



Liikenneverkkojen luokittelu ja TEN-T verkot

10.11.2015

Maanteiden ja ratojen luokitus

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. **Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä.**

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa. **Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.**

Satamat ja lentokentät

- Kuntien omistamia **satamia** noin 60 kpl ja ne **kilpailevat** keskenään. Satama liittyy usein johonkin teollisuuslaitokseen. Suomen ulkomaan tavaraliikenteestä kulkee noin 80 % pääosin 10 sataman kautta.
- Suomessa lentoliikennettä 24 **lentokentälle**, jotka Finavian hallinnassa. Lentomatkustajia noin 20 milj./v (Helsinki-Vantaa 16 milj./v). Suomi saanut **EU:ta poikkeusluvan** kattaa vähäliikenteisten kenttien kustannuksia voittovaroin.
- Ei tehty virallisia luokituksia, esitetty 7 valtatieverkon satamaa ja lentokentää

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle vuonna 2012

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet 1-3;

1. Asianomaiset ministeriöt valmistelevat yhdessä **tavoitteellisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan** yhteistyössä Livin, ELYjen, maakuntaliittojen kaupunkiseutujen ja muiden sidosryhmien kanssa.
2. Liikenneverkkojen **luokittelu uudistetaan** ja valtion, kuntien sekä yksityisten toimijoiden vastuita selkeytetään.
3. Kehitetään **palvelutason määrittelyyn** perustuvan liikennepoliitiikan välineitä ja menettelytapoja.

Tämän perusteella on Liikennevirastossa on toteutettu projekti ”**Palvelutaso ja liikenneverkko**”, valmistunut 9/2013. Esitystä ei ole käsitelty poliittisesti.

Mitä luokittelulla tavoitellaan?

1. Taloudellisen **tehokkuuden** parantamista ja yhteyksien **pitkäjänteistä** kehittämistä
2. **Ohjeistetaan** matkojen ja kuljetusten palvelutason määrittystä
3. Luokittelu tukee **käyttäjien odotuksia** tulevasta palvelutasosta
4. Liikenneinfran ja maankäytön suunnittelun **tehostamista.**
5. **Ohjeistetaan** eri toimenpiteitten **priorisointia.**



Esitys verkon luokiksi (9/2013)

- **Keskeinen verkko** yhdistää maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset ja sillä on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa
- **Valtaväyläverkko on keskeisen verkon osa**, joka yhdistää valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset, palvelee suurimpia vienti- ja tuontikuljetuksia sekä kansallisesti elintärkeitä toimintoja.
- **Seutuväyläverkko** on pääosin seudullista liikennettä palveleva verkko. Se yhdistää seutukeskukset sekä seutu- ja alakeskukset maakuntakeskuksiin ja toisiinsa.
- **Paikallisverkko** on pääosin paikallista liikennettä palveleva verkko. Se yhdistää pienet alakeskukset ja kylät isompiin keskuksiin sekä toimii haja- ja vapaa-ajan asutuksen sekä maaseutuelinkeinojen verkkona.

Runkoverkko- ja luokitteluesitykset

Finnish Ti

- Teiden runkoverkko
- Rautateiden runkoverkko (henkilöliikenne)
- Rautateiden runkoverkko (tavaraliikenne)
- Satamat, joista yhteys kauppamerenkulun pääväylään ja runkoverkkoon
- Lentoasemat, joiden matkustajamäärä on > 70 000 matkustajaa/vuosi
- Rajanylityspaikat
- Valta- ja kantatiet

Elinkeinoelämälle tärkeitä muita teitä

- Vt 15, Kouvola-Kotka
- Vt 25, Hanko-Raasepori, Kt 51 Helsinki
- Vt 8, Vaasa-Oulu
- Vt 11, Pori-Tampere
- Vt 9, Jyväskylä-Kuopio
- Vt 23, Varkaus-Joensuu
- Vt 4, Rovaniemi-Ivalo



Teiden ja rautateiden keskeinen verkko ja sen valtaväyläverkko sekä satamat ja lentoasemat

- Tie**
 - Keskeinen verkko
 - Valtaväyläverkko
- Rautatie**
 - Keskeinen verkko
 - Valtaväyläverkko
- Asemat ja ratapihat**
 - Keskeisen verkon asema ja ratapiha
 - Valtaväyläverkon asema ja ratapiha
- Satamat**
 - Keskeisen verkon satama
 - Valtaväyläverkon satama
- Lentoasemat**
 - Keskeisen verkon lentoasema
 - Valtaväyläverkon lentoasema
- Rajanylityspaikat**
 -

