

Asia: VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Lausunnonantajan lausunto

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

Liikenne 12 -suunnitelman vision mukaan Suomen liikennejärjestelmä on vuonna 2050 toimiva, turvallinen ja kestävä, edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava sekä Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Liikennejärjestelmän tavoitteista on johdettu liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet.

Toimivuus: Suomen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palveluiden toimivuudella. Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoi daan TEN-T-verkkojen kehittämistarpeet. Henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen yhteentoimivuus sekä toimivat ja nopeat viestintäyhteydet koko maassa ovat olennaisia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä. Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuus: Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus. Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä välttyttäisiin. Liikenteen nollavisioita tavoitellaan ottamalla Safe System -lähestymistapa vahvemmin mukaan strategiatyöhön.

Kestävyys: Kestävyydellä tarkoitetaan niin taloudellista, ekologista kuin sosiaalista kestävyyttä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan ottaen huomioon eri alueiden ominaisuudet. Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti. Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kehittämisessä painotetaan kestäviä kulkutapoja niiden tehokkaan kasvun tukemiseksi, huomioiden samalla eri kulkutapojen toimivuus.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita yhdistäviä näkökulmia ovat saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus. Nämä tukevat tavoitteita ja takaavat pitkäjänteisen liikennejärjestelmä suunnittelun.

Liikenne 12 -suunnitelman toteutuksessa otetaan kuitenkin huomioon myös eri alueiden omat erityispiirteet. Alueelliset erityispiirteet tarkoittavat asioita, jotka ovat tärkeitä tietyillä alueilla tai kaupungeissa. Kaupungeissa ja taajamissa keskitytään nykyisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, päästöjen vähentämiseen, joukkoliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Maaseudulla tärkeintä on nykyisen liikenneverkon ja palveluiden ylläpito. Uusia teitä tai palveluja rakennetaan vain erityistapauksissa. Kävely ja pyöräily otetaan huomioon liikennettä kehitettäessä.

Uudenmaan liitto katsoo, että ohjelmakokonaisuus tukee liikennejärjestelmän toimivuutta, mutta ei vastaa riittävän vahvasti Uudenmaan ja Helsingin seudun kasvun, kansainvälisen saavutettavuuden eikä koko maan kilpailukyvyn kannalta keskeisiin kehittämistarpeisiin. Erityisen myönteistä on, että ohjelmakokonaisuuden valmistelu perustuu aiempaa vahvemmin vaikutusten arviointiin, liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan sekä hankkeiden systemaattiseen priorisointiin. Tämä tukee liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä ja lisää päätöksenteon läpinäkyvyyttä.

Uudenmaan liitto pitää myös tärkeänä, että ohjelman valmistelussa on tunnistettu alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä MAL-suunnittelun merkitys osana tietopohjaa ja hanketarpeiden tunnistamista. Maakuntien liitoilla ja alueellisella liikennejärjestelmätyöllä on keskeinen rooli liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden kokoamisessa ja yhteensovittamisessa. On myönteistä, että ohjelman valmistelu perustuu jatkuvaan vuorovaikutukseen alueiden toimijoiden kanssa ja että alueelliset erityispiirteet on huomioitu osana suunnittelua ja priorisointia.

Samalla Uudenmaan liitto toteaa, että ohjelmakokonaisuuden ja käytännön investointipäätösten välinen suhde jää osittain epäselväksi. Merkittävä osa väyläverkon kehittämisestä etenee ohjelmakokonaisuuden ulkopuolella esimerkiksi valtion talousarvioiden ja lisätalousarvioiden, MAL-sopimusrahoituksen sekä muiden erillisrahoituspäätösten kautta. Tämän vuoksi ohjelmakokonaisuus ei aina anna kokonaiskuvaa niistä hankkeista, joiden toteuttaminen on tosiasiallisesti etenemässä.

