

Vantaan kaupungin lausunto: Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?
2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustellette paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätynön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?
5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Yleistä

Vantaan kaupungin lausunto kohdistuu Vantaan kaupungin ja Helsingin seudun kannalta merkittävimpiin näkökohtiin ja hankkeisiin. Lausunnon laatimisessa on hyödynnetty HSL:n (HSLH 24.8.2021) lausuntoa sekä Kuntaliiton lausuntoluonnosta.

Vantaan kaupunki pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen investointiohjelman laatimista erittäin tärkeänä, koska se tuo toivottua pitkäjänteisyyttä koko maan liikennejärjestelmän kehittämiseen. Vantaa sijaitsee useiden valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin sijaitsevien liikenneväylien solmukohdassa. Tästä syystä myös Vantaan kaupunkirakenne ja elinkeinoelämä ovat rakentuneet pitkälti liikenteen ansiosta ja sen ehdoilla. Pidempimatkainen liikenne tuo Suomen nopeimmin kasvavaan kaupunkiin mahdollisuuksia, mutta väylänpitäjän tulee myös tunnistaa ja kantaa vastuunsa väylästä ympäristö- ja terveyshaittojen torjunnasta. Kaupunki korostaa erityisesti pääteiden tunnistettujen ja jo ohjelmoitujen meluntorjuntahankkeiden kiireellistä toteutusta.

Vantaan kaupunki lausui Liikenne 12 suunnitelmaluonnoksen lausuntopyyntöön muun muassa, että ”Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa. Muutoinkin valtakunnalliseen suunnitelmaan liittyvän ohjelman laadinnassa tulee noudattaa SOVA-lain osallisuuden henkeä.” Nyt lausunnoilla olevaa investointiohjelman

yksityiskohtia ei ole etukäteen käsitelty mm. kaupungin edustajien kanssa, mitä Vantaa pitää hyvin kyseenalaisena menettelynä.

Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan valtion investoinneissa on yhteiskunnallisesti kannattavinta priorisoida suurten kaupunkiseutujen ja niiden välisen liikenteen kehittämistä. Liikenteellisen ajattelun lisäksi valtion väyläviranomaisten tulisi hankkeillaan tukea yhdyskuntarakenteen kestävä kehitystä ja infrahankkeiden materiaalien resurssiviisautta ja vähähiilisyttä. Myös Euroopan komission Fit for 55 -toimenpidepaketti tekee ilmastoystävällisimmistä ja tehokkaimmista keinoista jatkossa vieläkin kannattavampia.

Vantaan kaupunki esittää, että valtio varautuu merkittävästi esitettyä suuremmalla rahoituskehyksellä MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Vaikka hankkeet saattavat olla kaupungeillekin hyödyllisiä, on niiden kannattavuus verotuksen kautta valtiolle itsestään selvä. Kaupunkiseutujen hankkeet lisäävät valtavasti asunto-, liike- ja toimistorakentamista. Valtion kaupunkikehityshankkeisiin investoimat eurot saadaan verotuksen kautta moninkertaisina takaisin, koska niihin liittyvät yksityisen puolen investoinnit ovat aina moninkertaisia julkisiin investointeihin verrattuna. Kaupunkiseuduilla myös sujuvan liikkumisen haasteet mutta toisaalta myös vaikutukset ovat merkittävämmät kuin haja-asutusalueilla suurempien liikenne- ja käyttäjämäärien vuoksi.

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa tulee sitoutua Liikenne 12 -tavoitteiden lisäksi liikenteen päästövähennystavoitteisiin (Fossiilittoman liikenteen tiekartta), liikenneturvallisuustavoitteisiin (liikenneturvallisuusstrategia) sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan.

