

11.12.2023

297/00.04.02/2023
[Valtion väyläverkon
investointiohjelma
vuosille 2025-2032]Väylävirasto
Lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

HSL:n lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025-2032

Väylävirasto on pyytänyt 23.12.2023 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Investointiohjelma on sarjassaan neljäs. Ohjelmaa päivitetään vuosittain ja sitä hyödynnetään mm. talousarvioesitysten valmistelussa. HSL antoi edellisen kerran lausunnon investointiohjelman 2024–2031 luonnoksesta keväällä 2023.

Investointiohjelman hankkeiden valinnan periaatteet ovat pysyneet lähes samoina ohjelman päivityksen yhteydessä. Hankekokonaisuus on muuttunut hieman edellisestä investointiohjelmasta ja hankkeiden priorisointia on muutettu. Aiemmin hankkeet oli jaettu A -ja B-korin hankkeisiin ja päivitetyssä investointiohjelmassa hankkeet on luokiteltu prioriteettiluokkiin 1-3. Helsingin seudun osalta uutena lisäyksenä ovat pyörätieverkon kehittämishankkeet, mikä perustuvat Väyläviraston vuonna 2022 julkaisemaan [Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla -selvitykseen](#). HSL ei ole ollut mukana selvityksen valmistelussa.

Väyläviraston investointiohjelman hankkeita 2025-2032 on priorisoitu uudelleen verrattuna voimassa olevaan investointiohjelmaan. Investointiohjelma sisältää seuraavat hankkeet, jotka sijaitsevat kokonaan tai osittain Helsingin seudulla:

- Rataverkon kehittäminen
 - Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (prioriteetti 1)
 - Helsinki-Tampere peruskorjaus (prioriteetti 2)
 - Hyvinkää-Karjaa peruskorjaus (prioriteetti 3)
- Rataverkon perusväylänpidon parantamishankkeet
 - Hyvinkää-Hanko -radalle uusi välisuojauspiste Rajamäki-Nummela -rataosuudelle
- Maantieverkon kehittäminen
 - Vt 4 Kehä I-Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä (sis. liikenteen hallinta Koskela-Järvenpää) (prioriteetti 2)

- Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe (prioriteetti 3)
- Muu tieverkon parantaminen
 - Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus
 - Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen
 - Mt 145 yhteysväli Järvenpää – Hyrylä
 - Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki
 - Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä
- Perusväylänpidon 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 tieaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio
 - Mt 110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo
 - Mt 170 Kulloo - Box jkp, Porvoo ja Sipoo
 - Nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (vt 3, vt 4) laajentaminen

Kehittämishankkeista Helsingin seudulta ainoastaan Helsinki-Riihimäki 3. vaihe on ensimmäisen prioriteetin hanke.

Investointiohjelman hankkeita on arvioitu ja vertailtu painottaen eri tavoitealueita, mitkä ovat:

- elinkeinoelämän tarpeet
- työ- ja vapaa-ajan matkat
- liikenneturvallisuus
- hiilidioksidipäästöt
- ympäristökestävyys ja kansalaisten terveys

Investointiohjelman liitteessä 4 on kuvattu ohjelman ulkopuolella olevat hankkeet. Liite sisältää myös MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet, jotka aiemmin ovat olleet osana MAL-liitettä. Liitteessä 4 on tunnistettu seuraavat hankkeet Helsingin seudulta:

- 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
- Pienet ja keskisuuret hankkeet MAL-suunnitelmassa (perusväylänpidon toimenpiteiden osalta teemoina esillä on pyöräilyn pääverkko, meluntorjunta ja muut toimenpiteet (liikenneturvallisuus, logistiikka, kestävä liikkuminen).