Erityisesti MAL-sopimukseen liittyvien hankkeiden asema suhteessa ohjelmakokonaisuuteen jää osin vaikeasti hahmotettavaksi. Lausuntoaineiston perusteella ei ole aina yksiselitteistä, millä tavoin MAL-sopimusten hankkeet näkyvät ohjelmakokonaisuudessa ja millä perusteilla osa niistä sisältyy ohjelmiin sekä osa etenee niiden ulkopuolella. Ohjelmakokonaisuuden läpinäkyvyyttä parantaisi, jos siinä kuvattaisiin nykyistä selkeämmin ohjelmien, MAL-sopimusten sekä muiden valtion rahoituspäätösten keskinäinen suhde.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan Suomen kilpailukykyä, kasvua ja kansainvälistä saavutettavuutta tulee edistää ensisijaisesti liikennejärjestelmän toimivuudella. Uudellamaalla sijaitsevat Suomen merkittävimmät kansainväliset solmukohdat, satamat, lentoasema sekä suurin työssäkäyntialue. Näiden yhteyksien kehittäminen tuottaa hyötyä koko maalle.

Uudenmaan liitto katsoo, että ohjelmakokonaisuudessa on arvioitu liian myönteisesti TEN-T-asetuksen lentoasemien rautatieyhteyksiä koskevien vaatimusten toteutumista. Helsinki-Vantaan lentoasema ylittää asetuksessa tarkoitetun 12 miljoonan matkustajan raja-arvon, mutta lentoasemalla ei nykyisin pysähdy pitkän matkan junaliikennettä. Lentorata on keskeinen hanke TEN-T-asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkemiseksi valtakunnalliseen kaukojunaverkkoon.

Sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja TEN-T-verkon merkitys näkyy ohjelmassa aiempaa vahvemmin. Uudenmaan liitto pitää tätä perusteltuna.

Samalla on kuitenkin tärkeää varmistaa, ettei uusi turvallisuuspoliittinen painotus tapahdu kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuden kustannuksella. Suomen kilpailukyky ja

logistinen tehokkuus perustuvat edelleen ennen kaikkea suurimpien kaupunkiseutujen ja kansainvälisten yhteyksien toimivuuteen.

Vaikka hankeyhtiöiden vastuulla olevat ratahankkeet eivät kuulu varsinaiseen investointiohjelmaan, Uudenmaan liitto katsoo, että niiden valtakunnallinen merkitys on niin suuri, että niiden tulisi näkyä ohjelmakokonaisuudessa nykyistä vahvemmin. Lentorata, Länsirata ja Itärata tukevat koko Suomen saavutettavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kansainvälistä kilpailukykyä sekä kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä. Ohjelmakokonaisuudessa olisi tarkoituksenmukaista tuoda selkeämmin esiin valtion pitkäjänteinen tavoite näiden ratahankkeiden edistämiseksi läpileikkaavasti suunnitteluohjelmassa, investointiohjelmassa ja ohjelmakokonaisuudessa.

Kestävyyden näkökulmasta ohjelmakokonaisuus jää osittain Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista. Liikenne 12 korostaa kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä, kävelyä, pyöräilyä ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä. Ohjelmakokonaisuudessa on mukana raideliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä tukevia hankkeita, mutta niiden mittakaava ei vastaa kasvavien kaupunkiseutujen tarpeita eikä liikenteen päästövähennystavoitteita. Ohjelmakokonaisuudessa painottuvat kuitenkin rahoituksen niukkuuden vuoksi ensisijaisesti ylläpito ja yksittäiset korjauskohteet, eikä kasvavien kaupunkiseutujen kapasiteettitarpeisiin pystytä vastaamaan riittävästi.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että Väylävirasto jatkaa tiivistä yhteistyötä maakuntien liittojen, kuntien, MAL-seutujen ja muiden alueellisten toimijoiden kanssa ohjelmakokonaisuuden valmistelussa. Liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa tulee jatkossakin hyödyntää vahvasti alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka muodostavat keskeisen tietopohjan valtakunnallisten tarpeiden rinnalle.

Uudenmaan liitto pitää keskeisenä haasteena ohjelmakokonaisuuden rahoituksen riittävyyttä. Väyläviraston omankin arvion mukaan perusväylänpidon rahoitustaso ei suunnitelmakauden alkuvuosina riitä vastaamaan tunnistettuihin tarpeisiin, minkä seurauksena korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisellä verkolla ja osa vaikuttavista kehittämishankkeista jää ohjelman ulkopuolelle. Tämä heikentää Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus- ja kestävyystavoitteiden toteutumista.

