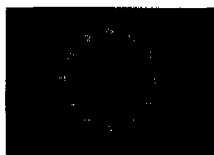


# **KOHTI ETELÄ-SUOMEN ALUERAKENNE 2030 VISIOTA**

## **Liikenteen runkoverkon kärkihankkeet**

**Luonnos 11.11.2005**



ESRS Interreg IIIA

**ETELÄ-SUOMEN MAAKUNTIEN LIITTOUMA**



## Sisällysluettelo

<b>ESIPUHE</b>	<b>3</b>
<b>1. JOHDANTO</b>	<b>4</b>
<b>2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ MUUTOKSESSA</b>	<b>5</b>
<b>3. ETELÄ-SUOMEN ALUERAKENNE 2030 VISIO</b>	<b>8</b>
3.1 Toiminnallinen aluerakenne	8
3.2 Väestö ja työpaikat	8
3.3 Asuminen, ympäristö ja liikenne	9
<b>4. ETELÄ-SUOMEN RUNKOVERKKO 2030</b>	<b>12</b>
<b>4.1. Itä-länsi-yhteydet</b>	<b>13</b>
4.1.1 Eurooppatie E18	13
4.1.2 Ylinen Pietarintie	14
4.1.3 Turku–Helsinki–Pietari-rautatieyhteys	15
<b>4.2 Itäiset yhteydet</b>	<b>16</b>
4.2.1 Vt 4 Helsinki–Lahti–Heinola(–Jyväskylä/Mikkeli)	16
4.2.2 Vt 6 Helsinki–Kouvola(–Joensuu)	17
4.2.3 Luumäki–Imatra-rata	17
4.2.4 Kouvola–Kuopio-rata	18
<b>4.3 Läntiset yhteydet</b>	<b>18</b>
4.3.1 Vt 3 Helsinki–Tampere	18
4.3.2 Helsinki–Tampere-rata	19
4.3.3 Vt 9 Turku–Tampere	19
4.3.4 Turku–Toijala-rata	19
4.3.5 Vt 8 Turku–Pori	20
<b>5. ETELÄ-SUOMEN RUNKOVERKON KÄRKIHANKKEET 2006-2010</b>	<b>21</b>

## ESIPUHE

Seitsemän maakunnan yhteinen visio Etelä-Suomen aluerakenteesta vuonna 2030 valmistui 2.3.2005. *Etelä-Suomen aluerakenne 2030 - Asuminen, ympäristö ja liikenne* -raportissa kerrotaan, missä ovat rakentamisen keskittymät ja mihin asumista tullaan ohjaamaan, missä taas ovat arvokkaat luontoalueet sekä millaiseksi päätie- ja rautatieverkko muotoutuu. Lisäksi siinä kuvataan, mikä on vesiliikenteen ja lentoliikenteen asema ja miten kansainväliset yhteydet toimivat.

Yhteisen vision työstäminen on merkittävä saavutus alueelta, joka on kokonaisuutena maan kehityksen kärjessä ja samalla sisäisesti hyvin erilainen. Hyväksyessään tulevaisuudenkuvan maakunnan liitot ovat sitoutuneet myös sen toteuttamiseen.

Nyt käsillä olevassa uudessa raportissa vision toteuttaminen on hankkeistettu ja aikataulutettu tie- ja raideliikenteen runkoverkkojen osalta. Etelä-Suomen aluerakennevision oikea-aikainen toteutuminen on elintärkeää koko maan kilpailukyvyn kannalta. Onhan Etelä-Suomi Suomen tuonnin ja viennin valtaväylä sekä elinkeinoelämän sydän.

Vision toteutumiseen vaikuttavat myös ministeriöt, erityisesti liikenne- ja viestintäministeriö, väylävirastoineen ja alueorganisaatioineen. Kun maakunnat ja kunnat kaavoituksella ja muilla aluekehityksen toimenpiteillä luovat houkuttelevat puitteet vision mukaiselle asuntorakentamiselle ja työpaikkojen sijoittumiselle, valtio luo liikenteelliset edellytykset suunnitellulle kasvulle ja sen tasapainoiselle jakautumiselle Etelä-Suomen alueelle.

Tämä raportti on samalla ehdotus "yhteiskuntasopimukseksi", jolla valtio ja Etelä-Suomen maakuntien liittouma voisivat linjata yhteistyötään Etelä-Suomen aluerakenne 2030 -vision toteuttamiseksi. Sopimus olisi selkeä viesti yksityiselle sektorille tulevasta kehityksestä, jonka varaan voi rakentaa ja kehittää toimintaa.

