



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Analyysiverkosto 8.6.2021

Traficom julkaisu 23/2021
ISBN 978-952-311-795-4
ISSN 2669-8757, verkko

Taustaa ja päivityksiä

- ▶ Liikenneverkon strategisen tilannekuvan 2. päivitys 5/2021.
- ▶ Valtakunnallisesti merkittävimmän liikenneverkon ja solmupisteiden tilannekuva nykytilanteessa sekä 2032.
- ▶ Tilannekuva laadittu Liikenne 12 suunnitelman tarpeisiin. Merkittävä rooli myös suunnitelman toimeenpanossa mm. investointiohjelma.
- ▶ Tilannekuva on Virastojen tekninen asiantuntijaselvitys.
- ▶ Liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivitys on jatkuva prosessi
 - ▶ kehittyä tarpeiden, saatavilla olevan tiedon sekä saatujen kokemusten perusteella
 - ▶ päivitys kahdesti vuodessa
 - ▶ jatkossa osa laajempaa liikennejärjestelmäanalyysiä → siirretään sähköiselle julkaisualustalle.
- ▶ Uutena osiona koronan vaikutusten analysointi ja koostetta vuorovaikutuksesta

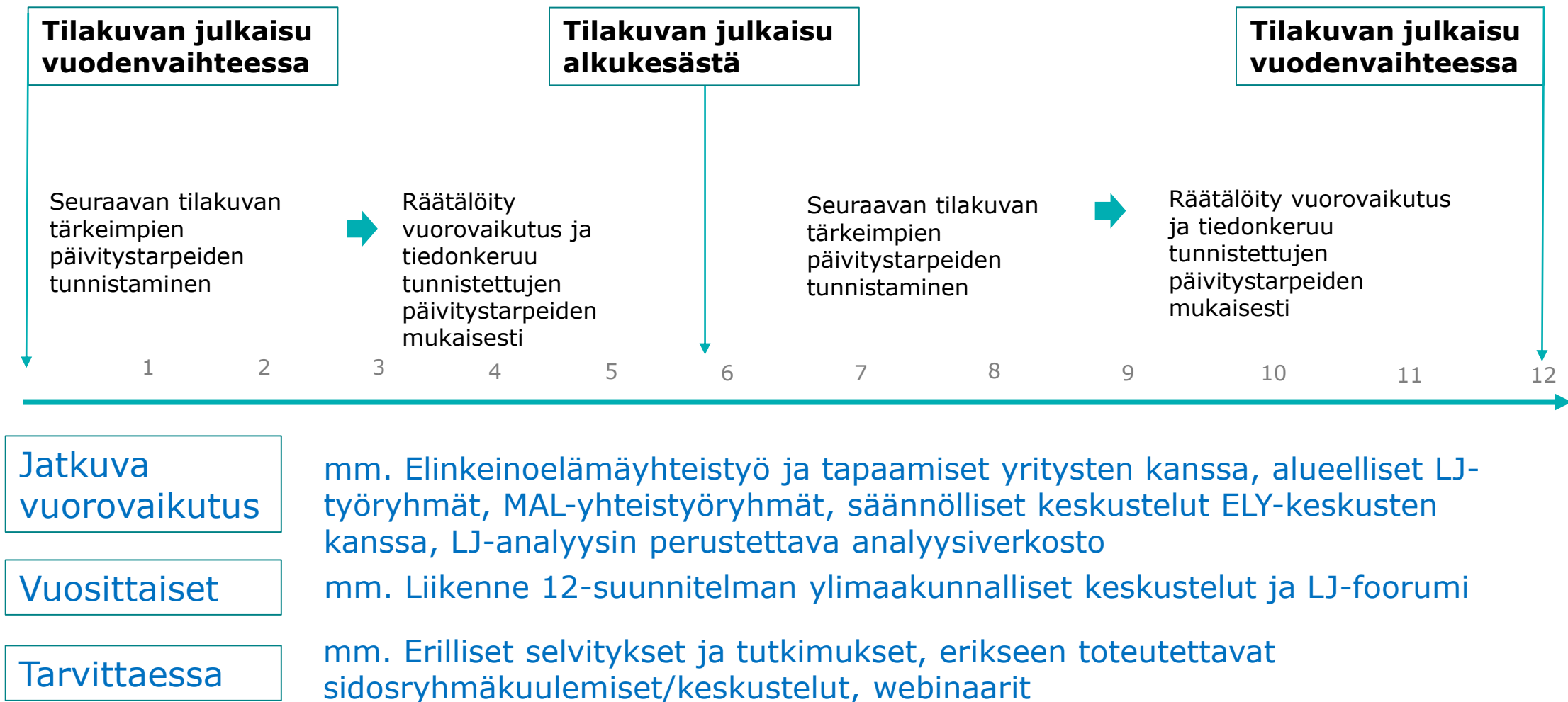


Sisältö

Tausta ja tavoitteet, kooste koronan vaikutuksista	3
Maantieverkko sekä linja-autoliikenteen terminaalit ja pysäkit	7
Rataverkko, ratapihat ja asemat	39
Vesiväylät ja satamat	57
Yksityistiet	70
Katuverkko ja kaupunkiraideliikenne	74
Liityntäpysäköinti	78
Lentoasemat	83
Rajanylityspaikat	89
Solmupisteiden esteettömyys	93



Tilannekuvan tämänhetkinen päivitys- ja vuorovaikutus-prosessi: Saatuja tietoja ja näkemyksiä hyödynnetään virastojen asiantuntija-analyysien pohjana





Maantieverkko sekä linja-autoliikenteen terminaalit ja pysäkit

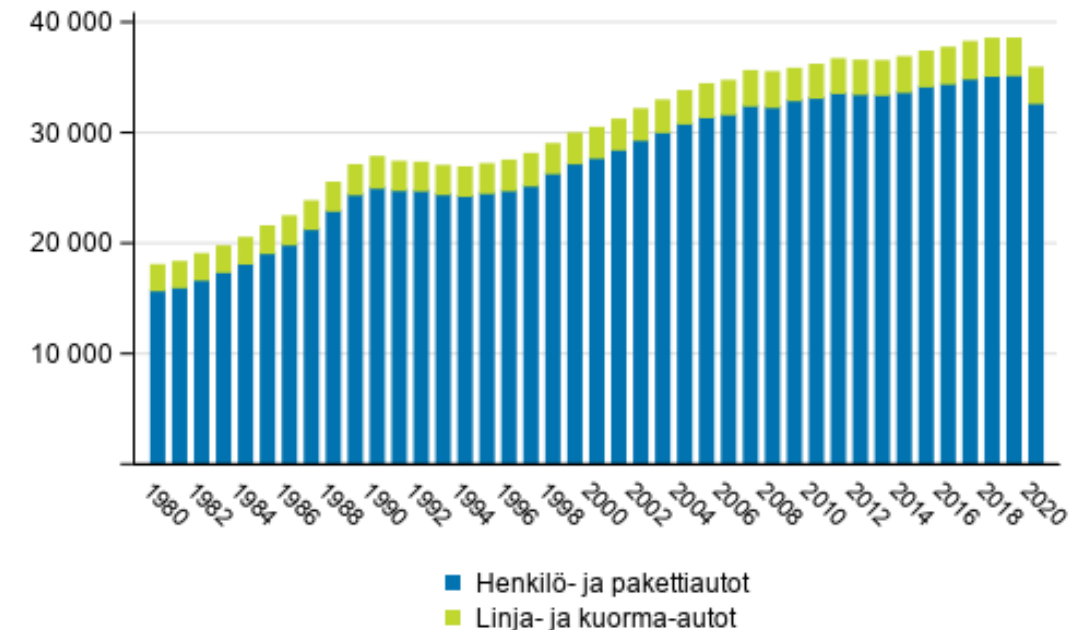
Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Maanteiden liikennesuorite 2020

(Lähde: Tilastokeskus 2021)

- **Vuonna 2020 maanteiden (78 000 km) liikennesuorite** väheni keskimäärin noin 7 % koronapandemian seurauksena.
- Henkilö- ja pakettiautojen liikennesuorite laski noin 7 %, kuorma-autojen noin 2 % ja linja-autojen noin 13 % edelliseen vuoteen verrattuna.
- Tieluokittain liikenteen keskimääräiset muutokset olivat erilaiset. Valtateillä liikennesuorite laski noin 9 %, kantateillä noin 6 % sekä seutu- ja yhdysteillä noin 3 %.
- Luvut kuvaavat vain keskimääräisiä muutoksia, joten eri kuukausina, eri teillä sekä eri alueilla muutokset ovat erilaiset.
- Liikennesuorite väheni erityisesti keväällä 2020, mutta on monin paikoin palautunut sen jälkeen lähes ennalleen.
- Luontomatkailukohteissa liikennemäärät kasvoivat voimakkaasti, kun taas lentokenttä- ja rajaliikenneyhteyksien osalta vähenevät olivat huomattavia.
- Keskimäärin suurin alenema oli Kaakkois-Suomessa (-13 %) ja pienin muutos Pohjois-Pohjanmaalla (-4 %).
- Edellisinä vuosina maanteiden liikennesuoritteiden kasvu on ollut hyvin tasaista. Koronapandemian vaikutusta liikennesuoritteiden tulevaan muutokseen ei ole tässä yhteydessä arvioitu.*

