulee lisätä investointiohjelmaan muiden Vantaan ratikan vaihtopaikkojen ohella.

Vantaan pikaraitiotien osalta MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu tarve vaihtopysäkkien toteutukselle Lahdenväylällä (vt 4), Porvoonväylällä (vt 7) sekä Tuusulanväylällä (kt 45). Myös Väyläviraston Investointiohjelmassa tulisi huomioida Tuusulanväylän vaihtopysäkkien suunnittelu ja toteutus.

- *Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?*

HSL pitää hyvänä, että investointiohjelmassa on kuvattu hankkeet, jotka ovat toteutuneet vuodesta 2021. Ohjelmassa tulisi kuitenkin yksiselitteisemmin ja läpinäkyvämmiin kuvata, mitkä hankkeet on jätetty pois edellisiin ohjelmiin verrattuna ja mitä on lisätty. Tämä lisäisi ohjelman luettavuutta ja selkeyttä. Lisäksi uusien hankkeiden kytkentä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan tulisi selkeämmin kuvata.

Investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perussuunnitelma tulisi nivoa tiivisti yhteen, jotta syntyisi kokonaiskuva väylänpidon toimista ja tavoitetilasta. Erityisesti suunnitteluohjelman ja investointiohjelman välisten kytkentöjen esittäminen vahvistaisi väylänpidon pitkäjänteisyyttä. Suunnitteluohjelmaan tulee valita ne kohteet, jotka vaikutusten arvioinnin pohjalta edistävät parhaiten tavoitteiden saavuttamista. Näin päästään valitsemaan myös investointiohjelmaan aidosti vaikuttavimmat hankkeet.

- *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Liikenne 12 -suunnitelman mukaista kestävyys -tavoitetta on mahdollista edistää erityisesti Helsingin kaupunkiseudulla, jossa suuret asukas- ja käyttäjämäärät mahdollistavat tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän toteutuksen. Valtion tuleekin sitoutua riittävään rahoitustasoon, jolla varmistetaan Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen. On myös varmistettava, että vähintään

investointiohjelmassa kuvattu rahoitustaso toteutuu. HSL:n näkemys on, että koko Suomen talouden ja kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi on kannattavaa, että valtio tukee Helsingin seudun joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeita nykyistä suuremmalla osuudella. Kaupunkiseudun joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamiskustannukset ovat olleet tähän asti pääasiassa HSL:n jäsenkuntien vastuulla. Tällä on HSL:n rahoitustavan vuoksi merkittävä vaikutus myös lippujen hintoihin.

HSL pitää tärkeänä, että Helsingin seudun valmisteilla olevan MAL 2023 -suunnitelmaluonnos on ennakoivasti huomioitu investointiohjelman MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita koskevassa liitteessä. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin tulee kuitenkin varautua merkittävästi esitettyä suuremmalla rahoituskehyksellä ja kustannusjaon periaatteet tulee sopia yhteistyössä kaupunkien kanssa. Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 miljoonan euron MAL-seutujen rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierroksen toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla. Rahoitukseen sisältyy valtion väyläverkolle kohdistuvia kehittämis- ja parantamisinvestointeja sekä valtionavustuksia mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. HSL pitää erittäin tärkeänä valtion sitoutumista MAL-sopimusten hankkeisiin esimerkiksi kaupunkiraidehankkeisiin ja metron kapasiteetin nostamiseen.

Investointiohjelmassa tulisi huomioida Liikenne 12 -suunnitelman rinnalla myös muut valtakunnalliset strategiat kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartan, Liikenneturvallisuusstrategian ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmien tavoitteet ja osoittaa vaikutusten arvioinnilla myös näiden tavoitteiden saavuttaminen.

HSL pitää kestävästä liikkumisesta kannalta tärkeänä asiana myös, että investointiohjelmassa on huomioitu seudullisten pyörätieverkkojen ja laatuikäväien kehittäminen valtion verkolla. Näihin tulee varata riittävä rahoitus.

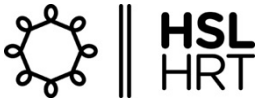
MAL2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksentekokierroksissa vuonna 2023 ja tämän jälkeen neuvotellaan MAL-sopimus vuosille 2024–2035 seudun kuntien ja valtion välillä. Väyläverkon investointiohjelman seuraavassa päivityksessä tulee huomioida lopullisen MAL2023 -suunnitelman ja MAL-sopimuksen yhteisrahoitteisen hankkeet.

Lopuksi HSL toteaa, että lausuntoaika on määritetty lausunnonantajien näkökulmasta hyvin tiukaksi ja toivoo jatkossa joustavampaa aikataulua lausuntokierroksille.

Lisätietoja antaa

Yksikön päällikkö Johanna Järvinen p. 050 531 4834

Liikennejärjestelmäasiantuntija Leena Sirkjärvi p. 0405284842



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 23.2.2023.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.