



Väylävirasto
Trafikledsverket

Pääväyläasetuksen tarkastelut

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Sisältö

1	Johdanto	5
1.1	Säädösperusta ja toimeksianto	5
1.2	Maanteiden ja rautateiden pääväylät	5
2	Pääväyläasetuksen toimivuus ja vaikutukset	8
2.1	Tarkasteltavat kysymykset	8
2.2	Väylien kehittämisen suunnittelu ja ohjelmointi	8
2.3	Väylien kunnossapidon suunnittelu ja toimintalinjat	9
2.4	Liikenteen hallinta	11
2.5	Liikenneturvallisuus	12
2.6	Liikennejärjestelmäsuunnittelu	12
2.7	Liikenteen, maankäytön ja aluekehityksen yhteensovittaminen	13
2.8	Yritykset ja kansalaiset	14
3	Pääväyläverkon muutostarpeet	15
3.1	Tarkasteltavat kysymykset	15
3.2	Läheisten maakuntakeskusten väliset yhteydet	15
3.3	Yhteydet vientisatamiin ja rajanylityspaikoille	16
3.4	Muut maanteiden pääväyläverkon muutosehdotukset	17
4	Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteet ja niiden korjaamisen kustannukset	19
4.1	Tarkasteltavat kysymykset	19
4.2	Pääväylien palvelutasopuutteet	19
4.3	Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannukset	20
5	Nostoja pääväyläasetuksen arvioinnista	23

1 Johdanto

1.1 Säädosperusta ja toimeksianto

Maanteiden tienpidon säädosperusta on **laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä** (503/2005, jäljempänä *maantielaki*) ja radanpidon säädosperusta on vastaavasti ratalaki (110/2007). Nämä lait määrittelevät maanteiden ja ratojen luokittelun, suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon tavoitteet ja reunaehdot. Maanteiden ja ratojen runkoverkkojen tarkoitus on erottaa maanteistä ja rautateistä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävät yhteydet, jotta niiden jatkuvuus ja solmupisteiden kehittämismahdollisuudet voidaan varmistaa väyliä ja alueidenkäyttöä suunniteltaessa. Maantielaki ja rautatielaki asettavat runkoväylille myös palvelutasotavoitteita.

Liikenne- ja viestintäministeriön **asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta** (933/2018, jäljempänä *pääväyläasetus*) perustuu maantielakiin ja ratalakiin. Asetuksen tärkein tehtävä on nimetä maanteiden runkoverkkoon kuuluvat maantiet ja rautateiden runkoverkkoon kuuluvat radat. Maantielain ja ratalain mukaan asetuksessa voidaan antaa tarkempia säädöksiä runkoverkkojen palvelutasosta, ja näin on tehty.

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.

Tämän muistion sisältö perustuu liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiantoon 26.5.2020, jossa ministeriö 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) huomioinnista 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.

Tarkastelu painottuu tehtävänannon mukaisesti maanteiden pääväyliin. Rautateiden pääväyliä ja satamiin johtaviin pääväyliin kytkeytyviä meriväyliä tarkastellaan tarpeen mukaisissa kohdissa. Tämä on luonteeltaan taustamuistio käsitellyistä asioista tehtävien johtopäätösten tueksi.

1.2 Maanteiden ja rautateiden pääväylät

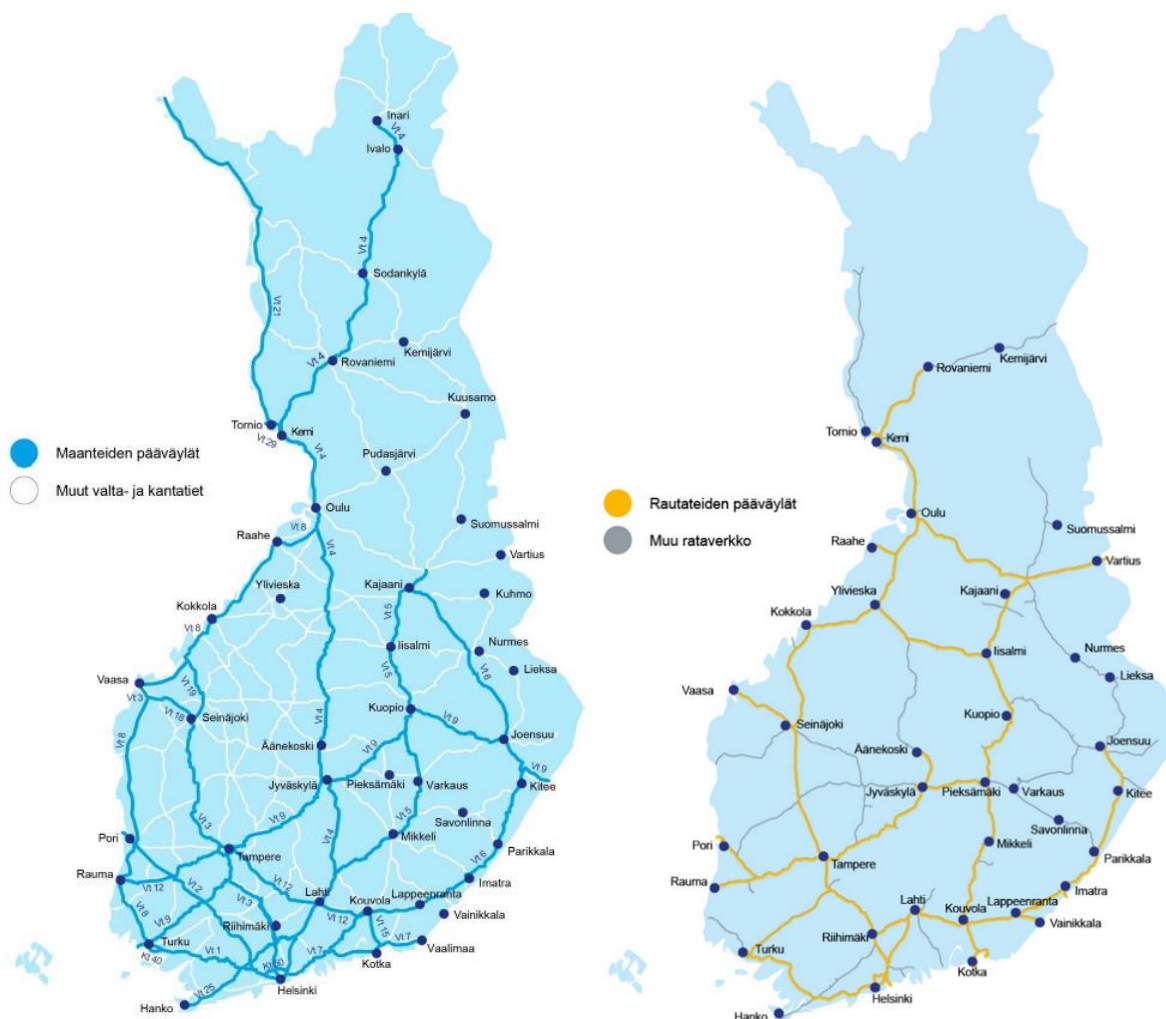
Pääväyläasetus määrittelee maantielain mukaiset maanteiden runkoverkon ja ratalain mukaisen rautateiden runkoverkon (kuva 1) sekä asettaa vaatimuksia niiden palvelutasolle. Pääväyläasetuksessa runkoverkkoja kutsutaan pääväyliksi.

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi



Kuva 1. Maanteiden ja rautateiden pääväylät.

Maanteiden pääväyliin kuuluvat pääväyläasetuksen perustelumuistion mukaan vilkasliikenteisimmät pitkämatkaisen liikenteen maantiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteessa 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Maanteiden pääväyläverkkoon kuuluu lisäksi liikennemääräkriteerit alittavia yhteysvälejä pääväyliin alueellisen ja kansainvälisen yhdistävyyden ja verkostomaisuuden takaamiseksi. Näillä perusteilla pääväyliin kuuluvat muun muassa TEN-T-ydinverkon satamiin Kotka, Vuosaari ja Turku johtavat maantiet, valtatie 4 Rovaniemeltä Inariin, valtatie 21 Kilpisjärvelle, valtatie 8 kokonaisuudessaan, valtatie 6 Joensuusta Kajaaniin ja valtatie 9 Onkamosta Niiralaan.

Pääväyläasetuksen mukaan tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväyliin riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Pääväyliin kuuluvat tiet luokitellaan palvelutasoluokkiin I ja II liikennemäärän perusteella. Palvelutasoluokan I maanteilla liikennemäärä ylittää pääosin valintakriteerin (6 000/600 ajoneuvoa vuorokaudessa), ja palvelutasoluokan II teillä liikennemäärä on pienempi.