Maanteiden liikennesuorite (milj. km) vuosina 1980–2020



Pääväyläverkon palvelutaso 2020

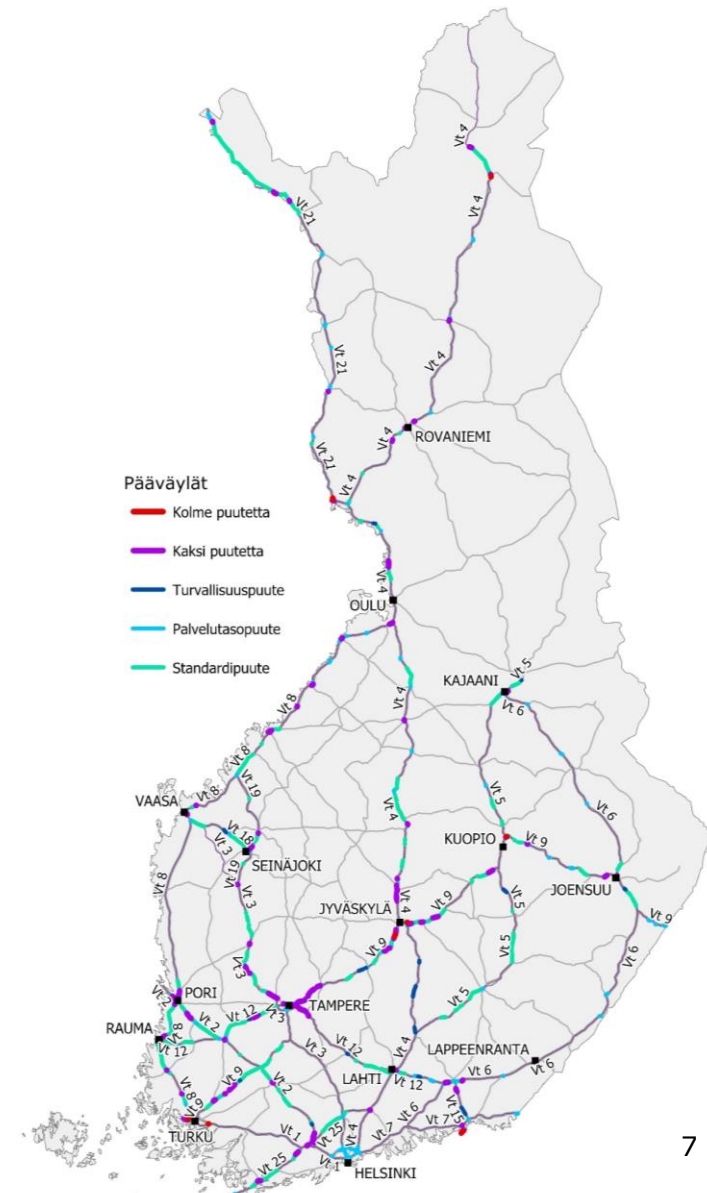
Maanteiden pääväylistä noin 3 500 km on pääväyläasetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa.

Palvelutasoanalyysin mukaan puutteita on seuraavasti:

- **Liikenteellinen palvelutaso (PT): 342 km** tiejaksoja, joissa pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä.
- **Liikenneturvallisuus (TU): 118 km** tiejaksoja, joilla on kohonnut todennäköisyys joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi onnettomuuksien määrä tiekilometriä kohden on suuri. Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy.
- **Standardi (ST): noin 750 km** tiejaksoja, joissa ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset.

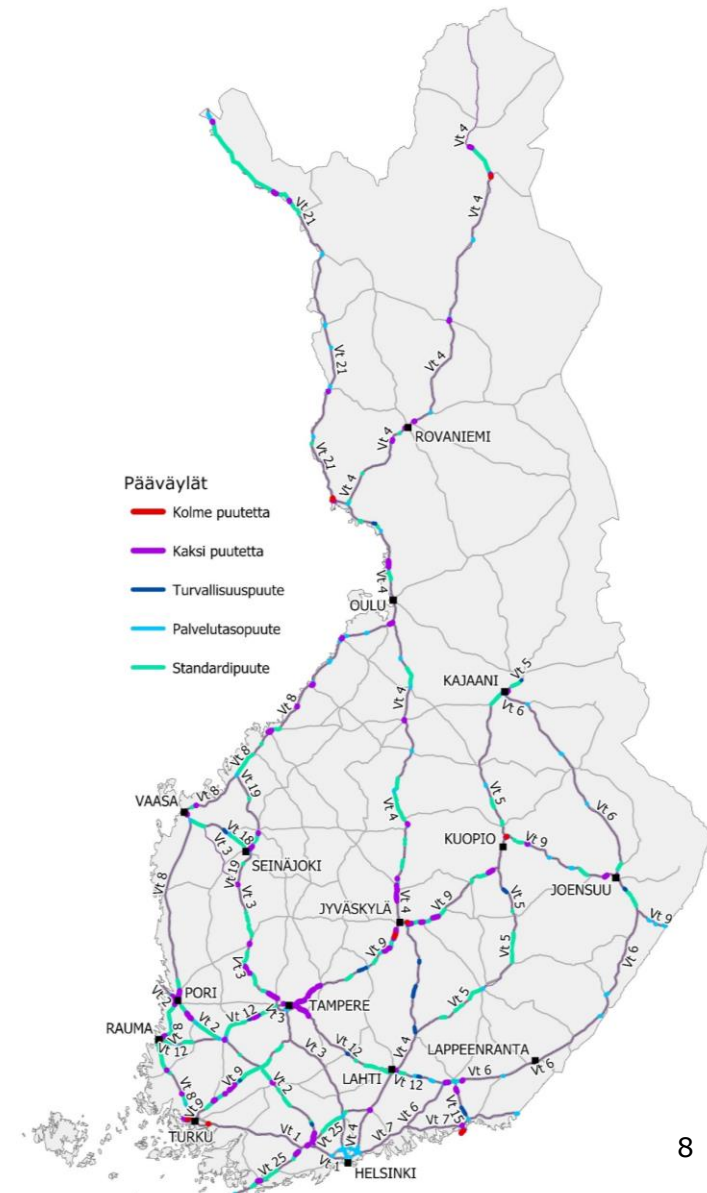
Pääväyläasetuksen palvelutasovaatimukset kohdistuvat ensisijaisesti liikenteen sujuvuuden palvelutasotekijöihin. Maankäytön tarpeet, liikenneturvallisuus sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sen sijaan eivät ole asetuksessa esillä.

Kaikkein merkittävimpiä puutteita on yhteensä noin 200 tiekilometrillä palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Lisäksi noin 1 800 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.



Maantieverkon kehittämistarpeet 2021-2032

- **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 merkittävimmät 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.
- **Liikenne 12 suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista voidaan toteuttaa tarkastelujaksolla noin 1/4.** Kun huomioidaan samalla ajanjaksolla tapahtuva sujuvuusongelmien lisääntyminen (noin 200 km), niin palvelutasopuutteiden kokonaismäärä lisääntyy nykytilanteeseen verrattuna noin kaksinkertaiseksi. Tämä johtuu tieliikenteen ennustetusta kasvusta ja ruuhkautumisen lisääntymisestä vuoteen 2032 mennessä.



Maantieverkon kunto 2021

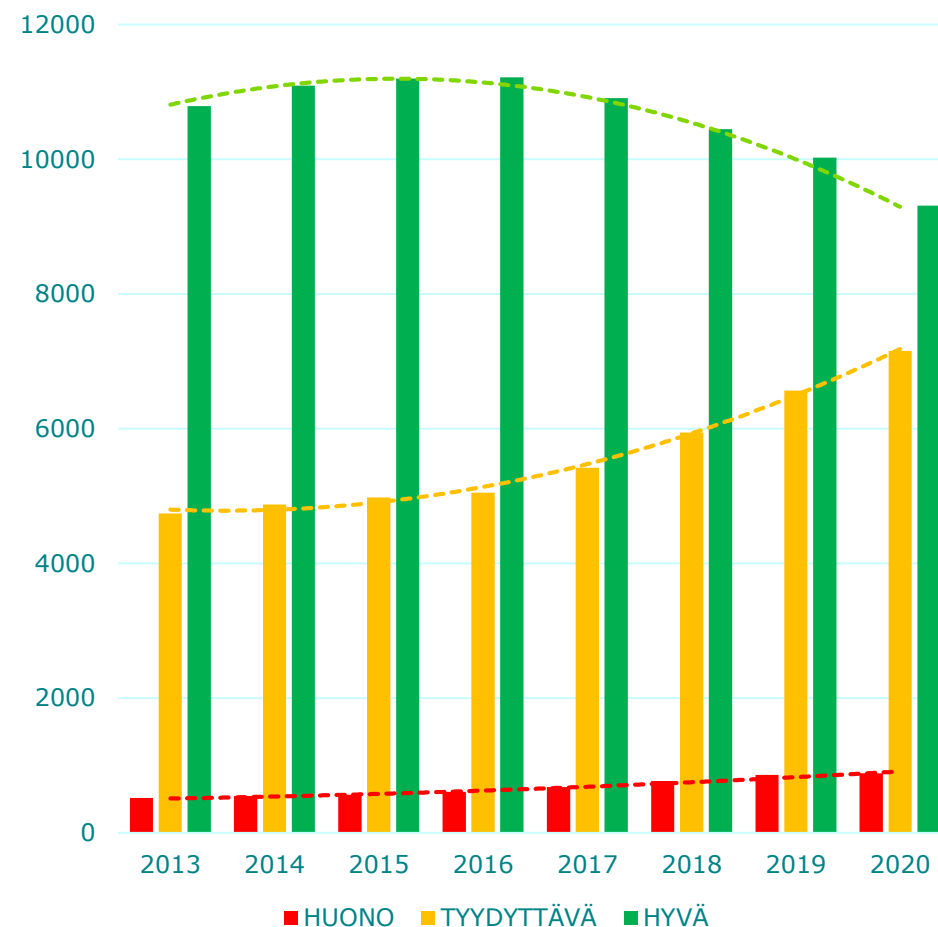
- ▶ **Päällystetyistä teistä noin 7 100 km on huonokuntoisia (12 %), joista noin 1 200 km kohdistuu pääteille.**
- ▶ **Sorateistä noin 2 800 km on huonokuntoisia (10 %).**
- ▶ **Silloista noin 770 kpl on huonokuntoisia (6 %), joista pääteillä noin 80 kpl.**
- ▶ **Kävely- ja pyöräteistä noin 730 km huonokuntoisia (12 %).**
- ▶ **Maanteiden korjausvelka on noin 1,5 miljardia euroa.**
- ▶ Pääteiden kunnon heikentyminen pysäytettiin vuonna 2020. Päällysteiden kunto vaihtelee kuitenkin alueittain. Erittäin huonoja tai huonoja tieosuuksia löytyy etenkin Etelä-Suomesta, Pohjois-Suomesta sekä paikoin myös Itä-Suomesta ja Pohjanlahden rannikkoalueelta. Myös päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnon parantaminen edellyttää merkittävää panostusta mm. kriittiset painumakorjaukset.
- ▶ Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden kuntoon on heikentynyt vuoden 2010 jälkeen selvästi. Vuonna 2020 tyytyväisyys päteihin parani hieman.
- ▶ Alemman tieverkon päällysteiden kunto on koko maassa päätieverkkoa heikompi.
- ▶ Sorateiden huono kunto haittaa erityisesti kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin, kun ajaminen on hitaampaa ja hankalampaa.
- ▶ Siltojen kuntokehitys on ollut myönteisempää, mutta merkittävä osa 1970-1980-luvulla rakennettuja siltoja on tulossa lähivuosina peruskorjausikään, mikä nostaa kunnossapidon rahoitustarvetta.
- ▶ Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys. Korjausvelan kasvu pysähtyi vuonna 2020 merkittävän lisäpanostuksen ansiosta.