Edellä mainitut hankkeet eivät sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan, vaan 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:

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 seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua valtion väyläverkon investointiohjelmasta. HSL huomauttaa, ettei ole saanut lausuntopyyntöä ja toivoo, että jatkossa varmistetaan lausuntopyynnön saapuminen HSL:n kirjaamoon. HSL 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. Helsingin seudulle sijoittuu lukuisten kansainvälisten yritysten pääkonttoreita, seudulla on monia valtakunnallisesti merkittäviä logistiikkakeskittymiä, valtakunnan ainoa kansainvälinen lentoasema ja valtakunnallisen liikenteen kannalta keskeiset satamat. Helsingin seudun merkitys koko kansantalouden ja valtakunnan toimivuuden kannalta on siis selvästi väestömäärää suurempi. HSL:n lähijunaliikenteessä tehdään päivittäin lähes 190 000 junamatkaa, matkustajia on yli viisi kertaa enemmän kuin koko Suomen muussa junaliikenteessä ja päivittäin ajetaan noin 700 junaa. Liikenne 12 -suunnitelman tehokkuuden ja kestävyys tavoitteiden saavuttamiseksi investointien suuntaaminen sinne, mistä niille on saatavissa suurimmat hyödyt, on välttämätöntä.

Valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksessa on todettu, että *suurimmilla kaupunkiseuduilla liikennemäärät ja toimivuusongelmat kasvavat investointiohjelman hankkeista huolimatta, mikä heikentää saavutettavuutta*. HSL pitää tärkeänä, että kaupunkiseutujen hankkeet ja tarpeet huomioitaisiin investointiohjelmassa paremmin.

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

HSL pitää perusteluja pääosin hyvinä ja kattavina. Investointiohjelman priorisoinnin kriteerit eivät kuinkaan aukea ohjelman sisällöstä ja asia kaipaisi selkeytystä. HSL:n näkökulmasta ei ole esimerkiksi selvää, että miksi kannattavuudeltaan ylivoimaisesti paras hanke on prioriteetissa 2.

- *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?*

Syyskuussa 2023 hyväksytty Helsingin seudun maankäytön, asumisen liikenteen suunnitelma eli MAL 2023 -suunnitelma toimii Helsingin seudun lähtökohtana liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja liikennehankkeiden suunnittelun edistämiseksi. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa on kuvattu seudun keskeisimmät investointitarpeet vuosille 2024-2035 sekä tärkeimmät suunnittelukohteet. Tämän lisäksi on tunnistettu, että seudulla on muita kehittämisinvestointitarpeita, jotka eivät sisälly suunnitelmaan.

MAL 2023 -investointiohjelma sisältää ns. pienhankeohjelman, minkä pienillä liikennejärjestelmän kehittämishankkeilla on suhteessa suuri vaikuttavuus ja näiden toteutukseen tulee varata riittävästi rahoitusta. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmassa on tunnistettu tärkeitä kokonaisuuksia pyöräilyn pääverkkoa, meluntorjuntaa, liikenneturvallisuutta sekä muita kustannustehokkaita liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä koskien. Näistä tärkeistä kokonaisuuksista tulisi nostaa hankekokonaisuuksia myös investointiohjelmaan.

Investointiohjelman luonnoksessa on todettu, että *investointiohjelmalla ei ole merkittäviä vaikutuksia ilmanlaatuun tai melulle ja tärinälle altistumiseen. Paikallisesti hankkeet voivat vähentää meluhaittoja niihin sisältyvien meluntorjuntatoimenpiteiden tai uudelle reitille siirtyvän liikenteen myötä. Väliytyskyky lisäävät tai nopeustasoa nostavat hankkeet voivat liikenteen muutosten myötä myös lisätä melua ja tärinää*. HSL katsoo, että investointiohjelman toimenpiteissä tulisi huomioida myös Meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2023–2028 ja siinä linjatut toimenpiteet. Lisäksi HSL pitää tärkeänä, että MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman pienhankeohjelman meluntorjuntatoimenpiteitä toteutetaan.

