

# Päätös Suomen runkoverkosta – miksi ja miten?

Sauli Hievanen, SAK  
Tiina Haapasalo, EK



# Sisältö

- Lähtötilanne
- Miksi runkoverkkopäätös tarvitaan?
- Mihin runkoverkossa pitää ottaa kantaa?
- Miten isot valinnat tulee tehdä?
- Yhteenveto

# Lähtötilanne

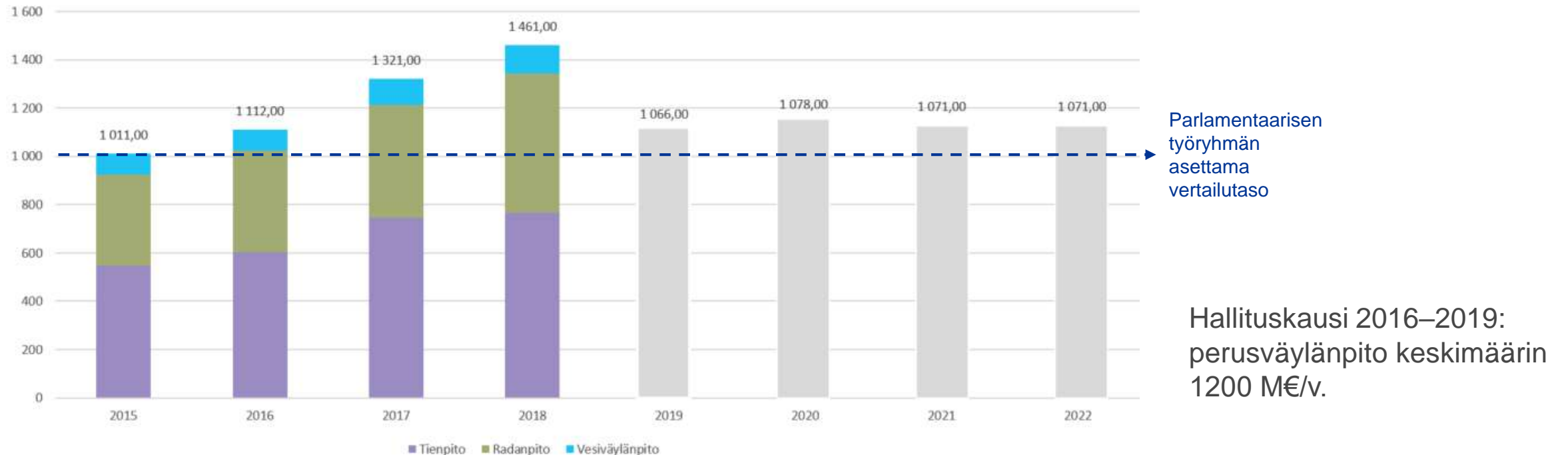
- Suomen liikennestrategiasta puuttuu keskeinen kulmakivi: **päätös runkoverkosta**
  - = Mitkä ovat tärkeimmät tie- ja ratayhteydet
  - = Miten niihin sitoudutaan panostamaan
    - palvelutaso
    - pitkän aikavälin kehittämis- ja investointisuunnitelma
- Päätöksenteon aika on nyt
  - Lainsäädäntöä ollaan uusimassa (maantielaki, ratalaki)
  - LVM:n esitys 12-vuotisesta suunnittelujänteestä ja runkoverkkomäärittelystä
  - Maakunnat nousevat infratoimijoiksi; tarvitaan valtakunnallinen visio
  - Parlamentaarisen liikennetyöryhmän tuore suositus
  - Eduskuntavaaleihin vuosi

