

Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja terminaalit

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.11.2002 työryhmän selvittämään valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteyksiä.

Työryhmän tehtävänä oli laatia 30.6.2003 mennessä selvitys perusteista, joilla valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteydet voitaisiin jakaa valtioneuvoston hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määritellyä tarkemmin merkittävyydeltään erilaisiin luokkiin, jotta rajalliset investointiresurssit voitaisiin suunnata mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena oli laatia valtakunnan ja aluetason toimijoiden yhteinen ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteyksien säilyttämisen ja kehittämisen suuntaviivoista.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi rakennusneuvos Juhani Tervalan liikenne- ja viestintäministeriöstä. Jäseniksi kutsuttiin rakennusneuvos Mauri Heikkinen ympäristöministeriöstä, maakuntajohtaja Pentti Hyttinen Itä-Suomen allianssista, tekninen johtaja Eero Kuosmanen Joensuun kaupungista, projektinjohtaja Ulla-Maija Laiho sisäasiainministeriöstä, neuvotteleva virkamies Annukka Lehtonen kauppa- ja teollisuusministeriöstä, maakuntajohtaja Esko Lotvonen Pohjois-Suomen allianssista, kuljetustaloudellinen asiamies Mikko Melasniemi Teollisuus ja Työnantajat TT:stä (25.4.2003 alkaen johtaja Raimo Mansukoski), maakuntajohtaja Anita Mikkonen Länsi-Suomen allianssista, apulaiskaupunginjohtaja Matti Pennanen Oulun kaupungista, yksikön päällikkö Keijo Sahrman Suomen Kuntaliitosta, projekti-päällikkö Suoma Sihto Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV:stä, kehittämisspäällikkö Ilmi Tikkanen Etelä-Suomen allianssista ja toimialajohtaja Risto Virtanen Kotkan kaupungista. Työryhmän asiantuntijoiksi kutsuttiin pääjohtaja Jukka Hirvelä Merenkululaitoksesta, pääjohtaja Eero Karjaluohto Tiehallinnosta, ylijohtaja Ossi Niemimuukko Ratahallintokeskuksesta ja pääjohtaja Mikko Talvitie Ilmailulaitoksesta. Työryhmän sihteeriksi määrättiin yli-insinööri Mikko Ojajarvi liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmä on kokoontunut kahdeksan kertaa.

Työryhmä on kuullut asiantuntijoina toimitusjohtaja Ilkka Tirkkosta Kiitolinjat Oy:stä, johtaja Jari Korhosta VR Cargosta, johtaja Mikko Melasniemeä Suomen Logistiikkayhdistys ry:stä sekä liikenneneuvos Lassi Hilskaa, liikenneneuvos Petri Jalastoja ja ylitarkastaja Kari Korpelaa liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän tarvitsemat taustaselvitykset on tehnyt Plaana Oy:ssä dipl.ins. Martti Perälä.

Työryhmä luovuttaa raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle ja ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö sopivat raportin ehdotusten jatkokäsittelystä laajan lausuntokierroksen jälkeen.

Helsingissä, 13.8.2003

Juhani Tervala

Mauri Heikkonen

Pentti Hyttinen

Eero Kuosmanen

Ulla-Maija Laiho

Annukka Lehtonen

Esko Lotvonen

Raimo Mansukoski

Anita Mikkonen

Matti Pennanen

Keijo Sahrman

Suoma Sihto

Ilmi Tikkanen

Risto Virtanen

Jukka Hirvelä

Eero Karjaluoto

Ossi Niemimuukko

Mikko Talvitie

Mikko Ojajarvi

YHTEENVETO

Työn lähtökohdat

Valtioneuvosto päätti 30.11.2000 valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Päätökseen osana oli valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraterminaalien määrittely, joiden tarkistamisen tarvetta selvittämään liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.11.2002 työryhmän. Työryhmässä olivat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, ympäristöministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Merenkululaitos, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT, Suomen Kuntaliitto, maakuntien liittojen neljä liittoumaa sekä eräät kaupungit.

Työryhmän asetuskirjeen mukaan työryhmän tehtävänä oli laatia selvitys perusteista valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen jakamisesta merkittävyydeltään erilaisiin luokkiin, jotta rajalliset investointiresurssit voitaisiin suunnata mahdollisimman tehokkaasti. Työryhmän tehtävänä oli myös käsitellä valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuutta ja terminaalien määrää. Tietoliikenneverkkojen käsitteleminen ei sisältenyt työryhmän toimeksiantoon.

Työryhmä muodosti eri yhteyksissä laadituista selvityksistä työtä varten tarvittavan kokonaiskuvan Suomen aluerakenteen, teollisuuden eri alojen, väestörakenteen, muuttoliikkeen ja liikenteen sekä nykytilasta että tulevaisuuden kehityssuunnista. Tältä pohjalta valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen kehittämisen kannalta tärkeimpiä tavoitteita ovat:

- Elinkeinoelämä menestyy kansainvälisessä kilpailussa.
- Pääkaupunkiseutu, maakuntakeskukset ja aluekeskukset toimivat alueidensa elinkeinoelämän vetureina. Niiden osaamista hyödynnetään ja elinkeinoelämän synergiaa parannetaan nykyistä tehokkaammalla alueellisten ja kansallisten verkostojen hyödyntämisellä.
- Koko Suomelle tärkeästä pääkaupunkiseudun kilpailukyvästä huolehditaan sekä eurooppalaisessa että globaalissa mittakaavassa.
- Koko maassa voidaan toiminnallisten järjestelmien puolesta asua ja harjoittaa elinkeinotoimintaa.

Liikennejärjestelmän toimivuus on välttämätön edellytys edellä mainittujen tavoitteiden toteutumiseksi. Liikenneverkkojen tärkeimpänä osana valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraterminaalien tulee varmistaa, että

- Suomen kansainväliset yhteydet ovat sujuvat ja toimivat,
- maakuntakeskusten ja aluekeskusten väliset yhteydet sekä näiden yhteydet pääkaupunkiseutuun ovat sujuvat ja toimivat ja
- Suomen kuljetusjärjestelmän logistista tehokkuutta lisätään, mikä edellyttää koko kuljetusketjun, mukaan lukien eri liikennemuotojen solmukohtina toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen terminaalit, kehittämistä.

Työryhmän kannanotot valtakunnallisesti merkittävistä liikenneverkoista sekä henkilö- ja tavaraterminaleista

Työryhmä tarkasteli toisaalta koko valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuutta sekä henkilö- ja tavaraterminaalien määrää, toisaalta työryhmä käsittelee liikenneverkkojen kaikkein tärkeimmän osan määrittelemistä ydinverkoiksi, joiden laatutaso on korkeampi ja maankäytön liittymisrajoitukset tiukempia kuin muilla verkoilla.

Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen koko laajuus ja terminaalien määrä

Työryhmän mielestä voimassa olevassa valtioneuvoston päätöksessä ja päätökseen liittyvässä selonteossa eduskunnalle (VNS 2/2000 vp/26.5.2000) esitetty suhteellisen suuri verkkojen laajuus on edelleenkin perusteltua niiden kehittämismahdollisuuden turvaamiseksi erityisesti kaavoitetuilla tai kaavoitettavilla alueilla. Työryhmän esittämät muutokset verkkoon ovat vähäisiä. Muutosten tarkoituksena on joko täsmentää määrittelyä (terminaalit), poistaa vähäliikenteisiä osia verkosta (vähäliikenteiset lentoasemat ja matalat kauppamerenkulun väylät) tai yhtenäistää kriteeristöä TEN-kriteerien kanssa (satamat).

Työryhmä esittää valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja –terminaalit määriteltävän seuraavasti (karttaesitys yhteenvedon lopussa):

Valtakunnallisesti merkittäviä teitä ja katuja ovat valtatie, TEN-tiet ja E-tiet, virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat maantiet, TEN-merisatamiin johtavat tiet ja kadut, valtakunnallisesti merkittävälle lentoasemille johtavat tiet ja kadut sekä valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat tiet ja kadut. Valtakunnallisesti merkittävien teiden ja katujen yhteispituus on noin 9 640 km.

- *Määrittely on käytännössä sama kuin aikaisempi määrittely. Verkon kokonaispituus kuitenkin pienenee noin 100 km:lla valtakunnallisesti merkittäviä satamia, lentoasemia ja terminaaleja koskevien määrittelyjen muuttumisen vuoksi.*

Valtakunnallisesti merkittäviä ratoja ovat liikenteellisesti merkittävät radat, kaikkiin virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat radat, TEN-merisatamiin johtavat radat, valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat radat, pääkaupunkiseudun metron radat sekä uusina ratayhteyksinä Helsinki-Vantaan lentoaseman rata (Marja-rata), metron laajentaminen Espooseen ja Kerava-Lahti -oikorata. Valtakunnallisesti merkittävien ratojen yhteispituus on noin 4 030 km.

- *Määrittely on käytännössä sama kuin aikaisempi määrittely. Verkon kokonaispituus kuitenkin pienenee noin 150 km:lla valtakunnallisesti merkittäviä satamia ja terminaaleja koskevien määrittelyjen muuttumisen vuoksi.*

Valtakunnallisesti merkittäviä satamia ja vesiväyliä ovat kaikki TEN-merisatamat ja Tornion satama, TEN-merisatamien väylät sekä rannikon talviväylät, Saimaan syväväyläverkko satamineen sekä yhteys Saimaalta Suomenlahteen. Saimaan satamat käsitetään yhdeksi kokonaisuudeksi. Valtakunnallisesti merkittävien vesiväylien pituus on noin 2 230 km.

- *Talvisatamien sijasta kriteeriksi on otettu TEN-satamat Tornion nopeasti kasvavalla satamalla lisättyä. Määrä pienenee 23:sta 20:een. Myös mukaan tulevien vesiväylien pituus vähenee, kun kaikki kauppamerenkulun väylät eivät automaattisesti uuden määrittelyn mukaan kuulu valtakunnallisesti merkittävään verkkoon.*

Valtakunnallisesti merkittäviä lentoasemia ovat säännöllisen lentoliikenteen käytössä olevat lentoasemat, joilla on vähintään noin 100 000 matkustajaa vuodessa, sekä Maarianhaminan lentoasema saarellisen sijaintinsa vuoksi.

- *Aikaisemmasta poiketen vain siviililentoliikenteen lentoasemat on otettu mukaan. Lisäksi matkustajamäärä on otettu kriteeriksi. Määrä pienenee 29:stä 16:een.*

Valtakunnallisesti merkittäviä henkilö- ja tavaraterminaaleja ovat matkakeskukset ja tavaraterminaalit/terminaalialueet, joilla on laajempaa kuin maakunnallista merkitystä, jotka ovat kahden tai useamman liikennemuodon yhteisiä, jotka ovat avoimia kaikille terminaalipalveluja tarvitseville

tai tarjoaville ja joiden kautta kulkeva henkilömäärä tai välitettävän tavarantoiminnan määrä on suuri. Valtakunnallisesti merkittäviä henkilöterminaaleja (matkakeskuksia) on 19 ja tavaraterminaaleja 24.

- *Määrittelyä on täsmennetty ja terminaalin kautta kulkeva henkilömäärä tai välitettävän tavarantoiminnan määrä on otettu kriteeriksi. Määrä pienenee matkakeskusten osalta neljällä ja tavaraterminaalien osalta kuudella.*

Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen tilaa liikenteen ja maankäytön näkökulmasta sekä kehittämistarvetta ja -suunnitelmia seurataan ja tarkistetaan tarpeen mukaan.

Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ydinverkot

Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ovat melko laajat, koska laajempaa kuin maakunnallista merkitystä omaavia liikenneväyliä on suhteellisen paljon. Työryhmän mielestä rajallisia investointiresursseja voitaisiin käyttää tehokkaimmin koko maata hyödyttävällä tavalla suuntaamalla niitä nykyistä enemmän kaikkein tärkeimpään liikenneverkon osaan, jolla palvelutaso olisi korkea ja yhteysväleittäin mahdollisimman yhtenäinen. Työryhmä esittääkin valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot jaettavaksi kahteen luokkaan niin, että jokaisen liikennemuodon osalta määritellään verkon tärkein osa, ydinverkko. Tieverkon ydinverkkoa kutsutaan korkealaatutieverkoksi. Muista käytetään nimitystä ydinverkko.

Ydinverkkojen ohella myös muita valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä alempiasteisia liikenneverkkoja kehitetään tasapainoisesti liikennetarpeiden mukaan. Myös näille voidaan ydinverkkojen ohella tarjota korkeaa ja yhtenäistä palvelutasoa perusteltujen tarpeiden mukaan.

Ydinverkkoihin kuuluvat tiet, radat, satamat ja vesiväylät sekä lentoasemat työryhmä esittää määriteltäviksi seuraavasti (karttaesitys yhteenvedon lopussa):

Korkealaatutiet yhdistävät pääkaupunkiseudun ja valtakunnan suurimmat kaupunkiseudut sekä pääkaupunkiseudun ja valtakunnan osat toisiinsa. Korkealaatutiet palvelevat myös keskeisiä kansainvälisiä yhteyksiä. Korkealaatutieverkko ”kutistaa valtakuntaa” erityisesti sen pisimmässä ja toiminnallisesti tärkeimmässä suunnassa. Korkealaatuteilla on korkea standardi (moottoritie, 4-kaistatie, ohituskaistatie tai 2-kaistatie voimakkaasti rajoitetuin yksityistie- ja liittymäjärjestelyin), korkea turvallisuustaso, pääsääntöisesti 100 km/h:n nopeustaso, tiukat liittymä- ja maankäyttörajoi- tukset sekä lyhytmatkaisen paikallisen liikenteen ja kevyen liikenteen erottelu taajamissa ja tienvar- siasutuksen kohdilla. Ehdotetun korkealaatutieverkon pituus on noin 2 270 km.

Henkilöjunaliikenteen ydinverkko ulotetaan Helsingistä maamme suurimpiin kaupunkeihin. Näil- lä radoilla on 160 – 200 km/h:n nopeustavoite, joka edellyttää mm. tasoristeysten poistamista ja radan rakenteen parantamista. Henkilöliikenteen ydinrataverkon pituus on noin 1 460 km. **Tavara- liikenteen ydinrataverkko** kokoaa tärkeimmät teollisuuden ja muun elinkeinoelämän tavaravirrat ja johtaa ne satamiin ja raja-asemille. Ydinrataverkolla on 25 tonnin akselipaino. Tavaraliikenteen ydinrataverkon pituus on noin 2 030 km. **Rautateiden ydinverkon** pituus yhteensä on noin 2 230 km.

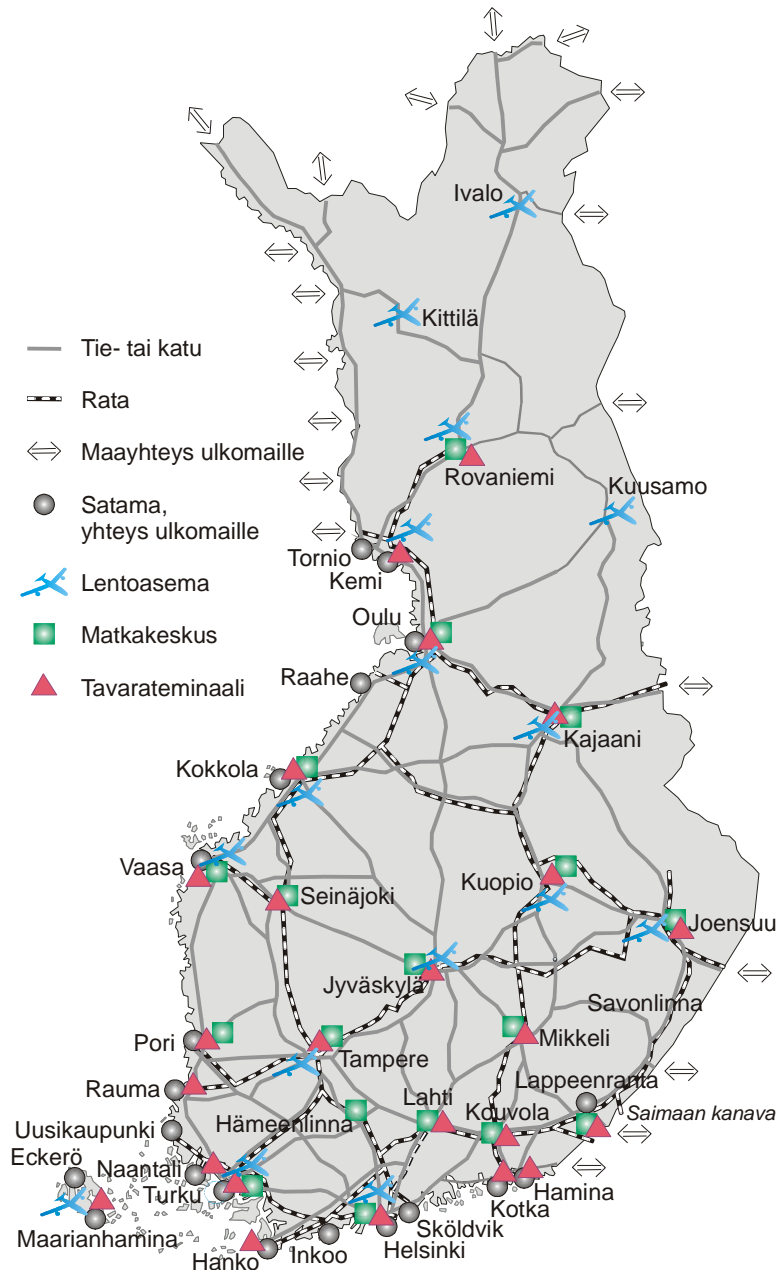
Satamien ja vesiväylien ydinverkkoon kuuluvat

- yleiset satamat, joiden kuljetusmäärä on yli 2,0 milj. tonnia/vuosi ja joihin johtaa teiden tai ratojen ydinverkkoon kuuluva tie tai rata
- satamat, joiden matkustajamäärä on yli 1,0 milj. matkustajaa/vuosi
- em. satamiin johtavat talviväylät

– rannikon talviväylät.

Ydinverkon satamia on 10. Ydinverkkoon kuuluvien vesiväylien pituus on noin 1 240 km.