Valtion väyläverkon investointiohjelman henkilöliikennepaikkojen kehittämisessä tulisi olla Helsingin seudun juna-asemien parantamis- ja kehittämishankkeet mukana. 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 huonokuntoisena. Monet huonokuntoisista, korjausta vaativista asemista on Väyläviraston hallinnassa. Väyläviraston tulee huolehtia omistamistaan asemista riittävillä panostuksilla. Henkilöliikennepaikkojen kehittämisen rahoitusraami on ohjelmassa muihin kokonaisuuksiin nähden pieni. Rataverkon liikenneturvallisuusvaikutuksissa on

tunnistettu lähinnä tasoristeysturvallisuus. Helsingin seudulla myös koetun turvallisuuden lisääminen on erittäin tärkeä tavoite ja siihen voidaan vaikuttaa mm. asemien kehittämisellä.

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa Helsinki-Pasila -välin ratakapasiteetin lisääminen on tunnistettu liitteessä 4 eli ohjelman ulkopuolisissa hankkeissa. Helsinki-Pasila -välin ratakapasiteetin lisääminen on kuitenkin merkittävä valtakunnallinen hanke, mikä tulisi ehdottomasti nostaa investointiohjelmaan. Alustavissa selvityksissä on tunnistettu, että suhteellisen pienillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä olisi mahdollista lisätä yhteysvälin ratakapasiteettia ja parantaa kaiken junaliikenteen toimintavarmuutta. Hankkeella on siis merkittävä valtakunnallinen vaikuttavuus.

Väyläverkon investointiohjelmassa itsenäisinä hankekokonaisuuksina tulisi huomioida myös lähijunaliikenteen varikot (huomioitu osana Helsinki-Pasila välin toimivuutta liitteessä 4). HSL korostaa, että lähijunaliikenteen uusilla varikoilla on lähijunaliikenteen lisäksi merkittävä vaikutus valtakunnalliseen junaliikenteeseen, sillä varikoiden toteuttamisen myötä ruuhkaiselta Helsinki-Pasila -rataosuudelta on mahdollista vapauttaa kapasiteettia muun liikenteen käyttöön, kun huoltoraiteet voidaan ottaa linjaliikenteen käyttöön ja HSL:n junien kunnossapito siirretään pois Ilmasta. Myöskään uusia ratahankkeita ei kannata rakentaa, jos kapasiteettia ei saada vapautettua Helsinki-Pasila -osuudelta uusien varikoiden myötä.

MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman ensimmäisessä hankekorissa (vuodet 2024-2027) on tunnistettu toteutettavana kohteena vt 4 hankekokonaisuus. Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vt 4 kehittäminen välillä Kehä I -Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä on määritetty prioriteetille 2. Valtakunnallisesti ylivoimaisen kannattavuutensa vuoksi hankkeen tulisi ehdottomasti olla prioriteetissa 1. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 5,4, mikä on valtakunnallisesti korkein arvo investointiohjelmassa esitetyille tiehankkeille. Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että **arvioinnissa määritetty H/K-suhde on koko välin suunnittelulle järjestelmälle 6,23**. Hanke myös sijaitsee TEN-T -ydinverkkokäytävällä. Vt 4 varressa sijaitsee merkittäviä valtakunnallisia logistiikkakeskittymiä. Ennusteiden mukaan logistiikkatoimintoja tulee sijoittumaan valtatie varteen tulevaisuudessa yhä enemmän. Lisäksi yhteysväli on keskeinen valtakunnallinen kuljetusyhteys Vuosaaren satamaan ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe on priorisoitu luokkaan 3. Hyöty-kustannussuhteeltaan hanke on kannattava. Tieosuus on myös pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä ja sillä on strategisen tilannekuvan mukaisia palvelutasopuutteita. Yhteysvälillä on korkea verkollinen merkittävyys. Tieosuus on heikko erityisesti liikenneturvallisuuden osalta ja se on myös tärkeä tavaraliikenteen poikittaisyhteys. HSL katsoo, että hankkeen tulisi olla korkeammalla valtion väyläverkon investointiohjelman priorisointiluokassa.