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Asetuksen palvelutasotavoitteet maanteiden pääväylille ovat seuraavat:

- **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.

Asetuksen mukaan tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön.

Rautateiden pääväyliin kuuluvat henkilöliikenteen määrän perusteella rataosuudet, joilla nykytilanteessa tehdään selvästi yli 1,5 miljoonaa matkaa vuodessa sekä rataosuudet, joiden vuoden 2035 ennusteissa tehdään vähintään 1,0 miljoonaa matkaa vuodessa. Tavaraliikenteen perusteella pääväyliin kuuluvat rataosuudet, joilla nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteissa on kuljetuksia vähintään 2 miljoonaa tonnia vuodessa. Liikenteen määrän lisäksi rautateiden pääväyliin kuuluu ratoja verkostollisen kokonaisuuden, alueellisen saavutettavuuden, kuljetusketjujen toimivuuden, satamayhteyksien sekä maakuntien välisen pitkämatkaisen liikenteen ja kansainvälisen liikenteen perusteilla.

Pääväyläasetuksen 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.

Asetuksen palvelutasotavoitteet rautateiden pääväylille ovat seuraavat:

- 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 liikenneprofiiltaan sekä henkilö- että tavaraliikenteen ratoihin, on täytettävä sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ratojen palvelutasojen vähimmäisvaatimukset.

Asetuksen mukaan rataverkon haltija voi poiketa vähimmäisnopeudesta ja akselipainosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa.

2 Pääväyläasetuksen toimivuus ja vaikutukset

2.1 Tarkasteltavat kysymykset

Asetuksen toimivuuden ja vaikutusten tarkastelussa arvioidaan jo ilmenneitä merkityksiä ja tapahtuneita muutoksia sekä odotettavissa olevia muutoksia:

1. väylien kehittämisen suunnittelussa ja ohjelmoinnissa
2. väylien kunnossapidon suunnittelussa ja toimintalinjoissa
3. liikenteen hallinnassa
4. liikenneturvallisuuden kannalta
5. liikennejärjestelmäsuunnittelussa
6. liikenteen, maankäytön ja aluekehityksen yhteensovittamisessa
7. yritysten ja kansalaisten kannalta.

2.2 Väylien kehittämisen suunnittelu ja ohjelmointi

Pääväyläasetuksen toimivuutta ja vaikutuksia väylien kehittämisen suunnittelun ja ohjelmoinnin kannalta tarkastellaan sen perusteella, miten pääväyläasetus on vaikuttanut kehittämisen suunnittelun toimintalinjoihin, suunnitteluohjeisiin ja investointien kohdentumiseen. Lisäksi arvioidaan, kuinka hyvin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen valtakunnallisen ja kansainvälisen pitkämatkaisen liikenteen edellytysten turvaaminen on otettu huomioon alueidenkäytön suunnittelussa.

Maantiet

Pääväylien eli runkoverkon määrittämisen alkuperäinen tarkoitus on ollut *pääteiden kehittämisen suunnittelun ja ohjelmoinnin* priorisoinnin työkalu: Mikä on se tärkein verkon osa, jossa ongelmien korjaamisen tarve ja merkitys on suurin? Käytännössä maanteiden suunnittelua on jo ennen pääväyläasetusta priorisoitu liikenteellisen ja aluerakenteellisen merkityksen mukaisesti sille vilkasliikenteiselle ja yhdistävyyden kannalta tärkeälle verkolle. Pääväyläasetus on vahvistanut tätä toimintatapaa antamalla keskeisen verkon ja pitkämatkaisen liikenteen priorisoinnille säädösperustan. Maanteiden pääväylien pituus (5 515 km) on 41 % kaikkien valta- ja kantateiden pituudesta ja 7 % koko maantieverkon pituudesta. Maanteiden pääväylillä tapahtuu noin 70 % kaikkien valta- ja kantateiden liikennesuoritteesta ja 45 % koko maantieverkon suoritteesta. Vuosina 2008–2020 maanteiden kehittämisinvestoinneista noin 3,2 mrd. euroa (91 %) on kohdistunut pääväylille ja noin 375 milj. euroa (9 %) muille maanteille.

Pääväyläverkon laajennus yhdistävyyksiperustein vähäliikenteisemmille pääteille (palvelutasoluokka II) on vaikuttanut suunnitteluun siten, että nämä yhteysvälit on otettu kehittämisen toimintalinjatasoisessa tarkastelussa pääväylien joukkoon. Kohteista on tehty mm. strategiakortit, joissa on käsitelty yhteysvälien nykytilaa, palvelutasoa ja investointitarpeita. Kehittämisen suunnitteluun pääväyläasemalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta, koska kehittämistarpeiden syyt ovat verkkomäärittelystä riippumatta liikenteestä ja maankäytöstä johtuvia. Pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteet eivät sellaisenaan ja välittömästi johda pääväyläksi määrättyllä tiellä investointitarpeisiin. Pidemmällä aikavälillä asetuksella on vaikutus sitä kautta, että pääväylien havaitut palvelutasopuutteet johtavat suunnittelutarpeiden havaitsemiseen, suunnittelukohteisiin ja sen myötä aikanaan hankkeisiin, jotka voidaan ottaa maanteiden kehittämisen ohjelmointiin mukaan.

Uuden tai parannettavan maantien geometrian (suuntaus ja poikkileikkaus) suunnittelussa noudatetaan Väyläviraston suunnitteluohjeita. Määräviä kriteerejä ovat liikennemäärä, mitoitusnopeus ja tien

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

toiminnallinen luokka. Nopeusrajoitukseen vaikuttavat tien leveys, liikennemäärä sekä useat yksittäiset tekijät, kuten liittymät, maankäyttö, valaistus, jne. Tien mitoitus ja nopeusrajoitus ratkaistaan liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden perusteella riippumatta siitä, onko kysymyksessä pääväylä vai ei. Pitkällä aikavälillä pääväyläasema voi vaikuttaa siihen, miten suunnitteluohjeita missäkin suunnittelukohteessa sovelletaan.

Liittymäpolitiikasta ei ole erillistä Väyläviraston ohjetta. Yleinen toimintalinja on, että liittymäpolitiikka tiukkenee tieluokan noston myötä ja päinvastoin. Pääväyläasetuksen myötä tienpitäjällä on säädöksen velvoite ja tuki noudattaa tiukkaa liittymäpolitiikkaa etenkin palvelutasoluokan I pääväylillä. Tämä on tienpitäjän kannalta hyvä asia, koska se selkeyttää tilannetta. Palvelutasoluokan II pääväylillä sen sijaan asetus antaa paljon harkintavaltaa tienpitäjälle niin suunnitteluratkaisuissa kuin liittymäpolitiikassakin. Asiallisesti palvelutasoluokan II pääväyliä asema ei tässä suhteessa tuo eroa muihin pääteihin, mikä on käytännössä hyvä asia. Vaatimusten tiukentaminen voisi johtaa tarvetta kalliimpiin investointeihin ja maankäytön kehittämisen rajoittamiseen sielläkin, missä maankäyttö ei merkittävästi aiheuttaisi haittaa pitkämatkaiselle liikenteelle.

Radat

Pääväyläasetus ei ole toistaiseksi selkeästi vielä ohjannut rautateiden suunnittelua ja ohjelmointia. Asiaan vaikuttaa se, että rautateiden pääväyläverkko on kattava, ja ratojen suunnittelussa on joka tapauksessa huomioitava matka- ja kuljetusketjut koko verkolla. Rautateistä pääväyliin kuuluu noin 3 400 km, joka on 57 % koko rataverkon laajuudesta. Pääväylillä tapahtuu noin 85 % kaikkien rautateiden henkilöliikenteen suoritteista sekä noin 90 % tavaraliikenteen suoritteesta.

Pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteet henkilö- ja tavaraliikenteen radoille ovat minimivaatimuksia, jotka täyttyvät tällä hetkellä koko pääväyläverkolla. Kehittämisen suunnittelua ohjaavat huomattavasti korkeammat palvelutasotavoitteet. Vuosina 2008–2020 rautateiden kehittämisinvestoinneista 2,5 mrd. euroa (90 %) on kohdistunut pääväylille ja 275 milj. euroa (10 %) muille radoille.

2.3 Väylien kunnossapidon suunnittelu ja toimintalinjat

Pääväyläasetuksen toimivuutta ja vaikutuksia väylien kunnossapitoon tarkastellaan sen perusteella, miten pääväyläasetus otetaan huomioon kunnossapidon ohjeissa ja toimintalinjoissa sekä strategisessa ohjauksessa ja perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa. Pääväyläasetus ei ota kantaa kunnossapidon tasoon.