Lentoasemien ydinverkkoon kuuluvat kansainväliset lentoasemat, joilla on vähintään 5 miljoonaa matkustajaa/vuosi, sekä kansalliset yhteyslentoasemat, joilla on yli 300 000 matkustajaa/vuosi ja jotka sijaitsevat yli 500 km:n etäisyydellä lähimmästä kansainvälisestä lentoasemasta. Ydinverkkoon kuuluvia lentoasemia ovat Helsinki - Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemat.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ydinverkot.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä on tarkastellut valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä henkilö- ja tavara-termiinaaleja osana koko valtakunnan liikennejärjestelmää. Tavoitteena oli aikaansaada ehdotus, jonka mukaan näitä liikenneverkkoja luokitellaan ja kehitetään vastaamaan mahdollisimman hyvin elinkeinoelämän ja väestön kuljetus- ja liikkumistarpeita niin, että vaikutetaan myönteisesti sekä koko valtakunnan ja sen eri alueiden kehitykseen. Työryhmä ehdottaa seuraavaa:

- 1. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuus säilytetään pääosin valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan päätöksen ja perustelujen mukaisena.*
- 2. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen määrittelyjä tarkistetaan eräiltä osin määrittelyn täsmentämiseksi (terminaalit), vähäliikenteisten osien poistamiseksi verkosta (vähäliikenteiset lentoasemat ja matalat kauppamerenkulun väylät) tai kriteerien yhtenäistämiseksi TEN-kriteerien kanssa (satamat).*
- 3. Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot jaetaan kahteen luokkaan siten, että jokaiselle liikennemuodolle määritellään verkon tärkein osa, ydinverkko, jonka yhtenäinen ja korkeatasoinen kehittäminen turvataan maankäytön ja väylien suunnittelussa sekä pitkäjänteisellä väyläpolitiikalla. Korkealaatutien määrittely sisällytetään valmisteilla olevaan uuteen maantielakiin. Korkealaatuteilla maankäytön suoraa liittymistä rajoitetaan voimakkaasti. Ydinverkko on mahdollista parantaa 15 - 20 vuoden aikana tarvittavilta osiltaan ehdotettuun laatuun suunnitellen tähän astisella kehittämisinvestointien rahoitustasolla.*
- 4. Valtakunnallisesti merkittävällä tie-, rata- ja vesiväyläverkolla pyritään pitkällä tähtäyksellä liikenne- ja viestintäministeriön ns. peruspalvelutyöryhmän esittämään tavoitetasoon, mikä merkitsee 10 - 15 %:n lisäystä hoito- ja ylläpitokustannuksiin sekä noin 7,25 miljardin euron kehittämisinvestointeja (tiet noin 4,74 miljardia euroa, radat noin 2,38 miljardia euroa ja vesiväylät noin 0,13 miljardia euroa) 20 vuoden aikana.*
- 5. Työryhmän ehdotukset lähetetään laajalle lausuntokierrokselle, minkä jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö sekä ympäristöministeriö sopivat jatkotoimista.*
- 6. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen tilaa liikenteen ja maankäytön näkökulmasta sekä kehittämistarvetta ja -suunnitelmia seurataan ja tarkistetaan tarpeen mukaan.*

SISÄLLYSLUETTELO

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

YHTEENVETO

- 1 TYÖN TAUSTAA
- 2 TAVOITTEET
- 3 LÄHTÖKOHTIA VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIEN LIIKENNEVERKKOJEN TARKASTELUUN
 - 3.1 Toimintaympäristön muutokset
 - 3.2 Haasteet valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen kehittämiseksi
 - 3.3 Liikenteen kehitysnäkymät
4. VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT LIIKENNEVERKOT
 - 4.1 Valtakunnan liikennejärjestelmä
 - 4.2 Liikenneverkot ja niiden liikenne nykyisin
 - 4.3 Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen määrittely
5. YDINVERKOT VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIEN LIIKENNEVERKKOJEN OSANA
 - 5.1 Ydinverkkojen muodostamisen tarve
 - 5.2 Ehdotus ydinverkoiksi
 - 5.3 Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen pidon kustannukset
 - 5.4 Ydinverkkojen vaikutukset
6. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

LIITE 1 Työryhmän asettamiskirje

LIITE 2 Ilmi Tikkasen eriävä mielipide

1 TYÖN TAUSTAA

Valtioneuvosto määritteli maankäyttö- ja rakennuslain perusteella valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 30.11.2000. Päätös tuli lainvoimaiseksi 26.11.2001. Tavoitteiden ensisijaisena tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Tavoitteet antavat kaavoituksen ennako-ohjaukselle sisällöllisen perustan valtakunnallisesti merkittävissä alueidenkäytön kysymyksissä.

Tavoitteet on jaettu yleistavoitteisiin ja erityistavoitteisiin. Yleistavoitteet ovat luonteeltaan alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevia periaatteellisia linjauksia. Sen sijaan erityistavoitteet ovat alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevia velvoitteita. Erityistavoitteilla varaudutaan myös eräisiin valtakunnallisesti merkittäviin hankkeisiin niiden alueidenkäytöllisten edellytysten perusteella.

Yksi valtioneuvoston päätöksen sisältämistä asioista ovat toimivat yhteysverkot, jotka sisältävät liikenneverkkoja koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Liikenneverkkoja koskevassa kohdassa on erityistavoitteeksi määritelty, että ”alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet”. Valtioneuvoston päätöksessä yhteysverkostoihin sisältyivät myös tietoliikenneverkot, mutta työryhmän toimeksiantoon ei kuulunut niiden käsitteleminen. Tietoliikenneverkoilla ei myöskään ole läheskään yhtä suurta vaikutusta maankäytön suunnitteluun kuin fyysisen liikenteen verkoilla.

Valtioneuvoston päätökseen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista liittyi asiaa koskeva valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 26.5.2000. Selonteossa on määritelty sanallisesti valtakunnallisesti merkittävät tiet ja kadut, radat, satamat ja vesiväylät sekä lentoasemat ja lennonvarmistusjärjestelmät.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista tulee edistää valtion viranomaisten toiminnassa, maakunnan suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista edellyttää päätökseen sisältyvien, alueidenkäytöllistä varautumista edellyttävien yksilöityjen hankkeiden ajantasaisuuden tarkistamista yhteistyössä eri viranomaisten kanssa viimeistään viiden vuoden kuluessa päätöksen voimaantulosta.

2 TAVOITTEET

Työryhmän asetuskirjeen mukaan työryhmän tehtävänä oli laatia selvitys perusteista valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen jakamisesta merkittävyydeltään erilaisiin luokkiin, jotta rajalliset investointiresurssit voitaisiin suunnata mahdollisimman tehokkaasti. Työryhmä tehtävänä oli myös käsitellä valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuutta ja terminaalien määrää.

Tällä hetkellä valtakunnallisesti merkittäväksi määritelty liikenneverkko on hyvin kattava. Kattava verkko mahdollistaa valtakunnan eri alueiden kehittymisen.

Työn tavoitteena oli laatia valtioneuvoston hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden pohjalta valtakunnan ja aluetason toimijoiden ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminalien yhteyksien säilyttämisen ja kehittämisen suuntaviivoista.

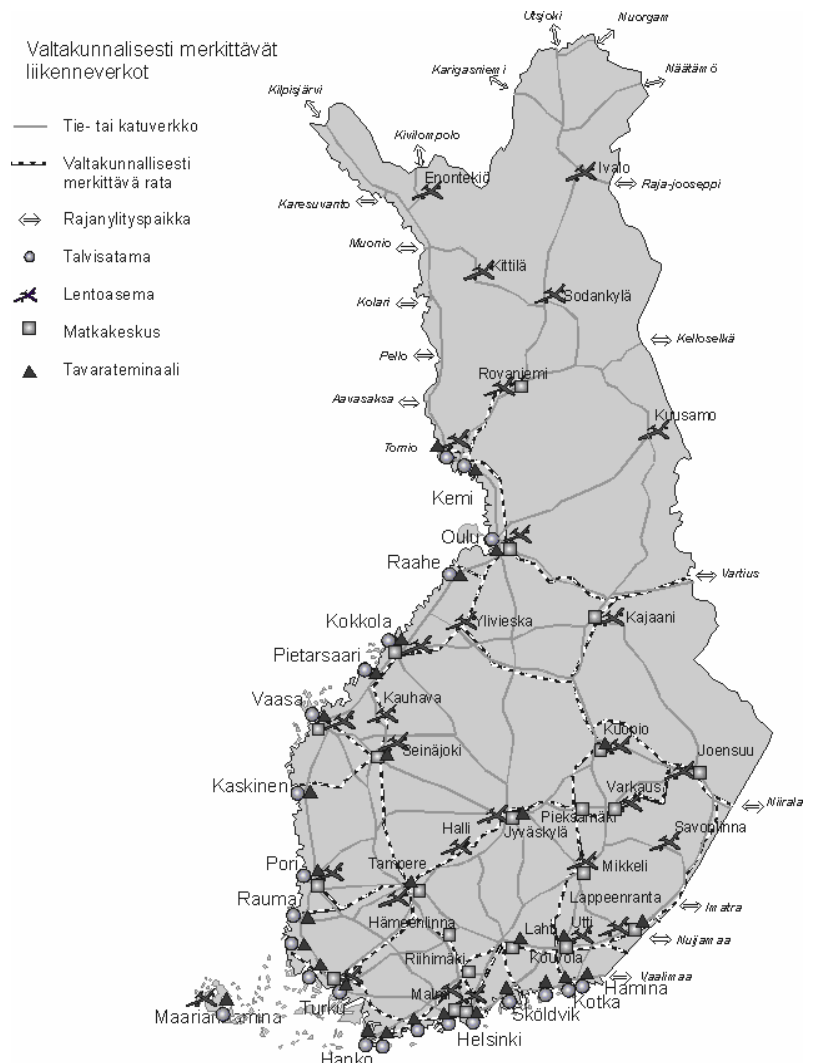
Työn tavoitteet voidaan tiivistää seuraaviksi:

- Tarkistetaan valtioneuvoston selonteossa eduskunnalle esitettyjen valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuuden ajantasaisuus ja tehdään tarvittaessa tarkistusehdotukset.
- Esitetään perusteet valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen jakamiseksi liikennemuodittain erilaisiin luokkiin siten, että valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja niiden ydinverkot edistävät valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistä liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti.
- Määritetään valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen eri luokkien laajuus ja ominaisuudet.
- Selvitetään liikenneverkkojen luokituksen vaikutukset.

Työn lähtökohtana ovat valtioneuvoston selonteon sekä päätös- että perusteluosassa määritellyt verkot ja yhteydet. Ympäristöministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän vuonna 1999 ehdottama sekä liikenne- ja viestintäministeriön soveltama tulkinta em. liikenneverkoista ja yhteyksistä on esitetty oheisessa kuvassa.

Valtakunnallisesti merkittäviin liikenneverkkoihin kuuluvat lisäksi

- seuraavat uudet ratayhteydet
 - nk. Marja -rata
 - metron laajentaminen Espooseen
 - Kerava - Lahti -oikorata
- Vuosaaren satama
- Yhteys Saimaalta Suomenlahteen



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot vuodelta 1999.

3. LÄHTÖKOHTIA VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIEN LIIKENNEVERKKOJEN TARKISTAMISEEN

3.1 Toimintaympäristön muutokset

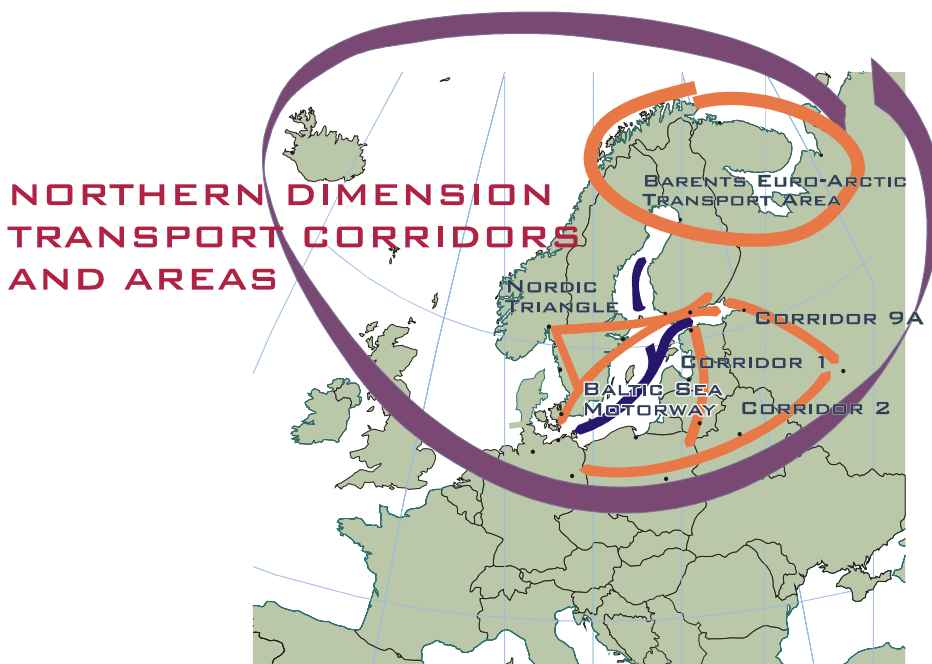
Toimintaympäristö ja sen muutokset luovat ne puitteet, joissa kansainväliset, kansalliset, alueelliset ja paikalliset toimijat (valtiot, kunnat ja yritykset) joutuvat määrittelemään toimintansa edellytykset maan eri alueilla. Suomen talouden ja yhteiskunnan kehitykseen vaikuttavat sekä ulkoiset kansainväliset että sisäiset alueelliset tekijät.

Kansainväliset tekijät

Merkittävimmät Suomen talouden ja yhteiskunnan kehitykseen vaikuttavat ulkoiset tekijät ovat talouden globalisoituminen, kansainvälistymisen eteneminen ja EU:n laajentuminen. Suomen talouden kansainvälistyminen on nopeutunut EU:iin liittymisen jälkeen. Samalla Suomen menestyminen on tullut entistä riippuvaisemmaksi taloutemme kansainvälisestä kilpailukyvyistä. Kaikki Suomen alueet ovat nykyisin avoimessa taloudessa ja kansainvälisen kilpailun piirissä riippumatta siitä, tuotavatko ne tuotteita paikallisia, alueellisia, kansallisia tai kansainvälisiä markkinoita varten.

EU:n laajentuminen aiheuttaa suuria muutoksia nykyisten jäsenmaiden alue- ja rakennepolitiikkaan vuoden 2006 jälkeen. Koska lähes kaikki uudet jäsenmaat ovat nykyisiä jäsenmaita köyhempiä, alue- ja rakennepolitiikan rahoituksen painopiste siirtyy uusiin jäsenmaihiin. Suomen saamat tuet voivat parhaimmillaankin säilyä nykytasolla.

Suomen meren takainen asema EU:n päämarkkina-alueisiin nähden asettaa suuria vaatimuksia liikenneyhteyksien toimivuudelle, jotta taloutemme olisi kilpailukykyistä globaaleilla markkinoilla. Pitkät etäisyydet markkinoille ja ankara ilmasto lisäävät suomalaisten yritysten logistisia kustannuksia, jotka ovat noin 2 - 3 -kertaiset EU:n ydinalueisiin verrattuna. Siksi liikenneyhteyksien kehittäminen muun EU:n suuntaan sekä Suomen lähialueille länteen ja itään ovat Suomelle tärkeitä.



Kuva. Suomen kansainväliset yhteydet.

Suomen erityispiirteenä EU:ssa on ollut laaja yhteistyö Venäjän kanssa. EU:n laajentumisen jälkeen Suomi ei enää ole ainoa jäsenmaa, jolla on yhteinen raja Venäjän kanssa. Raja-alueiden yhteistyöstä Venäjän suuntaan tulee tulevaisuudessa Suomen kanssa kilpailemaan moni muukin EU:n jäsenmaa. Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja ympäristöhankkeiden toteutus tulevat nostamaan pohjoisimpien alueiden merkitystä koko Euroopan näkökulmasta. Siksi pohjoisten alueiden yhteistyötä on konkretisoitava ja etsittävä aivan uudenlaista yhteistyötä Itämeren maiden kanssa.

Alueelliset tekijät

Alueelliseen kehitykseen vaikuttavia sisäisiä muutostekijöitä ovat talouden kehitys, väestömuutokset, elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokset sekä aluerakenteen muutokset.

Kansantalouden kehitys vaikuttaa henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Suomen kansantalous on kasvanut 1990-alun laman jälkeen ripeästi. BKT:n kasvunopeus on tuona aikana ollut Euroopan suurimpia.

Viime vuosien väestönkehitykselle on ollut leimallista väestön keskittyminen ja ikääntyminen. Väestön muuttoliike on suuntautunut taajamiin ja muutamiin kasvukeskuksiin. Vuonna 2002 väestömäärältään kasvavia seutukuntia oli 23 ja niiden väestönlisäys oli 25 250 asukasta. Tästä Helsingin, Oulun, Tampereen, Turun ja Jyväskylän osuus oli noin 82 %. Määrällisesti väestön määrä kasvoi vuonna 2002 eniten Helsingin seutukunnassa ja suhteellisesti eniten Oulun seutukunnassa. Vaikeimpia muuttotappioalueita ovat Itä-, Keski- ja Pohjois-Suomen syrjäiset alueet.

Väestökehitys on kuitenkin oleellisesti tasapainottunut Suomessa vuosien 2002 ja 2003 aikana verrattuna 1990 -luvun lopun vuosiin. Kehitys tulevaisuudessa lähentyikin maakuntien uusissa maakuntasuunnitelmissa asettamia tavoitteita. Työttömyyden erojen vähentyminen tulee tasapainottamaan entisestään muuttoliikettä.