Maanteiden siltojen kunto 2021

- ▶ Maantieverkolla noin 15 000 siltaa, joista päätieverkolla noin 2 500 kpl.
 - ▶ Huonokuntoisia siltoja noin 770 kpl, joista päätieverkolla noin 80 kpl.
 - ▶ Tyydyttäväkuntoisten siltojen lukumäärä ja pinta-ala on kasvanut voimakkaasti → huonokuntoisten lukumäärä tulee kasvamaan myös jatkossa.
 - ▶ Korjausvelkaa 1960- ja 70-lukujen silloissa. Lisäksi 1980- ja 90-luvun alussa rakennetut sillat tulevat peruskorjausikään.
 - ▶ Sillat ovat tieverkon kriittisiä kohtia.
- ▶ Siltojen kunto aiheuttaa enenevässä määrin haasteita elinkeinoelämän kuljetuksille, erityisesti raskaille erikoiskuljetuksille ja muille massakuljetuksille.
- ▶ Kantavuuspuutteet aiheuttavat usein sen, että silta joudutaan uusimaan peruskorjauksen sijaan → kustannukset moninkertaiset, aikatauluviiveet, muut toiminnalliset puutteet kannattaa korjata samalla.

VÄYLÄVIRASTO, SILTOJEN KUNTO (LUKUMÄÄRÄ)

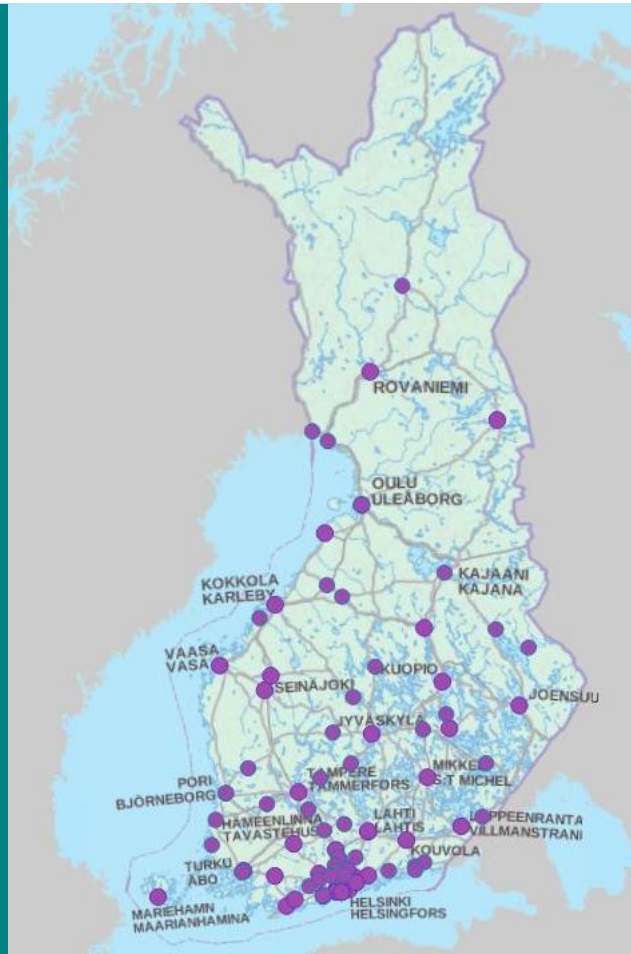


Yhteenveto maantieverkon haasteista 2021–2032

- ▶ Pääväylät **vastaavat** pääosin liikenteen ja kuljetusten **tarpeisiin**.
- ▶ Laajan tieverkon **pitäminen riittävässä kunnossa on kallista** → haasteena **etenkin siltojen isot peruskorjaustarpeet, vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen, korjausvelka ja talvikunnossapito**.
 - ▶ Henkilöliikenteessä korostuu päällysteiden heikko kunto, kaupunkiseutujen paikallinen ruuhkautuminen ja alemmalla tieverkolla talvihoidon riittävyys erityisesti työmatkaliikenteessä.
 - ▶ Tavaraliikenteessä korostuu päällysteiden heikko kunto, siltojen isot peruskorjaustarpeet, sorateiden huono kunto sekä kelirikosta johtuvat painorajoitukset.
- ▶ **Pääväyläasetuksen mukainen palvelutaso pääosin täyttyy**, mutta edellyttää myös toimia useilla yhteysväleillä (liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen).
- ▶ **Yhteiskunnan muutokset ja kasvavat kaupunkiseudut luovat haasteita**.
 - ▶ Henkilöliikenteen näkökulmasta korostuu **työmatkaliikenteen** tarpeet, **kaupunkiseutujen kehittämisen** tukeminen, **kestävän liikenteen** houkuttelevuuden ja **turvallisuuden** lisääminen sekä liikenteen **haittojen** vähentäminen (mm. pohjavesi- ja melusuojaustarpeet).
 - ▶ Tavaraliikenteen haasteet liittyvät **pistemäisiin parantamistoimenpiteisiin** (teollisuus- ja logistiikkakeskukset, satamat), paikoin **tieverkon puutteisiin** raskaan kaluston näkökulmasta (tieverkon geometria, kapeus, ohitusmahdollisuudet, liittyminen, sillat, yhdistettävyyden) sekä kaupunkien/satamien **sisääntuloväylien ruuhkautumiseen**.
 - ▶ Väyläkapasiteetin jakamiseen ja valintoihin voidaan vaikuttaa esim. priorisoimalla kaistoja joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen käyttöön kaupunkien sisääntuloteilla sekä hinnoittelulla.
- ▶ **Onnettomuuksia** tapahtuu suurten kaupunkien **sisääntuloteilla ja yksiajorataisilla valtateilla**.
 - ▶ Turvallisuutta voidaan parantaa mm. alentamalla nopeusrajoituksia ja parantamalla liittymäjärjestelyjä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Linja-autoliikenteen terminaalit ja keskeisimmät solmupysäkit

Valtakunnallisesti merkittävimmät linja-autojen kaukoliikenteen solmupisteet ovat Helsinki (Kamppi), Tampere, Jyväskylä ja Oulu.

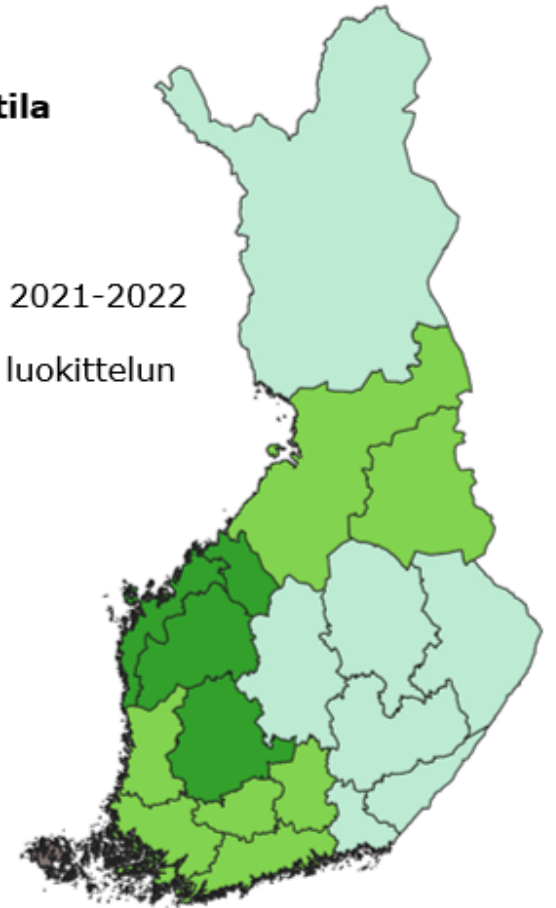
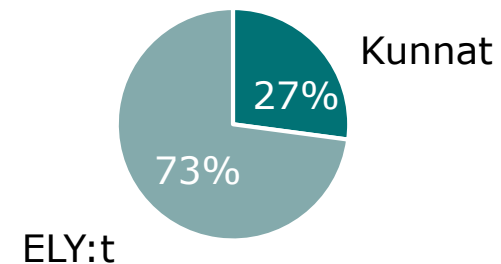