# Miksi runkoverkkopäätös tarvitaan

- Eri väylien **priorisointi**
- Pitkäjänteinen suunnittelu ja jatkuvuus yli vaalikausien = **ennakoitavuus**
  - Rohkaisee yrityksiä investoimaan
  - Kansainvälinen vetovoimatekijä ulkomaisille investoinneille
  - Lähtökohdat kuntien ja maakuntien kasvulle; mm. kaavoitus ja maankäyttö
- **Valtion investointien kohdentaminen** tehokkaimmin kansantalouden hyväksi
- Vaikuttaminen **EU-päätöksiin**
  - EU-rahoituksen hakeminen, vaikutusvalta isoissa väyläkysymyksissä

# Perusväylänpidon valtion rahoitus

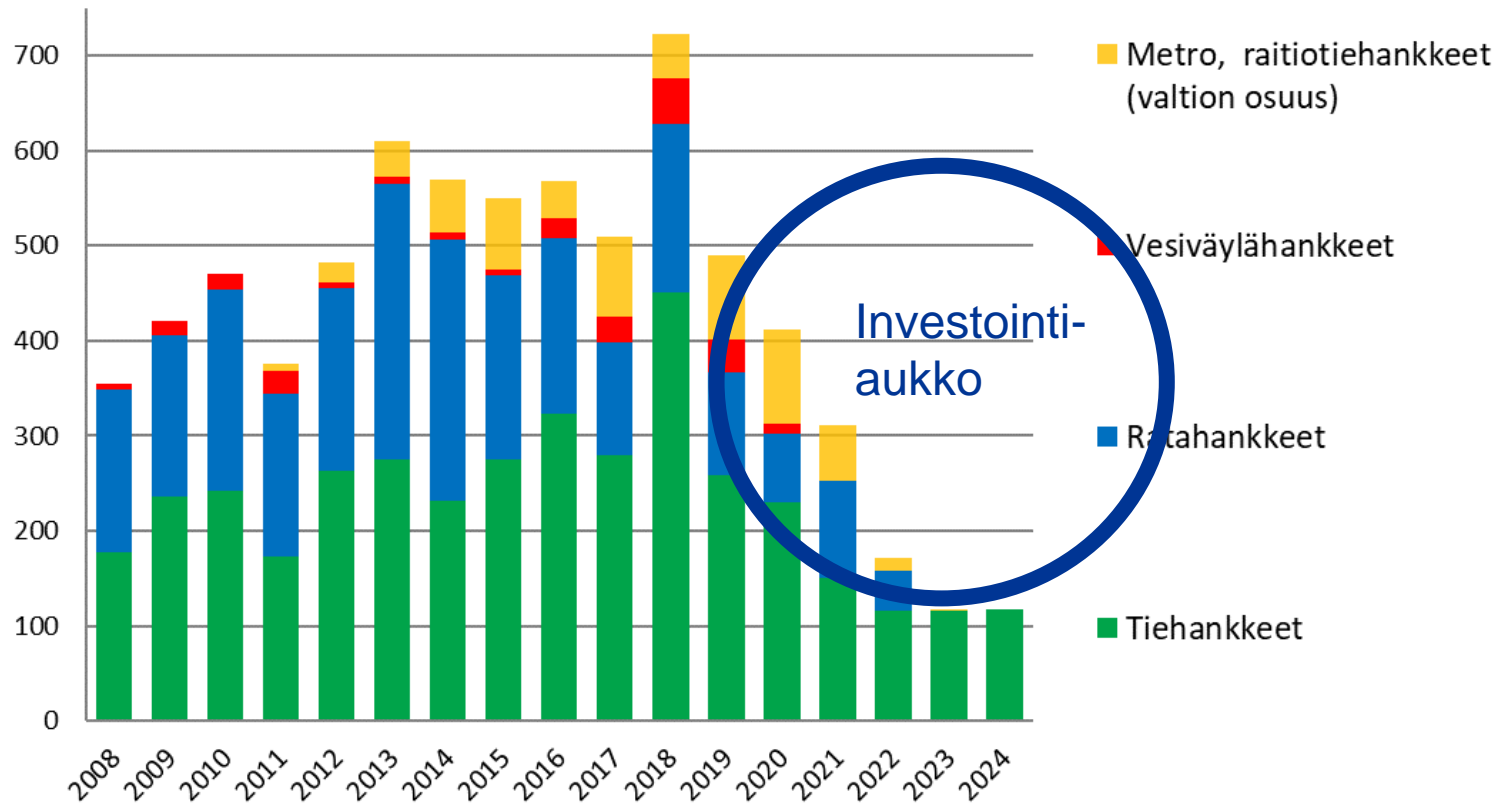
- Korjausvelkaa on rahoitettu tällä hallituskaudella hyvin ja sitä pitää jatkaa
- Ongelmana kuitenkin tason nousu ja lasku kauden aikana lyhytjänteisesti
- Tavoitteena, että liikenneverkon kunnossapidon rahoitukseen sitoudutaan pitkäjänteisesti
- Tarvitaan pysyvä tasokorotus



