

**Lausuntoyhteenveto luonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 20.8.2018 lausuntoja luonnoksesta runkoverkkoasetukseksi. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 1.10.2018 mennessä.

Lausuntoja saatiin 211 kappaletta. Lausunnonantajista viisi ilmoitti, ettei niillä ole lausuttavaa. Lausunnon antoivat:

Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia  
Akaan kaupunki  
Autoliitto ry  
Destia Oy  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Enontekiön kunta  
Etelä-Karjalan Yrittäjät  
Etelä-Karjalan liitto  
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus  
Etelä-Pohjanmaan liitto  
Etelä-Savon kauppakamari  
Etelä-Savon maakuntaliitto  
Euran kunta  
Finavia Oyj  
Hangon Satama Oy  
Hartonen Toni  
Hausen Tord  
Heikkinen-Jarnola Marja  
Heinolan kaupunki  
Hellén Leif  
Helsingin kaupunki  
Helsingin Satama Oy  
Helsingin seudun kauppakamari  
Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä  
Hintsanen Veikko  
Humppilan kunta  
Huoltovarmuuskeskus  
Hämeenkyrön kunta  
Hämeen liitto  
Hämeenlinnan kaupunki  
Imatran kaupunki  
Inkoon kunta  
Innovaatiokeskus Business Finland  
Itä-Lapin kuntayhtymä  
Joensuun kaupunki  
Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry  
Jyväskylän kaupunki  
Kainuun liitto

Kainuun Yrittäjät ry  
 Kajaanin kaupunki  
 Kaakkois-Suomen ELY-keskus  
 Kalajoen kaupunki  
 Karhu Suvi  
 Kaskisten kaupunki  
 Kauhajoen kaupunki  
 Kemin kaupunki  
 Keski-Pohjanmaan liitto  
 Keski-Pohjanmaan Yrittäjät ry  
 Keski-Suomen ELY-keskus  
 Keski-Suomen liitto  
 Keskuskauppakamari  
 Keuruun kaupunki  
 Kittilän kunta  
 Kokkolan kaupunki  
 Korhonen Juha  
 Kosken TI kunta  
 Korsnäsän kunta / Korsnäs kommun  
 Kotkan kaupunki  
 Kouvolan kaupunki  
 Kristenstads Företagare r.f  
 Kristiinankaupungin elinkeinokeskus / Kristenstads näringslivscentral Ab  
 Kristiinankaupunki / Kristinestads stad  
 Kruunupyyn kunta / Kronoby kommun  
 Kuhmon kaupunki  
 Kuopion alueen kauppakamari  
 Kuopion kaupunki  
 Kurikan kaupunki / hallinto- ja talousosasto  
 KUUMA-seutu liikelaitos  
 Kuusamon kaupunki  
 Kymenlaakson kauppakamari  
 Kymenlaakson liitto  
 Lahden kaupunki  
 Lapin ELY-keskus  
 Lapinjärven kunta  
 Lapin kauppakamari  
 Lapin liitto  
 Lappeenrannan kaupunki  
 Leinonen Teppo  
 Liedon kunta  
 Lieksan kaupunki  
 Liikennevirasto  
 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi  
 Limingan kunta  
 Linja-autoliitto ry  
 Logistiikkayritysten Liitto ry  
 Luumäen kunta  
 Länsirannikon maakunnat: Pohjois-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Satakunta ja Varsinais-Suomi  
 Länsi-Uudenmaan kauppakamari  
 Länsi-Uudenmaan kunnat: Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio, Kirkkonummi ja Espoo

Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.  
 Maalahden kunta / Malax kommun  
 Maaseudun INFRA-verkosto / Kuntaliitto  
 Marttilan kunta  
 Merikarvian kunta  
 Meri-Lapin kehittämiskeskus ry  
 Metsäteollisuus ry  
 Mikkelin kaupunki  
 Muhoksen kunta  
 Multian kunta  
 Muonion kunta  
 Mustasaaren kunta / Korsholms kommun  
 Myrskylän kunta  
 Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset MMA  
 Mäntsälän kunta  
 Naantalin kaupunki  
 Nakkilan kunta  
 Nurmeksen kaupunki  
 Närpiön kaupunki / Närpens stad  
 Oikeuskanslerin virasto  
 Oinonen Lauri  
 Onnettomuustietoinstituutti  
 Oulu-Kainuu Tervan Tie ry  
 Oulun kauppakamari  
 Oulun kaupunki  
 Oy Hangö Stevedoring Ab  
 Paikallisliikenneliitto ry  
 Paliskuntain yhdistys  
 Palkansaajajärjestö Pardia ry  
 Paltamon kunta  
 Palvelualojen työnantajat PALTA ry  
 Paraisten kaupunki  
 Pedersören kunta / Pedersöre kommun  
 Pieksämäen kaupunki  
 Pietarsaaren kaupunki /Jakobstads stad  
 Pirkanmaan ELY-keskus  
 Pirkanmaan liitto  
 Pirkanmaan yrittäjät  
 Pohjanmaan ELY-keskus  
 Pohjanmaan kauppakamari  
 Pohjanmaan liitto  
 Pohjoinen kasvuvyöhyke  
 Pohjois-Karjalan ELY-keskus  
 Pohjois-Karjalan maakuntaliitto  
 Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä  
 Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus  
 Pohjois-Pohjanmaan liiton maakuntahallitus  
 Pohjois-Pohjanmaan liitto  
 Pohjois-Pohjanmaan yrittäjät  
 Pohjois-Savon ELY-keskus  
 Pohjois-Savon liitto  
 Porin kaupunki  
 Porvoon kaupunki

Pro Ysitie ry  
Pudasjärven kaupunki  
Puolustusministeriö  
Pyhäjoen kunta  
Pyöräliitto  
Päijät-Hämeen liitto  
Raahen kaupunki  
Raision kaupunki  
Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry  
RAKLI ry  
Rannikko-Pohjanmaan Yrittäjät  
Rauman kaupunki  
Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari  
Sairio Esa  
SAK ry  
Sallan kunta  
Sastamalan kaupunki  
Satakunnan kauppakamari  
Satakunnan liitto  
Seinäjoen kaupunki  
Simon kunta  
Sisäministeriö  
Someron kaupunki  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry  
Suomen Kuntaliitto ry  
Suomen Rautatiematkustajat ry  
Suomen Satamaliitto ry  
Suomen Taksiliitto  
Suomen Tieyhdistys ry  
Suomen Varustamot ry  
Suomen Vesitieyhdistys r.y.  
Suomen Yrittäjät  
Suomussalmen kunta  
Suunnittelu- ja konsultointiyritykset SKOL ry  
Taivalkosken kunta  
Tampereen kauppakamari  
Tampereen kaupunki  
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä  
Teknisen Kaupan Liitto ry  
Teknologiateollisuus ry  
Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry  
Torniolaakson neuvosto  
Tromssan maakunta  
Turun kaupunki  
Turun Satama Oy  
Tuusulan kunta  
UPM Puunhankinta ja Metsätalous  
Utsjoen kunta  
Uudenmaan ELY-keskus  
Uudenmaan liitto  
Uusikaarlepyyn kaupunki / Nykarleby stad  
Vaasan kaupunki  
Vaasanseudun kehitys Oy VASEK

Valtimon kunta  
 Valtiovarainministeriö  
 Vantaan kaupunki/sihteeristö  
 Varsinais-Suomen ELY-keskus  
 Varsinais-Suomen liitto  
 Veturimiesten liitto VML ry  
 Viestintävirasto  
 Viitostie ry  
 VR Group  
 Vöyrin kunta / Vörå kommun  
 Yhteinen Toimialaliitto YTL ry, Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta  
 LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE  
 Ylitornion kunta  
 Ylivieskan kaupunki  
 Ympäristöministeriö  
 Ypäjän kunta  
 Ähtärin kaupunki

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslia, Energiavirasto, Maanmittauslaitos, Senaatti-kiinteistöt sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa asiassa.

## Yleistä lausunnoista

Suurimmassa osassa lausuntoja suhtauduttiin runkoverkkoasetukseen positiivisesti. Runkoverkon ja sillä noudatettavan palvelutason määrittelyä pidettiin yleisesti tärkeänä ja tarpeellisenä. Useissa lausunnoissa pidettiin hyvänä, että pitkään valmisteltu runkoverkkoasetus on saatu etenemään, ja asetuksen katsottiin luovan aikaisempaa paremmat edellytykset kehittää liikennejärjestelmää ja väyläverkkoa pitkäjänteisesti ja ennakoivasti.

Useat pitivät runkoverkkoehdotusta hyvänä lähtökohtana sekä laajuuden että palvelutason puolesta. Osa lausunnonantajista toi erityisesti ilmi myös sen, ettei runkoverkkoa tulisi enempää laajentaa esitetystä, sillä tämä heikentäisi päätöksen vaikuttavuutta. Runkoverkon tulisi olla vahvasti priorisoitu kokonaisuus keskeisimmästä liikenneverkosta, jotta runkoverkolle asetettu palvelutaso voitaisiin aidosti saavuttaa. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin myös paljon täydennys- ja kehitysehdotuksia.

Maanteiden ja erityisesti rautateiden palvelutasoja pidettiin yleisesti ottaen liian alhaisina ja kunnianhimottomina. Jotkut lausunnonantajat katsoivat liian alhaisen palvelutason jopa haittaavan tärkeimpien väylien kehitystä. Monissa lausunnoissa esiin nousi kansainvälisen ulottuvuuden puuttuminen runkoverkolta. Tämä näkyi erityisesti siinä, että runkoverkolla tulisi huomioida paremmin yhteydet satamiin ja rajanylityspaikoille ja lisäksi kansainväliset kuljetukset.

Useissa lausunnoissa pidettiin tärkeänä runkoverkkoasetuksen kytkemistä osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja kaupunkiseutujen MAL-sopimuksia. Runkoverkon kehittämistoimenpiteitä ja tavoitetasoja on tärkeää arvioida osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Lausunnoissa esitettyjä näkemyksiä ja kehitysehdotuksia voidaan hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja suunnittelussa.

Useissa lausunnoissa todettiin, että runkoverkon tulisi olla linjassa TEN-T verkon määrittelyn kanssa. Lausunnoissa perusteltiin yksittäisten teiden tai rautateiden mukaan ottamista sillä, että ne kuuluvat EU:n TEN-T ydin- tai kattavaan verkkoon. Ehdotetun runkoverkon on tarkoitus tukea lähitulevaisuudessa tehtävää TEN-T verkon päivitystä Suomen osalta.

Osa lausunnonantajista katsoi runkoverkkoehdotuksen olevan ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa painotetaan alueiden saavutettavuutta ja niiden elinvoiman parantamista. Tavoitteena edistää monikeskuksesta, verkottuvaa aluerakennetta ja yhdistää maakuntakeskukset toisiinsa. Osassa lausunnoista katsottiin, että runkoverkon tulisi valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti yhdistää verkkomaisesti kaikki maakuntakeskukset tasaisen aluekehityksen turvaamiseksi.

Useat kuntien ja kaupunkien edustajat olivat huolissaan mahdollisista runkoverkon ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien yhteensovittamisen ongelmista. Runkoverkon pelättiin muodostavan esteitä kuntien maankäytön kehittämiseksi ja aiheuttavan lisäkustannuksia kuntien maankäytössä. Useissa lausunnoissa huomautettiin, että runkoverkon yhteensovittaminen kaupunkiseutujen liikenteeseen edellyttää yhteistyötä kaupunkien liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön kanssa sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn huomioimista. Samoin runkoverkon suhde kaupunkiratoihin ja lähijunaliikenteeseen nostettiin useissa lausunnoissa esille.

Useat lausunnonantajat esittivät huolensa alemman tieverkon kunnan heikkenemisestä runkoverkkopäätöksen myötä. Monissa lausunnoissa korostettiin, että runkoverkon palvelutason parannusta ei tule tehdä alemman tieverkon kustannuksella.

## **Yleistä runkoverkon määrittelykriteereistä:**

Eryteisesti kuntien ja maakuntien toimijat katsoivat, että kaikki maakuntakeskukset tulisi yhdistää toisiinsa. Niinpä sitä, että kaikkiin maakuntakeskuksiin ulottuu runkoyhteys, ei pidetty riittävänä lähtökohtana saavutettavuuden näkökulmasta. Useat lausunnonantajat katsoivat, että poikittaisyhteyksiä ei ole huomioitu esitetystä runkoverkkoasetusluonnoksessa riittävästi. Runkoverkkoyhteyksien painottuminen Etelä-Suomeen huolestutti etenkin Pohjois- ja Itä-Suomen toimijoita. Uhkana tällaisessa painotuksessa nähtiin valtiollisten investointien painottuminen entistä enemmän Etelä-Suomeen. Useissa lausunnoissa todettiin myös, ettei runkoverkkoasetuksella ole riittävästi huomioitu nykytilassa hiljaisempien alueiden kasvupotentiaalia.

Lausunnoissa nousivat vahvasti esille runkoverkkoyhteydet valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittäviin solmukohtiin. Tämä näkyi erityisesti siinä, monien lausunnonantajien mukaan runkoverkolla tulisi huomioida paremmin yhteydet suurimpiin vientisatamiin ja rajanylityspaikoille sekä kansainvälisten kuljetusketjujen merkitys. Eryteisesti Itä- ja Pohjois-Suomen toimijat korostivat lausunnoissaan kansainvälisten yhteyksien merkitystä ja pitivät etenkin rajanylityspaikkojen kytkemistä runkoverkkoon tärkeänä.

Monet lausunnonantajista olivat sitä mieltä, ettei runkoverkkoluonnos ota tarpeeksi huomioon elinkeinoelämän ja uusien palvelujen syntyminen edistämisen tavoitteita. Liikennemäärien korostamista runkoverkon laajuuden määrittelyn lähtökohtana pidettiin kapea-alaisena ja monissa lausunnoissa katsottiinkin, että runkoverkon määrittelyssä tulisi painottaa enemmän elinkeinoelämän todellisia tarpeita. Useissa lausunnoissa tuotiin esiin, ettei pelkkä ajoneuvojen määrä kerro elinkeinoelämän kuljetustarpeista tai kuljetusten strategisesta merkityksestä riittävä totuudenmukaisesti, vaan huomioon tulisi ottaa myös kuljetusten arvo, suunnitteilla olevat teollisuuden investoinnit sekä kokonaisten kuljetusketjujen toimivuus.

## Maanteiden runkoverkon laajuus

Erityisesti Helsingin seudun toimijat nostivat esille runkoverkkoyhteydet Helsingin Länsi- ja Vuosaaren satamiin. Helsingin satamat kuuluvat EU:n TEN-T ydinverkkoon ja ovat merkittäviä kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen solmukohtia. Länsisatama on lisäksi Suomen suurin yleissatama. Länsisatamaa ehdotettiin kytkettäväksi runkoverkkoon Kehä I:stä ja Länsiväylää pitkin. Runkoverkkoyhteyttä Vuosaaren satamaan esitettiin lisättäväksi esitykseen liittämällä maantie 103 osaksi runkoverkkoa.

Myös Kehä III:n toista päätyä, kantatie 50:n liittämistä osaksi runkoverkkoa valtatie 1 ja kantatien 51 välillä pidettiin tärkeänä työmatkaliikenteen sujuvuuden ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseksi. Samoin kantatien 51 liittämistä kokonaisuudessaan maanteiden runkoverkkoon ehdotettiin useissa lausunnoissa. Tämä edistäisi Länsi-Uudenmaan saavutettavuutta ja siten helpottaisi myös pääkaupunkiseudun muuttopaineita laajentamalla työssäkäyntialueita.

Useat Etelä-Suomen toimijat esittivät myös kantatien 55 lisäämistä runkoverkkoon. Kantatie 55 muodostaa yhdessä valtatie 25 kanssa ns. Kehä V:sen. Kyseessä on verkostollisesti yhtenäinen reitti, jonka liikennemäärät lähentelevät runkoverkon volyymikriteerejä. Lisäksi kuljetukset Porvoon Kilpilahden satamasta kulkevat kantatietä 55 pitkin valtateille 4 ja 5.

Erityisesti Kaakkois-Suomen ja Kymenlaakson toimijat korostivat runkoverkkoyhteyksiä Kotka-Haminan satamaan ja esittivät valtatie 15 ulottamista runkoverkkoyhteytenä Mussaloon saakka. Samoin valtatie 26 Luumäeltä Kotka-Haminan satamaan esitettiin mukaan, mm. siksi, että yhteyden merkitys vaihtoehtoisena kuljetusreittinä vientiteollisuudelle on ollut vahvassa kasvussa.

Useat Varsinais-Suomen alueen lausunnonantajat esittivät valtatie 10:n ottamista mukaan runkoverkkoon. Perusteina tälle esitettiin Varsinais-Suomen ja Hämeen maakuntakeskusten yhdistäminen toisiinsa, työvoiman liikkuvuuden sujuvoittaminen sekä tien keskeinen merkitys elinkeinoelämälle. Valtatie 10 on erityisesti raskaan liikenteen hyödyntämä kuljetusreitti Turun ja Naantalın satamiin ja vaihtoehtoinen reitti ruuhkaisen pääkaupunkiseudun ohitse.

Muutamit Länsi- ja Keski-Suomen kunnat esittivät valtatie 11 lisäämistä runkoverkkoon. Kyseessä on Keski-Suomen ja Pirkanmaan poikittaisväylä, joka yhdistää Tampereen ja Porin maakuntakeskukset sekä Porin sataman ja Pirkkalan lentokentän toisiinsa. Valtatie 11 on merkittävä kuljetusreitti erityisesti metsäteollisuudelle. Lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin, että kansainvälistä E14 tietä voitaisiin jatkaa Norjasta ja Ruotsista Suomen puolelle valtatie 11 pitkin.

Keski-Suomen kuntien lausunnoista muutamassa ehdotettiin myös valtatie 18 ottamista mukaan. Tie yhdistää Jyväskylän ja Seinäjoen maakuntakeskukset ja jatkuu valtatie 3 aina Vaasaan asti.

Lähes kaikki Länsi-Suomen alueen toimijat ja useat muutkin lausunnonantajat esittivät valtatie 8 mukaan ottamista maanteiden runkoverkkoon kokonaisuudessaan. Lausunnonantajat pitivät valtatie 8 osien jättämistä runkoverkon ulkopuolelle ristiriitaisena asetuksen tavoitteiden kanssa, joiden mukaan asetuksella pyritään edistämään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja uusien palvelujen syntymistä.

Lausunnoissa tuotiin esiin, että länsirannikon kaupungit ja satamat muodostavat yhdessä merkittävän vientiteollisuusvyöhykkeen, jonka tärkeimpänä kuljetusväylänä valtatie 8 toimii. Länsi-

rannikon satamien kautta kulkee 37 % koko Suomen tavaraviennin arvosta, joten länsirannikon vientiteollisuudella on suuri merkitys koko maan taloudelle ja kilpailukyvyille. Länsirannikolla on vientiteollisuuden lisäksi mm. merkittävää elintarvike-, alus- teknologia- ja akkuteollisuutta sekä energiateollisuutta. Valtatie 8 on myös erikoiskuljetusten suosima reitti.

Lausuntojen mukaan valtatie 8 yhdistää rannikon satamat, lentokentät ja kaupungit toisiinsa ja sen ottaminen kokonaan mukaan tukisi runkoverkon verkostomaisuutta ja alueiden saavutettavuutta. Tien merkitystä lisää vielä sekin, ettei rannikkoa pitkin kulje suoraa junayhteyttä Turun ja Vaasan välillä. Saavutettavuuden näkökulmasta valtatie 8 on merkittävä yhteys myös Ruotsiin ja muualle pohjoismaihin. Muutamassa lausunnossa korostettiin valtatie 8:n merkitystä myös pitkämatkaisen liikenteen väylänä ja osana kansainvälisiä kuljetusketjuja.

Useat Länsi-Suomen toimijat esittivät valtatie 8 ohella myös valtatie 3:n lisäämistä runkoverkkoon kokonaisuudessaan. Valtatietä 3 käyttävät erityisesti vientiteollisuuden kuljetukset, ja se muodostaa Suomen tärkeimmän elintarviketeollisuuden väylän. Lausunnoissa todettiin, että esitetty koukkaus Seinäjoen kautta pidentää Vaasan ja Helsingin välimatkaa 20 km runkoverkkoa pitkin ajettaessa, minkä takia tällaista reittiä tuskin tullaan tosiasiasa käyttämään.

Lähes kaikissa Itä-Suomen lausunnoissa esitettiin valtatie 6 ottamista mukaan kokonaisuudessaan, eli myös Joensuusta Kajaaniin ulottuvalta osuudeltaan. Valtatie 6 on tärkeä pitkämatkaisen liikenteen matkailureitti Venäjältä Pohjois-Suomeen sekä tärkeä tavarankuljetusreitti Itä-Suomessa.

Itäisen Suomen toimijat korostivat lausunnoissaan rajanylityspaikkojen merkitystä. Useissa lausunnoissa pidettiin tärkeänä Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kytkemistä runkoverkkoon ottamalla mukaan valtatie 9 Onkamon ja Niiralan välinen osuus. Imatran raja-aseman osalta useissa lausunnoissa esitettiin, että maanteiden runkoverkkoa tulisi jatkaa Imatralta kantatietä 62 pitkin Imatran raja-asemalle. Kyseessä on erityisesti paperiteollisuudelle tärkeä reitti, joka kuuluessaan runkoverkkoon parantaisi yhteyksiä aina Pietariin asti. Runkoverkkoon lisättäväksi ehdotettiin myös valtatie 13 väleillä Mikkeli-Lappeenranta ja Lappeenranta-Nuijamaa. Erityisesti Lappeenrannan ja Nuijamaan raja-aseman välisen osuuden kuulumista runkoverkkoon pidettiin tärkeänä.

Useat Itä-Suomen lausunnonantajat esittivät myös valtatie 23 lisäämistä runkoverkkoon. Valtatie 23 on lyhin maantieyhteys Joensuun ja Jyväskylän välillä, sekä paljon käytetty yhteys myös Joensuun ja pääkaupunkiseudun välillä. Pitkänmatkaisissa kuljetuksissa valtatie 23 on lausuntojen mukaan seudun tärkein yhteysväli, minkä lisäksi valtatie 23 tukee Itä-Suomen poikkaisyhteyksiä.

Useissa Pohjois- ja Itä-Suomen toimijoiden lausunnoissa esitettiin valtatie 22 Oulu-Kajaani lisäämistä maanteiden runkoverkkoon. Valtatie 22 Pohjoisemman suomen tärkein poikkaisyhteys, sillä se yhdistää alueen merkittävimmät maakuntakeskukset Oulun ja Kajaanin ja toimii kuljetusreittinä alueen metsäteollisuudelle. Yhteys Oulun ja Kajaanin välillä jatkuu lisäksi tärkeänä reittinä kansainväliselle Vartiuksen rajanylityspaikalle. Tästä syystä muutamat lausunnonantajat ehdottivatkin myös Kajaanin ja Vartiuksen välisen kantatien 89 lisäämistä maanteiden runkoverkkoon.

Useimmissa Pohjois-Suomen toimijoiden lausunnoissa toistui valtatie 21 Kilpisjärvelle ja rajanylityspaikalle. Lausuntojen mukaan valtatie 21 tulisi ottaa mukaan, sillä se on Suomen tärkein yhteys Norjaan ja Barentsin merelle, mikä näkyy Norjan kautta tulevan raskaan liikenteen määrissä. Valtatie 21 merkitystä lisäävät alueelle suunnitteilla olevat kaivoshankkeet ja investoinnit, minkä lisäksi tie on mukana älytiepilottihankkeessa (Aurora Borealis -hanke).



Monissa Pohjois-Suomen ja Lapin toimijoiden lausunnoissa esitettiin valtatie 5 ulottamista runkoverkkoyhteytenä Kajaanista Kuusamoon ja aina Sodankylään asti. Tämä palvelisi metsäteollisuuden kuljetuksia, Lapin matkailua sekä alueellista saatavuutta. Osassa lausunnoista ehdotettiin myös valtatie 20 Oulu-Kuusamo mukaan ottamista; kyseessä on teollisuudelle tärkeä yhteys Oulun satamaan. Runkoverkkoon esitettiin lisättäväksi myös kantatietä 79, joka on merkittävä Lapin matkailuliikenteen reitti ja yhdistäisi Kittilän lentokentän runkoverkkoon.

Rajanylityspaikkojen merkitys erityisesti huoltovarmuuden näkökulmasta korostui Pohjois-Suomen toimijoiden lausunnoissa. Osa lausunnonantajista esitti runkoverkkoyhteyden jatkamista Inarista Pohjois-Lapin rajanylityspaikoille Utsjoelle, Karingasniemeen ja Näätämöön. Yhteys Norjan rajalle turvaisi runkoverkkoyhteyden Jäämerelle saakka. Muutamat ehdottivat mukaan myös Sallan raja-asemalle johtavan kantatien 82 lisäämistä runkoverkkoon.

## Rautateiden runkoverkon laajuus

Lukuisat lausunnonantajat, erityisesti Etelä- ja Keski-Suomen alueelta, esittivät Turku-Toijala –ratayhteyden ottamista mukaan runkoverkkoon. Lausuntojen mukaan rata on käytännössä ainoa mahdollinen tavaraliikenteen reitti Varsinais-Suomesta alueen merkittäviin vientisatamiin Turkuun, Naantaliin ja Uuteenkaupunkiin. Helsinki-Turku -rataa käytetään lähes ainoastaan henkilöliikenteeseen ja sillä kulkee vain marginaalinen määrä tavaraliikennettä lähinnä Turun päässä. Radan rooli alueen merkittävimpänä tavaraliikenteen ratana säilyy myös tulevaisuudessa, sillä Helsinki-Turku rataa ollaan kehittämässä entistä voimakkaammin henkilöliikennettä palvelevaksi radaksi.

Osassa lausunnoista tuotiin esiin myös radan asema henkilöliikenteen kannalta. Turku-Toijala –rata yhdistää kaksi suurinta pääkaupunkiseudun ulkopuolista kaupunkiseutua ja on osa liikenne- ja viestintäministeriönkin visiossa esitettyä niin sanottua kasvukolmiota: työssäkäyntialueiden laajentaminen edellyttää tehokasta ja toimivaa raideyhteyttä alueiden välillä.

Useat Etelä-Suomen kunnat ja muut toimijat esittivät myös Hanko-Hyvinkää radan lisäämistä mukaan runkoverkkoon alueen merkittävän vientiteollisuuden ja suunnitteilla olevien suurten investointien perusteella. Lausunnoissa tuotiin esiin, että rata on lisäksi tavarajunien ainoa reitti Hangon vientisatamaan.

Keski-Suomen toimijoista muutamat ehdottivat Jyväskylää ja Seinäjokea yhdistävien ratojen ottamista mukaan runkoverkkoon. Näin voitaisiin yhdistää alueen maakuntakeskukset ja samalla yhteys tukisi matkailuliikennettä Vaasan kautta Ruotsiin.

Useat Itä-Suomen kunnat ja maakunnat esittivät Joensuu-Kontiomäki –radan ottamista mukaan. Kyseessä on merkittävä tavaraliikenteen rata, jonka käyttö tulee tulevaisuudessa kasvamaan uusien investointien myötä; alueen biotalouden kehitys ja edellytykset sen kasvulle tulisivat näin huomioitua. Radan korkea palvelutaso olisi perusteltu myös ympäristöturvallisuuden kannalta, sillä radalla kulkee merkittäviä määriä vaarallisten aineiden kuljetuksia.

Rajanylityspaikat nähtiin tärkeinä myös rautateiden runkoverkolla. Mukaan ehdotettiinkin ainoaa Itä-Suomen rautatierajanylityspaikoista, joka runkoverkkoesityksestä yhä puuttui; Säkäniemi-Niirala –rataa, jonka merkitys kansainväliselle tavaraliikenteelle on kasvamassa Kiinan liukosellukonttien ja Venäjän puukuljetusten myötä.

Lähes kaikissa Pohjois-Suomen lausunnoissa esitettiin Rovaniemi-Kemijärvi sekä Tornio-Kolari –ratojen lisäämistä runkoverkkoon. Molemmat radat ovat tärkeitä metsä- ja kaivosteollisuuden kuljetuksille, minkä lisäksi ratojen merkitys matkailulle on kasvussa. Lausunnoissa

tuotiin esiin myös molempien ratojen potentiaali kehittyä osaksi kuljetusketjuja Venäjälle ja aina Kauko-itään asti.

## Maanteiden runkoverkon palvelutaso

Suuressa osassa lausuntoja pidettiin maanteiden runkoverkolle esitettyä vähimmäisnopeusvaatimusta 80 km/h turhan vaatimattomana. Monet esittivätkin maanteiden runkoverkolle ympärivuotista 100 km/h nopeustasoa, tai ainakin korkeampien nopeuksien tavoittelua. Muutamissa lausunnoissa ehdotettiin myös, että risteykset, joiden nopeusrajoitus on 60 km/h, tulisi kokonaan poistaa runkoverkolta. Sen sijaan moottoriteille esitettyä 120 km/h pääsääntöistä vähimmäisnopeutta pidettiin osassa lausuntoja liian korkeana.

Osa lausunnonantajista esitti muutoksia myös yksittäisten runkoverkkoon esitettyjen maanteiden palvelutasoluokkiin. Näissä lausunnoissa maantien palvelutasoluokkaa haluttiin korottaa palvelutasoluokasta II tasolle I.

## Rautateiden runkoverkon palvelutaso

Yleisesti rautateiden palvelutasoa pidettiin vaatimattomana. Junaliikenteen kehittämisen kannalta toivottiin kunnianhimoisempaa ja tavoitteellisempaa palvelutasoa. Tässä yhteydessä useissa lausunnoissa viitattiin junaliikenteen ympäristöystävällisyyteen, tehokkuuteen sekä siihen, että liikenteen siirtyminen teiltä raiteille vähentäisi teiden kunnossapito- ja korjaustaakkaa. Palvelutason toivottiin olevan kunnianhimoisempi sekä ratojen nopeuksien, että akselipainojen osalta. Useissa lausunnoissa korostettiin, että palvelutason olisi vastattava olemassa olevaa tarvetta, jotta asetuksella olisi todellista vaikuttavuutta.

Henkilöliikenteen radoille vähimmäisnopeudeksi 160 km/h asetusluonnoksessa esitetyn 120 km/h sijaan. Jotkut lausunnonantajat ehdottivat jopa 200 km/h tai 250 km/h nopeustavoitteita. Muutamissa lausunnoissa 120 km/h nopeuden katsottiin tarkoittavan jopa palvelutason heikkenemistä nykytilaan verrattuna, esimerkiksi Helsingin ja Tampereen välillä.

Ehdotettua vähimmäisakselipainovaatimusta 22,5 t, pidettiin useissa lausunnoissa liian matalana ja tuotiin esiin, että elinkeinoelämän tarpeet edellyttäisivät jo nykytilanteessa 25 tonnin akselipainoja. Erityisesti rautatiealan toimijat kokivat tavaraliikenteen ratojen vähimmäisvaatimukseksi asetetun 22,5 t akselipainon ongelmalliseksi, sillä Venäjällä ollaan vaihtamassa 25 t kalustoon. Transitoliikenteen kilpailukyky on vaarassa, jos venäläisiä vaunuja ei voida täysimääräisesti hyödyntää Suomen rataverkolla.

Useampi lausunnonantaja katsoi, että rautateiden runkoverkolla palvelutasotekijänä tulisi olla myös radan välityskyky ja häiriöherkkyyden poistaminen. Välityskyvyn kannalta olennaisina asioina mainittiin junien ohitus- ja kohtaamismahdollisuudet sekä ratapihojen kapasiteetti ja toiminnallisuus. Lisäksi palvelutasokriteerinä tulisi huomioida juna-asemien palvelutaso. Rautateiden runkoverkolla tavoiteltaviksi palvelutasotekijöiksi mainittiin monissa lausunnoissa ratojen sähköistys ja kaksiraiteisuus.

Muutamit lausunnonantajat esittivät, että myös rautateiden runkoverkolla tulisi harkita kaksitasoista, rataosakohtaista palvelutasoluokitusta. Määrittelemällä osalle radoista korkeampi palvelutaso, voitaisiin paremmin vastata niiden kysynnän kasvavaan tarpeeseen.

Useisiin runkoverkon rautatieosuuksien pääasiallisiin liikenneprofilleihin esitettiin muutoksia. Monia liikenneprofiililtaan tavaraliikenteen radoiksi merkittyjä runkoverkon rautatieosuuksia esitettiin täydennettäväksi palvelutasoltaan myös henkilöliikenteen radoiksi. Lausunnoissa

korostui etenkin Itä-Suomen osalta henkilöjunaliikenteen jääminen vähemmälle huomiolle. Itäisen suomen henkilöliikenteen määrä on voimakkaassa kasvussa, mutta kysyntäpotentiaali tällä hetkellä ohjautu täysimääräisesti junaliikenteeseen sen hitauden takia. Tästä syystä henkilöjunaliikenteen kehittämisen katsottiin kärsivän, mikäli nopeutustoimenpiteet eivät saa tukea runkoverkkostatuksesta.