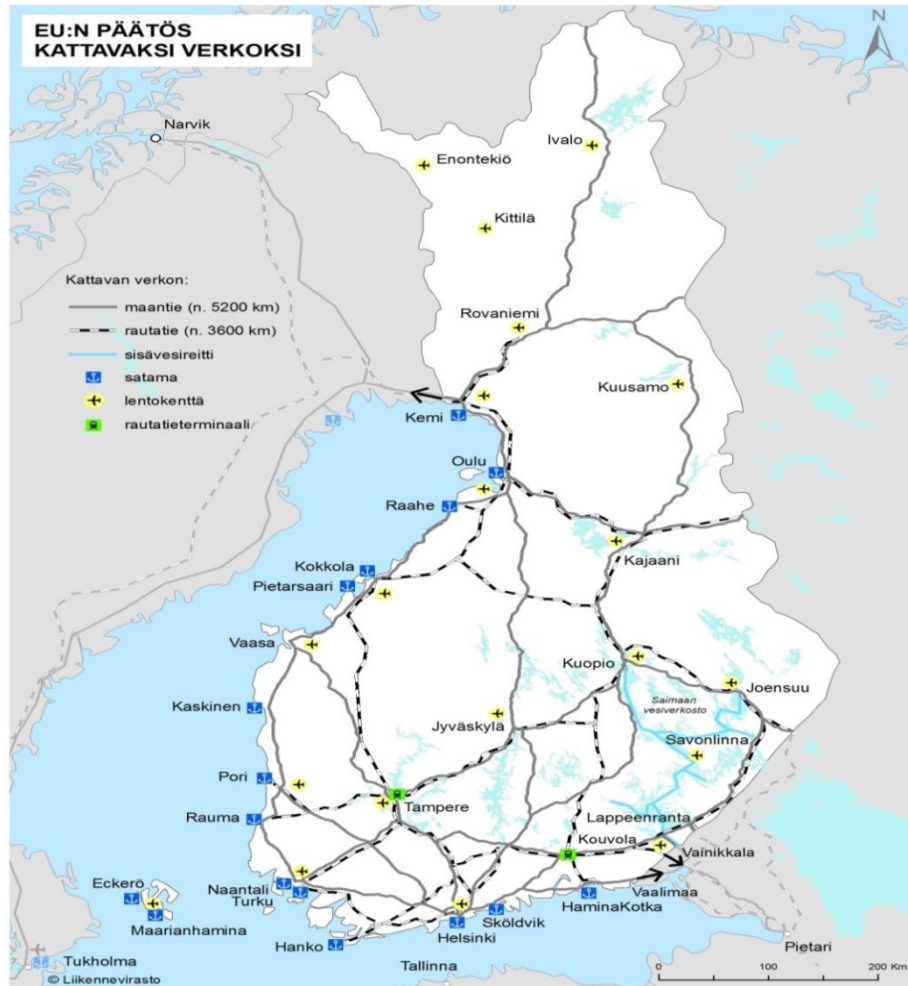


EU:N PÄÄTÖS YDINVERKOIKSI

Finl



EU:N PÄÄTÖS KATTAVAKSI VERKOKSI

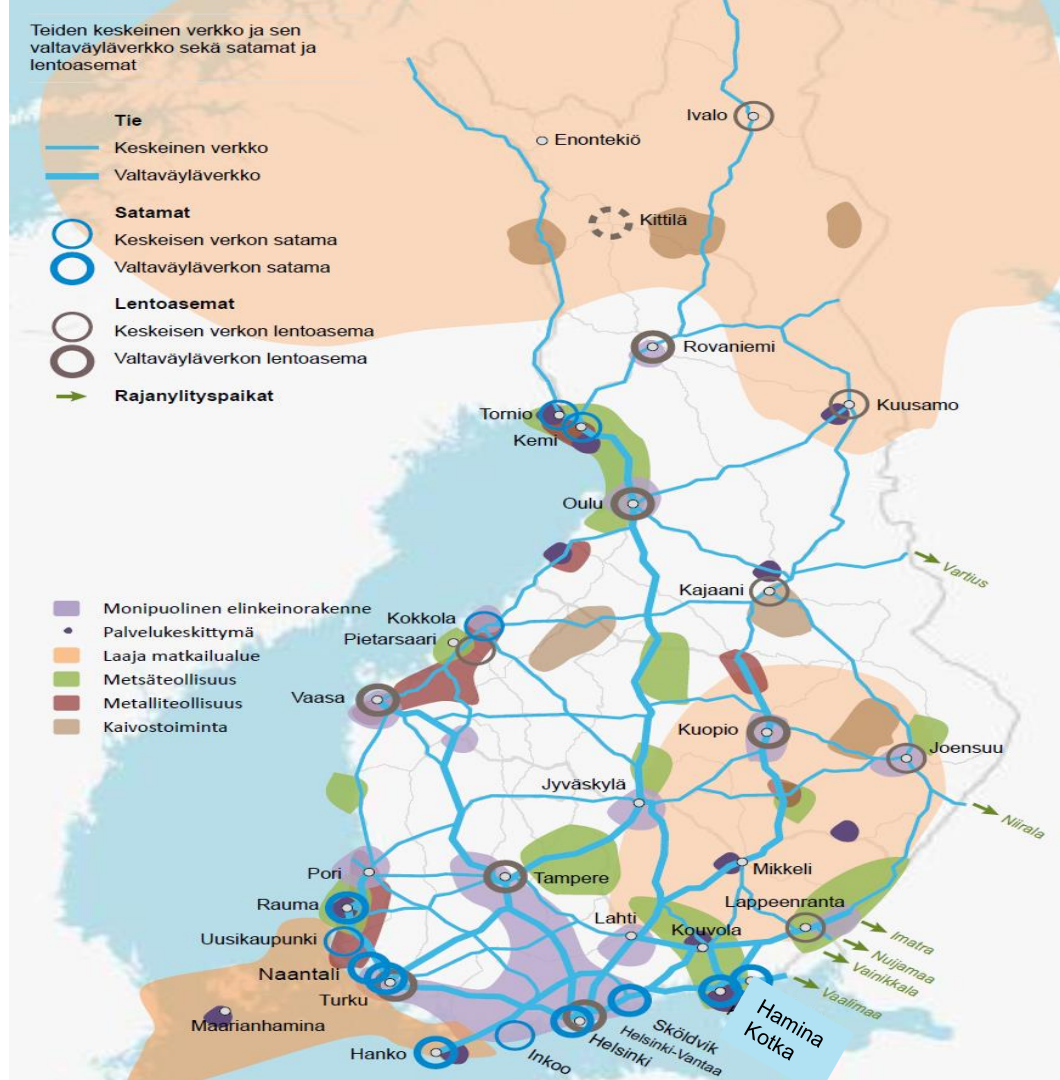


Keskeinen tieverkko

- 8 700 km
- 23% henkilöautoliikenteestä
- 47% raskaasta liikenteestä

Keskeisestä tieverkosta 3 000 km olisi valtavyöläverkkoa.