Maantiet

Maanteiden kunnossapidon eli hoidon ja käytön sekä korjausten strateginen ohjaus perustuu valtakunnallisesti yhtenäisiin kunnossapitoluokituksiin. Maanteiden kunnossapidossa tärkeimmät luokitukset ovat talvihoitoluokitus ja päällysteiden korjausluokitus. Kunnossapidossa on tehty väylien luokittelussa ja kunnossapidon tasossa linjauksia ja valintoja, jotka tukevat pääväyläasetuksen tavoitteita. Pääväyläasetus ei kuitenkaan ole ollut syy näihin linjauksiin vaan esimerkiksi sään muutokset (talvihoito) ja rahoitus (päällystämisen priorisoinnit). Pääväylätieto on mukana keskeisissä tiestötiedon rekistereissä.

Maantien talvihoidossa hoitoluokitusta sovelletaan määrittämällä hoidon taso tien liikennemäärän, liikenteen koostumuksen, toiminnallisen luokan ja jossain määrin alueen ilmaston mukaan. Kullakin luokalla on toisistaan poikkeava palvelutaso ja laatuvaatimukset. Hoitoluokat päätetään yhteysväleittäin

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

niin, että ne toimivat tienkäyttäjän kannalta selkeästi, eivätkä laatuerot aiheuta yllätystä. Luokkakriteerien lisäksi paikalliset olosuhteet, tienpidon toteutus, liikenteen luonne, koostumus ja laadullinen kytkentä kunnan tieverkon palvelutasoon. Perusteluja yleisiä kriteerejä korkeammalle hoitoluokalle ovat selvästi keskimääräistä suurempi ulkomaankuljetusten määrä, vaarallisten aineiden kuljetukset, erikoiskuljetukset, säännöllinen linja-autoliikenne, koulutaksiliikenne tai tien huono geometria. Perusteluja yleisiä kriteerejä alemmalle hoitoluokalle ovat selkeästi vähenemässä oleva liikennemäärä tai talvihoidon tehokas ja taloudellinen toteutus (hoitolenkit). Pääväyläasetuksen seurauksena on nostettu muutamia palvelutasoluokan II tiejaksoja korkeampaan hoitoluokkaan, kuin muiden kriteerien mukaan olisi perusteltua. Tästä aiheutuu jonkin verran lisäkustannuksia talvihoitoon.

Taulukko 1. Maanteiden pääväylien ja muiden maanteiden tiepituus (km) eri talvihoitoluokissa.

	Ise	Is	I	Ib	Ic	II	III
Pääväylät, PTL1	1 270	2 289	0	0	0	0	0
Pääväylät, PTL2	32	679	235	1 007	3	0	0
Muut maantiet	209	4 513	263	12 549	1 677	15 088	38 098
Yhteensä	1 510	7 481	498	13 556	1 681	15 088	38 098

Päällystetyt maantiet luokitellaan liikenteellisen ja aluerakenteellisen merkityksensä mukaisesti kolmeen korjausluokkaan PK1, PK2 ja PK3. Liikenteellinen merkitys määritellään numeerisesti kokonaisliikennemäärän ja raskaan liikenteen määrän perusteella. Tien merkitykseen vaikuttavina tekijöinä otetaan lisäksi huomioon keskusten välinen yhdistävyys, tavarankuljetusten ja henkilöliikenteen reitit sekä mahdolliset erityistarpeet. Kunnossapitoluokka vaihtuu vain selvissä solmupisteissä, vaikka liikennemäärä vaihtelisi yhteysvälillä luokkakriteerien yli. Kaikki maanteiden pääväylät kuuluvat mainittujen kriteerien perusteella korkeimpaan korjausluokkaan 1, johon kuuluu lisäksi 3 766 km pääväylien ulkopuolisia päällystettyjä teitä.

Taulukko 2. Maanteiden pääväylien ja muiden päällystettyjen maanteiden tiepituus (km) eri korjausluokissa.

	PK1	PK2	PK3
Pääväylät, PTL1	3 559	0	0
Pääväylät, PTL2	1 956	0	0
Muut päällystetyt maantiet	3 766	14 340	27 108
Yhteensä	9 281	14 340	27 108

Radat

Pääväyläasetus on otettu huomioon rataverkon omaisuudenhallinnan kehittämisessä. Omaisuudenhallintajärjestelmää ollaan valmistelemissa niin, että siinä pystytään painottamaan asetuksen mukaisia pääväyliä ja kiinnittämään niihin liittyvien omaisuuskohteiden ja -erien kuntoon ja suorituskyvyn varmistamiseen erityistä huomiota.

Ratojen kunnossapidossa pyritään varmistamaan keskeisen verkon toimivuus ja turvallinen liikenne. Vilkasliikenteisimmät radat on aiemminkin pidetty parhaassa kunnossa. Jatkossa pääväyläasetus keskittää kunnossapidon resursseja entistä enemmän pääväylille ja sen seurauksena vähäliikenteisille radoille ei riitä tarvittavaa rahoitusta. Toisaalta ohjaavana tekijänä on myös koko rataverkon pitäminen

Väylävirasto

liikennöitävänä. Rataosien kunnossapitoluokkiin pääväyläasetus ei ole vielä vaikuttanut, mutta jatkossa vaatimusten toteutuminen nykyisellä luokituksella on varmistettava.

2.4 Liikenteen hallinta

Pääväyläasetuksen toimivuutta ja vaikutuksia liikenteen hallintaan tarkastellaan sen perusteella, miten asetus näkyy liikenteen ohjauksen toimintojen laatuvaatimuksissa, toimintalinjoissa ja priorisoinneissa. Liikenteen hallinnan toimintalinjoissa ja -periaatteissa lähtökohtina ovat liikenteelliset tarpeet.

Maantiet

Maantielaissa säädetään, että tienpitäjän on varmistettava runkoverkolla (eli pääväylillä) reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Pääväyläasetus ei tarkenna tätä vaatimusta.

Pääväyläasetus ei näy suoraan maanteiden liikenteen hallinnan toimintalinjaraporteissa, sillä raportteja ei ole vielä uusittu pääväyläasetuksen hyväksymisen jälkeen. Monessa toimintalinjassa kuitenkin esim. toimintaympäristöluokitus noudattaa ennestään pitkälti pääväyläasetuksen mukaista verkko-luokittelua, jolloin pääväyläasetuksen mukainen prioriteetti toteutuu osin jo luontaisesti. Näin on mm. raporteissa *Kelin ja liikenteen seurannan palvelutasot* sekä *Varareittisuunnitelmien laadinta ja käyttö* sekä kansainvälisten Nordicway-projektien C-ITS-kokeiluissa. Useaa toimintalinjaraporttia on tarkoitus päivittää lähivuosina, jolloin painotusta niissä lisätään pääväyläasetuksen mukaisille tavoitteille mm. vaihtuvan ohjauksen palvelutasojen osalta.

Pääväyläasetus on kuitenkin ollut jo esillä liikenteen ohjauksen investointien hanke- ja suunnittelupe-rusteluissa, jolloin on esim. tulkittu asetuksen palvelutasotavoitteiden edellyttävän joitakin liikenteen hallinnan toimenpiteitä, jotka samalla edesauttavat pääväyläasetuksen mukaisten toiminnallisuuksien toteutumista kohteessa. Peruslähtökohtana kaikkien maanteiden älyliikenteen ja liikenteen hallinnan ratkaisujen toteutuksille edelleen kuitenkin ovat kannattavuuslaskelmilla todetut liikenteelliset todelliset tarpeet, jolloin investoinneilla voidaan saavuttaa yhteiskuntataloudellisia säästöjä.

Nykytilanteessa Intelligent Traffic Management Finland Oy (ITMF) vastaa ja huolehtii tieliikenteen liikenteen ohjauksesta ja niihin liittyvistä järjestelmistä Suomen maantieverkolla. Väylävirasto tilaa ko. palvelut yhtiöltä palvelusopimuksella. Pääväyläasetuksen lisäksi liikenteen hallinnan painopisteitä ovat suuret kaupunkiseudut ja turvallisuuskriittiset kohteet kuten tunnelit.

ITMF:n tieliikennekeskusten tavoitteena on kaikissa liikennetilanteissa varmistaa pääväyläasetuksen mukaisella verkolla sujuva ja turvallinen liikenne.

Tulevaisuuden liikenteen hallinnan palvelutasoissa pääväyläasetus tulee olemaan yksi keskeinen ja määrävä tekijä, esim. C-ITS-palveluiden ja automaattiliikenteen mahdollistamisessa.

