

2.10.2018

LVM/1436/03/2018

LAUSUNTO LUONNOKSESTA LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUKSEKSI MAANTEIDEN JA RAUTATEIDEN RUNKOVERKOSTA JA NIIDEN PALVELUTASOSTA

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmaa. HSL pitää olennaisen tärkeänä, että kaupunkiseutujen näkökulma otetaan vahvasti huomioon sekä runkoverkkopäätöksessä että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Runkoverkon ja sen palvelutason määrittely on kannatettavaa ja mahdollistaa priorisoinnin ja strategiset valinnat maanteiden ja rautateiden verkon kehittämiseksi. Runkoverkolla priorisoidaan valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä sekä kuljetuksia. Kasvavilla kaupunkiseuduilla, kuten Helsingin seudulla, tulee kuitenkin ottaa esitettyä vahvemmin huomioon koko liikennejärjestelmä sekä kestävä liikuminen ja maankäytön kehittämisen edellytykset.

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä kaupunkiseuduille on keskeistä työvoiman saavutettavuus. Helsingin seudun sisäinen toimivuus on erittäin tärkeää jo suurten volyymien takia. Henkilöliikenteessä tulee priorisoida joukko-liikennettä ja toteuttaa sekä ylläpitää seudun toiminnan ja kasvun mahdollistavaa raideinfraa. Pitkämatkaisen liikenteen tarpeet tulee maan johtavalla kaupunkiseudulla sovittaa yhteen seudun sisäisen liikenteen kanssa, eikä päinvastoin.

Runkoverkkoasetus tulee olemaan keskeisenä lähtökohtana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelulle ja kehittämistoimenpiteiden määrittelylle. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee valmistella tiiviissä yhteistyössä kuntien ja seutujen kanssa. Helsingin seutu on koko Suomen johtava kaupunkiseutu, jonka erityispiirteet on otettava huomioon eri intressejä sovitettaessa. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman (MAL 2019) ja sen pohjalta valmisteltavan valtion ja Helsingin seudun kuntien MAL-sopimuksen tulee toimia pohjana myös valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle Helsingin seudun osalta.

Jotta runkoverkkoasetus ja myös muun maantieverkon palvelutasoluokitus muodostuisivat vaikuttaviksi välineiksi liikenneverkon kehittämisessä, on välttämätöntä nostaa liikenteen infran rahoitustasoa nykyisestä. Perusväylänpidon rahoitusta tulee lisätä vuosittain pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa, kuten parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioinut työryhmä on esittänyt. EU-rahoituksen hyödyntämistä on tehostettava, hankkeiden rahoitusmalleja monipuolistettava sekä harkittava lainsäädännössä ainakin Helsingin seudulla käyttöön otettavaksi tienkäyttömaksujärjestelmää, jonka tuotot voidaan käyttää alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Helsingin seudun tie- ja rataverkon rahoituksessa tulee ottaa huomioon, että yli viidennes suomalaisista asuu alueella ja kaupungistumisen myötä osuus tulee entisestään kasvamaan. Valtakunnan keskuksena Helsingin seudun

2.10.2018

LVM/1436/03/2018

elinkeinoelämän toimivuus on myös valtakunnallinen kysymys. Esimerkiksi maan ainoa kansainvälinen lentoasema sekä useat keskeiset vienti- ja matkustajasatamat sekä maan vahvimmat asiantuntijatyön keskittymät sijaitsevat Helsingin seudulla.

Maanteiden runkoverkon laajuus ja palvelutaso Helsingin seudulla

Maanteiden runkoverkko ulottuu asetusluonnoksen mukaan Helsingin seudun sisääntuloteilla (valtatie 1, valtatie 3, valtatie 4 ja valtatie 7) Kehä III:n sisäpuoliselle alueelle, valtateiden 1, 3 ja 4 osalta jopa Kehä I:n sisäpuolelle. Tämä ajatus ei vastaa Liikenneviraston ja pääkaupunkiseudun kuntien yhdessä määrittelemiä pääkaupunkiseudun tieverkon jäsenöinnin periaatteita (Yhteenvetomuistio 13.6.2018). Kyseisessä työssä Kehä III:n sisäpuoliset tiejaksot eivät sisälly valtakunnallisesti merkittävimpään luokkaan, vaan ne ovat seudullisesti merkittäviä tiejaksoja. Seudulliset tiejaksot eivät lähtökohtaisesti kuulu valtakunnalliseen maanteiden runkoverkkoon, vaan tienpitäjän tulee sopia niiden palvelutasosta yhdessä kuntien kanssa osana kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän näkemyksen mukaan runkoverkoon kuuluvien tiejaksojen tulisi Helsingin seudulla alkaa Kehä III:lta ja sen ulkopuolelta, jolloin Helsingin seudulla maanteiden runkoverkkoon kuuluisivat:

