

## Suomi tarvitsee vetävät väylät!

Yritysten kilpailukyvyn vahvistaminen ja toimintaedellytysten turvaaminen valtakunnallisesti edellyttää tehokkaita liikenneyhteyksiä. Toimivat liikenne- ja kuljetusyhteydet ovat elinehto alueiden saavutettavuuden kannalta. Ne turvaavat alueiden elinkelpoisuuden eri puolilla Suomea. Keskeiset satamat, lentoasemat ja rajanylityspaikat muodostavat solmupisteitä vesiväylien, teiden ja rautateiden verkossa sekä toimivat siltana kansainvälisille markkinoille.

Seuraavassa esitämme kauppakamariryhmän näkemyksen elinkeinoelämälle tärkeimmistä valtakunnallisista liikenneverkkoista.

Kauppakamarien näkemyksen mukaan valtakunnallisesti tärkeimpien liikenneväylien määrittelyssä runkoverkot on hyödyllinen, mutta ei ainoa apuväline. Ne muodostavat väylästä puun rungon, johon oksat kiinnittyvät.

### Mitä runkoverkolla tavoitellaan?

#### 1. Yhteyksien pitkäjänteinen kehittäminen

Runkoverkkoa tarvitaan pitkäjänteiseen liikennejärjestelmäsunnitteluun keskeisille kaukoyhteyksille.

#### 2. Ennakoitavat, tehokkaat ja turvalliset kuljetusketjut

Runkoverkolla varmistetaan liikkumis- ja kuljetusolosuhteet keskeisillä väylillä, mikä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta sekä parantaa turvallisuutta.

#### 3. Yhtenäinen korkea palvelutaso

Runkoverkko merkitsee korkeaa palvelutasoa kaukoliikenteelle ja tehokasta kaupunkiseutujen linkittymistä.

#### 4. Liikenneinfran ja maankäytön suunnittelun tehostuminen

Runkoväylillä tehostetaan tähän asti ongelmallisen liikenneinfrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun keskinäistä tehokkuutta ja vähennetään paineita näiden välillä.

### Kannattaako runkoverkkoon kuulumista havitella?

- Runkoverkko ei ole itsetarkoitus, eikä edes paras ratkaisu kaikille väylille. Se merkitsee esimerkiksi maankäyttörajoituksia liittymätiheyden suhteen.
- Koska runkoverkko on tarkoitettu pitkämatkaiselle liikenteelle, se merkitsee paikallisen liikenteen ohjaamista muille väylille.
- Monilla alueilla runkoverkkoväylää tärkeämpää on tavoitella kuulumista elinkeinoelämälle tärkeisiin valtakunnallisiin väyliin tai tavoitella hyviä yhteyksiä runkoverkkoon.

### Mihin runkoverkkoa ei käytetä?

- Runkoverkolla ei ole vaikutusta väylien kunnossapidon tason määrittelyyn. Asiakas- ja käyttäjätarpeet vaikuttavat kunnossapidon tasoon. Hyvä talvihoito ja muu kunnossapito (esim. päällyste) takaavat sopivan palvelutason.

- Runkoverkolla ei ole vaikutusta nopeusrajoituspäätöksiin muilla väylillä. Väylien nopeustasoon vaikuttaa liikenneturvallisuustilanne ja paikalliset liikenneolosuhteet.
- Runkoverkkoon kuulumisen ei itsessään ole peruste kehittämisinvestoinneille vaan päätökset tulee edelleen tehdä todellisten tarpeiden ja h/k-laskelmien mukaisesti. Väylähankkeiden kiireellisyys tarkinta on runkoverkkomäärittelystä huolimatta hallituksen ja eduskunnan tehtävä normaalin talousarviokäsittelyn yhteydessä.
- Esimerkiksi kaivosteollisuuden tarvitsemat kuljetusreitit voidaan toteuttaa siitä huolimatta, että ne eivät ole runkoverkossa tai tämän hetken tärkeimpien valtakunnallisten väylien luettelossa. Samoin maan rajojen takana olevien investointien vaikutus voidaan ja tulee ottaa huomioon.

## Runkoverkon laajuus ja palvelutaso

**Tieliikenteen** runkoverkko (3 140 km) yhdistää suurimmat keskuksat ja palvelee läpäisykykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Kaikki maakuntakeskuksat kuuluvat verkkoon. Verkko palvelee ensisijaisesti pitkämatkaista liikennettä. Runkotieverkolla tavoitellaan yhtenäistä ja hyvää palvelutasoa sekä hyvää turvallisuustilannetta. Nopeusrajoitus on pääosin 80-100 kilometriä tunnissa. Runkoteiden kehittyminen tavoitellusti edellyttää maankäytön ja liikennesuunnittelun nykyistä tehokkaampaa yhteistyötä.

