



Väylävirasto  
Trafikledsverket

# Pääväyläasetuksen tarkastelu

# Tarkastelun lähtökohdat

## Säädösperusta

- Maanteiden tienpito perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja radanpito ratalakiin (110/2007).
- Pääväyläasetus perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalakiin. Vuoden 2019 alussa voimaan tulleen asetuksen tärkein tehtävä on nimetä runkoverkkoon kuuluvat maantiet ja radat. Asetus kutsuu runkoverkkoon kuuluvia väyliä pääväyliksi. LjMtL:n ja ratalain mukaisesti asetuksessa annetaan tarkempia säädöksiä runkoverkkojen palvelutasosta.

## Hallitusohjelma

- Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan asetuksen toimivuus ja muutostarpeet arvioidaan 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön yhteydessä, jotta yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä toimii ja vientisatamat sekä rajanylityspaikat tulevat huomioon otetuksi.

## Pääväyläasetuksen tarkastelun toimeksianto 26.5.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Väylävirastolta:

- 1) **Arvion pääväyläasetuksen toimivuudesta ja vaikutuksista** Väyläviraston ja muiden toimijoiden toimintaan asetuksen voimassaoloaikana ja näkemyksen vaikutuksista tulevaisuudessa.
- 2) Selvityksen hallitusohjelmassa esille nostettujen kohteiden (lähekkäiset maakuntakeskukset, vientisatamat, rajanylityspaikat) huomioon otamisesta pääväyläasetuksessa ja Väyläviraston näkemyksen näihin liittyvistä **mahdollisista muutostarpeista** kokonaiskustannuksineen. Satamien osalta pyydetään tarkastelemaan myös meriväyläyhteyksiä suhteessa satamiin johtaviin pääväyliin. Tarkastelussa Väyläviraston odotetaan hyödyntävän myös Liikenne- ja viestintäviraston näkemystä liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista sekä liikenneverkon strategista tilannekuvaa.
- 3) Selvityksen maanteiden pääväyliä **palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksista** siltä osin, kun Väylävirasto katsoo, että ne tulisi korjata väylänpidon toimin.

