

Vantaan kaupungin lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle asetustalonnoksesta maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palveluista

Vantaan kaupunki kannattaa valtakunnallisen tie- ja rautatieverkon priorisointia ja niiden kehittämislle asetettavia tavoitteita. Runkoverkko- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulee kuitenkin ottaa tarkemmin huomioon kasvavat kaupunkiseudut, jotka tuottavat koko maan tasolla merkittävästi hyvinvointia ja joiden alueella tärkeimmät satamat ja ulkomaanyhteydet sijaitsevat. Päätieverkkoa tarvitaan myös kaupunkien sisäisen liikkumisen edellytysten turvaamiseksi, joista Vantaalla on tärkeä etenkin KEHÄ III:n sujuvuuden turvaaminen.

Rautateiden runkoverkon osalta Vantaan kaupunki haluaa muistuttaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman käyttäjämäärä kasvaa ennusteita nopeammin. Lentoaseman matkustajamäärä rikkoo todennäköisesti tänä vuonna 20 miljoonan matkustajan rajan. Kehäradan osuudella Lentoasema-Tikkurila kaukomatkustajien osuus on huomattava ja sen tulisi kuulua runkoverkkoon Suomen todennäköisesti kansainvälisimpänä rataosana. Kehärata on ollut myös EU:n TEN-T rahoituksen kohteena. Suomen tulee nyt varmistaa myös suunnitteilla olevan Vantaan Ratikan EU-rahoitus osana lentokentän maaliikenneyhteyksiä. Tuleviin runkoyhteyksiin tulee lukea myös suunnitteilla oleva Lentorata Helsingistä Tampereelle.

Pääkaupunkiseudun osalta luonnosteltiin Liikenneviraston johdolla kevään 2018 aikana strategista suunnitelmaa päätieverkon roolista eri kohdissa verkkoa ja seutua. Työn tärkeimmät johtopäätökset olisi tullut ottaa huomioon runkoverkkoasetusta valmistaessa. Esimerkiksi palvelutason osalta päädyttiin eri osapuolia tyydyttävään lopputulokseen, jossa huomioitiin kaupunkiseudun liikenteellisiä ominaispiirteitä. Pitkamatkanisen liikenteen sujuvuus runkoverkolla on tärkeää, mutta myös ennakoitavuutta tulisi korostaa. Palvelutason ei välttämättä tarvitse pysyä vakiona 24 tuntia vuorokaudessa, mutta sen ennakoitavuus on tärkeämpää, jotta elinkeinoelämä voi suunnitella toimintaansa reaaliaikaisesti.

Pääkaupunkiseudun tieverkko ruuhkautuu toistaiseksi paikasta riippuen 0,5–1 tuntia arkivuorokautena ja sekin ruuhkasuuntaan. Muina aikoina tieinfrassa on ylikapasiteettia. Ruuhkapiikkiä tulisikin tasata uusilla älykkäillä keinoilla, joiden toteuttamisessa Suomesta voisi tulla edelläkävijä maailmassa. HSL-seudun MAL-työn keskeisiä tavoitteita on hyödyntää olemassa olevaa infraa entistä tehokkaammin. Älykkäät keinot voivat olla kokonaisvaltaisesti taloudellisempi, turvallisempi ja tehokkaampi yhdistelmä kuin liittymätiheyden rajoittaminen laajenevalla kaupunkiseudulla.

Nykyisen tiedon ja ennusteiden perusteella näyttää siltä, että liikenne pääkaupunkiseudulla tulee ruuhkautumaan entistä pahemmin eikä perinteisillä tieverkon kehittämistoimilla ja näkyvissä oleva budjetoinnilla tilannetta voida ratkaista. Uusia keinoja tarvitaan myös EU:n, valtion ja kaupunkien sitovien päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Parlamentarisessa työryhmässä täsmennetään parhaillaan menettelyä, jolla 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällöstä ja yleisistä valmisteluperiaatteista säädettäisiin

valmisteilla olevassa liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevassa laissa. Tämä tuo alueelliselle ja seudulliselle tasolle ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä, mikä edistää muun muassa kuntien välisen yhteistyön edellytyksiä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kustannusraameihin on syytä varata tilaa myös kaupunkiseutujen MAL-suunnitelmissa määriteltävien hankkeiden rahoitukselle.

Poikkihallinnollisen ”Liikenteen kansallisen kasvuohjelman” tulisi pureutua niihin haasteisiin, joita kaupunkiseutujen liikenneinfran ja sen hallinnan kehittämisessä ollaan tunnistettu. Ratkaisujen löytäminen voi olla paitsi kustannustehokasta, mutta myös tarjota suomalaisille yrityksille mahdollisuuksia kehittää kansainvälisen tason tuotteita yleismaailmallisiin ongelmiin. Tieverkon liikenteenhallinnan toimenpiteiden kehittyminen on jostain syystä pysähtynyt samalla kun digitalisaation mahdollisuuksia visioidaan liikkumisen automatisoitumisen ja palveluistumisen yhteydessä.