- Valtatie 1 Helsinki – Turku
 - tieosat 6 (Kehä III) -11 (Vihdin ja Lohjan raja)
- Valtatie 2 Helsinki – Pori
 - tieosat 2 (Nummela) – 5 (Vihdin ja Karkkilan raja)
- Valtatie 3 Helsinki – Tampere
 - tieosat 103 (Kehä III) – 109 (Hyvinkään ja Riihimäen raja)
- Valtatie 4 Helsinki – Lahti
 - tieosat 104 (Kehä III) – 116 (Mäntsälän ja Orimattilan raja)
- Valtatie 7 Helsinki – Vaalimaa
 - tieosat 2 (Kehä III) – 5 (Sipoon ja Porvoon raja)
- Kehätie 50 Kehä III
 - tieosat 3 (Lommila, Vt 1 liittymäalue) – 8 (Långmossen, Vt 7 liittymäalue)

Tarvetta vastaavaa palvelutasoa tulee luonnollisesti pitää yllä myös runkoverkon ulkopuolisilla tiejaksoilla, mutta erityisesti Kehä III:n sisäpuolella väylän nopeustaso, liittymien määrä ja muut palvelutasoon vaikuttavat tekijät tulee sovittaa yhteen seudullisen ja paikallisen liikenteen sekä maankäytön ja sen kehittämisen tarpeiden kanssa.

Rautateiden runkoverkon laajuus ja palvelutaso Helsingin seudulla

Rautateiden runkoverkko koostuu asetusluonnoksen mukaan valtakunnallisesti merkityksellisistä ja pitkämatkaista liikennettä palvelevista henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen radoista. Merkityksellisinä pidetään erityisesti rata-osuuksia, joilla liikenteen volyyymi on suuri.

2.10.2018

LVM/1436/03/2018

Asetusluonnos ei sisällytä rautateiden runkoverkkoon Kehärataa, vaikka liikenteen volyyymi on sillä huomattavasti suurempi kuin monilla pitkämatkaisen liikenteen käyttämällä rataosuuksilla. Kehärata yhdistää toisiinsa Vantaankosken radan ja Pääradan ja mahdollistaa yhteyden Helsinki-Vantaan lentoaseman, muun Suomen ja Helsingin keskustan välille. Kehärata on valtakunnallisesti merkittävä paitsi matkustajavolyymin myös lentoasemayhteyden vuoksi.

Kehärata ja muut kaupunkiradat (Helsinki-Kerava ja Helsinki-Leppävaara) ovat keskeisiä Helsingin seudun elinkeinoelämälle ja työmatkasaavutettavuudelle toimien synergisen liikennejärjestelmän runkona. Kaupunkiradoilla liikkuvat merkittävät matkustajavirrat ovat tärkeitä myös koko valtakunnan mittakaavassa.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä esittää, että Kehärata lisätään osaksi rautateiden runkoverkkoa. Lisäksi rautateiden runkoverkon suhde kaupunkiratoihin tulisi määritellä runkoverkkoasetuksessa. Kehäradan ja muiden kaupunkiratojen matkustajaliikenne ei saa häiriintyä tai vaarantua, vaan se pitää ottaa jo merkittävän volyyminsa vuoksi tasaveroisesti huomioon pitkämatkaisen henkilöliikenteen kanssa esimerkiksi radan kunnossapidon osalta. Helsingin pään junaliikenteen häiriöt heijastuvat helposti koko Suomeen, joten Helsingin seudun junaliikenteen toimintavarmuus on kriittistä koko rautatiejärjestelmän kannalta.

Runkoverkkoasetuksen valmistelu ja vaikutusten arviointi

Runkoverkkoasetuksen perustelumuiot mukaan asetuseruonnosta on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä eri alueiden edustajien ja sidosryhmien kanssa. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tilaisuuksiin ei kuitenkaan ole kutsuttu mukaan kuntia, vaikka alueen suuret kaupungit ovat merkittäviä toimijoita koko maan kehityksen ja elinkeinoelämän näkökulmasta.

Runkoverkkopäätöstä on valmisteltu usealla hallituskaudella, mutta vuoden 2006 vaikutusten arviointiin tukeutuminen ei anna riittävää eikä ajantasaista pohjaa päätöksenteolle. HSL toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriön on jatkossa syytä kiinnittää enemmän huomiota vaikutusten arviointeihin säädösprosesseissa.

HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:

toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362