- 15% henkilöautoliikenteestä
- 30% raskaasta liikenteestä

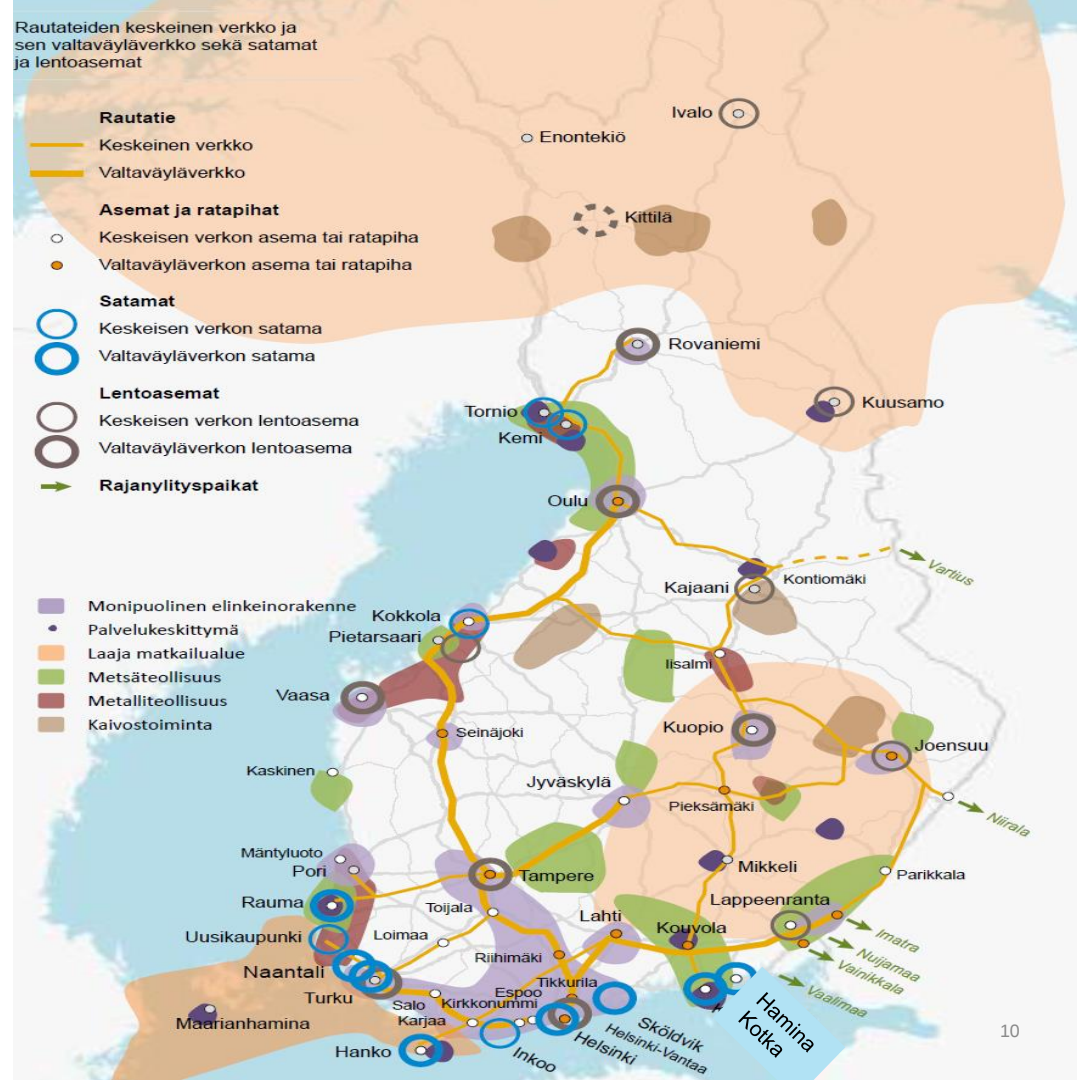


Keskeinen rataverkko

- 3 600 km
- 71% pitkämatkaisesta henkilöliikenteestä
- 88% tavaraliikenteestä

Keskeisestä rataverkosta 1300 km olisi valtavyöläverkkoa.

- 58% pitkämatkaisesta henkilöliikenteestä
- 40% tavaraliikenteestä



TEN-T verkot

Verkkojen Eurooppa-kokonaisuus

Finnish Transport Agency

- **Verkkojen Eurooppa** -kokonaisuus koostuu kolmesta osasta: **TEN-T** (liikenne), **TEN-EN** (energia) sekä **TEN-TELE** (tietoliikenne). Kokonaisuuteen liittyy rahoituspäätös (**Connecting Europe Facility, CEF**) vuosille 2014-2020 . Päätös synnyttää vuoteen 2020 mennessä liikenteessä **noin 250 Mrd. euron investoinnit** ja noin **4 milj. työpaikkaa**. Päätökset tuli voimaan vuoden 2014 alussa.
- TEN-T verkko koostuu **ydinverkosta** ja **kattavasta verkosta**. Ydinverkon toteuttamista vauhditetaan **liikenneverkkokäytävien avulla**. Suomea risteää – **Pohjanmeri-Itämeri** ja **Skandinavia-Välimeri** käytävät. Ydinverkko valmiiksi v. 2030 ja kattava verkko v. 2050 mennessä.
- Päätös on **velvoittava** ja sisältää tekniset laatustandardit. Suomi **sitoutunut** laadukkaisiin ja kustannushyödyttään taloudellisiin verkkoihin, ei yli-investointeihin. Hankkeita ei toteuteta pelkästään sen takia, että niille saadaan tukea. Pääosin rahoitus on kansallista.
- TEN-T verkoille varattu tukea **26 Mrd. euroa** (josta 11 Mrd. euroa koheesiomaille). Tausta-ajatus on, että keskimäärin **noin 10 %:n tuella** saada aikaan yli **10-kertaiset investoinnit**, itse tuki hankkeeseen vaihtelee 10-50 % välillä. Tuki saadaan pääasiassa ratoihin, teihin ei tukea.