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

Uudenmaan liitto pitää myönteisenä pitkäjänteistä perusväylänpidon suunnittelua, mutta korostaa, että väyläverkon korjausvelan hallinta ja palvelutason turvaaminen edellyttävät riittävää ja ennakoitavaa rahoitusta. Uudenmaan liikennemäärät, väestönkasvu ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet asettavat väyläverkolle erityisiä vaatimuksia, jotka tulee huomioida rahoituksen kohdentamisessa. Perusväylänpidon rahoituksen tulee mahdollistaa sekä korjausvelan hallinta että liikennejärjestelmän toimivuuden turvaaminen kasvavalla kaupunkiseudulla ja sen vaikutusalueella.

Uudenmaan liitto korostaa, että merkittävä osa Suomen henkilöliikenteestä, työmatkaliikenteestä ja ulkomaankauppaa palvelevista kuljetuksista kulkee Uudenmaan väyläverkon kautta. Tämän vuoksi alueen tie-, rata- ja satamayhteyksien palvelutason heikkenemisellä on vaikutuksia koko maan saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn.

Koska suunnitelma ei esitä alueellista toteutuvien hankkeiden listaa, on vaikea arvioida, miten rahoitus kohdentuu Uudenmaan liikennejärjestelmän tarpeisiin. Sen sijaan suunnitelmasta käy selvästi ilmi, että tunnistettuja parantamistarpeita jää valtakunnallisesti toteuttamatta rahoituksen puutteen vuoksi.

Tarvelista sisältää priorisoituja parantamishankkeita, joiden toteuttaminen olisi perusteltua, mutta jotka jäävät nykyisen rahoituskehityksen ulkopuolelle, seuraavasti:

- Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet), Vihti
- Vt 4 Metsola–Jokivarsi, Vantaa meluntorjunta
- Vt 6 Koivistontien liittymän parantaminen, Lapinjärvi
- Vt 25 Leksvallin jkp + akk, Raasepori
- Kt 51 tievaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio
- Mt 110 Brobackantie–Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo
- Mt 170 ja mt 148 välillä Kilpilahdentie–Kulloo jkpp-väylä ja liittymä-järjestelyt, Porvoo
- Mt 1070 Sammatti–Myllykylä jkp, Lohja
- Mt 1452 parantaminen Pohjoisväylän liittymässä, Järvenpää
- Mt 1324 Klaukkala–Lahnus jkp, Espoo ja Nurmijärvi
- Mt 1580 Vanhakyläntien painuma, Loviisa

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

Suunnitteluohjelmaan kuuluu vuonna 2026 käynnissä oleva yleissuunnitelma Vt 2 Nummela-Karkkila sekä seuraavat käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat Uudenmaan alueelta:

- Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS
- Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS
- Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS
- Kt 50 Kehä III välillä kt 51 - Mankki, 1. vaihe, TS
- Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, TS
- Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, TS (Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus)
- Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja jatkosuunnitelmat, RS
- Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulan väylä (Kehä IV), TS (Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus)

- Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS

Esiselvityksenä alkaa tai on käynnissä vuonna 2026 Uudellamaalla Mt 2850 Riihimäki–Hyvinkää laatukäytävä ja Kt 52 Tammisaari-Salo.

Suunnittelukohteena rataverkon osalta ohjelmakokonaisuudessa on Uudenmaan alueella Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti, jolle on myönnetty eduskunnan talousarvioissa erillinen määräraha.

Vesiväyläverkon suunnittelukohteet Uudenmaan alueella ovat Inkoon meriväylän parantaminen ja Loviisan meriväylän parantaminen, jotka ovat suunnitteluohjelman mukaan Väyläverkon investointiohjelmassa nimettyjä hankkeita.

Suunnitteluohjelmassa todetaan, että Loviisan radan tarveselvitys ja hankearviointi on keskeytetty. Suunnitteluohjelmassa todetaan yleisellä tasolla, että suunnittelua voidaan keskeyttää esimerkiksi toimintaympäristön tai tarpeiden muutosten vuoksi, mutta Loviisan radan osalta muutosta ei avata tarkemmin. Sama kohde mainitaan kuitenkin mahdollisiksi käynnistettäväksi suunnittelukohteeksi vuosille 2027–2029.