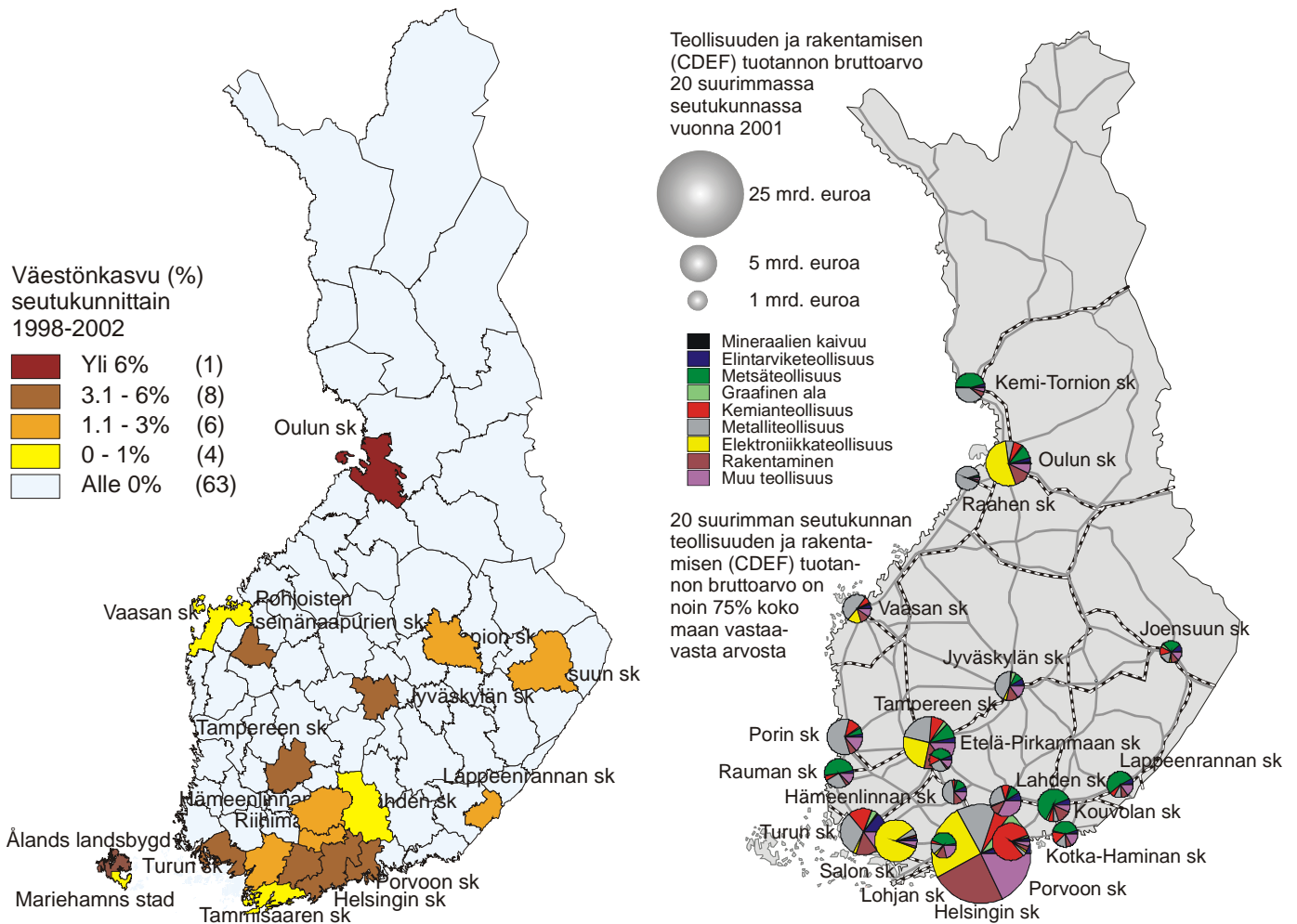
Väestön ikääntyminen nopeutuu koko maassa. Samalla tapahtuu merkittävää työvoiman siirtymistä eläkkeelle. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan yli 65-vuotiaiden osuus koko väestöstä kasvaa nykyisestä 15 %:sta 23 %:iin vuoteen 2020 mennessä.

Suomen elinkeino- ja tuotantorakenteen muutos jatkuu voimakkaana. Perinteisesti vahvojen metsä- ja metalliteollisuuden rinnalle on noussut merkittäväksi teollisuuden osa-alueeksi sähkö- ja elektroniikkateollisuus, jonka osuus teollisuuden viennin arvosta kasvaa voimakkaasti tulevaisuudessa. Rakennemuutos on vähentänyt maaseudun työpaikkoja huomattavasti. Matkailusta on kehittymässä merkittävä ympärivuotinen työllistäjä ja aluerakenteeseen sekä liikenteeseen vaikuttaja tekijä etenkin Lapin ja Itä-Suomen alueilla.

Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokseen liittyy myös tuotannon keskittyminen. Viime vuosikymmenen laman jälkeen tuotannon keskittyminen pääkaupunkiseudulle ja muille kasvaville kaupunkikeskuksille on kiihtynyt.

Kansallisen aluepolitiikan toimenpiteet ja ohjelmat vaikuttavat suotuisasti maakuntien kehitykseen. Voimistuva maakunnallinen suunnittelu- ja kehittämistyö täydentyen aluekeskus-, osaamiskeskus- ja maaseudun kehittämisohjelmilla sekä EU:n rakennepolitiikan ohjelmilla varmistavat maan eri osien kehittymisen ja kilpailukyvyn kansallisesti ja kansainvälisesti.

Alueiden kilpailukyky perustuu tulevaisuudessa aikaisempaa enemmän hyviin liikenne- ja tietoliikenneyhteyksiin, osaavaan työvoiman saatavuuteen, vahvoihin maakuntakeskuksiin sekä virikkeelliseen ja viihtyisään elinympäristöön. Liikenneyhteyksien tärkeyden korostuminen yritysten sijaintipaikkaan vaikuttavana tekijänä osoittaa liikenneinfrastruktuurin säilyttävän alueellisen saavutettavuuden suhteen tärkeän merkityksen myös voimakkaasti kehittyvässä tietoyhteiskunnassa.



Kuva. Väestön kasvualueet vuosina 1998 – 2002.

Kuva. Teollisuuden ja rakentamisen tuotannon brutto- arvon mukaan 20 suurinta seutukuntaa vuonna 2001.

Alueen sijainti lentokenttään nähden määrittää alueen vetovoimaisuutta. Toisaalta kohtuullinen aikaetäisyys junalla Helsinkiin on tärkeää monille yksityisen ja julkisen alan toimijalle. Nykyaikana korostuu yhä enemmän ihmisten liikkuminen kansainvälisesti ja kansainvälisen yhteistyön merkitys. Suomessa tämä näkyy erityisesti yhteistyössä EU:n kanssa ja Venäjään rajoittuvissa maakunnissa.

3.2 Haasteet valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen kehittämiseksi

Suomen tasapainoisen kehityksen kannalta on tärkeää kehittää maata kaikilta osin. Toimiva liikenneverkko on kansainvälistyvissä Suomessa tämän tavoitteen toteuttamisen kannalta avainasemassa. Siksi valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot tulee määritellä niin, että ne tukevat seuraavien tavoitteiden toteuttamista. Esitetyt tavoitteet perustuvat pääasiallisesti seuraaviin lähteisiin: ”Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan mietintö 1/2002 vp”, ”Suomen aluekehittämissuunnitelma 2013, Aluekehittämissuunnitelmatyöryhmän mietintö, Sisäasiainministeriön julkaisu 10/2003”, Sisäasiainministeriön aluekeskusohjelma ja ”Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 - 2007”.

Suomen kansainvälisten yhteyksien tulee olla sujuvat ja toimivat.

Suomen on globaalissa taloudessa selvitäkseen voitettava mm. syrjäisyydestään aiheutuvia ongelmia. Saavutettavuuden eli nopeiden, toimintavarmojen ja kohtuuhintaisten liikenneyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä. Koska Suomen viennistä ja tuonnista valtaosa hoidetaan meritse, on meriyhteyksien, niihin liittyvien terminaalien ja terminaaliyhteyksien kehittäminen Suomelle tärkeää. Myös lentoliikenteen merkitys sekä henkilö- että tavaraliikenteessä on kasvanut. Viennin arvosta jo noin 14 % kuljetetaan lentoteitse.

Liikennejärjestelmää tulee kehittää kaikki liikennemuodot kattavana kokonaisuutena ja kytkettynä maankäytön suunnitteluun.

Toimivassa liikennejärjestelmässä eri liikennemuodot tukevat toisiaan. Liikennemuotojen yhteistyön tuloksena voidaan saada aikaan ihmisten liikkumistarpeiden, elinkeinoelämän ja alueiden kehityksen kannalta toimiva ja edullinen työnjako. Kuitenkin myös vaihtoehtoisten liikennemuotojen tarjonta ja kilpailuasetelma ovat erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeitä. Varsinkin suurimmilla kaupunkiseuduilla nopeasti kasvava liikenne edellyttää liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön suunnittelun tiivistä vuorovaikutusta.

Suomen kuljetusjärjestelmän logistista tehokkuutta lisätään.

Logistisen järjestelmän (ketjun) tarkoituksena on hallita kokonaisvaltaisesti, tehokkaasti ja taloudellisesti materiaalin ja informaation liikkumista. Verkostotaloudessa edellytetään tavaroiden ja myös ihmisten kuljetuksissa sekä logistisen ketjun reiteillä (liikenneväylillä) että solmukohdissa (satamissa, terminaaleissa ja varastoissa) nopeutta, täsmällisyyttä ja taloudellisuutta. Kilpailukyyn parantamiseksi yritykset keskittävät kuljetuksiaan tietyille reiteille ja liikennekäytävälle. Keskittymisen myötä näiden liikennekäytävien ja niihin liittyvien terminaalien kehittäminen on tullut entistä tärkeämmäksi.

Suomen logistisessa järjestelmässä vastuu reittien ja solmukohtien ylläpidosta ja kehittämisestä on pääosin julkisella sektorilla, kun taas yksityisen elinkeinoelämän eri sektorit huolehtivat logististen palvelujen sujuvuudesta ja itse kuljetuksista.

Elinkeinoelämän menestyminen kansainvälisessä kilpailussa tulee turvata.

Kansainvälisten yhteyksien kehittäminen ei yksin riitä. Vientitoimintaa harjoittavien yritysten menestyminen kansainvälisessä kilpailussa edellyttää yrityspaikkakuntien hyvää saavutettavuutta sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pääkaupunkiseudun kilpailukyvyistä huolehtiminen sekä eurooppalaisessa ja globaalissa mittakaavassa on koko Suomelle tärkeää.

Pääkaupunkiseutu on Suomen ainoa keskus, joka pystyy tarjoamaan kansainvälisille yrityksille ja toimijoille metropolitasoisen toimintaympäristön. Siksi pääkaupunkiseudun osaamista tulee edistää ja sen infrastruktuuria kehittää.

Pääkaupunkiseutu, maakuntakeskukset ja aluekeskukset toimivat alueidensa elinkeinoelämän vetureina. Niiden osaamis- ja elinkeinopohjaa vahvistetaan ja monipuolistetaan edelleen. Niiden osaaminen ja elinkeinoelämän synergia tulee saada palvelemaan nykyistä tehokkaammin alueellisia ja kansallisia verkostoja.

Maakuntakeskukset toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa pääkaupunkiseudun ja toistensa kanssa. Maakuntakeskusten menestyminen edellyttää nopeita ja korkeatasoisia liikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja maakuntakeskusten välille. Aluekeskusten kehittymiselle ovat tärkeitä sujuvat ja nopeat liikenneyhteydet omaan maakuntakeskukseen, mutta jatkossa sujuvien ja nopeiden liikenneyhteyksien merkitys pääkaupunkiseudulle ja muihin kasvaviin keskuksiin korostuu. Liikenneyhteyksiä tulee kehittää osana valtakunnallisia ja kansainvälisiä verkostoja.

Osaamisen alueellista ulottuvuutta vahvistetaan koko maassa. Yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen alueellista vaikuttavuutta lisätään ja niiden kehitysedellytykset turvataan.

Osaamispuhjan nousu luo edellytyksiä korkeaa osaamista edellyttävän elinkeinotoiminnan kehittymiselle yliopisto- ja korkeakoulupaikkakunnilla sekä niiden läheisyydessä kuten Oulun ja Jyväskylän seutujen esimerkit osoittavat. Ominaista menestyville yliopistopaikkakunnille on niiden linkittyminen monipuolisiin osaamisverkkoihin, mikä edellyttää näiden paikkakuntien hyvää saavutettavuutta.

Koko maassa mahdollistetaan asuminen ja elinkeinojen harjoittaminen. Koko maa pidetään toiminnallisten järjestelmien piirissä

Suomen yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta on perusteltua kehittää maata tasapainoisesti kaikilta osin. Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot muodostavat Suomen liikennejärjestelmän rungon, varmistavat maan eri osien hyvän saavutettavuuden ja luovat osaltaan edellytykset alueiden kehittymiselle.

3.3 Liikenteen kehitysnäkymät

Talouden kehityksellä on varsin suora yhteys liikenteen kysyntään. Talouskasvun ennustetaan lähivuosina olevan varsin hidasta. Työllisyyskehitys lähivuosina ei edenne yhtä suotuisasti kuin vahvan talouskasvun aikana. Siksi kotimaan henkilöliikenteen ja tavarankuljetusten kasvun ennakoidaan lähivuosina olevan myös hidasta. Jatkossa esitetyt vuosien 2003 - 2007 henkilö- ja tavaraliikenteen ennusteet perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2004 - 2007 esitettyihin ennusteisiin.

Henkilöliikenne

Kotimaan henkilöliikenteen suorite vuonna 2001 oli 70,8 mrd. henkilökilometriä (ei sisällä kävelyä ja pyöräilyä). Tästä henkilöautoliikenteen osuus oli noin 81 % ja rautatieliikenteen 5 %. Tieliikenteen osuus kokonaisuudessaan oli 93 %.

Kotimaan koko henkilöliikenteen (henkilökm) arvioidaan vuosina 2003 - 2007 kasvavan 1 - 2 % vuodessa. Henkilöliikenteessä suurin kasvupotentiaali on vapaa-aikaan liittyvissä matkoissa. Työ-

matkat lisääntyvät varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla, kuten pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Oulun, Turun ja Jyväskylän kaupunkiseuduilla. Henkilöliikenteen kasvunäkymät ovat kuitenkin varsin erilaiset eri puolilla maata. Kaupunkiseuduilla ja varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla liikenne kasvaa selvästi keskimääräistä enemmän, kun se syrjäisillä maaseutualueilla voi jopa vähentä.

Kotimaan henkilöautoliikenteen ja rautateiden matkustajaliikenteen kasvuksi vuosina 2003 - 2007 ennustetaan 1 - 2 % vuodessa. Lentoliikenteen liikennesuoritteiden arvioidaan kasvavan lähivuosina 2 % vuodessa. Vesiliikenteen arvioidaan pysyvän lähivuosina ennallaan.

Pääteiden kokonaisliikennemäärien on ennustettu kasvavan vuoteen 2030 mennessä keskimäärin 30 %. Muuttoliikkeen seurauksena kasvu jakaantuu päätieverkolle alueellisesti hyvin epätasaisesti. Pääkaupunkiseudun pääteiden liikenteen kasvun vuoteen 2030 mennessä on ennustettu olevan yli 50 %.

Kansainvälisessä liikenteessä tehtiin vuonna 2000 yhteensä 54 miljoonaa matkaa. Näistä suurin osa oli Suomen ja Ruotsin välistä liikennettä joko maitse tai meritse. Tieliikenteen osuus matkoista oli 56 %, vesiliikenteen 30 % ja lentoliikenteen 14 %. Rautatieliikenteen osuus oli hyvin pieni.

Kansainvälisessä liikenteessä laivaliikenteen matkustajamäärien ennustetaan vähenevän vuosina 2003 - 2007 noin 1 % vuodessa. Lentoliikenteen matkustajamäärien ennustetaan kasvavan lähivuosina 3 % vuodessa. Lentoliikenteen matkustajamäärien kehitys on kuitenkin hyvin suuressa määrin riippuvainen kansainvälisen talouden ja poliittisen vakauden kehityksestä. Tieliikenteen matkustajamäärien ennustetaan kasvavan lähivuosina 1 - 2 % vuodessa. Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen matkustajamäärien ennustetaan kasvavan lähivuosina 1 - 2 % vuodessa nykyisin rata- ja junatarjontajärjestelyin.

Tavaraliikenne

Kotimaan tavaraliikennesuorite vuonna 2001 oli 40,5 mrd. tonnikilometriä. Tavaraliikenteen määrä vuonna 2001 oli yhteensä 424,1 milj. tonnia. Tieliikenteen osuus on hallitseva. Sen osuus oli kuljetussuoritteella mitattuna 68 % ja tonneina mitattuna 88 %. Rautatieliikenteen vastaavat luvut olivat 24 % ja 10 %.

Tavaraliikenteen kysyntään vaikuttavat taloudellisen kehityksen lisäksi tuotannon määrä, tuotantorakenteen muutokset, teollisuuden sijainti, jalostusasteen muutokset ja yritysten logistiset järjestelmät. Tuotantorakenteen muutosten ja jalostusasteen kasvun vuoksi tiekuljetusten merkitys tulee kasvamaan kuljetettavien tavaroiden arvossa mitattuna. Myös lentokuljetusten osuus tavaroiden arvossa mitattuna tulee kasvamaan huomattavasti.

Kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuoritteiden (tonnikm) kasvuksi on lähivuosiksi 2003 - 2007 ennustettu 1 - 3 % vuodessa. Tieliikenteen osuuden kasvuksi on ennustettu 2 - 3 % vuodessa, rautatieliikenteen 1 - 2 % vuodessa ja lentoliikenteen 2 - 3 % vuodessa. Vesiliikenteen kuljetussuoritteiden on arvioitu säilyvän ennallaan.

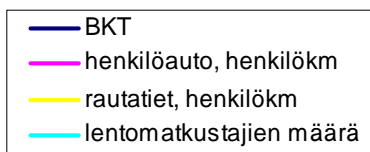
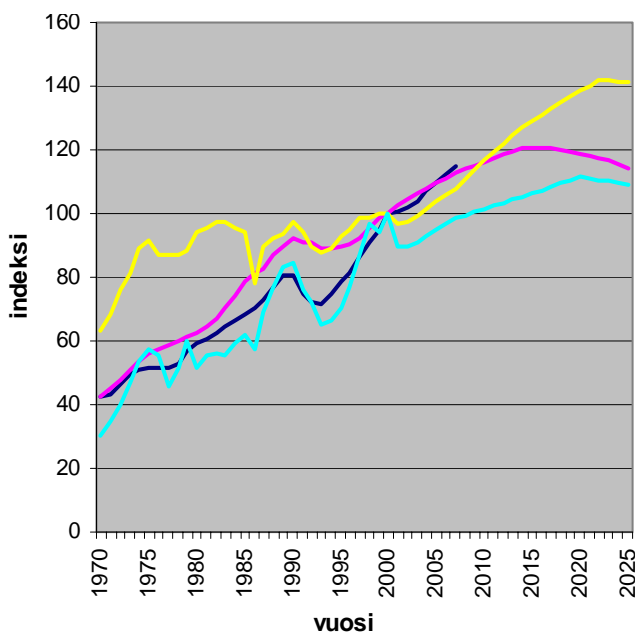
Suomen viennin ja tuonnin määrä vuonna 2001 ilman transitoa oli yhteensä 93,5 milj. tonnia ja sen arvo 81,4 mrd. euroa. Vesiliikenteen osuus viennin ja tuonnin määrästä oli tonneina mitattuna noin 80 % ja euroina mitattuna noin 74 %. Lentoliikenteen osuus oli tonneina mitattuna noin 0,1 %, kun se euroina mitattuna oli noin 14 %.