Radat

Pääväyläasetus ei ole toistaiseksi merkittävästi vaikuttanut rautateiden liikenteen hallintaan. Keskeinen rataverkko on jo aiemminkin huomioitu toimenpiteiden priorisoinnissa. Jatkossa pääväyläasetus voisi olla vahvempi peruste pääväylien korkeampaan prioriteettiin. Esimerkiksi asemilla tarjotun matkustajainformaatiopalvelun osalta on laadittu palvelutasomäärittely, jossa on huomioitu esimerkiksi suurimmat liikenteen keskuksat ja solmukohtat. Rataverkon toimintavarmuutta kehitettäessä on

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

myös huomioitu keskeinen rataverkko ja liikenteellisesti merkittävät rataosat. Ratakapasiteetin prioriteettisäännöissä on nähty mahdollisuuksia myös pääväyläasetuksen hyödyntämiseen, mutta vielä ei ole ollut tähän tarvetta. Tavoitteena on synerginen henkilö- ja tavaraliikennekokonaisuus, jolloin priorisointiin vaikuttaa esimerkiksi junan merkitys liikennekokonaisuudessa ja nopeaa henkilöliikennettä on priorisoitu korkealle.

2.5 Liikenneturvallisuus

Pääväyläasetuksen toimivuutta ja vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta tarkastellaan sen perusteella, miten asetus vaikuttaa väylien turvallisuusvaatimuksiin ja turvallisuusauditointeihin.

Maantiet

Pääväyläasetus ei ole vaikuttanut väylienpidon ohjeisiin turvallisuuden näkökulmasta. Maantielaissa säädetään Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvan maantien tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista. TEN-teiden viimeisimmässä turvallisuusluokittelussa otettiin huomioon myös pääväyläasetuksen palvelutasovaatimuksia. TEN-teiden tai muidenkaan maanteiden turvallisuusvaatimuksiin pääväyläasetuksella ei sinällään ole vaikutusta, koska asetuksessa ei säädetä turvallisuusvaatimuksista. Jatkossa palvelutasoluokan I pääväylille voidaan asettaa jopa tiukempia turvallisuusvaatimuksia.

Maanteiden turvallisuusauditointeja (tieturvallisuustarkastuksia) tehdään henkilövahinko-onnettomuustiheyden, onnettomuusriskin ja asiakaspalautteiden perusteella. Velvoite tehdä tieturvallisuustarkastuksia tarkentuu, kun tieturvallisuudirektiivimuutoksesta tehdään kansallinen tulkinta. Auditointien resurssitarpeen (kustannusten) takia on perusteltua jättää harkinnanvaraa TEN-teiden lisäksi auditoitavan verkon laajuudelle.

Radat

Rautateiden turvallisuusmääräykset koskevat lähtökohtaisesti koko rataverkkoa eikä pääväyläasetuksella ole niihin vaikutusta.

2.6 Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Pääväyläasetuksen mukaiset pääväyläverkot ja niille määrätyt palvelutasotavoitteet muodostavat yhden lähtökohdan niin valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle kuin alueellisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille.

Pääväyläasetuksen palvelutasoa koskevat säädökset voidaan nähdä osittain liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa päällekkäisenä sääntelynä ja ohjauksena, koska molemmat ohjaavat osaltaan kehittämisinvestointien kohdentamista. Ohjaus on osittain myös ristiriitaista. Pääväyläasetuksen palvelusotavoitteiden perusteella maanteiden pääväyliltä voidaan tunnistaa paljon investointitarpeita, mutta rautateiden pääväylillä asetuksen palvelusotavoitteet toteutuvat hyvin. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla on omat tavoitteensa, joiden mukaan rautateiden pääväylillä voidaan tavoitella selvästi pääväyläasetuksen vaatimuksia korkeampaa palvelutasoa. Maanteiden pääväylien osalta voidaan toisaalta todeta, että pääväyläasetuksen vaatimuksia vastaavaan palvelutasoon voidaan päästä vastaa vuosikymmenien kuluessa, mutta havaittujen palvelusopuutteiden suuruus vaikuttaa maanteiden investointien priorisointiin. Pääväyläasetuksen perusteella arvioitujen palvelusopuutteiden kautta voidaan siis katsoa asetuksessa olevan tiepainotus. Liikenne 12 -valmistelussa ja sitä ohjaavissa tavoitteissa ja strategisissa linjauksissa on puolestaan nähtävissä selkeä rautatiepainotus.

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Jos pääväyläasetusta muutetaan, olisi perusteltua selkeyttää siinä esitettyjen palvelutasotavoitteiden tehtävää: Halutaanko tavoitteilla ohjata maantieinvestointien suunnittelua ja sisältöä? Halutaanko pääväyläasetuksella ohjata investointikohteiden valintaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-neuvotteluissa? Tai onko tarkoituksena vain tarkentaa pääväyliä palvelutasoluokkien eroja? Yksi mahdollisuus olisi jättää maantielaisissa ja ratalaisissa esitettyjen palvelutasotavoitteiden tarkennukset kokonaan pois pääväyläasetuksesta. Tämä ei muuttaisi pääväyläasetuksen merkitystä tärkeässä runkoverkkojen määrittelyn roolissaan. Jos palvelutasotavoitteet pidetään pääväyläasetuksessa, tulisi harkita niiden tarkentamista ottamaan huomioon muun muassa liikenneturvallisuus, ympäristövaikutukset, kestävät liikennemuodot, talous sekä maankäyttö ja aluekehitys.

On mahdollista myös ajatella, että nykyisessä muodossaan asetuksen antamat mahdollisuudet palvelutasotavoitteista poikkeamiseen antavat riittävästi pelivaraa sovittaa yhteen esim. Liikenne 12 suunnitelman ja asetuksen tavoitteistoja.

Maanteiden ja rautateiden pääväylät kattavat TEN-T-ydinverkon kokonaan, mukaan lukien yhteydet ydinverkon satamiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle (rautatie). Maanteiden pääväylistä 80 % kuuluu TEN-T-verkkoon. Rautateiden pääväylät kattavat hieman yli 90 % TEN-T kattavasta verkosta.

2.7 Liikenteen, maankäytön ja aluekehityksen yhteensovittaminen

Pääväyläasetuksen toimivuutta ja vaikutuksia maankäytön ja aluekehityksen yhteensovittamiseen tarkastellaan sen perusteella, kuinka pääväyläasetus vaikuttaa maankäytön suunnittelussa ja alueiden käytön suunnitelmissa, vahvistaako pääväyläasetus valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden merkitystä, näkykö asetus maakuntakaavoissa ja -strategioissa tai MAL-neuvotteluissa.

Maankäytön suunnittelu ja alueiden käytön suunnitelmat

Pääväyläasetuksen tavoitteena on selkiyttää kaupunkiseutujen maankäytön sekä kanta- ja valtateiden ja solmukohtien kehittämisen yhteensovittamista erityisesti isoilla kaupunkiseuduilla osana MAL-suunnittelua ja sopimuskäytäntöjä. Pääväyliä määrittelyllä onkin jo havaittu vaikutuksia maankäyttö- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjauksessa.

Maankäytön ja alueiden käytön suunnittelussa pääväyläasetus on merkityksellinen, koska väyläviranomaiset voivat vedota ratkaisuihinsa asetukseen. Nopeimmin vaikutukset näkyvät pääväyliä haja-asutusalueilla yksityistie- tai suorien tonttiliittymien lupien myöntämisessä, missä vaatimus tiesuunnitelman laatimisesta ja hyväksyttämistä on avuksi lupa-asioiden valmistelijoille. Kun pääväylälle on vaikeaa saada uusia liittymiä ja liittymän käyttötarkoituksen muutoksia, tämä rajoittaa pääväyliä varren maankäyttöä. Tarvittavien tieyhteyksien järjestäminen muun maantie- ja yksityistieverkon kautta voi olla vaikeaa ja kallista. Liittymien käyttötarkoitusten muutoksissa valtakunnallinen liittymäpolitiikka kaippaa vielä selkeämpää linjausta.

