

Vantaan kaupungin lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Kaupungin lausunto kohdistuu Vantaan kaupungin merkittävimpiin näkökohtiin ja hankkeisiin. Lausunnossa asiaa on tarkasteltu pyynnön mukaisesti valmiiksi esitettyjen kysymysten kautta.

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

Vantaan kaupungin näkökulmasta ohjelmakokonaisuus ei toteuta parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja linjauksia. Erityisesti rahoituksen niukkuus rajoittaa asetettujen tavoitteiden täysimääräistä saavuttamista. Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen kustannustehokkaasti on kannatettava, mutta haastava tavoite tilanteessa, jossa rahoituksen taso kasvattaa väyläverkoston korjausvelkaa.

2. *Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?*

Perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen vaikutukset on kuvattu ymmärrettävästi. Vantaan kaupunki esittää kuitenkin huolensa rahoituksen tasosta. Suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitus on laskemassa erittäin niukalle tasolle vuosille 2027–2029, mikä todennäköisesti kasvattaa korjausvelan määrää. Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti valtio olisi nostamassa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa vuosiksi 2030–2037, mutta minimitaloituksena pitäisi olla korjausvelan hillitseminen myös lähivuosina. Rahoitustason nousun tulevaisuusnäkymät ovat myös epävarmoja, joten sen varaan ei voi laskea korjausvelan vähentämistä.

Rahoituksen niukkuus ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikenneturvallisuus heikkenee tarpeellisten korjausten siirtyessä tai tingittäessä päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavasta hoidosta. Sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen aiheuttaa painetta päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavan hoidon rahoituksen kasvattamiseksi.

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

Vantaan kaupunki näkee, että nykyisessä, hankalassa taloustilanteessa suunnittelussa tulisi keskittyä kohteisiin, jotka palvelevat suurta määrää liikkujia ja edistävät ohjelman useampaa tavoitetta. Tällaisilla hankkeilla saadaan suurin vaikuttavuus.

Vuoden 2026 suunnittelukohteissa Vantaalle kohdistuu kolme suunnittelukohdetta, joista Kehä III:lle ja Vihdintielle kohdistuvia hankkeita tulee edistää lähivuosina. Tarve näiden edistämiseksi on todettu jo aikaisemmissa selvityksissä.

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

Vantaan kaupunki pitää rahoitustasoa liian matalana. Ylipäättään suurilla kaupunkiseuduilla kestävän liikkumisen tukeminen on olennaista koko Suomen ympäristötavoitteiden kannalta ja siihen pitäisi panostaa vahvemmin myös valtion osalta.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esille erityisen tärkeinä parantamiskohteina Vantaalla sijaitsevat rautatieasemat, jotka ovat päässeet huonoon kuntoon. Asemilla koetaan usein turvattomuuden tunnetta, eivätkä asemat pääsääntöisesti täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Valtion omistamista asemista kiireellisimmäksi Vantaa on tunnistanut Koivukylän aseman peruskorjauksen ja toisena Korson aseman. Molemmat asemat vaativat pikaisesti parannustoimenpiteitä. Samalla Vantaa pyrkii toteuttamaan omia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä asemien lähiympäristöissä. Asemien peruskorjausten lisäksi tarvitaan myös parempaa asemien siisteydestä huolehtimista ja kunnossapitoa.

Vantaa sijaitsee useiden valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin merkittävien liikenneväylien solmukohdassa. Tästä syystä myös Vantaan kaupunkirakenne ja elinkeinoelämä ovat rakentuneet pitkälti liikenteen ansiosta ja toisaalta sen ehdoilla. Pidempimatkainen liikenne tuo Vantaalle mahdollisuuksia, mutta väylänpitäjän tulee myös tunnistaa ja kantaa vastuunsa väylästä ympäristö- ja terveyshaittojen torjunnasta. Erityisesti meluntorjunnan tulisi olla vahvemmin esillä investointiohjelmassa, koska sillä on huomattava vaikutus maankäyttöön.

Vantaalle sijoittuvista meluntorjuntahankkeista Lahdenväylän Vt 4 Metsola – Jokivarsi on Vantaan kannalta erittäin tärkeä hanke ja kaupunki edellyttää tämän hankkeen toteuttamista viipymättä. Hankkeen tarve on todettu kauan sitten ja hanke on odottanut toteutusta vuosia sisältäen jo useaan Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan. Se on Vantaan meluntorjuntakohteista tärkein ja sisältyy myös Väyläviraston Maanteiden meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2023–2028.

E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen on esitetty investointiohjelmassa prioriteettiluokassa 2. Hankkeen toteutus on todettu sillan kunnon vuoksi kiireelliseksi, joten Vantaan kaupunki pitää hankkeen toteuttamista tärkeänä. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista Vantaa pitää erityisen tärkeinä Kaivokselan eritasoliittymän parantamista, joka liittyy Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttamiseen. Myös valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymään suunnitellun

palvelualueen toteuttaminen olisi tärkeä nostaa myös investointiohjelmaan, vaikka kyseessä on Helsingin seudun MAL-suunnitelman kohde.

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

Vantaan kaupunki näkee, että ohjelmakokonaisuus on selkeä ja hyvä tapa esittää Väyläviraston eri ohjelmat yhtenä. Ohjelmat linkittyvät joka tapauksessa toisiinsa. Kokonaisuus mahdollistaa aiempaa selkeämmin hankkeiden seurannan suunnittelusta toteutukseen, vaikka kaikki hankkeet eivät etenekään suunnittelusta suoraan toteutukseen.

6. *Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?*

Liikenteen kokonaishinnoittelun uudistus on ollut käynnistymässä koko hallituskauden, mutta mitään konkreettista ei ole vielä esitetty. On selvää, että liikenteen vähentyvät verotulot sekä yleistyvä sähköautoliikenne, jonka myötä autoilun kilometrikustannukset laskevat dramaattisesti, ei ole kestävä trendi. Tämä tulisi huomioida nyt mahdollisimman nopeasti ja sitoa mukaan MAL-seutujen suunnitteluun. Liikenteen hinnoittelu ja rajoitukset voisivat muodostua tienkäyttömaksuista, ruuhkamaksuista, pysäköinnin hinnoittelusta ja/tai ympäristövyöhykkeistä. Olisi kaikkien etu, että näitä suunniteltaisiin yhdessä ja yhtenä kokonaisuutena. Kaupunkien ei ole mielekästä linjata pysäköinnin hinnoittelusta ja ympäristövyöhykkeistä erillään ja ilman tietoa valtion mahdollistamista liikennemaksuista. Liikenteen hinnoittelu tulee myös linjaamaan pitkälle tulevaisuuteen hankkeiden kannattavuutta. Nyt esimerkiksi Lentoradan selvityksissä joudutaan tutkimaan tulevaisuutta nykypolitiikan olettamuksilla, joiden mukaan autoilun kilometrihinnat tulevat jatkuvasti laskemaan ja siten junamatkustuksen kilpailukyky heikkenemään.