**Junaliikenteen** runkoverkko (2 960 km) koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista ja kansainvälistä merkitystä. Henkilöliikenteen runkoverkkoon (1 600 km) kuuluvat liikenteellisesti tärkeät nopeat radat Helsingin ja muiden suurimpien kaupunkien välillä. Nopeustavoite on vähintään 160 kilometriä tunnissa. Tavaraliikenteen runkoverkko (2 770 km) perustuu tavaraliikenteen määrään ja elinkeinoelämän ja raskaiden kuljetusten tarpeisiin. Tavaraliikenteen radoilla akselipainoissa pyritään 25 tonnin painoon ja lisäksi riittävään nopeuteen 80–100 km/h, jotta välityskyky mahdollistaa myös henkilöliikenteen samalla radalla. Kapasiteetin varmistamiseksi runkoradoilla olisi tulevaisuudessa oltava kaksoisraiteet niillä rataosilla, jotka kuuluvat sekä nopean henkilöliikenteen että raskaan tavaraliikenteen ratoihin.

**Kauppamerenkulun pääväylät ja sisävesillä Saimaan syväväylät** muodostavat vesiliikenteen keskeisen väylästä (2 920 km). Laivaliikenteen tehokkuutta parantaa väylien riittävä syvyys aluskoon/lastikoon mukaan. Väylän kulkusyvyytenä yli 10 metriä tarjoaa hyvää palvelutasoa.

**Lentoliikenne** tarjoaa yhteydet Suomesta maailmalle. Kotimaiset lentoyhteydet palvelevat maan sisäisen liikenteen lisäksi liityntäyhteyksinä kansainvälisille lennoille. Lentoasemaverkko on liikennemääriin nähden kattava, joten priorisointia on tarpeen tehdä sellaisilla yhteysväleillä, joilla junaliikenne tarjoaa alle kolmen tunnin yhteyden Helsinkiin.

Matkojen ja kuljetusten toimivuus nyt ja tulevaisuudessa saavutetaan eri liikennemuotojen yhteistyöllä. Keskeisten yhteyksien määrittelyllä varmistetaan maaliikenteen runkoverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen. Kalleimmat väylänpidon kehittämistoimet on tarpeen toteuttaa keskeisillä yhteyksillä, jotta väylänpidon resursseja on käytettävissä myös muun verkon tarpeisiin.

## Runkoverkon nykytila

**Tieliikenteessä** runkotieverkosta noin 1000 tiekilometriä on hyvässä palvelutasossa ja noin 500 tiekilometrillä tarvitaan vain vähäisiä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen. Palvelutasossa on puutteita turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen kannalta noin 1 500 tiekilometrillä. Näillä

osuuksilla tarvitaan kehittämistoimia, jotta liikkuminen ja kuljettaminen myös tulevaisuudessa ovat turvallista ja toimivaa. Runkotieverkolla 100km/h nopeusrajoitus on 75 % tiepituudesta.

**Junaliikenteessä** runkoradoista noin 80 % on yksiraiteisia ja se aiheuttaa rajoitteita välityskyvylle ja liikennöinnin joustavuudelle. Henkilöliikennoradoista noin 45 % mahdollistaa vähintään 160 km/h ja palvelutaso on hyvä. Muun runkoverkon osalta nopeustason nostoa rajoittaa tasoristeysten suuri määrä. Tavaraliikenteessä 25 tonnin akselipainot mahdollistavia yhteyksiä on noin 30 % runkoverkon pituudesta. Suurella osalla verkkoa ei ole mahdollista käyttää kotimaan liikenteen kannalta tavoitteellista junapituutta 750 metriä.

