

Outi Nietola

28.9.2018

77/18/L/A

lausuntopalvelu.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Lausunnonantajan lausunto:

Esitystä maanteiden ja rautateiden runkoverkoksi perustellaan tarpeella saada yhteinen näkemys valtakunnallisesti merkittävästä liikenneverkosta ja solmupisteistä alueiden käytön ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisen suunnittelun lähtökohdaksi. Tarkoitus on muun muassa varmistaa nykyisen liikenneverkon tehokas käyttö ja kehittämismahdollisuudet sekä luoda edellytyksiä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle. Esitykseen liittyy keskeisesti 1.1.2018 voimaan tullut maantie- ja liikennejärjestelmälaki, jossa on matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja myös runkoverkkoa koskevia pykäläitä. Rataverkon osalta runkoverkosta on pykäläitä ratalaissa.

#### Maanteiden runkoverkko

Maanteiden runkoverkko yhdistäisi valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuskeskukset ja solmukohtat ja palvelisi erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkkoon kuulumisen keskeiseksi kriteeriksi on ehdotettu keskimääräistä vuorokausiliikennettä. Muita kriteerejä runkoverkkoon kuulumiselle olisivat elinkeinoelämän ja aluekeskusten tarpeet ja tieosuuden asema liikenneverkossa. Runkoverkkoon voitaisiin sisällyttää myös (liikenteellisesti hiljaisiakin) maanteitä, joiden kuuluminen runkoverkkoon on tärkeää kilpailukyvyyn, yhdenvertaisuuden tai runkoteiden verkostomaisuuden takaamiseksi. Maanteiden runkoverkko palvelisi myös kansainvälistä liikennettä.

Runkoverkkoasetuksessa runkoteille esitetään palvelutasoluokkia I ja II. Palvelutasoluokan I teillä nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h, moottoriteillä vähintään 120 km/h. Liittymien määrä on rajoitettu. Palvelutasoluokan II teillä pyritään ottamaan huomioon erityisesti alueelliset asiakastarpeet pitkämatkaisen liikenteen ohella. Palvelutasoluokkaan II kuuluisivat lähtökohtaisesti runkoverkon tieosat, joilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on vähäisempi, mutta raskaan liikenteen sekä joukkoliikenteen rooli tyypillisesti vahvempi. Liittymätiheys voi olla palvelutasoluokan I teitä suurempi ja liittymätyyppivaihtoehtoja on enemmän. Tarkoitus on liikenneturvallisuussyistä vähentää runkoverkkojen varrella olevia asuinkiinteistöjen sekä maa- ja metsätalousliittymiä mm. toteuttamalla liikennettä kokoavia rinnakkaistie- ja liittymäratkaisuja. Runkoverkkoteille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä ELY-keskus voisi myöntää liittymäluvan tai luvan ylityskohdan järjestämiseksi. Maantie- ja liikennejärjestelmälain mukaan runkoverkkoon kuuluvien teiden kunnossapidon tulee olla korkealaatuista, mutta taso saa ajallisesti ja paikallisesti jonkin verran vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioon ottaen. Huonokuntoisia tieosuuksia tai painorajoituksia saa olla

Outi Nietola

28.9.2018

vähän tai ei lainkaan. Runkoverkon ulkopuolisilla valta- ja kantateillä kunnossapidon tulee olla hyvätasoista, mutta ajallinen ja paikallinen vaihtelu sallitaan. Huonokuntoisia tiejaksoja voi olla runkoverkkoa enemmän. Runkoverkkoon kuulumattomilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito sovitetaan alueellisen liikenteen tarpeisiin, sen taso voi olla muuta tiestöä matalampi ja vaihdella riippuen liikenteellisistä tarpeista ja olosuhteista. Huonokuntoisia tieosuuksia saa olla muuta tieverkkoa enemmän, mutta niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

#### Rautateiden runkoverkko

Rautateiden runkoverkolla palvelutaso määräytyisi sen mukaan, onko ao. rataosuudella pääasiassa henkilö- vai tavaraliikennettä. Runkoverkon tavaraliikenteen radoilla nopeus olisi pääsääntöisesti vähintään 80 km/h ja akselipaino vähintään 22,5 tonnia. Tavoitteena tavaraliikenteen radoilla on kuitenkin pääsääntöinen 100 km/h nopeus sekä kysynnän edellyttäessä 25-27 tonnin akselipaino. Rataosat, jotka ovat osa sekä tavara- että henkilöliikenteen runkoverkkoa, palvelevat sekä elinkeinoelämän kuljetuksia että maakuntien välistä pitkämatkaista matkustamista.