# Pääväylät

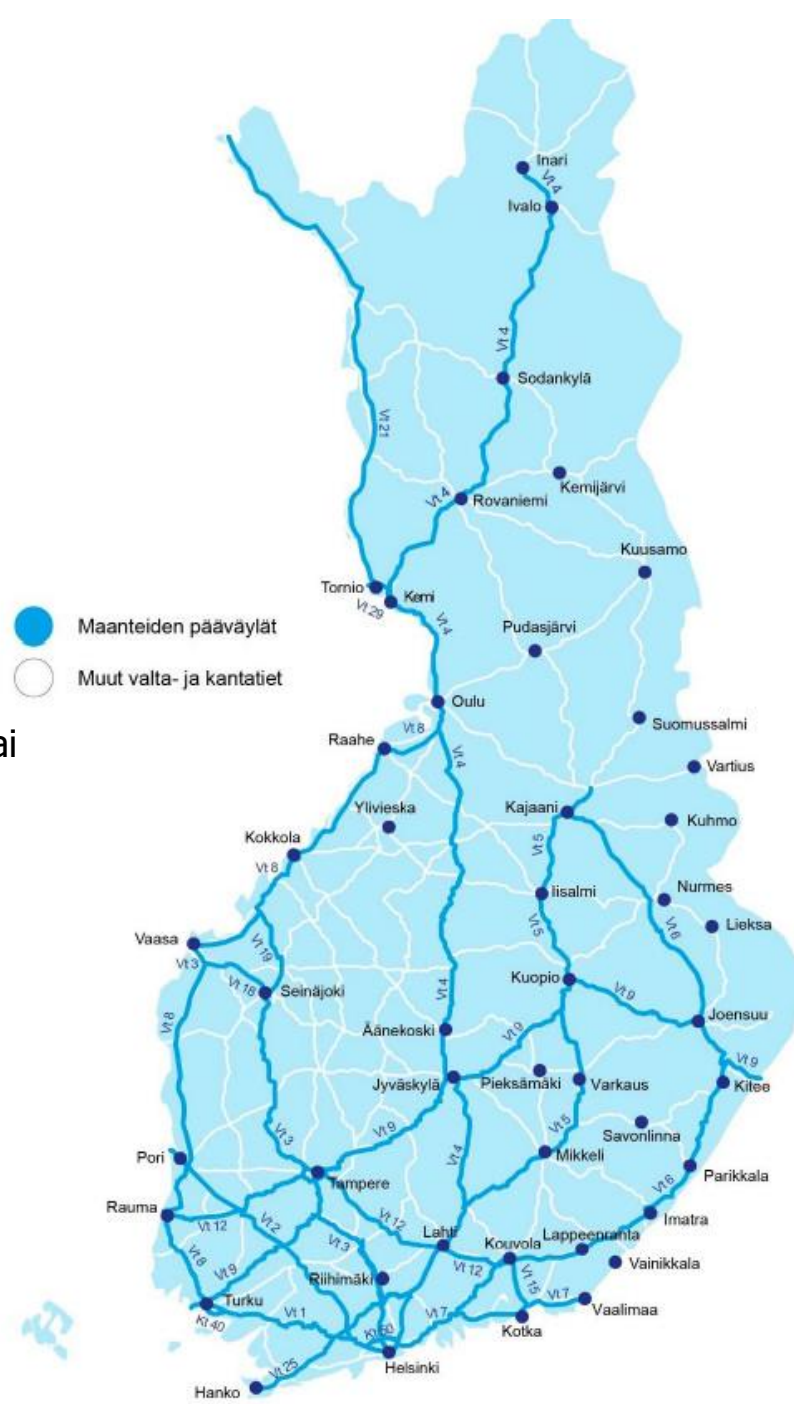
## Maanteiden pääväylät 5 515 km

- Maantiet, joiden KVL >6000 tai KVLras >600.
- Lisäksi yhteysvälejä alueellisen ja kansainvälisen yhdistävyyden ja verkostomaisuuden takaamiseksi

## Rautateiden pääväylät 3 401 km

- Radat, joilla >1,5 milj. matkaa/v (2017) tai >1,0 milj. matkaa/v (2035) tai >2,0 milj. tonnia tavaraa (2035).
- Lisäksi ratoja verkostollisen kokonaisuuden, alueellisen saavutettavuuden, kuljetusketjujen toimivuuden, satamayhteyksien sekä maakuntien välisen pitkämatkaisen liikenteen ja kansainvälisen liikenteen perusteilla.

● Maanteiden pääväylät  
○ Muut valta- ja kantatiet



● Rautateiden pääväylät  
● Muu rataverkko



# Pääväyläasetuksen tarkoitus ja palvelutasokuvaus

## Asetuksen tarkoitus

- Maanteiden ja ratojen runkoverkkojen (pääväylien) tarkoitus on erottaa maanteistä ja rautateistä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävät yhteydet, jotta niiden jatkuvuus ja solmupisteiden kehittämismahdollisuudet voidaan varmistaa väyliä ja alueidenkäyttöä suunniteltaessa.
- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki asettavat runkoväylille myös palvelutasotavoitteita.

## Palvelutaso

### Maantiet

- **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 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 ratkaisussa ja niiden määrässä.

### Rautatiet

- Rautateiden pääväylien henkilöliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 120 km/h.
- Rautateiden pääväylien tavaraliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 80 km/h. Tavaraliikenteen radoilla akselipainon on oltava vähintään 22,5 tonnia.
- Rataosuudet, jotka kuuluvat liikenneprofiililtaan sekä henkilö- että tavaraliikenteen ratoihin, on täytettävä sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ratojen palvelutasojen vähimmäisvaatimukset.