Kaavoituksen eri tasoilla pääväyläasetuksen vaikutukset tulevat näkymään huomattavasti hitaammin. Asetuksen vaikutus on toistaiseksi näkynyt esimerkiksi siinä, että tienpitäjä on voinut vaatia kaava-hankkeista kattavampia selvityksiä, joissa otetaan huomioon pääväylän kehittämistarpeet ja niiden turvaaminen sekä pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet. Ajan myötä vaikutusten voidaan kuitenkin arvioida olevan merkittäviä, koska suunnitteluviranomaiset tiedostavat asetuksen olemassaolon. Asetus tulee osaltaan vaikuttamaan maankäytön tiivistämiseen jo olemassa olevien suurempien taajamien ja

maankäyttökeskittymien yhteyteen. Suunnitelmavaranto maanteiden pääväylien parantamishankkeista (kuten nelikaistaistus, uudet päätien linjaukset, ohituskaistat ja liittymäjärjestelyt) rajoittavat osaltaan maankäytön suunnittelua nykyisten taajamien ulkopuolella.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat jo ennen pääväyläasetusta antaneet lakiperustan runkoväylien kehittämisedellytysten turvaamiseen, mutta tulkinanvaraa on jäänyt. Pääväyläasetuksen myötä on tullut varmuus siitä, mitkä maantiet ja rautatiet ovat pääväyliä. Samalla asiaan on tullut kattavampi säädösperusta.

Maakuntakaavat ja -strategiat

Pääväyläasetuksen jälkeen valmistuneissa maakuntakaavoissa ja -strategioissa asetus on otettu huomioon. Käytännön haaste maakuntatason suunnittelussa on sovittaa yhteen eri kuntien tahtotilat väylien merkityksestä ja kehittämisestä.

Pääväylälle ei ole virallista kaavamerkintää, mutta joihinkin maakuntakaavoihin on merkitty pääväyliä. Ennen pääväyläasetusta joissakin maakuntakaavoissa merkittiin maanteitä runkoväyläksi, ja näitä merkintöjä ympäristöministeriö ei kaavaa vahvistaessaan hyväksynyt, koska asia ei kuulu lain mukaan maakunnan päätösvaltaan vaan liikenne- ja viestintäministeriölle. Vuoden 2016 alusta alkaen maakunta vahvistaa itse kaavansa, joten niissä voi olla tavoitteellisia merkintöjä niin pääväylästatuksesta kuin pääväylän kaltaisena kehitettävänä yhteytenä. Maakuntakaavojen aikajänne on pitkä, ja niiden pääväyliä koskevat merkinnät voidaan katsoa maakunnan tahdonilmaisuna valtion suuntaan sen suhteen, miten pääväyläverkkoa tulisi muuttaa (laajentaa) ja millaisin palvelutasovaatimuksin pääväyliä tulisi kehittää. Asiallisesti maakuntakaavoitus ohjaa kuntien kaavoitusta, joten käytännön merkitys tulee sitä kautta. Jos maakuntakaavassa on osoitettu jokin väylä pääväylän kaltaiseen asemaan, tulisi yleiskaavoissa ottaa huomioon näiden väylien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen pitkämatkaisen liikenteen kannalta.

MAL-neuvottelut

Pääväyläasetus (sekä maantielaki ja Liikenne 12 -suunnitelman valmistelu) ovat olleet yhtenä lähtökohtana kaikissa kesäkuussa neuvottelutulokseen päätyneissä MAL-sopimuksissa. Pääväyläasetuksen mahdollisesta vaikutuksesta neuvottelutuloksiin ei ole tietoa.

2.8 Yritykset ja kansalaiset

Pääväyläasetuksen merkitystä ja vaikutuksia kansalaisille ja yrityksille ei tunneta. Valtakunnallisella tasolla voidaan arvioida, että tien luokituksella ei sinällään ole merkitystä kansalaisen tai yrityksen kannalta. Jos pääväyläasema johtaa siihen, että väylän hoitotaso nousee tai väylään investoidaan, on tästä käyttäjille todennäköisesti jonkin verran hyötyä. Toisaalta pääväyläasemasta seuraava tiukka liittymäpolitiikka voi rajoittaa paikallisesti ja yksittäisten yritysten tasolla toiminnan kehittämismahdollisuuksia. Jos pääväyläasetus vaikuttaa tulevaisuudessa väylien rahoituksen kohdentamiseen enemmän pääväylille (eikä rahoitus samalla lisäännä), niin tämä voi heikentää muiden maanteiden palvelutasoa.

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

3 Pääväyläverkon muutostarpeet

3.1 Tarkasteltavat kysymykset

Tässä luvussa tarkastellaan pääväyläasetuksen muutostarpeita maanteiden pääväyläverkon kattavuuden näkökulmista: Toimiiko yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä ja tulevatko vientisatamat sekä rajanylityspaikat huomioon otetuksi. Tarkasteluun tuodaan myös muutamia muita Väyläviraston tietoon tulleita maanteiden pääväyläverkon muutosehdotuksia.

Rautateiden pääväyläverkko on kattava, eikä esille ole noussut selkeitä muutostarpeita tai perusteluja näille. Rautateiden pääväylät ulottuvat kaikkiin maakuntakeskuksiin ja TEN-T-ydinverkon satamiin. Lisäksi tavaraliikenteen pääväyläverkko ylittää Raahan, Kokkolan, Porin ja Rauman satamiin. Rautateiden pääväylät ulottuvat rajanylityspaikoille Vainikkalassa, Imatrankoskella, Vartiuksessa ja Torniossa.

3.2 Läheisten maakuntakeskusten väliset yhteydet

Maanteiden pääväylät ulottuvat kaikkiin maakuntakeskuksiin. Kysymys on tässä tarkastelussa siitä, onko maanteiden pääväyläverkkoa perusteltua tihentää läheisten maakuntakeskusten välillä yhteyksillä. Tarkastelu tehdään käymällä läpi ne yhteysvälit, jotka yhdistävät läheisiä maakuntakeskuksia, mutta eivät ole pääväyliä (taulukko 3).

Taulukko 3. Läheisten maakuntakeskusten väliset maanteiden yhteysvälit, jotka eivät ole pääväyliä.

	Maakuntakeskusparit ja väestö (2019)				Pendelöijät (2015), henkilöä	Yhteysvälän pituus (km)	KVL	KVLras
Vt 10 Turku - Hämeenlinna	Turku	192 962	Hämeenlinna	67 633	98	135	4 986	567
Vt 10 Hämeenlinna - Tuulos	Hämeenlinna	67 633	Lahti	119 823	580	27	7 376	593
Vt 11 Pori - Tampere	Pori	83 934	Tampere	238 140	457	94	5 132	466
Vt 13 Jyväskylä - Mikkeli	Jyväskylä	142 400	Mikkeli	53 134	243	89	2 542	280
Vt 13 Mikkeli - Lappeenranta	Mikkeli	53 134	Lappeenranta	72 634	198	99	3 543	452
Vt 15 Kouvola - Mikkeli	Kouvola	82 113	Mikkeli	53 134	178	74	2 550	385
Vt 18 Seinäjoki - Jyväskylä	Seinäjoki	63 781	Jyväskylä	142 400	109	182	3 073	237
Vt 22 Oulu - Kajaani	Oulu	205 489	Kajaani	36 709	313	160	3 699	341

Tarkasteltaessa yhteysvälejä maanteiden pääväylien kriteerien perusteella voidaan havaita, että pääväylien liikennemääräkriteerit täyttyvät ainoastaan valtatie 10 osuudella Hämeenlinnasta Tuulokseen pääväylälle valtatie 12, mikä yhdistäisi Hämeenlinnan ja Lahden maakuntakeskukset. Tilanne ei muutu vuoteen 2030 mennessä liikenne-ennusteen perusteella. Oulun ja Kajaanin välinen yhteys valtatie 22 voidaan puolestaan nähdä verkostomaisuuden puutteena, joskin samalla kriteerillä voi perustella kaikkia muitakin taulukon 3 yhteysvälejä. Kriteeri on tulkinnanvarainen. Varsinainen hallitusohjelman kysymys on kuitenkin: Toimiiko yhteys läheisten maakuntakeskusten välillä. Luvun 2 tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että pääväyläasemalla ei ole varsinaista vaikutusta asiaan. Maanteiden kunnossapidosta sekä liikenteen ja maankäytön tarpeista johtuvien kehittämiskohteiden suunnittelusta ja edistämisestä huolehditaan riippumatta siitä, onko maantie pääväylä tai ei. Pääväyläverkon laajentaminen sen sijaan pienentäisi pääväyläasetuksen merkitystä. Lähekkäisten maakuntakeskusten välisten yhteyksien toimivuus ei näillä perusteilla aiheuta tarpeita muuttaa maanteiden pääväyläverkon laajuutta. Lisäksi verkon kattavuutta tarkastellaan väylämuotoriippumattomasti. Samalla yhteysvälillä ei tarvitse olla kahden väylämuodon pääväylää.