Lähde: Liikennevirasto

# Investointihankkeiden valtion rahoitus

Hallituskausi 2016–2019:  
investoinnit keskimäärin 550 M€/v.



- Nykytilan ongelmana lyhytjänteisyys ja epäjatkuvuus hallituskausien taitteessa
- Investointiaukko on väärä viesti elinkeinoelämälle ja investoijille
- Korjautuu 12 v. suunnittelulla
- Jatkossa pidempi investointinäköymä kannustaa yrityksiä investoimaan ja sijoittumaan Suomeen

# Mihin runkoverkossa pitää ottaa kantaa?

## 1) Mitkä tiet ja radat kuuluvat runkoverkkoon?

## 2) Mikä on runkoverkon palvelutaso (kustannustehokkuus, häiriöttömyys, turvallisuus)

- Ajoneuvotekniset vaatimukset
  - Rautateillä akselipaino vähintään 25 tonnia, maanteillä 76 t kokonaispaino, 25+ m pituus
  - Joillakin tieosuuksilla normaalia pidemmät ja raskaammat yhdistelmät (HCT)
- Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus
  - Maanteillä yhtenäinen nopeustaso 100 km/h ja rataverkolla 160 km/h
- Väylien kunnossapito
  - Korkea taso kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina
- Digipalvelun kasvavat vaatimukset
  - Reaaliaikainen liikennetieto ja ennakoitavuus: keli-, olosuhde-, ruuhka-, onnettomuus- ja muut häiriötiedot
  - Nopeat ja häiriöttömät tietoliikenneyhteydet

**HUOM: Palvelutasoon tärkeää sitoutua lakisääteisesti!**

# Miten isot valinnat tulee tehdä?

- Priorisoidaan riittävän tiukasti, jotta korkea palvelutaso on myös taloudellisesti mahdollista toteuttaa
- Kriteerit priorisointiin
  - Kysyntä = tie- ja rataverkon käyttäjien tarve
  - Kansantaloudellinen kokonaishyöty
    - Eri reiteillä kulkevat ajoneuvomäärät, tonnit ja ennen kaikkea arvo (lastina olevat eurot)
    - Tuetaan elinvoimaa ja kasvua

## Esimerkkejä:

- Työvoiman liikkuvuus: nopeat ratayhteydet suurimpien kasvukeskusten välille
- Tavarakuljetukset: valtateiden parantaminen
- Raskaat ulkomaankuljetukset: rataverkon parannustarpeet



