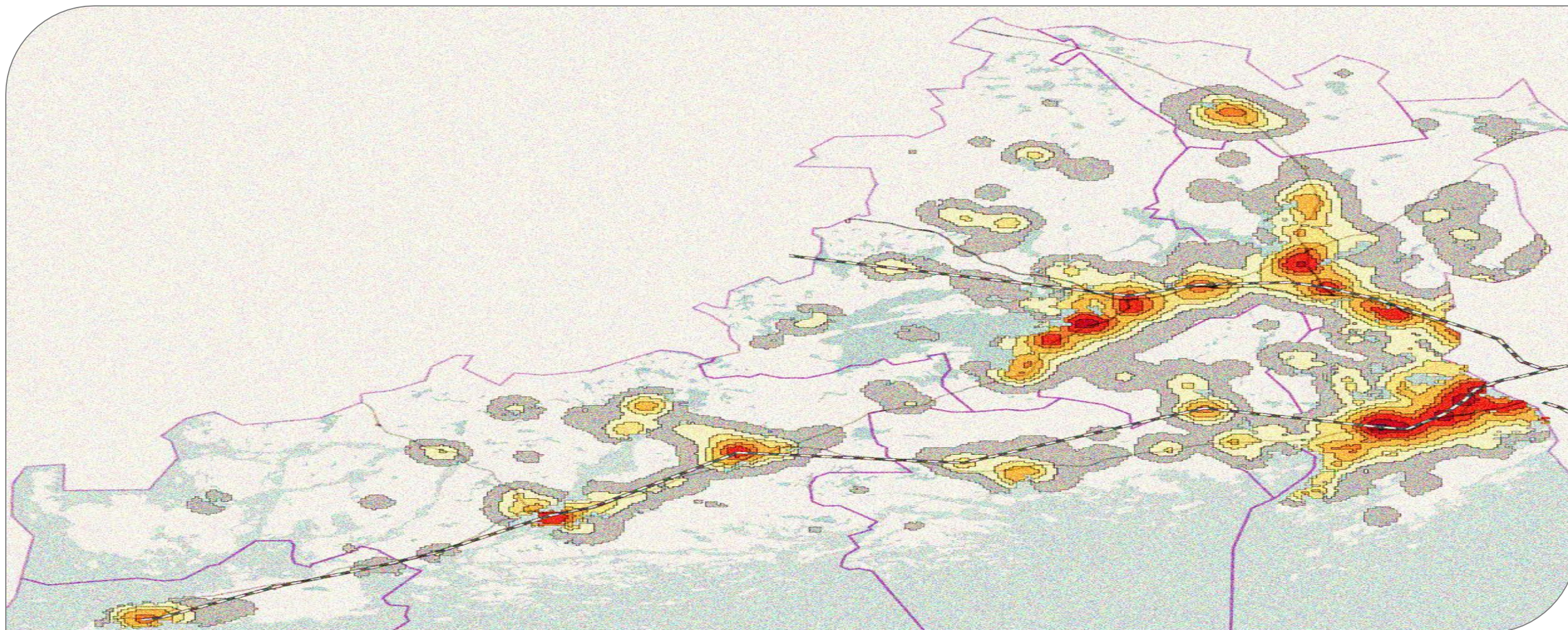




Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma - toimenpideohjelma 2025-2028

19.12.2024

SISÄLLYS

- 1 Johdanto 3**
 - 1.1 Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2021)... 3
 - 1.2 Lähtökohtia toimenpideohjelman laatimiseen vuosille 2025-2028 3
- 2 Toimenpideohjelman laatiminen 4**
 - 2.1 Liikennejärjestelmän tilan kehitys 4
 - 2.2 Tavoitteiden ajantasa-arvio 5
 - 2.3 Toimenpideohjelman muodostamisperiaate 6
- 3 Toimenpideohjelma vuosille 2025-2028 7**
 - 3.1 Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen..... 7
 - 3.2 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen..... 7
 - 3.3 Tieverkon ja kuljetusyhteyksien kehittäminen 7
 - 3.4 Muut kuin liikenneyhteyksiin liittyvät kärkitoimet..... 8
- 4 Jatkotoimenpiteet 8**

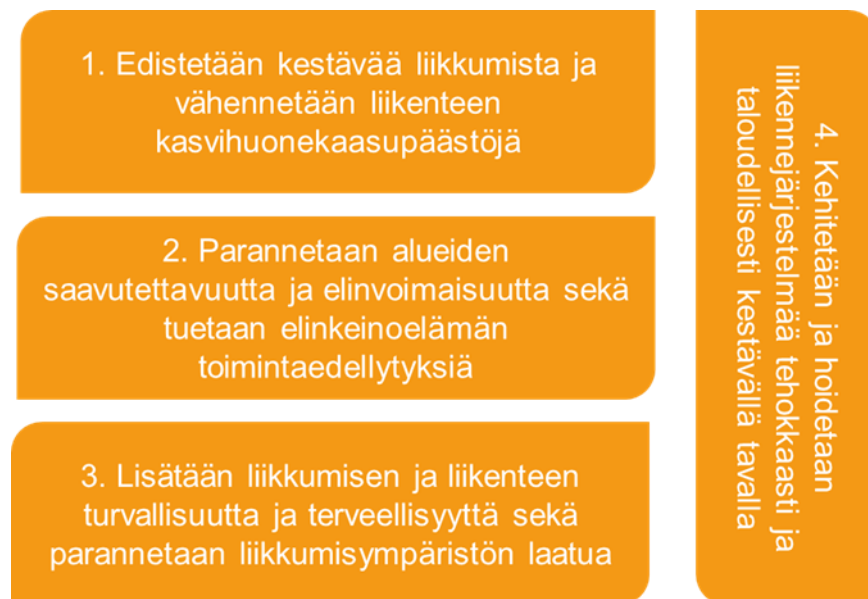
Liite: toimenpideohjelmataulukot.