# Pääväyläasetuksen toimivuus ja vaikutukset

## Teemat

- Väylien kehittämisen suunnittelu ja ohjelmointi
- Hoito ja kunnossapito
- Liikenteen hallinta
- Liikenneturvallisuus
- Liikennejärjestelmäsuunnittelu
- Liikenteen, maankäytön ja aluekehityksen yhteensovittaminen

## Päätelmät

- Pääväyläasetuksen tärkein tehtävä on määritellä valtakunnallisen liikenteen kannalta tärkeät runkoverkot, joiden kehittämisedellytykset on syytä turvata. Viestin suunta on erityisesti elinkeinoelämälle ja maankäytön suunnitteluun.
- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä on ollut voimassa vasta vähän aikaa, joten kaikki vaikutukset eivät ole vielä konkretisoituneet.
- Pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteiden perusteella maanteiden pääväyliltä voidaan tunnistaa paljon investointitarpeita, mutta rautateiden pääväylillä asetuksen palvelutasotavoitteet toteutuvat hyvin.
- **Suositus: Säilytetään nykytilanne ja asetuksen palvelutasotavoitteisiin ei tehdä muutoksia.** Asetuksen antamat mahdollisuudet poikkeamiseen antavat riittävästi pelivaraa sovittaa yhteen esim. Liikenne 12 -suunnitelman ja asetuksen tavoitteistoja.

# Pääväyläverkon muutostarpeiden tarkastelut

## Pääväyläyhteyksien nykyinen kattavuus

- Tarkastelussa on käyty läpi läheisten maakuntakeskusten väliset yhteydet, yhteydet vientisatamiin ja rajanylityspaikoille sekä muita mahdollisia muutosehdotuksia.
- Maanteiden ja rautateiden pääväylät ulottuvat kaikkiin maakuntakeskuksiin.
- Merkittävät rajanylityspaikat, joihin ei mene maanteiden pääväylää, ovat Nuijamaa ja Vartius.
- Pääväyläverkkoon kuuluu yhteys viidelle Suomen ja Venäjän väliselle rajanylityspaikalle: Vaalimaa (tie), Vainikkala (rata), Imatra (rata), Niirala (tie) ja Vartius (rata).
- Pääväyläverkon ulottuminen TEN-T-ydinverkon satamiin on selkeä rajaus.
- Liikennemäärien perusteella valtatie 13 Lappeenranta–Nuijamaa on selvästi merkittävämpi yhteys rajanylityspaikalle kuin pääväyläverkkoon kuuluva valtatie 9 Onkamo–Niirala.

## Päätelmät

- Pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkämatkaisen liikenteen yhteydet, jotta se säilyttää merkityksensä.
- Koska asetus on ollut voimassa lyhyen aikaa, suositellaan maltillisuutta verkon laajuuden muutoksiin. Pääväyläverkkoa ei ole tarpeen muuttaa läheisten maakuntakeskusten välisten yhteyksien, vientisatamien tai rajanylityspaikkojen yhteyksien toimivuuden tai kattavuuden takia.
- Kokonaisuutena kannattaa ottaa hyvin tiukka linja uusien lisäysehdoitusten suhteen. Nykyisenkään asetuksen mukaiseen palvelutasoon ei maanteiden pääväylillä päästä. Pääväyläverkon laajentaminen pienentäisi pääväyläasetuksen merkitystä.
- **Suositus: Pääväyläverkkoa ei laajenneta.** Jos laajentaminen nähdään välttämättömäksi, niin selkein lisäysehdoitus on valtatie 13 Lappeenrannasta Nuijamaan raja-asemalle (18 km), joka on liikenteellisesti merkittävämpi kuin pääväyläverkkoon kuuluva yhteys Niiralan raja-asemalle. Yhteysvälin liikennemäärät eivät edellytä pääväyläasemaa, mutta kansainvälinen yhdistävyys voidaan huomioida.
- Nuijamaan rajanylityspaikka on matkustajamäärältään koko Suomen itärajan vilkkain (vuonna 2019 yli 3 miljoonaa matkustajaa).

# Pääväylien palvelutasopuutteet

Maanteiden pääväylistä noin 3 500 km eli suurin osa on pääväyläasetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa.