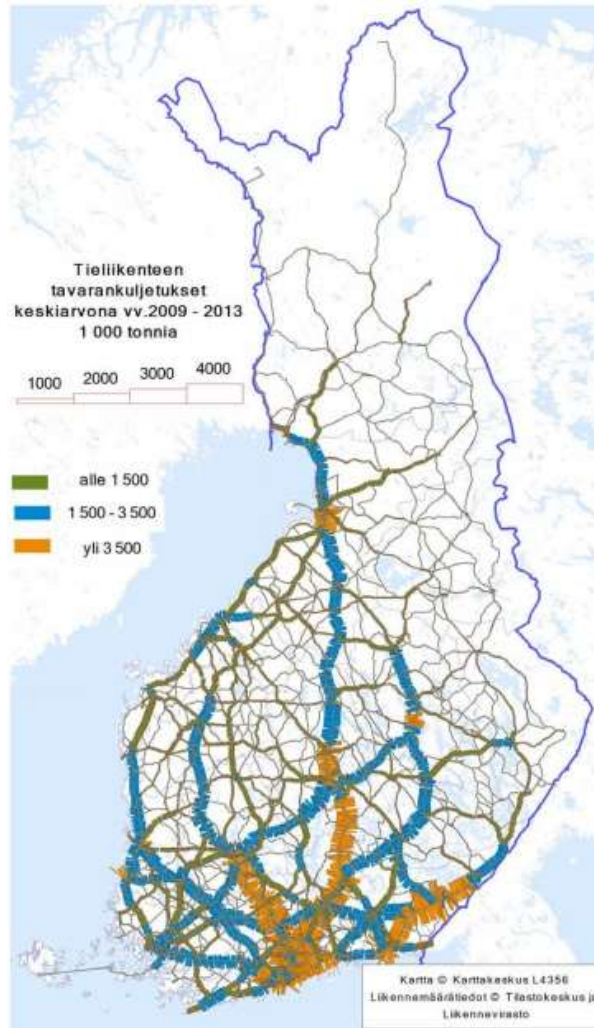
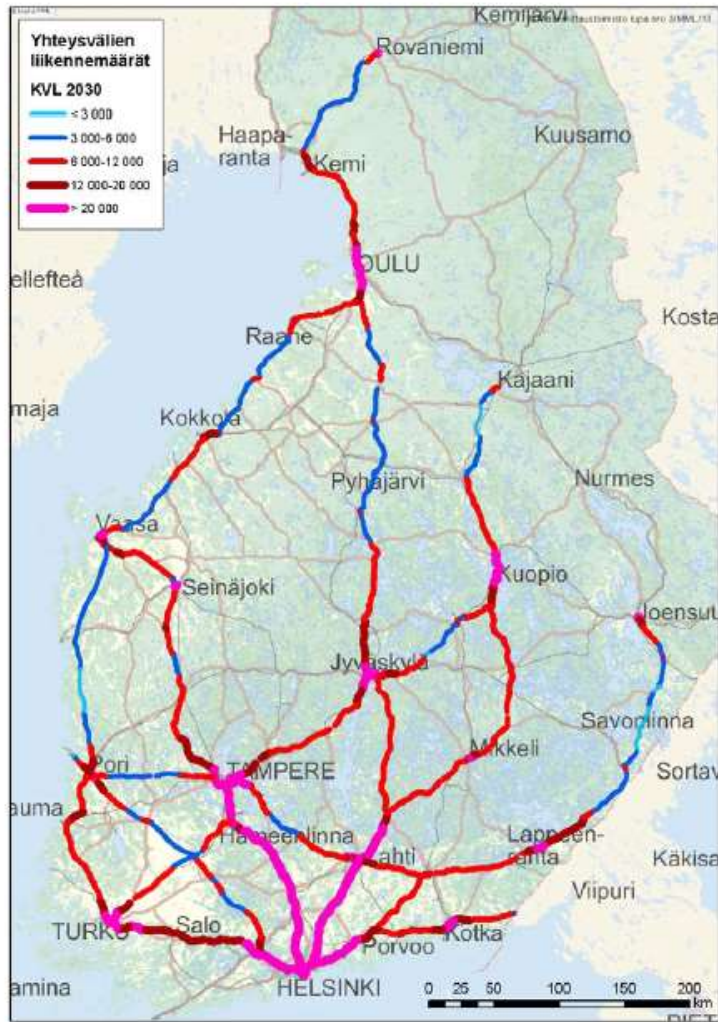
# Uusi mittari tieväylien priorisointiin: arvo (eurot)