1 Johdanto

1.1 Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2021)

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2021. Suunnitelma laadittiin rinnakkain Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Molempien suunnitelmien lähtökohtana oli 8.6.2020 valmistunut Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelu, jossa tarkasteltiin mm. Uudenmaan liikennejärjestelmän kansainvälisiä ja valtakunnallisia kytkentöjä sekä muodostettu yhteiset liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet.

Koko Uttamaata koskevat liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet on asetettu ja hyväksytty keväällä 2020 Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelun yhteydessä (raportti 8.6.2020). Samassa yhteydessä on arvioitu keinovalikoimaa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.



Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisen päätavoitteet.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettiin liikennejärjestelmän strategiset kehittämislinjaukset:

1. Edistetään kestävästä liikkumisesta ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä
2. Parannetaan alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
3. Lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua.

Strategisten kehittämislinjausten perusteella laadittiin konkreettisemmat kehittämislinjaukset seuraavista kokonaisuuksista:

- **Joukkoliikennejärjestelmän ja matkaketjujen kehittäminen**, jossa tavoitteena on ohjata erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä joukkoliikenteeseen sekä ohjata kuntien sisällä tapahtuvaa henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin.
- **Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittäminen**, jossa kehittämisen lähtökohtina ovat: 1) jalankulku liittyy kaikkien kulkutapojen käyttöön pääkulkutavasta riippumatta ja 2) pyöräliikenteen tärkein ja vaikuttavin edistämiskeino on infrastruktuurin ja olosuhteiden kehittäminen. Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä.
- **Tie- ja katuverkon ongelmakohtien kehittäminen**, jossa tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta sekä erityisesti kuljetusten palvelutasoa.
- **Kuljetusyhteyksien kehittäminen**, jossa tavoitteena on parantaa kuljetusyhteyksien kustannus- ja energiatehokkuutta sekä toimintavarmuutta.
- **Maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyö**, jossa on tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnittelu kytkeytyy maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun prosessien kaikissa vaiheissa.
- **Vähäpäästöisten kulkuneuvojen hankinnan ja käytön edistäminen**, joka tukee päästötavoitteen saavuttamista. Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (CO2) vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.
- **Muut kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisen edistämiskeinot**, joiden tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta myös muilla keinoilla, kuin pelkästään liikkumisyhteyksiä kehittämällä. Näiden keinojen edistäminen edellyttää tyypillisesti yhteistyötä julkishallinnon eri toimijoiden sekä elinkeinoelämän välillä.

Kehittämislinjausten perusteella määritettiin liikennejärjestelmän keskeisimmät kehittämistoimet vuoteen 2035 ulottuvalla aikajänteellä sekä tarkennettu toimenpideohjelma vuosille 2021-2024.

1.2 Lähtökohtia toimenpideohjelman laatimiseen vuosille 2025-2028

Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen on ollut useita globaalin tason ennakoimattomia kriisejä (Korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, energiakriisi), jotka ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat edelleen liikenteeseen ja kuljetuksiin. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on muuttanut pysyvästi Suomen geopoliittista asemaa ja Suomi on liittynyt NATOon. Turvallisuusilmapiirin muutos korostaa huoltovarmuuden ja sotilaalliseen liikkumiseen liittyviä näkökulmia.

Toimintaympäristössä vaikuttavia jo pitempään näkyvillä olleita ilmiöitä ovat esimerkiksi: ilmastomuutoksen hillintä ja siihen liittyvä vihreä siirtymä, ilmastomuutokseen sopeutuminen; väestön

ikäntyminen, kaupungistumien kiihtyminen, liikenteen sähköistymisen ja digitalisoituminen, jne. Kaikki nämä ilmiöt näkyvät voimakkaasti liikenteessä ja vaikuttavat alueen liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen toteutusprosessi ovat lisänneet valtakunnallisen liikennepolitiikan suunnitelmallisuutta, liikennejärjestelmän tietopohjaa ja tilanseuranta sekä ennakoitavuutta. Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne 12 -suunnitelma, valmistui loppuvuodesta 2021. Liikenne 12 -suunnitelman päivitys on parhaillaan käynnissä ja valmistuu aikataulun mukaan vuoden 2025 alkupuolelle.

Huomioitavia asioita Liikenne 12 -suunnitelmasta ovat mm.:

- Suunnitelman tavoitteet ja niitä täydentävät strategiset linjaukset.
- Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen rahoituskehys on erittäin tiukka ja kehittämiseen käytettävissä oleva rahoitus on vähenevässä määrin.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on ohjata alueellisten toimijoiden ja kuntien toimintaa sekä myös edistää alueen liikennejärjestelmän kehittymistä Liikenne 12 -suunnitelman puitteissa. Liikenne 12 -suunnitelman toteutukseen liittyvien keskeisiä aineistoja ja ohjelmoinnin suunnitelmia ovat: liikennejärjestelmän strateginen tilannekuva sekä Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmat, jotka päivitetään vuosittain. Suunnittelu- ja investointiohjelmiin valittavat toimenpiteet arvioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden sekä valtakunnallisen strategisen tilannekuvan perusteella.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettävät liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja toimintalinjat on uudistumassa ja ne on otettu huomioon myös Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman 2025-2028 laatimisessa.

