



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma:
Suunnitelmaluonnos 21.1.2021

Maakuntahallitus 29.1.2021





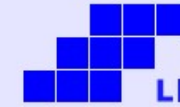
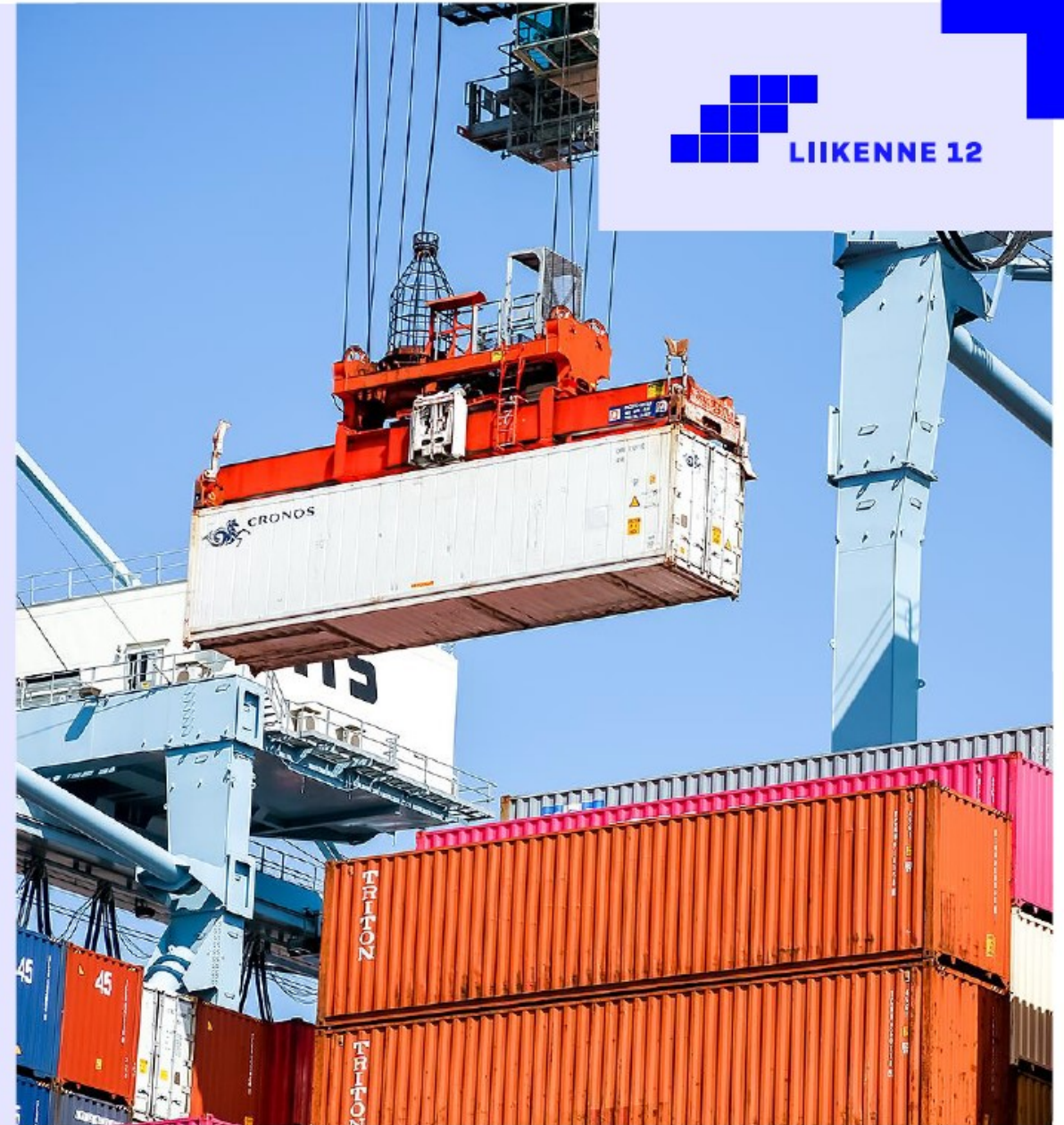
Mikä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on?



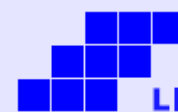
- Ensimmäistä kertaa Suomessa laadittava kokonaisvaltainen **strateginen suunnitelma** liikennejärjestelmän kehittämisestä pitkällä aikavälillä.
- Suunnitelmassa käsitellään **kaikki liikennemuodot**, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.
- Laaditaan **12 vuodeksi** (2021-2032) ja päivitetään hallituskausittain.
- Valmistelua ohjaa **parlamentaarinen ohjausryhmä**. Valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.
- Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valmistelusta - valmistellaan **vuorovaikutteisesti** sidosryhmien kanssa.
- Luo **yhteistä tilannekuvaa** liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista.
- **Vaikutusten arviointi** olennainen osa suunnittelua – päätöksenteon tietopohjan kehittäminen.
- Kokoa yhteensä **valtion ja kuntien toimenpiteet**.

Valmisteluaineistoa

- Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset (Liikenne- ja viestintäviraston raportti)
- Liikenneverkon strateginen tilannekuva
- Vaikutusten arviointi ja vertailuvaihtoehto – mihin tilanteeseen päästään jo päätetyillä toimilla
- Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja strategiat
- Muut selvitykset, tutkimukset ja meneillään olevat hankkeet
- Valmisteluaineisto valtioneuvoston hankeikkunassa:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>



LIIKENNE 12



Merkittävimmät muutokset nykytilanteeseen verrattuna

- **Saavutettavuuden takaamiseksi** varmistetaan maanteiden, ratojen ja vesiväylien riittävät hoidon ja korjausten tasot **kasvattamalla väylänpidon rahoitusta** ja suuntaamalla lisämäärärahoja yksityisteille.
- **Panostetaan** huomattavasti nykyistä enemmän **kestävän liikkumisen edistämiseen** erityisesti kaupunkiseuduilla. Kestävää liikkumista edistetään sekä panostamalla palveluihin sekä liikenneverkkoihin.
- Olemassa olevan väyläverkon kunnossapitoon ja kestävään liikenteeseen tehtyjen panostusten lisäksi **kehitetään liikenneverkkoa** asiakkaiden tarpeiden mukaisesti nykytasolla.
- **Digitalisaatiota ja tiedon hyödyntämistä** edistetään liikennejärjestelmässä laajasti. **Automaatiota** edistetään mm. pilottihankkeilla.
- **Selkeytetään** nykyisestä infran **rahoitukseen** ja valtion ja eri toimijoiden **kumppanuuteen** liittyviä periaatteita.