- Liikenneviraston ja järjestöjen raportin \*) tarjoama uusi kansantaloudellinen näkökulma tieinvestointien panos-hyöty-tarkasteluun:  
**Kuinka paljon arvoa (euroja) yksittäisillä tieosuuksilla eri puolilla Suomea kuljetetaan**
- Perinteiset tonni- ja ajoneuvomittarit korostavat tiestön fyysisiä perusrakenteita, arvoon perustuvassa tarkastelussa painottuvat liikennereittien sujuvuus, häiriöttömyys ja ennakoitavuus
  - Ei riitä, että sillat kestävät rekkojen painot, vaan tuotteiden on liikuttava täsmällisesti vientisatamaan tai vähittäismyyntiin asti
- Tarkastelussa 7 eri toimialan käyttämät reitit ja kuljetusten euromääräiset arvot eri puolilla maata
  - Teknologiateollisuus, kemianteollisuus, elintarviketeollisuus, rakentaminen, kaupan ala, metsäteollisuus ja maatalous.

\*) ["Elinkeinoelämän kuljetukset tieverkolla – volyymi- ja arvoanalyysi"](#)

Raportin laatija: WSP Finland Oy. Raportin teettäjät: Liikennevirasto, EK ja sen jäsenliittoa, Metsäteollisuus, MTK ja Keskuskauppakamari