3.3 Yhteydet vientisatamiin ja rajanylityspaikoille

Maanteiden pääväylät ulottuvat TEN-T-ydinverkon satamiin Kotkassa, Vuosaassa, Turussa ja Naantalissa sekä Kilpisjärven, Tornion, Vaalimaan ja Niiralan rajanylityspaikoille. Vientisatamista tarkastellaan Manner-Suomen TEN-T kattavan verkon satamat Sköldvik, Hanko, Rauma, Pori, Kaskinen, Pietarsaari, Kokkola, Raahе, Oulu ja Kemi. Näistä satamista maanteiden pääväylä ulottuu Hangon (vt 25), Rauman (vt 12) ja Porin (vt 2) satamiin. Rautateiden pääväylä ulottuu Rauman, Porin Kokkolan ja Raahen satamiin. Muihin satamiin johtavien maanteiden perustiedot esitetään taulukossa 4.

Taulukko 4. Manner-Suomen TEN-T kattavan verkon satamat, joihin ei mene maanteiden pääväylää.

Satama	Maantie satamaan	Pituus, km	KVL	KVLras
Sköldvik	11746 Kilpilahdentie	5,3	2 600	440
	148 Nesteentie	2,2	4 900	600
Kaskinen	67 Uusi Kaskistentie	12,6	680	260
Pietarsaari	68 Kolpintie	3,3	2 600	540
Kokkola	756 Satamatie	4,3	2 300	380
Raahе	8102 Lapaluodontie	2,8	1 100	80
Oulu	8155 Poikkimaantie	1,5	3 000	900
Kemi	920 Ajoksentie	6,9	1 700	400

Pääväyläverkon ulkopuolella olevien TEN-T kattavan verkon satamiin johtavien maanteiden pituus on yhteensä 39 kilometriä. Liikennemäärät ovat huomattavasti pienemmät kuin TEN-T -ydinverkon satamiin johtavien seutu- ja yhdysteiden liikennemäärät (KVL keskimäärin 10 600 ja KVL raskas keskimäärin 1 900). Taulukon 4 satamista voidaan lisäksi todeta, että Kaskinen, Pietarsaari, Oulu ja Kemi eivät täytä TEN-T asetuksen liikennemääräkriteeriä (vähintään 0,1 % unionin kaikkien merisatamien kautta kuljetetusta tavaramäärästä) verkkoon kuulumisesta. Sköldvikissä puolestaan ei ole asetuksen vaatimaa kaikille avointa terminaalia.

Pääväyläverkon ulottuminen TEN-T -ydinverkon satamiin on selkeä rajaus. Lisäksi maanteiden tai rautateiden pääväylä ulottuu Hangon, Rauman, Porin, Kokkolan ja Raahen satamiin. Pääväyläverkon laajentaminen edelleen muihin satamiin ei ole perusteltua pääväyliin liikennemääräkriteerien eikä satamien valtakunnallisesti erityisen merkittävyyden kannalta. Satamien maantieteyhteyksien toimivuuteen pääväyläasema ei vaikuta. Voidaan todeta, että Suomen merkittävät vientisatamat tulevat otetuksi huomioon pääväyläasetuksessa.

Merkittävät **rajanylityspaikat**, joihin ei mene maanteiden pääväylää, ovat Vartius ja Nuijamaa. Yhteysvälien liikennemäärät (taulukko 5) eivät edellytä pääväyläasemaa, mutta kansainvälisen yhdistävyys voidaan ottaa huomioon. Pääväyläverkkoon kuuluu yhteys viidelle Suomen ja Venäjän väliselle rajanylityspaikalle: Vaalimaa (tie, KVL 2 700 ja KVLras 450), Vainikkala (rata), Imatra (rata), Niirala (tie, KVL 2 000 ja KVLras 260) ja Vartius (rata). Voidaan todeta, että rajanylityspaikat on alueellisesti kattavasti yhdistetty pääväyläverkkoon. Liikennemäärien perusteella valtatie 13 yhteysväli Lappeenranta–Nuijamaa on selvästi merkittävämpi rajayhteys kuin pääväyläverkkoon kuuluva valtatie 9 Onkamo–Niirala.

Taulukko 5. Suomen ja Venäjän väliset rajanylityspaikat, joihin ei mene maanteiden pääväylää.

Yhteysväli	Pituus, km	KVL	KVL raskas
Kt 89 Paltamo - Vartius	103	477	78
Vt 13 Lappeenranta - Nuijamaa	18	3 616	370

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

3.4 Muut maanteiden pääväyläverkon muutosehdotukset

Väyläviraston tietoon on tullut seuraavat kaksi muutosehdotusta maanteiden pääväyläverkon laajentamiseksi:

- Valtatie 3 Jalasjärvi–Laihia, 71 km (osana Tampere–Vaasa-yhteysväliä): KVL 3 050, KVLraskas 280.
- Kantatie 55 Porvoo–Mäntsälä, 34 km (jatkona pääväylään kuuluvalla valtatielle 25): KVL 5 900, KVLraskas 550.

Tampereen ja Vaasan välinen maanteiden pääväylä kulkee Seinäjoen kautta valtateitä 19 ja 18. Jalasjärvi–Laihia-välin liittäminen pääväyläverkkoon muodostaisi rinnakkaisen yhteyden, jollaisia verkossa ei muita ole. Yhteysväli on pääväylien liikennemääräkriteereihin verrattuna vähäliikenteinen.

Kantatie 55 muodostaa yhdessä valtatie 25 kanssa yhteyden Hangosta Porvooseen. Tätä yhteyttä kehitettiin 2010-luvun alkupuolella markkinointinimellä "Kehä V". Kantatie 55 on vilkasliikenteinen, ja sen liikennemäärä ylittää pääväylän liikennemääräkriteerit vuoteen 2030 mennessä.

Lisästarpeiden ohella on ollut esillä ehdotus pääväylien viemisestä kauemmas suurten kaupunkien keskustoista, pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa. Tämä muutos kohdistuisi seuraaville pääväylien tieosille:

- Vt 1 Helsinki–Turku, tieosat 3–4, 35
- Vt 3 Helsinki–Tampere, tieosa 101
- Vt 4 Helsinki–Lahti, tieosat 102–103
- Vt 7 Helsinki–Vaalimaa, tieosa 1
- Vt 8 Turku–Pori, tieosa 102
- Vt 9 Turku–Tampere, tieosa 101
- Vt 12 Rauma–Tampere–Kouvola, tieosat 126–127 ja 201–202.

Näillä tieosilla on tingittävä pääväyläasetuksen moottoriteille määrittämästä nopeustasosta, koska ne pitkälti sijaitsevat kaupunkirakenteen sisällä. Kaupungin ohi kulkeva pitkämatkainen liikenne ohjataan kehätielle. Tiejaksot ovat vilkasliikenteisiä ja liikennemääräkriteerit selvästi ylittäviä. Näiden tieosien karsimista pääväyläverkosta tulisi tarkastella tapauskohtaisesti liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen kannalta yhdessä kuntien kanssa.

3.5 Pääväyläverkkoon liitettyihin satamiin johtavat vesiväylät

Pääväyläasetuksessa ei määritellä valtion vesiväylien runkoverkkoja, koska tälle ei ole säädösperustaa. Vesiväylien pääväyläaseman määrittely voisi myös tuoda lisähaasteita maanteiden ja rautateiden pääväyläverkkojen laajuuden pohdintaan. Valtion väylienpidon kokonaisuuden kannalta olisi kuitenkin loogista, että myös vesiväylät luokiteltaisiin niiden merkityksen perusteella.

Pääväyläverkkoon liitettyjen TEN-T-ydinverkon satamista HaminaKotkassa on ollut esillä tarve Musalosta itään suuntautuvalla uudella väylällä, joka ei edellytä syventämistä vaan on toteutettavissa merkinnällä. Vuosaaren väylän syvennys 11,0 metrissä 13,0 metriin on käynnistynyt tänä keväänä ja se valmistuu 2021.

Pääväyläverkkoon liitettyjen TEN-T kattavan verkon satamista Hangon satama suunnittelee merkittävää satamatoimintojen kehittämistä Koverharin satamassa, johon liittyy Koverharin väylän syventäminen 14,0 metriin. Väyläsyvennyksen kustannusarvio on noin 2 M€, ja se on toteutettavissa pienenä parantamishankkeena todennäköisesti vuonna 2022. Rauman väyläsyvennys 12,0 m:iin on valmistunut

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

2017. Porin sataman väylillä ei ole kehittämistarpeita. Kokkolan väyläsyvennys 13,0 metristä 14,0 metriin on valmistunut. Raahen satama tuonut esille pidemmällä tähtäimellä tarpeen syventää väylä 10,0 metristä 11–12 metriin. Kustannusarvio on syvyydestä riippuen 17–31 M€.