Linja-autoliikenteen terminaalit (Lähde: Digiroad, Matkahuolto)

ELY-keskusten solmupysäkkiselvitysten tila maakunnittain

- Ajantasainen
- Työ/päivitys käynnistyy 2021-2022
- Päivityksen/laajemman luokittelun tarve tunnistettu

ELY-keskusten ja kuntien vastuulla olevien pysäkkien osuudet





Rataverkko, ratapihat ja asemat

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

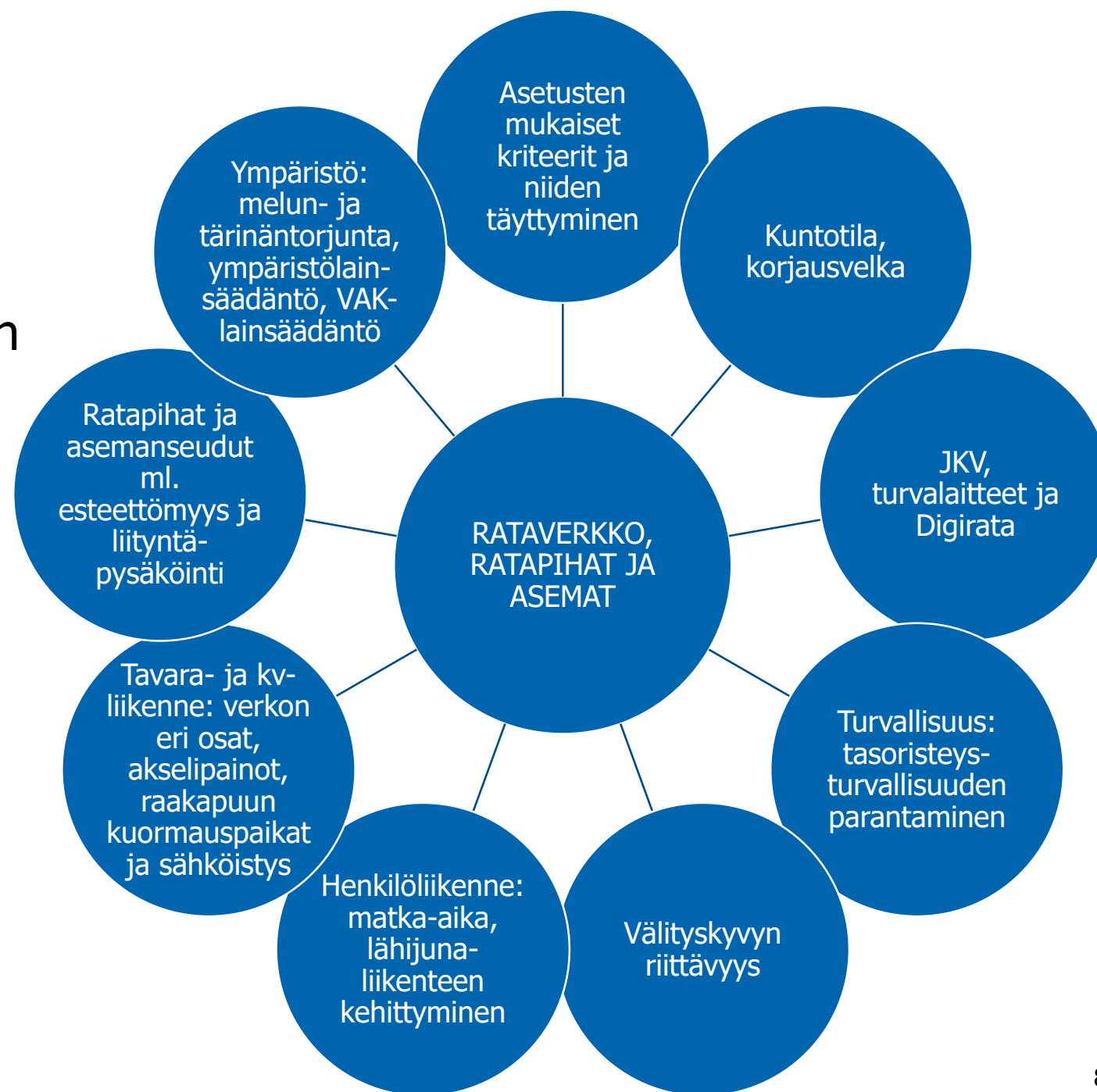
Lait ja asetukset

Liikennejärjestelmän
ja toimintaympäristön
tila ja muutokset

Asiakastarpeet

Rataverkon,
ratapihojen ja
asemien nykytila ja
kehitysnäkymät

Liikenne ja sen
kehittyminen



Nostoja ja muutoksia edelliseen tilannekuvaan nähtäen 1/2

- ▶ Tilannekuva ei ole merkittävästi muuttunut aiemmasta.
- ▶ Vuoden 2020 matka- ja kuljetusmäärät esitetty vuoden 2019 tietojen ohella.
 - ▶ Vuonna 2020 rautateiden matkamäärät vähenivät kaukoliikenteessä 45 % ja lähiliikenteessä 34 %. Kaukoliikenteen matkat vähenivät kaikilla rataosilla.
 - ▶ Vuonna 2020 rautateiden kuljetusmäärät pysyivät edellisvuoden tasolla.
- ▶ Rataverkolla korjausvelkaa vuoden 2020 alussa n. 1,25 mrd. €. Määrä ei juurikaan muuttunut vuoden 2020 aikana.
- ▶ Kohdenostoihin on tehty joitain päivityksiä, koska mm. hankkeita edennyt toteutukseen ja uusia selkeitä tarpeita on tarkentunut.
- ▶ Täsmennetty joitain yleisempiä nostoja mm. Väylävirastossa tehdyn asiakkuustyön myötä.

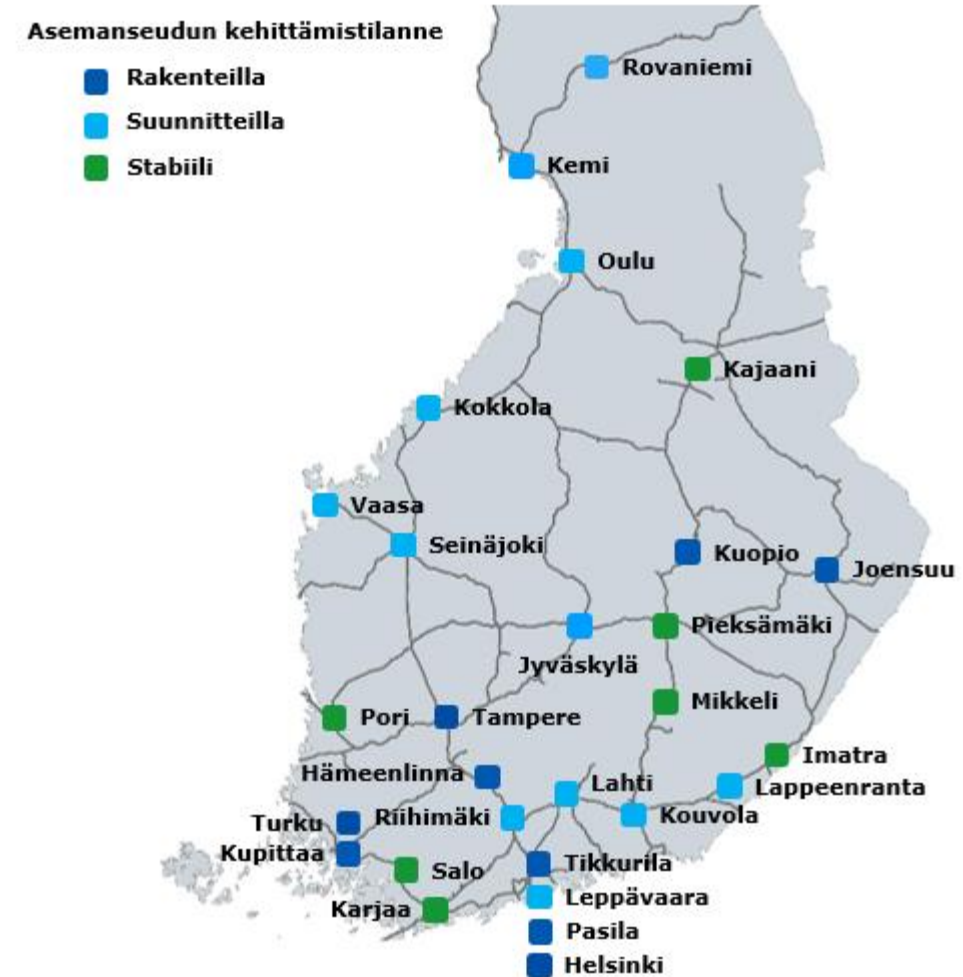
Nostoja ja muutoksia edelliseen tilannekuvaan nähdén 2/2

- ▶ Tulevaisuuden näkymiä ja haasteita täydennetty kuvaamaan paremmin kokonaisuutta.
- ▶ Rataverkon yhteyteen yhdistetty toisaalla tilannekuvassa aiemmin olleita asemia koskevia näkökohtia.

