

Kaupunginhallitus 17.08.2026

Lausunnon antaminen Liikenne 12 -suunnitelmaa toteuttavasta Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

Valmistelijat / lisätiedot:
Kaitanen Susanna
Viitanen Minna
Hänninen Salla
Lehikoinen Juhani
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus antaa seuraavan lausunnon väylävirastolle:

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

Espoon kaupunki katsoo, että ohjelmakokonaisuudessa tulisi paremmin huomioida kasvavien kaupunkiseutujen tarpeet ja erityisesti pääkaupunkiseudun liikenteen kehittäminen. Kaupunki on huolissaan rahoituksen merkittävästä vähenemisestä ja erityisesti sen vaikutuksista Helsingin seudun kestävästä liikkumista ja liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin sekä Helsingin seudun merkitykseen kansainvälisten yhteyksien rakentajana. Rahoitusvajeen on ennakoitu vaikuttavan jossain vaiheessa myös vilkkaammin liikennöidyille tieosuuksille, jolloin myös elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus todennäköisesti heikentyy. Merkittävä kehittämisrahoituksen tason lasku 2030-luvulle luo heikon näkymän tuleviin tieverkon ja palveluiden kehittämistarpeisiin, jotka liittyvät esim. päästövähennystavoitteisiin ja liikenteen automaatioon.

Liikenne 12 toimeenpanon alueellisten erityispiirteiden muotoilu Etelä-Suomen ja kaupunkien osalta on tehty tiiviisti ja taitavasti. Erityispiirteissä kuvattujen tavoitteiden tuleekin ohjata myös Helsingin seudun liikenteen kehittämistä liittyen mm. kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen huomiointiin.

Liikenne 12 -suunnitelmassa käsitellään meluntorjuntaa osana kestävä, terveellisen ja turvallisen elinympäristön edistämistä. Meluntorjunnan hankkeet eivät nouse riittävässä määrin esiin suhteessa niistä saataviin hyötyihin. Espoon kaupunki katsoo, että meluntorjunnan parantamiseen tulisi varata enemmän rahoitusta. Espoossa on useita asuinalueita, jotka sijaitsevat valtion väylien melualueella. Espoossa uusimistarpeessa ovat erityisesti Länsiväylän meluntorjunta Tapiolan seudulla sekä ohjelmassa mukana oleva Kehä III melusuojaus Espoonkartanon kohdalla.

Ohjelmakokonaisuudessa toistuu valtion ja kuntien yhteisrahoituksen ratkaiseva rooli. Espoon kaupunki vaatii, ettei valtio sysäisi rahoitusvastuuta jatkuvasti enenevässä määrin kunnille.

Lisäksi pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen maantieverkolla tulisi varata enemmän määrärahoja, sekä uusien jk+pp -väylien rakentamiseen, että olemassa olevien laadun parantamiseen. Nyt pääkaupunkiseudun keskeisen seudullisen pyöräverkon alueella yhteyksien parantaminen ei nouse suunnittelu- tai investointiohjelmassa esiin. Tämä on huolestuttavaa, sillä erillisen pyöräilyinfran valtionavustuksen määrä on samanaikaisesti pienentynyt.

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

Perusväylänpidon suunnitelma on hyvin niukka, ja esitetyille maantieverkon tarvelistan hankkeille ei luvata mitään, vaan toteuttaminen jää mahdollisen lisärahoituksen varaan. Espoon kaupunki korostaa hankkeiden Mt 110 Nupuri - Kolmiranta välillä Brobackantie - Kolmirannantie jalankulku- ja pyörätie ja painuman korjaus Nupurinjärven (Brobackaan) kohdalla sekä Mt 1324 Klaukkala - Lahnus, jalankulku- ja pyörätie kiireellisyyttä. Suunnitelmien puolesta toteutusvalmius on hyvä. Hankkeet ovat Espoon alueen tärkeimmät maanteiden turvallisuusperusteiset jalankulun ja pyöräilyn parannuskohteet ja ne vastaisivat Liikenne 12- suunnitelmassa esitettyihin kestäväen ja turvallisen liikkumisen tavoitteisiin. Kaupunki toivoo rahoituksen pikaista järjestymistä.

Espoon kaupunki pitää tärkeänä maanteiden uudelleen päällystämisen lisäämistä ja korostaa, että kaupungin kaduiksi siirtyvät tieosuudet tulisi olla korjattu ennen vastuutahon vaihtumista.