Valtion väyläverkon investointiohjelman liitteessä 4 on Mt 101 Kehä I Maarinsolmu -hanke. Hanke on kannattava hyöty-kustannussuhteeltaan (2.1) ja sillä on suuri vaikutus Kehä I:n sujuvuuteen ja näin ollen myös mm. valtakunnalliseen ja kansainväliseen satamaliikenteeseen. Samaan Kehä I

kuljetuskäytävään kytkeytyy kt 51 yhteys Länsisatamaan. MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty toteutettavaksi satamayhteyksiä parantava Satamatunneli kaudella 2028-2031. Satamatunneli kytkeytyy valtion väyläverkkoon. HSL katsoo, että valtakunnallisten vaikutustensa vuoksi hankkeet tulisi huomioida osana valtion väyläverkon investointiohjelmaa.

Valtion väyläverkon investointiohjelman liitteessä 4 on tunnistettu vuonna 2022 laaditun keskisuurten tiehankkeiden arviointi ja kaikki siinä tarkastellut hankkeet. Arviointi osoitti hyvin kannattavia maankäyttöä ja elinkeinoelämää tukevia kohteita Helsingin seudulta, jotka ovat Kt 50 Masalanportti, Vt 25 Kapuli eritasoliittymä ja Kt 51 Koivusaaren eritasoliittymä, mitkä on nostettu myös MAL 2023 -investointiohjelmaan. HSL pitää tärkeänä, että kyseiset hankkeet tunnistettaisiin myös valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

MAL 2023 -suunnitelman 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 -suunnitelmassa on tunnistettu tärkeinä suunnittelukohteina Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV), Kt 51 Kirkkonummi-Siuntio ja Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien kehittäminen, mitkä tulisi myös huomioida investointiohjelmassa. MAL-seutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden liitteessä tunnistettujen hankkeiden suunnittelua tulisi edistää, vaikka toteutuksesta sovittaisiin MAL-sopimuksen laadinnan yhteydessä.

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

Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteiden osalta investointiohjelman liitteessä 4 on todettu, että toimenpiteet ovat niin laajoja, että ehdotetut toimenpiteet hankkeen nykyrahoituksella ja hankkeen aikataulussa eivät ole mahdollisia. MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty Espoon kaupunkiradan osalta muutamia vaihteita, jotka ovat kohtuullisten kustannustensa johdosta operointia ja häiriöherkkyyttä parantava kustannustehokas toimenpide, edellyttäen kuitenkin suhteellisen pientä lisärahoitusta hankkeelle.

Raskaan liikenteen palvelualueiden osalta investointiohjelmaan tulisi lisätä vt3 Klaukkalan eritasoliittymän yhteyteen toteutettava uusi alue sekä pari muuta aluetta, joille ei toistaiseksi ole vielä määritetty sijainteja. Vt 3 varrelle suunnitteilla olevan raskaan liikenteen taukopaikan tulisi olla määritetty prioriteettina 1. Investointiohjelmassa tulisi tunnistaa myös mahdolliset muut laajennettavat taukopaikka-alueet. Lisäksi taukopaikkojen toteutuksessa tulee huomioida tulevaisuuden tarve raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurille.

HSL kiinnittää huomiota seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittämisen kokonaisuuteen valittuihin hankkeisiin. Valtion väyläverkon investointiohjelman seudullisten pyörätieverkkojen kehittämisessä ei ollut tunnistettu MAL 2023 -pienhankeohjelmassa linjattuja pyöräilyn pääverkon

kohteita, vaikka ne ovat seudullisesti määritetty ja priorisoitu. HSL ei myöskään ole ollut mukana Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla -selvitystyössä, johon investointiohjelmassa viitataan. Helsingin seudulla on tehty pitkäjänteistä pyöräliikenteen suunnittelua ja määritelty pyörätieverkon seudullisen kehittämisen toteutusjärjestys vaikutusten arviointiin pohjautuen. Jatkossa HSL toivoo voivansa osallistua vastaavien selvitysten valmisteluun, jotta varmistetaan seudullisen liikennejärjestelmän näkökulman riittävä huomioiminen.