Uudenmaan liitto pitää suunnitteluohjelmassa puutteena sitä, että hankeyhtiöiden edistämät valtakunnallisesti merkittävät ratahankkeet jäävät suunnitteluohjelmassa varsin irralliseksi kokonaisuudeksi. Vaikka hankkeiden suunnittelu etenee erillisissä hankeyhtiöissä, niiden vaikutukset ulottuvat laajasti koko valtakunnan liikennejärjestelmään ja rataverkon kehittämiseen. Suunnitteluohjelmassa olisi perusteltua kuvata nykyistä selkeämmin hankeyhtiöhankeiden ja valtion rataverkon suunnittelun yhteensovittamista sekä niiden roolia tulevaisuuden valtakunnallisen rataverkon kehittämisessä.

Suunnitteluohjelmasta puuttuu myös muita rataverkon kehittämisen kannalta keskeisiä yhteystarpeita.

Uudenmaan liitto katsoo, että Pasila-Riihimäki-ratahankkeen kolmannen vaiheen toteuttamatta olevat osuudet ja toimenpiteet tulee sisällyttää suunnitteluohjelmaan. Vaikka osia kolmannen vaiheen kokonaisuudesta on toteutettu aiemmissa hankevaiheissa, on koko tavoitetilan toteuttaminen välttämätöntä pääradan kapasiteetin lisäämiseksi, liikenteen täsmällisyyden parantamiseksi ja valtakunnallisesti merkittävän ratayhteyden toimivuuden turvaamiseksi.

Hanko-Hyvinkää-radan sähköistyksen valmistumisen jälkeen on perusteltua jatkaa rataosan kehittämistä kapasiteettia lisäävillä toimenpiteillä, kuten välisuojustuksella. Samalla on tärkeää jatkaa radan tasoristeysturvallisuuden parantamista, sillä tasoristeykset muodostavat edelleen turvallisuus- ja toimintavarmuusriskejä sekä rajoittavat osaltaan radan kehittämismahdollisuuksia. Välisuojustuksen ja tasoristeysjärjestelyjen toteuttaminen tukisi Hangon sataman kuljetusten kasvua, parantaisi junaliikenteen täsmällisyyttä ja mahdollistaisi rataosan tehokkaamman hyödyntämisen. Toimenpiteet vahvistaisivat myös ratayhteyden merkitystä osana valtakunnallista logistiikkaverkkoa sekä Suomen vientikuljetusten kilpailukykyä ja huoltovarmuutta.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä Inkoon sataman raideyhteyden suunnittelun edistämistä. Suunnitteluohjelmassa todetaan, että Inkoon satamalta puuttuu TEN-T-asetuksen edellyttämä rautatieyhteys, mutta yhteyttä ei ole sisällytetty ohjelman suunnittelukohteisiin. Uudenmaan liitto katsoo, että suunnitteluohjelmassa olisi tarpeen kuvata tarkemmin Inkoon pistoraitien suunnittelutilanne ja sisällyttää se suunnittelukohteisiin.

Rantaradan kunnostamista ja kehittämistä tulee jatkaa ja seuraavana suunnitteluvaiheena tulee edistää Kirkkonummen ja Siuntion välisen kohtausraideosuuden toteuttamista.

Koska Loviisan radan tarveselvityksen ja hankearvioinnin keskeyttämisen perusteita ei avata suunnitteluohjelmassa, Uudenmaan liitto pitää perusteltuna hankkeen jatkosuunnittelun edistämistä. Vaihtoehtoisesti keskeyttämisen taustalla olevat syyt tulisi kuvata ohjelmassa nykyistä selkeämmin, jotta hankkeen asemaa tulevassa suunnittelussa voidaan arvioida läpinäkyvästi.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan valtatie 25 suunnittelua on syytä jatkaa myös nykyisten tiesuunnittelukohteiden jälkeen. Yksittäisten liittymä- ja tiejaksohankkeiden lisäksi tulee edistää kehittämisselvityksessä määritellyn tavoitetilan mukaista jatkosuunnittelua, jotta yhteysvälin kehittäminen voi vaiheittain edetä kohti kaksiajorataisia ja ohituskaistoin parannettuja osuuksia. Tämä on tarpeen liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden sekä valtatie 25 kuljetuksia palvelevan roolin vahvistamiseksi.

Kantatie 55 on yhdessä valtatie 25 kanssa osa valtakunnallisesti merkittävää Kehä V - yhteyskäytävää. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että yhteysvälin kehittämisselvityksessä tunnistettuja liikenneturvallisuus-, sujuvuus- ja kuljetusjärjestelmän kehittämistoimenpiteitä edistetään jatkosuunnitteluun. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Monninkylän liittymän parantaminen on kantatie 55:n kiireellisin kehittämiskohde ja sen jatkosuunnittelua tulee edistää ensisijaisena toimenpiteenä.