Kehittämistä kaikissa väylämuodoissa tarpeiden mukaisesti (1/2)

- **Kehittämisinvestointien** rahoitus aikaisempien vuosien tasolla (n. 500 M €/v.)
- Rahoitus suunnittelukaudella yhteensä **6,1 mrd. €**, josta uusiin toimenpiteisiin 3,26 mrd. €
- Kehittämisinvestoinnit väylämuodoittain koko suunnittelukaudella (ml. jo päätetyt hankkeet):
 - Maantiet 45 % (uusiin 1,37 mrd. €)
 - Rataverkko 51 % (uusiin 1,76 mrd. €)
 - Vesiväylät 4 % (uusiin 0,13 mrd. €)
- Uusitaan vanhentuva junien kulunvalvontajärjestelmä (**Digirata**) 370 M € suunnittelukaudella.
- **Rataverkon kehittämisen** uusiin toimenpiteisiin suunnataan suunnittelukaudella yhteensä noin 1 760 M €.
 - rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset) 900 M €
 - välityskykyä parantavat toimenpiteet maakuntakeskusten välillä huomioiden myös poikittaisyhteydet 400 M €
 - asemanseutujen ja ratapihojen toimivuutta edistävät toimet 200 M €
 - muulle kuin pääväyläverkolle (ml. vähäl. rataverkko) kohdistuvat toimet 200 M €

Kehittämistä kaikissa väylämuodoissa tarpeiden mukaisesti (2/2)

- **Maantieverkon kehittämisen** uusiin toimenpiteisiin suunnataan suunnittelukaudella yhteensä noin 1 410 M €.
 - Pääväylillä palvelutason parantamiseen merkittävimmissä kohteissa ja pistemäisesti ympäri Suomen elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden tarpeet huomioiden 870 M €
 - Muulla verkolla elinkeinoelämän kannalta kriittisiin siltakohteisiin, maantielautoja korvaavien siltojen rakentamis- ja suunnittelukohteisiin, satama- tai terminaaliyhteyksiin ja muihin äkillisiin tarpeisiin 300 M €
 - muiden kuin MAL-seutujen kuntien elinkeinoelämän kehittämiseen ja maankäytön tukemiseen 200 M €
- **Meriväylien kehittämisessä** mahdollistetaan uudet merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu. Valtion kustannukset uusiin toimenpiteisiin suunnittelukaudella noin 130 M €.
- **MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin** uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin 661 M € suunnittelukaudella (22,8-100 M € vuodessa) vuosina 2024-2032 jo päätettyjen hankkeiden lisäksi.

Lentoasemat ja satamat



Lentoasemaverkoston säilyttäminen nykyisellään ja vaikuttaminen verkostoperiaatteen puolesta EU:ssa

Matkaketjujen kehittäminen lentoasemille koko maassa

Lentoliikenteen kehitysnäkymät arvioidaan ja huomioidaan mm. **koronatilanteen vaikutukset**.

Valtio pyrkii huolehtimaan **kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen** toteutumisesta alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Tarvittaessa lentoliikenteen turvaaminen erillisin päätöksin.

Säilytetään avustukset Finavian verkoston ulkopuolisille lentopaikoille nykytasolla.

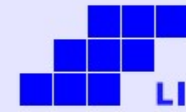
Satamissa hyödynnetään EU-rahoitusta laajasti mm. digitalisaatiota, automaatiota ja vaihtoehtoisia käyttövoimia edistävissä hankkeissa

Merkittäviin satamiin johtavia liikenneyhteyksiä kehitetään hankearviointitietoa hyödyntäen