TEN-T verkkojen tilanne nyt

Finnish Transport Agency

- Parlamentin valitsevat **koordinaattorit** (Cox, Trautman) johtavat käytävsuunnitelmien laatimista. Työn 1. vaihe valmistunut joulukuussa 2014. Suomen hallitus otti kantaa suunnitelmaan alkuvuonna 2015. Liikennevirasto laatinut Helsinki-Oulu ydinkäytävästä (ns. Suomi käytävä) oman kehittämisarvion.
- Suomi on saanut TEN-T tukea vuosina 2007-2013 noin 190 milj. euroa, Suomi sai tukea v. 2015 yli 77 milj. euroa. Suomen saanti TEN-T tuesta on arvioitu olevan **noin 0,5 Mrd. euroa**, mutta tämä edellyttää investointeja.
- **Ydinrataverkon** tekniset vaatimukset; 1524 mm, akselipaino 22,5 tn, tavarajunat 100 km/h, matkustajajunat 160 km/h, junapituus 740 m, ERTMS ja sähköistys.
- **Ydintieverkon** tekniset vaatimukset; Mo tai kaksikaistainen tieosuus ja keskikaistainen ohituskaistoin, liittymäturvallisuus, ei pysäköintiä.
- Ydinverkon **kehittämisen kustannukset** arvioidaan olevan Suomen osalta noin 4-5 Mrd. euroa (tiestö noin 1,4 Mrd. euroa, radat noin 3 Mrd. euroa). Kattavan TEN-T verkon kustannukset ovat samaa luokkaa.

TEN-T ydinverkon toimenpideohjelman uudelleenarviointi

LVM:n selkeä tahtotila; nykyiset toimenpideohjelmat päivitetään uudelta pohjalta. Nykyiset ohjeet kyseenalaistaan

- Arvioidaan uudelleen Suomeen sijoittuvien ydinverkon liikennekäytävät.
- Arviointi uusilla vaikuttavuuskriteereillä. Painotetaan perusväylänpidon tyyppisiä toimenpiteitä, ei paranneta kapasiteettipalvelutasoa ja etsitään digitalisaation hyödyntämistä tukevia hankkeita
- Arvioidaan **hankkeen tarvetta**, onko esitetyt investointihankkeet turhia, taloudellisten lukujen herkkyyttä ja testataan ajan arvoa hankkeen kannattavuudessa.



Uudenlaista suunnittelua ja arviointia

- Liikenneneratkaisujen ja –väylien **yhteistyö** maakuntien ja kuntien kanssa (kestää 6-10 vuotta) on hankesuunnittelun lähtökohta.
- Uudet liikenne-ennusteet ja arviointimenetelmät **otetaan** käyttöön.
- Digitalisaation **vaikutuksista ja etenemisvauhdista** ei ole vielä todellista tietoa:
 - Digitalisaatio luo merkittäviä mahdollisuuksia uusille palveluille ja liikennejärjestelmän suorituskyvyn parantumiselle,
 - hyödyt vasta 15-20 v päästä,
 - H/K-laskelmissa **matka-aika** (haitta) muuttuu jossain vaiheessa hyödyksi (esim. työskentely junissa), ei ohjeistusta,
 - liikenne **kasvaa** joka tapauksessa (matkavastus vähenee, hinta laskee).

Miten jatketaan ?

Finnish Transport Agency

- EUn koordinaattorit valmistelevat parhaillaan ydinverkkokäytävien **toimenpideohjelmia**. Työn 2. vaihe valmistunee kesällä 2016. Mahdolliset Suomen TEN-T tukihankkeet määräytyy tässä työssä.
- Ydinverkkokäytävien parantaminen kestää kaikkiaan 4 hallituskautta. Ensimmäisten vuosien ratahankkeet olisi valittavissa ilman pelkoa mahdollisista yli-investoinnista.
- Seuraava laaja TEN-T tukihaku tapahtuu vuosien 2016/2017 vaihteessa. Tällä hetkellä ei ole poliittisesti priorisoitua ja hyväksyttyä **investointiohjelmaa** eli hankkeita ei voi priorisoida toimenpideohjelmissa.
- Tämä tarkoittaa, että lähivuosina alkaviin isoihin ratainvestointeihin ei voi hakea tukea ja Suomi menettää mahdolliset TEN-T avustukset.
- Verkkojen laajuutta tarkastellaan vuonna 2023 ja uusi esitys tulee voimaan vuonna 2027.