

3.5.2022

Vantaan kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2023–2030

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte ohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
6. 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 lausuntoa sekä Kuntaliiton lausuntoluonnosta.

Vantaan kaupunki pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen investointiohjelman laatimista vuosittain erittäin tärkeänä, koska sen uskotaan tuovan pitkäjänteisyyttä koko maan liikennejärjestelmän kehittämiseen. Vielä merkittävämmän se luo kytköksen MAL-suunnittelun ja valtakunnallisen investointien ohjelmoinnin välillä, joka voi pitkällä tähtäimellä kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua suuntaan, joka huomioisi aiempaa vahvemmin myös maankäytön kehittymisen.

Vantaa sijaitsee useiden valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin sijaitsevien liikenneväylien solmukohdassa. Tästä syystä myös Vantaan kaupunkirakenne ja elinkeinoelämä ovat rakentuneet pitkälti liikenteen ansiosta ja toisaalta sen ehdoilla. Pidempimatkainen liikenne tuo Suomen nopeimmin kasvavaan kaupunkiin mahdollisuuksia, mutta väylänpitäjän tulee myös tunnistaa ja kantaa vastuunsa väylästä ympäristö- ja terveyshaittojen torjunnasta. Vantaan kaupunki haluaakin korostaa erityisesti pääteiden tunnistettujen ja jo ohjelmoitujen meluntorjuntahankkeiden kiireellistä toteutusta. Valitettavan usein meluntorjunta joutuu leikkausten kohteeksi riittämättömän rahoituksen takia.

Vantaan kaupunki esittää, että valtio varautuu merkittävästi esitettyä suuremmalla rahoituskehityksellä MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Vaikka hankkeet saattavat olla kaupungeillekin hyödyllisiä, on niiden kannattavuus verotuksen kautta valtiolle itsestään selvä ja takaisinmaksuaika hyvin lyhyt. Kaupunkiseutujen hankkeet lisäävät valtavasti asunto-, liike- ja toimistorakentamista ja houkuttelevat kotimaisia sekä ulkomaisia sijoituksia. Valtion kaupunkikehityshankkeisiin investoimat eurot saadaan verotuksen kautta takaisin, koska niihin liittyvät yksityisen puolen investoinnit ovat aina moninkertaisia julkisiin investointeihin.

3.5.2022

verrattuna. Kaupunkiseuduilla myös sujuvan liikkumisen haasteet mutta toisaalta myös vaikutukset ovat merkittävämmät kuin haja-asutusalueilla suurempien liikenne- ja käyttäjämäärien vuoksi. Ohjaamalla liikenteen kysyntää kestäviin kulkumuotoihin saadaan tieverkon kapasiteetti riittämään pidemmälle tulevaisuuteen ja siten säästettyä investoinneissa pitkänäköisesti.

Valtion väyläverkon investointiohjelmassa tulee sitoutua Liikenne 12 -tavoitteiden lisäksi liikenteen päästövähennystavoitteisiin (Fossiilittoman liikenteen tiekartta), liikenneturvallisuustavoitteisiin (liikenneturvallisuusstrategia) sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan. Väyläverkon investointiohjelmassa ei otettu huomioon meluntorjunnan toimintasuunnitelmia, vaikka rakenteellisen meluntorjunnan kohteet sijaitsevat valtion väyläverkolla, eikä niiden toteuttamiseen ole valtion puolesta osoitettu muutakaan rahoitusta. Meluntorjunnan toteuttaminen mahdollistaa osaltaan MAL-tavoitteiden mukaista yhdyskuntarakenteen tiivistämistä.

Vantaan kaupungin vastaukset lausuntopyynnön kysymyksiin

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman valmisteluperiaatteet perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmaan, mikä on kuvattu investointiohjelmassa ymmärrettävästi. Nyt tekeillä on toinen kerta investointiohjelman laatimiseksi. Kahden peräkkäisen ohjelman vertailu ja eroavuuksien etsiminen on tosin melko haastavaa.