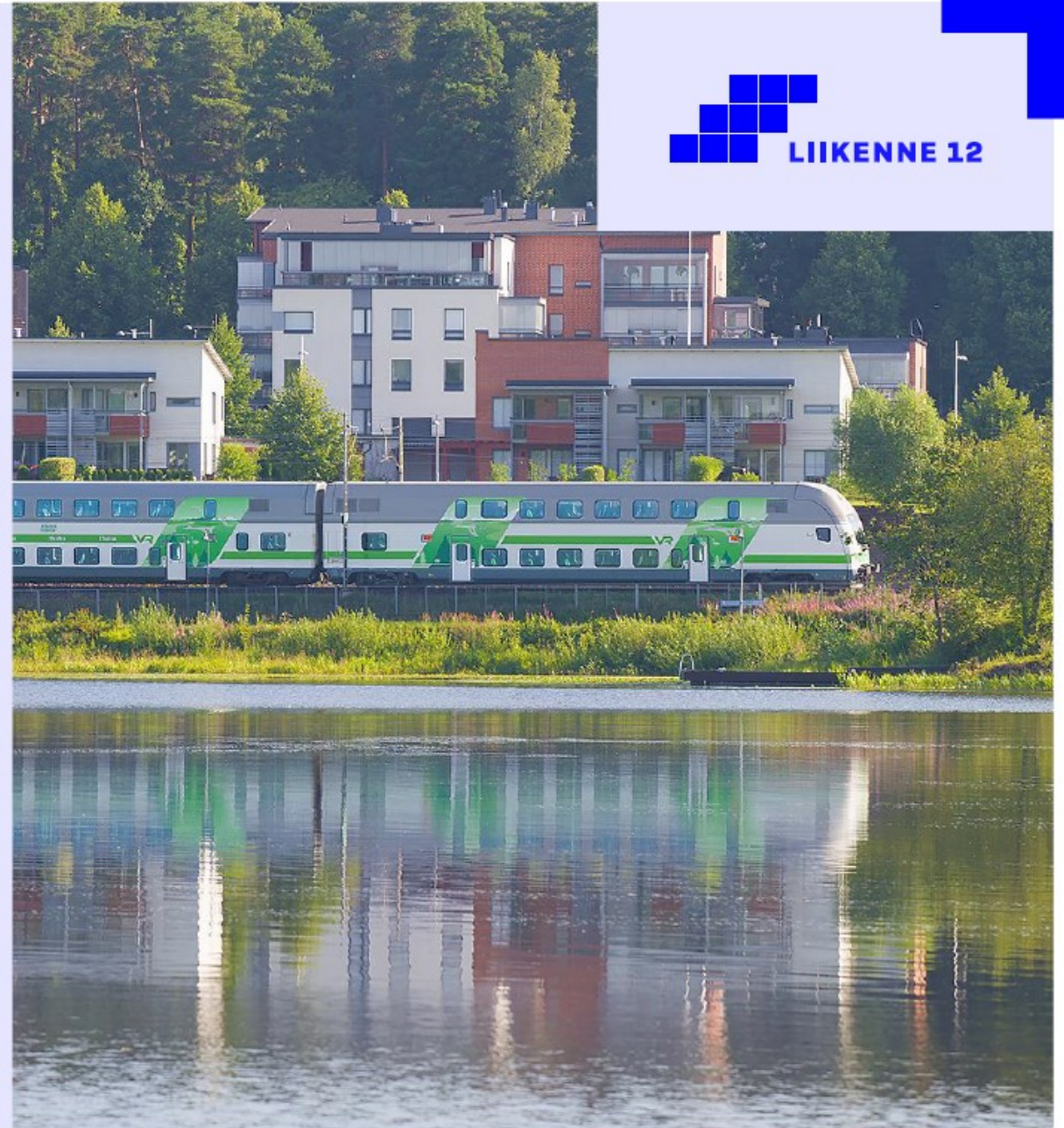
Valtion ja satamien **yhteisrahoitus** meriväylähankkeissa mahdollisuuksien mukaan. Yhtenäiset käytännöt ja oikeudenmukainen kohtelu eri toimijoiden välillä.

Joukkoliikenne

- Varaudutaan joukkoliikenteen **elvyttävään tukemiseen kehyskorotuksena**, ml. lentoliikenteen ostot maakuntakentille
- Yhteistyön kehittäminen sekä markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun liikenteen palvelutason selvittäminen (ml. **taksiliikenne**).
- Palvelutasotavoitteet kaukoliikenteelle
- Markkinaehtoista kaukoliikennettä täydentävät ostot henkilöliikenteessä sekä **joukkoliikennetukien korotukset** kaupunkiseuduille ja haja-asutusalueille 2025 alkaen. **Digi-ilmailun** kehittäminen.

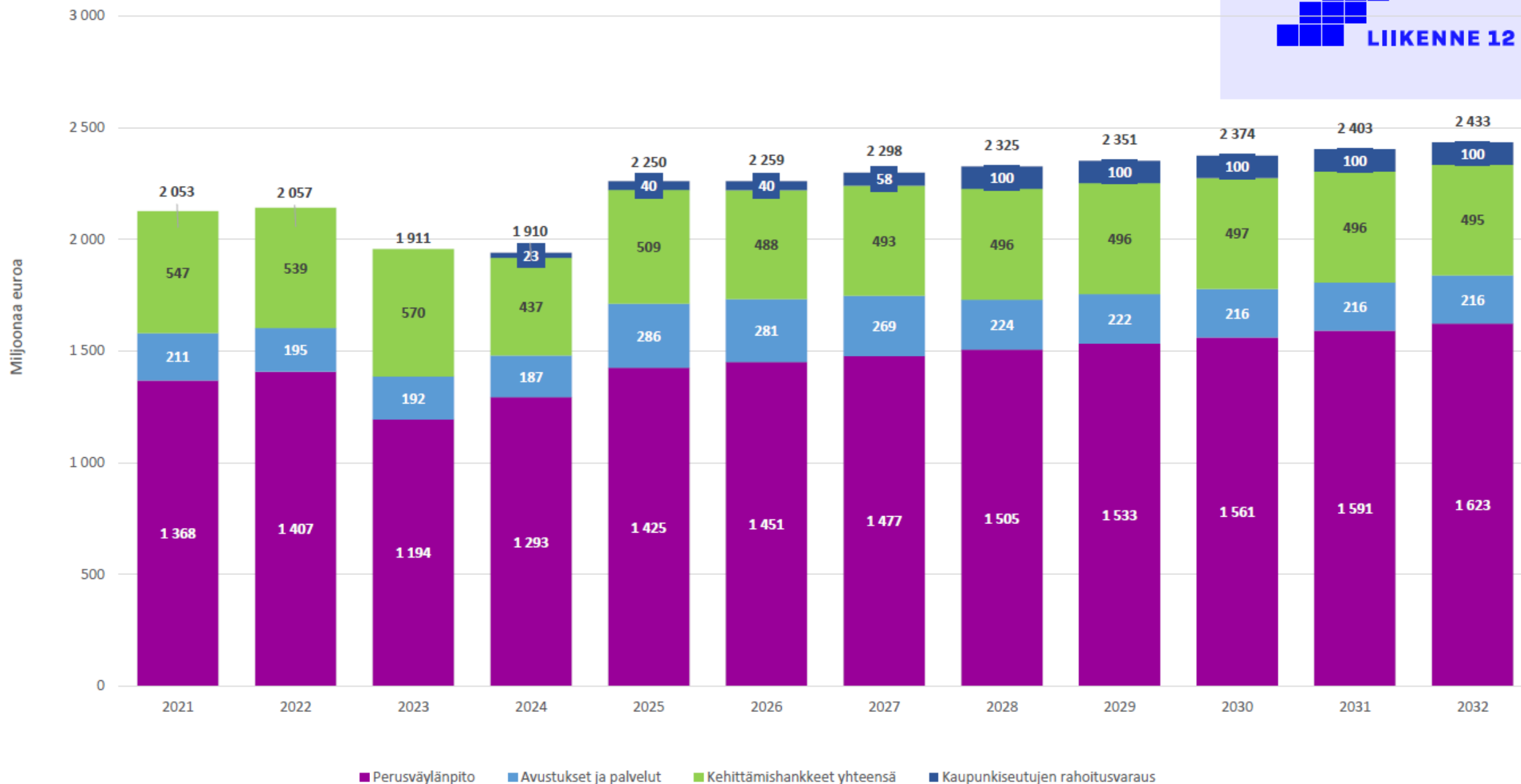


LIIKENNE 12



Suunnitelmaluonnoksen mukainen rahoitus suunnittelukaudella

Rahoitusohjelman toteutuminen on riippuvainen kehys- ja talousarviopäätöksistä



Asetus maanteiden pääväylien palvelutasoluokista

► **Palvelutasoluokka I (3 672 km):**

- turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus
- nopeusrajoitus pääosin väh. 80 km/h, moottoriteillä 120 km/h
- turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein
- liittymien määrää rajoitettu

► **Palvelutasoluokka II (1 844 km):**

- turvataan alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus
 - nopeusrajoitus pääosin väh. 80 km/h
 - alueelliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien määrässä ja tyyppivalinnassa
- Huomioitava, että kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla sekä läpi- ja ohikulkuteillä on maanteiden pääväylien palvelutaso sovittava vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi.

Maanteiden pääväylien palvelutasoluokat

Palvelutaso

- I
- II



Pääväylien merkittävimmät palvelutasopuutteet 2020

Pääväylillä on **213 km** tiejaksoja, joiden **palvelutaso on puutteellinen alle 80 km/h nopeusrajoituksen takia**.

Sujuvuusongelmia eli viikoittain toistuvaa ruuhkautumista **esiintyy 141 km:llä**.

Eniten palvelutasopuutteita on seuraavilla yhteysväleillä:

Pääväylien palvelutasovaatimukset alittava tiepituus (km)	Nopeusrajoitus alle 80 km/h ja sujuvuusongelmia	Nopeusrajoitus alle 80 km/h	Sujuvuusongelmia	Yhteensä (km)
Vt 9 Tampere - Jyväskylä	0	4	34	39
Vt 4 Jyväskylä - Oulu	0	10	13	23
Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi	0	23	0	23
Vt 12 Tampere - Pälkäne	0	6	12	19
Vt 2 Helsinki - Pori	2	6	14	17
Kt 50 Kehä III	0	2	13	15
Vt 25 Hanko - Mäntsälä	0	11	4	15
Vt 12 Rauma - Tampere	1	14	1	14
Vt 8 Turku - Pori	0	7	6	13
Muut yhteysvälit	9	130	44	165
Pääväylät yhteensä	12	213	141	342

9.2.2021



Pääväylät

- Nopeusrajoitus alle 80 km/h ja sujuvuusongelmia (HCM E/F)
- Nopeusrajoitus alle 80 km/h
- Sujuvuusongelmia (HCM E/F)

Pääväylien merkittävimmät turvallisuuspuutteet 2020

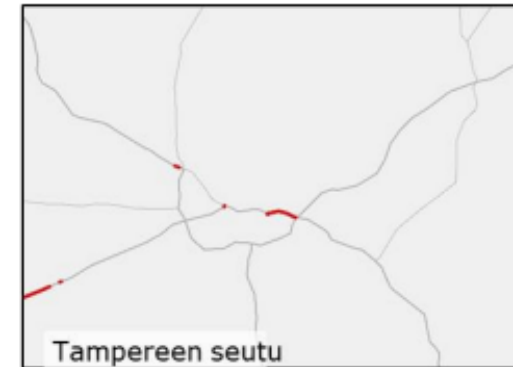
Pääväylillä on yhteensä **118 km merkittäviä liikenneturvallisuuden ongelmakohtia**,

joissa on kohonnut todennäköisyys (ajokilometriä kohden) joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu paljon (tiekilometriä kohden).

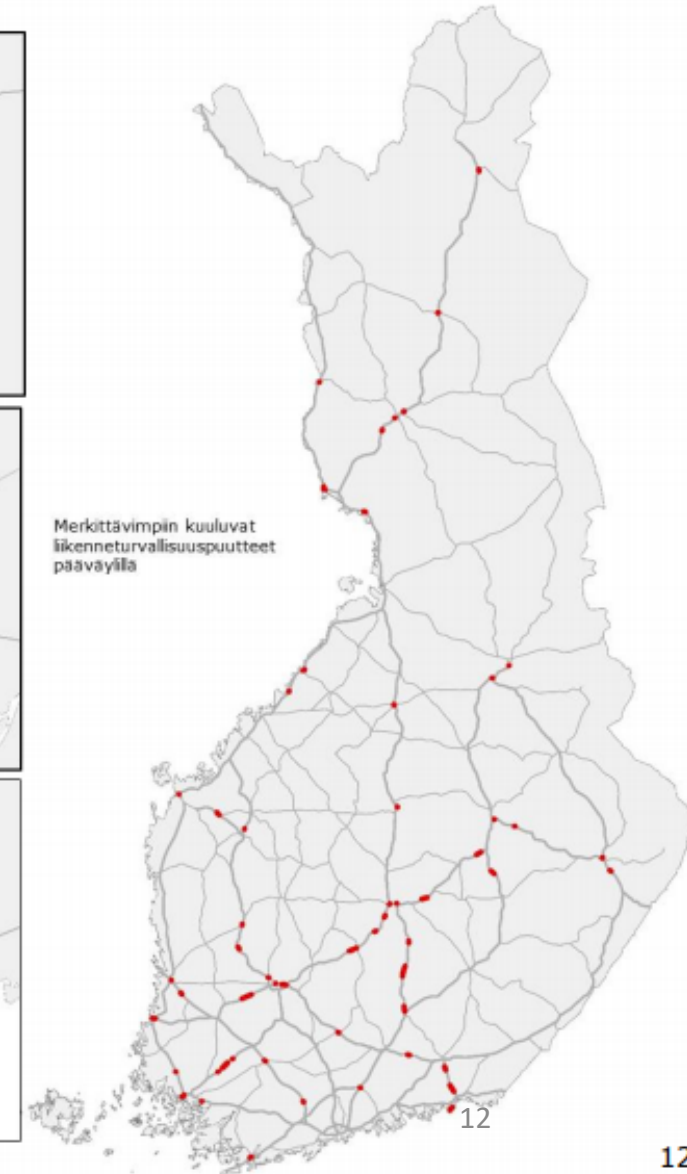
	Yhteysvälin pituus (km)	Merkittävä liikenne- turvallisuus- puute	Puute/ tiepituus
Vt 4 Lahti - Jyväskylä	164	16,0	10 %
Vt 9 Tampere - Jyväskylä	151	7,7	5 %
Vt 15 Kotka - Kouvola	49	7,6	16 %
Vt 9 Jyväskylä - Kuopio	114	5,4	5 %
Vt2 Helsinki - Pori	223	4,1	2 %
Vt 4 Rovaniemi - Inari	328	3,7	1 %
Vt 12 Tampere - Pälkäne	43	3,0	7 %
Kt 40 Turun kehätie	28	2,6	9 %
Muut yhteysvälit	4 224	42	1 %
Pääväylät yhteensä	5 515	118	2 %

9.2.2021

nimi



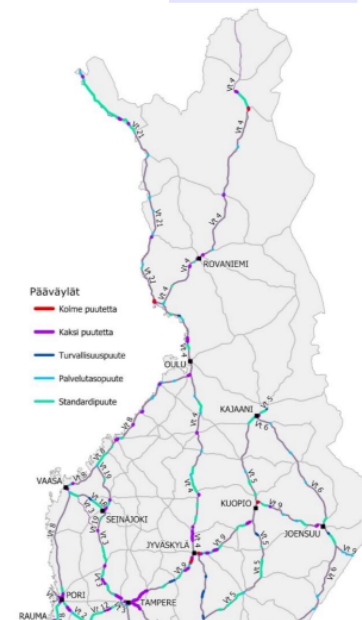
Merkittävimpin kuuluvat liikenneturvallisuuspuutteet pääväylillä





Tieverkon kehittämistarpeet 2020-2032

- **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 3, 4, 9, 12, 15, 25 ja kantateille 40, 50 sekä valtateille 2, 5, 6, 8, 13, 19, 21.
- Pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista voidaan toteuttaa tarkastelujaksolla noin 1/3. Kun huomioidaan samalla ajanjaksolla tapahtuva sujuvuusongelmien lisääntyminen (noin 200 km), niin palvelutasopuutteiden kokonaismäärä lisääntyy nykyisestä arviolta noin 100 km.



5.2.1.2. Maantieverkko

Pelkästään maanteiden pääväylien merkittävimmit investointitarpeet ovat noin 2-3 mrd. euroa seuraavan noin 10 vuoden aikana. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan maanteilla on noin 200 tiekilometrillä kaikkein merkittävämpiä puutteita palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 15, 19, 21, 25 sekä kantateille 40 ja 50. Osa näistä on samoja yhteysvälejä, joilla TEN-T-ydinverkon kriteerit eivät täyty.

- Maantieverkon kehittämisessä rahoitusta kohdistetaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Rahoitusta kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen pistemäisissä kohteissa ympäri Suomen liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti. Ensisijaisesti keskitytään yhteysväleihin, joilla on useita pääväyläasetuksen mukaisia puutteita palvelutasossa. Samalla vastataan puutteisiin TEN-T-ydinverkolla. Valtion kustannukset suunnittelu-kaudella noin 870 M €.



- Valtio tarkastelee maanteiden ydinverkon kriteerien täyttymistä uudelleen vuonna 2024 ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ja tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle. Poikkeushakemus nykyisistä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa.

TEN-T-verkon kriteerit ja niiden toteutuminen

TEN-T suuntaviiva-asetuksen 2013 keskeiset kriteerit maantieverkolla*

Kattavan verkon tien tulee olla joko moottoritie, moottoriliikennetie tai perinteinen strateginen tie - korkeatasoinen maantie, jolla tärkeä tehtävä pitkän matkan liikenteessä.

Ydinverkon tulee olla

- Moottoritie tai moottoriliikennetie
- 100 kilometrin välein levähdysalueita
- Vaihtoehtoisia polttoaineita saatavilla

Kriteerien täytyminen maantieverkolla:

Kattava tieverkko: Kattavan verkon tiet ovat valtateitä, joiden voidaan katsoa täyttyvän kriteerin.

Ydinverkko:

- Scandinavian-Mediterranean Corridor: Valtatie 1 ja 7 (E18) moottoritietä (pl. Naantali-Raisio), Kehä III (E18) on 2+2-kaistainen.
- North Sea-Baltic Corridor: Valtatiet 4 ja 29: Moottoritie/moottoriliikennetieosuuksia välillä Helsinki-Heinola sekä Jyväskylän, Äänekosken, Oulun ja Kemi-Tornio seuduilla → vajaat 40 % tieosuudesta kattaa kriteerit.
- Levähdysaluekriteeri täyttyy, kun otetaan kaikki levähdysalueet ja huoltoasemat huomioon.
- Vaihtoehtoisia polttoaineita on saatavilla.
- Lisäksi maantietunneleihin, liikenneturvallisuuteen ja älykkääseen liikennejärjestelmään liittyvät vaatimukset on täytetty.

Ydin- ja kattavan verkon maantieyhteydet



* Jäsenvaltion pyynnöstä komissio voi myöntää asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa maantieliikenne-infrastruktuurin osalta poikkeuksia. Suomi ei ole vapautusta hakenut.

Raskaan liikenteen taukopaikat ja niiden palvelut

- ▶ Yleisesti raskaan liikenteen taukopaikkojen kysyntä kohdistuu suurien kaupunkien läheisyyteen, useiden pääteiden solmupisteisiin ja päällekkäisille taukovyöhykkeille.

- ▶ **Helsingin seudun lisäksi Jyväskylän, Äänekosken ja Kuopion kohdilla sijaitsevilla taukovyöhykkeillä on suurin kysyntä ja suurimmat puutteet minimipalvelutason taukopaikoista.**

- ▶ Asiakastyytyväisyystutkimuksissa yli 1/3 raskaan liikenteen kuljettajista tyytymättömiä lepoaikojen pitämisen mahdollisuuksiin, enemmän ajavat tyytymättömiä.
- ▶ Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on v. 2015 laadittu tarkempi selvitys. Tarvetta raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen lisäämiseen on valtateilla 2, 3, 4, 7, 10, 12 ja 25 sekä kantatiellä 50 (Kehä III).
 - ▶ Satamien synnyttämä uusien pysäköintipaikkojen tarve arvioitiin pysäköintialueiden yön käyttöasteiden ja

luvattoman pysäköinnin määrän perusteella. Helsingin Länsisataman lisätarve yön yli pysäköinnille on noin 50 pysäköintipaikkaa ja Vuosaaren sataman noin 120 pysäköintipaikkaa.

- ▶ Länsisatamassa pysäköintiä ollaan kieltämässä, joten yhteensä Länsisataman tuoma lisätarve yön yli pysäköintipaikoille on samaa luokkaa kuin Vuosaaren sataman eli noin 120 pysäköintipaikkaa.
- ▶ Satamien pysäköintipaikkojen kysyntä kohdentuu Kehä III:n sisäpuolelle ja myös pääteiden suuntaan.
- ▶ Tällä hetkellä puuttuu valtakunnallinen suunnitelma raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämistä, jossa huomioidaan mm. ajo- ja lepoaikasäädökset, terminaalien pysäköintipaikkojen rajallisuus ja kuljetusten aikaraamit.

Maanteiden isot kriittiset siltahankkeet

Alla listattuna maanteiden isot kriittiset sillat, joiden kohdalla on riski painorajoituksesta tarkasteltavalla aikavälillä v. 2020-2032.

- ▶ Sijainti tieverkolla aiheuttaisi merkittävän haasteen elinkeinoelämän kuljetuksille.
- ▶ Kohteita, joissa kriittinen silta on korvattava uudella. Yksittäisten siltojen kustannusarvio on yli 20 M€.
- ▶ Kriittiset sillat liittyvät isompaan tiehankkeeseen, jonka yhteydessä ne on tarkoitus uusia.
- ▶ Toteuttaminen ei onnistu osana perusväylänpitoa, vaan edellyttää kehittämisrahoitusta.

Yhteysväli / Tienumero	Siltatunnus	Silta
Mt 180 Kaarina-Parainen	T-155 T-156	Kirjalansalmen silta ja Hessundinsalmen silta
Vt 9 Kanavuori- Lievestuore	Kes-811 Kes-807	Leppäveden silta ja Metsolahden silta
Vt 9 Vartiala-Riistavesi	SK-176	Kivisillansalmen silta
Vt 6 Kouvolaan kohta	KaS-766	Keltin silta

Keskeisiä peruskorjaustarpeita

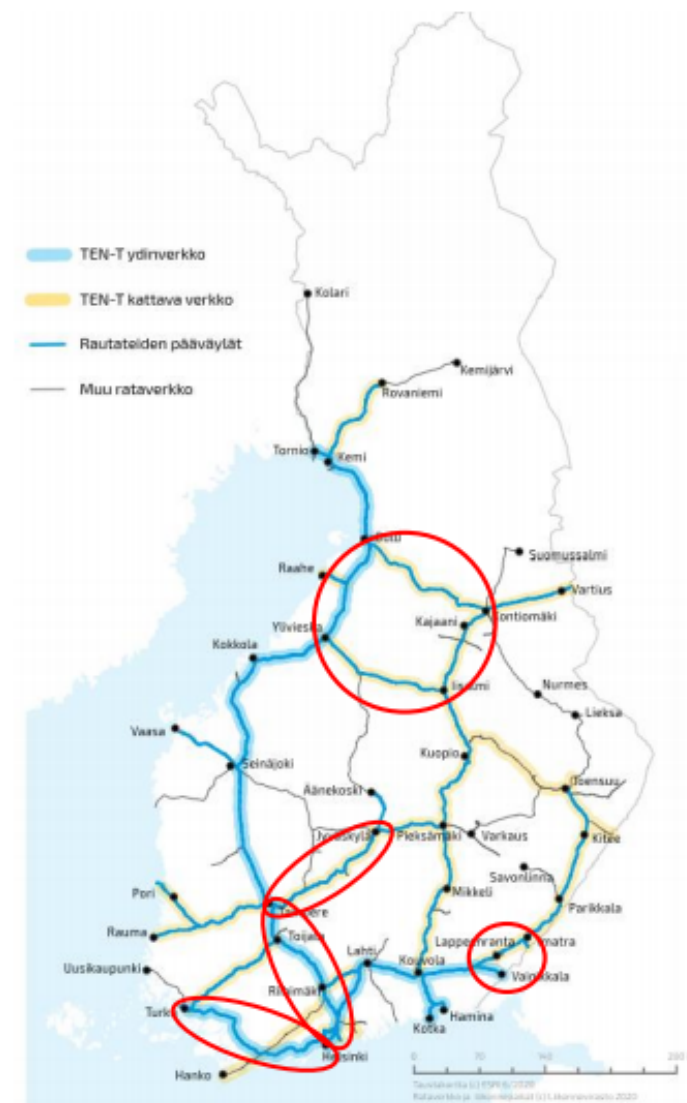
- Rataverkolla **korjausvelkaa** vuoden 2020 alussa n. 1,25 mrd. €.
 - Korjausvelasta 57% pääväylillä. Ilmenee lähinnä lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä täsmällisyyttä heikentävinä vikoina. Kuntotila tällä hetkellä heikoin ns. vähäliikenteisillä rataosuuksilla ja ratapihojen osilla.
- Kehittämistä ei voi tehdä ilman, että **nykyinen infra laitetaan kuntoon**. Peruskorjauksia ja kehittämistä on hyvä sovittaa yhteen mahdollisuuksien mukaan.
- **Keskeisimpiä tai kriittisimpiä peruskorjauskohteita** nykyliikenteen näkökulmasta:
 - TEN-T-ydinverkko ja pääväylät: Helsinki–Riihimäki, Kouvola–Luumäki, Riihimäki–Tampere, Oulu–Tornio ja Luumäki–Vainikkala. Pääväylät: Jyväskylä–Pieksämäki ja Tuomioja–Raahe sekä näiden keskeisimpien lisäksi myös muita kuten Tampere–Jyväskylä.
 - Kriittisimmät kohteet pääosin kaikkein kuormittuneimmalla verkolla. Odotettavissa myös liikenteen kasvua. Päälysrakenteen ikä rataosilla täyttymässä lähivuosien aikana. Tämä näkyy jo nyt lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä kunnossapidon kiireellisinä lisätoiminä. Lisäksi useissa kohteissa on tarpeen parantaa kuivatusta sekä routasuojauksia.
 - Muu rataverkko: Kirkniemi–Hyvinkää ja Turku–Uusikaupunki. Vähäliikenteisellä verkolla huonokuntoisia, raakapuukuljetuksille tärkeitä erityisesti Kontiomäki–Pesiökylä (saanut ehdollisen rahoituksen), Haapajärvi–Saarijärvi ja Heinävaara–Ilomantsi (saanut osin rahoitusta).
 - Keskeisimmät ratapihojen peruskorjaustarpeet kytkeytyvät ratapihojen kehittämistarpeisiin (mm. Tampere, Kuopio (saanut osin rahoitusta), Oulu, Kokkola).
 - Lisäksi on **tekniikka-alakohtaisia vuosirahoitustarpeita** yksittäisempiin ja hajallaan sijaitseviin kohteisiin (kuten sillat, vaihteet, rumpit, turvalaitteet).



Keskeisimpiä ja kriittisimpiä yhteysvälien peruskorjaustarpeita.

Rataverkon välityskyky 2/2

- ▶ **Isoimmat haasteet** seuraavilla rataosilla, joista monet myös TEN-T-ydinverkkoa:
 - ▶ Pääradalla koko välillä Helsinki–Tampere, pohjoisempana välillä Ylivieska–Oulu (Helsinki–Riihimäki 2. vaihe saanut rahoituksen).
 - ▶ Rantaradalla Espoon kohdalla ja jossain määrin myös koko välillä Helsinki–Turku (Espoo-rata saanut rahoituksen).
 - ▶ Väleillä Luumäki–Imatra (haaste jää 1. vaiheen jälkeenkin) ja Luumäki–Vainikkala.
 - ▶ Pääväylillä Kontiomäki–Oulu (saanut osin rahoitusta, ehdollisena) ja Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska.
 - ▶ Välillä Tampere–Jyväskylä (TAE 2021 sisältää ensimmäisen vaiheen toimenpiteitä).
- ▶ Henkilö- ja tavaraliikenteen erilaisia yhteensovitus haasteita on todettu **myös muilla yhteyksillä** erityisesti maakuntakeskusten välillä.
- ▶ **Liikenteen kehittyminen** ja sen tuomat tarpeet korostavat monin kohdin samoja kohteita, joissa tunnistetaan jo nykytilanteen liikenteellä kehittämistarpeita. Toimintaympäristön muutokset esim. teollisuudessa voivat tuoda äkillisiä muutoksia.
- ▶ **Isoimpien haasteiden ongelmat heijastuvat laajasti:** Esim. välillä Helsinki–Kerava tilanne vaikuttaa itäsuunnan liikenteen kehittämismahdollisuuksiin ja välillä Helsinki–Tampere tilanne vaikuttaa kehittämismahdollisuuksiin Tampereelta muihin suuntiin.
- ▶ Nykytilanteeseen ja perusennusteisiin nähden välityskyvyn parantamiseen (huomioiden myös pienempiä matka-aikojen lyhentämisiä) liittyviä keskeisimpiä **kehittämistarpeita on 1–1,5 mrd. €** (mukana ei Helsinki–Tampere ja Helsinki–Turku välien isoimpia investointeja (hankeyhtiöt)).



Välityskyvyltään ongelmallisimpia rataosia

Lentoasematyypit ja kysynnän piirteet

1. Helsinki-Vantaan lentoasema

Helsinki-Vantaan lentoasema on **valtakunnan tärkein** lentoasema ja kansainvälisen saavutettavuuden tärkein solmukohta. Se on **Finavian investointien pääkohde**.

2. Kasvavat lentoasemat (Oulu, Rovaniemi, Kittilä, Ivalo, Kuusamo)

Oulun lentoliikenne kasvaa pitkässä juoksussa, koska etäisyys Helsinkiin on pitkä eikä maaliikenne ole kilpailukykyinen, ja koska alueen talouskehitys on elinvoimainen. **Lapissa matkailun merkitys on suuri ja matkustajamäärät ovat viime vuosina kasvaneet voimakkaasti suurimmilla lentoasemilla**. Lapin lentoasemilla **kausiluonteinen vilkas sesonki** edellyttää infralta riittävää välityskykyä sesonkiaikana. Finavia investoinut Lapin lentoasemiin mittavasti vuosina 2018-2020.