# Kuljetusten arvo kuvaa kansantaloudellista merkitystä



## Esimerkki teknologiateollisuudesta

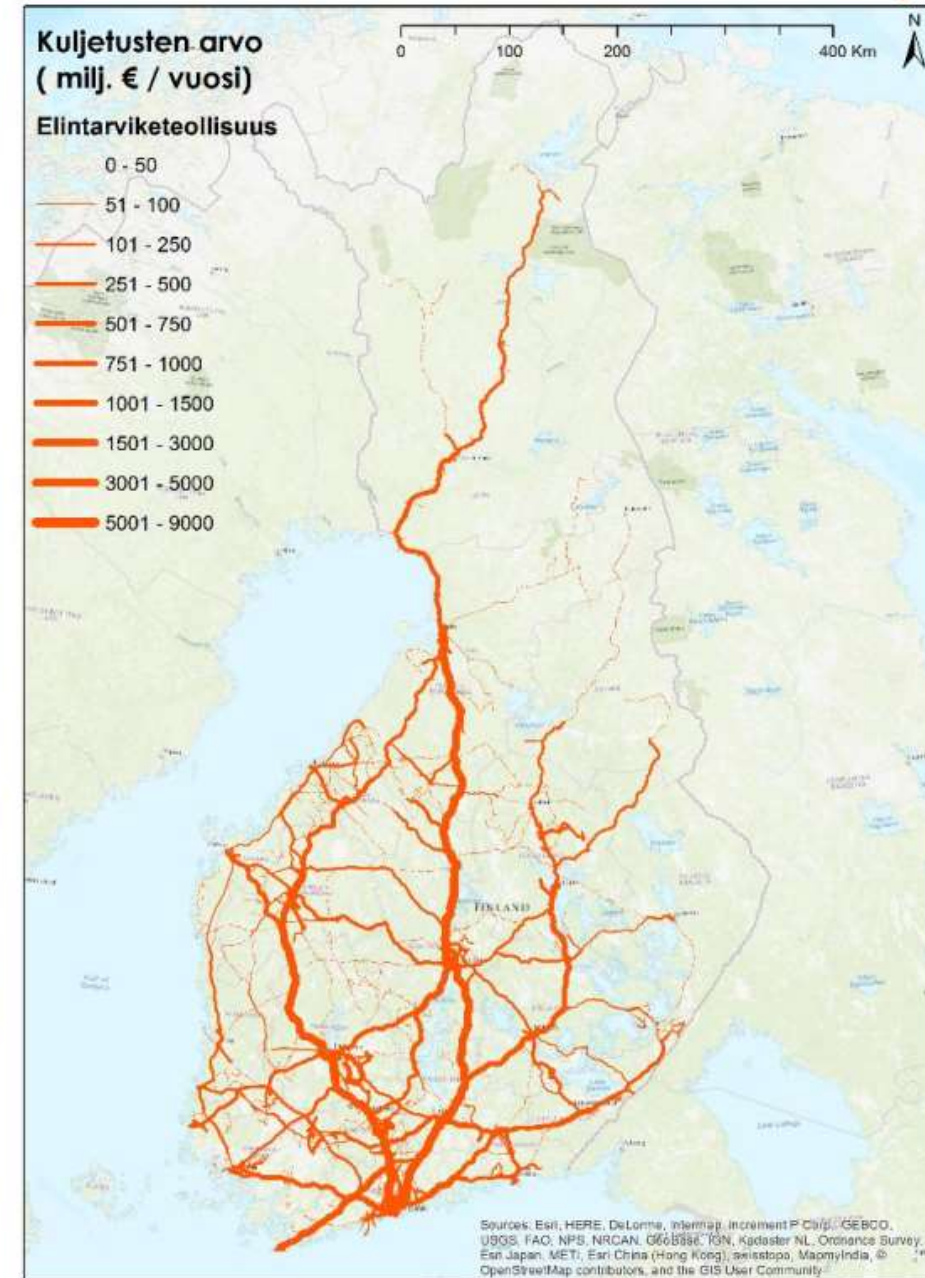
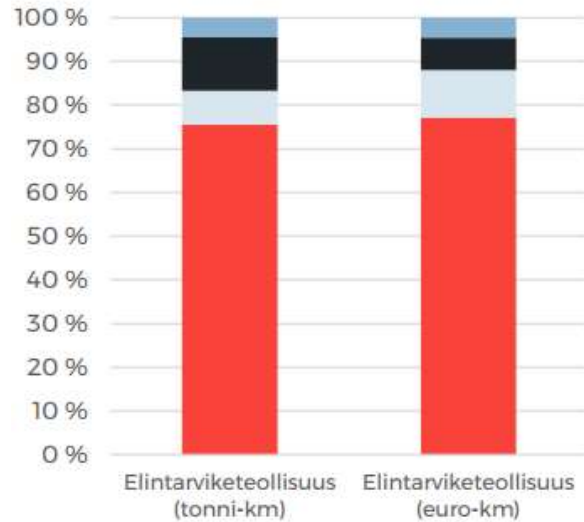


Kuva 34. Tärkeimpien valtateiden ennustetut liikennemäärät (KVL) vuonna 2030.