Vantaan kaupunki haluaa korostaa, että investointiohjelman valmistelussa tulisi huomioida Helsingin seudun erityinen merkitys koko Suomen menestykselle. Investointien suuntaaminen sinne, mistä niille on saatavissa suurimmat hyödyt, on järkevää erityisesti nykyisessä haastavassa julkisen talouden tilanteessa. Eri hankkeiden hyödyt ja vaikutukset tulisi esittää aineistossa selkeästi.

Valtion tulee sitoutua riittävään rahoitustasoon, jolla varmistetaan Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen. Nykyinen rahoitusmalli asettaa merkittäviä paineita joukkoliikennelippujen hintojen korotukselle uusien kehittämisinvestointien myötä. Tämä heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja vaikeuttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Investointiohjelmassa tulisi huomioida Liikenne 12 -suunnitelman rinnalla myös muut valtakunnalliset strategiat kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartan ja liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet ja osoittaa vaikutusten arvioinnilla myös näiden tavoitteiden saavuttaminen.

Väylänpidon kehittämisen, parantamisen ja kunnossapidon kokonaisuus eli Liikenne12 -suunnitelmaa toteuttavat ohjelmat (investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja

3.5.2022

perussuunnitelma) olisi hyvä nivoa yhteen, jotta syntyy kokonaiskuva väylänpidon toimista ja tavoitetilasta. Erityisesti suunnitteluohjelman ja investointiohjelman välisten kytkentöjen esittäminen vahvistaisi väylänpidon pitkäjänteisyyttä. Suunnitteluohjelmaan tulee valita ne kohteet, jotka vaikutusten arvioinnin pohjalta edistävät parhaiten tavoitteiden saavuttamista. Näin päästään valitsemaan myös investointiohjelmaan aidosti vaikuttavimmat hankkeet.

Hankeyhtiöiden hankkeita ei ole huomioitu osana investointiohjelmää. Luonnoksessa on todettu, että rataverkon kehittämisessä rahoitusta suunnataan liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisiin rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn kannalta kriittisimpiin ja vaikuttavimpiin kohteisiin (ml. peruskorjaukset) ottaen huomioon hankeyhtiöiden etenemisen. Ymmärtämisen kannalta olisi tärkeää täsmentää, mitä kytkentä hankeyhtiöiden etenemiseen tässä tapauksessa tarkoittaa. Onko esimerkiksi mahdollista, että joku investointiohjelman ratahanke jää toteutumatta, mikäli hankeyhtiöiden hankkeet etenevät?

2. *Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?*

Investointiohjelmassa on pyritty vastaamaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin, strategisiin linjauksiin ja toimenpiteisiin, mutta vaikutusketjut ovat osin epävarmoja, eikä tavoitteiden saavuttaminen toteudu selkeästi. Näin laajan ohjelman toimenpiteiden vaikutusten kuvaaminen on hyvin yleisellä tasolla eikä kokonaisuutta voi näiden perusteella luotettavasti arvioida. Investointiohjelman ulkopuolelle jää merkittäviä ohjelmaan olennaisesti liittyviä tekijöitä kuten joukkoliikenteen rahoitus, mikä hankaloittaa kokonaisuuden hahmottamista.

Kevään 2022 kehysriihen leikkaukset väylänpidosta on huomioitu ohjelmassa. Tärkeää on, että lopullisessa investointiohjelmassa esitetään, miten rahoituksen väheneminen vaikuttaa ohjelman toteutumiseen ja Liikenne12 -tavoitteiden saavuttamiseen. Liikenne 12 -tavoitteiden toteuttamiselle voisi olla tarpeen määritellä numeeriset tavoitetasot, jotta hankkeet voidaan suunnata oikein ja arvioida, kuinka paljon tavoitteista jää saavuttamatta esimerkiksi niukkenevan rahoituksen takia.