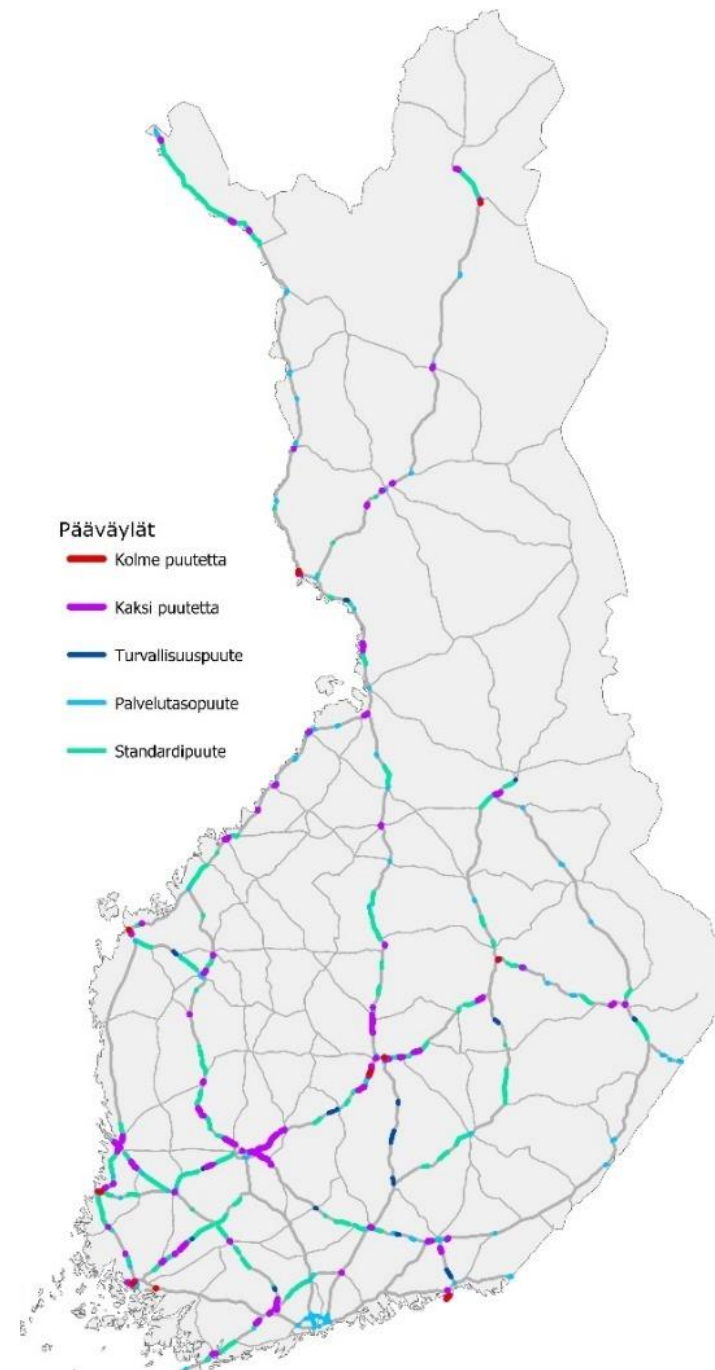
Palvelutasoanalyysin mukaan puutteita on seuraavasti:

- **Liikenteellinen palvelutaso (PT):** 340 km tiejaksoja, joissa pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä. Liikenteen perusennusteen mukaisen kasvun myötä puutteiden määrä lisääntyy 520 km:iin vuoteen 2030 mennessä, kun jo päätetyt investoinnit otetaan huomioon.
- **Liikenneturvallisuus (TU):** 116 km tiejaksoja, joilla on kohonnut todennäköisyys joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi onnettomuuksien määrä tiekilometriä kohden on suuri. Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy.
- **Standardi (ST):** 750 km tiejaksoja, joissa ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset.

Pääväyläasetuksen palvelusovaatimukset kohdistuvat ensisijaisesti liikenteen sujuvuuden palvelusotekijöihin. Maankäytön tarpeet, liikenneturvallisuus sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sen sijaan eivät ole asetuksessa esillä.