#### Metsäteollisuuden näkemykset

Metsäteollisuus pitää välttämättömänä huonokuntoisten tieosuuksien määrän vähentämistä ja pitää tärkeänä viranomaisten kanssa tehtävää yhteistyötä kriittisten kunnossapitokohteiden kohdentamisessa. Yleisesti tavoitteena tulee olla liikenneväylien korjausvelan vähentäminen. Toimiala on liikennemäärien sijaan korostanut kuljetusketjun toimivuuden tärkeyttä ja tien taloudellista merkitystä runkoverkon määrittelyssä. Etenkin alemmalla tiestöllä yksittäisen tien rooli osana vientikuljetusketjua on usein kriittisempi kuin tien vuorokausiliikenteen perusteella voisi olettaa.

Liittymien osalta metsäteollisuus pitää ongelmallisena vaatimusta tiesuunnitelmasta, jos se vaikeuttaa yksityisteiden liittämistä runkoverkkoon kuuluviin teihin. Toimiala haluaakin korostaa riittävän harkintavallan myöntämistä ELY-keskuksille asiassa.

Esityksessä runkoverkoksi on todettu, että runkoverkko mahdollistaisi sujuvat, taloudelliset ja turvalliset reitit erikoisajoneuvoille, ml. HCT – ajoneuvoyhdistelmät. Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä sitä, ettei HCT-kalustolle soveltuvien reittien määrittelyssä ainoana lähtökohtana pidetä runkoverkkoa. Painavamman kuljetuskaluston laajempi hyödyntäminen on keskeinen keino vähentää kuljetusten tonnikohtaista polttoaineenkulutusta ja päästöjä. Käynnissä olevien kokeilujen perusteella päästövähennyspotentiaali on ajoneuvoyhdistelmästä riippuen jopa 20 %.

Rautateiden runkoverkolla tavoite 25-27 tonnin akselipainoista on kannatettava. Samalla toimiala haluaa kuitenkin korostaa vähäliikenteisten ratojen merkitystä raakapuukuljetuksille.

Outi Nietola

28.9.2018

Digitalisaatioon ja automatisaatioon liittyen runkotieverkon olisi tarkoitus mahdollistaa alustana liikenteen automaation ja uusien palvelujen kehittyminen. Tarkoitus on muun muassa tuottaa sää- ja kelitietojen osalta riittävän tarkka tilannekuva runkoverkolle asetettujen sujuvuus- ja muiden tavoitteiden mahdollistamiseksi. Rautateiden runkoverkolla käytettävien teknologisten ratkaisujen tulee tukea rautatieliikenteen automaatiota ja tiedon hyödyntämisen mahdollisuuksia. Metsäteollisuus korostaa ajantasaisen ja ennakoivan liikenne- ja liikenneolosuhdetiedon keskeistä merkitystä metsäteollisuuden kuljetusten suunnittelussa. Toimiala näkee paljon mahdollisuuksia avoimen tiedon ja digitalisaation hyödyntämisessä kuljetusten lisäksi väylien kunnossapitotoimien kohdentamisessa (esim. tiestön täsmäkunnossapito). Metsäteollisuus pitääkin välttämättömänä, että digitalisaation tarpeet tunnistetaan kuljetusketjussa laajemmin eikä 4G- ja 5G -peittoa sidota vain runkoverkolle kuuluvaksi.

Metsäteollisuuden kuljetukset käyttävät kattavasti Suomen koko tie- ja rataverkkoa, valta- ja kantateiden lisäksi myös seutu- ja yhdysteitä ja yksityisteitä, pää ratojen lisäksi vähäliikenteisiä rataosuuksia. Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä vuotuinen tason nosto vähintään 300 miljoonalla eurolla on välttämätöntä. Runkoverkkojen osalta metsäteollisuus näkee keskeisenä riskinä sen, että runkoverkkopäätös ohjaa väylärahoituksen keskittymistä runkoverkkoon kuuluville teille ja raiteille alemman asteisen tieverkoston sijaan. Toimialallemme alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden merkitys on ratkaisevan tärkeä.