Satamien kautta kulkevan transitoliikenteen määrä vuonna 2001 oli 5,7 milj. tonnia. Kotkan sataman kautta transitosta kulki noin 46 %, Helsingin kautta noin 25 %, Haminan kautta noin 17 % ja Kokkolan kautta noin 9 %. Transitokuljetukset satamiin tai satamista hoidetaan pääosin (71 %) rautateitse. Loppuosa hoidetaan maanteitse.

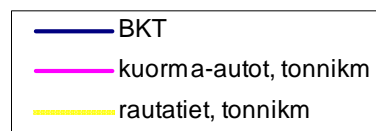
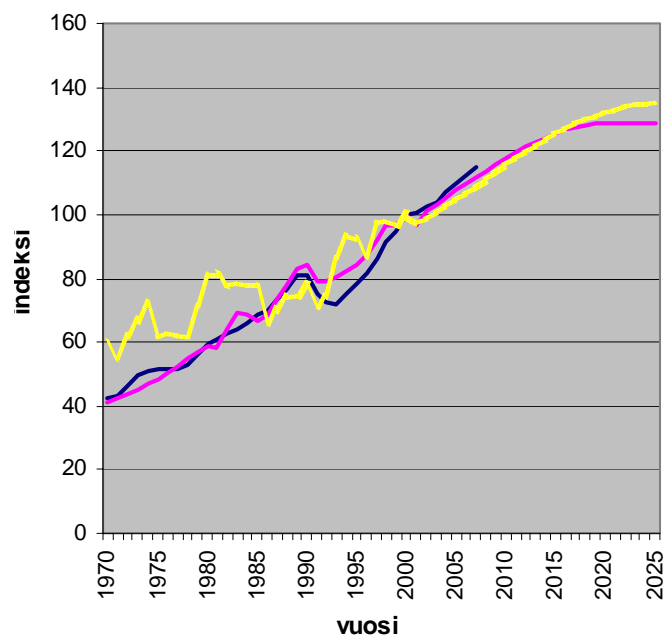
Kansainvälisen tavaraliikenteen (tonnia) kasvuksi on lähivuosiksi 2003 - 2007 ennustettu 2 % vuodessa. Vesikuljetusten kasvuksi on ennustettu 2 %, rautatiekuljetusten 1 - 2 %, tiekuljetusten 5 % ja lentokuljetusten 3 - 4 % vuodessa. Euroina mitattuna kansainvälisen tavaraliikenteen kasvu kohdistuu vieläkin enemmän lentoliikenteeseen kuin tonneina mitattuna.

Tavaravirtojen ominaisuuksien arvioidaan kehittyvän vuoteen 2025 mennessä niin, että ne tulevat asettamaan kuljetuksille nykytilannetta tiukempia vaatimuksia etenkin täsmällisyyden mutta myös nopeuden suhteen. Toisaalta kustannustehokkuuden merkitys ei vähene nykyisestä. Täsmällisyso-minaisuus nousee erittäin tärkeäksi tekijäksi kustannustehokkuuden rinnalle tie- ja myös rautatie-kuljetuksissa sekä nopeuden rinnalle lentokuljetuksissa.

Vuoteen 2025 ulottuvien liikenne- ja viestintäministeriön laatimien ennusteiden mukaan rautatieliikenteen kasvu henkilöliikenteessä jatkuu vahvana. Tieliikenteen kasvun ennakoidaan taittuvan vuoden 2015 paikkeilla. Tavaraliikenteessä sekä rautatie- että tieliikenteen kasvu jatkuu ennustejakson loppupuolelle saakka. Kansainvälisten lentokuljetusten määrän odotetaan kasvavan suuresti seuraavan kahdenkymmenen vuoden kuluessa.



Kuva. Henkilöliikenteen ennuste vuosille 2002 - 2025 (2000 = 100).



Kuva. Tavaraliikenteen ennuste vuosille 2002 - 2025 (2000 = 100).

4 VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT LIIKENNEVERKOT

4.1 Valtakunnan liikennejärjestelmä

Valtakunnan liikennejärjestelmän ja sen osana toimivien valtakunnallisten liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraterminaalien kehittämisen lähtökohtana ovat yhteiskunnan kehitys ja sen tavoitteet. Liikennejärjestelmän toimivuus on alueiden, taajamien ja koko yhteiskunnan kehityksen perusedellytyksiä. Liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuu monia paineita maan sisäisen muutto liikkeen, elinkeinoelämän tarpeiden, ulkomaan kaupan kuljetusten, alue- ja yhdyskuntarakenteen muutosten, ympäristö- ja liikenneturvallisuusnäkökohtien, tietotekniikan kehittymisen sekä kansalaisten arvo- ja liikkumistapamuutosten seurauksena. Koko liikennejärjestelmän toimivuus edellyttää myös valtakunnallisen verkon ulkopuolisten liikenneverkkojen pitämistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Liikennepalveluiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin suunnittelun ja toteutuksen on oltava pitkäjänteistä. Liikennejärjestelmää tulee kehittää kaikki liikennemuodot kattavana kokonaisuutena, jossa eri liikennemuodot tukevat toisiaan. Eri liikennemuotojen yhteistyön tuloksena voidaan saada aikaan yhteiskunnan talouden ja toimivuuden kannalta edullinen työnjako sekä toimivia matka- ja kuljetusketjuja.

Tieverkko kattaa hyvin koko maan. Tieverkko on osa lähes jokaista kuljetusketjua. Rataverkko täydentää hyvin tieverkkoa ja hoitaa kustannustehokkaasti suuret ja raskaat kuljetukset. Myös henkilöliikenteessä rautateiden merkitys pitkämatkaisessa liikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä on suuri.

Ympärivuotisesti toimivat meriväylät ja satamat ovat Suomelle välttämättömät, sillä Suomen ulkomaankaupan kuljetukset hoidetaan valtaosin vesitse. Suomen kansainvälinen henkilöliikenne hoidetaan pääosin lentoteitse. Myös kotimaan pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä lentoliikenteen merkitys on keskeinen. Lentokuljetusten osuus arvotavaran kuljetuksissa tulee kasvamaan.

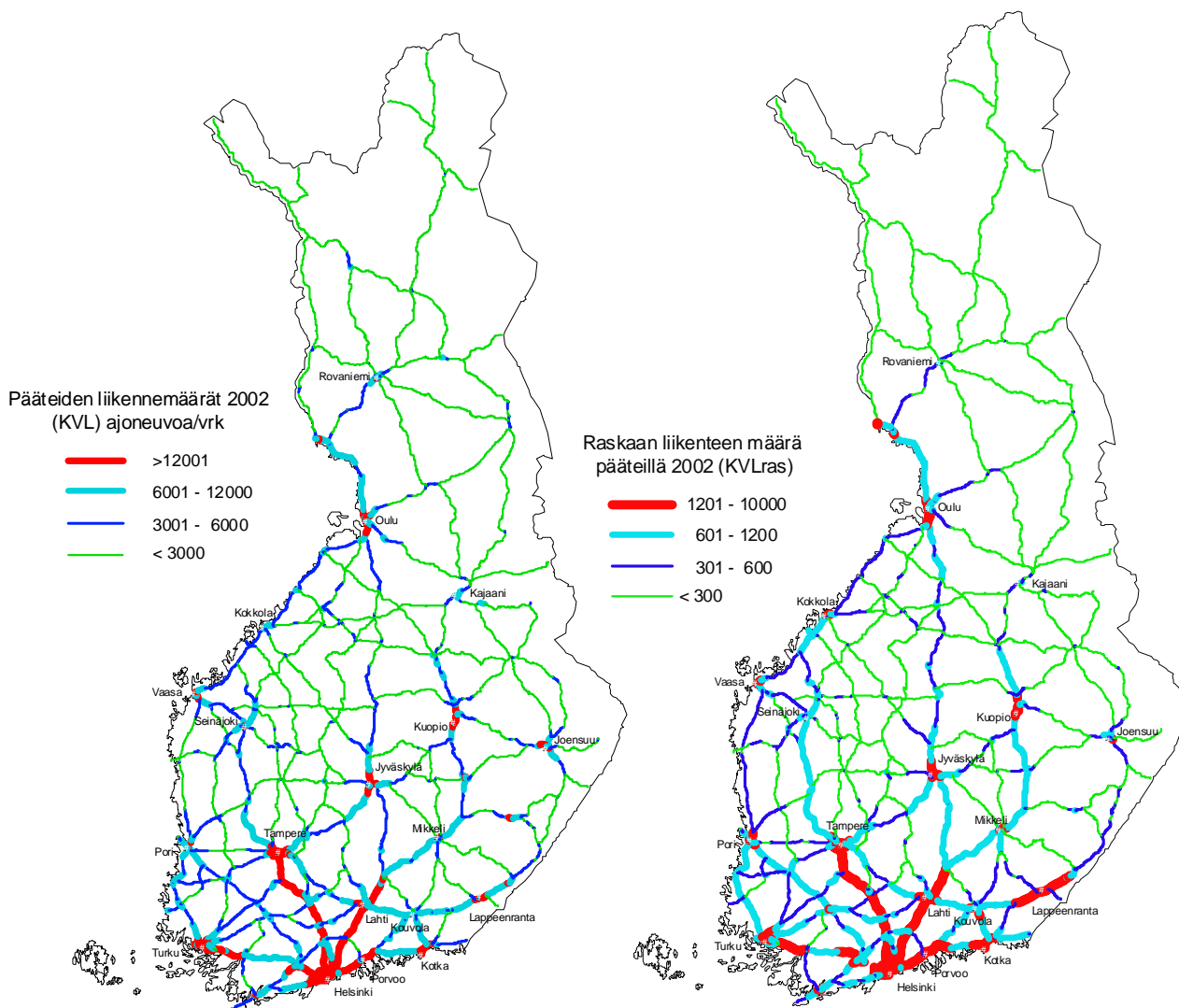
Liikenneverkkojen palveluominaisuudet muuttuvat matkan pituuden mukaan. Tieverkko palvelee parhaiten lyhyitä kuljetuksia ja lentoreitit parhaiten kaukoliikenteen kuljetuksia.

4.2 Liikenneverkot ja niiden liikenne nykyisin

Päätiet ja pääteiden liikenne

Yleisiä Tiehallinnon hoidossa olevia tietä on kaikkiaan noin 78 000 km. Näistä on osa tieasetuksen 1§:n mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön päätöksillä luokiteltu valta- tai kantateiksi, joita yhdessä kutsutaan pääteiksi. Vuoden 2003 alussa pääteitä oli 13 260 km, joista oli valtateitä 8 574 km ja kantateitä 4 686 km. Moottoriteitä oli pääteistä 603 km ja moottoriliikenneteitä 147 km.

Pääteiden osuus tieliikenteen ajosuoritteesta on 63 %. Kuormitetuimpia ovat pääkaupunkiseudun ja Etelä-Suomen päätiet sekä eräät maakuntakeskusten väliset valtatie.



Kuva. Päätteiden liikennemäärät vuonna 2002 (KVL).

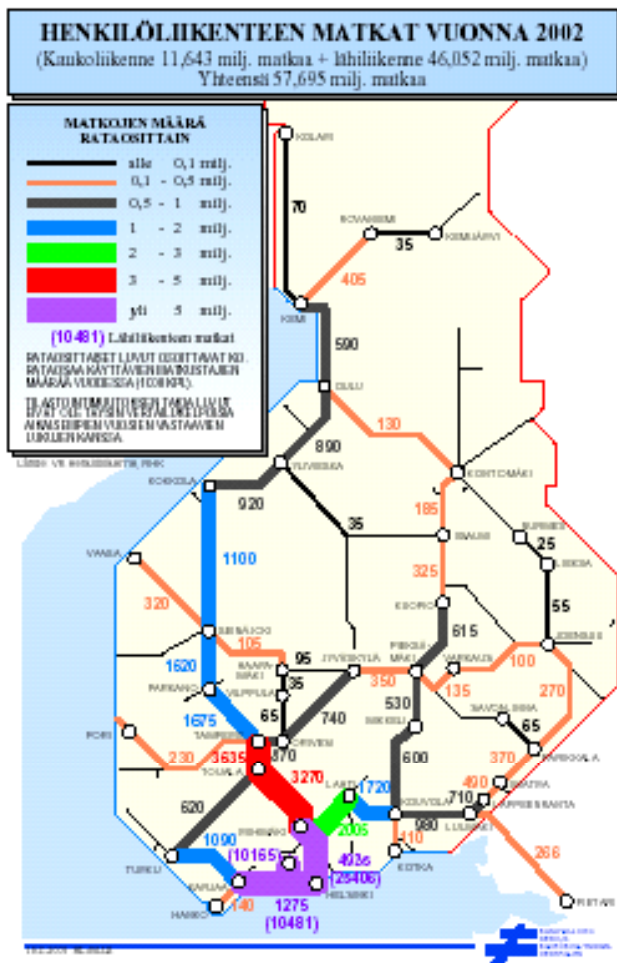
Kuva. Raskaan liikenteen määrä päätteillä vuonna 2002 (KVL).

Päärataverkko ja sen liikenne

Suomen päärataverkon pituus 1.1.2002 oli 5 650 km. Päärataverkko sisältää myös ns. vähäliikenteiset radat (tavaraliikenteen määrä enintään 0,5 miljoonaa bruttotonnia vuodessa). Pääratojen lisäksi on noin 200 km sivuratoja (ns. pistoraiteita) sekä noin 1 000 km yksityisratoja (satama- ja teollisuusratoja).

Tärkeimmät radat henkilöliikenteen kannalta ovat oheisen kuvan mukaisesti Helsinki - Tampere - Oulu -rata, rata Helsingistä Kouvolaan, Kouvola - Kuopio -rata, Turku - Tampere - Jyväskylä -rata ja rantarata Turkuun. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen alueella henkilöliikenteen matkustajamäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin muilla rataosuuksilla.

Tavaraliikenteen määrät ovat jakaantuneet rataverkolle tasaisemmin kuin henkilöliikenteen määrät. Eniten tavaraa kuljetetaan Kouvolan ja Venäjän välisellä rataosuudella.



Kuva. Henkilöliikenteen matkat rataverkolla vuonna 2002, milj. matkaa.



Kuva. Tavaraliikenteen kuljetukset rataverkolla vuonna 2002, milj. tonnia.

Satamat ja vesiväylät

Suomessa on tilastoituja kauppa- ja teollisuussatamia sekä lastauspaikkoja runsaat 60. Näistä noin 50 on rannikkosatamia ja loput sisävesisatamia. Ulkomaan kauppaa harjoittavia satamia on noin 50, joista noin 40 on rannikkosatamia ja loput sisävesisatamia. Satamista 23 on talvisatamia, jotka pyritään pitämään jäänmurtaja-avustuksella auki kaikkina talvina.

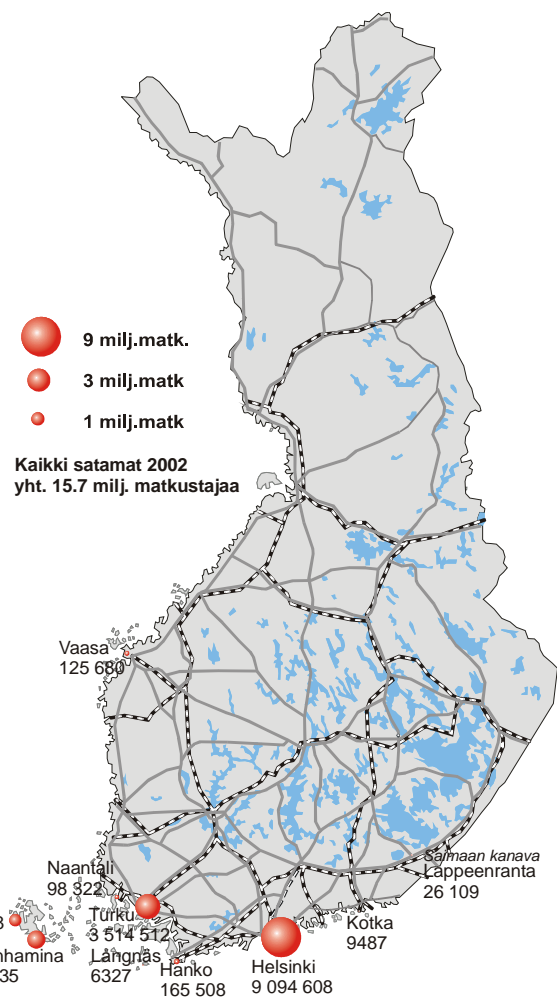
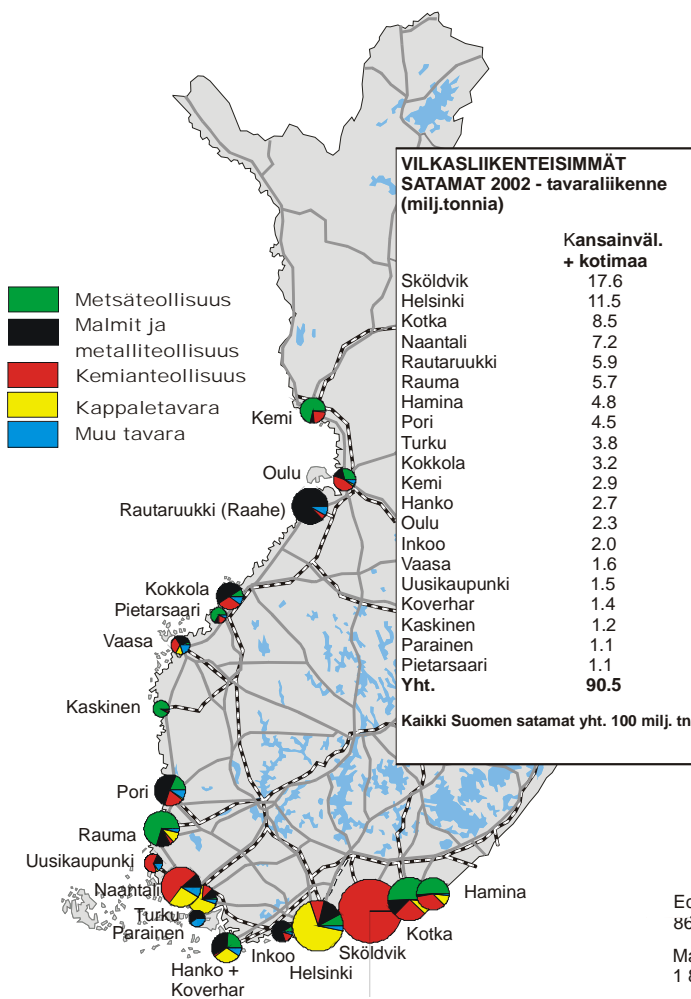
Vuonna 2002 yli miljoona tonnia tavaraa kulki 20 sataman kautta. Kaikki nämä satamat sijaitsivat rannikolla. Yli 100 000 tonnia tavaraa vuodessa kulki 40 sataman kautta. Näistä 34 sijaitsee rannikolla ja 6 Saimaan vesistöalueella. Satamien suuresta lukumäärästä huolimatta satamatoiminta on melko keskittynyttä, sillä 10 suurimman sataman kautta kulkee tonnimääräisesti mitattuna noin 73 % liikenteestä.