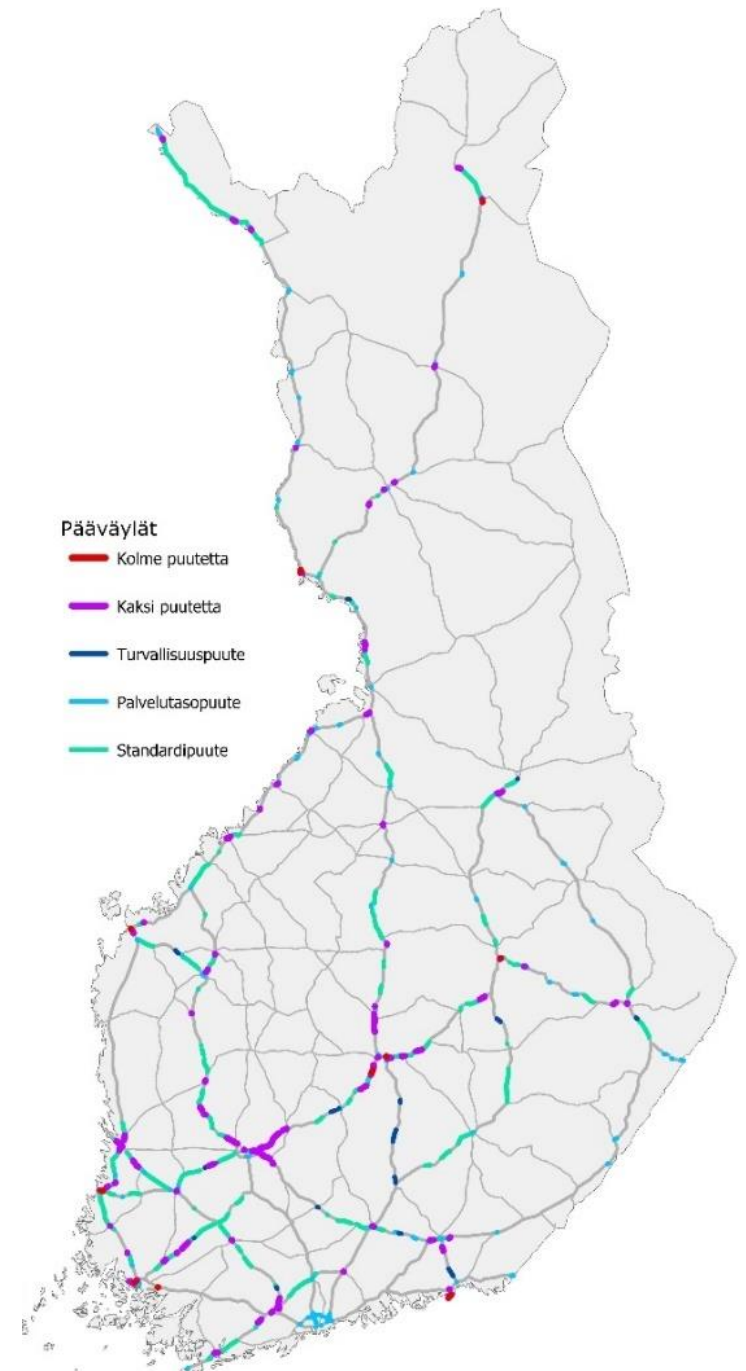
Rautateiden pääväylillä asetuksen palvelusotavoitteet täyttyvät. Palvelutasokysymyksiä ja kehittämistarpeita tarkastellaan rataverkon tavoiteltavan kehityskuvan 2050 yhteydessä.

Verkkoon liittyvien satamien vesiväylillä on vain yksittäisiä parantamis- ja kehittämistarpeita.



# Pääväylien kehittämisen kustannukset

- **Maanteiden pääväylillä noin 200 tiekilometrillä on kaikkein merkittävämpiä puutteita** palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.
- Lisäksi noin 1 800 kilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.
- Maanteiden pääväylien **merkittävimmit investointitarpeet ovat noin 2-3 Mrd. euroa** seuraavan noin 10 v. aikana.
- Erityisesti maanteiden pääväylille kohdistettavat kehittämistoimet parantavat merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten palvelutasoa ja turvallisuutta.
- Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 2, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 15, 21, 25 sekä kantateille 40 ja 50.





