

16.09.2026

223/00.04.02/2026
Väyläviraston
ohjelmakokonaisuus

Väylävirasto

Viite

Lausuntopyyntö 22.5.2026

HSL:n lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta 2026–2034 päivämäärään 31.8.2026 mennessä. HSL on saanut lisääikaa lausunnon toimittamiselle 22.9. saakka. Kokonaisuus muodostuu perusväylänpidon suunnitelmasta, suunnitteluohjelmasta, investointiohjelmasta ja ohjelmat yhteen kokoavasta yhteenvetoraportista.

Helsingin seudun liikenne HSL tarkastelee kokonaisuutta Helsingin seudun ja Siuntion kestävästä liikennejärjestelmästä, MAL 2023 -suunnitelman ja -sopimuksen sekä valmisteilla olevan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman näkökulmista.

HSL:n keskeiset viestit ovat:

- Vaativa ohjelmakokonaisuus on laadittu pääsääntöisesti hyvin ja se kuvaa valtion väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen rahoituksen riittämättömyyden suhteessa tunnistettuihin tarpeisiin.
- Ohjelmakokonaisuuden priorisointiperusteet ja vaihtoehtoisten hankekorien vaikutukset on tarpeen avata nykyistä läpinäkyvämmiin.
- Rahoituksen kohdentamisessa tulee painottaa vahvemmin kasvavien kaupunkiseutujen kestävästä saavutettavuudesta sekä olemassa olevan väyläverkon toimintavarmuutta.
- Rataverkon kunnossapidon, toimintavarmuuden ja asemien palvelutason merkitys Helsingin seudun lähijunaliikenteelle tulee tunnistaa ohjelmakokonaisuudessa nykyistä vahvemmin.
- MAL-rahoituksen ensisijaisena tarkoituksena tulee säilyttää kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmästä kehittäminen, eikä valtion väyläverkon investointitarpeita pidä kattaa siirtämällä hankkeita MAL-rahoituksen piiriin ilman vastaavaa rahoituskehysten kasvattamista.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Liikenne 12 -suunnitelman päätavoitteita ovat toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä, tavoitteita yhdistäviä näkökulmia puolestaan

saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus. HSL pitää strategisia valintoja ja ohjelmakokonaisuuden tavoitteita liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen ja pitkäjänteisen kehittämisen kannalta oikeansuuntaisina.

Niukka rahoitusraami korostaa resurssien tehokkaan kohdentamisen tarvetta. Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehys on kuitenkin hyvin niukka, mistä johtuen sen pohjalta on jokseenkin mahdotonta laatia ohjelmakokonaisuus, joka vastaisi riittävän laajalti liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämistarpeisiin.

Annetun rahoituskehysten sisällä ohjelmakokonaisuus toteuttaa tavoitteita ja linjauksia kohtalaisen hyvin. Rahoituksen yleinen vähäisyys on kuitenkin kouriintuntuva. Seurauksena on nähtävissä, etteivät toimivuus, turvallisuus ja kestävyys merkittävästi edisty ohjelmakokonaisuuden pohjalta.

Ohjelmakokonaisuus osoittaa rahoituksen riittämättömyyden ja toisaalta arvioi eroja vaihtoehtoisten hankekorien hyödyissä. Erot toimivuuden, turvallisuuden, kestävyiden, saavutettavuuden ja resilienssin painotuksissa eivät kuitenkaan käy ilmi julkaistuista materiaaleista. Esimerkiksi alueellinen tasapaino on mainittu erääksi eroja hyötyjä heikentäväksi tekijäksi. Nyt sen tarkempaa painoarvoa suhteessa resurssien tehokkaampaan kohdentamiseen ei ole tunnistettavissa. HSL pitää tärkeänä, että alueellisen tasapainon kaltaisten tekijöiden painotukset ja vaikutus hankevalintoihin kuvataan läpinäkyvästi.

Toisaalta myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet ja hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet olisi tärkeää sisällyttää ohjelmakokonaisuuteen paremman hahmotettavuuden, läpinäkyvyyden ja ohjaavuuden näkökulmista. Väyläviraston ohjelmien ulkopuolelta rahoitetut uusinvestoinnit heikentävät ohjelmakokonaisuuden merkitystä. Hankevalintojen tulisi yleisesti perustua ohjelmakokonaisuuteen, ja siitä poikkeavat päätökset tulisi perustella läpinäkyvästi. Rahoituskokonaisuutta olisi siis mielekästä käsitellä ohjelmakokonaisuudessa vielä laajemmasta näkökulmasta.

Valtion tieverkon hankkeita ei tule yksipuolisesti ja ilman kunnollisia perusteita siirtää yhteisrahoitteisen MAL-sopimusmenettelyn piiriin. MAL-sopiminen on pohjimmiltaan rakentunut kestävän liikennejärjestelmän kehittämisen ympärille. Kestävyyden edistämistä tavoittelevien MAL-hankkeiden laajempi korvaaminen tiehankkeilla ei ole kannatettavaa. Tiehankkeiden vahvemman MAL-sopimusmenettelyn piiriin sisällyttämisen tulisi vaihtoehtoisesti kasvattaa MAL-rahoituskehystä.

Helsingin seudun väkiluku lähestyy 2040-luvun ennusteissa jo kahta miljoonaa. Hankkeiden priorisoinnissa tulee ottaa nykyistä näkyvämmiin huomioon väestön, työpaikkojen ja niitä seuraavan liikkumiskysynnän paikallinen kasvu sekä seudun merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja kansantaloudelle. Suomelle ratkaisevan tärkeän seudun kasvu on mahdollista tehdä kestävästi ja tehokkaasti joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Uudenmaan elinvoimakeskusten alla osana Perusväylänpidon suunnitelmassa lisärahoituksella toteutettaviksi mahdollista maantieverkon parantamishankkeiden tarvelistaa Helsingin seudulle kokonaan tai osin sijoittuvaksi listataan seuraavat tiehankkeet:

- Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet), Vihti
- Vt 4 Metsola–Jokivarsi, meluntorjunta
- Kt 51 tievaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio
- Mt 110 Brobackantie–Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo
- Mt 1452 parantaminen Pohjoisväylän liittymässä, Järvenpää
- Mt 1324 Klaukkala–Lahnus jkp, Espoo ja Nurmijärvi

Perusväylänpidon suunnitelma esittää niin perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisen kuin sen riittämättömyyden. Vuonna 2026 rahoitus on noin 1,4 miljardia euroa, mutta se vähenee vuosina 2027–2029 julkisen talouden suunnitelman mukaiseen niukempaan kehykseen. Liikkumavarat ovat yleisesti vähäisiä, sillä suuri osa rahoituksesta on jo sidottu pitkiin hoito- ja palvelusopimuksiin.

Vuodesta 2027 alkaen perusväylänpidon rahoitus on hyvin vähäistä. Suunnitelma esittää koruttomasti rahoitusvajeen toteutuneet ja tulevana vuosina pahenevat vaikutukset. Vähenevä rahoitus heijastuu jopa kolmanneksella väheneviksi korjaustoimenpiteiksi ja parantamishankkeiksi. Koska rahoitus ei riitä kaikkeen, ennakoidaan korjausvelan kasvavan erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella.

HSL pitää perusväylänpidolle määritetyn rahoituksen kohdentamisperiaatteita annetun kehyksen sisällä jokseenkin perusteltuina. Toisaalta suunnitelmassa kuvataan rahoituksen kohdentaminen, mutta sen tarkempia perusteita suhteessa tavoitteisiin ei kuitenkaan esitetä. Erityisesti tässä suhteessa tehtävien valintojen läpinäkyvyyttä olisikin tärkeää pyrkiä vastaisuudessa lisäämään.

Korjausvelan vähentämisessä on syytä huomioida vahvasti suuret liikennemäärät, jotka korostuvat Helsingin seudulla. On tärkeää kohdentaa korjausvelan vähentäminen kriittisimpään korjausvelkaiseen liikenneinfrastruktuuriin sekä vilkasliikenteisen verkon päivittäiseen liikennöitävyyteen, turvallisuuteen ja kriittisiin rakenteisiin. Helsingin seudulla tämä koskee erityisesti rautateitä, asemia, kehäteitä, sisääntuloväyliä, tunneleita, siltoja sekä liikenteenohjausta.

Ennakoivan kunnossapidon vähentäminen kasvattaa häiriöitä, korjausvelkaa ja myöhempiä kustannuksia. HSL kannattaa erityisesti tiheästi liikennöidyn, kriittisen infrastruktuurin perusväylänpidolle riittävää, pitkäjänteistä ja kustannustason muutokset huomioon ottavaa rahoitusta. Ratojen toimintavarmuus, asemien palvelutaso sekä valtion väylien laaja käytettävyys tulee turvata.

HSL pitää erityisen huolestuttavana suunnitelmassa esitettyä arviota rataverkon peruskorjausten rahoituksen riittämättömyydestä. Ratainfran korjausvelan kasvu lisää muun muassa junaliikenteen häiriöherkkyyttä, heikentää täsmällisyyttä sekä lisää tilapäisiä nopeusrajoituksia.

Suunnitelmassa todetaan, että rahoituksen edelleen vähentyessä korjauksia joudutaan lykkäämään myös vilkkaimmalla verkolla ja rataverkon peruskorjauksia ja pieniä parantamishankkeita jää toteutumatta. HSL ymmärtää rahoituksen niukkuuden ja siihen liittyvät priorisointitarpeet, mutta katsoo, että rajallisessa rahoitustilanteessa tulisi korostaa hankkeiden mahdollisimman suurta vaikuttavuutta.

Helsingin seudun lähijunaliikenne muodostaa Suomen ylivoimaisesti suurimman raideliikennejärjestelmän ja rataverkon häiriöt vaikuttavat päivittäin kymmeniin tuhansiin matkustajiin. HSL:n lähijunaliikenteessä liikennöidään lähes 800 junavuoroa vuorokaudessa ja tehdään noin 200 000 junamatkaa päivittäin. Noin 75 prosenttia Suomen henkilöjunaliikenteen junavuoroista on HSL:n lähijunia. Tästä syystä rataverkon kunnossapidon, toimintavarmuuden ja häiriöttömyyden merkitys korostuu erityisesti pääkaupunkiseudulla.

HSL katsoo, että perusväylänpidon suunnitelmassa tulisi nykyistä vahvemmin tunnistaa rataverkon kunnossapidon, asemien palvelutason, esteettömyyden sekä rataverkon häiriöherkkyyden vaikutukset lähijunaliikenteen palvelutasoon. Sujuva ja luotettava joukkoliikenne on Helsingin seudun työssäkäynnin, alueen kilpailukyvyn, maankäytön kehittämisen ja kestävä kasvun keskeinen edellytys. Suunnitelmassa esitetty rataverkon peruskorjausten lykkääntyminen ja parantamistoimenpiteiden vähäinen rahoitus muodostavat riskin Suomen suurimman työssäkäyntialueen toimivuudelle.

Yhteenvedona HSL toteaa, että perusväylänpidon niukka rahoitustaso näyttäytyy kokonaisuudessaan riittämättömänä. On odotettavaa, että rahoituksen priorisointi tuottaa väyläverkon voimistuvaa eriytymistä, sillä korjausrahoitusta riittää vain vilkasliikenteisimmille väylille. Rahoituksen riittämättömyydestä kertoo kuitenkin myös perusväylänpitoon soveltuvammin sisältyvien hankkeiden rahoittaminen investointiohjelman kautta.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Helsingin seudun osalta suunnitelmaohjelma sisältää kokonaan tai osittain seuraavat toimet:

Vuonna 2026 käynnissä olevat tie- ja rakentamissuunnitelmat, yleissuunnitelmat sekä esiselvitykset:

- Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo (tiesuunnitelma)
- Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä (tiesuunnitelma)
- Kt 50 Kehä III välillä kt 51 – Mankki, 1. vaihe (tiesuunnitelma)
- Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi (tiesuunnitelma)
- Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatuikäytävä ja jatkosuunnitelmat (rakentamissuunnitelma välillä Kehä III – Askisto)
- Mt 152 Hämeenlinnanväylä – Tuusulanväylä / Kehä IV (tiesuunnitelma)

- Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (tiesuunnitelma)
- Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä (tiesuunnitelma)
- Vt 2 Nummela – Karkkila (YVA ja yleissuunnitelma)
- Kt 51 Munkinmäki – Sunnanvik (YVA ja yleissuunnitelma)
- Mt 2850 Riihimäki – Hyvinkää laatukäytävä (esiselvitys)
- Helsingin seudun MAL-suunnittelu: Liikkumistutkimus, tie (esiselvitys)

Ratahankkeet:

- Rantaradan kehittäminen Karjaa – Kauklahti (korjaus- ja esteettömyyssuunnittelu)
- Helsingin seudun MAL-suunnitteluun liittyvä liikennetutkimus, rata (esiselvitys)

Tulevien vuosien tunnistetut suunnittelutarpeet (vuosille 2026–2029 esitetyt kohteet, joilla ei ole rahoitusta vuonna 2026):

- Vt 4 Kehä III – Keravantie (tiesuunnitelma)
- Mt 101 Kehä I välillä vt 3 – kt 45 (tiesuunnitelma)
- Mt 145 Järvenpääntien jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä (tiesuunnitelma)
- Mt 2850 Riihimäki – Hyvinkää jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä (tiesuunnitelma)
- Tuusulan itäväylä (tiesuunnitelma)

Suunnitteluohjelman kohteiden valinnalla varmistetaan riittävän laaja ja ajantasainen suunnitelmavaranto ja -valmius. Tämän ansiosta tulevaisuudessa voidaan nostaa uusia kohteita priorisoidusti investointiohjelmaan.

Lähivuosina edistettävistä suunnittelukohteista HSL nostaa esiin tiesuunnitelmat kohteissa Mt 11507 (Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys) ja Vt 25, Mt 152 (Kehä IV). Kyseiset hankkeet on tunnistettu seudullisesti tärkeiksi logistiikan poikittaisyhteyksien kehityskohteiksi seudullisesti hyväksytyssä MAL 2023 -suunnitelmassa. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sisältyi suunnittelukohteena myös Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimukseen vuosille 2024–2035. Perusteina hankkeiden edistämiseksi ovat etenkin logistiikan toimivuus, elinkeinoelämän tarpeet sekä seudullinen ja kansallinen kilpailukyky.

Suunnitteluohjelman ratakohteissa mainitaan erikseen MAL-sopimukseen liittyvät suunnittelukohteet, joita Helsingin seudun osalta edustavat erinäisiin edellytyksiin ja tarpeisiin pureutuvien selvityskohteiden lisäksi etenkin lähijunaliikenteen uudet varikot, joiden edistäminen tulee olemaan edellytys lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Pisimmällä olevassa suunnitteluvaiheessa niistä on Keravan Jäspilän varikko.

Lisäksi Helsingin ratapihan, Pasilan aseman sekä niitä ympäröivien ratakäytävien kapasiteetti muodostaa Suomen junaliikenteen toiminnan kannalta kriittisen pullonkaulan, johon kohdistuvilla toimenpiteillä on vaikutuksia huomattavasti laajemmalle kuin vain pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmään. HSL näkee tarpeellisenä, että näiden kohteiden kehittämistä edistetään osana tulevia investointi- ja suunnitteluohjelmia.

HSL-alueen liikennejärjestelmän kehityksen painottuessa yhä vahvemmin runkoverkkoihin ja vaihdollisiin yhteyksiin asemien rooli järjestelmän solmupisteinä ja sujuvien matkaketjujen osina korostuu entisestään. HSL-alueella monet juna-asemat ovat erittäin huonossa kunnossa. Asemien esteettömyyden, turvallisuuden, matkustajainformaation ja matkaketjujen kehittämiseen tulisi osoittaa nykyistä enemmän rahoitusta, sillä ne vaikuttavat suoraan joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja saavutettavuuteen.

Lisäksi sekä tie- että ratahankkeissa esiin nostettu seudullinen liikkumistutkimus tuottaa kriittisen tärkeää tietoa seudullisen liikenne-ennustemallin ja laajemmin liikennejärjestelmällisen vaikutusten arvioinnin pohjaksi. Liikkumistutkimuksen toteuttamisedellytyksistä on syytä pitää erityistä huolta. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tietopohjan suunnitelmallista kehittämistä priorisoidaan myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

HSL toteaa, että suunnitteluohjelmassa tulee muodostaa ja ylläpitää toteutuskelpoista suunnitelmavarantoa toimenpiteille, jotka mahdollistavat Helsingin seudun kestäväää kasvua. Suunnittelurahoitus tulee pyrkiä turvaamaan mahdollisimman pitkällä aikajänteellä. Seuraavassa suunnitteluohjelmassa tulee huomioida MAL 2027 -suunnitelmassa seudullisesti priorisoitavat valtion väyläverkon toimet.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Seuraavat investointiohjelman hankkeet sijaitsevat kokonaan tai osittain Helsingin seudulla:

Investointiohjelmaan ehdotetut hankkeet:

- Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää: Pääradan välityskyvyn parantamishanke, jossa rakennetaan lisäraiteita Jokelan ja Hyvinkään välille kapasiteetin lisäämiseksi ja häiriöherkkyyden vähentämiseksi. Kustannusarvio on 144 miljoonaa euroa.
- E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa: Hankkeessa uusitaan pääradan ylittävä pohjoinen ajoneuvosiltarakenne, jatketaan eritasoliittymien rampeja, rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn silta sekä parannetaan melusuojausta. Kustannusarvio on 34 miljoonaa euroa.
- Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo: Korjataan tierakenteen painuma parantamalla Kehä III yksiajorataisena uuteen linjaukseen noin kilometrin matkalla, uusitaan Mankinjoen ja Kuninkaankartanontien sillat sekä toteutetaan meluntorjuntaa. Kustannusarvio on 33 miljoonaa euroa.
- Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo: Parannetaan eritasoliittymän ramppien geometriaa ja kapasiteettia lisäkaistoilla, asennetaan keskikaide Sepänsolmun eteläosaan ja hallitaan meluvaikutuksia. Kustannusarvio on 11 miljoonaa euroa.
- Mt 120 välillä Kaupintie–Kehä III, Helsinki ja Vantaa: Investointiohjelman maantieverkon pyöräliikenteen parannettaviin väyliin sisältyvä hanke.

- Mt 2850 välillä Hyvinkää–Riihimäki: Investointiohjelman maantieverkon pyöräliikenteen parannettaviin väyliin sisältyvä hanke. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet hankkeet:
 - E18 Kt 50 Kehä III Ala-Tikkurila–Kalkkikallio, Vantaa ja Helsinki: Ohjelman ulkopuolelle jäänyt ydinverkon iso kehittämishanke, jonka arvioitu kustannus on 36 miljoonaa euroa.
 - Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela ja Kuninkaantammen ETL, Helsinki ja Vantaa: Ohjelman ulkopuolelle jäänyt pääväylähanke (mahdollinen MAL-kohde), jonka arvioitu kustannus on 78 miljoonaa euroa.
 - Liikenteen palvelualueen rakentaminen vt 3 ja mt 132 eritasoliittymään, Vantaa ja Nurmijärvi: Ohjelman ulkopuolelle jäänyt kehittämishanke (mahdollinen MAL-kohde), jonka arvioitu kustannus on 11 miljoonaa euroa.

HSL toteaa, että kriittiset peruskorjaushankkeet, kuten Kehä III:lle esitetyt hankkeet ovat korkean prioriteetin kohteita, jotka kuitenkin tulisi rahoittaa investointiohjelman sijaan niille soveltuvamman rahoituskehityksen kautta.

HSL pitää ongelmallisena asetelmaa, jossa pienet parantamishankkeet jäävät perusväylänpidon varaan, vaikka sen rahoitus ei käytännössä riitä niiden toteuttamiseen. Ohjelmakokonaisuudessa tulisi selkeyttää, mitkä hankkeet luokitellaan pieniksi ja milloin niitä tarkastellaan investointiohjelman kautta.

Lisäksi HSL näkee, että kaupunkiseutujen kehittämisrahoituksen tulee kohdentua ennen kaikkea MAL-suunnitelmissa priorisoituihin, liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kestävästä kehitystä tukeviin hankkeisiin. MAL-rahoituksella ei tule paikata valtion tiehankkeiden perusrahoitusta, ellei hanke liity laajemmin paikallisen maankäytön multimodaaliseen kehitykseen.

Investointiohjelman valintojen perusteita ja rahoituksen allokoinnin vaikutuksia tulisi avata nykyistä tarkemmin. Erityisesti alueellisen tasapainon ja muiden tavoitteiden vaikutus hankevalintoihin tulisi tehdä näkyvämmäksi.

HSL:n näkökulmasta rahoitusta tulee suunnata esitettyä vahvemmin kestäväen kaupunkiliikenteen kehittämiseen, olemassa olevan väyläverkon tehokkaaseen käyttöön sekä tehokkaasti toteutettavissa oleviin pieniin ja keskisuuriin toimenpiteisiin. Lisäksi investointiohjelman ulkopuolelle jäänyt liikenteen palvelualueen rakentaminen on Helsingin seudun logistiikan toimintaedellytysten turvaamisen kannalta olennaisen tärkeä kohde.

Lähijunaliikenteen kasvun edellytykset syntyvät suurten investointien ohella riittävästä perusväylänpidosta ja rataverkon toimintavarmuuden jatkuvasta parantamisesta. Pienet ja keskisuuret rataverkon toimet voivat pääkaupunkiseudulla olla erittäin kustannustehokkaita, koska vaikutukset kohdistuvat suuriin juna- ja matkustajamääriin.

Rahoituksen turvaamiseksi suurempia hankkeita, joiden valintaa eivät tue vaikutusarviointi, kestäväen yhdyskuntarakenteen tavoitteet, huolto- ja toimintavarmuus tai turvallisuus, olisi hyödyllistä vähintäänkin lykätä.

Painotuksen muutoksella voitaisiin vahvistaa kasvavan kaupunkiseudun kestävää saavutettavuutta ja kilpailukykyä sekä hillitä väyläverkon laajentumisesta aiheutuvia tulevia ylläpitokustannuksia.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

HSL pitää ohjelmien yhtenä kokonaisuutena esittämistä hyvänä uudistuksena. Toimintamalli vastaa HSL:n aiempaa lausuntolinjaa ja parantaa kunnossapidon, suunnitelmavalmiuden ja investointien tarkastelua saman tavoitetilan osina. Vaikka kehityskohteitakin jää, parantaa ohjelmakokonaisuuden esittäminen yhdessä koko rahoitusketjun näkyvyyttä.

Toisaalta HSL katsoo, että nykyinen neljästä erillisestä asiakirjasta koostuva kokonaisuus on silti hieman vaikeasti hahmotettava. Ohjelmakokonaisuuden asiakirjoissa esiintyy merkittävästi päällekkäistä sisältöä, kuten toimintaympäristön kuvausta, tavoitteita, priorisointiperiaatteita, alueellisia erityispiirteitä sekä samoja hanke- ja suunnittelukokonaisuuksia koskevia kuvauksia.

HSL ehdottaa, että Väylävirasto arvioisi jatkossa mahdollisuutta yhdistää nykyiset ohjelmat yhdeksi kokonaisuudeksi, mikä parantaisi ohjelmakokonaisuuden ymmärrettävyyttä, vähentäisi päällekkäisyyksiä ja helpottaisi sidosryhmien mahdollisuuksia arvioida ohjelmien muodostamaa kokonaisuutta.

Vaihtoehtoisesti ohjelmakokonaisuuden esitystapaa voisi tulevaisuudessa tukea tietopalvelu, jossa näkyisivät eri suunnitelmien hankkeiden oleelliset tiedot, kuten prioriteetti, kehityspolku (ml. vaiheet ja aikataulut), rahoituspäätökset, kunnossapitovaikutukset, riippuvuudet ja kytkennät muihin toimenpiteisiin. Päivityksissä tulisi myös esittää selkeästi muutokset aiemmasta ja niiden taustasyyt.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

HSL pitää ohjelmakokonaisuutta lähtökohtaisesti suhteellisen onnistuneena niukkojen resurssien kohdentamisena. Tarpeiden ja käytettävissä olevien resurssien epäsuhta on kuitenkin niin suuri, ettei väyläverkon uskottava ylläpito ja kehittäminen ole mahdollista ilman rahoituskehysten kasvattamista.

Ratahankkeiden hyötyjä tulisi tarkastella välityskyvyn ja matka-aikojen lisäksi myös häiriöhallinnan näkökulmasta. Helsingin seudun lähijunaliikenteessä investointien merkittävä hyöty syntyy siitä, että liikenne toimii luotettavasti myös häiriötilanteissa.

Pääkaupunkiseudun toimiva joukkoliikenne on keskeinen edellytys maan suurimman seudun työssäkäynnille, maankäytön kehittämiseksi ja koko Suomen kansantaloudelle. Helsingin seudun ja lähijunaliikenteen valtakunnallinen merkitys tulisi tunnistaa ohjelmakokonaisuudessa nykyistä selvemmin.

Ohjelmakokonaisuudessa alueellisia erityispiirteitä tarkastellaan Etelä-, Itä-, Länsi- ja Pohjois-Suomen sekä kaupunkien näkökulmasta. HSL:n näkemyksen mukaan Helsingin seutu tulisi tunnistaa omana erillisenä alueellisen tarkastelun kokonaisuutenaan, sillä alueen liikennejärjestelmä poikkeaa olennaisesti muusta Suomesta.

Myös priorisoinnin perusteita tulee avata tarkemmin. Resurssien niukkuudessa on erityisen tärkeää, että valinnat perustuvat pitkäjänteiseen liikennepolitiikkaan ja että peruskorjaukset rahoitetaan tarkoituksenmukaisesta rahoituskehyksestä.

On myös alati oleellisempaa tunnistaa ne hankkeet, joilla on potentiaalia kerätä rahoituksena ainakin osin vaihtoehtoisten rahoituskanavien kautta. Suomeen on suunnitteilla mittava määrä suuria ratahankkeita, jotka olisi syytä kytkeä mukaan laajemman priorisoinnin mahdollistavaan kokonaisuuteen.

MAL-kaupunkiseutujen rahoituksen tulee olla monivuotista, ennakoitavaa ja liikennejärjestelmien kehittämistä mahdollistavaa. Kustannusjaon periaatteista tulee sopia yhdessä kaupunkiseutujen kanssa, eikä kuntien rahoitusosuuksia väylä- ja raideliikennehankkeissa tule kasvattaa tavalla, joka heikentää joukkoliikenteen ja kestävästä liikkumisen perusedellytyksiä.

HSL korostaa, että Helsingin seudun kestävästä liikkumiseen perustuva kasvu vahvistaa koko Suomen kilpailukykyä, kansainvälistä saavutettavuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Lisätietoja antaa liikenne-ekonomisti Kalle Laukkanen,
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus
Käsitelty hallituksen kokouksessa 22.9.2026 § 113