

**Lyhyt 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 asiassa.

**Yleisiä huomioita lausuntojen pohjalta**

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. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin myös paljon täydennys- ja kehitysehdotuksia.

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.

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.

Useissa lausunnoissa huomautettiin, että runkoverkon yhteensovittaminen kaupunkiseutujen liikenteen kanssa edellyttää yhteistyötä kaupunkien liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön kanssa sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn huomioimista. Samoin runkoverkon suhde ns. kaupunkiratoihin ja lähijunaliikenteeseen nousi monissa lausunnoissa esille.

**Runkoverkon laajuus ja määrittelykriteerit:**

Runkoverkon laajuuteen oltiin monilta osin tyytyväisiä, joskin lisäehdotuksia runkoverkolle esitettiin etenkin kuntien ja maakuntien lausunnoissa runsaasti. Osa lausunnonantajista toi kuitenkin ilmi myös sen, ettei runkoverkkoa tulisi laajentaa esitetystä, sillä tämä heikentäisi päätöksen vaikuttavuutta. Lausunnonantajat pitivät tärkeänä tällaista priorisointia, jotta runkoverkolle asetettu palvelutaso voitaisiin aidosti saavuttaa

Erityisesti kuntien ja maakuntien toimijat katsoivat, että kaikki maakuntakeskukset tulisi yhdistää toisiinsa. Niinpä sitä, että kaikkiin maakuntakeskuksiin menee runkoyhteys, ei pidetty riittävänä lähtökohdana 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.

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. Erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen toimijat korostivat lausunnoissaan kansainvälisten yhteyksien merkitystä ja pitivät etenkin rajanylityspaikkojen kytkemistä runkoverkkoon tärkeänä.

Osassa lausunnoista tuotiin esiin, ettei pelkkä ajoneuvojen määrä vielä kerro kuljetusten strategisesta merkityksestä riittävästi, vaan huomioon tulisi ottaa myös kuljetusten arvo, suunnitteilla olevat teollisuuden investoinnit sekä kokonaisten kuljetusketjujen toimivuus. Useissa lausunnoissa todettiin myös, ettei runkoverkkoasetuksella ole riittävästi huomioitu nykytilassa hyljaisempien alueiden kasvupotentiaalia.

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 Turun seudun merkittäviin vientisatamiin, sillä Helsinki-Turku -rataa käytetään lähes ainoastaan henkilöliikenteeseen. Turku-Toijala -rata on lisäksi osa liikenne- ja viestintäministeriön visiossakin esitettyä ns. kasvukolmiota, jolloin työssäkäyntialueiden laajentaminen edellyttää tehokasta ja toimivaa raideyhteyttä alueiden välillä.

Erityisesti länsirannikon kunnat ja maakunnat esittivät valtatie 8 lisäämistä 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. Länsirannikon kaupungit ja satamat muodostavat yhdessä merkittävän vientiteollisuusvyöhykkeen, jonka tärkeimpänä kuljetusväylänä valtatie 8 toimii. Lausuntojen mukaan valtatie 8 on elinkeinoelämälle ja Suomen kansantaloudelle huomattavan tärkeä kuljetusreitti ja sen verkostollinen asema edellyttäisi kokonaisen väylän mukaan ottamista. Muutamassa lausunnossa korostettiin kyseisen valtatie 8 merkitystä myös pitkämatkaisen liikenteen väylänä ja osana kansainvälisiä kuljetusketjuja.

## Runkoverkon palvelutaso:

Yleisesti ottaen sekä maanteiden että rautateiden palvelutasoa pidettiin vaatimattomana. Erityisesti junaliikenteen kehittämisen kannalta toivottiin kunnianhimoisempaa ja tavoitteellisempaa palvelutasoa. Monissa lausunnoissa tuotiin esiin, että runkoverkolla tavoitteena tulisi olla nelikaistaisuus ja kaksiraiteisuus.

Suurella osalla 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. Sen sijaan moottoriteille esitettyä 120 km/h pääsääntöistä vähimmäisnopeutta pidettiin osassa lausunnoista liian korkeana.

Myös rautateiden runkoverkon palvelutasoa pidettiin suuressa osassa lausuntoja turhan matalana. Useat lausunnonantajat esittivät henkilöliikenteen radoille vähimmäisnopeudeksi 160 km/h asetusluonnoksessa esitetyn 120 km/h sijaan. Jotkut lausunnonantajat ehdottivat jopa 200 km/h tai 250 km/h nopeustavoitteita. Ehdotettua vähimmäisakselipainovaatimusta 22,5 t, pidettiin useissa lausunnoissa liian matalana, sillä elinkeinoelämän tarpeet edellyttäisivät jo nykytilanteessa 25 tonnin akselipainoja.

Useampi lausunnonantaja katsoi, että rautateiden runkoverkolla palvelutasotekijänä tulisi olla myös radan välityskyky ja häiriöherkkyyden poistaminen. 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 kaksita-soista, rataosakohtaista palvelutasoluokitusta. Määrittelemällä osalle radoista korkeampi palvelutaso, voitaisiin paremmin vastata niiden kysynnän kasvavaan tarpeeseen.

## 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 liikenneturvallisuuksi 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 useissa lausunnoissa. Lukuisissa lausunnoissa viitattiin kansallisiin ja kansainvälisiin päästövähennystavoitteisiin, joiden saavuttamiseksi erityisesti rautatieliikenteen kilpailukyky nostamista pidettiin tärkeänä. Liikenteen siirtyessä enenevässä määrin maanteiltä rautatieverkolle, vähenisivät myös maanteihin kohdistuvat korjaustarpeet. Muutamissa lausunnoissa huomautettiin myös nopeuden nostojen lisäävän päästöjä ja katsottiin suurin liikennemääriä suosivan runkoverkon määrittelylähdekohdan olevan ristiriidassa ministeriön päästövähennystavoitteiden kanssa.

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.

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.

Muutamissa lausunnoissa todettiin runkoverkkoasetuksen perustelumuiistiossa esitetyn vaikutustenarvioinnin jäävän varsin yleiselle tasolle. Vaikutusten arvioinnin katsottiin perustuneen puutteellisille ja vanhentuneille tiedoille nyt esitettyjen ratkaisujen ja ajantasaisten selvitysten sijaan. Lappeenrannan kaupungin ja ympäristöministeriön lausunnoissa nostettiin esiin, että runkoverkkoasetuksen osalta tulisi lisäksi arvioida, onko sen yhteydessä tehtävä SOVA –lain mukainen viranomaisen suunnitelman tai ohjelman vaikutusten arviointi.