2 Toimenpideohjelman laatiminen

2.1 Liikennejärjestelmän tilan kehitys

Uudenmaan liitto kerää tietoa liikennejärjestelmän tilan kehityksestä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovittujen tilaindikaattoreiden avulla. Indikaattorit on jaoteltu vuosittain päivitettäviin perusindikaattoreihin ja niitä täydentäviin indikaattoreihin.

Perusindikaattorit on valittu siten, että ne voidaan päivittää vaivattomasti suoraan liikenneverkolta tai automaattisesti päivitettävistä tilastoainstoista.

Täydentävät indikaattorit syventävät tietoja liikkumisen ja kuljetusten, liikennejärjestelmän, maankäytön ja saavutettavuuden muutoksista. Täydentävin indikaattoreiden päivittäminen on työläämpää ja ne päivitetään harvemmin.

Alla olevassa taulukossa on kuvattu tilaindikaattoreissa tapahtunutta muutosta suhteessa hyväksytyihin liikennejärjestelmän kehittämisavoitteisiin. Neljän vuoden seuranta-aika on varsin lyhyt ja kaikkien indikaattoreiden osalta ei voida tehdä luotettavia päätelmiä pitemmän aikavälin kehityskulusta.

Perusindikaattorit + = kehitys tukee tavoitteiden saavuttamista = kehitys ei tavoitteiden mukaista N = ei liity oleellisesti tavoitteeseen	Kestävän liikkumisen edistäminen	Alueiden saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden parantaminen	Turvallisuuden ja terveellisuuden lisääminen liikenteessä	Liikennejärjestelmän tehokas ja taloudellinen kehittäminen ja hoitaminen
Liikennemäärä LAM-pisteillä	-	+	-	-
Autokanta (kehitys henkilöautoa/asukas)	-	+	-	-
Käyttövoimajakauma	+	+	+	+
Autokannan keskimääräinen CO2-päästö	+	N	+	+
Tieliikenteen CO2 päästöt	+	N	+	+
Henkilövahinko-onnettomuudet	+	+	-	-
Täydentävät indikaattorit				
Matkamäärät ja liikkumissuoritteet	-	-	-	+
Työssäkäynti ja pendelöinti	-	-	-	-
Rautatiekuljetukset	-	-	-	-
Merikuljetukset	N	+/-	-	N
Maantiekuljetukset	-	+	-	-
Liikenteen ilmastopäästöt	+	N	+	+
Asukas- ja työpaikkamäärät	+/-	+/-	N	+/-
Asukkaiden ja työpaikkojen keskitiheys YKR-ruuduissa	-	-	-	-
Työpaikkojen sijoittuminen SAVU-vyöhykkeillä	N	N	N	N
Asumisen sijoittuminen SAVU-vyöhykkeillä	+	+	+	+
Liikenneverkkojen ja joukkoliikenneyhteyksien muutokset	-	-	-	-
Liikenneverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen käytettävä rahoitus	-	-	-	-
Joukkoliikenteeseen, kyytipalveluihin ja lakisääteisiin henkilökuljetuksiin käytettävä rahoitus	-	-	-	-
Joukkoliikenteeseen, kyytipalveluihin ja lakisääteisiin henkilökuljetuksiin käytettävä rahoitus (kunnat, ELY)	+	+	+	+
Liikkumisen ja liikenteen hintojen muutokset	+	-	+	+

Liikennejärjestelmän seurantaindikaattoreiden kehitys tavoitteisiin verrattuna.

Liikenteen perusindikaattoreissa (esim. liikennemäärät, autokanta) **kehitys ollut monilta osin positiivista**. Kehitys selittynee pitkälti tarkasteluajavälille ajoittuneiden merkittävien ulkoisten muutosilmiöiden perusteella. Koronaepidemia (henkilöliikenne) ja Venäjän Ukrainaan käynnistämä hyökkäyssota (tavaraliikenne) aiheuttivat väliaikaisen notkahduksen liikenne- ja kuljetusmäärissä mutta näyttää siltä, että tilanne on normalisoitunut ja ollaan palaamassa kasvu-uralle. Vaikutus tiekuljetuksiin on ollut selvästi maltillisempi kuin Itä-Uudellamaalla ja tiekuljetuksen ovat olleet lievässä kasvussa. Rautatiekuljetusten osuus kuljetuksista on kokonaisuutena laskussa lukuun ottamatta Vuosaaren kuljetuksia.

Liikenneturvallisuudessa kehitys on ollut lievästi positiivinen, mikä saattaa ainakin osittain selittyä myös edellä mainituista suoritemuutoksista.

Päästöjen kasvu suoritteeseen suhteutettuna on taittunut loivaan laskuun, mihin vaikuttaa mm. ajoneuvokannan yksikköpäästöjen väheneminen ja käynnissä oleva käyttövoimamurros.

Yhdyskuntarakenteen kannalta kehitys on osin ristiriitaista. Ylikunnallinen pendelöinti on lisääntynyt. Asukaskehitys kestävään liikkumiseen perustuvilla SAVU-vyöhykkeillä on ollut positiivinen, mutta työpaikkojen määrän osalta kehitys on ollut suhteellisesti voimakkaampaa muilla SAVU-vyöhykkeillä.