Maankäytön kehittämishankkeiden tilanne asemanseuduilla

(Kaukoliikenteen kannalta merkittävät asemat)

- ▶ **Asemanseudut ovat keskeisiä kaupunkikehittämisen kohteita.** Etenkin suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa asemanseutuja kehitetään liikenteen solmupisteiden rinnalla asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueena.
- ▶ Merkittäviä asemanseutujen kehittämishankkeita on käynnissä muun muassa Tampereella, Turussa, Oulussa, Joensuussa, Kuopiossa ja Lahdessa.
- ▶ Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän ja Lahden MAL-sopimuksissa on sovittu matka- ja asemakeskusten kehittämisestä yhteistyössä valtion ja kaupunkiseutujen kesken. Kuopiossa ratapihan parannus on käynnissä ja MAL-sopimuksessa on kirjattu matkustajainformaation kehittämisestä mm. matkakeskuksen alueella.
- ▶ Ratapihojen ja asemanseutujen maankäytön kehittämishankkeissa on tärkeää varmistaa, että hankkeiden tavoitteet ja suunnitelmaratkaisut sovitetaan yhteen sekä henkilö- että tavaraliikenteen toimivuuden edellyttämien reunaehtojen kanssa.



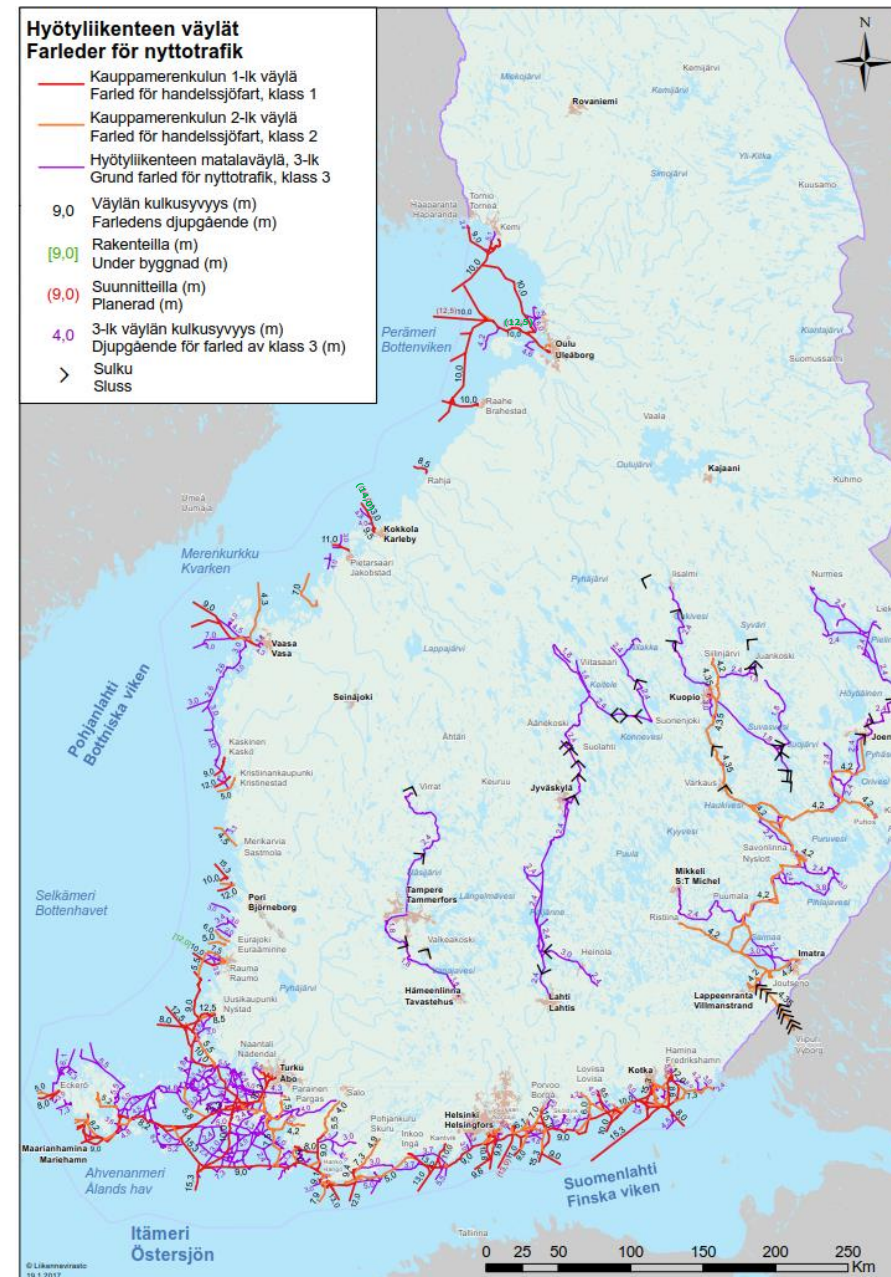


Vesiväylät ja satamat

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Keskeisiä nostoja

- ▶ Noin 80 % Suomen ulkomaankaupasta kulkee meritse.
- ▶ **Toimiva vesiväyläverkko ja talviliikenne** ovat elinkeinoelämän kannalta ensiarvoisen tärkeitä.
- ▶ Elinkeinoelämän kannalta keskeisimpiä palvelutasotekijöitä ovat **väyliä riittävä kulkusyvyyden ja jäänmurtotoiminnan hyvä palvelutaso**.
- ▶ **Uusin aluskalusto** vaatii myös nykyistä leveämpiä väyliä.
- ▶ **Saimaan kanavan** toimintaa turvaavat ratkaisut varmistaneet osaltaan koko sisävesiliikenteen tulevaisuutta.
- ▶ **Automaatio** lisää erityyppisen tiedon tarvetta ja kysyntää tulevaisuudessa.

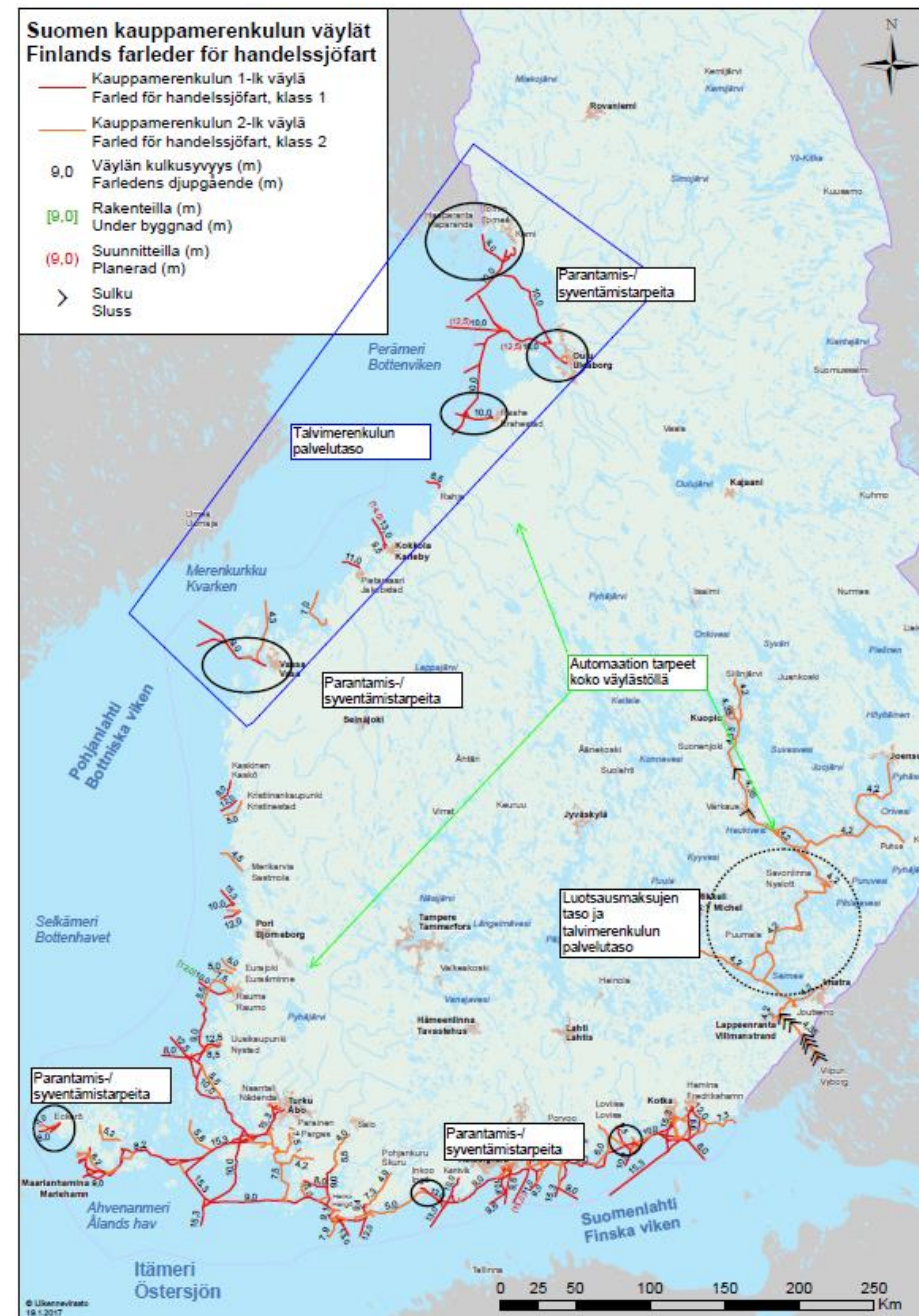


Vesiväylien tilannekuva – tunnistettuja kehittämis- ja parantamistarpeita

Vesiväylästäön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita.