Vantaan kaupungin vastaukset lausuntopyynnön kysymyksiin

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman valmisteluperiaatteet perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmaan, mikä on kuvattu investointiohjelmassa ymmärrettävästi. Sen sijaan ohjelman suhde liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan, alueellisiin ja seudullisiin tarpeisiin ja suunnitelmiin sekä valtion muihin strategioihin ja ohjelmiin (esimerkiksi liikenneturvallisuusstrategiaan, fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan) jää epäselväksi.

Valmistelussa on monia kytkentöjä eri strategioihin jne. Siksi olisi ollut erittäin tärkeää kytkeä kaupungit valmisteluun mukaan aiemmin, koska monimutkaisen aineiston kommentoiminen ja kytkennät on erittäin haastavaa hahmottaa pelkän lausuntoaineiston perusteella.

2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmassa on pyritty vastaamaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin, strategiaan linjauksiin ja toimenpiteisiin, mutta vaikutukset ovat osin epävarmoja, eikä tavoitteiden saavuttaminen toteudu selkeästi.

Perustelut on esitetty vaikutusten kautta, mutta selvänä puutteena näemme, ettei Liikenne 12 -suunnitelmassa tavoitteita ole asetettu tärkeysjärjestykseen, eikä niille ole asetettu määrällisiä tavoitteita tai arviota, kuinka paljon konkreettisella investointiohjelmalla tulisi niihin vastata. Esimerkiksi Suomen tieliikenteen turvallisuus on verrokkimaita heikompi ja Suomi on sitoutunut liikennekuolemien ja vakavien onnettomuuksien puolittamiseen juuri lausunnoilla olleessa liikenneturvallisuusstrategialuonnoksessa. Investointiohjelmassa ei kuitenkaan näy kokonaisarviota, kuinka paljon henkilövahinko-onnettomuuksia investointiohjelman toimenpiteillä voidaan vähentää.

3. *Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustellette paremmat vaikutukset?*

Esitetyllä rahoitusraamilla hankkeita tulisi suunnata esitettyä enemmän suurille kaupunkiseuduille, kestävän liikkumisen edistämiseen, liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin sekä meluntorjuntaan. Kaupunkiseutujen liikennehankkeiden synnyttämät kerrannaisvaikutukset yksityisiin investointeihin näkyy käytännössä suoraan valtion taloudessa verotuloina ja työllisyyden parantumisena. Sen sijaan haja-asutusalueiden väyläverkolle sijoitetut eurot eivät synnytä vastaavia liikenteellisiä tai yhteiskunnallisia hyötyjä ja verokertymää. Tätä ei kuitenkaan oteta huomioon vaikutusten arvioinneissa.

Pääasiassa henkilöautoliikenteen sujuvuutta parantavien hankkeiden toteutusta voidaan lykätä eteenpäin ja pyrkiä ratkaisemaan ongelmia ensi vaiheessa liikenteen hallinnan ja hinnoittelun keinoin. Perusteluna ohjelman uudelleen suuntaamiseen ovat vaikutukset ilmastopäästöihin sekä ihmisten hyvinvointiin. Hankkeiden keskittäminen suurimmille kaupunkiseuduille tavoittaa suuremmat käyttäjämäärät, jolloin niiden vaikuttavuus on parempi.

Valtio on sitoutunut liikenneturvallisuutta, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä meluntorjuntaa koskeviin tavoitteisiin ja laatinut näistä strategioita ja toteuttamishoelmia. Näille kaikille on asetettu myös määrällisiä tavoitteita ja mittareita, joiden saavuttamiseen on ehdottomasti pyrittävä myös investointiohjelmassa, eikä niitä tule sivuuttaa epämääräisemmillä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteilla.

Liikenneturvallisuus tulisi ottaa huomioon kokonaisuutena ja toteuttaa verkolla ohjelmallisesti tehokkaimpia toimenpiteitä. Investointiohjelmassa mukana oleva rautateiden tasoristeysohjelma on tästä hyvä esimerkki ja samaa ajattelua tulisi soveltaa myös tieliikenteeseen. Tieverkon liikenneturvallisuuskohteet tulisi tunnistaa arvioitujen vaikutusten perusteella ja varata niille rahoitus pitkäjänteisesti.