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 liikenneturvallisuusstrategiassa. Investointiohjelmassa ei kuitenkaan näy kokonaisarviota, kuinka paljon henkilövahinko-onnettomuuksia investointiohjelman toimenpiteillä voidaan vähentää.

3.5.2022

Ukrainan sodan myötä toimintaympäristö on muuttunut. Suomen logistinen asema on myös muuttunut kansainvälisesti ja suhteessa muuhun Eurooppaan. Merikuljetuksista riippuvaisen Suomen takamatka kasvaa, kun kilpailijamaissa investoidaan voimakkaasti raideliikenteeseen ja niiden logistinen saavutettavuus paranee. Helsingin satamat ja Helsinki-Vantaan lentoasema ovat tärkeitä ulkomaankaupan solmukohtia ja niiden saavutettavuus tulee turvata.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Valintoja perustellaan tavoitteilla ja mm. hyöty-kustannussuhteella. Todellisuudessa hankkeita ei kuitenkaan puhtaasti valita näillä kriteereillä vaan niitä jaetaan alueellisesti tasapuolisemmin. Tämä on ymmärrettävää, mutta tekee kuitenkin perusteluista epämääräisempiä ja heikommin läpinäkyviä. Samalla se nostaa kysymyksiä, kuka valintoja tekee ja mikä lopulta oli perustelu.

4. Miten muuttaisitte ohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten 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 näkyvät käytännössä suoraan valtion taloudessa verotuloina ja työllisyyden parantumisena. Sen sijaan haja-asutusalueiden väyläverkolle sijoitetut eurot eivät synnytä vastaavia liikenteellisiä tai yhteiskunnallisia hyötyjä ja verokertymää vaikka olisivatkin liikenteellisesti kannattavia. Tätä ei kuitenkaan oteta huomioon vaikutusten arvioinneissa tai yleisemminkään hyötyjä ja kustannuksia arvioitaessa, vaikka kansantaloudelliset vaikutukset olisivatkin todistettavissa ja yleisesti nähtävissä.

Helsingin seudulla väyläverkon pienten parannustoimien rahoitus on yksinomaan MAL-rahoituksen varassa. MAL-hankkeilla on suhteessa suuri vaikuttavuus ja näiden toteutukseen tulee varata riittävästi rahoitusta. MAL-hankkeiden suunnittelun rahoitus tulee varmistaa yhtä MAL-sopimuskautta pidemmällä aikajänteellä (esim. 4 + 4 vuotta), jotta voidaan varmistaa hankkeiden toteuttavuus aina käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella.

Pääasiassa henkilöautoliikenteen sujuvuutta parantavien hankkeiden toteutusta voidaan lykätä eteenpäin ja pyrkiä ratkaisemaan kapasiteettiongelmia liikenteen hallinnan ja hinnoittelun keinoin. Vaikka pandemia on muuttanut liikennetottumuksia, lisännyt etätyötä ja verkkokauppaa sekä muokannut liikkumisen ajallista tarvetta, tulisi liikenteen hinnoittelun malleja edelleen aktiivisesti selvittää. Kaupunkiseutujen kapasiteettiongelma on siirtynyt ehkä muutamilla vuosilla, mutta maankäytön kasvun myötä se on vääjäämättä uudestaan edessä. Hinnoittelulla on suora kytkös väyläinvestointien tarpeeseen, henkilö- ja joukkoliikenteen kysyntään ja kasvihuonekaasupäästöihin eikä sitä pitäisi erottaa kokonaan tästä tarkastelusta.

