

Vantaan kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

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 investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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?

Inflaatio, erityisesti poltto- ja voiteluaineiden sekä eräiden rakennusmateriaalien jyrkkä hinnannousu on kasvattanut väylähankkeiden toteutuskustannuksia. Ottaen tämän lisäksi huomioon jo ennestään kasvussa olleen väyläverkon korjausvelan Vantaan kaupunki pitää investointiohjelmassa esitettyä rahoitusta täysin riittämättömänä. Kustannustason nousu ei saa aiheuttaa tulevaisuudessa tilannetta, jossa korjausvelka kasvaa hallitsemattomalle tasolle tai erittäin tärkeiksi tunnistetut hankkeet viivästyvät liian pitkälle tulevaisuuteen.

Vantaan kaupunki kehittää omaa liikenneverkkoaan monenlaisilla hankkeilla ja parannustoimenpiteillä. Monesti nämä liittyvät valtion väyläverkkoon, joten valtion osallistuminen kustannuksiin omalta osaltaan on tärkeää liikenneverkon jatkuvuuden ja yhtenäisyyden saavuttamiseksi. Aukkaalle ei ole merkitystä kulkeeko hän kaupungin vai valtion väyläverkolla, eikä raja saisi näkyä ulospäin merkittävänä laatutasoerona. Käytännössä näkyvät laatutasoerot johtuvat usein siitä, että Uudenmaan ELY:n käytettävissä oleva tienpidon rahoitus on ollut jo pitkään puutteellinen.

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. Kuten luonnoksessakin todetaan, liikenteen meluongelmat ovat kasvaneet. Meluntorjunnan tulisi näkyä investointiohjelmassa huomattavasti vahvemmin myös erillisinä hankkeina eikä ainoastaan

muuten toteutettavien hankkeiden mukana. Meluntorjuntaan tarvittaisiin myös perinteisten keinojen lisäksi uusia innovaatioita.

Tulevaisuudessa tarvitaan myös toimivaa hankeyhteistyötä luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi, mikä edellyttää mm. ekologisten yhteyksien rakentamista valtion pääväyläverkoston poikki.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arvioinnit ovat selkeitä ja kattavia, mutta käytännössä investointiohjelmaan on valittu hankkeita myös aluepoliittisilla perusteilla, vaikka vaikuttavimmat hankkeet erityisesti hiilineutraaliuksen kannalta löytyisivät tiiviiltä kaupunkiseuduilta. Hankkeita ei pitäisi katsoa liikaa hyöty-kustannussuhde edellä, vaan tiedostaa myös muiden tavoitteiden kuten liikenneköyhyyden vähentämisen tai liikkumisen tasa-arvon tärkeys.

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

Vantaan kaupunki pitää rahoitustasoa liian matalana kaupungin elinvoiman säilymisen kannalta. Erityisesti valtion vuosille 2024–2032 varaama 661 miljoonaa euroa MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin on täysin riittämätön. Suurilla ja kehittyvillä 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 seurantaa?

Prosessissa olisi tarpeen syventää yhteistyötä esimerkiksi MAL-suunnitelman kautta. Valtion eri viranomaisten MAL-suunnitteluvaiheen roolia olisi jatkossa tarkoituksenmukaista kirkastaa. Suunnitteluvaiheen aikana on ilmennyt, ettei työhön osallistuvilla valtion virkahenkilöille ole määritetty riittävää toimivaltaa, jotta he voisivat ajoissa ottaa kantaa esitettyjen toimenpiteiden toteutumismahdollisuuksiin tai rahoituksen tasoon. Em. perusteella suunnitelman kokonaisuuden toteutumisedellytykset konkretisoituvat vasta sopimusneuvottelujen yhteydessä.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Tiiviillä kaupunkiseuduilla olisi syytä kehittää erityisesti kestävän liikkumisen edellytyksiä. Vihdintien kestävän liikkumisen laatuikäytävän lisäksi olisi hyvä tunnistaa vastaavia kohteita, joissa samalle väylälle keskittyvillä pienehköillä toimenpiteillä saataisiin kokonaisvaltaisemmin parannettua kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita. Vantaan kaupunki itse keskittyy kehittämään erityisesti keskustojen kestävän liikkumisen olosuhteita.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Vantaan pitää tärkeänä, että rataverkon sujuvuutta ja luotettavuutta parannetaan. Näin ollen on hyvä, että Helsinki – Riihimäki 3. vaiheen toteutus sekä pääradan peruskorjaus ovat investointiohjelmassa.

Vantaan kaupungilla on useita tärkeitä hankkeita MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisissa hankkeissa. Kaupungin näkökulmasta tärkeimmät hankkeet ovat Vantaan ratikka ja sen vaihtopysäkit, Vantaan Tikkurilan Santaradan toimintojen siirto ja Vt3 Kehä I – Kaivoksela. Kaupunki pitää olennaisen tärkeänä, että valtio on omassa rahoituksessaan varautunut näiden toteuttamiseen.

Valtiolla ja kaupungeilla on kunnianhimoisia tavoitteita ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030 ja Vantaan resurssiviisauden tiekartan mukaan tavoitteena on liikenteen päästöjen väheneminen yli 80 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteisiin pääseminen vaatisi merkittävämpiä ja monipuolisia toimenpiteitä.

Vantaan kaupunki muistuttaa, että Kehä III:n pääradan ylittävän sillan korjaushanke on erittäin kiireellinen. Investointiohjelman ulkopuolisten hankkeiden listalta on hankala tulkita, onko hanke huomioitu investointiohjelman ulkopuolisena rahoituksena vai onko uhkana, että sen toteutus siirtyy.

Vantaalle erittäin keskeinen meluntorjuntahankkeet erityisesti Vt4 Metsola–Jokivarsi sekä osaltaan myös Kehä III Kuusikon kohdalla ovat olleet jo toistakymmentä vuotta meluntorjuntasuunnitelman kärkisijoilla. Niiden toteutuminen on kuitenkin aina jäänyt muiden kriittisten kohteiden vietyä rahoituksen. Kaupunki näkee ongelmallisena, että hankkeet on todettu tarpeelliseksi ja Metsolan kohdan melusuojaus on ollut monesti käynnistymäisilläänkin, mutta lopulta sille jo varatut määrärahat on valtion toimesta siirretty toisiin kohteisiin.

Vantaan kaupunki toivoo kiinnitettävän jatkossa huomiota lausuntoaikoihin. Kaupunki esittää, että jatkossa lausuntoaikaa pidennettäisiin ainakin kahdella viikolla. Moniin dokumentteihin pilkottuun materiaaliin tutustuminen, lausunnon kirjoittaminen ja päätöskäsittely lautakunnan ja kaupunginhallituksen kautta vievät oman aikansa.