Investointiohjelmasta puuttuu kunnianhimo ilmastotavoitteiden osalta. Investointiohjelman mukaan sen suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä, mutta pidemmällä aikavälillä kuljetusten tehokkuuden parantaminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät

ilmastopäästöjä. Liikenteen päästöt tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja Suomi tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä. Investointiohjelma tehdään aina vuoteen 2029 asti, joten esitettyä suuremmat ilmastovaikutukset tulee ehdottomasti asettaa tavoitteeksi. Vantaa on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä.

Infrahankkeissa olisi mahdollista suosia vahvasti ympäristöystävällisempiä ratkaisuja pohjanvahvistusten, materiaalivalintojen, työkonien ja maamassojen osalta. Ohjelmassa niitä ei tunnisteta lainkaan tavoitteiksi, mitä Vantaan kaupunki pitää merkittävänä puutteena. Infrahankkeiden rakentamisenaikaiset päästöt ovat kuitenkin merkittävässä roolissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Valtion esimerkki ja sitoutuminen vähähiilisiin rakennusratkaisuihin lisää merkittävästi kysyntää ja painetta kehittää suomalaisista tuotteista edelläkävijöitä ja myös mahdollistaa kestävämpien tuotteiden saatavuutta pienemmille hankintayksiköille. Vantaan kaupunki on omalta osaltaan allekirjoittanut päästöttömän työmaan Green Deal sopimuksen ja Resurssiviisauden tiekartassa on esitetty rakennusmateriaalien kierrättämistoimenpiteitä.

4. *Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?*
Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Prosessi ei ole tarjonnut seuduille tai kaupungeille mahdollisuuksia keskusteluun toimenpiteiden valinnasta. Jatkuva ja oikea-aikainen keskusteluyhteys investointiohjelman laatimisen ja seudullisten tarpeiden välillä onnistuisi kaupunkiseuduilla parhaiten MAL-suunnitelmien laatimisen sekä MAL-sopimusneuvottelujen yhteydessä.

Liikenne 12 -suunnitelma ja investointiohjelma voivat toimia koelautana prosessien entistä parempaan yhteen sovittamiseen. Myös osapuolten intresseistä ja suunnitelmien ja ohjelmien työnjaosta on tarpeen keskustella: miten syötteet niin valtakunnalliseen kuin seudulliseenkin prosessiin syntyvät, mikä on yhteistä ja missä osin on eroavaisuuksia.

5. *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Yhteisrahoitusmalli

Eduskunta on todennut erinomaisesti, että ”yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita” (EK 23/2021 vp). Vastaavasti liikenne- ja viestintävaliokunnan (LiVM 17/2021 vp) mukaan yhteisrahoitusmallin ei ole tarkoitus muuttaa liikennehankkeiden peruseriaatteita tai siirtää systemaattisesti rahoitusvastuuta kunnille. Yhteisrahoitusmalli tulisi kyseeseen lähinnä isoissa hankekokonaisuuksissa, joista ei ole hyväksyttyjä kustannusjakosuosituksia. Vantaan kaupunki myös muistuttaa, että hyvinvointialueiden perustaminen heikentää edelleen voimakkaasti kuntien mahdollisuuksia rahoittaa suuria liikennehankkeita edes nykyisellä tasolla.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että yhteisrahoitusmallia ja rahoituksen periaatteita tulee työstää nopealla aikataululla yhdessä MAL-kaupunkiseutujen kanssa. Näin kyseiset periaatteet tulevat hyödynnettäviksi myös kaupunkiseutujen MAL-sopimuksiin tähtäävässä suunnittelussa

ja seudullisessa yhteistyössä. Investointiohjelmassa ei toimenpiteitä mallin määrittämiseksi ole esitetty.