3.5.2022

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

Liikenneturvallisuus tulisi ottaa huomioon kokonaisuutena ja toteuttaa verkolla ohjelmallisesti tehokkaimpia toimenpiteitä. Investointiohjelmassa mukana oleva rautateiden taseohjelma 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. Siirtymää fossiilisista polttoaineista tulisi vauhdittaa ja tukea myös väylästä kehittämisellä. Liikenteen päästöt tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja Suomi tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä. Investointiohjelma tehdään vuoteen 2030 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 kirjata tavoitteiksi, mitä Vantaan kaupunki pitää merkittävänä puutteena. Infrahankkeiden rakentamisaikaiset päästöt ovat kuitenkin merkittävässä roolissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Valtion esimerkki ja sitoutuminen vähähiilisempiin 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 kaupungin omassa Resurssiviisauden tiekartassa on esitetty toimenpiteitä rakennusmateriaalien kierrättämiseksi ja uusien ympäristöystävällisempien tuotteiden käyttöönottamiseksi.

5. *Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?*

Prosessissa voisi olla tarpeen syventää yhteistyötä esimerkiksi MAL-suunnitelman kautta. Vantaa pitää hyvänä asiana, että Helsingin seudun käynnissä oleva MAL 2023 -suunnitelman valmistelu on otettu investointiohjelmassa ennakoivasti huomioon toteamalla mm. seudun asemien peruskorjaustarpeet. MAL 2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksentekokokouksissa alkuvuodesta 2023 ja tämän jälkeen solmitaan MAL-sopimus vuosille 2024-2035 seudun kuntien ja valtion välillä. Väyläverkon investointiohjelman seuraavassa päivityksessä tulee huomioida MAL 2023 -suunnitelman ja MAL -sopimuksen yhteisrahoitteisen

3.5.2022

hankkeet. Vantaan kaupunki toivoo, että sopimuksen sisältöä aletaan valmistelemaan hyvissä ajoin myös investointiohjelman näkökulmasta, jotta itse sopimus saadaan edellistä MAL-kierrosta nopeammin valmiiksi.

6. *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?*

Investointiohjelmassa olisi hyvä erikseen esittää kullakin päivityskierroksella tehdyt muutokset. Valtavasta aineistosta erojen etsiminen on melko haastavaa.

Vantaan kaupunki pitää kestävästä liikkumisesta kannalta tärkeänä asiana, että tieverkon parantamisessa on huomioitu omana kohtanaan seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla. Näihin tulee myös varata riittävä rahoitus.

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 kytkeään 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 kuuluminen 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 melusuojauksineen on ensiarvoisen tärkeä valtion väyläverkon hanke ja se tulee toteuttaa Vantaan ratikan päätöksestä riippumatta lähivuosina. Kyytitiellä on nykyisellään erinomainen joukkoliikennetarjonta runkobussilinjalla

3.5.2022

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 7 Länsimäentien vaihtopysäkit, Vantaa

Vaihtopaikka on merkittävä solmukohta pitkän matkan yhteyksistä seudulliseen. Kaupunki vastaa ratikkahankkeen yhteydessä katuverkon toimenpiteistä, jotta yhteydet saadaan mahdollisimman sujuviksi ja toimiviksi.

Valtion tulee vastata tiealueella tehtävistä toimenpiteistä melusuojauksineen kuten muissakin vastaavissa tiehankkeissa. 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 varsinaiseen 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 uusimassa 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 MAL-suunnitelmaa tukien.

Pisara-

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+ -

3.5.2022

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 Pisan liikennöinti saadaan ratkaistua heti alusta lähtien ja kokonaisuudessaan hyväksyttäväksi. Pisan 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. Helsingin seudulle tarvitaan kolme junavarikkoa, jotta liikennöintiä voidaan kehittää MAL-suunnitelman mukaiseen suuntaan. 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 pikaraitioteiden verkoston toteuttaminen. Valtion sitoutuminen pitkäjänteisesti ja läpinäkyvästi toteutuksiin 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 MAL-suunnitelman mukaisesti kestävä kasvun alueille, joissa autoliikenteen suorite ei kasva yhtä merkittävästi kuin niiden ulkopuolella. Tämä on edellytys sille, että maantieverkon kapasiteetti riittää tulevaisuudessakin eikä seudun kasvu hajaudu ympäryskuntiin.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS