

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

21.11.2018

Perustelumuistio

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS MAANTEIDEN JA RAUTATEIDEN PÄÄVÄYLISTÄ JA NIIDEN PALVELUTASOSTA

Taustaa

Ehdotettu asetus pääväylistä on syntynyt tuloksena pitkästä prosessista, jonka aikana runkoverkkojen määrittelyä, tarkoitusta ja vaikutuksia on pohdittu perusteellisesti useaan otteeseen laaja-alaisissa työryhmissä. Prosessin aikana on kuultu elinkeinoelämän, maakuntaliittojen ja muiden sidosryhmien edustajia. Runkoverkon valmistelu käynnistyi LVM:n työryhmätyönä vuonna 2004. Alustava ehdotus runkoverkoista tehtiin keväällä 2005 (työryhmän väliraportti LVM 48/2005). Lopullinen mietintö valtakunnallisesti merkittävien maaliikenteen runkoverkoista (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2006) valmistui kesällä 2006 ja se sisälsi perustellun ehdotuksen valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista sekä arvion näiden vaikutuksista. Asia oli uudelleen esillä vuonna 2010 keskustelussa maakuntien liittojen kanssa Liikenneolosuhteet 2035 –raportin valmistelun yhteydessä. Kauppakamarit ja Liikenneviraston työryhmä käsitelivät runkoverkkokysymyksiä keväällä 2011.

Pääväylien määrittelyn valmistelu aloitettiin jälleen loppuvuodesta 2017. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti joulukuussa 2017 virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämiseksi. Asetuksen valmistelu on kytkeytynyt maantielain (503/2005, nyk. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) ja ratalain (110/2007) uudistukseen. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muutokset hyväksyttiin kesällä 2018 eduskunnassa ja ne tulivat voimaan 1.8.2018. Asetuksen valmistelu on sisältänyt alueellisten esittelytilaisuuksien lisäksi kaksi kuulemistilaisuutta sidosryhmille sekä yhden keskustelutilaisuuden. Asetusehdotus oli lausuntokierroksella alkusyksystä 2018. Nyt ehdotetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019.

Päätieverkon palvelukyvyllä on valtakunnallisesti suuri merkitys elinkeinoelämälle ja alueiden kehittymiselle. Alueiden käytön ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisen suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan yhteinen näkemys valtakunnallisesti merkittävästä liikenneverkosta ja solmupisteistä. Näin voidaan varmistaa olemassa olevan liikenneverkon tehokas käyttö ja kehittämismahdollisuudet. Pääväylillä luotaisiin edellytyksiä uusien palveluiden kehittymiselle sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle. Yhtenäisen ja korkean matkojen ja kuljetusten palvelutason varmistaminen pääväylistä päättämällä edistäisi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä tarjoaisi tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi.

Ehdotettavan asetuksen mukaisen pääväylien määrittelyn lähtökohtana on käytetty Liikenneviraston koostamia tietoja eri kaupunkiseutujen väestöstä ja työssäkäyntialueista, alueiden elinkeinorakenteesta, lentoasemien, satamien ja logistiikka-alueiden yhteyksistä sekä liikenteestä. Maantieverkon osalta on hyödynnetty toukokuussa 2017 valmistunutta keskeisen päätieverkon toimintalinjat –työtä, joka sisältää merkityksperusteiden jäsentelyn sekä valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset pääteiden suunnittelun ohjaukseen. Rataverkon osalta on hyödynnetty kesäkuussa 2018 valmistunutta rataverkon kokonaiskuva -työtä. Valmistelun tausta-aineistona on hyödynnetty maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja maakuntakaavoja.

Pääväyläasetuksen valmistelu liittyy myös valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevaan päätökseen (14.12.2017), jossa on asetettu yhteysverkkoja koskevia tavoitteita. Näitä ovat muun muassa olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen ja maanteiden jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Valmistelutyössä on hyödynnetty lisäksi jo aiemmin tehtyjä selvityksiä ja sidosryhmien kuulemisia.

Pääväylien määrittely perustuisi jo olemassa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Määrittelyn kriteereinä on käytetty maanteiden ja rautateiden liikennemääriä, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Lisäksi määrittelyssä on otettu huomioon TEN-T ydinverkko. Määrittelyssä on huomioitu sekä nykytilanne, että ennusteet tulevasta kehityksestä.

Nykytila

Maantiet luokitellaan niiden liikenteellisen merkityksen mukaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Nykyinen maanteiden luokittelu valta- ja kantateihin perustuu Liikenneministeriön 2 päivänä joulukuuta 1992 antamaan päätökseen valtateistä ja 21 päivänä kesäkuuta 1993 antamaan päätökseen kantateistä. Seututeistä on päätetty Liikenneviraston (entinen Tiehallinto) päätöksillä. Loppu tieverkosto muodostuu yhdysteistä.

Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on noin 78 000 kilometriä. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut 13 000 kilometriä, joista moottoriteitä on 900 kilometriä. Suurin osa tiepituudesta, 64 900 kilometriä, on seutu- ja yhdysteitä. Liikennesuoritteesta tällä verkon osalla ajetaan noin kolmannes. Kevyen liikenteen väyliä on hieman yli 5000 kilometriä.

Päällystettyjä teitä on noin 65 prosenttia teistä eli yhteensä noin 50 000 kilometriä. Vähäliikenteisellä tiestöllä alimpaan hoitoluokkaan kuuluu noin 41 000 kilometriä tiestöä eli yli puolet koko maanteiden verkosta. Maantieverkon käyttäjät ovat asiakastytyväisyyskyselyjen perusteella pääosin tyytyväisiä matkojen ja kuljetusten toimivuuteen maantieverkolla. Maantieverkon heikkenevä kunto ja rahoituksen alhainen taso näkyvät asiakastytyväisyydessä laskevana trendinä teiden kunnan ja talvihoidon suhteen.

Suomen rataverkon pituus vuoden 2016 lopussa oli 5962 kilometriä. Rataverkolla käytävissä oleva raideleveys on nimellimitaltaan 1524 mm. Tämä leveys poikkeaa suurimmassa osassa Eurooppaa käytössä olevasta 1435 mm raideleveydestä. Suurin osa rataverkosta on yksiraiteista. Vuonna 2016 yksiraiteista rataa oli 5280 kilometriä. Kaksi- tai moniraiteista rataa on lähinnä vilkkaimmilla rataosuuksilla kuten pääradan osuudella Helsinki-Riihimäki-Tampere, välillä Riihimäki-Kouvola-Luumäki sekä Kerava-Lahti -oikoradalla. Myös pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kaupunkiradat ovat kaksiraiteisia. Suurimmalla osalla rataverkkoa sallitaan 22,5 tonnin akselipaino, mutta myös 25 tonnin akselipaino sallitaan osalla rataverkkoa. Suurin sallittu nopeus henkilöjunilla on 220 km/h ja tavarajunilla 120 km/h. Sähköistettyä rataa on hieman alle 3600 km.

Kokonaisuutena toimiva rataverkko tarvitsee runkoväylien ohella myös sitä syöttäviä, ohuempia matka- ja kuljetusmääriä välittäviä yhteyksiä. Keskeistä on myös rataverkon yhdistyminen muihin liikennemuotoihin eri solmukohtissa sekä Venäjän ja Ruotsin rautatieverkkoihin rajanylityspaikkojen kautta. Suomesta on raideyhteys Ruotsiin Tornion kautta. Suomi ja Ruotsi ovat käynnistäneet yhteistyön Pohjanlahden kiertävän ratakankkeen edistämiseksi. Tämän ns. Botnian käytävä laajentaisi TEN-T -verkkoa reitillä, joka muodostuisi Helsingin ja Tornion sekä Tukholman ja Haaparannan välisistä radoista. Suomesta on raideyhteys Venäjälle Vainikkalasta, Imatrankoskelta, Niiralasta ja Vartiuksesta. Suomen ja Venäjän välisestä rautatieliikenteestä säännellään maiden välisessä sopimuksessa suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sisältyvän luokittelun lisäksi maanteitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa kansallisista maanteista kuuluu myös TEN-T-asetuksen liitteessä I määriteltyyn ydin- tai kattavaan verkkoon. TEN-T-asetus ja TEN-verkkoon kuuluville teille asetetut vaatimukset on otettu huomioon runkoverkkoasetuksessa.

Keskeiset Suomen rataverkon osat kuuluvat joko TEN-T:n ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Lisäksi yhteys Turusta Helsingin kautta itärajalta kuuluu TEN-T-ydinverkkokäytävään. Suomessa TEN-T ydinverkolle asetetut vaatimukset tavaraliikenteen matkanopeudesta, akselipainosta ja sähköistyksestä toteutuvat. Ainoastaan vaatimus 740 metrin junapituuden mahdollistamisesta tavaraliikenteessä ei toteudu kaikilla kansallisilla TEN-T ydinverkkoon kuuluvilla radoilla. Junapituuden toteutumiseen vaikuttaa yksiraiteisilla rataosuuksilla liikennepaikkojen mitoittava kohtaamisraidepituus ja se, miten junien kohtaamiset eri rataosuuksilla aikataulutetaan. Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS, engl. European Rail Traffic Management System) ja siihen kuuluvan eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS, engl. European Train Control System) käyttöönotosta Suomessa on vuonna 2017 toimitettu Euroopan komissiolle kansallinen täytäntöönpanosuunnitelma.

Lainsäädäntö

Maantielain säätämisen yhteydessä maanteiden luokittelun perustaksi otettiin aiemminkin käytössä ollut neliportainen toiminnallinen luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Maanteille, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuksat pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin, katsottiin tarpeelliseksi luoda myös oma luokkansa, runkotiet (HE 17/2004 vp; runkotiet käsite muutettiin 2018 maanteiden runkoverkoksi). Vastaavasti ratalain säätämisen yhteydessä nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoille, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä, luotiin oma luokkansa, rautateiden runkoverkko (HE 222/2006).

Ennen vuoden 2018 uudistuksia voimassa ollut maantielaki mahdollisti maanteiden luokittelun runkoverkkoon kuuluviksi liikenne- ja viestintäministeriön määräyksellä. Kyseistä määräysenantovaltuutta ei kuitenkaan oltu tähän mennessä hyödynnetty. Silloisen maantielain 4 §:n 3 momentin määräysenantovaltaa koskeva sanamuoto ei vastannut nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja oli epäselvä sen suhteen, tarkoittiko siinä säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu laajalle, olisi siitä tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan. Lisäksi aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Tästä syystä lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä tehtiin muutos, jolla liikenne- ja viestintäministeriölle annettiin asetuksenantovaltuus aikaisemman määräysenantovaltuuden sijaan. Vastaavat asetuksenantovaltuuden antavat muutokset tehtiin myös ratalakiin.

Aikaisempaa maantielakia (nyk. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) muutettiin hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 45/2018 vp, jäljempänä hallituksen esitys). Muutokset tulivat voimaan 1.8.2018. Maanteiden luokittelua ja runkoverkosta päättämistä koskevia toimivaltuuksia selkeytettiin ja muutettiin siten, että liikenne- ja viestintäministeriö säätää asetuksella maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin sekä siitä, miltä osin maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Muutetun, 1.8.2018 voimaan tulleen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 4 §:n 3 momentin mukaan runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon.

Maantielain muutoksilla lisättiin nykyiseen voimassa olevaan lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä myös uusi matkojen ja kuljetusten palvelutasoa maantiellä koskeva 13 a §. Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on edistää kansalaisten ja elinkeinoelämän matkojen ja kuljetusten toimivuutta sekä yhdenvertaista palvelutasoa maan eri osissa. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 13 a §:n 1 momentin mukaan tienpitäjän tulee huolehtia 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta riittävän palvelutason ylläpitämisestä. Matkojen ja kuljetusten keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja

kustannustehokkuus. Lain 13 a §:n 2 momentin mukaan valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Hallituksen esityksen mukaan runkoverkon palvelutaso on muuta maantieverkkoa korkeampi. Tienpitäjän tulee lisäksi varmistaa runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Lain 13 a §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, miten eri maantieverkon osilta edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso tulee toteuttaa ja miten eri palvelutasotekijät on huomioitava. Luettelo palvelutasotekijöistä ei ole tyhjentävä, vaan palvelutasotekijöinä voidaan ottaa huomioon myös muita maanteiden käyttäjien ja eri liikenneympäristöjen kannalta keskeisiä tekijöitä.

Vastaavat muutokset tehtiin myös ratalakiin. Ratalain 4 §:n 1 momentin mukaan rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvellevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Momentin mukaan runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. 1.8.2018 voimaan tulleilla muutoksilla ratalain 4 §:n 3 momentti muutettiin vastaamaan sisällöltään maantielakiin tehtyjä 4 §:n 3 momentin ja 13 a §:n 5 momentin muutoksia koskien liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltuutta sekä palvelutasoa. Voimassa olevan ratalain 4 §:n 3 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan lisäksi antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

Ratalain alkuperäisten säännösten mukaan uusi pysyvä tasoristeys oli mahdollista rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Runkoverkon laajuutta ei kuitenkaan oltu määritetty vuoteen 2016 mennessä, jolloin lakia muutettiin niin, että runkoverkon sijasta TEN-radat muodostivat sen rataverkon, jolle uusia tasoristeysasemia ei sallita (HE 49/2016 vp). Muutosta perusteltiin sillä, ettei runkoverkon laajuutta oltu määritelty. Alkuperäisen sääntelyn tavoitteet tasoristeysten määrän rajoittamisesta eivät siten olleet toteutuneet. Vuonna 2018 toteutettujen runkoverkkoa koskevan päätöksenteon säännösten selkeyttämisen yhteydessä runkoverkko palautettiin TEN-verkon rinnalle määriteltäessä se rata-verkon osa, jolle uusia tasoristeysasemia ei lähtökohtaisesti saa rakentaa. Voimassa olevan ratalain 28 a §:n 1 momentin mukaan uuden tasoristeysaseman saa rakentaa vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeysaseman rakentaa runkoverkon ja TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Runkoverkolla ja TEN-verkolla olevan tasoristeysaseman paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeysaseman turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä. Ratalain 28 a §:n 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitetun tasoristeysaseman rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää momentissa tarkemmin määriteltyjen edellytysten täyttyessä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Hallituksen esityksen mukaan tasoristeysaseman rakentamisen rajoittaminen on tarpeen runkoverkolla, jotta runkoverkon palvelutarkoitus voisi toteutua. Koska rautateiden runkoverkon laajuus ei välttämättä rajoitu TEN-verkkoon, on tasoristeysasemia koskevat säännökset ulotettu koskemaan myös runkoverkkoa.

Voimassa olevan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 37 §:n 4 momentin mukaan runkoverkkoon kuuluville maanteille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi myöntää runkoverkkoon kuuluvaan maantiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että liittymäpolitiikka runkoverkolla on muuta maantieverkkoa rajoitetumpi, pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi. Lähtökohtaisesti liittymisestä runkoverkkoon kuuluvalla maantiellä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa ja tästä vaatimuksesta voidaan poiketa vain erityisestä syystä. Aikaisemman maantielain esitöiden (hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi 49/2016) mukaan poikkeusmahdollisuus on haluttu säätää siltä varalta, että runkoverkko ulottuisi myös harvaan asutuille alueille, joilla hallinnollisesti raskas tiesuunnitelmamenettely ei olisi tarkoituksenmukainen tapa päättää maantiehen liittymisestä. Erityisen syyn olemassaoloa

arvioitaessa tulisi hallituksen esityksen (49/2016) mukaan arvioida erityisesti alueen nykyistä ja tulevaa maankäyttöä sekä uusia liittymätarpeita. Erityisen syyn voitaisiin katsoa olevan olemassa, mikäli tulevaisuudessakaan ei runkotien varren maankäytössä olisi odotettavissa liittymätarvetta lisääviä muutoksia.

Tieliikennelain (267/1981) 25 §:n 1 momentin mukaan liikenneministeriö voi antaa määräyksiä yleisestä nopeusrajoituksesta koko maassa tai tietyssä osassa maata. Liikenne- ja viestintäministeriö ei enää uuden perustuslain säätämisen jälkeen anna määräyksiä, vaan asetuksia. Nykytilanteessa tieliikennelain 25 §:n on katsottava merkitsevän ministeriön asetusta. Asetuksessa pääväylistä annettaisiin maanteiden pääväylien palvelutason varmistamiseksi säännöksiä nopeusrajoituksista tietyillä pääväyliksi määriteltävillä maanteilla, eli tietyssä osassa maata.

Tieliikennelain 51 §:n 1 momentin mukaan liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetussa laissa on luovuttu tienpitoviranomainen-käsitteestä, jolla on tarkoitettu ELY-keskuksia ja erikseen mainittaessa Liikennevirastoa. Liikennevirasto ja 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen Väylävirasto on tienpitäjä. Tienpitäjällä on vastuu maanteiden tienpidon kokonaisuudesta, ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tienpitäjällä on palvelutason turvaamiseen liittyen oltava keskeinen rooli myös maanteiden nopeusrajoitusten määrittämisessä, vaikka suuresta osasta tienpidon tehtävistä huolehditaan liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain mukaisesti ELY-keskusten liikennevastuualueilla. Tätä kuvastaa uusi tieliikennelaki, jonka mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitäjä. Uusi tieliikennelaki tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2020.

Pääväyläasetuksen on tarkoitus olla yhteensopiva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013, eli ns. TEN-T asetuksen, ja sen edellyttämien vaatimusten kanssa. Pääväyläverkko ei ole laajuutensa puolesta täysin yhteneväinen TEN-T kattavan verkon kanssa, mutta pääväylien määrittelyssä on pyritty mahdollisimman pitkälle huomioimaan TEN-T kattava verkko. Ehdotetun pääväyläverkon on tarkoitus tukea lähitulevaisuudessa tehtävää TEN-T verkon päivitystä Suomen osalta. Pääväylät kattavat TEN-T ydinverkon, joten sen on täytettävä näiltä osin TEN-T asetuksen mukaiset TEN-T ydinverkon vaatimukset. TEN-T asetuksen mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet ydinverkon kehittämiseksi 2030 mennessä. TEN-T ydinverkon maantieliikenneinfrastruktuurin on täytettävä kaikki TEN-T kattavaa maantieverkkoa koskevat vaatimukset. TEN-T verkolle kuuluvien maanteiden tulisi olla moottoriteitä, moottoriliikenneteitä tai kaksikaistaisia teitä, joille on lisäksi asetettu vaatimuksia koskien keskikaiteita, ohituskaistoja sekä liittymä- ja risteämisturvallisuutta. TEN-T ydinverkkoa koskevat lisäksi vaatimukset riittävän tiheistä levähdysalueista sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuudesta.

Rautateiden osalta TEN-T ydinverkon infrastruktuurin on täytettävä kaikki TEN-T kattavaa verkkoa koskevat vaatimukset. Niiden lisäksi ydinverkkoon kuuluvien ratojen on oltava sähköistettyjä ja tavaraliikenteen radoilla oltava akselikuormitus vähintään 22,5 T, matkanopeus 100 km/t ja mahdollisuus käyttää 740 m pitkiä junia. Ydinverkon radoilla eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmää ERTMS:iä käytetään täysimääräisesti. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä ja rajoittamatta direktiivin 2008/57/EY soveltamista myöntää asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa tästä poikkeuksia. TEN-T -vaatimuksista seuraa myös, että uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ja ratalakiin tehtyjen muutosten myötä ehdotetaan säädettäväksi asetus, jolla säädettäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvista maanteiden ja rautateiden pääväylistä. Lisäksi pääväyläasetuksella säädettäisiin pääväylillä noudatettavasta palvelutasosta.

Asetuksen pykäläkohtaiset perustelut

1 § Asetuksen soveltamisala

Asetuksen 1 §:ssä määriteltäisiin asetuksen soveltamisala. Pykälän mukaan tässä asetuksessa tarkoitetaan maanteiden pääväylillä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaista maanteiden runkoverkkoa ja rautateiden pääväylillä ratalain (110/2007) mukaista rautateiden runkoverkkoa. Tätä asetusta sovelletaan näihin pääväyliin. Pykälän tarkoituksena on selventää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain kytkentää nyt säädettävään asetukseen.

Asetuksessa käytettäisiin sanaa *pääväylä* korvaamaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa ja ratalaissa käytettyä sanaa *runkoverkko*. Termejä runkoverkko ja pääväylä käytetään rinnakkain ja niillä tarkoitetaan samaa asiaa.

2 § Maanteiden pääväylät

Pääväyläasetuksen 2 §:n 1 momentissa määriteltäisiin liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuun maanteiden runkoverkkoon kuuluvat valtion omistamat maanteiden pääväylät, jotka luetellaan 1 momentin kohdissa 1-22 ilmoittamalla maantien kansallinen tienumero, maantien päätepisteiden mukaiset kaupungit sekä suluissa kyseisen maantien tieosien numerot.

Asetuksen 2 §:n 2 momentin mukaan maanteiden pääväylät on määritelty tieosina, joilla tarkoitetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 108 a §:n tarkoittaman maantierekisterin mukaisia tieosia mukaan lukien niistä erkanevat ja niihin liittyvät rampit. Momentin tarkoituksena on täsmentää 1 momentissa käytettyä pääväyliin kuuluvien maanteiden esittämistapaa.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 4 §:n mukaan valtakunnallisesti merkittävät runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Hallituksen esityksen mukaan valtakunnallisilla keskuksilla tarkoitetaan erityisesti maakuntakeskuksia, mutta erityisistä syistä tällainen voisi olla muukin saavutettavuuden kannalta keskeinen kohde. Solmukohdilla tarkoitetaan erityisesti satamia, lentoasemia, raja-asemia ja rautatieasemia. Pitkänmatkaisella liikenteellä tarkoitetaan matkoja ja kuljetuksia, joiden pituus on yli 100 kilometriä.

Hallituksen esityksen mukaan runkoverkkoon voisi erityisestä syystä kuulua kuitenkin myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Pääväyläasetuksessa maanteiden pääväyliin kuulumisen lähtökohtaiseksi kriteeriksi otettaisiin liikenteen suorituksen määrä yksittäisellä tieyhteydellä. Tämän lisäksi pääväyliin kuuluvien maanteiden valinnassa huomioon otettaisiin myös elinkeinoelämän ja aluekeskusten tarpeet sekä tieosuuden verkostollinen asema. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 4 § 3 momentin mukaan runkoverkolla on myös kansainvälistä liikennettä palveleva tarkoitus, minkä johdosta esimerkiksi TEN-T ydinverkkoon kuuluvat maantiet sisällytettäisiin pääväyliin.

Maanteiden pääväyliin kuuluvaksi katsottaisiin lähtökohtaisesti vilkasliikenteisimmät maantiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää tietyn volyymin, mitattuna sekä raskaan liikenteen että muun liikenteen osalta. Arviossa otetaan huomioon myös liikenne-ennusteet. Muun kuin raskaan liikenteen määrän alarajaksi muodostuisi yli 6000 ajoneuvoa / vrk. Raskaan liikenteen osalta pääväyliin kuuluviksi katsottaisiin tiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne raskaan liikenteen osalta ylittää 600 ajoneuvoa / vrk. Tällaiset vilkasliikenteiset väylät ovat merkittäviä valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen sekä elinkeinoelämän kannalta ja niiden kuuluminen pääväyliin on siksi perusteltua. Valtakunnallisia liikenne-ennusteita päivitetään parhaillaan ja ennakkotietojen mukaan liikenteen määrä pääteillä kasvaa, vaikka liikenteen kasvua hillitsevät toimet olisivat käytössä. Ilman erityistoimia henkilö- ja pakettiautoliikenne kasvaisi keskeisillä valta- ja kantateillä noin viidenneksen seuraavan kymmen vuoden aikana. Tavaraliikenteen suoritteiden kasvuun vaikuttavat teollisuuden tuotantorakenteen muuttuminen ja keskimääräisen kuorman massan kasvu. Arvioiden mukaan tällaiset tekijät näkyvät suoritteiden kasvun hidastumisena pitkän aikavälin ennusteissa, mutta eivät vaikuta vielä lähivuosien suoritteeseen.

Tien liikenteellistä merkitystä kuvaavan keskimääräisen vuorokausiliikenteen lukemat perustuvat Liikenneviraston liikennelaskentajärjestelmän (päivitetty järjestelmänkuvaus 36/2016) mukaiseen laskentamalliin. Keskimääräisellä vuorokautisella liikenteellä (KVL) tarkoitetaan yhteysvälin tierekisterin mukaisten tieosien vuorokausiliikenteen tieosien pituudella painotettua keskiarvoa. Laskentamallin mukaan kaupunkien välisen yhteysvälin KVL saadaan jakamalla yhteysvälin tieosien suoritteiden summa yhteysvälin tiepituudella.

Pääväyläverkon jäsentelyssä tulee voida huomioida liikenteen volyymin lisäksi myös muunlaiset liikenteelliset tarpeet. Liikenteen määrään ohella voitaisiin maantie katsoa pääväyliin kuuluvaksi, jos sen on liikenteellisesti merkityksellinen elinkeinoelämän tarpeita tai alueellista saavutettavuutta palvelevalla perusteella. Maanteiden pääväylät ulottuisivat kaikkiin maakuntakeskuksiin sekä TEN-T ydinverkon satamiin Helsingin kantakaupungin satamia lukuun ottamatta. Pääväyliin kuuluvaksi voitaisiin siksi luokitella myös maanteitä, joiden kuuluminen valtakunnalliseen pääväyläverkkoon on tärkeää yhdistävyyden tai pääväylien verkostomaisuuden takaamiseksi.

Maanteiden pääväylät kattaisivat osittain liikenteellisesti hyvin hiljaisiakin maanteitä, joiden kuuluminen pääväyliin on tärkeää erityisesti yhdistävyyden takia. Esimerkiksi valtatie 4:än kuuluva Rovaniemi-Inari yhteysväli on liikenteellisesti merkityksellinen elinkeinoelämän ja alueellisen saavutettavuuden näkökulmasta. Samalla se on kansallisesti ja kansainvälisesti tärkeä yhteys arktiselle alueelle ja jäämerelle. Samoilla perusteilla maanteiden pääväyliin on otettu mukaan myös valtatie 21, joka muodostaa yhteyden Norjaan. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn näkökulmasta erityisasemaan nousee länsirannikon vientiteollisuutta tukeva valtatie 8, jonka sisällyttäminen pääväyliin on tästä syystä perusteltua paikoittain hiljaisemmista tieosuuksista huolimatta. Yhdistävyyden kannalta keskeisinä väylinä on nähty lisäksi valtatie 6 välillä Joensuu-Kajaani sekä valtatie 9 Niiralan raja-asemalle.

Ehdotetun pääväyläasetuksen mukaan maanteiden pääväylien laajuus olisi 5 506 km. Maanteiden pääväylien pituus olisi 41 % kaikkien kanta- ja valtateiden pituudesta. Maanteiden pääväylillä tapahtuisi 69 % kaikkien valta- ja kantateiden liikennesuoritteesta ja 71 % raskaan liikenteen suoritteesta. Koko maantieverkon (77 982 km) pituudesta pääväyläverkon osuus olisi noin 7 %, mutta osuus maantieverkon suoritteesta olisi noin 45 %. Maanteiden pääväylien keskimääräinen liikenne olisi noin 8 730 ajoneuvoa/vrk, josta raskasta liikennettä noin 870 ajoneuvoa/vrk. Yli puolet maanteiden pääväylillä tehdyistä matkoista olisivat yli 100 km pitkiä. Pääväylillä 74 %:lla tiepituudesta nopeusrajoitus tulisi olemaan 100-120 km/h. Alle 80 km/h jaksoja olisi 232 km. Maanteiden pääväylistä 1 068 km olisi TEN-T ydinverkkoa (koko ydinverkko) ja 3 138 km TEN-T kattavaa verkkoa. Maanteiden pääväylistä 80 % kuuluisi TEN-T -verkkoon.

Maanteiden pääväylistä noin 3 100 tiekilometriä olisi nykytilanteessa hyvässä palvelutasossa ja noin 1 800 tiekilometrillä tarvittaisiin pienempiä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen. Pieniin parantamistoihin rahoituksen tarve olisi vuositasolla noin 65 milj. euroa

vuodessa. Pääväylien maanteiden päällysteet ovat keskimäärin hyvässä kunnossa ja niiden urasyvyyteen ja mahdollisiin vaurioiden korjaustarpeisiin kiinnitetään kunnossapidossa ennakoivasti huomiota. Pääväyläehdotuksen mukaisten maanteiden kunnossapitoon (päivittäinen hoito ja korjaus) käytetään tällä hetkellä noin 150 milj. euroa vuodessa, mikä vastaa pääväylien palvelutason edellyttämää rahoitusta. Noin 300 tiekilometrillä olisi merkittävämpiä puutteita palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näillä osuuksilla tarvittaisiin järeämpiä kehittämistoimia, jotta liikkuminen ja kuljettaminen olisivat myös tulevaisuudessa turvallista ja toimivaa. Painorajoitettujen siltojen määrä maanteiden pääväylillä on tällä hetkellä vähäinen.

3 § Rautateiden pääväylät

Pääväyläasetuksen 3 §:ssä määriteltäisiin rautateiden pääväyliin kuuluvat radat liikennepaikkoinen. Rautateiden pääväylät määritellään ehdotuksen 3 §:n 1 momentin kohdissa 1-32. Rautateiden pääväylät esitetään ilmoittamalla kunkin rautateiden pääväyliin kuuluvan radan päätepisteet liikennepaikkojen nimen mukaan.

Asetuksen 3 §:n 2 momentin mukaan rautateiden pääväylät muodostuvat liikennepaikoista ja niiden välisistä radoista. Liikennepaikalla tarkoitetaan liikenteenohjausta ja matkustaja- ja tavaraliikennettä varten rajattua aluetta, jonka rataverkon haltija on nimennyt liikennepaikaksi rautatielain (304/2011) 32 §:n mukaisessa verkkoselostuksessa. Momentin tarkoituksena on täsmentää 1 momentin terminologiaa ja pääväyliin kuuluvien rautateiden esittämistapaa.

Rautateiden pääväylät määrittyvät ratalain 4 §:n perusteella, jonka mukaan rautateiden runkoverkko koostuu valtakunnallisesti merkityksellisistä ja pitkämatkaista liikennettä palvelevista henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen radoista. Pääväylien määrittelyssä valtakunnallisesti merkityksellisinä pidettäisiin erityisesti ratoja, joilla liikenteen volyyymi on suuri. Huomioon otettaisiin lisäksi verkollinen kokonaisuus, maakuntien välinen pitkämatkainen liikenne, elinkeinoelämän tarpeet sekä TEN-T ydinverkko.

Kriteereinä rautateiden pääväyliin kuulumiselle käytettäisiin lähtökohtaisesti liikkumisen ja kuljettamisen suoritemääriä, joiden osalta olisi erikseen huomioitu sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen määrät. Henkilöliikenteen liikennemäärien osalta huomioitaisiin kaksi eri tasoa: rataosuudet, joilla matkamäärät ylittävät tietyn tason nykytilanteessa sekä rataosuudet, joilla matkamäärien ennustetaan nousevan tiettyyn tasoon. Pääväyläverkkoon kuuluisivat henkilöliikenteen määrän perusteella rataosuudet, joilla nykytilanteessa tehdään selvästi yli 1,5 milj. matkaa vuodessa sekä rataosuudet, joiden vuoden 2035 ennusteissa tehdään vähintään 1,0 milj. matkaa vuodessa. Tavaraliikenteen kuljetusten osalta huomioitaisiin rataosuudet riittävän suuren nykyisen tai ennustetun kuljetusmäärän perusteella. Pääväyliin kuuluisivat tavaraliikenteen perusteella rataosuudet, joilla nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteissa on kuljetuksia vähintään 2 milj. tonnia vuodessa.

Matka- ja kuljetusmäärien lisäksi voitaisiin rautateiden pääväyliin katsoa kuuluvaksi ratoja myös muilla perusteilla. Tällaisia perusteita olisivat esimerkiksi rautateiden verkostollinen kokonaisuus, alueellinen saavutettavuus sekä maakuntien välinen pitkämatkainen liikenne ja kansainvälinen liikenne. Lisäksi rautateiden pääväyliin voisi kuulua elinkeinoelämän tarpeiden kannalta merkityksellisiä rataosuuksia. Ehdotettu rautateiden pääväyläverkko ulottuu kaikkiin maakuntakeskuksiin sekä TEN-T ydinverkon satamista Turkuun, Vuosaaren ja Mussaloon sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Erityisesti tavaraliikennettä palvelevilla radoilla huomioon otettaisiin kuljetusmäärien lisäksi myös verkollinen yhdistävyys, kuljetusketjujen toimivuus ja yhteydet satamiin.

Rautateiden pääväyläverkko olisi laajuudeltaan 3401 km, mikä tarkoittaisi 57 % koko rataverkon (5962 km) laajuudesta. Pääväylät kattaisivat TEN-T ydinverkon kokonaan ja hieman yli 90 % TEN-T kattavasta verkosta. Rautateiden pääväylistä noin 4% ei kuulu TEN-T verkkoon lainkaan. Koko rautateiden pääväyläverkon (3401 km) rataosuuksista 1624 km olisi pääasiassa henkilöliikenteen matkoja palvelevia ratoja ja 3106 km pääasiassa tavaraliikenteen kuljetuksia palvelevia ratoja. Suurimmalla osalla pääväylien ratoja on kuitenkin sekä henkilö- että

tavaraliikennettä. Pääväylillä tapahtuisi noin 85 % kaikkien rautateiden henkilöliikenteen suoritteesta sekä noin 90 % tavaraliikenteen suoritteesta.

Ratojen pääväylät täyttävät henkilö- ja tavaraliikenteen palvelusovaatimukset nopeuden ja akselipainojen osalta. Rataverkon pieniin parantamistoimiin (mm. tasoristeysturvallisuuden parantamiseen) rahoitusta tarvitaan noin 60 milj. euroa vuodessa. Pääväyläehdotuksen mukaisten rautateiden kunnossapitoon (päivittäinen hoito ja korjaus) käytetään tällä hetkellä noin 200 milj. euroa vuodessa, mikä vastaa pääväylien palvelutason edellyttämää rahoitusta. Rautateiden pääväylien kehittämistarpeet aiheutuisivat pitkälti henkilö- ja tavaraliikenteen välityskyvyn turvaamisesta ja henkilöliikenteen nopeuttamisesta.

4 § Maanteiden pääväylien palvelutaso

Asetuksen 4 §:ssä säädettäisiin maanteiden pääväylillä noudatettavasta palvelutasosta. Palvelutason tulisi maantielain muuttamista koskevan hallituksen esityksen mukaan tukea kilpailukykyä, edistää toimivaa ja yhteiskuntataloudellisesti tehokasta liikennejärjestelmää sekä vastata vallitsevia asiakastarpeita. Runkoverkkoon kuuluvien maanteiden liikenteellisen merkityksen ja niihin kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 13 a §:n mukaan matkojen keskeisiä palvelusotekijöitä ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus. Valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen korkean tason ja elinkeinoelämän tarpeiden turvaamiseksi olisi erityisesti liikenteen sujuvuuden turvaaminen tärkeää. Tämä tarkoittaisi tasaista, riittävän korkeaa matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta.

Asetuksen 4 §:n 1 momentissa säädettäisiin maanteiden pääväylillä noudatettavan palvelutason määrittelystä. Momentin mukaan tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Näihin pääväyliin kuuluvat tiet luokitellaan palvelutasoluokkiin I ja II niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Maanteiden luokittelu palvelutasoluokkiin esitetään asetuksen liitteessä 3. Pääväyliin kuuluvat maantiet jaoteltaisiin palvelutasoluokkiin lähtökohtaisesti niiden liikennemäärien perusteella. Palvelutasoluokkaan I kuuluisivat pääosin tiet, joiden osalta maanteiden pääväylille asetetut liikennemääräkriteerit täyttyvät. Loput pääväylät, eli liikenteelliseltä merkitykseltään muutoin pääväyliksi katsottavat maantiet kuuluisivat palvelutasoluokkaan II.

Asetuksen 4 §:n 2 momentissa säädettäisiin tason I palvelutasoluokan maanteillä tarjottavasta palvelutasosta. Momentin mukaan tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Tason I pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.

Tason I palvelutasoluokkaan kuuluvilla pääväylien tieosilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on suuri, joten palvelutason lähtökohtana on liikenteen sujuvuuden ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen. Vähimmäisnopeudeksi maanteiden pääväylillä on asetettu raskaan liikenteen suurin sallittu nopeus 80 km/h, sillä näin voidaan varmistaa raskaan liikenteen sujuva ajaminen liikennevirran mukana ja parantaa liikenneturvallisuutta. Kyse on nimenomaan vähimmäisnopeudesta, joten nopeusrajoitus maanteiden pääväylillä voi olla suurempikin. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava kansallisen lainsäädännön mahdollistama suurin nopeus eli 120 km/h. Pykälässä määritellyillä nopeusrajoitusten vähimmäisvaatimuksilla, sekä tason I että tason II palvelutasoluokan osalta, tarkoitetaan nopeusrajoitusta kesäolosuhteissa.

Hallituksen esityksen mukaan matka-aikaan palvelusotekijänä vaikuttavat nopeusrajoitusten ja niiden yhtenäisyyden lisäksi erilaiset liittymät sekä muut matkantekoa keskeyttävät ja

hidastavat tekijät. Tästä näkökulmasta maanteillä on tärkeää turvata riittävällä tiheydellä turvallisia ohitusmahdollisuuksia. Pääväylien maanteillä tulee ohitusmahdollisuuksia olla riittävästi paikalliset olosuhteet ja tien liikennemäärä huomioon ottaen. Lisäksi liittymätiheyttä ja -tyyppiä on erityisesti tason I palvelutasoluokkaan kuuluvilla tieosilla rajoitettu. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että pääväylien maanteillä on suhtauduttava pidättyväisesti esimerkiksi maatalousliittymien rakentamiseen. Olemassa olevia liittymiä ei välttämättä tarvitse ryhtyä poistamaan, mikäli ne eivät aiheuta pääsuunnan liikenteelle merkittävää haittaa. Liittymän poiston sijaan voidaan liikenneturvallisuutta esimerkiksi kiinteistöliittymän kohdalla parantaa laskemalla paikallisesti nopeusrajoitusta. Nopeuden nosto tietyllä yhteysväliällä edellyttää kuitenkin pääsääntöisesti liittymäjärjestelyjen tekemistä.

Asetuksen 4 §:n 3 momentissa säädettäisiin palvelutasosta niillä pääväylien maanteillä, jotka kuuluvat tason II palvelutasoluokkaan. Momentin mukaan tason II pääväylillä tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Jos pitkämatkaisen liikenteen määrä tiellä on vähäinen, voi tienpitäjä ottaa huomioon paikalliset olosuhteet ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien ratkaisuissa ja niiden määrässä.

Tason II palvelutasoluokalla palveltaisiin erilaista liikennettä kuin tason I palvelutasoluokalla. Palvelutasoluokalla II pyrittäisiin huomioimaan erityisesti alueelliset asiakastarpeet pitkämatkaisen liikenteen ohella. Tason II palvelutasoluokkaan kuuluisivat lähtökohtaisesti ne pääväylien tieosat, joilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on vähäisempi. Näillä tieosilla tulisi siksi ottaa huomioon myös alueelliset olosuhteet, kuten tarve suuremmalle liittymätiheydelle ja erilaisille liittymätyypeille. Palvelutasoluokalla II mahdollistettaisiin kustannustehokkaat ratkaisut hiljaisemmilla runkoverkon osilla.

Asetuksen 4 §:n 4 momentissa säädettäisiin siitä, millä edellytyksillä tason I ja tason II vähimmäisnopeusrajoituksesta voidaan pääväylillä poiketa. Momentin mukaan tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellytettävästä nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Tienpitäjän on kuitenkin päätöstä tehdessään huomioitava pitkämatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen maanteiden pääväylillä. Tienpitäjä voi myös poiketa moottoriteillä 2 momentin mukaan edellytettävästä nopeusrajoituksesta vastaavilla perusteilla.

Nopeuden vähimmäistasosta voidaan poiketa paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa, mikäli poikkeamisen syy liittyy liikenneturvallisuuteen, ympäristöön tai maankäyttöön. Liikenneturvallisuuteen liittyviä poikkeamisperusteita nopeuden vähimmäistasosta ovat esimerkiksi muu liikenne, erityisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne, liikenneturvallisuuteen vaikuttavat liikenne- ja keliolosuhteiden huomiointi. Maankäyttöön liittyviä syitä ovat esimerkiksi tien varteen sijoittuva asutus, liittymät, kaupunkien sisääntuloväylät sekä kaupunkien ohitus- ja läpikulutiet. Ympäristöön liittyvinä syinä voidaan pitää esimerkiksi meluun tai pohjaveteen vaikuttavien päästöjen hillintää. Vähimmäisnopeustasosta poikkeaminen on lisäksi tehtävä siten, että pitkämatkaisen liikenteen sujavuus ei merkittävästi vaarannu. Matka-ajan ennakoitavuuden ja matkanopeuden tasaisuuden turvaamiseksi häiriönhallinnan ja liikenteenohjauksen tulee olla tarpeellisella tasolla. Pääväyliin kuuluvilla moottoriteillä edellytettävästä nopeudesta voidaan poiketa samoin perustein kuin muiden maanteiden vähimmäisnopeustasosta.

Asetuksen 4 §:n 5 momentti koskisi runkoteiden palvelutasoa kaupunkialueilla. Momentin mukaan erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellytettävistä nopeusrajoituksen vähimmäistasoista siten kun 4 momentissa säädetään. Momentti velvoittaa tienpitäjän kiinnittämään erityistä huomiota kaupunkialueen asemakaavaan kuuluvien maanteiden palvelutason yhteensovittamiseen paikallisten olosuhteiden ja kaupunkien maankäytön kanssa. Yhteensovittamisella viitataan sekä nopeusrajoituksiin, että liikennealueiden ratkaisuihin.

Termiä liikennealue käytetään maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 83 §:n 3 ja 4 momenttien mukaisesti yleiskäsitteenä kuvaamaan asemakaavassa maanteita varten osoitettuja alueita. Lain 83.4 §:n mukaan maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Maantiehen kuuluvalla kevyen liikenteen väylällä voidaan osoittaa muusta liikennealueesta erillinen liikennealue, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua.

Valtion intressi kaupunkialueiden maantieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin liikennekohteisiin, ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Valtion ja kaupunkien yhteistyössä on tärkeää muodostaa yhteinen kanta maanteiden toiminnallisista luokituksista ja siitä voidaan sopia esimerkiksi osana MAL-sopimuksia. Kaupunkeihin päättyvillä ja kaupungin läpäisevillä pääväyläverkon osilla palvelutaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan hyödyntäen kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Helsingissä maanteiden pääväylien ulottaminen kaikkiin merkittäviin satamiin asti ei ole ollut mahdollista, sillä maaliikenneyhteys muodostuu loppupäässä kaupungin katuverkosta. Helsingin keskustassa olevat satamat (Katajanokka, Eteläsatama, Länsisatama) kytkeytyvät maanteiden pääväyliin Helsingin katuverkon ja maantieverkon kautta. Satamat sijaitsevat maankäytöltään tiiviissä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa, mikä on huomioitava reittien palvelutason ja liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Helsingin satama kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T –ydinverkkoon, minkä takia sen kytkeminen pääväyläverkkoon on erityisen tärkeää.

Pääväylien palvelutason tulisi edistää kuljetusketjujen toimintavarmuutta ja sujuvuutta sekä liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuutta ja täsmällisyyttä. Hallituksen esityksen mukaan kustannustehokkuudella matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijänä tarkoitetaan liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuutta. Maanteiden pääväylät mahdollistaisivat sujuvat reitit erikoisajoneuvoille, kuten High Capacity Transport (HCT) –ajoneuvoyhdistelmille, edistämällä niiden taloudellista ja turvallista liikkumista pääväyliin kuuluvilla teillä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain 13 a §:n mukaan tienpitäjän on varmistettava runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Hallituksen esityksen mukaan runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakkointia ja uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä. Liikennetiedoista erityisesti häiriötiedot ja tietytiedot olisivat keskeisiä korkean palvelutason varmistamisen kannalta. Tavoitteena olisi tuottaa runkoverkolle sää- ja kelitietojen osalta aika- ja paikkaresoluutioltaan riittävän tarkka tilannekuva sekä mahdollistaa ajoneuvojen reaaliaikainen varoittaminen paikallisista sää- ja olosuhdetiedoista. Hallituksen esityksen mukaan on palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi myös kunnossapidon tasoon kiinnitettävä erityistä huomiota. Maanteiden pääväylillä noudatettavasta kunnossapidon tasosta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain 33 §:n perusteella erikseen annettavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Maantielain uudistusta koskevan hallituksen esityksen mukaan tavoitteena on varmistaa, että liikenneympäristö tulevaisuudessa tukisi muun muassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja alueiden käytön tavoitteita, liikenteen päästöjen vähentämistä, liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota sekä uusien palvelujen kehitystä. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain 13 §:n 2 momenteissa säädetään tarkemmin niistä vaatimuksista, joiden mukaisesti maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa. Näillä vaatimuksilla turvataan palvelutason lisäksi muun muassa liikenteen sujuvuutta, yhteentoimivuutta ja turvallisuutta sekä vähennetään liikenteestä koituvia päästöjä, haittoja ja vahinkoja. Lisäksi säädetään myös maanteita ja tienpitoa koskevan tiedon vaatimuksista sekä maanteiden digitaalisen infrastruktuurin vaatimuksista. Edelleen 3 §:n 4 momentissa säädetään Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus antaa tienpitoon liittyviä määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia.

Pääväyläasetuksessa määritelty palvelutaso kuvaa niitä vähimmäisvaatimuksia, joilla pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso voidaan varmistaa nykytilanteessa. Tätä korkeampaa, tulevaisuuden kysyntää vastaavaa tavoitteellista palvelutasoa arvioidaan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa oleellisesti käytettävissä oleva rahoitustaso.

5 § Rautateiden pääväylien palvelutaso

Pääväyläasetuksen 5 §:ssä säädettäisiin pääväyliin kuuluvien rautateiden palvelutasosta. Ratalain mukaan runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Hallituksen esityksen mukaan rautateiden palvelutasojen määrittämisessä tulee huomioida ratojen riittävä välityskyky sekä rautatieliikenteen toimivuus kokonaisuutena. Rautateiden pääväylillä pyrittäisiin tukemaan rautatieliikenteen toimivuutta rataosuuksien liikenneprofiilin mukaiset palvelutarpeet huomioon ottaen.

Asetuksen 5 §:n 1 momentin mukaan rataverkon haltijan on huolehdittava rautateiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin radan liikenteellinen merkitys. Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofiilin perusteella. Rataosuuksien liikenneprofiilit esitetään asetuksen liitteessä 4.

Rautateiden pääväylien palvelutasoa tarkasteltaisiin lähtökohtaisesti radan liikenneprofiilin mukaan. Pääasiallisella liikenneprofiililla tarkoitetaan sitä, liikennöidäänkö rataosuudella pääasiassa henkilö- vai tavaraliikennettä. Liikenneprofiilin mukaisesti määritellyt palvelutasot tukisivat rautatieliikenteen toimivuutta runkoverkolla ottamalla huomioon henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen toisistaan poikkeavat palvelutarpeet. Huomioon on kuitenkin otettava se, että useimmilla runkoverkon radoilla olisi sekä henkilö- että tavaraliikennettä.

Asetuksen 5 §:n 2 momenteissa säädettäisiin rautateiden pääväylien palvelutasosta niillä rataosuuksilla, joilla liikenne muodostuu pääasiassa henkilöliikenteestä. Momentin mukaan rautateiden pääväylien henkilöliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 120 km/h.

Asetuksen 5 §:n 3 momentissa säädettäisiin palvelutasosta niillä pääväylien rataosuuksilla, joilla kuljetetaan pääasiassa tavaraliikennettä. Asetuksen 5 §:n 3 momentin mukaan rautateiden pääväylien tavaraliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 80 km/h. Tavaraliikenteen radoilla akselipainon on oltava vähintään 22,5 tonnia.

Rautateiden pääväylille määritelty palvelutaso kuvaa pääväyliin kuuluvilta henkilö- ja tavaraliikenteen radoilta edellytettäviä vähimmäisvaatimuksia, mikä tarkoittaa että runkoverkolla voi olla asetuksen palvelutason ylittäviäkin rataosuuksia. Rautateiden runkoverkolla tavoiteltavasta palvelutasosta säännellään tarkemmin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jonka yhteydessä varmistetaan rataosuuksien riittävä välityskyky myös tulevaisuudessa.

2 ja 3 momentin mukaisesti olennaisia palvelutason tekijöitä olisivat radan mahdollistama nopeus, erityisesti henkilöliikenteen osalta sekä akselipaino, erityisesti tavaraliikenteen osalta. Määritellyt vähimmäisehdot ratojen kapasiteetille ja tehokkuudelle turvaisivat pääväylien ratojen riittävän välityskyvyn, ottaen huomioon myös tulevaisuuden liikennemäärien ennusteet kyseiselle rataosuudelle. Radan ominaisuuksien lisäksi nopeutta voitaisiin lisätä myös ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvillä ratkaisulla, joissa voidaan huomioida myös kalustevalintoihin ja aikataulusuunnitteluun liittyviä tekijöitä.

Asetuksen 5 §:n 4 momentissa säädettäisiin palvelutasosta, jota olisi noudatettava rataosuuksilla, joiden liikenneprofiiliksi on määritelty sekä henkilö- että tavaraliikenne. Momentin mukaan rautateiden pääväylillä on erityisesti huomioitava rataosuudet, jotka kuuluvat liikenneprofiililtaan sekä henkilö- että tavaraliikenteen ratoihin. Tällaisten rataosuuksien on

lähtökohtaisesti täytettävä sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ratojen palvelutasojen vähimmäisvaatimukset.

Rautateiden pääväylillä suurin osa rata-osuuksista olisi sellaisia, että niillä on merkittävä määrä sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Rautateiden pääväylillä tulisi siten turvata erityisesti tällaisten rataosuuksien, joiden liikenteellinen merkitys profiloituu sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen, välityskyky ja toimivuus. Tällaisten rataosuuksien tulee palvella sekä elinkeinoelämän kuljetuksia että maakuntien välistä pitkämatkaista matkustamista, joten niillä tarjottavan palvelutason olisi vastattava molempien liikenneprofiilien tarpeita.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, millä edellytyksillä henkilö- ja tavaraliikenteen radoilla edellytetystä vähimmäisnopeusrajoituksesta ja -akselipainosta voidaan pääväylillä poiketa. Momentin mukaan rataverkon haltija voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellytettävästä vähimmäisnopeudesta ja akselipainosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa. Rataverkon haltijan on päätöstä tehdessään kuitenkin huomioitava liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen rautateiden pääväylillä.

Pykälän 2 ja 3 momenteissa edellytettävistä vähimmäisnopeusrajoituksesta tai akselipainosta voidaan poiketa mikäli paikalliset olosuhteet niin vaativat ja poikkeamisen syy liittyy liikenneturvallisuuteen, ympäristöön tai maankäyttöön. Liikenneturvallisuuteen liittyviä syitä ovat esimerkiksi verkon kestävyys ja kunto sekä turvalaitteiden taso. Ympäristösyiden nojalla voidaan vähimmäisnopeudesta tai -akselipainosta poiketa esimerkiksi melu-, värinä- tai pohjavesihaittojen takia. Maankäyttöön liittyviä poikkeamissyitä ovat sen sijaan esimerkiksi kaupunkialueet ja niiden kehittyminen.

Pääväyliin kuuluvilla rautateillä ilmenevät rataosuuksien kapasiteetin rajallisuudesta johtuvat kilpailevat intressiristiriidat, esimerkiksi henkilö- ja tavaraliikenteen tai kauko- ja lähijunaliikenteen välillä, ratkaistaan erillisen rautateiden verkkoselostuksen luvussa 4 määritellyn järjestyksen mukaisesti. Jatkossa rautateiden pääväyliin kuuluminen voitaisiin huomioida radan etusijajärjestyksen määrittämisessä. Kapasiteetin rajallisuuden vuoksi rautatieliikenteen eri toimijoiden intressien yhteensovittaminen erityisesti kaupunkiseuduilla on tärkeää ja vaatii yhteistyötä eri toimijoiden välillä.

Ratalain 5 §:n 2 momentissa on säädetty vaatimuksista, joiden mukaisesti rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja kunnossapidettävä. Näillä vaatimuksilla turvataan mm. rautatieliikenteen sujuvuutta, yhteentoimivuutta ja turvallisuutta sekä vähennetään liikenteestä koituvia päästöjä, haittoja ja vahinkoja. Ratalaki edellyttää myös, että rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Pääväylillä käytettävien teknologisten ratkaisujen tulisi muun ohella tukea tulevaisuuden rautatieliikenteen automaatiota ja tiedon hyödyntämisen mahdollisuuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta ja varusteita sekä tasoristeyksessä käytettävien liikenteenohjauslaitteiden käyttöä. Rautateiden pääväyliin infrastruktuurin pitkän aikavälin suunnittelussa tulee lisäksi säännöllisesti arvioida, minkälaisia tehostamismahdollisuuksia uudet teknologiat, kuten satelliittipaikannus, tarjoaa. Liikenneviraston käynnissä oleva digihanke sekä kansallinen eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän eli ERTMS:n täytäntöönpanosuunnitelma osaltaan vastaavat näihin tavoitteisiin.

Asetuksen liitteet

- 1 Kartta maanteiden runkoverkosta
- 2 Kartta rautateiden runkoverkosta
- 3 Taulukko maanteiden runkoverkon palvelutasoluokista
- 4 Taulukko rautateiden runkoverkon ratojen pääasiallisista liikenneprofiileista

Asetuksen vaikutukset

Maanteiden ja rautateiden pääväylien vaikutuksia liikenteeseen, elinkeinoelämään, aluekehitykseen ja ympäristöön on arvioitu aikaisemman valmistelun yhteydessä. Vaikutusten arviointia on tehty esimerkiksi työryhmän mietinnössä valtakunnallisesti merkittävistä maaliikenteen runkoverkoista (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 43/2006) sekä Suomen teiden ja ratojen runkoverkkosuunnitelman vaikutusten arvioinnissa (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 27/2006). Valtion taloudellinen tutkimuslaitos (VATT) on lisäksi laatinut erillisen selvityksen runkoverkkojen vaikutuksista aluetalouteen (VATT – keskustelualoitteita 394, Runkoverkkosuunnitelman aluetaloudelliset vaikutukset, Helsinki 2006). Osana valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on arvioitu valtakunnallisten liikenneverkkojen vaikutuksia, joita on hyödynnetty pääväyläasetuksen valmistelussa. Maantieverkon osalta on hyödynnetty myös Keskeisen päätieverkon toimintalinjat –työssä tehtyä vaikutustenarviointia ja rataverkon osalta Rataverkon kokonaiskuva –työn vaikutustenarviointia. Molemmissa raporteissa on käytetty ajantasaisia tietoja liikenteen nykytilasta ja liikenne-ennusteista. Vaikutustenarviointia on tehty osana pääväyläasetuksen valmistelua ja vuorovaikutusta sidosryhmien kanssa.

Toimintaympäristön muutokset ja muuttuvat tarpeet edellyttävät, että pääväyläverkon laajuutta ja palvelutasoa tarkistetaan säännöllisin väliajoin. Maanteiden ja rautateiden pääväylien päivitystarvetta arvioidaan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Taloudelliset vaikutukset

Pääväylillä tavoitellaan elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantamista, millä olisi suotuisia taloudellisia vaikutuksia koko Suomen kilpailukyvyille. Liikenteen sujuvuus tulisi säilymään nykyisellään sekä maanteiden että rautateiden pääväylillä. Maanteiden pääväylät parantaisivat elinkeinoelämän kuljetusten täsmällisyyttä sekä alentaisivat kuljetuskustannuksia. Kuljetusnopeuteen kohdistuvat vaikutukset tieliikenteessä olisivat kuitenkin vähäiset. Rautateiden pääväylät edistäisivät rautatiekuljetusten kilpailukykyä esimerkiksi tavaraliikenteen kuljetuskapasiteetin noustessa suuremman akselipainon myötä.

Pääväylät tasoittaisivat alueellisia eroja ennen muuta niiden verkostovaikutusten vuoksi. Reuna-alueet hyötyvät siitä, että niiden yhteydet keskuksiin paranevat.

Pääväylien palvelutaso tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja. Lisäksi pääväylillä tehtävillä liittymäratkaisulla vaikutettaisiin kustannustehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja ympäristölle aiheutuviin vaikutuksiin, kun ajoneuvojen, erityisten raskaiden kuljetus-ajoneuvojen, jarrutuksia ja kiihdytyksiä pyrittäisiin vähentämään.

Ehdotetulla maanteiden pääväylillä palvelutasossa merkittävämpiä puutteita on noin 300 tiekilometrillä. Näillä osuuksilla tarvitaan järeämpiä kehittämistoimia, jotta liikkuminen ja kuljettaminen olisi turvallista ja toimivaa myös tulevaisuudessa. Rautateiden pääväylät täyttävät nykytilanteessa niille asetetun palvelutason vähimmäisvaatimukset sekä henkilö- että tavaraliikenteen radoilla. Rautateiden pääväylien kehittämistarpeet kytkeytyvät pitkälti ratojen riittävän välityskyvyn turvaamiseen myös tulevaisuudessa sekä erityisesti henkilöliikenteen ratojen tavoitteelliseen nopeuttamiseen. Suunnitteilla olevia, uusia ratoja koskevia kehittämishankkeita ovat esimerkiksi Pissararata, Lentorata sekä Tunnin juna. Sekä maanteiden että rautateiden pääväylien kehittämistoimia ja investointitarpeita arvioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä.

Pääväyläverkon laajuus ja palvelutaso on määritelty siten, että se voidaan saavuttaa nykyisellä perusväylänpidon rahoitustasolla 1,3 miljardia euroa vuodessa. Perusväylänpidon rahoitus on putoamassa tasolle 1,0 mrd. euroa vuodesta 2019 lukien. Parlamentaarinen työryhmä on 28.2.2018 esittänyt, että perusväylänpidon rahoitusta lisätään vuosittain pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa verrattuna kuluvaan hallituskautta edeltäneeseen

keskimääräiseen noin 1 miljardin euron perusväylänpidon määrärahasoon. Pääväyläverkolle kuuluvaksi ehdotettujen maanteiden ja rautateiden kunnossapitoon käytetään nykyisin perusväylänpidon rahoituksesta noin 350 milj. euroa vuodessa, josta maanteiden talvikunnossapitoon menee runsaat 30 milj. euroa. Runkoverkon elinkaarikustannukset pidetään alhaisella tasolla huolehtimalla oikea-aikaisesta ja oikein kohdistetusta kunnossapidosta.

Maanteiden pääväylillä pieniin parantamistoihin rahoituksen tarve olisi vuositasona noin 60 milj. euroa vuodessa. Pääväyliin maanteiden päällesteet ovat keskimäärin hyvässä kunnossa ja niiden urasyvyteen ja mahdollisiin vaurioiden korjaustarpeisiin kiinnitetään kunnossapidossa ennakoivasti huomiota. Pääväyläehdotuksen mukaisten maanteiden kunnossapitoon (päivittäinen hoito ja korjaus) käytetään tällä hetkellä noin 150 milj. euroa vuodessa, mikä vastaa pääväyliin palvelutason edellyttämää rahoitusta.

Rataverkon pieniin parantamistoihin (mm. tasoristeysturvallisuuden parantamiseen) rahoitusta tarvitaan noin 60 milj. euroa vuodessa. Pääväyläehdotuksen mukaisten rautateiden kunnossapitoon (päivittäinen hoito ja korjaus) käytetään tällä hetkellä noin 200 milj. euroa vuodessa, mikä vastaa pääväyliin palvelutason edellyttämää rahoitusta.

Pääväyliin ja sen palvelutason määrittely ei tarkoita sitä, että valtion rahoitus jatkossa suunnattaisiin vain pääväylille.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Pääväyläasetus selkiyttäisi kaupunkiseutujen maankäytön sekä kanta- ja valtateiden ja solmukohtien kehittämisen yhteensovittamista erityisesti isoilla kaupunkiseuduilla osana MAL-suunnittelua ja sopimuskäytäntöjä. Pääväyliin määrittelyllä on merkitystä pitkäjänteisen maankäyttö- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjauksessa. Pääväyliin yhteensovittaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisten suunnitelmien kanssa on tärkeää, sillä näillä tasoilla määritellään pääväylillä tehtävien mahdollisten kehittämistoimenpiteiden lähtökohdat, tavoitteet ja toteutusaikataulu. Pääväyläasetus voisi toimia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa painotetaan alueiden saavutettavuutta ja niiden elinvoiman parantamista. Tavoitteiden taustalla on ajatus valtakunnallisen liikennejärjestelmän rungon muodostavasta verkosta, joka yhdistää maakuntakeskukset, tärkeät aluekeskukset ja merkittävät henkilö- ja tavaraliikenteen terminaalit, ja jolla on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa. Tavoitteena on edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset erilaisille matka- ja kuljetuskeijoille sekä solmukohtien toimivuudelle. Pääväyläasetuksessa pääväylätasoinen yhteys on ulotettu kaikkiin maakuntakeskuksiin sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävimpiin solmukohtiin. Pääväyliin määrittelyn ja palvelutason voidaan katsoa tukevan valtakunnallisen alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamista osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet. Kaavoituksessa säilytetään pääväyliin kehittämisen mahdollisuus nykyisessä maastokäytävässä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Väyliinpidon kustannustehokkuuden ja ympäristönäkökohtien kannalta on pääsääntöisesti perusteltua pitäytyä nykyisissä käytävissä.

Maanteiden osalta pääväyläasetus merkitsisi maankäyttörajoituksia etenkin liittymätiheyden suhteen. Liittymien osalta saattaakin pääväyläverkolla muodostua yhteensovittamishaasteita paikallisen elinkeinoelämän ja teollisuuden kanssa. Maankäytön rajoittaminen liikenneverkon ydinosaan on perusteltua, sillä pääväyläverkon tarkoitus on edistää nimenomaan pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta. Tienvariasutuksen ja teollisuuden liittymät heikentävät päätielin liikenteen sujuvuutta aiheuttaen myös vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Erityisesti

vilkasliikenteisillä maanteiden pääväylillä on tehtävä liikennettä kokoavia rinnakkaistie- ja liittymäratkaisuja. Tarvittavat paikallisliikennettä palvelevat rinnakkaistieyhteydet on suunniteltava osana pääväylien kehittämistä. Muutokset parantavat pääsuunnan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta mutta samalla päätien estevaikutus paikalliselle liikkumiselle kasvaa. Ehdotetulla pääväyläverkolla esiintyy myös monin paikoin tarvetta uudistaa liittymiä ja tämän vuoksi liittymien sääntely pääväylillä on tärkeää.

Uusien tieliittymien suunnittelu edellyttää pääväylillä tiesuunnitelman laatimista. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain 37 §:n 4 momentin mukaan runkoverkkoon kuuluville maanteille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi myöntää runkoverkkoon kuuluvaan maantiiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi. Liittyminen maanteiden päävälille olisi siten rajoitetumpaa kuin muulla tieverkolla. Vaatimus tiesuunnitelmasta saattaa vaikeuttaa yksityisteiden liittämistä pääväyliin kuuluville maantielle, millä olisi maankäytöllistä vaikutusta erityisesti pääväyläverkon hiljaisemmillä osilla.

Pääväylät parantaisivat alueellista saavutettavuutta lyhentämällä matka-aikoja ja parantamalla matka-aikojen ennakoitavuutta. Alueellisen saavutettavuuden paraneminen tukisi aluekehitystä ja vähentäisi yhdyskuntarakenteen hajautumista. Pääväyläverkon tuomat saavutettavuushyödyt heijastuisivat myös pitkien yhteysvälien päässä sijaitseville pääväyläverkon ulkopuolisille alueille.

Liikenneturvallisuus

Valtioneuvoston 15.12.2016 antaman liikenneturvallisuuden periaatepäätöksen mukaan tavoitteena on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tienpidossa tämä merkitsee ennen kaikkea sitä, että liikenneympäristö tehdään turvallista ajamista ja liikkumista tukevaksi sekä lieventämään onnettomuuksien seurauksia. Liikenneturvallisuuden kehittymiseen voidaan vaikuttaa monin keinoin. Periaatepäätöksen mukaan liikenneturvallisuutta tulee parantaa niin kuljettajien, ajoneuvojen kuin teidenkin osalta. Turvallisuuden parantamistoimet ovat maanteiden osalta tehokkaimpia yksikaistaisilla vilkasliikenteisillä teillä, sillä näillä tapahtuu suhteessa eniten kuolemaan johtavia onnettomuuksia.

Teiden liikenneturvallisuudessa saavutettavat hyödyt ovat merkittäviä pääväylillä. Maanteiden liikennekuolemista 60 % tapahtuu valta- ja kantateillä. Kuolemien määrä on yleisesti ottaen verrannollinen liikennemäärään. Turvallisuutta parantavat tieinvestoinnit kannattaakin suunnata enimmäkseen suuriliikenteisille (KVL yli 4 000) maanteille. Näillä teillä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on moninkertainen hiljaisiin valta- ja kantateihin verrattuna. Pääväyläverkko on maantieverkon vilkasliikenteisin osa, joten sen liikenneturvallisuudella on suuri vaikutus valta- ja kantateiden liikenneturvallisuudelle.

Rautateiden pääväylillä liikenneturvallisuuteen vaikuttaa erityisesti tasoristeysten määrä. Liikennevirasto uudisti vuonna 2016 tasoristeyskiä koskevat toimintalinjaukset, joiden tavoitteena on tasoristeysturvallisuuden parantaminen. Toimintalinjat ulottuvat vuoteen 2030 saakka. Toimintalinjojen keskeisimpiä toimenpiteitä ovat tasoristeysten poistaminen ja jäljelle jäävien tasoristeysten turvallisuuden parantaminen muun muassa kustannustehokkaiden huomiolaitosten käyttöönottoa edistämällä. Liikenne- ja viestintäministeriö teki marraskuussa 2017 päätöksen tasoristeysten turvallisuuden parantamisohjelmasta vuosille 2018-2021. Parannettavat tasoristeykset valitaan tapauskohtaisesti siten, että kyseisessä kohteessa onnettomuusriski pienenee käytettävissä olevalla rahalla mahdollisimman paljon. Ohjelmassa otetaan huomioon perinteisen perusväylänpidon keinojen lisäksi uusien teknologioiden tarjoamat mahdollisuudet.

Pääväyläasetuksella on ohjaava vaikutus pääväyliin kuuluvien väylien nopeusrajoituspäätöksiin. Väylien nopeustaso kuitenkin sovitetaan liikenneturvallisuustilanteen sekä paikallisten liikenneolosuhteiden mukaiseksi.

Pääväyläverkolla toteutettava vähäisempi liittymien ja risteysten määrä parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta pääväyliin kuuluvilla maanteilla. Kävelyn ja pyöräilyn reitit voivat pääväylillä kuitenkin paikoittain pidentyä paikallisen estevaikutuksen vuoksi esimerkiksi pitkien keskikaiteellisten jaksojen kohdalla. Erityisesti kaupunkiseuduilla pääväylien palvelutasossa on tärkeää ottaa huomioon myös kevyen liikenteen käyttäjät ja heidän liikenneturvallisuutensa. Pahimmissa ongelmakohtissa estevaikutuksen haittoja voidaan pienentää ja kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta parantaa esimerkiksi kevyen liikenteen väylien ja alikulkukäytävien rakentamistoimenpiteillä tai pienemmällä liikenneturvallisuustoimenpiteillä.

Vaikutukset ympäristöön

Tavoitteena on, että tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat ovat mahdollisimman pienet. Liikenneympäristön tulisi tukea kestäviä kulkutapa-, ajoneuvo- ja ajotapavalintoja. Ympäristönsuojelussa kiinnitetään huomio sekä tieliikenteen että tienpidon ympäristöhaittojen hillintään. Pääväylien suunnittelussa tehtävillä ratkaisulla on kytkentä maankäyttöön, ja tavoitteena on tehdä tienpidossa ympäristön kannalta kestävää yhdyskuntarakennetta tukevia valintoja. Pääväylien suunnittelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset polttoaineenkulutukseen ja taloudelliseen ajotapaan. Lisäksi pääväyläverkolla on tärkeä merkitys osana matkaketjuja ja suunnittelussa on siksi huomioitava myös jalankulun, polkupyöräilyn tai joukkoliikenteen olosuhteet.

Lähtökohtaisesti pääväyläasetuksella on kielteisiä vaikutuksia melutasoon, sillä melualueet laajenevat siellä, missä nopeustaso ja liikennemäärät nousevat. Meluhaittoja voidaan kuitenkin vähentää rakentamalla melusteitä erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla.

Pääväyläasetus parantaa ympäristöä vähän kuormittavan rautatieliikenteen kilpailukykyä. Maantieliikenteen siirtyminen entistä enemmän rautateille vähentää autoliikenteen päästöjä ja energiankulutusta sekä pienentää maanteiden kunnossapitopaineita liikennesuoritteen vähentyessä maanteilla.

Pääväylät saattavat laajentaa työssäkäyntialueita, mikä osaltaan lisää yhdyskuntarakenteen hajautumista ja liikennemääriä. Verkottuva ja hyvin yhteyksiin perustuva alue- ja yhdyskuntarakenne saattaa lisätä sekä kaupungin ja ympäröivän maaseudun välisiä matkoja että kaupunkien välisiä matkoja. Liikenteen määrään voidaan kuitenkin vaikuttaa suunnittelemalla liikennejärjestelmää kokonaisuutena sekä huolehtimalla joukkoliikenteen yhdyskuntarakenteellisista toimintaedellytyksistä.

Pääväyläasetuksen valmistelun yhteydessä on arvioitu, tulisiko pääväyläasetuksen yhteydessä tehdä viranomaisen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, jäljempänä SOVA-lain) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Liikenne- ja viestintäministeriössä on arvioitu, että SOVA-lain mukaiselle ympäristövaikutusten arvioinnille ei ole tarvetta nyt ehdotetun pääväyläasetuksen yhteydessä. Mahdollisten myöhempien hankkeiden ympäristövaikutukset tulevat arvioiduksi kaavoitusprosessien ja hankesuunnitelmien yhteydessä. Pääväyläasetuksella saattaa tulevaisuudessa välillisesti olla vähäisiä ympäristövaikutuksia, mutta näiden ei voida katsoa olevan luonteeltaan SOVA-laissa tarkoitettuja merkittäviä ympäristövaikutuksia. Pääväyliä ja niiden palvelutasoa arvioidaan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka yhteydessä tehdään SOVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Digitalisaatio, automaatio ja jakeluinfrastruktuuri

Maanteiden pääväyläverkko alustana mahdollistaa liikenteen automaation, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin ja uusien palveluiden kehittymisen. Digitalisaation ja automaation tuomat mahdollisuudet voidaan hyödyntää tehokkaasti, kun liikenneympäristö tukee liikkumisen automaation ja uusien palvelujen kehitystä.

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa pääväylille tuotettaisiin sää- ja kelitietojen osalta aika- ja paikkaresoluutioltaan riittävän tarkka tilannekuva, jotta pääväylille asetetut tavoitteet sujuvuuden, turvallisuuden ja liikenteen automaation osalta olisivat mahdollisia. Pääväylillä olisi tarkoitus hyödyntää myös langatonta laajakaistaa käyttäviä liikennepalveluita. 4G-laajakaista kattaa nykytilanteessa noin 99% väestöstä ja on saatavilla Suomen keskeisillä tie- ja rataosuuksilla. Myös 5G-tekniikan käyttöönottoa tie- ja rataverkolla pyritään edistämään turvaamalla viestintämarkkinoilla edellytykset markkinaehtoihin investointeihin. Erilaisten langatonta laajakaistaa hyödyntävien palvelujen saatavuus tie- ja rataosuuksilla riippuu kuitenkin palvelun vaatimasta yhteysnopeudesta, käyttäjän sijainnista sekä verkon sen hetkisestä kuormitusolosuhteesta. Nykyiset langattomat laajakaistaverkot tarjoavat riittävän suorituskykyiset yhteydet esimerkiksi keli- ja liikennetiedoille, joita voidaan siirtää onnistuneesti myös matalammilla yhteysnopeuksilla.

Esityksen valmistelu

Esitys on valmistelu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä laajasti eri alueiden edustajien ja sidosryhmien sekä Liikenneviraston kanssa.

Pääväyläasetusta koskevia alueellisia esittelytilaisuuksia järjestettiin kolme alkuvuodesta 2018, tammikuun 25., 30. ja 31. päivänä.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti sidosryhmille 27 päivänä helmikuuta 2018 kuulemistilaisuuden runkoverkkoasetuksen pääasiallisesta sisällöstä ja tavoitteista. Tilaisuudessa kaupunkien edustajat ja muut sidosryhmät saivat mahdollisuuden esittää näkemyksiään siitä, kuinka runkoverkko ja sillä noudatettava palvelutaso olisi määriteltävä. Kuulemistilaisuudessa erityisesti runkoverkkoon kuuluvien teiden määrittelykriteerit nousivat esille. Useat elinkeinoalan toimijat ilmaisivat huolensa siitä, ettei liikenteen määrä maanteillä voi olla ainoa kriteeri runkoverkkoon kuulumiselle. Lisäksi erityisen tärkeänä pidettiin kokonaisten kuljetusketjujen huomioimista runkoverkkoa määriteltäessä. Kaupunkien edustajat painottivat seudullisten tarpeiden huomioimista valtakunnallisten ohella. Palvelutasoajattelua pidettiin yleisesti kannatettavana ja Suomen kilpailukykyä lisäävänä ratkaisuna. Runkoverkon palvelutason osalta esille nousi etenkin teiden kunnossapitoon liittyviä kysymyksiä. Lisäksi tärkeänä pidettiin runkoverkkoon kuuluvien väylien seuranta ja kehittämistä myös tulevaisuudessa.

Hallituksen esitys laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 45/2018 vp) oli lausuntokierroksella helmikuussa 2018. Tässä yhteydessä saatiin kannanottoja myös runkoverkkoihin liittyen. Lausunnot on otettu huomioon runkoverkkoasetuksen valmistelussa. Maantielain muuttamista koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle loppukeväästä 2018 ja liikenne- ja viestintävaliokunta antoi esityksen johdosta mietintönsä 20.6.2018. Valiokunta piti lähtökohtaisesti runkoverkkoasetuksen antamista hyvänä, mutta samalla se totesi, että runkoverkon määrittely ei saa johtaa siihen, että muiden väylien rahoitustaso jää liian matalaksi niille säädetyn palvelutason toteuttamiseksi. Valiokunta totesi lisäksi, että selkeänä tavoitteena tulisi olla, että korjausvelkaa saadaan pitkällä aikavälillä pienennettyä runkoverkolla. Valiokunnan mietintö on otettu huomioon runkoverkkoasetuksen valmistelussa. Eduskunta hyväksyi lait maantielain muuttamisesta ja ratalain muuttamisesta kesäkuun lopulla ja ne tulivat voimaan 1.8.2018.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 7.9.2018 toisen kuulemistilaisuuden runkoverkon määrittelyn lähtökohdista sekä palvelutason määrittelyperiaatteista. Tilaisuudessa sidosryhmät saivat mahdollisuuden esittää kommentteja ja kysymyksiä lausunnoille lähetetystä luonnoksesta runkoverkkoasetukseksi. Runkoverkkopäätöksen tekeminen nähtiin tervetulleena ja tarpeellisenä. Kuulemistilaisuudessa esille nousi useita runkoverkon laajuuden lisäystarpeita, minkä lisäksi runkoverkolla noudatettavasta palvelutasosta toivottiin tavoitteellisempaa. Keskustelussa nousi esiin myös päätöksen vaikutus muiden väylien laatuun ja rahoitukseen.

Luonnos runkoverkkoasetukseksi oli lausuntokierroksella 20.8.-1.10.2018. Lausuntoja saatiin 211 kappaletta. Lausunnoista laadittiin yhteenveto, joka on löydettävissä valtioneuvoston Hankeikkunasta (LVM010:00/2018). Suurin osa lausunnoista tuli maankuntien liitoilta sekä kunnilta ja kaupungeilta. Ministeriöistä lausunnon antoivat ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö ja sisäministeriö. Runkoverkon ja sen palvelutason määrittelyä pidettiin tärkeänä ja tarpeellisena.

Maanteiden osalta lausunnoissa ehdotettiin runkoverkkoon paljon lisäyksiä, joita perusteltiin elinkeinoelämän tarpeilla ja alueellisella saavutettavuudella. Liikennemäärät (henkilö - ja tavara) ehdotetuilla osuuksilla ovat merkittävästi runkoverkon määrittelykriteereitä alhaisempia ja lisäksi näillä yhteysväleillä pitkämatkaisen liikenteen osuus on pieni. Verkkoon ei esitetä laajennuksia tämän perusteella. Maanteiden ydinverkon esitetään kuitenkin täydennyksiä TEN-T -ydinverkon satamien yhteyksien osalta. Verkkoon lisätään maanteitä Vuosaaren, HaminaKotkan ja Turun Sataman osalta, jotta yhteys ulottuisi sataman alueelle saakka. Lausuntopalautteen perusteella mukaan otetaan myös valtatie 8 puuttuvilta osin, valtatie 21 kokonaisuudessaan sekä valtatie 9 myös Joensuun ja Niiralan raja-aseman väliseltä osaltaan. Edellä mainitut maantiet tukevat elinkeinoelämän toimintaa ja kilpailukykyä ja niillä on huomattava merkitys sekä alueellisen saavutettavuuden että kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta.

Lausunnoissa ehdotettiin myös rautateiden osalta paljon lisäyksiä vastaavasti kuin maanteillä. Liikennemäärät näillä osuuksilla ovat selvästi alempia kuin käytetty liikennemääräkriteeri. Asetusta kuitenkin täsmennettiin jatkovalmistelussa muutaman merkittävän solmukohtan osalta. Tällaisia solmukohtia ovat TEN-T kattavaan verkkoon kuuluva Kokkolan satama, jonka kohdalla myös liikennemääräkriteeri täytyy, sekä Tornion raja-asema, joka kuuluu TEN-T ydinverkkoon. Tästä syystä rautateiden runkoverkko ehdotetaan ulotettavaksi Kokkolasta Ykspihlajaan sekä Kemistä Tornio-rajalle. TEN-T -ydinverkon satamien ja lentoasemien osalta esitetään lisättäväksi asetukseen Vuosaaren satamarata ja Helsingin lentoasemaa palveleva Kehärata. Lisäksi Helsinki-Turku rataosuuden pääasiallinen liikenneprofiilia on tarve muuttaa sekaradasta pelkäksi henkilöliikenteen radaksi.

Asetusluonnokseen on tehty myös lähinnä teknisiä muutoksia mm. tarkentamalla runkoverkon yhteysvälien alku- ja loppupisteitä ja muotoilemalla joitakin momenttien sanamuotoja. Asetusluonnoksen liitteitä ja karttoja on myös selkeytetty ja teknisiä tarkastuksia tehty. Kaupunkien sisääntulojaksoja koskevaa 3 § 4 momenttia on selkiytetty poistamalla paikallista liikennettä koskeva lause.

Lausunnoissa esitettiin edellisten lisäksi täydennys ja täsmennystarpeita, jotka pääosin kohdistuivat esityksen perusteluihin. Perustelumuiiota on täydennetty erityisesti näistä näkökulmista:

- esitetyt tavoitteelliset palvelutasot ja verkkojen kehittämistarpeet käsitellään osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen yhteydessä tehtävää vaikutusten arviointia
- pitkämatkaisen liikenteen (linja-auto- ja raskasliikenne) ja kaukojunaliikenteen yhteensovitus kaupunkiseutujen ja solmupisteiden (satamat, lentoasemat, matkakeskukset) tarpeiden näkökulmasta
- suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnin tarve ja että SOVA-menettely tehdään osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua

Lausunnonantajille järjestettiin vielä yksi kuulemistilaisuus 22.10.2018 koskien lausunnon saatua palautetta. Kuulemistilaisuudessa tuotiin pitkälti esiin samoja asioita kuin lausunnoissakin.

Lausuntokierroksen ja kuulemisien jälkeen pääväyliin tehtiin seuraavat lisäykset:

Maantiet: Maantieyhteydet Vuosaaren, HaminaKotkan ja Turun satamiin, VT 21, VT 9 Niiralan raja-asemalle asti, VT 8 puuttuvat osat ja VT 6 Joensuu–Kajaani.

Rautatiet: Ratayhteys Kokkolan satamaan, Ratayhteys Vuosaaren satamaan, Rautatie Helsinki–Vantaan lentoasemalle (Kehärata), Rautatie Turun satama–Toijala (tavaraliikenteen

profiili), Rataosuus Helsinki–Turku liikenneprofiililtaan henkilöliikenteen radaksi, Rautatie Kemistä Tornio-rajalle, Rautatieyhteys Porin Tahkoluotoon, Rautatieyhteys Raahessa Rautaruukille ja Rataosuuksien Kouvola-Kuopio ja Lappeenranta-Joensuu liikenneprofiililtaan tavara- sekä henkilöliikenteen radaksi.

Vielä lausuntokierroksella esitys oli nimellä runkoverkkoasetus. Palautteen perusteella nimi aiheutti runsaasti väärinymmärryksiä ja siksi asetuksen nimeä on muutettu sen tavoitteita paremmin kuvaavaksi: asetus pääväylistä ja niiden palvelutasoista.

Runkoverkkoasetuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019.

Voimaantulo

Asetusta ehdotetaan tulemaan voimaan 1. tammikuuta 2019.