## Mitkä väylät, satamat, lentoasemat ja rajanylityspaikat ovat elinkeinoelämälle tärkeimpiä?

### 1. Valtakunnallisesti tärkeimmät tiet

- Elinkeinoelämälle tärkeimmät tieväylät muodostuvat seuraavasta jaottelusta: 1A ja 1B sekä 2.
- 1A palvelee koko valtakunnan liikennejärjestelmän läpäisykykyä. Se muodostaa teiden runkoverkon. 1B muodostuu elinkeinoelämälle tärkeistä valtakunnallisista väylistä, joita ei mm. maankäytön joustavuuden vuoksi ole järkevää luokitella runkoverkoksi. 2 muodostuu valta- ja kantateiden verkosta. Ryhmien 1B ja 2 väylät muodostavat kaikille alueille toimivan yhteyden runkoverkkoon.
- Väylien priorisoinnissa on käytetty kolmea kriteeriä: (a) väylän valtakunnallinen luonne (b) 1A ja 1B-jaottelu muodostavat toimivan kokonaisuuden (verkollisuus) (c) maankäytön rajoitteiden tarkoituksenmukainen minimointi.
- Kauppakamarit pitävät tärkeänä, että ryhmän 1B osalta voidaan huomioida muutokset määräajoin, jos toiminnot ja elinkeinorakenne muuttuvat voimakkaasti.
- Kauppakamarien väyläpriorisoinnissa ei ole niinkään arvioitu tulevaisuuden potentiaalia tai kehityskäytäviä, vaan kyseessä on olemassa olevan väylästä luokittelu.

### Väylät 1A: Teiden runkoverkko

1. Vt 1 Turku-Helsinki
2. Vt 3 Helsinki - Tampere - Vaasa
3. Vt 4 Helsinki - Rovaniemi
4. Vt 5 Lusi - Kuopio - Iisalmi - Kajaani
5. Vt 6 Koskenkylä - Lappeenranta - Joensuu
6. Vt 7 Helsinki - Kotka - Vaalimaa
7. Vt 8 Turku - Pori
8. Vt 9 Turku - Tampere - Jyväskylä
9. Vt 10/12 Hämeenlinna (vt3) - Lahti -Kouvola (vt6)
10. Vt 19/8 Jalasjärvi (vt3) - Seinäjoki -Ytterjeppo (vt8) - Kokkola
11. Vt 29 Keminmaa (vt4) - Tornio (raja)
12. Kt 40 Turun kehätie välillä vt8 - vt1
13. Kt 50 Kehä III välillä vt1 - vt7

### Väylät 1 B: Elinkeinoelämälle tärkeimmät muut tiet

1. Vt 15, Kouvola - Kotka
2. Vt 25 Hanko-Raasepori-Kt 51 Helsinki
3. Vt 8 Vaasa-Oulu (tästä Ytterjeppo-Kokkola on 1A:ssa)
4. Vt 11 Pori-Tampere
5. Vt 9 Jyväskylä-Kuopio
6. Vt 23 Varkaus-Joensuu
7. Vt 4 Rovaniemi-Ivalo

### Väylät 2: Valta- ja kantatiet (2-numerotaso)

## **2. Rautateiden runkoverkko**

### **Nopean henkilöliikenteen radat**

1. Helsinki - Turku
2. Helsinki - Tampere - Jyväskylä
3. Tampere - Seinäjoki - Oulu
4. Helsinki - Lahti - Kouvola - Kuopio
5. Kouvola - Imatra
6. Luumäki - Vainikkala

### **Raskaan tavaraliikenteen radat**

1. Helsinki-Seinäjoki-Oulu
2. Tampere - Rauma
3. Turku - Toijala
4. Vuosaaren rata
5. Riihimäki - Lahti
6. Kerava - Lahti
7. Lahti - Kouvola
8. Kouvola - Kotka/Hamina
9. Kouvola - Kontiomäki – Oulu
10. Tampere - Pieksämäki
11. Kouvola - Luumäki
12. Luumäki - Vainikkala
13. Luumäki - Joensuu
14. Niirala - Säkäniemi
15. Joensuu - Uimaharju
16. Imatrankoski - Imatra
17. Oulu - Tornio
18. Vartius-Kontiomäki-Iisalmi-Ylivieska

## **3. Satamat, joista on toimiva yhteys runkoverkkoon**

Tornio, Kemi, Oulu, Kokkola, Pietarsaari, Vaasa, Pori, Rauma, Naantali, Turku, Helsinki, Hamina-Kotka, Kilpilahti, Raahe, Hanko

## **4. Lentoasemat, joissa kotimaan matkustajamäärä on yli 70 000 matkustajaa per vuosi**

Ivalo, Kittilä, Rovaniemi, Kuusamo, Kemi, Oulu, Kajaani, Kokkola-Pietarsaari, Vaasa, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Tampere-Pirkkala, Turku, Helsinki-Vantaa

## **5. Rajanylityspaikat, joista on toimiva yhteys runkoverkkoon**

Niirala, Imatra, Lappeenranta-Nuijamaa, Lappeenranta-Vainikkala, Vaalimaa