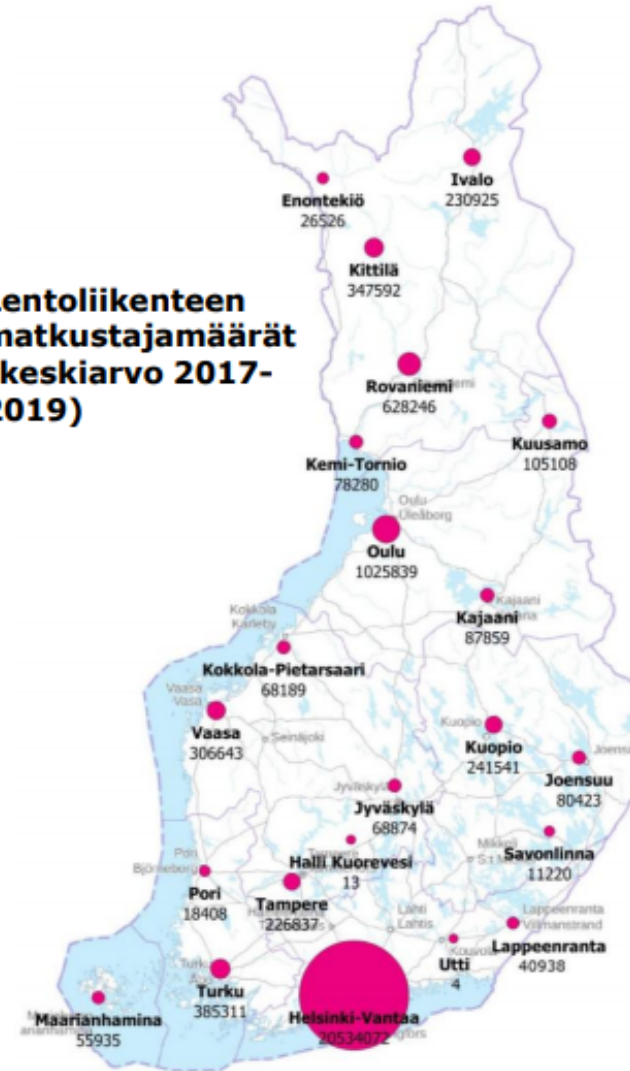
3. Ennallaan pysyvän kysynnän lentoasemat (Turku, Vaasa, Tampere, Kuopio, Enontekiö)

Nämä lentoasemat ovat tyypillisesti aluekeskuksia, joissa **kysyntään vaikuttaa taloudellinen kehitys**, koska liike-elämän osuus matkustamisesta on suuri. **Lentomatkustamisen kasvua kuitenkin jarruttaa muiden liikennemuotojen kilpailukykyyn jatkuva parantuminen, etenkin koska etäisyydet ovat kohtalaisen lyhyitä**.

4. Pienimmät lentoasemat (muut)

Matkustajamääriltään pienimmät lentoasemat. Näiden alueiden **talouden, asukasmäärään ja väestön ikääntymisen negatiivinen kehitys heikentää lentoliikenteen kysyntää**. Taantuvilla alueilla pienimpien lentoasemien matkustajamäärät eivät välttämättä kasva edes hyvän taloustilanteen siivittäminä.

Lentoliikenteen matkustajamäärät (keskiarvo 2017-2019)





Keskeiset näkökulmat – rahoitus ja sen suuntaaminen

- Perusväylänpidonrahoituksen turvaaminen
 - Oleellista koko väyläverkon näkökulmasta, ml. Alempi asteinen tieverkko
 - matka-aikojen lyhentyminen tarkoittaa myös liikennöitävyyttä ja toimintavarmuutta – liikenneturvallisuutta unohtamatta
- Kehittämisinvestoinneissa priorisointi
 - Liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen
 - Pääväyläasetukseen tukeutuen
 - TEN-T ydinverkkokäytävän tavoitetasoa tavoitellen
 - Elinkeinoelämän kehittymistä tukien
 - Alueiden välistä saavuttavuutta kehittäen
 - Kestävän liikkumisen edellytyksiä luoden
 - Alueelliset tarpeet huomioiden
- Kustannustenjako – yhteisrahoituksen mallit
 - Kunnat vastaavat jo nykyisellään 48% kunnossapidosta ja kehittämisinvestoinneista
 - Katuverkon korjausvelka 2 mrd
 - Kantokyky, periaatteet
 - Hankkeiden edistymisestä ei tule muodostua huutokauppaa
- EU-rahoituksen maksimaalinen hyödyntäminen



Keskeiset näkökulmat – muut huomiot

- Poikittaiset yhteydet – merkitys huomioitava paremmin
- Elinkeinoelämän kuljetukset pääväylien ulkopuolella
- Elinkeinoelämän yhteydet satamiin
- Lentoasemien verkostoperiaate
 - kv. saavutettavuus ja jatkolentäjien määrä
 - Jyväskylän lentoaseman erityispiirteet ja näkymät
- Polarisaatio – tarvitaan herkkyyttä erilaisiin toimintaympäristöihin valittaviin toimenpiteisiin
- Kevyt liikenne – toimenpiteet vaikuttavimpia suurilla kaupunkiseuduilla
- Raskaan liikenteen taukopaikat
- Raakapuun terminaalit
- MAL-sopimusten huomiointi uusille MAL-alueille Jyväskylä, Lahti, Kuopio
- Liikenteen solmupisteet – merkittävä rooli matkaketjuissa ja logistiikassa
- Huoltovarmuus – sillat, sotilaallinen liikkuvuus, elintarvikkeet, sairaala
- Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyt toimenpiteet ja niiden vaikutukset aluetasolle – ei huomioitu
- Liikenteen verotuksen ja hinnoittelun vaikutukset – ei huomioitu



Keskeiset näkökulmat - yhteistyö

- Jatkuvan vuorovaikutuksen tarve – suuralue, maakunta, mukaan myös suuret kaupunkiseudut
 - Toimenpiteet edellyttävät merkittävää kuntarahoitusta
- Suuralueittaisten keskustelujen lisäksi tarvitaan toiminnallista lähtökohdista käytävää vuoropuhelua
 - Poikittaiset yhteydet
 - Maakuntien lentoliikenne