Lähtökohtana tunnistettujen kehittämistarpeiden määrittelyssä 2032 ja niiden priorisoinnissa ovat elinkeinoelämän tarpeet.

1. Jäänmurron nykyisen palvelutason varmistaminen
 - Kaluston vanheneminen, aluskoot kasvavat
2. Väylien parantamis- ja kehittämistarpeet rannikolla
 - Aluskokojen muutokset, elinkeinoelämän tarpeet
3. Saimaan vesiliikenteen kehittämismahdollisuudet turvattu
 - Luotsausmaksujen taso, talvimerenkulun toimivuus
4. Alusten lisääntyvän automaation luomat uudet tarpeet koko kauppamerenkulun väylästäöllä.



Tulevaisuuden ennustekuva ja haasteet

- ▶ **Talvimerenkulun palvelutason turvaaminen** tärkeimmillä väylillä edellyttää nykyisen kaluston modernisointia. **Palvelutason varmistaminen** kuljetusten ja vesiliikenteen tarpeiden mukaisesti edellyttää päätöstä **uudesta jäänmurtokalustosta**.
- ▶ Tarvittavien **kehittämishankkeiden toteuttaminen** on keskeistä elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta, jotta väylästä ei muodostu merkittäviä pullokauloja.
- ▶ **Sisävesiliikenteen kilpailukykyä** on turvattu Saimaan kanavan kehittämisellä. **Luotsausmaksujen** kohtuullinen taso ja **jäänmurron** toimivuus on turvattava
- ▶ Tärkeimpien **parantamishankkeiden toteuttaminen** siten, ettei väylästä synny merkittäviä yksittäisiä pullonkauloja.
- ▶ **Korjausvelan pitäminen kurissa** suunnitelmallisesti.
- ▶ Panostukset **liikenteen automaation** lisäämiseksi kuljetusten ja vesiliikenteen tarpeiden mukaisesti tärkeimmillä **kauppameren väylillä**.

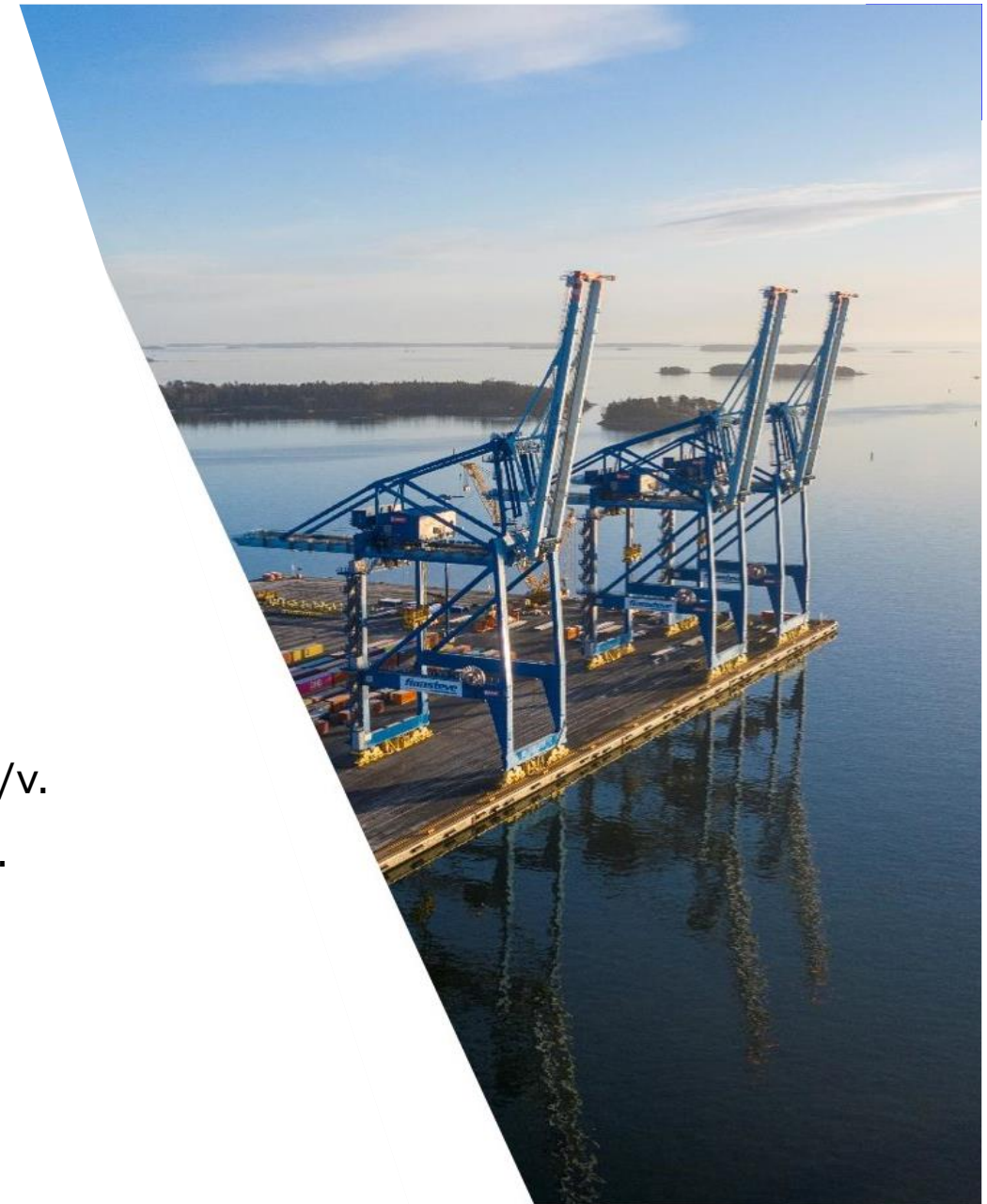
Satamat ja TEN-T-tarkastelut

- ▶ Vesiväylien ja satamien TEN-T-analyyseissä ei merkittäviä muutoksia.
- ▶ Satamien tavarajaliikenteessä esitetty k.a. 2017–2019 sekä erikseen 2020 → uutena Saimaan satamien tavaraliikennemäärät.
- ▶ Koronan vaikutuksia analysoitu vuoden 2019 tilanteeseen
 - ▶ Maahantulorajoitusten takia mm. Helsinki–Tukholma-yhteys on ollut ajoittain pois käytöstä
 - ▶ Merikuljetusten määrä väheni kesästä alkaen - satamakohtaiset vaihtelut ovat olleet erilaisia.
 - ▶ Ulkomaan merikuljetuksissa satamien kuljetukset vähenivät n. 5 % ja kotimaan vesikuljetuksissa n. 30 %.
 - ▶ Ulkomaan matkustajaliikenne väheni n. 65 %.
 - ▶ Saimaan kanavan tavaraliikennemäärät n. 20 %.



Satamien tilannekuva – haasteet nykytilanteessa ja 2032

- ▶ Satamien palvelut tuotetaan kysynnän mukaan kaupallisin perustein.
- ▶ Investointitarpeita lisäävät alusten pituuden ja leveyden kasvu sekä isompien uusien tuotantolaitosten ja kaivosten avaaminen (esim. MG investointi Kemiin).
 - ▶ Yritykset tekevät päätökset tuotteiden ja raaka-aineiden kuljetusketjuista ml. satamat.
- ▶ Satamiin tehty investointeja 2016–2020 n. 176 milj. euroa/v.
- ▶ Satamiin suunnitteilla investointeja 2021–2025 n. 205 milj. euroa/v.
- ▶ Muissa haasteissa ei merkittäviä muutoksia.