Helsingin seudun liikennejärjestelmätyössä on määritetty kaksi kiireisimmin toteutettavaa kestävän liikkumisen laatukäytävää, joiden osien suunnittelua ja toteutusta tulisi edistää kuntien ja valtion yhteistyössä. Pääradan ja Kehäradan kestävän liikkumisen laatukäytävillä on tunnistettu keskeisiä, ratoihin tukeutuvia kehitettäviä pyöräilybaanoja, korjattavia juna-asemia sekä mm. liityntäpysäköinnin kohde. Kestävän liikkumisen laatukäytävät pohjautuvat MAL 2023 -suunnitelmassa määritettyihin toimenpiteisiin. HSL pitää tärkeänä, että tunnistetut laatukäytävät lisättäisiin väyläverkon investointiohjelmaan henkilöliikennepaikkojen kehittämisen ja seudullisten pyörätieverkkojen kehittämisen teemoihin. HSL voi toimittaa kestäviä laatukäytäviä koskevaa taustamateriaalia Väylävirastolle investointiohjelman viimeistelemiseksi.

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

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. Erityisesti priorisoinnin muuttuminen investointiohjelmien välissä aiheuttaa kysymyksiä. Lisäksi hankkeiden kytkentä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan tulisi selkeämmin kuvata.

Olisi myös hyödyllistä laatia kooste siitä, kuinka lausunnot ovat huomioitu investointiohjelman viimeistelyssä. Vaikutelma on se, että edellisiä investointiohjelman lausuntoja ei ole juurikaan huomioitu aiempien investointiohjelmien viimeistelyssä.

- *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 kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin tulee varautua merkittävästi esitettyä suuremmalla rahoituskehysellä ja kustannusjaon periaatteet tulee sopia yhteistyössä kaupunkien kanssa. HSL laatii seurantaan liikenneinvestointien kehityksestä Helsingin seudulla. Valtion investoinnit Helsingin seudulle ovat laskeneet voimakkaasti viimeisen kymmenen vuoden aikana ja vastaavasti kunnat ovat lisänneet voimakkaasti investointejaan seudulla vuodesta 2010 lähtien. On myös huomattava, että valtio investoi Helsingin seudulla merkittävästi vähemmän, kuin pohjoismaisilla verrokkikaupunkiseuduilla. HSL pitää tärkeänä, että valtio osaltaan varmistaa riittävän liikennejärjestelmän investointitason valtakunnan suurimmalla kaupunkiseudulla.

Investointiohjelman toteutumisen seurannan osalta on tunnistettu Liikenne 12-selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet (vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen). HSL nostaa esille, että yksikään esitetyistä hankkeista ei sijaitse Helsingin seudulla, vaikka seutu kasvaa voimakkaasti ja on jo nykyisellä valtakunnan suurin kaupunkiseutu. Seurannassa on myös todettu, että talousarvio- ja kehyspäätösten mukaiset kehittämis- ja parantamishankkeiden rahoitustasot jäävät investointiohjelman talouskehystä alhaisemmaksi, mikä on pitkäjänteisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta kestäväntöntä.

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

HSL pitää ensisijaisen tärkeänä, että seudun päätöksentekoeleimissä hyväksytty Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma huomioidaan investointiohjelman päivityksessä. Helsingin seudun yhteisesti laatimiin linjauksiin voi tarkemmin tutustua MAL 2023 -suunnitelmasta ja siihen liittyvästä aineistosta osoitteessa <https://www.hsl.fi/hsl/mal/julkaisut>.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen p. 050 531 4834

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä
18.12.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.