Liikennejärjestelmän rahoitus on ollut suurimmissa haasteissa. Kehitys on ollut negatiivista liikenneverkkojen ylläpidon ja kehittämisen sekä joukkoliikenteeseen käytettävissä olevan rahoituksen osalta. Liikenneverkkojen hoitoon ja ylläpitoon on saatu aivan viime aikoina ylimääräistä rahoitusta (mm. päällysteiden uusimiseen), mutta pitkän aikavälin kehitysnäkymä on haasteellinen.

Liikkumiskäyttäytymisen osalta ei ole ajantasaista tietoa: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus toteutetaan vuoden 2025 aikana, ja tulokset valmistunevat vuoden 2027 aikana.

2.2 Tavoitteiden ajantasa-arvio

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen toimenpideohjelmat muodostavat lähtökohdan alueen toimijoiden vuoropuhelulle liikennehallinnon suuntaan valtion väyläverkkoon kuuluvien toimenpiteiden edistämässä. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan jatkossa alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien rooli tulee vahvistumaan.

Valtion väyläverkon kehittämisen tavoitteet ja resurssit linjataan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Alueellisen vuoropuhelun kannalta oleellista on tunnistaa alueellisten ja valtakunnallisten tavoitteiden yhteiset linjaukset sekä mahdolliset erot niiltä osin kuin alueellisen suunnitelman tavoitteissa ei nouse esille samoja teemoja kuin valtakunnallisen suunnitelman tavoitteissa. Tässä työssä on arvioitu maakuntahallituksessa 8.6.2020 hyväksytyjen liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden ajantasaisuutta Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden suhteen.

Vahvoja yhdistäviä teemoja ovat:

- Kestävä kasvu kaupunkiseuduilla ja hyvin saavutettavilla alueilla.
- Liikennejärjestelmän solmukohdat ja matkaketjut
- Hoidon ja ylläpidon merkityksen korostaminen

Liikenne 12 -suunnitelmassa vahvemmin näkyviä teemoja ovat:

- Kokonaisturvallisuuden käsite.
- Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus
- Olemassa olevan verkon tehokkaampi hyödyntäminen vs. kehittäminen
- Sosiaalinen kestävyys ja harvaan asuttujen alueiden saavutettavuus.

Kokonaisturvallisuus käsittää huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden, kyberturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden.

Länsi-Uudenmaan tavoitteissa näkökulma on painottunut liikenneturvallisuuteen. Huoltovarmuusnäkökulma liittyy erityisesti satamiin ja satamien takamaayhteyksien toimivuuden turvaamiseen.

Kestävyys teeman alla korostuvat taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys:

- **Olemassa olevan verkon tehokkaampaa hyödyntämistä kehittämisen sijasta.** Liikenneverkkoja ja palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa, joissa korostuvat elinkeinoelämän tarpeet.
- **Sosiaalinen kestävyys eri alueiden ominaisuudet huomioiden korostuu.** Rahoitusta ja resursseja suunnataan myös keskivälikään ja alemman väyläverkon toimivuuden parantamiseen.

Valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman päivitettyt tavoitteet (Suunnitelmaluonnosaineisto 11.10.2024)



1. Toimivuus

- Valtaosa resursseista allokoituu olemassa olevan verkon toimintaedellytysten varmistamiseen.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta kaupunkiseuduilla olennainen merkitys, mutta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittäminen on ollut pääosin kuntien ja kaupunkiseutujen vastuulla valtion keskittyessä koko valtakunnallisen liikennejärjestelmän ja kaikkien liikennemuotojen toimivuuden varmistamiseen.

2. Turvallisuus

- Kokonaisturvallisuuden edistäminen tukee pitkälti myös toimivuus-tavoitetta, muun muassa huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden huomiointi. Myös liikenneturvallisuustoimet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista.
- Resursseista allokoituu merkittävä osa turvallisuutta tukeviin toimenpiteisiin.

3. Kestävyys

- Kestävyyden osalta korostuu erityisesti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tehokas hyödyntäminen.
- Erityisesti ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys korostuvat olemassa olevasta infrasta huolehtimisen näkökulmasta koko maassa
- Liikennejärjestelmäsuunnittelussa pyritään edistämään kestävä liikunnan mahdollisuuksia erityisesti kaupunkiseutujen kestävä ja tehokkaan kasvun näkökulmasta.
- Liikkumismahdollisuuksien osalta huomioidaan eri alueiden ominaisuudet. Turvallisuus- ja toimivuustavoitteiden saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet vahvistavat myös sosiaalisen kestävyden näkökulmaa.

Valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista johdetut toimenpideohjelmaa ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset

Toimiva

- Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen
- Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa
- Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallinen

- Liikennejärjestelmän rooli korostuu osana kokonaisturvallisuutta (ml. liikenneturvallisuus).
- Liikenneturvallisuustoimenpiteissä painottuvat ne toimet, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä välttäisiin.

Kestävä

- Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet korostuvat eri alueiden ominaisuudet huomioiden.
- Painotetaan olemassa olevan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä.
- Kestävän liikkumisen mahdollisuudet korostuvat erityisesti kaupunkiseutujen tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset (Etelä-Suomi)

Toimivuus

- Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus

Turvallisuus

- Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä.

Kestävyys

- Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.

2.3 Toimenpideohjelman muodostamisperiaate

Toimenpideohjelma 2025-2028 on laadittu kokoamalla eri toimijoiden ajantasainen ohjelmointitieto Länsi-Uudellemaalle suunnitelluista toimenpiteistä ja arvioimalla sitä vuonna 2021 valmistuneen Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman vuoteen 2025 ulottuvan kehittämisohjelman suhteen.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman 2021- 2024 toteutumisen arviointi. Uudenmaan liitto ja Uudenmaan ELY-keskus ovat vuosittain toteuttaneet toimenpideohjelman seurantaan, joka päivitettiin tämän työn lähtökohdaksi.

- Toimenpideohjelman toteutuneet toimet poistettiin.
- Kesken olevien toimenpiteiden osalta kuvattiin loppuunsaattamisen edellyttämien toimenpiteiden tai toteuttamisvalmiuden edistämisen edellyttämät seuraavat vaiheet.
- Jatkuvan työn tai toiminnan toimet säilytettiin ennallaan.

Kirkkonummi ja Vihti kuuluvat Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2024-2035 piiriin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (jäljempänä MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Kirkkonummen ja Vihdin toimenpidetarpeiksi on kuvattu kuntien MAL-sopimukseen esittämiä toimenpiteitä, mutta kuntien toimenpiteiden rahoituksesta päätetään MAL-sopimuksen kirjausten mukaisesti.

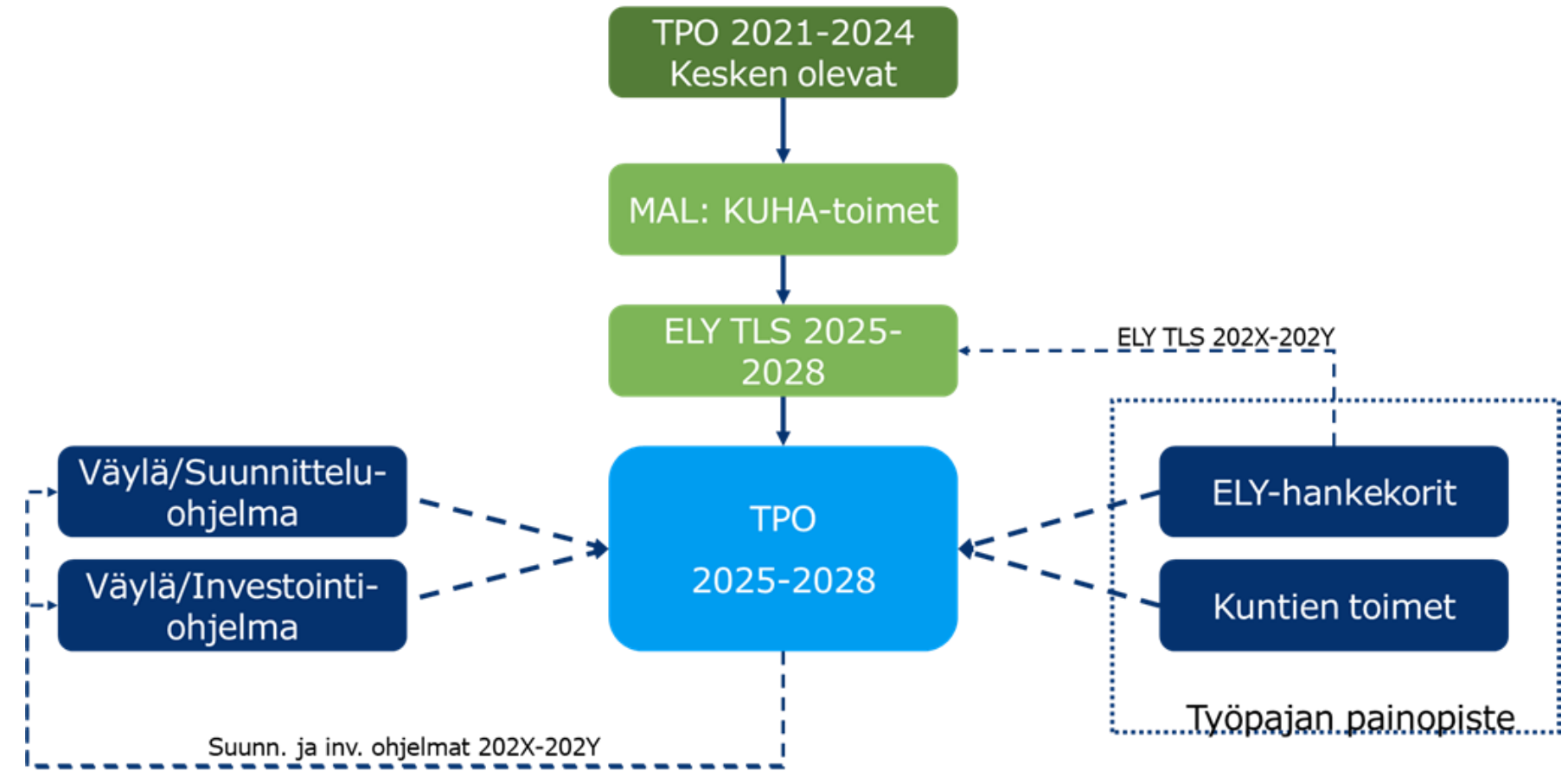
Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2025-2028. Suunnitelmassa kuvataan alueen tienpidon talouden ja toiminnan reunaehdot, painopisteet ja tavoitteet suunnitelmakaudella. Suunnitelma on ELY-keskuksen toiminnanohjauksen tavoitteisiin, kehittämistarpeisiin, resursseihin ja sidosryhmävuoropuheluun pohjautuva asiantuntijanäkemyks Uudellamaalla ELY-keskuksen vastuulle kuuluvien toimenpiteiden edistämisestä. Suunnitelma päivitetään vuosittain. Tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on otettu mukaan Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmahan toimenpideohjelmaan 2025-2028.

Väyläviraston suunnitteluohjelma 2024-2027. Suunnitteluohjelma on vuosittain laadittava suunnitelma, joka koskee valtion väyläverkkoa. Se on osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa¹. Suunnitteluohjelma sisältää rata- ja vesiväyläsuunnittelua sekä suurimpien tieverkon kohteiden suunnittelua, joita Väylävirasto ja ELY-keskukset tekevät. Ohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan merkittäviä väyläverkon kehittämiskohteita, jotta investointiohjelman kohteiden suunnittelutarpeet voidaan toteuttaa oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti¹. Suunnitteluohjelma myös tukee investointiohjelmahan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Suunnitteluohjelmassa 2024-2027 esitetyt toimenpiteet on otettu mukaan Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmahan toimenpideohjelmaan 2025-2028.

Väyläviraston investointiohjelma 2025-2032. Investointiohjelma on Väyläviraston näkemys uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelma päivitetään vuosittain ja on osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, suuria peruskorjaushankkeita sekä pienempiä parantamishankkeita. Ohjelmassa on myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Päätökset hankkeiden toteuttamisesta tekee eduskunta. Investointiohjelmassa 2025-2032 esitetyt toimenpiteet on otettu mukaan Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmahan toimenpideohjelmaan 2025-2028.

ELY-keskuksen hankekorit muodostetaan ELY:n asiantuntijanäkemysnä suunnitteluprosessin kautta, jossa otetaan huomioon alueelliset tarpeet ja kehittämiskohteet. Alueelliset tarpeet ja kehittämiskohteet kartoitetaan yhteistyössä paikallisten toimijoiden, kuten kuntien, yritysten ja kansalaisten kanssa ottaen huomioon liikennejärjestelmän tilatieto. Hankkeet priorisoidaan niiden vaikuttavuuden, kiireellisyyden ja toteutettavuuden perusteella. Lopulliset päätökset hankkeiden toteuttamisesta tehdään yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmahan toimenpideohjelmaan 2025-2028 on ELY:n hankekorien tärkeimmiksi priorisoituja toimenpiteitä, jotka käytiin läpi Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmälle järjestetyssä työpajassa.

Kuntien omia toimenpiteitä käsiteltiin Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmälle järjestetyssä työpajassa. Kuntien toimenpiteistä Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmahan toimenpideohjelmaan 2025-2028 on nostettu ylikunnallisesti merkittäviä toimia tai koko alueen kunnille kattavasti sovittuja toimenpiteitä.



Toimenpideohjelman muodostamisperiaate.

3 Toimenpideohjelma vuodelle 2025-2028

3.1 Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen

Solmupaikkojen tarkempi määrittely

Kestävät matkaketjut Itä- ja Länsi-Uudellamaalla -selvityksessä (2023) on priorisoitu Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen matkaketjut.

Toteutetaan 1. prioriteetin matkaketjujen (yhteensä 18 kpl) kävely- ja pyöräily-yhteyksien sekä liityntäpysäköinnin (autot ja pyörät) esitettyjä toimenpiteitä.

Edistämismvastuu kunnat, ELY.

Rantaradan lähijunaliikenteen varikon suunnittelu

Rantaradan lähijunaliikenteen huoltovarikon toteuttaminen on edellytys rantaradan lähijunaliikenteen tarjonnan kasvattamiselle. Uusi varikko myös mahdollistaa liikennöinnin aloittamisen ja päättämisen matkustustarpeen kannalta optimaalisesta paikasta. Varikon sijaintia ei ole vielä päätetty, mutta Espoolla ja Kirkkonummella on vaihtoehtoja mukana maanalaisista varikoista asti. Tehdään päätös varikon sijainnista ja käynnistetään jatkosuunnittelu.

Edistämismvastuu Rantaradan kunnat, HSL, Väylävirasto.

3.2 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kuntakohtaiset jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelmat

Tavoitteena, että kaikissa alueen kunnissa on laadittuna vuoteen 2028 mennessä ajantasainen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, jossa määritetään kuntakohtaisesti kävelyn ja pyöräilyn tavoitteelliset verkot, suunnitteluperiaatteet sekä osoitetaan keskeisimmät kehittämistoimet ja niiden vaiheistus. Useissa alueen kunnissa kehittämisohjelma on jo laadittuna, mutta puuttuu vielä Karkkilasta.

Kuntakohtaiset jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelmat toimivat keskeisenä lähtökohtana erityisesti kuntien sisäisen jalankulun ja pyöräilyn kehittämiselle ja ovat edellytys Traficomin kautta haettavilla pyöräilyn edistämisen tuille.

Edistämismvastuu kunnat.

Haja-asutusalueiden pyöräilyverkon seudullinen kehittämisspilotti

Useissa kunnissa on tunnistettu, että kävely- ja pyöräily-yhteyksien merkittävä kehittämistarve kohdistuu haja-asutusalueille, joille laajan jalankulku- ja pyörätieverkoston rakentaminen ei ole realistista.