# Elintarviketeollisuus

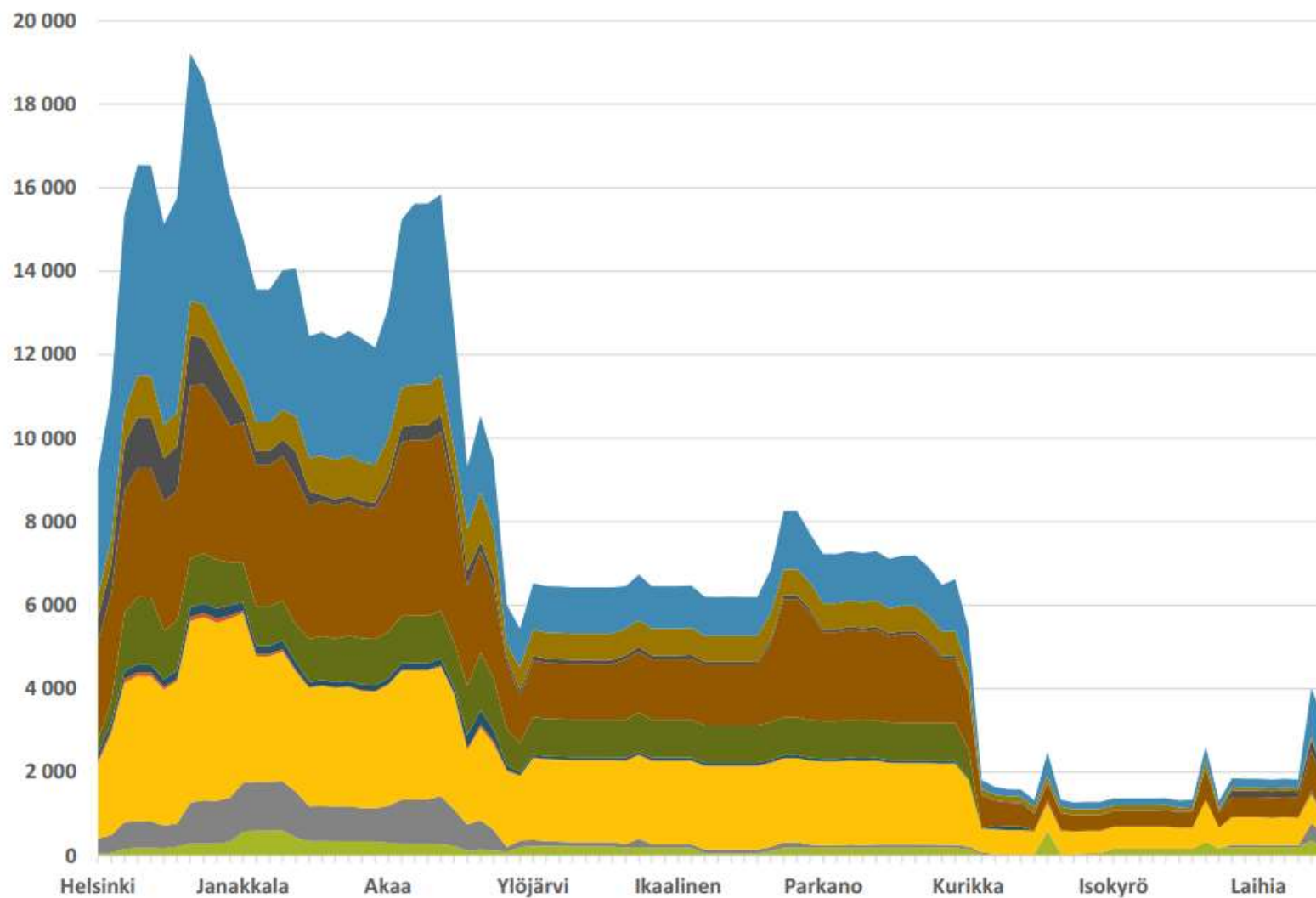
- Kuljetusvolyymi keskittyy pääteille
- Kuljetusten arvo jakautuu laajemmin tieverkolle
- Yli 90 % sekä volyymistä että arvosta liikkuu pääteillä
- Yhdistää keskittyneen tuotannon ja väestökeskittymät