Vilkkaimmat tavaraliikenteen satamat ovat Sköldvik, Helsinki, Kotka, Naantali ja Rautaruukki. Vilkkaimmat henkilöliikenteen satamat ovat Helsinki, Turku ja Maarianhamina. Tärkeimmät yleisatamat ovat Helsinki, Kotka, Rauma, Pori, Hamina, Turku ja Hanko. Tärkeimmät teollisuussatamat ovat Sköldvik, Naantali, Rautaruukki, Uusikaupunki ja Tornio.

Vesiliikenteen väylät jaetaan kolmeen pääluokkaan: kauppamerenkulun väyliin, yhdysväyliin ja veneilyn paikallisväyliin. Kukin luokka jaetaan vielä kahteen alaluokkaan, jolloin väyläluokkia on kaikkiaan kuusi. Vesiväylien pituus yhteensä on 18 550 km. Kauppamerenkulun pääväylien pituus on yhteensä 4 940 km. Kauppamerenkulun väylien kuvaus ilmenee oheisesta taulukosta.

Taulukko. Kauppamerenkulun väylien kuvaus.

PÄÄLUOKKA		VÄYLÄLUOKKA (perusväyläluokka)		
Kauppamerenkulun väylät	Ensisijaisesti kauppamerenkulun käyttöön rakennettu ja ylläpidettävä väylä. Kauppamerenkululla tarkoitetaan tässä yhteydessä sellaista rannikon alusliikennettä, joka maksaa väylämaksuja. Sisävesillä kauppamerenkulun väyläksi luetaan Saimaan syväväylästä.	VL1	Kauppamerenkulun 1-lk väylä (pääväylät) 2 272 km.	Valtakunnallisesti tai alueellisesti merkittävät kauppamerenkulun pääväylät, joilla kulkee valtaosa vesiliikenteen tavaravirroista. Liikennöinti mahdollista ympärivuotisesti kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Kulkusyvyys yli 8,0 m.
		VL2	Kauppamerenkulun 2-lk väylä 2 668 km.	Lähinnä paikallista merkitystä omaava kauppamerenkulun väylä, tai pääväylään liittyvä rinnakkais- tai yhdysväylä. Kulkusyvyys 4,0 ... 8,0 m



Kuva. Satamien tavaraliikenne vuonna 2002 tavaralajeittain yli 1 milj. tonnin satamissa.

Kuva. Suomen ja ulkomaiden välinen matkustajaliikenne vuonna 2002, milj. matkustajaa.

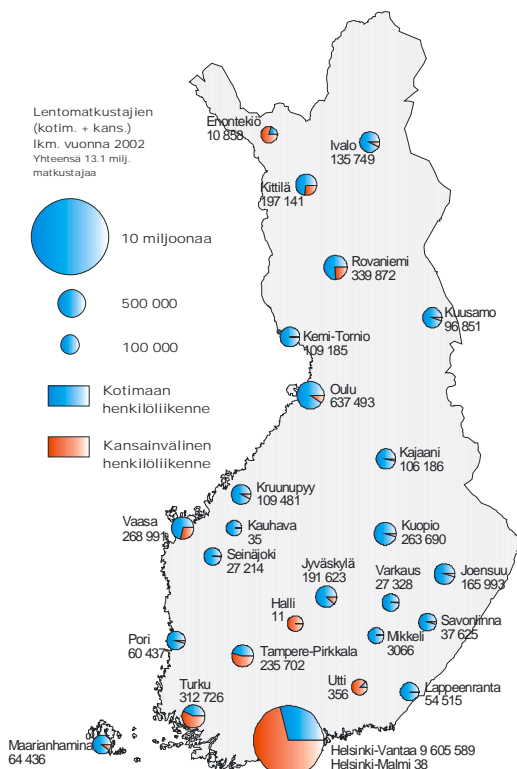
Lentoasemat

Suomessa on 25 Ilmailulaitoksen ylläpitämää lentoasemaa, joista kolme (Kauhava, Utti ja Halli) ovat sotilaskäytössä. Näiden lisäksi Suomessa on 2 muuta lentoasemaa (Mikkeli ja Seinäjoki), joille on säännöllistä liikennettä, 2 sellaista lentoasemaa (Ylivieska ja Sodankylä), joille kevytreittiliikenne on mahdollista sekä yhteensä noin 50 pienkenttää. Säännöllistä aikataulun mukaista lentoliikennettä on tällä hetkellä 23 lentoasemalla. Joillekin lentoasemille liikennöinti ei ole ympärivuotista. Pienkentille säännöllinen lentoliikenne ei ole mahdollista.

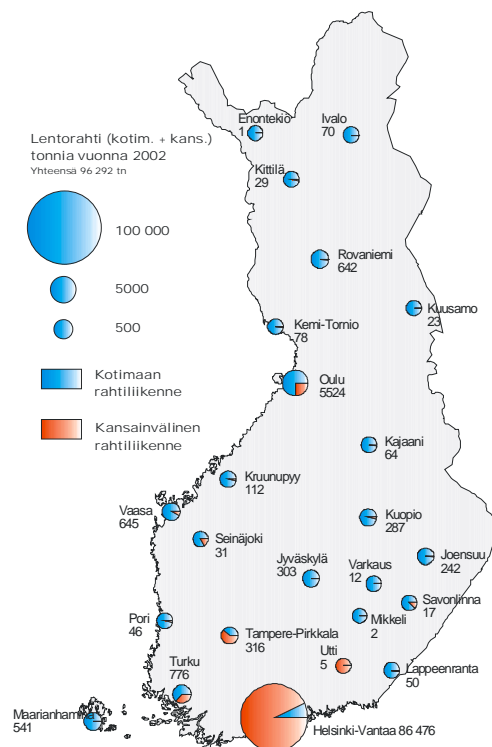
Ilmailulaitos toimii käyttäjärahoitteisena liikelaitoksena. Liikelaitos päättää lentoasemainvestoinneista kysynnän perusteella liiketaloudellisin perustein. Lentoasemien ja lennonvarmistusjärjestelmien ylläpitoinvestoinnit määräytyvät turvallisuusperustein käytettävyystarpeet huomioon ottaen. Lentoasemaluokituksella ei ole sellaisenaan vaikutusta investointeihin eikä lentoasemien ylläpitoon.

Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen lentoliikenteen keskus. Vuonna 2002 sen kautta kulki 50 % kotimaan matkustajista ja 91 % kansainvälisen liikenteen matkustajista. Toiseksi vilkkain lentoasema on Oulun lentoasema. Vuonna 2002 Oulun lentoaseman kautta kulki 10 % kotimaan matkustajista ja 1 % kansainvälisen liikenteen matkustajista. Lapin lentoasemien matkustajista olennainen osa on matkailijoita ja ulkomaalaisten matkustajien osuus on merkittävä. Ns. halpalentoyhtiöiden lentoreittivalinnat voivat muuttaa joidenkin lentoasemien matkustajamääriä voimakkaastikin.

Lentoliikenteen rahtiliikenne on keskittynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jonka kautta vuonna 2002 kulki 90 % Suomen lentorahtiliikenteestä. Seuraavaksi eniten lentorahtia kulki vuonna 2002 Oulun lentoaseman kautta (6 %). Muiden lentoasemien lentorahtiliikenne on suhteellisen vähäistä. Rahtikoneilla tapahtuvaa säännöllistä lentorahtiliikennettä hoidetaan tällä hetkellä Helsinki-Vantaan, Oulun, Vaasan ja Jyväskylän lentoasemille.



Kuva. Lentoasemien kotimaan ja kansainvälinen henkilöliikenne vuonna 2002.



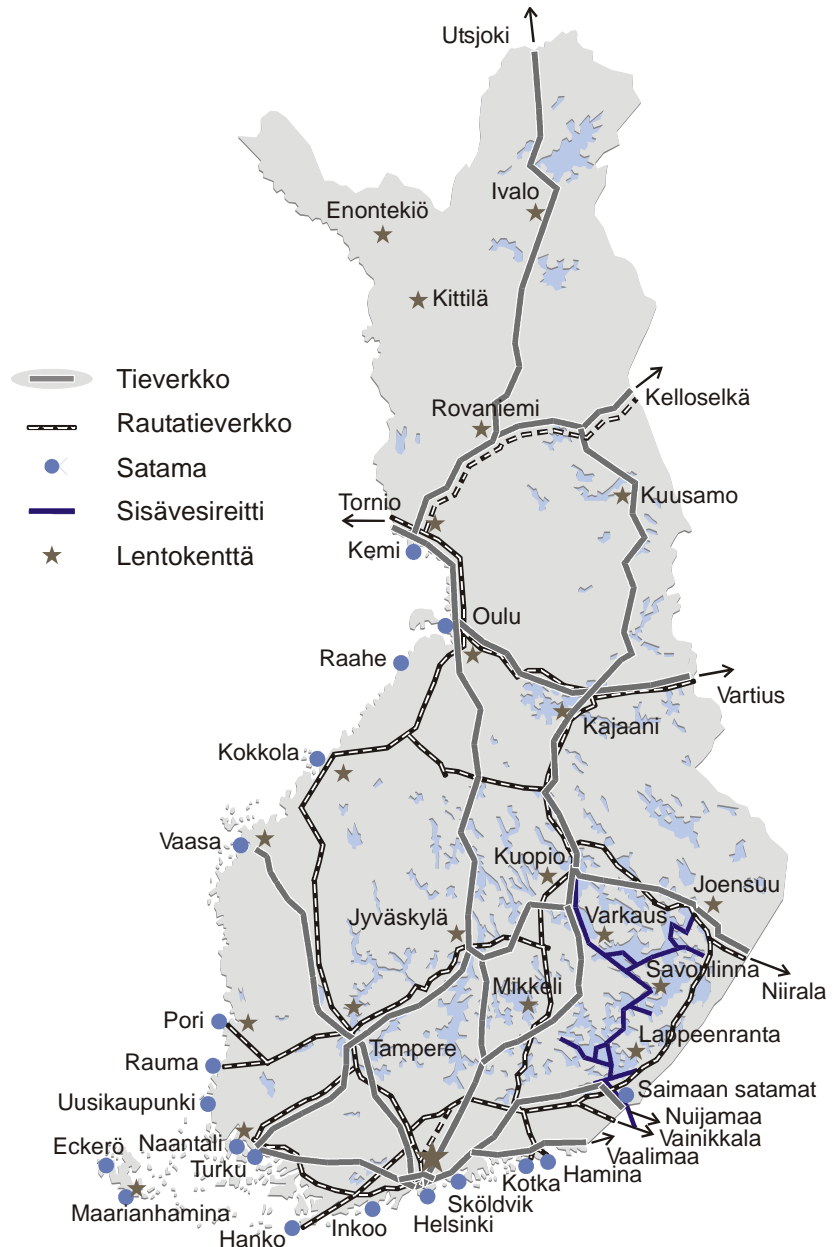
Kuva. Lentoasemien kotimaan ja kansainvälinen tavaraliikenne vuonna 2002.

Yleiseurooppalaiset liikenneverkot (TEN) Suomessa

Koko Euroopan mantereen kattavan liikenneverkon, TEN-verkon (Trans-European Network), laajuus, prioriteetit ja yleiset toimintalinjat määritellään ns. TEN -suuntaviivapäätöksessä vuodelta 1996. EU määrittelee TEN-verkon laajuuden ja kehittämisen prioriteetit. Jäsenmaat vastaavat itse hankkeiden ajoituksesta ja käytännön toteutuksesta. TEN-verkkoon kuuluvat prioriteettihankkeet, jollainen on Suomen osalta Pohjolan Kolmio, tulisi saada valmiiksi vuoteen 2010 mennessä.

Suomessa TEN-liikenneverkkoon kuuluu 4 070 km teitä, 3 290 km rautateitä, 22 lentoasemaa ja 18 merisatamaa sekä Saimaan satamat yhtenä kokonaisuutena. Lisäksi verkkoon sisältyvät liikenteen hallintajärjestelmä, liikennetiedotusjärjestelmä ja navigointijärjestelmä. Myös Suomelle tärkeät jäänmurtajat ovat osa TEN-verkkoa. Suomen TEN-verkot ilmenevät oheisesta kuvasta.

Euroopan unionin komission tarkoituksena on julkistaa loppuvuodesta 2003 uuden TEN-suuntaviivojen tarkistusehdotuksen. Siinä otetaan huomioon myös uusien jäsenmaiden liikenneverkkojen kytkeminen osaksi TEN-verkkoa. Komissio aikoo myös ottaa käyttöön käsitteen ”merten moottoritie”. Tarkoituksena on kytkeä meriväylät osaksi TEN-verkkoa.



Kuva. Suomen TEN -verkot.

4.3 Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen määrittely

Palvelutaso tie- ja rataverkolla

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt väyläpalvelujen palvelutasot tie- ja katuverkolla seuraavasti (LVM:n julkaisu 3/2003, Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla):

- *Minimipalvelutaso* mahdollistaa yhteiskunnan perusturvallisuuden edellyttämän välttämättömän liikkumisen ja kuljetukset (esimerkiksi palo- ja pelastustoimi, poliisitoimi, sairaskuljetukset ja maanpuolustus)
- *Peruspalvelutaso* mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.
- *Tavoitetaso* on tavoiteltava palvelutaso, jossa väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät liikkumis- ja kuljetustarpeet tyydytetään kattavammin kuin peruspalvelutasossa. Tavoitetaso tukee eri alueiden omien vahuuksien kehittämistä.
- *Erityispalvelutasoa* voidaan tarvita tietyn asiakasryhmän tai tiettyjen erityisolosuhteiden edellyttämiä liikenteellisiä palveluja varten. Erityispalvelutason tarjoamisesta päätetään erikseen.

Tie- ja rataverkon palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- *Minimipalvelutaso* on turvattava aina ja se voidaan nykyisin taata sekä tie- että rataverkolla kaikkialla.
- *Peruspalvelutaso* pyritään saavuttamaan koko tie- ja rataverkolla.
- *Tavoitetaso* pyritään saavuttamaan valtakunnallisesti merkittävällä tie- ja rataverkolla.
- *Erityispalvelutaso* tarjotaan vain erikseen määrättäville tie- tai rataosille (esimerkiksi uuden teollisuuslaitoksen kuljetustarpeiden edellyttämät väyläpalvelut).

Tavoitetasoon voidaan pyrkiä, kun peruspalvelutaso on pääosin saavutettu. Valtakunnallisesti merkittävällä tie- ja rataverkolla voidaan peruspalvelutaso katsoa pääosin saavutetuksi.

Tavoitetasossa ihmisten liikkumistarpeiden tyydyttämisessä painotetaan liikkumisen turvallista sujuvuutta niin työmatkoilla kuin vapaa-ajan matkoillakin. Tärkeää myös on, että ihmisille on tarjottavana riittävässä määrin vaihtoehtoisia liikennemuotoja liikkumiseen (esimerkiksi nopeat tiet, nopeat junat ja lentoliikenne).

Elinkeinoelämän kannalta tavoitetasossa korostuvat erityyppiset vaatimukset kuljetuksille (täsmällisyys, kustannustehokkuus ja nopeus). Elinkeinoelämälle on myös tärkeää vaihtoehtoiset kuljetustavat varsinkin kuljetusten taloudellisuuden kannalta.

Alueiden houkuttelevuutta voidaan lisätä liikenneyhteyksiä kehittämällä. Tavoitetasossa ei ole kysymys vain alueiden perusrakenteiden ylläpitämisestä, vaan parempien kehitysedellytysten luomisesta alueille liikenneyhteyksiä kehittämällä.

Yhteiskunnan kannalta tavoitetasossa keskeisiä asioita ovat liikenneturvallisuus, ympäristö, toiminnan tehokkuus ja väyläomaisuuden taloudellinen hallinta.

Tiet ja kadut

Suunnittelun yhteydessä on tarkennettu hieman valtakunnallisesti merkittävien teiden määrittelyä, kuten oheisesta taulukosta ilmenee.

Taulukko. Valtakunnallisesti merkittävien teiden ja katujen määrittely.

Uusi määrittely	Määrittely vuodelta 2000
1. Valtatiet 2. TEN-tiet ja E-tiet 3. Virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat maantiet 4. TEN-merisatamiin johtavat tiet ja kadut 5. Valtakunnallisesti merkittävälle lentoasemille johtavat tiet ja kadut 6. Valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat tiet ja kadut.	1. Valtatiet 2. TEN-verkoston tiet ja E-tiet 3. Virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat maantiet 4. Talvisatamiin johtavat tiet ja kadut 5. Raskaan ja säännöllisen lentoliikenteen, myös sotilasliikenteen, lentoasemille johtavat tiet ja kadut 6. Valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat tiet ja kadut.
Pituus yhteensä 9 640 km	Pituus yhteensä 9 750 km

Uuden määrittelyn mukaan valtakunnallisesti merkittävän tie- ja katuverkon yhteispituus on noin 9 640 km. Pituus on hieman pienentynyt vuonna 2000 määriteltyyn verkkoon verrattuna. Muutos aiheutuu valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien sekä henkilö- ja tavaraterminaalien määrittelyjen muutoksista.

Valtakunnallisesti merkittävät tiet ovat valtakunnan ylimmän tason aluerakenteen keskeinen osa ja yhteys maan eri osien sekä valtakunnallisesti tärkeiden toimintojen välillä. Ne mahdollistavat osaltaan asumisen ja elinkeinojen kilpailukykyisen harjoittamisen maan eri osissa. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko kattaa hyvin koko maan. Jokainen yli 25 000 asukkaan kaupunkiseutu on verkon vaikutuspiirissä.

Radat

Suunnittelun yhteydessä on tarkennettu hieman valtakunnallisesti merkittävien ratojen määrittelyä, kuten oheisesta taulukosta ilmenee.