Lausunnoissa nousi esiin myös Helsinki-Turku radan liikenteellinen profiili. Radan katsottiin olevan merkityksellinen henkilöliikenteelle, mutta ei tavaraliikenteelle, toisin kuin runkoverkkoasetusluonnoksessa on esitetty.

## Muuta

Useat lausunnonantajat katsoivat, että korkean palvelutason vuoksi rahoituksen tulisi runkoverkon rahoituksen olla esitettyä korkeampi. Nykyisen perusväylänpidon rahoituksen nosto nähtiin välttämättömänä edellytyksenä runkoverkolla ja muullakin tieverkolla noudatettavan palvelutason toteuttamiseksi.

Muutamit lausunnonantajat esittivät huolensa runkoverkon rajoitetusta liittymäpolitiikasta. Uhkana nähtiin yhteensovittamishaasteet runkoverkon ja paikallisen elinkeinoelämän liittymätarpeiden kanssa.

Tärkeäksi liikenneturvallisuutta runkoverkolla parantavaksi tekijäksi koettiin riittävät tauko- ja levähdyspaikat palveluineen raskaalle liikenteelle ja ammattikuljettajille. Raskaan liikenteen kuljetusten osalta useat lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että runkoverkko mahdollistaisi sujuvat reitit erikoisajoneuvoille, kuten High Capacity Transport (HCT) ajoneuvoyhdistelmille.

Ilmastonäkökulma näkyi vahvasti useissa lausunnoissa. Lukuisissa lausunnoissa viitattiin kansallisiin ja kansainvälisiin päästövähennystavoitteisiin, joiden saavuttamiseksi erityisesti rautatieliikenteen kilpailukyvyyn nostamista pidettiin tärkeänä. Liikenteen siirtymässä enenevässä määrin maanteiltä rautatieverkolle, vähenisivät myös maanteihin kohdistuvat korjaustarpeet. Maanteiden runkoverkkoon liittyen muutamissa lausunnossa huomautettiin nopeuden nostojen lisäävän päästöjä, minkä lisäksi suuria liikennemääriä suosivan runkoverkon määrittelylähtökohdan katsottiin olevan ristiriidassa ministeriön päästövähennystavoitteiden kanssa. Muutamassa lausunnossa huomiota myös runkoverkon kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistuvan estevaikutuksen minimoimiseen.

Eräät lausunnonantajat nostivat esiin myös digitalisaation ja automaation kehittämisen edellytysten turvaamisen runkoverkolla. Runkoverkolla tulisi painokkaasti huomioida digitalisaation mahdollistamat uudenlaiset palvelut kuten reaaliaikaisten keli- ja onnettomuustietojen ja vaihtuvien nopeusrajoitusmerkkien tarjoaminen runkoverkolle. Myös tietoliikenneyhteyksien kehittämiseen tulisi panostaa runkoverkolla.

Useat lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että runkoverkon laajuutta ja sen palvelutasoa tarkistellaan jatkossa sopivin väliajoin ja tarvittaessa muuttaa niitä. Muutamit lausunnonantajat ehdottivat, että asetuksesta tulisi käydä ilmi, miten ja millä perusteilla runkoverkkoa ja sen palvelutasoa voidaan muuttaa. Osassa lausunnoista lisäksi esitettiin, että palvelutasoon olisi vahvemmin liitettävä myös sen toteuttamisen aikataulu.

Muutamit lausunnonantajat pitivät runkoverkon määrittelyn apuna käytettyjä liikennemääriä ja muita tausta-aineistoja puutteellisina. Erityisesti liikennemäärien katsottiin osittain perustuvan vanhentuneihin tietoihin. Useissa kuntien yritysten lausunnoissa todettiin, ettei liikennemääräennusteissa ole otettu huomioon alueelle suunnitteilla olevien investointien vaikutusta liikennemäärien kasvuun tulevaisuudessa.

Osassa lausunnoista todettiin runkoverkkoasetuksen perustelumuihistiossa esitetyn vaikutus-  
tenarvioinnin jäävän varsin yleiselle tasolle. Muutamassa lausunnossa vaikutusten arvioinnin  
katsottiin perustuneen puutteellisille ja vanhentuneille tiedoille. Vaikutusten arviointia pidettiin  
tietyiltä osin myös riittämättömänä. Osa lausunnonantajista katsoi, että runkoverkon maantei-  
den ja rautateiden kunnossapitoa koskevan asetuksen antaminen runkoverkkoasetuksen yh-  
teydessä olisi ollut perusteltua, sillä esimerkiksi runkoverkon taloudellisten vaikutusten lopul-  
linen arviointi ilman kunnossapidon osuutta, on hankalaa. Muutamassa lausunnossa huo-  
mutettiin, että runkoverkkoasetuksen osalta tulisi arvioida, onko sen yhteydessä tehtävä  
SOVA –lain mukainen viranomaisen suunnitelman tai ohjelman vaikutusten arviointi.