# Päätelmät maanteiden pääväylien palvelutasopuutteista ja kustannuksista

- Pelkästään pääväyläasetuksen mukaisen palvelutason toteuttamisen kokonaiskustannuksia ei ole arvioitu. Arviointi edellyttäisi merkittävimpien kohteiden (noin 200 km alle 80 km/h nopeusrajoituksia ja noin 150 km ruuhkautuvia tiejaksoja) tarkempaa kohdekohtaista suunnittelua ja osin jo tehtyjen suunnitelmien analysointia pelkästään asetuksen palvelutasotekijöiden kannalta.
- Pääväylien kehittämisen suunnittelussa on otettava huomioon lain liikennejärjestelmästä ja maanteista sekä ratalain määrittämät laajemmat kokonaisuudet, josta pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteet kattavat vain osan.
- Valtaosa pääväylille suunnitelluista suunnitelmaratkaisuista täyttää asetuksen edellyttämän palvelutason. Lisäksi kehittämishankkeissa otetaan huomioon esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantaminen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantaminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen torjunta.
- **Pääväyläasetuksen palvelutasoanalyysien perusteella kaikkein merkittävimpien puutteiden korjaamisen kustannukset seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä 2–3 mrd. euroa.**
- Vuosina 2008–2020 tieverkon kehittämisen keskimääräinen rahoitus on ollut noin 300 M€/vuosi, josta pääväylät 91 % ja muu tieverkko 9 %. Yhteensä tällä ajanjaksolla noin 3,6 Mrd. €.



# Päätelmät kootusti

## 1) Pääväyläasetuksen toimivuus ja vaikutukset

- Pääväyläasetuksen tärkein tehtävä on määritellä valtakunnallisen liikenteen kannalta tärkeät runkoverkot, joiden kehittämisedellytykset on syytä turvata.
- Asetus on ollut voimassa vasta vähän aikaa, joten vaikutukset esimerkiksi liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa eivät ole vielä konkretisoituneet.
- Asetusperusteiset palvelutasopuutteet kohdistuvat maantieverkkoon, mutta tienpitäjä voi asetuksen mukaisestikin poiketa tavoitteista. Nykyinen rataverkko vastaa palvelutasotavoitteita.
- **Suositus: Säilytetään nykytilanne** ja asetuksen palvelutasotavoitteisiin ei tehdä muutoksia. Hyödynnetään kansallista näkemystä pääväylistä EU-vaikuttamisessa.

## 2) Pääväyläverkon muutostarpeet

- Pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkämatkaisen liikenteen yhteydet, jotta se säilyttää merkityksensä.
- Pääväyläverkon laajuuden muutoksiin ei ole ilmeisiä tarpeita läheisten maakuntakeskusten välisten yhteyksien, vientisatamien tai rajanylityspaikkojen yhteyksien toimivuuden tai kattavuuden takia.
- Pääväyläverkon laajentaminen vähentäisi rahoitusta alemmalta tieverkolta, minkä kunnossapitoon kiinnitetty huomiota sidosryhmäkuulemisissa.
- **Suositus: Ei muutostarpeita pääväyläverkkoon.** Jos laajentaminen nähdään välttämättömäksi, niin selkein lisäsehdotus on valtatie 13 Lappeenrannasta Nuijamaan raja-asemalle (18 km), joka on liikenteellisesti merkittävämpi kuin pääväyläverkkoon kuuluva yhteys Niiralan raja-asemalle.

## 3) Maanteiden palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannukset

- **Maanteiden pääväylillä noin 200 tiekilometrillä on kaikkein merkittävämpiä puutteita** palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.
- Maanteiden pääväylien **merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2-3 mrd. euroa** seuraavan noin 10 v. aikana.

# Kiitos!

[vayla.fi](http://vayla.fi)

[twitter.com/vaylafi](https://twitter.com/vaylafi)

[facebook.com/vaylafi](https://facebook.com/vaylafi)

[youtube.com/vaylafi](https://youtube.com/vaylafi)