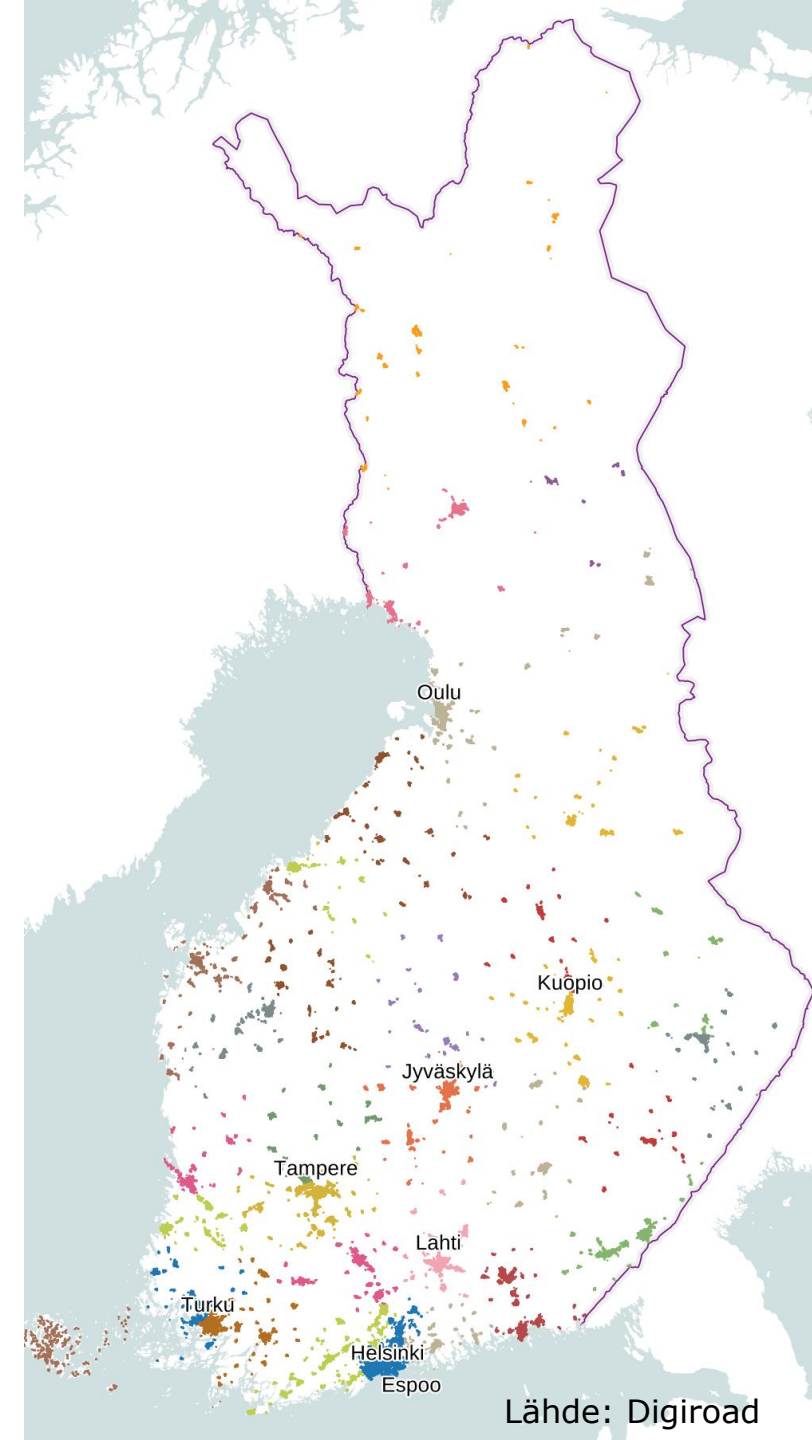


Katuverkko ja kaupunkiraideliikenne

Analyysiverkosto 8.9.2021

Katuverkko-osion kehittämistarve kohdistuu tietopohjaan

- ▶ Yleiskuvaa katuverkkoon kohdistuvista investoinneista ja yllä- ja kunnossapidosta saadaan mm. kuntien käyttötaloutta ja investointeja seuraamalla (Tilastokeskus)
 - ▶ vuonna 2019 kunnat käyttivät liikenneväylien investointeihin ja yllä- sekä kunnossapitoon noin 1.58 mrd. euroa, joista valtaosa kohdistui katuverkkoon. Noin 2/5 kustannuksista muodostui katuverkon yllä- ja kunnossapidosta ja 3/5 investoinneista.
 - ▶ Katuverkon korjausvelasta ei ole kootusti tietoa valtakunnallisesti. Osassa kunnista on selvitetty katuverkon korjausvelka. Kokonaisarvio perustuu asiantuntija-arvioihin.
- ▶ Katuverkon tietoja ylläpidetään Väyläviraston avoimessa Digiroad-tietojärjestelmässä. Kunnilla on vastuu katuverkkotietojen toimittamisesta järjestelmään.
 - ▶ Kattavuudessa vielä kehittämistarpeita usean tietolajin osalta
- ▶ Katuverkkoa on rakennettu paljon 1960-luvulla ja se kaipaa toiminnallista päivittämistä mm. automaation tarpeisiin ja esteettömyyden parantamiseen liittyen.
- ▶ Tavarakuljetuksiin liittyen noussut esiin selvitystarpeita niin valtakunnallisten solmupisteiden kuten terminaalien ja satamien reittien sujuvuudessa kuin erilaisten isojen kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljetusreittien toimivuudessa etenkin isojen tuotantolaitosten ja pääväylien välisillä katuyhteyksillä. Myös citylogistiikkaan liittyen on tunnistettu kehittämistarpeita mm. lastaus- ja purkumahdollisuuksiin sekä jakelun informaatiojärjestelmien kehittämiseen.



Lähde: Digiroad

Tilannekuvaan päivittyvä tieto

Kestävään liikkumiseen liittyvän infra-tilannekuvan vahvistaminen

- ▶ Katuverkko-osiota päivitettiin kaupunkiraideliikenneosiolla. Valtio jakaa pääosin katuverkolle kohdistuvia kaupunkiraideliikenteen infra-avustuksia.
 - ▶ Suurimmilla kaupungeilla on tarpeita tehokkaampaan joukkoliikenteeseen kaupunkien kasvun myötä - kytkeytyy keskeisesti yhdyskuntarakenteen tiiviystavoitteisiin.
 - ▶ Kehittämistarpeet liittyvät kestävän liikkumisen ja kulkutapojen lisäämiseen. Tärkeää kytkeä liikennehankkeet tukemaan ja palvelemaan olemassa olevaa ja kehittyvää yhdyskuntarakennetta.
- ▶ Valtio jakaa infra-avustuksia myös kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyen, joten pyöräliikenteen osalta päivittyy pyöräliikenneinfran tilannekuva
 - ▶ Kokonaiskuvaa seudullisen pyöräliikenteen verkon tilasta

Seuraavaksi ryhdytään kehittämään katuverkko-osiota yhteistyössä kaupunkiseutujen ja Kuntaliiton kanssa. Olemme yhteyksissä asiasta tarkemmin syksyllä.





Liityntäpysäköinti, lentoasemat ja solmupisteiden esteettömyys

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Liityntäpysäköinti

- ▶ Liityntäpysäköinnin kehittämistä tehdään seudullisena yhteis-työnä
 - Liityntäpysäköinnin kehittäminen on kytketty alueelliseen liiken-nejärjestelmäsuunnitteluun.
 - MAL seuduilla liityntäpysäköinnin kehittäminen on usein kirjattu myös valtion ja kaupunkiseudun kuntien väliseen sopimukseen.
 - HSL alue ja Pirkanmaa seudullisessa kehittämisessä pisimmällä.
- ▶ Kaukoliikenteen asemien osalta kehittämistarpeita on tunnistettu pääosin kaukoliikenteen suurimmilla (K1 luokan) asemilla, joissa asemanseudun maankäytön kehittämisen johdosta liityntäpysäköintiä muutetaan rakenteelliseksi.
- ▶ Liityntäpysäköintitietojen kokoaminen digitaaliseen muotoon (sijainti, paikkamäärät, rajoitteet) ja tarjoaminen matkustajille.

MAL- kaupunkiseudut	Liityntäpysäköinnin seudullisen suunnittelun tilanne
Helsingin seutu	Toimenpideohjelma 2017, ohjaava taho HSL alueen liityntäpysäköinnin yhteistyöryhmä
Tampereen seutu	Seudullinen liityntäpysäköinnin toteuttamiseen tähtäävä suunnitelma valmisteilla 2021, ohjaava taho kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä ja maakuntatasoinen liityntäpysäköinnin yhteistyöryhmä
Turun Seutu	Kehittämishjelma päivitetty 12/2020
Oulun seutu	Ei seudullista suunnitelmaa
Lahden seutu	Alueet kartoitettu maakunnan sisäisen bussiliikenteen osalta 2021, loput valmisteilla 2021 (MAL toimenpide)
Jyväskylän seutu	Liityntäpysäköintipaikkojen kartoitus MAL-toimenpide
Kuopion seutu	Ei seudullista suunnitelmaa, tunnistettu yksittäisiä alueita