Vantaan ratikka

Väyläverkon investointiohjelma sisältää hankkeita, jotka liittyvät valtion verkon investointeihin. Vantaan kaupunki katsoo, että tässä voisi kuitenkin olla hyödyllistä laajentaa näkökantaa CEF-ohjelman hengessä koskemaan myös solmukohtien liikkumismahdollisuuksia, jolloin hankkeiden ei tarvitse rajautua maantie- ja ratamaailmaan. Vantaan kaupunki ehdottaa, että investointiohjelmassa näkyisi raitiotiehankkeisiin varatut valtion avustukset. Liikkumisesta valtaosa on lyhyitä matkoja. Kaupunkiseutujen pikaraitiotieyhteydet ovat hyviä liikkumismuotoja seudullisesti ja ne mahdollistavat monipuolisesti tavoitettavien kaupunkikeskusten kasvamisen kestävästi olemassa olevien kaupunkirakenteiden sisällä. Toteutuessaan Vantaan ratikka tulee kytkemään erilaista liikkumista samaan kulkuneuvoon aina kansainvälisestä lentoliikenteestä kaupunkilaisten harrastusmatkoihin.

Pikaratikoiden avulla saadaan yhdistettyä tehokkaasti useita erilaisia ja eritasoisia väyliä ja terminaaleja toisiinsa, mikä tehostaa itse väylien toimintaa ja lisää luotettavuutta ruuhka-aikoina, kun yhä useampi liikkuja voi valita matkalleen joukkoliikenteen. Vantaan ratikka kytkeytyy metrojärjestelmään Mellunmäessä ja toisessa päässä tarjoaa yhteyden Helsinki-Vantaan lentokentälle. Se palvelee myös vaihtoyhteyksien kautta valtakunnallisesti merkittävien väylien joukkoliikenteen käyttäjiä, kuten vt 7, vt 4, kt 45 ja päärata. Merkittävien kaupunkiseutujen pikaratikkahankkeiden kuulumisen kansalliseen investointiohjelmaan voisi parantaa niiden menestymisen mahdollisuuksia myös CEF-rahoitusauksissa. Se myös antaisi selvän indikaation siitä, että valtio on varautunut niiden rahoitukseen riittävällä budjetoinnilla. Vantaan ratikka on mukana MAL 2019 -suunnitelmassa ja sen suunnittelu MAL-sopimuksessa. Sen toteutuksesta tullaan päättämään vuonna 2023.

VT 4 Hakunilan vaihtopysäkit

Vantaa korostaa, että Hakunilan vaihtopysäkit melusuojausineen on ensiarvoisen tärkeä valtion väyläverkon hanke ja se tulee toteuttaa Vantaan ratikan päätöksestä riippumatta lähivuosina. Kyytitiellä on nykyisellään erinomainen joukkoliikennetarjonta runkobussilinjalla 570 sekä Tikkurilan että Mellunmäen ja Helsingin metron suuntaan, joten yhteydet ovat jo kunnossa.

Hankkeen kustannusjaon tulee ehdottomasti noudattaa vastaavien väylähankkeiden yleistä linjausta sen sijaan, että Vantaan kaupunki rakentaisi moottoritien vaihtopaikan osana ratikkahanketta ja saisi siihen 30 % valtion tukea.

VT 4 Metsola – Jokivarsi melusuojaus

Vantaa pitää hyvin tärkeänä, että kohde sisällytettäisiin ns. varmasti toteutuvien kohteiden listalla investointiohjelmaan. Se oli mukana kohteena edellisessäkin MAL 2016 sopimuksessa, mutta se jäi toteuttamatta, koska valtio siirsi omat määrärahasa ratahankkeeseen.