Koko julkisen sektorin selkeä sitoutuminen on tärkeää myös liikenneinfrastruktuurin uusien rahoitustapojen löytämiseksi. Koska valtion suora budjettirahoitus on riittämätön Etelä-Suomen aluerakennevision mukaisen liikenneinfrastruktuurin rakentamis- ja ylläpitokuluihin, on kumppanuus yksityisen sektorin kanssa välttämätöntä vision toteuttamiseksi toivotussa aikataulussa. Alueiden ja kuntien rooliin voisi kuulua väyliin kiinteästi liittyvien kehittämisalueiden kaavoittaminen ja luovuttaminen kehityskäytävän osiksi. Hankkeen rahoittajilla ja toteuttajalla olisi silloin vastuu väylän rakentamisesta ja kunnossapidosta, mutta myös vahva intressi logistiikka-alueiden toteuttamisesta ja markkinoinnista. Uudet rahoitusratkaisut ovat mahdollisia erityisesti Etelä-Suomessa kasvun nopeuden ja määrän vuoksi.

Aluerakennetyö on vuosina 2004 ja 2005 osa Suomenlahden kasvukolmio -hanketta, ja sitä rahoittaa osin Euroopan unioni (Etelä-Suomen rannikkoseudun Interreg III A -ohjelma).

Helsingissä 2.11.2005

Etelä-Suomen maakuntien liittouma

## 1. JOHDANTO

Tässä raportissa esitetään Etelä-Suomen maakuntien liittouman näkemys Etelä-Suomen aluerakenne 2030 -vision toteuttamisesta liikenteen osalta. Raportissa määritellään Etelä-Suomen tie- ja raideliikenteen runkoverkon kehittämishankkeet. Niiden toteuttamista tarkastellaan kolmessa ajanjaksossa: vuosina 2006–2010 toteutettavat hankkeet, vuosina 2011–2014 toteutettavat hankkeet sekä vuosina 2015–2030 toteutettavat hankkeet.

Teiden osalta mukana ovat liittouman ehdottamat runkotiet<sup>1</sup> ja ratojen osalta nopeat yhteydet sekä ns. selvitettävät yhteydet. Muita Etelä-Suomen aluerakenteen kehittämisen kannalta tärkeitä tie- ja ratayhteyksiä sekä hankkeita ei ole käsitelty. Näistä erityisen tärkeinä liittouma pitää kansainvälisiä satama- ja lentokenttäyhteyksiä.

Vaikka tämä raportti keskittyy vain tiettyihin hankkeisiin, Etelä-Suomen maakuntien liittouma pitää erittäin tärkeänä, että liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuudessaan, ja että perustienpitoon suunnataan riittävästi varoja. Liittouma tukee myös liikenne- ja viestintäministeriön teemapakettiajattelua, sillä vaikka teemapakettihankkeet ovat huomattavasti runkoväylien hankkeita pienempiä, on niillä tärkeä rooli tasapainoisen aluekehittämisen kannalta.

Tässä raportissa kuvataan ensin lyhyesti Etelä-Suomen aluerakenteeseen vaikuttavia toimintaympäristön muutostekijöitä erityisesti liikenteen näkökulmasta. Tämän jälkeen kuvataan tiivistetysti Etelä-Suomen maakuntien aiemmin hyväksymä Etelä-Suomen aluerakenne 2030 -visio, johon tämä käsillä oleva raportti perustuu. Visio koostuu toiminnallisesta aluerakenteesta (*hyväksytty 3.4.2003, ISBN 951-98634-2-7*), väestöstä ja työpaikoista (*8.6.2004, ISBN 951-98634-4-3*) sekä asumisesta ja rakentamisesta, luonnosta ja kulttuuriympäristöstä sekä liikenteestä ja kansainvälisistä yhteyksistä vuonna 2030 (*2.3.2005, ISBN 951-98634-7-8*).

Seuraavassa luvussa esitellään liittouman näkemys liikenteen runkoverkoista eli Etelä-Suomen tärkeimmät yhteysvälit ja niihin liittyvät liikennehankkeet vuoteen 2030 mennessä. Yhteysvälien tärkeys perustellaan lyhyesti, sillä pääosin perustelut (väestön ja työpaikkojen kasvu, teollisuuden tuotannon arvo, liikennemäärät jne.) on esitelty Etelä-Suomen maakuntien liittouman aluerakenne 2030 –työn aikaisemmissa raporteissa. Yhteysvälit on jaoteltu kolmeen ryhmään: itä-länsi-yhteydet ja itäiset sekä läntiset yhteydet. Yhteysvälien toteutus esitetään hankkeittain (vain suurimmat investoinnit). Jos yhteysvälin tavoitetilä on jo saavutettu tai se sisältää vain pieniä parannustoimenpiteitä, sille ei esitetä varsinaisia hankkeita. Viimeisessä luvussa on kuvattu yhteenvetona liittouman kärkihankkeet vuosina 2006-2010.

Tämän raportin valmistelutyö alkoi alkuvuodesta 2005. Laatumiseen ovat osallistuneet liittojen asiantuntijoiden lisäksi luottamushenkilöt. Valmistelusta on vastannut yhdyshenkilöryhmä, johon kuuluu liittojen maakuntakaavoittajia ja liikenteen asiantuntijoita. Maakuntahallitusten yhteiskokous merkitsi kokouksessaan 21.9.2005 tiedoksi tämän raportin tilannekatsauksen sekä evästi työn jatkovalmistelua. Tavoitteena on, että maakuntahallitusten puheenjohtajat ja liittouman valmistelutoimikunta hyväksyvät raportin helmi-maaliskuussa 2006.

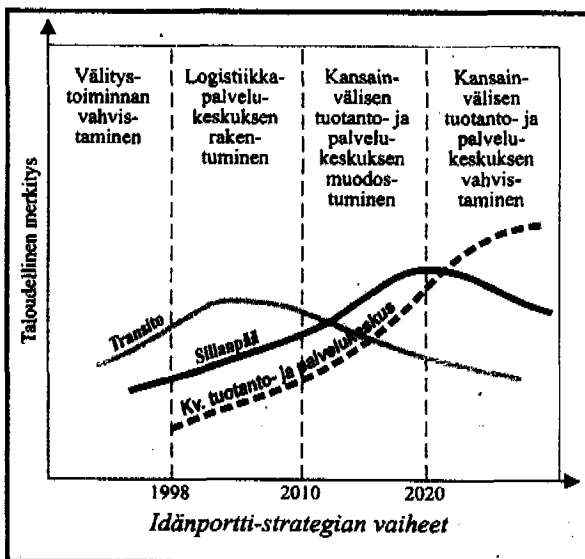
---

<sup>1</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee esitystä valtakunnallisesti merkittävistä liikenteen runkoverkoista. Runkoverkkotyöryhmän esitys (2005) vastaa pääpiirteissään liittouman näkemystä Etelä-Suomen teiden ja ratojen runkoverkosta. Liikenne- ja viestintäministeriön on tarkoitus päättää runkoverkoista vaikutusten arvioinnin jälkeen vuoden 2006 alkupuolella.

## 2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ MUUTOKSESSA

Tässä luvussa hahmotellaan aluerakennevision toteutumisen kannalta ajankohtaisia, merkityksellisiä toimintaympäristön muutostekijöitä erityisesti liikenteen näkökulmasta. Toimintaympäristön muutostekijöitä on kuvattu tarkemmin aluerakennetyön edellisissä vaiheissa.

Etelä-Suomen liikenteen kärkihankkeet on määritelty edellisen kerran vuonna 1998 osana Etelä-Suomen yhteyskäytävän kehittämissstrategiaa (ESY-projekti)<sup>2</sup>. Työn yhteydessä esitettiin ajatus Etelä-Suomen liiketoiminta-aseman kehityksestä (ns. Idänportti-strategia) (kuva 1). Sen mukaan Etelä-Suomen liiketoiminta-asema muotoutuu kolmen toisiaan tukevan kehitysvaiheen yhteisvaikutuksesta. Ensimmäisessä kauttakulkuväylän eli välitystoiminnan vaiheessa perustana on hyvin toimiva infrastruktuuri, jota täydentävät monipuoliset logistiikka-, liikenne- ja muut palvelut. Sillanpäätehtävä kuvaa tilannetta, jossa kansainväliset yritykset toimivat Suomesta Venäjälle ja Skandinaviaan. Yhdentymisvaiheessa Etelä-Suomesta on muodostunut kansainvälisiä yrityspalveluja tarjoava palvelu- ja tuotantokeskus. Nyt, lähes kymmenen vuotta myöhemmin, kehityskuva on edelleen ajankohtainen. Etelä-Suomi on siirtynyt selvästi Sillanpääasemasta kohti kansainvälistä tuotanto- ja palvelukeskusta. Tulevaan kehitykseen vaikuttavat paitsi Etelä-Suomen oma aktiivinen toiminta, myös muutokset toimintaympäristössä.



Kuva 1. Etelä-Suomen liiketoiminta-aseman kehityksen vaihteellisuus.