Elintarviketeollisuuden kuljetukset 2015



# Kuljetusprofiili Valtatie 3

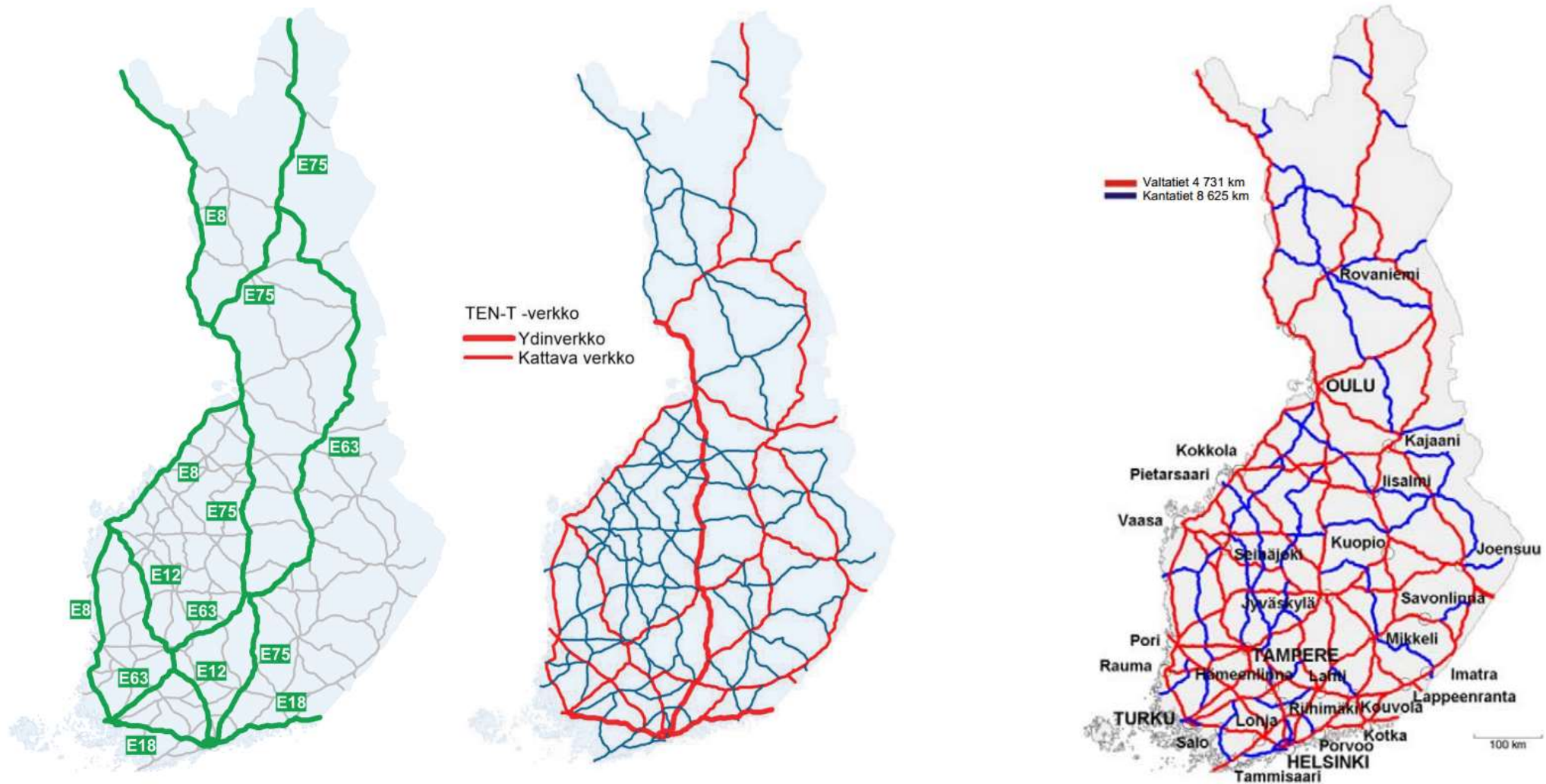
Kuljetukset teollisuudenaloittain (1000 €)



- Muut
- Muu valmistus
- Yhdyskuntien rakentaminen
- Teknologiateollisuus
- Kemianteollisuus
- Metalliteollisuus
- Energiateollisuus
- Elintarviketeollisuus
- Metsäteollisuus
- Maatalous



# Liikenneverkon nykyluokitteluja



Kuva 3.4 Kansainväliset E-tiet ja TEN-tiet Suomessa.

# Yhteenveto: SAK:n ja EK:n viestit päättäjille

- Määritellään liikennejärjestelmän raamit ja visio
- Katsotaan isoa kuvaa koko valtakunnan tasolla
- Priorisoidaan faktojen ja kansantalouden edun kautta
- *Runkoverkkopäätöksen aika on nyt!*