Vaikka taulukossa kohdan 1 määrittely onkin uuden määrittelyn ja vanhan määrittelyn mukaan erilaisia, on se sisällöllisesti täsmälleen sama. Päärataverkko nimenä on epävirallinen eikä kuvaa oikein liikenteellisesti merkittävien ratojen ryhmää.

Taulukko. Valtakunnallisesti merkittävien ratojen määrittely.

Uusi määrittely	Vanha määrittely
1. Liikenteellisesti merkittävät radat 2. Kaikkiin virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat radat 3. TEN-merisatamiin johtavat radat 4. Valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat radat 5. Pääkaupunkiseudun metron radat 6. Seuraavat uudet ratayhteydet: Helsinki-Vantaan lentoaseman rata (Marja-rata) ja metron laajentaminen Espooseen sekä Kerava-Lahti -oikorata.	1. Päärataverkon radat (kohdan 2 kuvassa) 2. Kaikkiin virallisiin rajanylityspaikkoihin johtavat radat 3. Talvisatamiin johtavat radat 4. Valtakunnallisesti merkittäviin matkakeskuksiin ja tavaraterminaaleihin johtavat radat 5. Pääkaupunkiseudun metron radat 6. Seuraavat uudet ratayhteydet: Helsinki-Vantaan lentoaseman rata (Marja-rata) ja metron laajentaminen Espooseen sekä Kerava-Lahti -oikorata.
Pituus yhteensä 4 030 km	Pituus yhteensä 4 180 km

Uuden määritellyn mukaan valtakunnallisesti merkittävän rataverkon yhteispituus on noin 4 030 km, joka on hieman pienempi kuin vuonna 2000 määritellyn rataverkon pituus. Muutos aiheutuu pääasiallisesti valtakunnallisesti merkittävien satamien sekä henkilö- ja tavaraterminalien määrittelyjen muutoksista.

Valtakunnallisesti merkittävä rataverkko luo osaltaan edellytykset raskaita kuljetuksia tarvitsevien yritysten sijainnille ja sijoittumiselle eri puolille maata.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävä rataverkko.

Satamat ja vesiväylät

Suunnittelun yhteydessä on tarkennettu valtakunnallisesti merkittävien satamien ja vesiväylien määrittelyä, kuten oheisesta taulukosta ilmenee.

Valtakunnallisesti merkittävät satamat on suunnittelun yhteydessä rajattu TEN -satamiin, joita ovat

- ne merisatamat, joiden kuljetusmäärä on yli 1,5 milj. tn/vuosi tai yli 0,2 milj. matkustajaa/vuosi
- Saimaan syväväyläverkon satamat yhtenä kokonaisuutena.

Tornion satama on otettu mukaan valtakunnallisesti merkittävien satamien joukkoon siksi, että sen kuljetusmäärä nousee Avesta Polarit Stainless Oy:n tehdaslaajennusten jälkeen vuoteen 2005 mennessä noin 3 milj. tonniin vuodessa.

Taulukko. Valtakunnallisesti merkittävien satamien ja vesiväylien määrittely.

Uusi määrittely	Vanha määrittely
1. Ne satamat, joiden kuljetusmäärä on yli 1,5 milj. tn/vuosi tai yli 0,2 milj. matkustajaa/vuosi (TEN-satamat) 2. Em. satamiin johtavat väylät sekä rannikon talvi-väylät 3. Saimaan syväväyläverkko satamineen, Saimaan satamat yhtenä kokonaisuutena 4. Yhteys Saimaalta Suomenlahteen.	1. Kaikki ympärivuotisessa käytössä olevat satamat, ns. talvisatamat, myös suunniteltu Vuosaaren satama. 2. Kauppamerenkulun pääväylät ja muut kauppamerenkulun väylät. 4. Yhteys Saimaalta Suomenlahteen.
Satamia yhteensä 19 + 1 = 20 kpl	Satamia yhteensä 23 kpl
Väylien pituus yhteensä 2 230 km	Väylien pituus yhteensä 4 940 km

Uuden määrittelyn mukaan valtakunnallisesti merkittäviä satamia on yhteensä 20 kpl, joista rannikkosatamia on 19 kpl sekä Saimaan satamat (10 kpl) yhtenä kokonaisuutena. Valtakunnallisesti merkittäviä vesiväyliä on yhteensä noin 2 230 km, josta meriväyliä on noin 1 560 km ja Saimaan syväväyliä 670 km.

Lentoasemat

Suunnittelun yhteydessä on tarkennettu valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien määrittelyä, kuten oheisesta taulukosta ilmenee.

Taulukko. Valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien määrittely.

Uusi määrittely	Vanha määrittely
1. Ne säännöllisen lentoliikenteen käytössä olevat lentoasemat, joiden matkustajien määrä on vähintään noin 100 000 matkustajaa vuodessa. 2. Maarianhaminan lentoasema saarellisen asemansa vuoksi	1. Kaikki raskaan ja säännöllisen lentoliikenteen, myös sotilasilmailun käyttöön tarkoitetut lentoasemat.
Lentoasemia yhteensä 16 kpl	Lentoasemia yhteensä 29 kpl

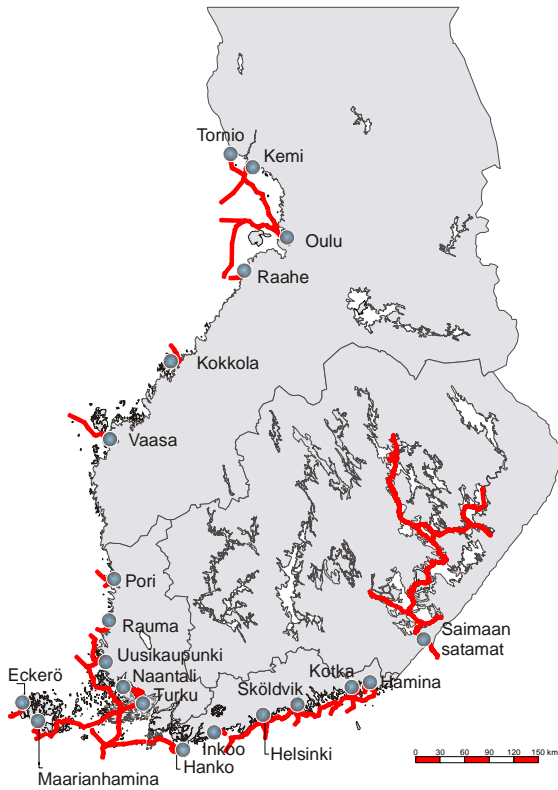
Uuden määrittelyn mukaan valtakunnallisesti merkittäviä lentoasemia on yhteensä 16. Lentoasemien lukumäärää on vanhaan määrittelyyn verrattuna vähennetty seuraavista syistä:

- Enontekiön, Seinäjoen, Varkauden, Savonlinnan, Mikkelin, Lappeenrannan ja Porin lentoasemien vuotuinen matkustajamäärä on huomattavasti alle 100 000.
- Sodankylän, Ylivieskan ja Malmin lentoasemilla ei ole aikataulutettua reittiliikennettä lainkaan.
- Pelkästään sotilasilmailua palvelevat lentoasemat (Utti, Halli ja Kauhava) on rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Ne eivät ole liikenteellisesti merkittäviä, mutta alueiden käytön kannalta ne ovat hyvin merkittäviä.

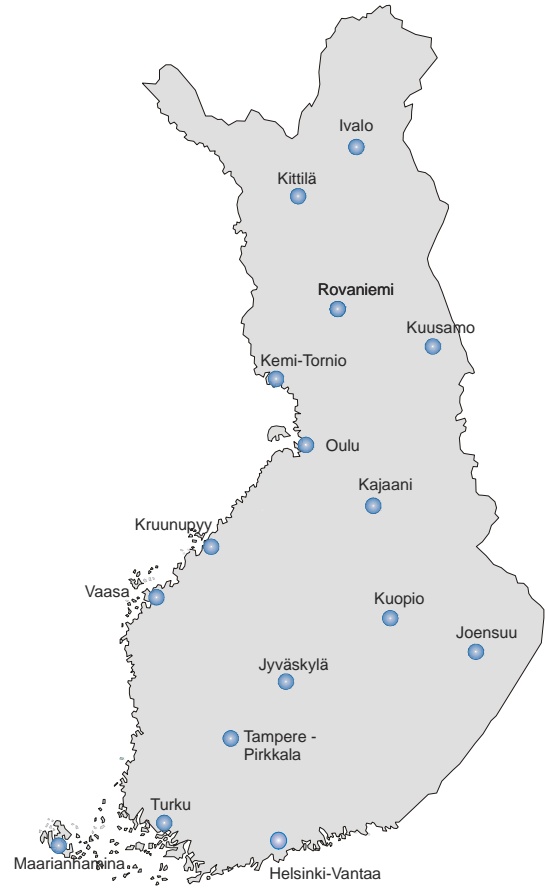
Vaikka lentoasemaa, jonka vuotuinen matkustajamäärä on alle 100 000, ei ole nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi lentoasemaksi, voi säännöllinen reittiliikenne lentoasemalle olla välttämätön paikkakunnan elinkeinoelämän kansainvälisten yhteyksien vuoksi (esimerkiksi Varkaus).

Malmin lentoasema-alue on Helsingin yleiskaavaehdotuksessa esitetty otettavaksi asuinkäyttöön. Lentoasematoiminta Malmilla säilyy kuitenkin siihen saakka, kunnes lentotoiminnan siirto muualle

on ratkaistu. Alueiden käytössä tulee huolehtia siitä, ettei lentokenttävaihtoehtoja suljeta pois niin kauan kuin lentokentän sijainti on ratkaisematta.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävät satamat ja vesiväylät.



Kuva Valtakunnallisesti merkittävät lento-asetat.

Henkilö- ja tavaraterminaalit

Suunnittelun yhteydessä on tarkennettu valtakunnallisesti merkittävien henkilö- ja tavaraterminaalien määrittelyä, kuten oheisesta taulukosta ilmenee.

Taulukko. Valtakunnallisesti merkittävien henkilö- ja tavaraterminaalien määrittely.

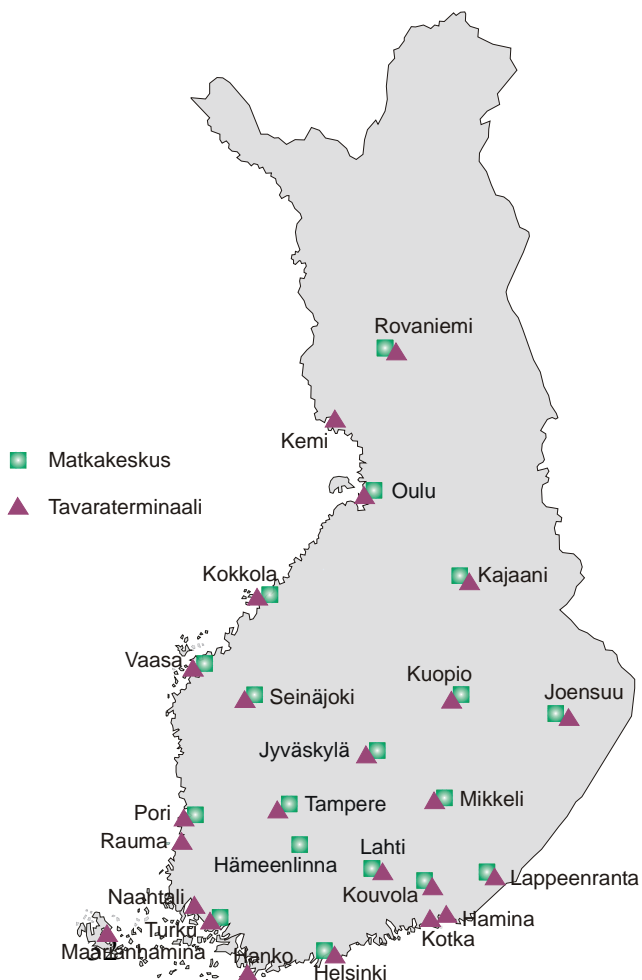
Uusi määrittely	Vanha määrittely
<p>1. Matkakeskukset,</p> <ul style="list-style-type: none"> - joilla on laajempaa kuin maakunnallista merkitystä - jotka ovat kahden tai useamman liikennemuodon yhteisiä - jotka ovat avoimia kaikille - joiden kautta kulkeva henkilömäärä on suuri. <p>2. Tavaraterminaalit,</p> <ul style="list-style-type: none"> - joilla on laajempaa kuin maakunnallista merkitystä - jotka ovat kahden tai useamman liikennemuodon yhteisiä - jotka ovat avoimia kaikille terminaalipalveluja tarjoaville - joiden kautta välitettävän tavarän määrä on suuri. 	<p>1. Matkakeskukset</p> <p>2. Tavaraterminaalit</p>
<p>Matkakeskuksia yhteensä 19 kpl</p> <p>Tavaraterminaaaleja yhteensä 24 kpl</p>	<p>Matkakeskuksia yhteensä 23 kpl</p> <p>Tavaraterminaaaleja yhteensä 30 kpl</p>

Matkakeskuksia on suunniteltu toteutettavaksi 23 kaupunkiin. Valtakunnallisesti merkittäviksi näistä on luokiteltu 19 matkakeskusta. Matkakeskukset ovat yleensä rautatie- ja tieliikenteen terminaalieja, joiden toteutuksesta vastaavat valtio, kunnat ja yksityiset liikennöitsijät. Matkakeskuksista ovat valmiina Seinäjoen, Jyväskylän ja Lappeenrannan matkakeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoterminaalin matkakeskustoiminnot. Kouvolan matkakeskuksen toteutus on vielä keskeneräinen. Toteutusvaiheessa ovat Helsingin, Porin ja Hämeenlinnan matkakeskukset. Muut matkakeskukset ovat suunnitteluvaiheessa. Matkakeskuksiin johtava tie on yleensä katu.

Valtakunnallisesti merkittävät tavaraterminaalit ovat yleensä tavaraterminaalialueita, joille eri terminaalipalveluja tarjoavat yritykset voivat sijoittua. Valtakunnallisesti merkittävät tavaraterminaalit ovat satamaterminaalieja tai maaliikenneterminaalieja. Satamakaupunkien tavaraterminaalit ovat yleensä satamien yhteydessä olevia vesi-, rautatie- ja tieliikenteen terminaalieja/terminaalialueita. Sisämaan tavaraterminaalit ovat rautatie- ja tieliikenteen terminaalialueita. Tavaraterminaalien toteutuksesta vastaavat yleensä kunnat ja yksityiset liikennöitsijät. Myös valtio voi olla mukana toteutuksessa kuten Oulun Oritkarin tavaraterminaalihankkeessa, jossa hanke toteutetaan Oulun kaupungin, yksityisten liikennöitsijöiden ja valtion (Ratahallintokeskus) yhteistyönä.

Valtakunnallisesti merkittäviksi satamaterminaalieiksi esitetään Helsingin, Kotkan, Haminan, Hangon, Turun, Naantalın, Maarianhaminan, Rauman, Porin, Vaasan, Kokkolan, Oulun ja Kemın satamaterminaalieja. Valtakunnallisesti merkittäviksi maaliikenneterminaalieiksi esitetään Lahden, Kouvolan, Lappeenrannan, Tampereen, Mikkelin, Seinäjoen, Jyväskylän, Kuopion, Joensuun, Kajaanin ja Rovaniemen maaliikenneterminaalialueita. Tavaraliikenneterminaaliiin johtava tieyhteys on yleinen tie tai katu.

Tie- ja katuyhteydet valtakunnallisesti tärkeisiin henkilö- ja tavaraterminaalieihin tulee kaupunki-seuduilla olla sujuvat. Valtakunnan tasolla on tärkeää huolehtia siitä, että varsinkin tieyhteydet valtakunnallisesti merkittävien terminaalikaupunkien välillä ovat sujuvat ja korkeatasoiset.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävät henkilö- ja tavaraterminaalit.

5. YDINVERKOT VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIEN LIIKENNEVERKKOJEN OSANA

5.1 Ydinverkkojen muodostamisen tarve

Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot säilyvät uusienkin määrittelyjen jälkeen vielä erittäin laajoina. Siksi jokaisen liikennemuodon osalta esitetään määriteltäväksi erityishuomiota tarvitseva verkon ydinosa. Syyt kaksiluokkaiseen määrittelyyn ovat seuraavat:

- Elinkeinoelämän logistiikkaan kohdistamat vaatimukset ja tavoitteet kiristyvät jatkuvasti. Kehityssuuntana kuljetuksissa on, että pitkämatkaiset tavara- ja henkilökuljetukset keskittyvät määrättyille reiteille ja kuljetuskäytävälle. Myös väestönkasvun keskittyminen suurimmille kaupunkiseuduille lisää liikenteen keskittymistä. Samalla vaatimukset kuljetusten ja liikkumisen täsmällisyydelle, nopeudelle, kustannustehokkuudelle ja turvallisuudelle kasvavat. Tämä edellyttää valtakunnan kannalta tärkeimmällä ja kuormitetuimmalla verkolla hyvän toimintavarmuuden antavaa korkea ja yhdenmukaista laatutasoa. Muulla verkolla liikenteen toimivuus ei edellytä yhtä korkeaa laatutasoa.
- Liikenneverkkojen kehittämiseen osoitettavat taloudelliset resurssit ovat hyvin rajalliset. Taloudellisten voimavarojen käytön optimoimiseksi ja liikennejärjestelmän kokonaistoimivuudesta saatavan hyödyn maksimoimiseksi on tarpeen määrittellä valtakunnan liikennejärjestelmän ydinosat, joiden korkeatasoisuus ja yhtenäisyys turvataan ensisijaisesti. Ydinverkkojen ohella myös muita valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä alempiasteisia liikenneverkkoja kehitetään tasapainoisesti liikennetarpeiden mukaan. Myös näille voidaan ydinverkkojen ohella tarjota korkea laatutasoa perusteltujen tarpeiden mukaisesti.
- Ydinverkkojen pitkäjänteinen kehittäminen turvataan ja priorisoidaan nykyistä painokkaammin kaavoituksessa ja muussa maankäytön suunnittelussa, väyläsuunnittelussa sekä yleisessä liikenne- ja väyläpolitiikassa.
- Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen jakaminen kahteen luokkaan tukee hyvin aluerakenteen kehittämistä ja ohjaa samalla aluevarausten määrittelyä. Ydinverkkojen määrittäminen toimii myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden hengen mukaisena ennako-ohjauksen välineenä. Määrittely kertoo merkittävästä valtakunnallisesta intressistä ja mahdollisesta järeästäkin toimenpidetarpeesta, jonka kanssa ristiriitaisista toimista tulee pidättyä.
- Ydinverkkojen määrittäminen helpottaa osahankkeiden ja muun lyhytjänteisemmän toiminnan taloudellista niveltämistä tulevaisuuden tavoitetasoon.