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

Espoon kaupunki pitää tärkeänä, että suunnitteluohjelmassa olevaa hanketta Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS edistetään tiesuunnitelmalla jo vuoden 2026 aikana ja pyritään saamaan investointiohjelmalla toteutettavaksi mahdollisimman pian. Suunnitteluohjelmassa hankkeiden tehokkuuksia vertailtaessa hanke on todettu erittäin kannattavaksi (HK-suhde 2,8). Todettakoon, että suunnitteluohjelman ja investointiohjelman vaikutusarvioinnissa on osin ristiriitaista tietoa hankkeen turvallisuusvaikutuksista (hankkeella on vertailussa mukana olleista hankkeista paras liikenneturvallisuuden vertailuluku, mutta eri väestöryhmien turvallisuusvaikutuksen ja koetun turvallisuuden osalta se on saanut arvon 0).

Espoon kaupunki edellyttää lisäksi, että hanketta Kt 50 Kehä III välillä kt 51–Mankki, 1. vaihe, tiesuunnitelma edistetään niin että se saataisiin mahdollisimman pian suunnitteluohjelman lisäksi myös investointiohjelmalla ja toteutettavaksi aina Muuralaan asti, mikä parantaisi kokonaisuutena Kehä III:n yksiajorataisen osuuden henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta.

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

Espoon kaupunki pitää tärkeänä sitä, että hanke Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo (33 milj. euroa, prioriteetti 1), jonka tavoitteena on turvata Kehä III:n liikennöitävyys ja turvallisuus, on mukana investointiohjelmassa korkealla prioriteetilla. Espoon kaupunki toivoo sen säilyvän ensisijaisten hankkeiden joukossa.

Investointiohjelmassa olevan hankkeen Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo (11 milj. euroa, prioriteetti 3), prioriteettia toivotaan nostettavan luokkaan 1 eli kiireellisimpien toteutettavien hankkeiden joukkoon. Hankkeella parannettaisiin kyseisen liittymän toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuutta, joka on tällä hetkellä erittäin huono.

Hankkeen, Mt 120 Vihdintien ja Niipperintien liittymän parantaminen ja alikulku, tiesuunnitelma on valmis ja kaupunki edistää rakennussuunnittelua. Kaupungin näkemyksen mukaan valtion tulisi osallistua hankkeen kustannuksiin samalla tasolla kuin jo aiemmin edellisen MAL-sopimuksen erillisessä Kuha-rahoituksen neuvottelussa 10.6.2021 sovittiin.

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

Lausuntopyynnön mukaan Liikenne 12 -suunnitelmaa toteutetaan Väylävirastossa useasta ohjelmasta muodostuvan ohjelmakokonaisuuden kautta. Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja valtion väyläverkon investointiohjelma muodostavat ohjelmakokonaisuuden. Espoon kaupunki katsoo, että ohjelmakokonaisuus on laaja ja sidosryhmille monimutkainen, ja sisältää paljon toistoa. Ei ole selvää, mikä eri raporteissa nimettyjen hankkeiden tilanne rahoituksen ja toteutuksen suhteen on. Esim. ohjelmakokonaisuuden raportti voisi olla tiiviimpi kokonaisuus johtopäätöksistä.

Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ohjelmakokonaisuuden laatimisen tavoitteeksi on asetettu läpinäkyvyys, mikä on ollut hyvä asia. Läpinäkyvyyden vaatimus on toisaalta tuonut raportteihin paljon yksityiskohtaista prosessin kuvausta ja sisältöä, mikä tekee työhön perehtymisestä raskaan. Samalla arvioinnit tuottavat vertailuun numerotietoa, jotka osin perustuvat asiantuntija-arviointeihin. Tuotetut luvut eivät kuitenkaan ole täysin läpinäkyviä ja niihin voi sisältyä vinoumaa.

Seudullisessa keskustelussa on selkeä pyrkimys priorisoida hankkeita vahvemmin, jolloin osa kaupungeille merkittävistäkin hankkeista jää taka-alalle. Käsillä oleva ohjelmakokonaisuus on nimensä mukaisesti merkittävien liikenneasioiden kokonaisuus. Kaupunkiseuduilla jokainen ohjelmakokonaisuuden liikennehanke poikkeuksetta vaikuttaa merkittävästi

myös maankäyttöön. Ohjelmakokonaisuudesta olisi hyvä käydä ilmi, miten maankäytön vaikutukset on arvioitu ja miten yhdyskuntarakenteen vaikutuksia on tarkasteltu.

Käsittely

Päätös

Selostus

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä läpinäkyvyyttä, tukea pitkäjänteistä päätöksentekoa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista päättäjille, sidosryhmille ja kansalaisille. Ohjelmat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman sekä kehys- ja talousarviopäätösten asettamissa rajoissa. Perusväylänpidon rahoitustaso on erittäin niukka, ja väylien kehittämistarpeet ylittävät toteuttamismahdollisuudet moninkertaisesti.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Väylävirasto hyödyntää sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä. Lausuntopyyntö kokonaisuudessaan löytyy täältä [Lausuntopyyntö - Lausuntopalvelu](#)

Liitteet

Oheismateriaali