Uudenmaan liitto katsoo, että kt 50 Kehä III välillä Vanha Porvoontie-Lahdentie tulee sisällyttää suunnitteluohjelman suunnittelukohteisiin. Kehä III on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä liikennekäytävä, jonka palvelutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa on kehittämisselvityksessä tunnistettu merkittäviä puutteita. Liikennemäärien kasvun ennakoidaan edelleen lisäävän näitä haasteita, minkä vuoksi tiesuunnittelun käynnistäminen on perusteltua väylän pitkäjänteisen kehittämisen ja pääväyläverkon toimivuuden turvaamiseksi

Valtatien 4 välillä Kehä III - Keravantie tunnistetut kapasiteetti- ja liikenneturvallisuusongelmat edellyttävät hankkeen jatkosuunnittelua. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että yhteysvälin kehittämiseksi laaditaan tiesuunnitelma ja varaudutaan sen toteuttamiseen osana valtakunnallisesti merkittävän TEN-T-yhteyden kehittämistä.

Valtatien 2 Nummela–Karkkila -osuuden suunnittelua tulee jatkaa yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen tiesuunnitelmatasolle. Tie toimii merkittävänä tavaraliikenteen yhteytenä Länsi-Uudenmaan ja muun Etelä-Suomen välillä. Nummelan ja Karkkilan välisellä osuudella on tunnistettu liittymiin ja tiejaksoihin kohdistuvia liikenneturvallisuuden ja toimivuuden kehittämistarpeita, joiden ratkaiseminen tukee sekä elinkeinoelämän kuljetuksia että alueen kasvua.

Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena, että suunnitteluohjelmaan sisältyvä Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi (TS) etenee suunnitellusti ja että hankkeelle osoitettu eduskunnan myöntämä erillinen rahoitus turvaa suunnittelun etenemisen. Kt 51 on Länsi-Uudenmaan keskeinen liikennekäytävä, jolla on merkittävä rooli alueen saavutettavuuden, elinkeinoelämän ja työmatkaliikenteen kannalta. Tämän vuoksi kantatien 51 kehittämistä tulee jatkaa pitkäjänteisesti koko yhteysvälin liikenneturvallisuuden, sujuvuuden ja välityskyvyn parantamiseksi. Uudenmaan liitto korostaa, että Tähteläntien (mt 11129) liittymän parantamista Inkoossa tulee edistää määrätietoisesti kohti toteutusta.

Kantatien 52 Tammisaari-Salo -yhteysvälin kehittämisselvitys on valmistunut vuonna 2026. Uudenmaan liitto katsoo, että selvityksessä tunnistetut liikenneturvallisuutta, kuljetusten

palvelutasoa ja alueen saavutettavuutta parantavat toimenpiteet tulee saattaa vaiheittain jatkosuunnitteluun ja toteutusvalmiuden kehittämiseen.

Mt 167 (Koskenkyläntie) parantamistarpeen ja –mahdollisuuksista tulisi laatia kehittämisselvitys. Tie toimii keskeisenä alueellisena yhteytenä Myrskylän ja Loviisan välillä sekä osana Itä-Uudenmaan sisäistä liikenneverkkoa. Selvityksen avulla voidaan arvioida yhteysvälin liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja muodostaa näiden pohjalta jatkosuunnittelua ohjaava näkemys tarvittavista parantamistoimenpiteistä

Lohjan nauhataajaman pyöräilyn laatukäytävän sekä maantien 1131 (Lapinkyläntie) jalankulku- ja pyörätieyhteyden suunnittelun jatkaminen on perusteltua liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä kestävän liikkumisen edellytysten vahvistamiseksi.

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

Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen ovat Uudenmaan alueella:

- Inkoon meriväylän parantaminen
- Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I—Kehä III ja Ilmasillan esitasoliittymä (MAL)
- Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti
- Koverharin meriväylän syventäminen
- Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170— Saaristotie, Loviisa
- Vt 25 osuus Meltola—Mustio
- Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo (MAL)

Investointiohjelmaan 2027–2034 sisältyy Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää ratahanke sekä seuraavat maantieverkon kehittämishankkeet Uudenmaan alueelta:

- E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa
- Vt 25 Langansböle-Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin yms. Raasepori
- Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja
- Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti
- Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää
- Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo
- Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo

Investointiohjelmassa esitetään pyöräliikenteen parannettavana kohteena Uudeltamaalta Mt 120 välillä Kaupintie—Kehä III ja Mt 2850 Hyvinkää—Riihimäki. Investointiohjelmassa ei kohdistu yhtäkään uutta pyörätietä Uudellamaalla.