Samalla on tunnistettu tarve määrittää seudullinen pyöräilyverkosto sekä arkiliikkumisen että myös matkailun tarpeisiin.

Esiselvitys Kyläiden toteuttamismahdollisuudet Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella on valmistunut vuonna 2022. Länsi-Uudella maalla on toteutettu vuonna 2023 kylätie mt 11065 Billnäsin puistotie & Vasarasepantie Raaseporissa.

Toimenpiteeksi esitetään jatkosuunnitteluun edenneiden kohteiden toteutus: mt 11317 Otalamentie Vihdissä.

Edistämismvastuu pilottikunnat, ELY.

Jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen

Lähivuosien kiireellisimmiksi jalankulku- ja pyöräteiden rakentamistarpeiksi on tunnistettu seuraavat yhteydet:

- Vt 25 Leksvallin jkp + akk, Raasepori
- Kt 51 Tähtelän liittymän ylikulku, Inkoo
- Kt 52 Tenholantien jkp-tien jatke Skölgordintielle saakka
- Jalankulku- ja pyörätie mt 110 välille Brobackantie - Kolmirannantie, Espoo ja Kirkkonummi.
- Mt 110 välillä Veikkola - Etelä-Nummela, jkp (PÄÄVE)
- Mt 110 Etelä-Nummela - Myllylampi, jkp
- Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela), Vihti, (PÄÄVE)
- Mt 1070 Sammatti-Myllykylä jkp, Lohja
- Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie - Evitskogintie, Kirkkonummi, (PÄÄVE)
- Mt 1130 Mankki - Järvikyläntie, jkp
- Mt 1130 Kiseleffin puistotie - Mt 11273, jkp
- Maantien 1131 (Lapinkyläntie) jalankulku- ja pyörätieyhteyden kehittäminen, Kirkkonummi
- Mt 1131, Mt 1130 - Haapajärvi jkp-tie (PÄÄVE)
- Lohjan nauhataajaman pyöräilyn laatukäytävän suunnittelu
- Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie- Granbackantie, Kirkkonummi (Muu jalankulun ja pyöräilyn verkko)
- Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie - Hopeakuja (Muu jalankulun ja pyöräilyn verkko)
- Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jkp-tie

Edistämismvastuu ELY, kunnat.

3.3 Tieverkon ja kuljetusyhteyksien kehittäminen

Tiehankkeiden osalta kärkitoimet sisältävät hankkeiden toteutusvalmiuden edistämistä tai suunnitelma- ja rahoitusilanteen mahdollistamassa myös varsinaisten rakentamishankkeiden toteuttamista vuoteen 2028 mennessä.

Valtatien 2 kehittämisselvitys on valmistunut. Jatketaan tunnistettujen kehittämistarpeiden toteutusvalmiuden edistämistä laatimalla yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi.

Valtatien 25 osalta saatetaan loppuun kehittämistoimien jatkosuunnittelu kantatien 51:n ja Tammisaaren välisellä osuudella ja tehdään tarvittavat toteutuspäätökset.

- Vt 25 yhteysvälille Langansböle - Västerbacka on käynnissä tie-suunnitelman laadinta.
- Vt 25 yhteysvälille Prästkullantie - Leksvallintie on käynnissä tie-suunnitelman laadinta jalankulun ja pyöräilyn järjestelyistä. Tie-suunnitelmassa suunnitellaan myös moottoriajoneuvoliikenteen liittymäratkaisuja

Mualla Länsi-Uudenmaan alueella valtatie 25 kiireellisimmiksi kehittämistarpeiksi on tunnistettu seuraavat kohteet:

- Valtatie 25: Parantaminen Meltolan kohdalla, Raasepori. Edellyttää rakennussuunnitelman päivittämistä.
- Valtatie 25: Vesitornin eritasoliittymän asemakaavan ja tiesuunnitelman laatiminen, Lohja. Hanke kytkeytyy Helsinki -Turku -ra-tayhteyden kehittämiseen. Tiesuunnitelma hyväksymiskäsittelyssä syksyllä 2024.
- Asemantien eritasoliittymän asemakaavan ja tiesuunnitelman laatiminen Nummelan kohdalla, Vihti. Tiesuunnitelma on ollut nähtävillä keväällä 2024.
- Vt 25 Kaukoilantien liittymän parantaminen ja Hiidenvedentien/Haapakyläntien liittymän sulkeminen Nummelan kohdalla, Vihti. Toimivuustarkastelut on päivitetty ja niiden perusteella ei ole tarvetta muuttaa parantamissuunnitelmaa.

Kantatien 50 (Kehä III) osalta kärkitarpeet ovat:

- Kt 50 (Kehä III), Masalan eritasoliittymän parantaminen, Kirkkonummi. Tiesuunnitelman vieminen hyväksymiskäsittelyyn edellyttää kolmen asemakaavan muuttamista. Suunnittelu MAL-sopimuksen mukaisesti

Kantatien 51 osalta kärkitarpeet ovat:

- Kt 51 rakennevaution korjaaminen Siuntiossa Hamossenin suon kohdalla.
- Kt 51 Sunnavikin (mt 115) liittymän parantaminen, Siuntio.
- Kt 51 Tähtelän liittymän (mt 11129) parantaminen ylikulun rakentamisen yhteydessä, Inkoo.
- Kantatien 51 parantaminen maantien 186 (Satamatie) liittymän kohdalla / uuden rampin rakentaminen Helsingin suuntaan.
- Kt 51 / Störsvikintie / Lätinen kuninkaantie, Liittymien porrastaminen ja jkp-alikulku

Kantatien 52 osalta kärkitarpeet ovat:

- Kt 52 kehittämisselvityksen laatiminen

Muita kärkitoimia ovat seuraavat:

- Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet)
- Mt 116 (Suitiantie)/Ratakatu/Venteläntie tasoliittymän parantamistarpeen ja -mahdollisuuksien selvittäminen, Lohja.
- Mt 1002 Skåldön silta, Raasepori
- Mt 11131 Hästbölen silta U-790, Siuntio
- Mt 11107 Sikaojan silta U-5026, Lohja
- Hanko-Hyvinkää radan tasoristeysjärjestelyt
- Hyvinkää-Karjaa radan peruskorjaus
- Hyvinkää-Hanko-radalle uusi välisuojustuspiste Rajämäki-Nummela-rata-osuudelle (0,5 M€), (Merkittävien linjaosuuksien ja rata-pihojen toimivuuden parantaminen).
- Inkoo sataman ratayhteys
- Inkoon väylä, parantamisen yleissuunnittelu
- Inkoon meriväylän parantaminen LNG-kuljetusten turvaamiseksi, Inkoo
- Hangon satamayhteys (Hangon ja Koverharin satamat) parantamistarpeen ja –mahdollisuuksien selvittäminen.
- Latausinfra toteuttamisedellytysten tarkentaminen ja toteutuksen edistäminen: Hangon rekkaparkki, Lohjan ABC ja Hiekka.

Tieverkon ja kuljetusyhteysien kehittämisen edistämisvastuu ELY, kunnat ja Väylävirasto.

3.4 Muut kuin liikenneyhteyksiin liittyvät kärkitimet

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy monia teemoja, jotka edellyttävät toimijoilta jatkuvaa aktiivisuutta ja yhteistyötä. Tällaisia ovat mm.:

- **Maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyöllä** vaikutetaan merkittävästi kestävästä liikkumisen edellytyksiin. Tästä syystä on tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnittelu kytkeytyy maankäytön ja palveluverkkojen suunnitteluun prosessien kaikissa vaiheissa. *Edistämisvastuu Uudenmaan liitto, kunnat.*
- **Kestävää liikkumista edistetään** myös valistuksen ja kohdennettujen kampanjoiden avulla. Kannustetaan kuntia liikkumisen ohjauksen suunnitelmien laadintaan yhteistyössä kuntien ja merkittävien työantajien, oppilaitosten ja kaupan toimijoiden kanssa. *Edistämisvastuu kunnat, ELY.*
- **Jatkuva liikenneturvallisuustyö** ja kestävästä liikkumisen edistäminen liittyvät myös jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön. *Edistämisvastuu kunnat, ELY.*
- **Vähäpäästöisten kulkuneuvojen hankintaa ja käyttöä** voidaan nopeasti edistää rakentamalla esimerkiksi liityntäpysäköintialueille sähköautojen latauspaikkoja. Nämä ovat erityisen tarpeellisia henkilöille, joilla ei ole latausmahdollisuutta kotipysäköinnin

yhteydessä. Latausmahdollisuus tukee myös kestävien matkakettujen käyttöä. Sähköautojen latausinfra yhteisiä kehittämissperi-

aatteita tulee täsmentää esimerkiksi seudullisessa latausinfra-

kehittämissstrategiassa. Strategiassa voidaan linjata myös kaasutankkausinfra kehittämistä. *Edistämisvastuu kunnat.*

- **Liikenteen tietopohjan ja ennustemenetelmien kehittäminen** tukee erityisesti joukkoliikennejärjestelmän, kyytipalvelujen sekä pyöräily-yhteysien tarkempaa suunnittelua. Menetelmäkehityksen tarvetta ja mahdollisuuksia on kuvattu tarkemmin seuraavassa jatkosuunnittelutarpeiden yhteydessä. *Edistämisvastuu Uudenmaan liitto.*

4 Jatkotoimenpiteet

Liikenne 12-suunnitelma valmistuu vuoden 2025 alkupuolella. Suunnitelman lähtökohtana vuosien 2025-2028 rahoitukselle on julkisen talouden suunnitelman rahoituskehys. Näköpiirissä on valtion rahoituksen väheneminen liikenneväyliin kokonaisuutena. Rahoituksen niukkuus heijastunee erityisesti liikenneväylien kehittämiseen. Tämä heijastuu myös todennäköisesti myös Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman 2025-2028 etenemiseen.

Toimenpideohjelman toteutumisen seurannassa tulee ottaa huomioon mahdollinen kehittämisrahoituksen niukkuus ja tarvittaessa on pyrittävä priorisoimaan toimenpiteitä, jolla voidaan edistää toteutusvalmiuden saavuttamista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys kannattaa ajoittaa siten, että se palvelee vuoropuhelua seuraavan valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman suuntaan. Liikenne 12 -suunnitelma päivitetään neljän vuoden välien, jolloin seuraava päivityskierros ajoittuu vuosille 2028-2029. Tuolloin käytettävissä ovat myös parhaillaan käynnissä olevan valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tulokset, joiden odotetaan valmistuvan vuoden 2027 aikana.

.