Melusuojaus jää usein toteuttamatta, jos sitä ei alun perin ole riittävällä tavalla huomioitu. Moottoriväylien melusuojausta pyritään toteuttamaan KUHA-rahoituksella MAL-seuduilla, mutta valitettavasti siihen varattu rahamäärä on täysin riittämätön ja uusimmassa sopimuksessa myös kohdistettu niin, että Vantaan alueella oleva kohde ei sitä voi käytännössä saada. Metsola-Jokivarsi melusuojaus oli nostettu jo vuoden 2013 liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelman kärkikohteiksi.

Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa

Vantaan kaupunki näkee hyvänä, että Hämeenlinnanväylän käytävää ja sen ruuhkautunutta liittymistä maankäyttöön kehitetään. Tieosuuden kehittäminen parantaa pidempimatkaisen ajoneuvoliikenteen sujuvuutta, mutta mahdollistaa myös luotettavamman joukkoliikenteen ja alueen maankäytön kehittämisen.

Pisara-rata

Ohjelmassa mainitaan, että MAL-sopimuskaudella selvitetään liikennöintimallia, jolla junatarjontaa Helsingin seudulla voidaan kasvattaa ja jolla liikennejärjestelmää kehitetään tehokkaimmin. Tähän kokonaisuuteen liittyvät olennaisin osin Pasila-Helsinki -välin kapasiteetin kasvattaminen ja uudet lähijunaliikenteen varikot.

Vantaan kannalta Pisara-rata ei nykyisten suunnitelmien ja Pisara+ -selvityksen (Väylä 30/2019) toimenpiteiden mukaisena näytä mielekkäältä. Miljardiluokan investoinnin tulisi tuottaa merkittäviä hyötyjä seudun maankäytön sekä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Pisara+ -toimenpideselvityksen vaikutustenarvioinnin mukaan hanke ei hyödyttäisi kuin kohtuullisen pieniä alueita Helsingin keskustan ympäristössä. Sitä vastoin alueita ja asukkaita, joita Kehäradan liikennöinnin hidastaminen ja ajantasausasema merkittävästi haittaa, on paljon.

Vantaan kaupunki näkee, että tekniikan kehittyminen esimerkiksi automaation ja kulunvalvonnan osalta voi jatkossa mahdollistaa parempia ratkaisuja, joissa Pisaran liikennöinti saadaan ratkaistua kokonaisuudessaan hyväksyttäväksi. Pisaran toteutusta ei tule edistää ennen hyväksyttävän toteutus- ja liikennöintimallin löytämistä.

Valtio neuvottelukumppanina

Valtion tulisi näyttää yhtenäiseltä neuvottelukumppanilta. Investointiohjelmassa mainittujen lisäksi Vantaan kaupunki esittää, että seuraavat Helsingin seudun MAL-sopimuksen kohteet varmistettaisiin myös valtion investointi-, suunnittelu ja rahoitusohjelmiin:

- Lähijunavarikoiden toteutusrahoitus, valtion osallistuminen. Toimiva lähijunaliikenne on edellytys myös valtakunnallisen junaliikenteen kehittämiseksi.
- Digirata-hanke ja siihen liittyvät pienet kehityskohteet tulisi priorisoida rataverkon kehittämistoimenpiteenä, koska se liittyy kaikkien muiden hankkeiden reunaehtoihin ja voi tarjota uusia mahdollisuuksia
- Helsingin seudun pikaraitiotien verkoston toteuttaminen. Valtion toteutusrahoitus 30 % pikaraitiotiehankkeille: Vantaan ratikka, Viikin-Malmin pikaraitiotie.
- Santaradan korvaavan sepelinkuormauspaikan tai -paikkojen selvittämisen kiirehtiminen ja radan kunnossapitotoiminnan uudelleen järjestely lähiseudulla. Santaradan siirto on edellytys Vantaan ratikalle mutta erityisesti se mahdollistaa

Tikkurilan keskustan maankäytön kehittämisen ja eheyttämisen. Siksi kohteen suunnittelua tulee edistää viivyttelystä.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS