

Vantaan kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2024–2031

Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti seuraavien kysymysten kautta:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Yleistä

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta. Kaupungin lausunto kohdistuu Vantaan kaupungin merkittävimpiin näkökohtiin ja hankkeisiin.

Vantaan kaupungin vastaukset lausuntopyynnön kysymyksiin

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

Investointiohjelmassa mainitaan, kuinka toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi vuoden 2022 aikana. Muun muassa polttoaineiden ja raaka-aineiden jyrkkä hinnannousu on kasvattanut väylähankkeiden kustannuksia. Huomioiden jo ennestään kasvussa olleen väyläverkon korjausvelan ja yleisen kustannustason nousun Vantaan kaupunki pitää investointiohjelmassa esitettyä rahoitusta riittämättömänä. Investointiohjelmassa esitettyjen ja MAL-suunnitelmissa olevien hankkeiden lisäksi kaupungeilla on sekä omia että monesti erityisesti pienempää tieverkkoa koskevia hankkeita ja parannustoimenpiteitä. Valtion tulisi osallistua omalta osaltaan vahvemmin näihin väyläverkkoja koskeviin hankkeisiin verkostollisen jatkuvuuden ja yhtenäisyyden saavuttamiseksi.

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 väylästön ympäristö- ja terveyshaittojen torjunnasta. Erityisesti meluntorjunnan tulisi olla vahvemmin esillä investointiohjelmassa, koska sillä on huomattava vaikutus maankäyttöön.

2. *Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?*

Vantaan kaupunki näkee, että vaikutuksia on tarkasteltu eri näkökulmista. Erityisesti hiilineutraalisuus ja saavutettavuus ovat myös Vantaalle keskeisiä teemoja. Ohjelman tulisi vahvemmin ottaa kantaa eri kulkumuotojen liikkumismahdollisuuksien parantamiseen. Investointiohjelmassa mainitaan, että sillä ei ole merkittäviä vaikutuksia ilmanlaatuun tai melulle ja tärinälle altistumiseen. Kuitenkin osa hankkeista mahdollisesti lisää melua ja

tärinää väylän välityskyvyn kasvaessa tai nopeustason noustessa. Vantaa korostaa tarvetta meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelulle.

Valintoja perustellaan tavoitteilla ja mm. hyöty-kustannussuhteella. Käytännössä väylähankkeita ei kuitenkaan puhtaasti valita näillä kriteereillä vaan niitä jaetaan alueellisesti tasapuolisemmin. Tämä on ymmärrettävää, mutta tekee kuitenkin perusteluista epämääräisempiä ja heikommin läpinäkyviä.

3. *Miten muuttaisitte investointiohjelman Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?*

Vantaan kaupunki pitää rahoitustasoa liian matalana. Ylipäätään suurilla kaupunkiseuduilla kestävän liikkumisen tukeminen on olennaista ja siihen pitäisi panostaa vahvemmin myös valtion osalta. Vantaan näkemyksen mukaan MAL-rahoitusta täytyy olla mahdollista kasvattaa yleisen kustannustason nousun takia. Hankkeiden kustannusarviot muuttuvat myös mm. suunnitelmien tarkentuessa ja tähän pitäisi olla mahdollista reagoida myös valtion rahoitusosuuksissa.

4. *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.

5. *Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?*

Investointiohjelman luonnoksessa mainitaan, että MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitteisiin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdolliseen palveluiden kehittämiseen on valtion osalta varattu yhteensä noin 661 miljoonaa euroa. Rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden valtion rahoituksen kaikilla MAL-seuduilla. Investointiohjelman luonnoksen liitteessä: *MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet* on listattu useita Vantaata koskevia hankkeita. Vt 4 Hakunilan ja vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit liittyvät vahvasti Vantaan ratikkaan, jonka toteuttamisesta on tarkoitus tehdä päätös vuoden 2023 aikana. Päätös Vantaan ratikan toteuttamisesta edellyttää ehdottomasti myös valtion sitoutumista hankkeen rakentamiskustannuksiin riittävällä osuudella jo MAL-sopimuksen yhteydessä. Vantaan näkemyksen mukaan Vantaan ratikka tulisi mainita jo vähintään investointiohjelman liitteessä.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että vaikka vaihtopaikkoja on tarkoitus toteuttaa Vantaan ratikan rakentamisen yhteydessä, niin vaihtopaikkojen kustannusjaon tulee olla yleisen tieverkon kehittämisen kustannusjaon mukainen. Mahdollisen Vantaan ratikan yhteydessä toteutettavien vaihtopaikkojen tulee sisällyttää myös Tuusulanväylän (kt 45)/Tikkurilantien välinen vaihtopaikka edellä mainitulla kustannusjakoperiaatteella. Kyseinen vaihtopaikka pitäisi lisäksi mainita liitteessä: *MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet*.

Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela on puolestaan tärkeä hanke erityisesti Myyrmäen saavutettavuuden kannalta. Kaupunki pitää olennaisen tärkeänä, että edellä mainitut hankkeet on listattu MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisissa hankkeissa ja että valtio on omassa rahoituksessaan varautunut niiden toteuttamiseen.

Investointiohjelmassa mainitaan, että liikenteen meluongelmat ovat kasvaneet liikenteen lisääntyessä ja täydennysrakentamisen tuodessa asumista entistä lähemmäs vilkkaita liikenneväyliä, mutta meluntorjuntatarpeita ei ole ohjelmassa käsitelty. Vantaalla sijaitsee useita meluntorjuntahankkeita, jotka odottavat valtion rahoitusta. Vaikka näiden hankkeiden rahoitus päätettäisiinkin pääosin MAL-sopimuksen kautta sekä kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen välillä, tulisi meluntorjunnan olla vahvemmin esillä investointiohjelmassa.

6. *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Vantaan näkemyksen mukaan on tärkeää, että rataverkon sujuvuutta parannetaan. Tämä parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja toisaalta varmistaa, että pääradan matka-ajat eivät hidastu. Helsinki – Riihimäki 3. vaiheen toimenpiteet eivät enää suoraan kohdistu Vantaalla sijaitseville rataosuuksille, mutta ovat tärkeitä pääradan välityskyvyn varmistamiseksi. Samoin pääradan peruskorjaus on erittäin tärkeä hanke, jotta voidaan turvata riittävä palvelutaso yhdellä keskeisistä joukkoliikenteen runkoyhteyksistä.

Investointiohjelmassa arvioidaan, että liikennemäärien kasvaessa pääteiden liikenteelliset toimivuusongelmat kasvavat 2,5-kertaiseksi jo vuoteen 2035 mennessä, vaikka tieverkkoa kehitetään ja tieliikenteen kasvua hillitään ilmastopolitiikan keinoin. Liikennemäärien merkittävä kasvu ja toimivuusongelmat on ennustettu kohdistuvan suurimmille kaupunkiseuduille. Pääväylien toimivuus on Vantaalla tärkeää, jotta toimivuusongelmat eivät heijastu katuverkolle. Panostuksen tulisi keskittyä kestävään liikkumiseen, mutta tästä huolimatta pääväylien toimivuus on varmistettava, myös tavaraliikenteen näkökulmasta. Pitkämatkaisen autoliikenteen keskittyessä pääväylille on muuta liikenteen verkkoa mahdollista kehittää vahvemmin kestävästä liikkumisen näkökulmasta.