Uudenmaan liitto katsoo, että kaikki tässä lausunnossa esitetyt Uudenmaan kohteet tulee sisällyttää investointiohjelmaan niiden suunnitteluvalmiuden mukaisessa aikataulussa. Tämä on edellytys maakunnan liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle sekä kasvun ja elinvoiman tukemiselle.

Erityisesti maantien 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sekä maantien 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) tulee nostaa investointiohjelmaan. Hankkeet parantavat poikittaisyhteyksiä, tukevat merkittäviä elinkeinoelämän ja logistiikan alueita sekä mahdollistavat seudun maankäytön ja työpaikka-alueiden kestävä kasvun.

Pääradan välityskyvyn ja toimintavarmuuden kehittämisen kannalta on tarpeen, että Pasila-Riihimäki-ratahankkeen kolmannen vaiheen toteuttamatta olevat osuudet ja toimenpiteet sisällytetään investointiohjelmaan. Vaikka osa kolmannen vaiheen toimenpiteistä on edennyt osana hankekokonaisuuden aiempia vaiheita, tulee koko kolmannen vaiheen tavoitetila toteuttaa pääradan välityskyvyn ja toimintavarmuuden parantamiseksi.

Uudenmaan liitto katsoo, että Helsinki-Pasila-ratakapasiteetin lisäämiseen tähtäävät toimenpiteet tulee sisällyttää investointiohjelmaan. Helsinki

vilkkain ja koko valtakunnallisen henkilöjunaliikenteen toimivuuden kannalta kriittinen rataosuus. Hanke on keskeinen myös lähijunaliikenteen palvelutason kehittämiseksi sekä valtakunnallisten ratayhteyksien toimintavarmuuden parantamiseksi.

Suunnitteluohjelman kohteiden lisäksi Uudenmaan liitto pitää perusteltuna, että seuraavat jo toteutusvalmiit hankkeet sisällytetään investointiohjelmaan.

Valtatien 3 Kannelmäki-Kaivoksela -osuuden ja Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttaminen on perusteltua väylän välityskyvyn, liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Hämeenlinnanväylä on osa valtakunnallisesti merkittävää runkotieverkkoa ja kansainvälistä E12-yhteyttä, jolla esiintyy merkittäviä ruuhkia erityisesti Kannelmäen ja Kaivokselan välillä. Hankkeella vastataan kasvavan maankäytön ja liikenteen tarpeisiin Helsingin Kuninkaantammessa sekä Vantaan Myyrmäen ja Kaivokselan alueilla sekä parannetaan joukkoliikenteen, tavaraliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn toimivuutta. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan hanke tulee sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan sen seudullisen ja valtakunnallisen merkityksen sekä alueen kasvun edellyttämien liikennejärjestelyjen turvaamiseksi.

Kt 50 Masalanportin eritasoliittymä tulee sisällyttää investointiohjelmaan. Hanke parantaa Kehä III:n liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä tukee Masalan ja Majvikin alueiden maankäytön kehittämistä. Hanke on liikenteellisesti perusteltu, ja sen eteneminen investointiohjelmaan tulee mahdollistaa kaavoituksen valmistuttua.

Kantatien 51 ja maantien 186 (Satamatie) liittymän parantamishanke tulee sisällyttää investointiohjelmaan ja edistää toteutukseen. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta kantatien 51 ja Inkoon sataman välisillä yhteyksillä sekä vahvistaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Jalankulun ja pyöräilyn hankkeet tukevat kasvavan Uudenmaan alueen liikennejärjestelmän toimivuutta ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Kohteiden toteuttaminen edistää Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteiden toteutumista. Seuraavat jalankulun ja pyöräilyn hankkeet, tulee Uudenmaan alueelta saada toteutukseen:

- Vt25 Leksvallin jalankulku-ja pyörätie ja alikulkukäytävä
- Mt 1070 Sammatti -Myllykylä
- Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie, MAL alueella
- Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku-ja pyörätie välillä Gesterborgintie–Hopeakuja, MAL alueella
- Hirsalantien jk-ja pyörätie, MAL alueella
- Kt52 Tenholantien jkp-tien jatke Skölgordintielle saakka, MAL alu-eella
- Mt 110 välillä Veikkola -Etelä-Nummela, jkp-tie, MAL alueella
- Mt 1131, Mt 1130 -Haapajärvi jkp-tie, MAL alueella
- Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöentie (yhteysväli Veikkola Nummela, MAL alueella
- Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie–Evitskogintie, MAL alueel-la
- Mt 1130 Mankki –Järvikyläntie, MAL alueella
- Mt 110 Etelä-Nummela –Myllylampi, MAL alueella osittain
- Mt 1130 Kiseleffin puistoti, MAL alueella
- mt11946 Puistokuja
- mt11777 Mustioentie (toteutus päällystyskohteiden yhteydessä)
- Mt 1605 (Myrskyläntie) jkp-tie välillä Lakkapolku –Papinjärventie
- Mt 170 Box -Kulloo jkp-tie
- mt11689 Söderkullantie, Brobölenie välillä Söderkulla–Nikkilä, Si-poo, MAL-alueella
- Mt 146 Pohjois-Paippisenkohdan jkp-tie (MAL-alueella)
- Mt 170 välillä tarmola-Vt7 (golfkenttä) jkp-tie
- Mt 1494 (Pornaistentie), väli Linnapelto Jokimäki jkp-tie
- Mt 148 (Öljytie), mt170 pohjoiseen, jkp-tie
- Mt176 jkp-tievälille Gislom-Lurensintie
- Mt11317 Otalammentie

Uudenmaan liitto katsoo, että raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämiseen tulee kohdentaa rahoitusta investointiohjelmassa. Kärkihankkeena tulee edistää raskaan liikenteen palvelualueen rakentamista valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymään Vantaan ja Nurmijärven alueelle. Hanke parantaa kuljetusten palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja huoltovarmuutta sekä vastaa kasvavaan turvallisten pysäköinti- ja taukopaikkojen tarpeeseen.

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

Uudenmaan liitto pitää ohjelmien kokoamista yhdeksi väyläverkon ohjelmakokonaisuudeksi perusteltuna. Samalla ohjelmakokonaisuutta tulisi edelleen kehittää siten, että sen yhteys hankkeiden toteuttamiseen ja eri rahoituslähteisiin olisi nykyistä selkeämpi.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Uudenmaan liitto toteaa, että väyläverkon pitkäjänteisessä kehittämisessä tulee huomioida maakuntahallituksen hyväksymät Uudenmaan liiton liikennehankkeiden prioriteetit.

Uudenmaan liiton liikennehankkeiden edunvalvonnan tärkeysjärjestyksessä:

Prioriteetti 1. Toteutetaan Lentorata

Prioriteetti 2. Tiivistetään Uudenmaan yhteyttä eurooppalaisiin liikennekäytäviin

- Länsirata
- Rantarata (kunnostaminen, Inkoon pistoraitteen suunnittelu)
- Itärata (suunnittelu)
- Helsinki-Tallinna rautatietunneli (suunnittelu)
- Prioriteetti 3. Vahvistetaan Uudenmaan satamia ja logistiikkayhteyksiä
- Valtatie 25 - Kantatie 55
- Valtatiet 3 ja 4 (Vt 4 suunnittelu)
- Keski-Uudenmaan poikittaiset logistiikkayhteydet
- Kantatie 50 (Kehä 3)
- Kantatie 51
- Hyvinkää-Hanko rata

Maakuntahallituksen hyväksymän priorisointijärjestyksen mukaisesti Uudenmaan liitto korostaa eurooppalaisiin liikennekäytäviin kytkeytyvien yhteyksien kehittämisen merkitystä. Tähän kokonaisuuteen kuuluu myös Helsinki-Tallinna-rautatietunnelin suunnittelun edistäminen. Uudenmaan liitto näkee tärkeänä Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden edistämisen kirjaamisen osaksi tätä ohjelmakokonaisuutta tai vaihtoehtoisesti sisällyttäen se valtion muihin selvityksiin ja toimenpiteisiin lähivuosina. Uudenmaan liitto tukee Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden edistämistä, koska sillä on tunnistettu olevan merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä Uudellemaalle, Suomelle, Virolle, muille Baltian maille sekä koko EU:lle. Hanke edistää pitkällä aikavälillä Uudenmaan ja koko Suomen kansainvälistä ja kansallista logistista saavutettavuutta, huoltovarmuutta sekä aluetaloushyötyjä ja kilpailukykyä kansainvälisistä investoinneista ja osaamisesta.

Uudenmaan liitto korostaa, että tunnelihankkeen edistämiseksi on ensimmäiseksi tarve vahvistaa sen edellyttämää kansallista tahtotilaa ja omistajuutta. Tämä on edellytys massiivisen infrastruktuurihankkeen edistämiseksi ja mm. EU- ja investointirahoitusten hakemiseksi.

Jatkosuunnittelussa voidaan sitten rakentaa valmiudet eri rahoitusmekanismien, kuten esimerkiksi CEF-rahoituksen, hyödyntämiseen.

Uudenmaan liitto on pohjustunut valmiuksia Helsinki–Tallinna-tunnelille jo pitkään. Pohjatyötä on tehty niin EU-päätöksentekoon vaikuttamalla, maakuntakaavoituksen selvityksillä kuin Suomen ja Viron välisten yhteistyörakenteiden kehittämisellä. Olemme osaltamme valmiina tunnelin tarkemman suunnittelun käynnistämiseen yhteistyössä, mutta eteneminen edellyttää kaikkien keskeisten tahojen ja päätöksentekijöiden sitoutumista.

Liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä on huolehdittava myös luonnon monimuotoisuuden turvaamisesta. Uudenmaan alueellisena erityispiirteenä on Suomen suurin kaupunkiseutu ja eteläisen Suomen monimuotoinen luonto pohjoisen Euroopan kasvillisuusvyöhykkeiden vaihtumisvyöhykkeellä. Ilmasto-olosuhteiden raja-alueilla on erityinen merkitys lajiston säilymisessä ilmastonmuutoksen edetessä. Uudenmaan liitto muistuttaa maakunnallisten ekologisten yhteyksien heikosta tilanteesta, joka johtuu suurelta osin jo toteutettujen väylien rakenteista ja riista-aidoista. Valtion väyläsuunnittelun ja ylläpidon toimenpiteet ovat keskeisiä jäljellä olevien ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja jo heikentyneiden kehittämiseen. Tiedot maakunnallisesta ekologisesta verkostosta on ladattavissa Uudenmaan liiton aineistopalvelusta.

Yhteenveto

Uudenmaan liitto pitää Väyläviraston ohjelmakokonaisuutta aiempaa johdonmukaisempana ja vaikutusarviointiin perustuvana, mutta katsoo sen jäävän riittämättömäksi vastaamaan Uudenmaan, Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeisiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin.

Liitto korostaa erityisesti Uudenmaan valtakunnallista merkitystä kansainvälisen saavutettavuuden, logistiikan, työmatkaliikenteen ja elinkeinoelämän kannalta. Ohjelmakokonaisuuden suurimpana haasteena nähdään rahoituksen riittämättömyys, minkä seurauksena korjausvelka kasvaa ja useita tarpeellisia sekä priorisoituja kehittämishankkeita jää toteuttamatta.

Suunnittelu- ja investointiohjelmissa tulee vahvemmin huomioida Uudenmaan keskeiset rata-, tie- ja logistiikkahankkeet, hankeyhtiöiden ratahankkeet, Pasila-Riihimäki-radan jatkokehittäminen, Rantaradan kehittäminen, Kehä IV, Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, Vt 25, Kehä III, Vt 4, Vt 3, Vt 2 ja Kt 51. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteutusta tulee lisätä kasvavan kaupunkiseudun tarpeisiin.

Uudenmaan liitto pitää ohjelmien kokoamista yhdeksi kokonaisuudeksi perusteltuna, mutta ohjelmakokonaisuuden suhdetta MAL-sopimukseen, muihin rahoituslähteisiin ja toteutuviin investointeihin tulisi kuvata nykyistä selkeämmin. Lisäksi liitto korostaa ekologisten yhteyksien turvaamista sekä Helsinki-Tallinna-yhteyden pitkän aikavälin suunnittelun edistämistä.

Vartiainen Petra
Uudenmaan liitto - maakuntajohtaja Telén Tuija