Koronan vaikutus lentoasemilla vuonna 2020

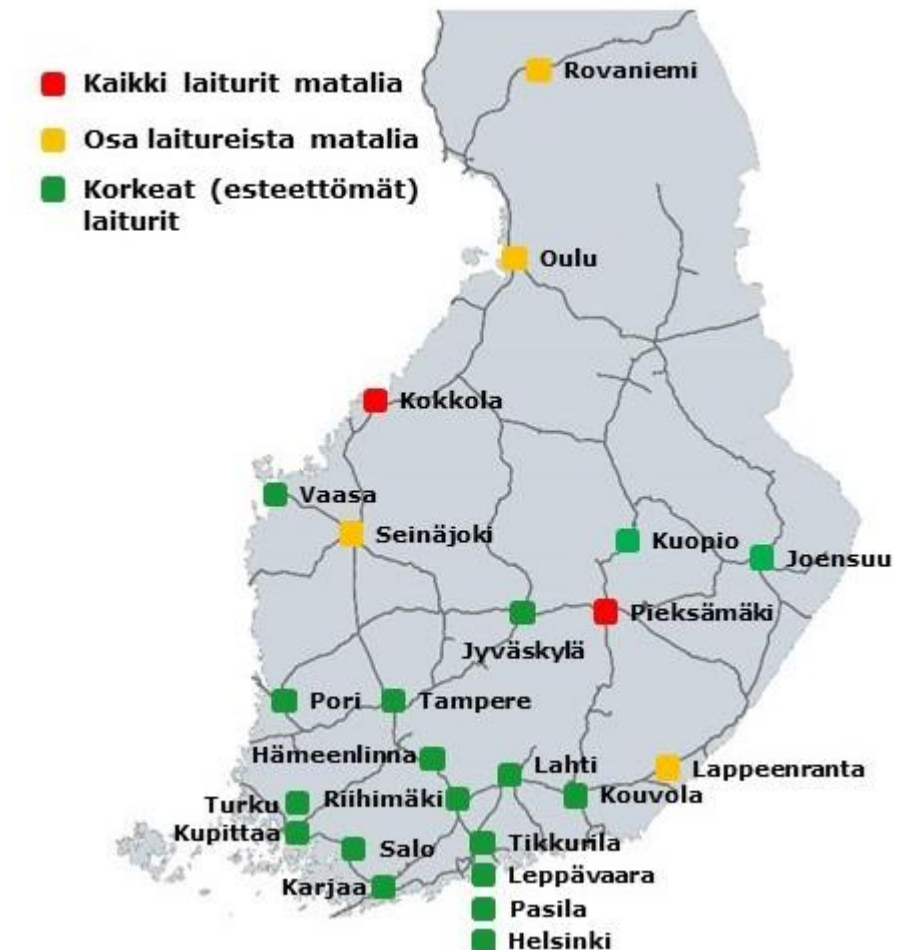
- ▶ Vuonna 2020 lentoasemien yhteenlaskettu matkustajamäärä laski noin 75 % eli noin 20 miljoonalla matkustajalla vuoteen 2019 verrattuna.
 - ▶ Helsinki-Vantaalta matkusti yhteensä 5 miljoonaa (vuonna 2019: 21,9) matkustajaa, joista 4 miljoonaa oli kansainvälisiä matkailijoita.
- ▶ Kaikkiaan 14 lentoasemaa oli vaihtelevasti kiinni 2020 aikana ja toimintoja on ollut rajoitetusti käytössä (13 Finavian asemaa + Lappeenranta). Kiitoteitä on jouduttu sulkemaan määrärajoiksi kysynnän romahdettua, myös Helsinki-Vantaalla.
 - ▶ Viiden lentoaseman, Joensuu, Kajaani, Kemi-Tornio, Jyväskylä ja Kokkola-Pietarsaari, liikenne Helsingistä ko. paikkakunnalle ensin keskeytyi, mutta käynnistyi talvikauden ajaksi harvennetuilla aikatauluilla. Vuonna 2021 valtio on järjestänyt näille reiteille ostoliikennettä.
- ▶ Finavia on hyödyntänyt korona-ajan alhaisia liikenne- ja matkustajamääriä ja jatkanut sekä osin aikaistanut laajennus- ja korjaus-hankkeitaan.
 - ▶ Lapin lentoasemien kehitysohjelma valmistui 2020.
 - ▶ Helsinki-Vantaan asematasojen peruskorjaus saatiin valmiiksi vuoden 2020 loppuun. 2. terminaalien laajennukset ja muutostyöt etenevät ennakoitua nopeammin.
 - ▶ Keväällä 2021 Finavia uusii Maarianhaminan lentoaseman kiitotien päällysteen (kenttä on suljettuna 16.5.–3.7.2021).
 - ▶ Finavia saavutti ilmasto-ohjelmansa mukaisen hiilineutraaliuden kaikilla lentoasemillaan vuonna 2019.

Lentoasema	Yhteensä 2020	
	Matkustajat	Muutos-%
Helsinki	5 053 134	-76,9
Oulu	312 892	-70,4
Rovaniemi	268 122	-59,4
Kittilä	206 251	-43,2
Ivalo	114 922	-52,1
Turku	112 585	-75,1
Kuusamo	70 943	-37,8
Vaasa	59 712	-80,4
Kuopio	57 599	-76,3
Tampere	35 950	-83,8
Mariehamn	23 962	-53,6
Joensuu	21 939	-82,7
Kajaani	17 379	-80,1
Kemi-Tornio	13 661	-78,5
Jyväskylä	10 590	-84,1
Kokkola-Pietarsaari	9 168	-83,7
Pori	5 314	-63,1
Enontekiö*	5 258	-81,2
Savonlinna	1 202	-88,5
Halli Kuorevesi	0	/0
Utti	0	/0
Lappeenranta*	21 916	-74
YHTEENSÄ	6 422 499	-75,4

Solmupisteiden infran esteettömyys

- ▶ Solmupisteiden esteettömyys koostuu infran ja palvelun esteettömyydestä, avustamisesta ja saavutettavuudesta matkatiedosta. Solmupisteiden kulkureitit, laiturialueet ja asemakiinteistö(/muu odotustila) vaikuttavat infran esteettömyyteen.
 - ▶ Jo pelkästään infran esteettömyystietojen osalta runsaasti koottavaa ja kehitettävää. Valtiolla suurin rooli rautatieasemien infran esteettömyyden edistämässä.
- ▶ Rautatieasemien esteettömyyttä (sis. kulkureittien ja opastuksen esteettömyys) selvitetään tarkemmin vuonna 2021. Uusimpia parannuksia Joensuussa, Kuopiossa ja Riihimäellä.
- ▶ Linja-autoterminaalien infran omistajuus ja kehittäminen jakautuu usealle eri taholle, terminaalien infran esteettömyydestä ei ole toistaiseksi kattavaa kuvaa. Muun muassa avustamista kuvataan tarkemmin liikennepalveluiden tilakuvassa ja matkustajapalveluiden palvelutasoa jatkossa suurimpien solmujen osalta tarkemmin solmupisteiden palvelutasotyössä.
- ▶ Lentoasemien ja satamien infrastruktuuri soveltuu lähtökohtaisesti etenkin liikuntarajoitteisten liikkumiseen. Tilakuvassa kuvattu pääosin avustamista.
- ▶ Kaikissa solmuissa kehittämistarpeena näkö- ja kuulovammaisten opastus ja matkustajainformaatio (etenkin häiriötilanteissa) ja koko matkaketjua koskevan esteettömyystiedon saatavuuden ja saavutettavuuden lisääminen.

Kaukoliikenteen 1 luokan rautatieasemien laitureiden esteettömyys





Yksityistiet

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Yksityistiet tärkeä osa tieverkkoa

Yksityistiet lukuina

- ▶ Yksityisteitä on noin 370 000 km, kun valtion hallinnoimia teitä on noin 80 000 km.
- ▶ Siltoja yksityisteillä on noin 12 000 kpl.
- ▶ Yksityisteiden varrella on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilaa, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä.
- ▶ Yksityisteiden varrella asuu noin puoli miljoonaa suomalaista.
- ▶ Yksityisteiltä lähtee noin 4 000 puurekkaa päivässä.



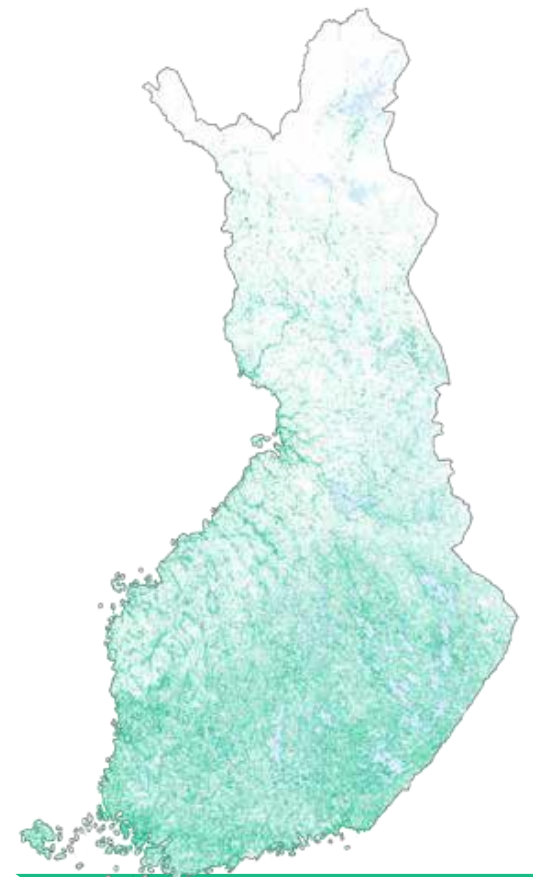
Valtatiet ja kantatiet

14 000 km



Seututiet ja yhdystiet

66 600 km



Yksityistiet

370 000 km

Yksityisteiden kunto 2020–2032

- ▶ Yksityistieverkkoa tulee kehittää osana koko liikennejärjestelmää.
- ▶ Yksityisteiden **tienpidon kustannukset** ovat lähes 200 milj. €/vuosi → tieosakkaiden resurssit eivät tähän yksistään riitä.
- ▶ Teiden kunto ei vastaa kaikkien tienkäyttäjien vaatimuksia. Osalle teistä tarvittaisiin **rakenteen peruskorjausta**.
- ▶ Pääosa silloista on rakennettu 60–80-luvuilla, **eivätkä ne enää vastaa siltojen nykyisiä kantavuuden ja liikenneturvallisuuden vaatimuksiin**.
- ▶ Yksityistiet ja erityisesti niiden siltojen **kunto tulisi inventoida** koko verkon kunnon ja ominaisuuksien selvittämiseksi.
- ▶ Lisäksi olisi **tärkeää tunnistaa merkittävimmät yksityistiet ja sillat** kunnostamisen kohdistamiseksi keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen toimivuuden kannalta tärkeimmille osuuksille.



Rajanylityspaikat

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Rajanylityspaikat

- ▶ Rajanylityspaikkojen tavara- ja matkustajaliikenteessä esitetty k.a. 2017–2019.
- ▶ Koronan vaikutuksia analysoitu vuoden 2019 tilanteeseen
 - ▶ Maaliskuusta 2020 alkaen osa rajanylityspaikoista on ollut väliaikaisesti suljettuna ja niiden liikennettä on rajoitettu.
 - ▶ Vainikkalan raja-aseman matkustajaraideliikennemäärät vähenivät n. 80 %.
 - ▶ Tavaraliikenteessä raideliikenteen kuljetusmäärät kasvovat kaikilla raja-asemilla yht. n. 5 %.
 - ▶ Maantieliikenteessä ajoneuvojen määrä väheni kaikilla raja-asemilla yht. n. 55 %.
- ▶ Muissa analyyseissä ei merkittäviä muutoksia.



Kiitos

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Väylävirasto

valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019

lvm.fi @lvmfi #liikenne12