4 Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteet ja niiden korjaamisen kustannukset

4.1 Tarkasteltavat kysymykset

Tässä luvussa tarkastellaan maanteiden pääväylien palvelutasopuutteita suhteessa asetuksen vaatimukseen, ja näiden puutteiden korjaamiseksi vaadittavien investointien kustannuksia.

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

4.2 Pääväylien palvelutasopuutteet

Pääväyläasetuksen mukaista maanteiden pääväylien palvelutasoa tarkastellaan seuraavien tierekisteritietojen ja vaikutusmalleilla laskettujen tunnuslukujen perusteella:

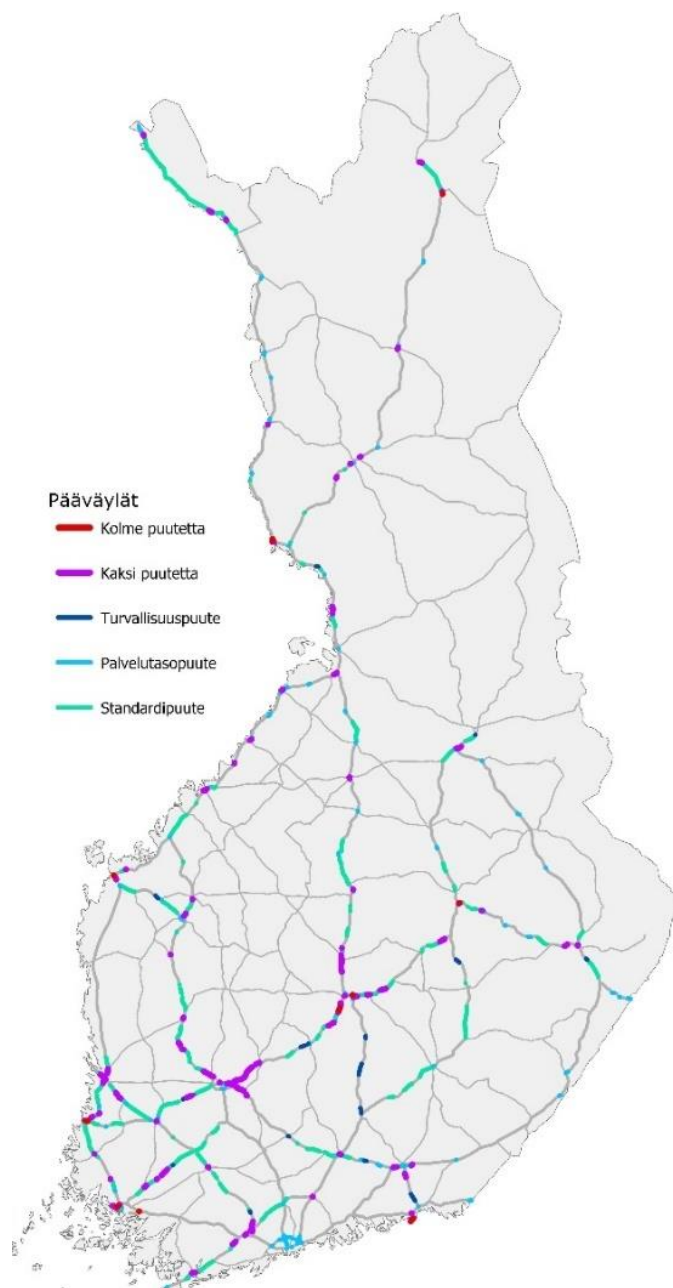
- Palvelutasopuute: Nopeusrajoitus on alle 80 km/h ja/tai pääsuunnan liikenteen HCM-palvelutaso on E tai F (liikennevirta on pahoin jonoutunut ja hidasteleva vähintään kahdesti viikossa)
- Turvallisuuspuute: Tiejaksolla tapahtuu keskimäärin yli 5,5 henkilövahinko-onnettomuutta/100 miljoonaa ajoneuvokilometriä ja yli 12 henkilövahinko-onnettomuutta/vuosi/100 tiekilometriä.
- Standardipuute: Yksiajoratainen tie, jonka ajoradan leveys < 7 m tai < 7,5 m (jos KVL ≥ 4 000 ja nopeusrajoitus 100 km/h) tai KVL > 9 000.

Maanteiden pääväylillä on yhteensä 340 km tiejaksoja, joissa on palvelutasopuutteita. Näillä tiejaksoilla pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä. Liikenteen määrän lisääntyessä palvelutasopuutteiden määrä lisääntyy 520 km:iin vuoteen 2030 mennessä. Tässä arvioinnissa on otettu huomioon jo päätetyt tieinvestoinnit.

Turvallisuuspuutteita on yhteensä 116 km. Näillä tiejaksoilla on kohonnut todennäköisyys (ajokilometriä kohden) joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu paljon (tiekilometriä kohden). Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy. Korkea onnettomuusriski lisää myös häiriötilanteiden määrää, millä on haitallinen vaikutus matka-ajan ennakoitavuuteen.

Maanteiden pääväylistä 750 km:llä ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Standardipuute indikoi lisäksi sitä, että tiellä ei ole turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein.

Maanteiden palvelutasoa arvioitaessa on aiheellista huomata, että pääväyläasetus täsmentää muutamia keskeisiä palvelutasotavoitteita, mutta ei kata maantien parantamistarpeiden perusteita kattavasti. Maantielain mukaan maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Pääväyläasetuksen palvelusovatuksukset kohdistuvat ensisijaisesti liikenteen tarpeeseen. Maankäytön tarpeet, liikenneturvallisuus sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sen sijaan eivät ole esillä.



Kuva 2. Maanteiden pääväylien turvallisuus-, palvelutaso- ja standardipuutteet nykytilassa.

4.3 Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannukset

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 palvelusotekijöiden kannalta.

Pääväyläasetuksen tavoitteet tulevat näkyviin suunnitteluratkaisuissa vuodesta 2019 alkaen, mutta tällä ei ole odotettavissa merkittävää vaikutusta suunnitelmien sisältöön. Valtaosa pääväylien suunni-

telmaratkaisuista täyttää asetuksen edellyttämän palvelutason. Kehittämishankkeissa on kokonaistaloudellisesti järkevää ratkaista samalla muitakin ongelmia kuin asetuksen mukaisia palvelutasokysymyksiä. Näitä ovat esimerkiksi liikenneturvallisuuden yleinen parantaminen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantaminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen torjunta.

Kaikkia pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasopuutteita ei ole tarkoituksenmukaista poistaa. Asetuksen mukaan tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Poikkeamat ovat perusteltuja erityisesti kaupunkialueilla.

Käytännössä lähes kaikki maanteiden pääväylien ajankohtaiset suunnitelmat ovat valmistuneet ennen pääväyläasetusta. Tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu on kohdistunut erityisesti niille väylille, joilla on merkittävimpiä puutteita palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen osalta. Näillä väylillä myös henkilö- ja tai tavaraliikenteen ennustettu kasvu ja maankäytön kehittymisen edellyttävät investointeja, jotta riittävän hyvä liikenteen palvelutaso pystytään säilyttämään.

Suunnitelmien perusteella maanteiden pääväylien tunnistetut investointitarpeet ovat yhteensä noin 7–8 mrd. euroa. Tämä yhteenveto investointitarpeista perustuu jo jollain tasolla tehtyihin alustaviin suunnitelmiin ja noin 30 vuoden aikajänteelle. Nämä investoinnit vastaisivat pääosin asetuksen mukaisiin nykyisiin ja liikennemäärien myötä lisääntyviin palvelutasopuutteisiin.

Tästä kokonaisuudesta seuraavan noin 10 vuoden investointitarpeet maanteiden pääväylillä ovat yhteensä noin 3–4 mrd. euroa. Näistä pääväyläasetuksen palvelutasoanalyysien osoittamiin kaikkein merkittävimpiin ongelmakohtiin kohdistuu noin 2–3 mrd. euroa (taulukko 6).

Näiden investointien toteuttaminen esim. 12-vuotisella suunnittelukaudella edellyttäisi maanteiden pääväylille kohdistettavaa rahoitusta keskimäärin noin 200–300 M€/v. Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 2, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 15, 21, 25 sekä kantateille 40 ja 50.

Kehittämishankkeiden valinnassa painotetaan erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen tarpeita ja liikenneturvallisuutta.

Taulukko 6. Maanteiden pääväylien yhteysvälien palvelutasopuutteet ja investointitarpeet.

Yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä, ajon/vrk		Palvelutasopuutteet, km			Investointitarpeet (2020 - 2032), M€	
		Kaikki	Raskas liikenne	PT	TU	ST	Palvelutasopuutteisiin kohdistettu tarve	Suunnitelmien mukainen tarve yhteensä
Vt 1 Helsinki - Turku	155	20 840	1 850	0	0	0		20
Vt2 Helsinki - Pori	223	5 930	750	19	6	37	70	70
Vt3 Helsinki - Tampere	169	26 670	2 480	9	0	0	50	100
Vt3 Tampere - Jalasjärvi	152	9 950	1 210	14	4	31	80	80
Vt3 Laihia - Vaasa	22	10 700	680	0	0	11		100
Vt 4 Helsinki - Lahti	98	29 830	2 590	4	0	0	50	90
Vt 4 Lahti - Jyväskylä	164	10 010	1 300	6	18	2	120	120
vt 4 Jyväskylä - Oulu	337	6 610	950	23	2	19	230	230
vt 4/29 Oulu - Keminmaa	133	11 260	1 210	8	3	21	140	140
Vt 4 Keminmaa - Rovaniemi	113	4 260	590	7	2	2	50	50
Vt 4 Rovaniemi - Inari	320	1 560	240	12	3	39		
Vt 5 Lusi - Mikkeli	81	7 120	870	0	0	9		10
Vt 5 Mikkeli - Kuopio	172	9 810	960	1	4	0		120
Vt 5 Kuopio - Iisalmi	77	8 440	870	0	0	3		100
Vt 5 Iisalmi - Kajaani	105	3 530	390	5	1	1		10
Vt 6 Koskenkylä - Kouvola	65	6 350	830	5	0	6	130	130
Vt 6 Kouvola - Imatra	131	8 670	1 330	2	0	10	20	20
Vt 6 Imatra - Joensuu	188	3 840	490	4	2	0		20
Vt 6 Joensuu - Kajaani	229	2 420	200	6	1	6		20
Vt 7 Helsinki - Vaalimaa	176	12 550	1 400	2	0	0		20
Vt 8 Turku - Pori	143	8 900	940	15	0	51	30	30
Vt 8 Pori - Vaasa	175	2 730	480	6	0	4		40
Vt 8 Vaasa - Ytterjeppo	66	5 100	550	2	0	5		100
Vt 8 Ytterjeppo - Kokkola	63	5 720	890	3	0	11	40	40
Vt 8 Kokkola - Oulu	165	4 350	540	19	2	6	70	70
Vt 9 Turku - Tampere	122	6 930	760	3	8	12	30	80
Vt 9 Tampere - Jyväskylä	151	11 130	1 130	39	9	60	100	100
Vt 9 Jyväskylä - Kuopio	114	4 920	590	4	11	16	60	80
Vt 9 Kuopio - Joensuu	126	5 230	410	12	1	6	130	130
Vt 9 Onkamo - Niirala	33	2 450	210	5	0	28		110
Vt 12 Rauma - Tampere	141	7 380	630	16	8	7	50	80
Vt 12 Tampere - Pälkäne	43	10 940	790	19	4	18	130	130
Vt 12 Pälkäne - Tuulos	35	3 370	440	0	0	0		
Vt 12 Tuulos - Lahti	50	6 820	910	0	1	13		40
Vt 12 Lahti - Kouvola	52	7 750	1 110	8	2	10	120	120
Vt 15 Kotka - Kouvola	49	7 420	1 020	7	11	4	100	140
Vt 18 Seinäjoki - Laihia	62	6 280	460	2	3	0	40	40
Vt 19 Jalasjärvi - Seinäjoki - Ytte	121	4 860	720	1	0	19		10
Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi	467	1 030	190	23	2	207	100	100
Vt 25 Hanko - Mäntsälä	159	6 910	870	15	2	66	150	150
Kt 40 Turun kehätie	28	20 600	2 110	7	3	7	260	310
Kt 50 Kehä III	32	51 150	5 200	22	0	0	150	150
St 103 Vuosaaren satamatie	4	7 390	2 470	0	0	0		
St 355 Merituulentie	3	6 570	1 240	3	3	3		
Yt 1851 Suikkilantie	2	14 380	1 450	2	0	0		
YHTEENSÄ	5 515	7 784	867	360	116	749	2 500	3 500

5 Nostoja pääväyläasetuksen arvioinnista

- 1) Arvio pääväyläasetuksen toimivuudesta ja vaikutuksista Väyläviraston ja muiden toimijoiden toimintaan asetuksen voimassaoloaikana ja näkemyksen vaikutuksista tulevaisuudessa.
 - Pääväyläasetuksen tärkein tehtävä on määritellä valtakunnallisen liikenteen kannalta tärkeät runkoverkot, joiden kehittämisedellytykset on syytä turvata. Viestin suunta on erityisesti elinkeinoelämälle ja maankäytön suunnitteluun.
 - Asetus on ollut voimassa vasta vähän aikaa, joten vaikutukset esimerkiksi liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa eivät ole vielä konkretisoituneet. Toisaalta väylienpidon toimintalinjoissa ja käytännöissä ei ole merkittäviä ristiriitoja pääväyläasetuksen kanssa.
 - Pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteiden perusteella maanteiden pääväyliltä voidaan tunnistaa paljon investointitarpeita, mutta rautateiden pääväylillä asetuksen palvelutasotavoitteet toteutuvat hyvin.
 - Asetuksen palvelutasotavoitteiden osalta vaihtoehtoisia menettelyjä on kolme:
 1. **Suositus: Säilytetään nykytilanne ja asetuksen palvelutasotavoitteisiin ei tehdä muutoksia.** Liikenne 12 -suunnitelman ja asetuksen tavoitteistot voidaan sovittaa yhteen.
 2. Kehitetään asetuksen palvelusovaatimuksia. Selkeytetään palvelutasotavoitteiden tehtävää ja sisältöä ottamalla huomioon muun muassa liikenneturvallisuus, ympäristövaikutukset, kestävät liikennemuodot, talous sekä maankäyttö ja aluekehitys.
 3. Jätetään maantielaisissa ja ratalaisissa esitettyjen palvelutasotavoitteiden tarkennukset kokonaan pois pääväyläasetuksesta.
- 2) Selvitys hallitusohjelmassa esille nostettujen kohteiden (lähekkäiset maakuntakeskukset, vientisatamat, rajanylityspaikat) huomioinnista pääväyläasetuksessa ja Väyläviraston näkemyksen näihin liittyvistä mahdollisista muutostarpeista kokonaiskustannuksineen, sekä meriväyläyhteyksien suhteesta satamiin johtaviin pääväyliin.
 - Pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkämatkaisen liikenteen yhteydet, jotta se säilyttää merkityksensä.
 - Koska asetus on ollut voimassa lyhyen aikaa, suositellaan maltillisuutta verkon laajuuden muutokseen. Pääväyläverkon laajuuden muutokseen ei ole ilmeisiä tarpeita läheisten maakuntakeskusten välisten yhteyksien, vientisatamien tai rajanylityspaikkojen yhteyksien toimivuuden tai kattavuuden takia.
 - **Suositus: Pääväyläverkkoa ei laajenneta.** Jos kuitenkin pääväyläverkkoa muutetaan, niin selkein lisäysehdotus 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.
 - Pääväyläverkon mahdollisessa muutoksessa olisi hyvä harkita myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen kannalta kysymys pääväyläverkon ulottumasta kaupunkiseutujen ytimissä (Helsinki, Tampere, Turku).
- 3) Selvitys maanteiden pääväyliä palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksista siltä osin, kun Väylävirasto katsoo, että ne tulisi korjata väyliäpidon toimin:

- 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 maanteistä sekä ratalain määrittämät laajemmat kokonaisuudet, josta pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteet kattavat osan.
- Valtaosa pääväylille suunnitelluista suunnitelmaratkaisuista täyttää asetuksen edellyttämän palvelutason. Lisäksi kehittämishankkeissa otetaan huomioon esimerkiksi liikenneturvallisuus, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn palvelutason parantaminen sekä liikenteen meluhaittojen ja vesiin aiheutuvien riskien torjunta.
- Pääväyläasetuksen palvelusanalyysien perusteella kaikkein merkittävimpien puutteiden korjaamisen kustannukset seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä 2–3 mrd. euroa.
- Näiden investointien toteuttaminen esim. 12-vuotisella suunnittelukaudella edellyttäisi maanteiden pääväylille kohdistettavaa rahoitusta keskimäärin noin 200–300 M€/v.
- Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 2, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 15, 21, 25 sekä kanta-teille 40 ja 50.