5.2 Ehdotus ydinverkoiksi

Korkealaatutiet

Korkealaatutiet yhdistävät pääkaupunkiseudun ja valtakunnan suurimmat kaupunkiseudut sekä pääkaupunkiseudun ja valtakunnan osat toisiinsa. Korkealaatutiet palvelevat myös keskeisiä kansainvälisiä yhteyksiä. Korkealaatutieverkko ”kutistaa valtakuntaa” erityisesti sen pisimmässä ja toiminnallisesti tärkeimmässä suunnassa. Ehdotetun korkealaatutieverkon pituus on noin 2 270 km.

Valtakunnallisesti merkittävällä tieverkolla on kokonaisuudessaan korkeat palvelutasotavoitteet. Sen kuormitetuimmalla ydinosalla näitä tavoitteita ei kuitenkaan voida kaikilla osilla saavuttaa tai turvata ilman erityistoimia. Tiheämmin asutuissa maissa tieverkon ydinosan toimivuuden turvaami-

seksi on yleensä rakennettu yhtenäinen moottoritieverkko. Suomen oloissa laaja moottoritieverkko ei ole realistinen, vaan ratkaisuksi esitetään korkealaatutieverkkoa.

Korkealaatuteilla ei ole täsmällistä standardikuvausta, vaan ratkaisut voivat vaihdella moottoriteistä ohitus- ja leveäkaistateihin tai painottua vain nykyisen 2-kaistaisen tien liittymä-, rinnakkaistie- ja kevytliikennejärjestelyihin. Ratkaisuja selvitetään Tiehallinnon yhteysvälikohtaisissa kehittämissuunnitelmissa sillä tarkkuudella, kuin toimenpiteiden ajankohtaisuus tai maankäytön kysymykset vaativat. Tien nimeämisestä korkealaatutiekse seuraa kuitenkin heti nykyistä tiukempi liittymien säätely tielainsäädännön ja/tai maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön kautta. Korkealaatuteille on maakunta- tai seutukaavoissa tehty moottoritieveraus noin 1030 kilometrille.

Korkealaatutieverkkoa kehitetään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen tai kuljetusketjun ehdoilla. Korkealaatuteilla päätien liikenne priorisoidaan muita valtakunnallisesti merkittäviä teitä vahvemmin ja tarpeen sekä mahdollisuuksien mukaan edetään joko varsinaisiin moottoriväyläratkaisuihin tai niitä muistuttaviin olosuhteisiin. Tavoitteena tällöin on yllätyksetön ja ennakoitava tielinja vähin maankäyttöliittymien sekä säännöllisin välein turvallinen ohitusmahdollisuus. Haja-asutusalueilla korkealaatuteihin liitettävien yksityisten teiden liittymälupien suhteen noudatetaan erittäin pidättyvää politiikkaa. Korkealaatutieverkkoa voidaan verrata sähköjakelun kantaverkkoon, joka palvelee koko maan energiahuoltoa ja johon liitytään vain muuntoasemien kautta.

Valtakunnallisesti merkittävillä teillä on linjaosuuksilla tavoitteena pääsääntöisesti 100 km/h nopeusrajoitus. Taajamien kohdilla ja liittymissä nopeusrajoitus voi olla 80 km/h tai alempi. Moottoriteillä rajoitus on yleensä 120 km/h. Korkealaatutieverkolla pyritään sellaisiin järjestelyihin, että nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h, ja alle 80 km/h nopeusrajoitusta tarvitaan vain yhteysvälien päätepisteissä, kaupunkiseuduille sisään ajettaessa.

Korkealaatuteilla liikenneturvallisuutta parannetaan ensisijaisesti kohtaamisonnettomuuksia estämällä. Tärkeitä ovat myös kevyen liikenteen ja liittymien turvallisuuden parantaminen. Suistamisonnettomuuksien seurauksia lievennetään reunaympäristöä pehmentämällä.

Tienvarsiasutuksen kohdilla ja taajamissa lyhytmatkainen paikallinen liikenne ja kevyt liikenne ohjataan pois korkealaatuteilta rinnakkaistiejärjestelyin. Kevyt liikenne erotellaan autoliikenteestä omalle väylälle tai rinnakkaistielle ja risteäminen autojen kanssa tapahtuu eri tasossa. Taajamissa ja kaupunkiseuduilla pyritään ensisijaisesti ohitustieratkaisuihin.

Korkealaatutieverkko on esitetty kuvassa kohdan 5.2 lopussa.

Rautateiden ydinverkko

Rautateiden ydinverkko muodostuu henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ydinverkoista. Henkilö- ja tavaraliikenteen ydinverkot ovat suurelta osin päällekkäisiä, mutta eräät rataosat kuuluvat vain joko henkilö- tai tavaraliikenteen ydinverkkoon. Rautateiden ydinverkon pituus on noin 2 230 km.

Henkilöliikenteen ydinverkko

Henkilöliikenteen ydinverkko ulotetaan Helsingistä maamme suurimpiin kaupunkeihin. Henkilöliikenteen ydinverkkoon sisältyvät hankkeet liitetään radanpidon ohjelmiin sitä mukaan kuin ne ovat ajankohtaisia. Ydinverkon tarvitsemat aluevaraukset ja tasoristeysten parantaminen tulee selvittää ja

ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa. Henkilöliikenteen ydinverkon pituus on 1 460 km.

Henkilöliikenteen ydinverkolle on ominaista

- 160 - 200 km/h:n junaliikenteen nopeustavoite, joka edellyttää mm. tasoristeysten poistamista ja radan rakenteelta riittävää vakavuutta
- kytkentä kaavoitukseen (maakunta-, yleis- ja asemakaavat), joka tulee esiin lähinnä tasoristeysten poistamisessa ja asemien/matkakeskusten ja niiden katuyhteyksien tilavarauksissa
- liityntäliikenteen järjestäminen suuremmilla asemapaikkakunnilla.

Henkilöliikenteen ydinverkon kaikkien ratojen ei tarvitse olla teknisesti samanlaisia, koska radan palvelutasoon vaikuttaa myös radan tavaraliikenne.

Junien nopeuksien nostaminen lyhentää matka-aikoja huomattavasti, mikä puolestaan lisää matkustajamääriä. Tämä vahvistaa aluekeskusten kehittymisedellytyksiä. Nopea junaliikenne parantaa asemanseutujen ja radanvarren maankäytön kehittymistä. Maankäyttö voi kehittyä radanvarrella tiiviiksi nauhamaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi, mikä puolestaan mahdollistaa huomattavat yhdyskuntataloudelliset säästöt. Liikenneturvallisuus nopean junaliikenteen verkolla paranee ja koko liikennejärjestelmän ympäristöhaitat rautatieliikenteen osuuden kasvun myötä vähenevät.

Tavaraliikenteen ydinverkko

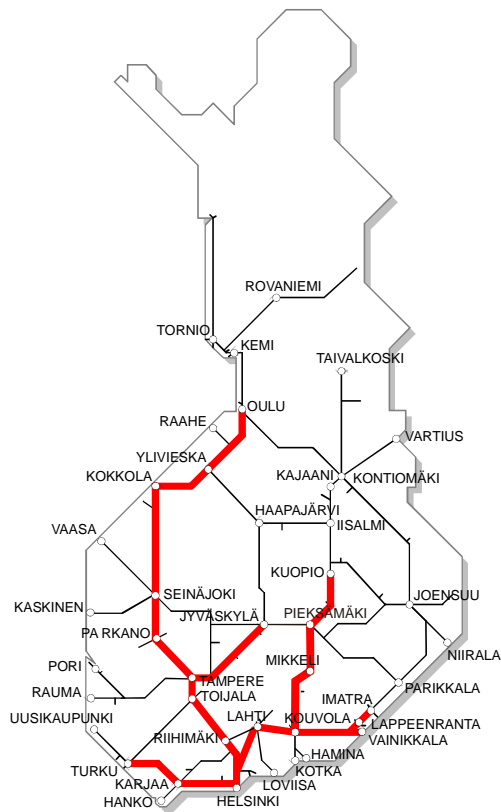
Tavaraliikenteen ydinverkon määrittäminen perustuu rataosien tavaraliikenteen määrään, yhteyden merkitykseen elinkeinoelämälle ja raskaiden kuljetusten tarvitsemaan rataverkkoon. Näin muodostettu verkko yhdistää tärkeimmät teollisuuden ja muun elinkeinoelämän tavaravirrat sekä johtaa ne satamiin ja raja-asemille. Tavaraliikenteen ydinverkko turvaa täsmälliset ja tehokkaat vientikuljetukset vilkkaimmin liikennöidyillä radoilla. Tavaraliikenteen ydinverkon pituus on 2 030 km.

Tavaraliikenteen ydinverkko

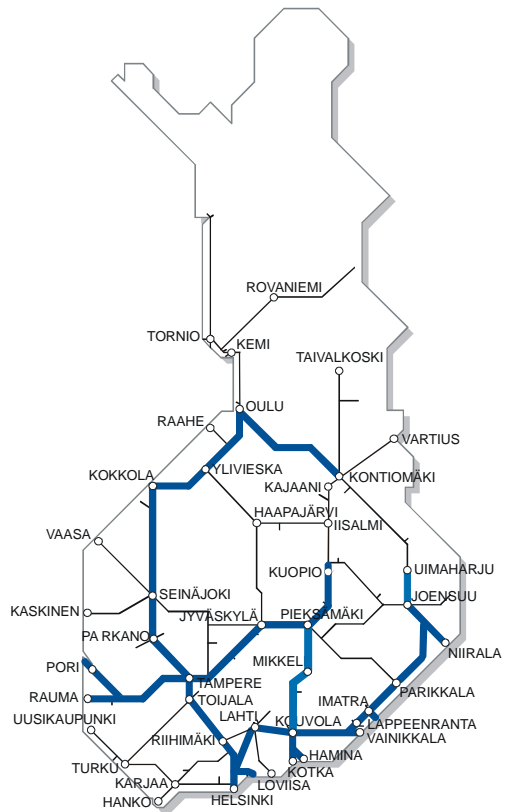
- edellyttää ratalinjojen ja ratapihojen kehittämistä
 - radan kapasiteetin riittävyyden turvaaminen
 - akselipainojen korottaminen 25 tonniin
 - junapituuden mahdollinen kasvattaminen (ratapihojen pituus)
- voi edellyttää kaavoitusta ratapihojen ja kolmioraiteiden kehittämisen vuoksi.

Niillä rataosilla, joilla tavaraliikenteen ydinverkko on päällekkäinen nopean junaliikenteen verkon kanssa, liikenteen sujuva hoitaminen saattaa vaatia lisäraiteiden sekä kohtaus- ja liikennepaikkojen rakentamista. Tavaraliikenteen ydinverkon kaikkien ratojen ei tarvitse olla teknisesti samanlaisia, koska eri tavararyhmissä asiakkaiden vaatimukset ja ongelmat rataverkon eri kohdissa ovat erilaisia.

Tavaraliikenteen ydinverkon maankäytölliset ja kaavoitukselliset vaikutukset ovat yleensä vähäisemmät kuin henkilöliikenteen ydinverkon. Koska tavaraliikenne on rataverkon tärkein melun ja tärinän aiheuttaja, joillakin alueilla raskaat tavarakuljetukset aiheuttavat suojaustoimenpiteitä niin melun kuin tärinänkin suhteen. Tavaraliikenteen ydinverkolla melun ja tärinän haittavaikutukset joudutaan ottamaan aikaisempaa tarkemmin huomioon maankäytön suunnittelussa.



Kuva. Henkilöliikenteen ydinverkko.



Kuva. Tavaraliikenteen ydinverkko.

Satamien ja vesiväylien ydinverkko

Satamien ja vesiväylien ydinverkkoon kuuluvat

- yleiset satamat, joiden kuljetusmäärä on yli 2,0 milj. tonnia/vuosi ja joihin johtaa teiden tai ratojen ydinverkkoon kuuluva tie tai rata
- satamat, joiden matkustajamäärä on yli 1,0 milj. matkustajaa/vuosi
- em. satamiin johtavat talviväylät
- rannikon talviväylät.

Ydinverkon satamia on tällä hetkellä yhteensä 10. Ydinverkkoon kuuluvien vesiväylien pituus on noin 1 240 km. Ydinverkon satamat on esitetty kuvassa kohdan 5.2 lopussa.

Lentoasemat

Lentoasemien ydinverkkoon kuuluvat

- kansainväliset lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on vähintään 5 miljoonaa. Suomessa tähän ryhmään kuuluu vain Helsinki – Vantaan lentoasema.
- ne kansalliset yhteyslentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli 300 000, ja jotka sijaitsevat yli 500 kilometrin etäisyydellä lähimmästä kansainvälisestä lentoasemasta. Tällaisia lentoasemia on Suomessa Oulun ja Rovaniemen lentoasemat.

Ydinverkon lentoasemat on esitetty kuvassa kohdan 5.2 lopussa.

Nopeiden henkilöliikenneyhteyksien kilpailuasetelma

Tarkasteltaessa liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja ottaen huomioon liikenneinvestointeihin käytettävän rahoituksen niukkuus voi henkilöliikenteessä olla lyhyillä matkoilla tarkoituksenmukaista ja taloudellisesti perusteltua menetellä niin, että nopeiden liikenneyhteyksien vaihtoehdotarjontaa rajoitetaan. Tämä voisi koskea esimerkiksi tapauksia, joissa nopealla yhteydellä liikennöintiä tuetaan julkisin varoin. Toisaalta kilpailuasetelma hillitsee matkojen hintojen nousua.

Lyhyillä matkoilla (matka-aika ≤ 2 tuntia) henkilöliikenteen ydinrataverkko ja korkealaatutieverkko ovat kotimaan nopealle joukkoliikenteelle riittäviä. Nopea junaliikenne ja nopea tieliikenne korvaavat pitkälle lyhytmatkaisen lentoliikenteen. Kuitenkin lentoliikenne syöttöliikenteenä ulkomaille on elinkeinoelämälle myös tämän matka-aikavyöhykkeen lentoasemilta tarpeellinen. Lentoliikenteen aikataulut onkin aamuisin ja iltaisin sovitettu niin, että ne palvelevat hyvin jatkolentoyhteyksiä.

Keskipitkillä ja pitkillä matkoilla (matka-aika 2-4 tuntia) nopea junaliikenne ja kotimaan sisäinen lentoliikenne ovat rinnakkaisia ja täydentävät toisiaan. Ylipitkillä matkoilla (yli 5 tuntia) nopean junaliikenteen verkko ei ole taloudellisesti kannattava. Lentoliikenne on näillä matkoilla selvästi nopein joukkoliikennemuoto.



Kuva. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ydinverkot.

5.3 Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen pidon kustannukset

Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen hoidon ja ylläpidon sekä kehittämisen kustannuksia on tarkasteltu teiden, ratojen ja vesiväylien pidon osalta.

Valtakunnallisesti merkittävien väylien tavoitteellinen palvelutaso on tavoitetaso. Tavoitetason hoidon ja ylläpidon kustannukset arvioidaan valtakunnallisesti merkittävien teiden, ratojen ja vesiväylien osalta noin 10 - 15 % nykyisiä hoidon ja ylläpidon kustannuksia suuremmiksi.

Teiden, ratojen ja vesiväylien sisällyttämisestä valtakunnallisesti merkittäviin teihin ja ratoihin tai niiden ydinverkkoihin ei automaattisesti seuraa näiden teiden tai ratojen parantamista, vaan kohteet parannetaan sitä mukaa kuin niiden liikenteellinen tarve sitä edellyttää. Kun tie, rata tai vesiväylä parannetaan, se parannetaan tavoitetason edellyttämään palvelutasoon. Tavoitetason saavuttamisen kehittämiskustannukset on arvioitu valtakunnallisesti merkittävillä teillä, radoilla ja vesiväylillä mukaan lukien niiden ydinverkot seuraaviksi:

1. Valtakunnallisesti merkittävät tiet		4,74 miljardia euroa
• Korkealaatatiet	2,38 miljardia euroa	
• Muut valtakunnallisesti merkittävät tiet	2,36 miljardia euroa	
2. Valtakunnallisesti merkittävät radat		2,38 miljardia euroa
• Ydinverkko	1,80 miljardia euroa	
• Muut valtakunnallisesti merkittävät radat	0,58 miljardia euroa	
3. Valtakunnallisesti merkittävät vesiväylät		0,13 miljardia euroa
• Ydinverkko	0,07 miljardia euroa	
• Muut valtakunnallisesti merkittävät vesiväylät	0,06 miljardia euroa	
Yhteensä		7,25 miljardia euroa

Esitetyt kehittämisinvestoinnit jakautuvat 20 vuoden ajalle.

5.4 Ydinverkkojen vaikutukset

Vaikutuksia on tarkasteltu lähinnä vain siltä osin, mitä liikenneverkkojen luokitus ydinverkkoihin ja muihin valtakunnallisesti merkittäviin liikenneverkkoihin aiheuttaa.

Valtakunnallisesti merkittävät tiet

Liikkumisolosuhteet

Pitkän matkan liikenteen liikkumisolosuhteet korkealaatutieverkolla paranevat teiden korkeamman laatutason ja tasalaatuisuuden sekä liittymien järjestelyjen vuoksi. Parannettu väylä aiheuttaa myös muutoksia reitin valinnoissa siirtäen suoritetta parhaimmille ja turvallisimmille väylille. Muiden väylien olosuhteet voivat myös näin hieman parantua. Toisaalta paikalliset autoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet voivat pidentyä taajamissa, tienvarsi-asutuksen kohdilla ja haja-asutusalueilla rinnakkaistiejärjestelyjen vuoksi.

Korkealaatatiet rajoittavat maankäytön sijoittumista niiden varteen sekä erityisesti suoraa liittymiä. Myös palvelujen sijoittumisessa ja saavutettavuudessa erityisesti kaupunkiseutujen reuna-alueilla tapahtuu muutoksia. Näiden muutosten vaikutuksia hyötyjen ja haittojen oikeudenmukaiseen ja kohtuulliseen kohdentumiseen ei pystytä arvioimaan tällä suunnittelutasolla.

Elinkeinoelämän kuljetukset

Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus, täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat korkealaatu-tieverkolla ja pitkämatkaiset tiekuljetukset keskittyvät jatkossa entistä enemmän niille. Taajamien uudet ohikulkutiet parantavat kuljetusten sujuvuutta korkealaatutieverkolla.

Alueiden elinvoimaisuus

Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko on laaja ja kattaa hyvin koko maan. Se on valtakunnallinen perusverkko, joka yhdessä alemman tieverkon kanssa luo edellytykset elinkeinoelämän sijoittumi-selle ja alueiden kehitykselle koko maassa. Korkealaatutieverkon ulottaminen suppeana koko maan alueelle sitoo maan eri alueet kiinteästi pääkaupunkiseutuun ja etenkin pohjois-eteläsuunnassa toi-siinsa sekä tukee osaltaan yhteistyötä ja verkostojen toimivuutta tässä suunnassa.

Korkealaatutiet ja ydinverkot yleensäkin ohjaavat yritysten sijoittumista niiden vaikutuspiiriin. Kor-kealaatuteiden korkea laatutaso tukee työssäkäyntialueiden laajentumista, mikä osaltaan edistää yhdyskuntarakenteen hajautumista. Korkealaatuteiden kehittäminen aiheuttaa välillisesti muutoksia myös palvelujen sijoittumisessa. Hajautuva kehitys erityisesti kaupunkiseutujen reuna-alueilla joh-taa palvelujen saavutettavuuden heikentymiseen joukko- ja kevyellä liikenteellä.

Tienpidon taloudellisuus ja tehokkuus

Korkealaatutieverkon määrittämisellä voidaan optimoida teiden kehittämiseen osoitettujen niukko-jen taloudellisten resurssien käyttöä ja samalla maksimoida tieliikennejärjestelmän kehittämisestä saatava hyöty.

Ydinverkkojen päällekkäisyys voi joiltakin osin heikentää liikenneinvestointien kokonaistaloudelli-suutta.

Liikenneturvallisuus

Keskikaiteelliset ohituskaisat, ohikulkuteiden rakentaminen, kevyen liikenteen erottelu ja liittymien rajoittaminen parantavat korkealaatuteiden liikenneturvallisuutta. Varsinkin taajamien ja tienvarsi-asutuksen kohdilla liikenneturvallisuus paranee. Linjaosuuksilla korkealaatuteiden korkea laatutaso nostaa ajonopeuksia. Jos teknisiä ratkaisuja ei valita oikein liikenneturvallisuuden näkökulmasta, ratkaisut eivät välttämättä riitä kompensoimaan korkeampien nopeuksien synnyttämää onnetto-muusriskin kasvua.

Ympäristö

Korkealaatuteiden kehittäminen tukee tieliikenteen ja tiekuljetusten kilpailukykyä ympäristövaiku-tuksiltaan vähemmän haitallisiin kulkumuotoihin esimerkiksi rautatiekuljetuksiin nähden. Korkea-laatuteiden sujuvat liikennöintiolosuhteet vähentävät polttoaineenkulutusta ja sitä kautta pakokaa-supäästöjä.

Korkealaatuverkolla syntyy myös kielteisiä vaikutuksia maisemaan ja luonnonympäristöön, kun tiealueet levenevät voimakkaasti ohituskaisojen, rinnakkaisteiden ja erillisten kevyen liikenteen väylien vuoksi.

Korkealaatuteiden liittymärajoitukset ja rinnakkaistiejärjestelyt ehkäisevät asutuksen leviämistä suoraan teiden varteen.

Valtakunnallisesti merkittävät radat

Liikkumisolosuhteet

Liikkumisolosuhteet henkilöliikenteen ydinverkolla paranevat selvästi lyhenevän matka-ajan ja radan korkeamman laatutason vuoksi. Nopean junaliikenteen pysähtymispaikat vähenevät nykyisiin juniin verrattuina, mikä lisää liityntämatkojen pituutta.

Elinkeinoelämän kuljetukset

Tavaraliikenteen ydinverkon akselipainojen korottaminen 25 tonniin mahdollistaa perusteellisuuden sijainnin ja sijoittumisen eri puolille maata. Akselipainojen korottamisen ja kapasiteetin kasvun johdosta raskaat tavarakuljetukset lisääntyvät ydinverkolla.

Alueiden elinvoimaisuus

Etelä-Suomen lyhyillä etäisyyksillä radan varret voivat kehittyä tiiviiksi asuin- ja työpaikka-alueiksi. Myös muualla Suomessa nopea junaliikenne parantaa pysähtymispaikkojen kehitysedellytyksiä. Radan varsien uudet maankäyttömahdollisuudet ja nopean junaliikenteen aiheuttamat ratojen parantamishankkeet (esimerkiksi tasoliittymien poistot, ratalinjan oikaisut ja ratapihajärjestelyt) aiheuttavat kaavamuutoksia kaikilla kaavatasoilla.

Kattava tavaraliikenteen ydinverkko mahdollistaa raskaan perusteellisuuden sijoittumisen eri puolille Suomea, millä on koko valtakunnan tasapuolisen kehityksen kannalta suuri merkitys.

Radanpidon taloudellisuus ja tehokkuus

Henkilö- ja tavaraliikenteen ydinverkkojen määrittämisellä voidaan optimoida ratojen kehittämiseen osoitettujen niukkojen taloudellisten resurssien käyttöä ja samalla maksimoida raideliikennejärjestelmän kehittämisestä saatava hyöty.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus nopean junaliikenteen rataverkolla paranee selvästi tasoristeysten poistumisen myötä.

Ympäristö

Rautatieliikenteen osuuden kasvu vähentää koko liikennejärjestelmän ympäristöhaittoja.

Tavaraliikenne on rataverkon huomattavin melun ja värinän aiheuttaja. Joillakin alueilla raskaat tavarakuljetukset aiheuttavat suojaustoimenpiteitä niin melun kuin värinänkin suhteen. Tavaraliikenteen ydinverkolla melun ja värinän haittavaikutukset joudutaan ottamaan aikaisempaa tarkemmin huomioon maankäytön suunnittelussa.

Valtakunnallisesti merkittävät satamat ja vesiväylät

Valtakunnallisesti merkittävien satamien ja vesiväylien ydinverkkojen määrittelyllä ei ole sellaisia vaikutuksia kuin teiden ja ratojen ydinverkoilla. Kaikki ydinverkon satamat ja valtakunnallisesti

merkittävät satamat ovat Saimaan satamia ja Eckeröä lukuun ottamatta ns. talvisatamia, jolloin niihin pyritään turvaamaan ympärivuotinen liikenne kaikkina talvina.

Suurin merkitys pitkällä tähtäyksellä satamien luokittelulla on se, että em. verkkoihin kuuluvien satamien kehittämisedellytykset paranevat. Tällä voi olla ulkomaan kaupan kuljetuksia keskittävä vaikutus. Valtakunnallisesti merkittävien satamien ja vesiväylien ydinverkkoon kuulumisen otetaan huomioon myös vesiväylien ja satamien kehittämistoimenpiteitä priorisoitaessa. On huomattava, että nykyinen väyläohjelma painottuu valtakunnallisesti merkittäviin väyliin.

Valtakunnallisesti merkittävät lentoasemat

Liikennemuodoista eniten lentoliikenne on keskittynyt. Vuonna 2002 valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien matkustajien määrä oli 98 % Suomen kaikkien lentoasemien matkustajien määrästä. Vastaava luku ydinverkon lentoasemien osalta oli 81 %. Vuonna 2002 valtakunnallisesti merkittävien lentoasemien kautta kulkevan rahdin määrä oli 99 % Suomen kaikkien lentoasemien kautta kulkevan rahdin määrästä. Vastaava luku ydinverkon lentoasemien osalta oli 96 %.

Suurin merkitys lentoasemien ydinverkkoon kuulumisella on se, että se korostaa ydinverkkoon kuuluvien kolmen lentoaseman, Helsinki – Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemien, merkitystä kansainvälisellä tasolla. Se saattaa lisätä entisestään sekä henkilö- että tavaraliikenteen keskittymistä näille lentoasemille. Lentoasemien ydinverkkoon kuulumisen otetaan huomioon myös lentoasemien kehittämistoimenpiteiden priorisoinnissa ja lentoreittien suunnittelussa.

Ydinverkkoon kuuluvien lentoasemien osalta kehittämismahdollisuuksien turvaaminen on ensiarvoisen tärkeää sekä kansainvälisten ja kotimaisten yhteyksien että alueen elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta. Lentoaseman kehittäminen riippuu kuitenkin olennaisesti kysynnästä ja kysynnän kautta tulevasta rahoitusmahdollisuudesta.

6. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

Työryhmä on tarkastellut valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä henkilö- ja tavara-termiinaaleja osana koko valtakunnan liikennejärjestelmää. Tavoitteena oli aikaansaada ehdotus, jonka mukaan näitä liikenneverkkoja luokitellaan ja kehitetään vastaamaan mahdollisimman hyvin elinkeinoelämän ja väestön kuljetus- ja liikkumistarpeita niin, että vaikutetaan myönteisesti sekä koko valtakunnan ja sen eri alueiden kehitykseen. Työryhmä ehdottaa seuraavaa:

1. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuus säilytetään pääosin valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan päätöksen ja perustelujen mukaisena.
2. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen määrittelyjä tarkistetaan eräiltä osin määrittelyn täsmentämiseksi (terminaalit), vähäliikenteisten osien poistamiseksi verkosta (vähäliikenteiset lentoasemat ja matalat kauppamerenkulun väylät) tai kriteerien yhtenäistämiseksi TEN-kriteerien kanssa (satamat).
3. Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot jaetaan kahteen luokkaan siten, että jokaiselle liikennemuodolle määritellään verkon tärkein osa, ydinverkko, jonka yhtenäinen ja korkeatasoinen kehittäminen turvataan maankäytön ja väylien suunnittelussa sekä pitkäjänteisellä väyläpolitiikalla. Korkealaatutien määrittely sisällytetään valmisteilla olevaan uuteen maantielaikiin. Korkealaatuteilla maankäytön suoraa liittymistä rajoitetaan voimakkaasti. Ydinverkko on mahdollista parantaa 15 - 20 vuoden aikana tarvittavilta osiltaan ehdotettuun laatutasoon suunnitellen tähän astisella kehittämisinvestointien rahoitustasolla.
4. Valtakunnallisesti merkittävällä tie-, rata- ja vesiväyläverkolla pyritään pitkällä tähtäyksellä liikenne- ja viestintäministeriön ns. peruspalvelutyöryhmän esittämään tavoitetasoon, mikä merkitsee 10 - 15 %:n lisäystä hoito- ja ylläpitokustannuksiin sekä noin 7,25 miljardin euron kehittämisinvestointeja (tiet noin 4,74 miljardia euroa, radat noin 2,38 miljardia euroa ja vesiväylät noin 0,13 miljardia euroa) 20 vuoden aikana.
5. Työryhmän ehdotukset lähetetään laajalle lausuntokierrokselle, minkä jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö sekä ympäristöministeriö sopivat jatkotoimista.
6. Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen tilaa liikenteen ja maankäytön näkökulmasta sekä kehittämistarvetta ja -suunnitelmia seurataan ja tarkistetaan tarpeen mukaan.

11.11.2002

Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalit

Asettaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän selvittämään valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteyksiä.

Toimikausi

1.12.2002 – 30.6.2003

Tavoitteet

Työn tavoitteena on laatia valtioneuvoston hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden pohjalta valtakunnan ja aluetason toimijoiden yhteinen ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteyksien säilyttämisen ja kehittämisen suuntaviivoista.

Tehtävä

Työryhmän tehtävänä on laatia selvitys perusteista, joilla valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot sekä henkilö- ja tavaraliikenneterminaalien yhteydet voitaisiin jakaa valtioneuvoston hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määriteltä tarkemmin merkittävyydeltään erilaisiin luokkiin, jotta rajalliset investointiresurssit voitaisiin suunnata mahdollisimman tehokkaasti.

Työn lähtökohtana on valtioneuvoston selonteon sekä päätös- että perusteluosassa määritellyt verkot ja yhteydet sekä ympäristöministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän laatima ja liikenne- ja viestintäministeriön soveltama tulkinta em. verkoista ja yhteyksistä. Työryhmän tulee erityisesti selvittää valtakunnallisten yhteyksien säilyttämiseen liittyviä linjauksia sekä verkon laajuutta ja terminaalien määrää.

Organisointi

Puheenjohtaja:

rakennusneuvos Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

yksikön päällikkö Keijo Sahrman, Suomen Kuntaliitto

projektipäällikkö Suoma Sihto, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV

apulaiskaupunginjohtaja Matti Pennanen, Oulu
toimialajohtaja Risto Virtanen, Kotkan kaupunki
tekninen kaupunginjohtaja Eero Kuosmanen, Joensuu
projektinjohtaja Ulla-Maija Laiho, sisäasiainministeriö
rakennusneuvos Mauri Heikkonen, ympäristöministeriö
neuvotteleva virkamies Annukka Lehtonen, kauppaja- ja teollisuusministeriö
maakuntajohtaja Esko Lotvonen, Pohjois-Suomen allianssi
vs. maakuntajohtaja Ilmi Tikkanen, Etelä-Suomen allianssi
maakuntajohtaja Pentti Hyttinen, Itä-Suomen allianssi
maakuntajohtaja Anita Mikkonen, Länsi-Suomen allianssi
kuljetustaloudellinen asiamies Mikko Melasniemi, Teollisuus ja Työnantajat TT
Työryhmän sihteeri:
yli-insinööri Mikko Ojajärvi, liikenne- ja viestintäministeriö

Työryhmän asiantuntijoiksi kutsutaan pääjohtaja Eero Karjaluoto Tiehallinnosta, pääjohtaja Jukka Hirvelä Merenkululaitoksesta, pääjohtaja Mikko Talvitie Ilmailulaitoksesta ja ylijohdaja Ossi Niemimuukko Ratahallintokeskuksesta. Työryhmän tulee kuulla myös liikenteenharjoittajien edustajia.

Työryhmä voi käyttää työssään apuna konsulttia erillisen sopimuksen mukaisesti

Kustannukset ja rahoitus

Työ tehdään pääosin virkatyönä.

Liikenne- ja viestintäministeri

Kimmo Sasi

Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

JAKELU

Työryhmän puheenjohtaja ja jäsenet

Teollisuus ja Työnantajat TT

Suomen Kuntaliitto, Maakuntien liittoumat, sisäasiainministeriö, ympäristöministeriö, kauppaja- ja teollisuusministeriö

Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta YTV, Oulun, Kotkan ja Joensuun kaupungit

Liikennepolitiikan osasto ja yksiköt, tiedotusyksikkö

Eriävä mielipide liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raporttiin "Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot sekä henkilö- ja tavaraterminaalit "

Etelä-Suomen maakuntien liittouman näkemyksen mukaan mietinnössä esitetyt liikenteen ydinverkot rajoittavat Etelä-Suomen kokonaisvaltaista kehittämistä. Ydinverkoista puuttuu koko Suomen kannalta keskeisiä yhteyksiä, joiden pois jättämiseen ei liittouman mielestä ole perusteita. Etelä-Suomen maakuntien liittouman alueella asuu 50 % maan väestöstä ja alueella tuotetaan 60 % maan bruttokansantuotteesta. Tavarankuljetukset tapahtuvat merkittävältä osin Etelä-Suomen kautta. Esitetty ydinverkko ei tulevaisuuteen katsoen ota riittävästi huomioon Etelä-Suomen kansainvälisiä yhteyksiä.

Itä-länsisuuntainen tieyhteys Kouvola-Lahti -valtatie 3 tulee olla osa ydinverkkoa, koska se palvelee kansainvälisen tavaraj- ja henkilöliikenteen yhteyksiä länsirannikon, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson sekä Luoteis-Venäjän ja Pietarin välillä. Tie palvelee myös kauttakulkureittinä Venäjältä Pohjois-Ruotsiin ja -Norjaan. Raskaan liikenteen määrät ovat yli 1100 ajoneuvoa vuorokaudessa eli yksi vilkkaimmista ei moottoritie väleistä Suomessa. Raskas liikenne tulee edelleen kasvamaan Lahden ja Kouvolan tavaraliikenneterminaalien liikenteen kasvaessa. Myös henkilöliikenne tulee kasvamaan keskimääräistä enemmän keskuskaupunkien, Lappeenranta, Kouvola, Lahti, Hämeenlinna, Tampere, välisten asiointi- ja työssäkäyntimatkojen lisääntyessä. Kansainvälisenä ja kansallisesti keskeisenä kuljetusreittinä tie edellyttää yhtenäistä ja korkeaa standardia.

Turku-Toijala –rataosa tulee lisätä tavaraliikenteen ydinverkkoon. Rantarata Turusta Helsinkiin ei palvele lainkaan rahtiliikennettä. Rataverkon tavaraliikenne sisältää tulevaisuuden odotuksia kasvava ja kestävä kehityksen kannalta myönteisenä kuljetusmuotona. Akselipainojen korottamisen ja kapasiteetin kasvun johdosta raskaat tavarankuljetukset voivat lisääntyä ydinverkolla. Koko valtakunnan tasapuolisen kehityksen sekä Turun ja Naantalın satamien kautta muodostuvan ulkomaankaupan tavarankuljetusten kannalta on Turku-Toijala -yhteys ensiarvoisen tärkeä. Turussa sijaitseva junalauttasatama ja Naantalın satama muodostavat valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeän satamaryhmän erityisesti junalautta -liikenteessä. Turun ja Naantalın satamien läpi kulkeva ulkomaan kaupan tavaramäärä on arvoperusteisesti mitattuna valtakunnallisesti erittäin merkittävä.

Sköldvikin satama tulee lisätä ydinverkkoon, koska se on Suomen ylivoimaisesti suurin tavaraliikenteen satama. Ulkomaan tavaraliikenne oli vuonna 2002 14,1 milj. tonnia. Sköldvikin sataman puuttuminen ydinverkosta johtaa harhaanjohtavaan kuvaan Suomen liikennejärjestelmästä. Työryhmän määritelmä esittää ydinverkossa vain yleisiä satamia on ristiriidassa suhteessa EU:n TEN-satamaluokituksissa käyttämiin kriteereihin, joissa sataman omistusmuodolla ei ole mitään merkitystä. Sköldvikin satama on Itämeren piirin merkittävimpiä tavaraliikenteen satamia, jonka merkitys tulee tulevaisuudessa korostumaan yritysten erittäin mittavien investointien ja Luoteis-Venäjän luonnonvarojen läheisyyden takia.

Rajanylityspaikkojen merkintää "Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ydinverkot" -kartassa on tarve selkeyttää ja paikat nimetä sisältäen myös Imatran rajanylityspaikka.

19.8.2003

Kehittämispäällikkö

Ilmi Tikkanen

Etelä-Suomen maakuntien liittouman edustaja työryhmässä