Etelä-Suomen liiketoiminta-aseman kehittyminen tulevaisuudessa liittyy keskeisesti kansainväliseen, muun muassa lähialueiden ja erityisesti Venäjän kehitykseen. Suomen viisi tärkeintä vientimaata tällä hetkellä ovat Saksa, Ruotsi, Venäjä, Iso-Britannia ja Yhdysvallat (noin 45 % Suomen viennistä). Kolme suurinta tuontimaata ovat Saksa, Ruotsi ja Venäjä. Erityisesti Suomen ja Venäjän välinen kauppa on viime vuosina kasvanut huomattavasti. Venäjän poliittinen järjestelmä on vakiintunut, sen taloudellinen kehitys on ollut voimakasta ja pitkällä aikavälillä sekä EU:n että Venäjän tavoitteena on Venäjän integroituminen yhä selkeämmin sekä Euroopan että maailmantalouteen. Tämä kehitys lisää voimakkaasti Suomen ja Venäjän välistä vuorovaikutusta ja kauppaa, mikä näkyy myös liikennemäärien kasvuna. Venäjän asukasta kohden lasketun bkt:n

<sup>2</sup> Etelä-Suomen maakuntien liittouma (1998). Etelä-Suomen yhteyskäytävän kehittämissstrategia.

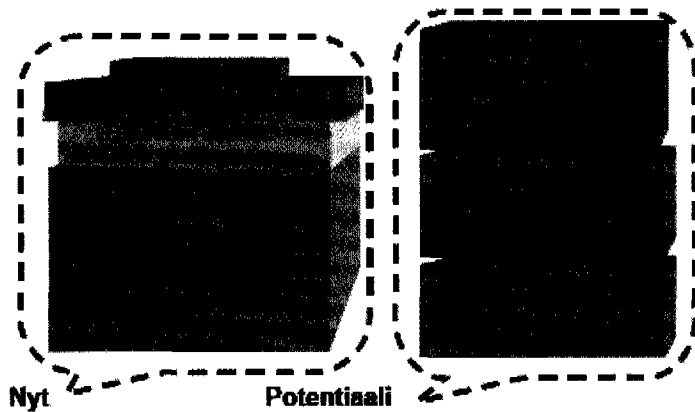
ennustetaan kasvavan 2,8-kertaiseksi ja Suomen viennin ja tuonnin arvioidaan kasvavan yli kaksinkertaiseksi vuoteen 2030 mennessä.<sup>3</sup>

Suomen ja Venäjän välisen kaupan kehittymiseen liittyy kuitenkin monia epävarmuustekijöitä. Erityisesti siihen vaikuttaa Pietarin alueen kasvun ja taloudellisen merkityksen voimistuminen, todennäköinen viisumivapaus EU:n ja Venäjän välillä, rajanylityspaikkojen kehittäminen, nopea henkilöraideliikenne Etelä-Suomen ja Pietarin välille (turismi, työmatkat), tavararaideliikenteen kehittäminen, laivaliikenteen mahdollisuudet Etelä-Suomen satamien ja Tallinnan sekä Pietarin välillä sekä logistiset muutokset koskien Venäjän ja Viron tavaraliikennettä. On esitetty erilaisia arvioita siitä, kuinka nämä toimintaympäristön muutokset vaikuttavat Suomen ja Venäjän välisen kaupan kehittymiseen sekä liikennemäärien kasvuun. Todennäköistä kuitenkin on, että Venäjän talouskasvun seurauksena liikennemäärät Etelä-Suomen liikenneverkolla kasvavat.

Kansallisessa toimintaympäristössä aluerakennevision toteutumiseen vaikuttavat muun muassa liikennehankkeiden rahoitukseen liittyvät kysymykset. Selvää on, että esimerkiksi tässä työssä esitettyihin Etelä-Suomen liikenteen kärkihankkeiden toteutumiseen tarvitaan valtion budjetin ulkopuolista rahoitusta, jotta voidaan taata nopea rakentaminen ja kustannussäästöt. Eräs keskeisimmistä Etelä-Suomen aluerakennevision toteutumiseen vaikuttavista toimintaympäristön muutoksista tuleekin olemaan uusien rahoitusmallien käyttöönotto infrastruktuurihankkeissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on tehnyt laaja-alaisen kartoituksen liikennehankkeiden rahoituskeinoista ja selvittänyt myös ulkomailla saatuja kokemuksia. Budjettirahoitus on tällä hetkellä pääasiallinen liikenneinvestointien rahoitustapa kaikissa maissa, mutta sen rinnalle on kehittymässä myös muita täydentäviä menetelmiä (kuva 2).

*Kuva 2. Liikennehankkeiden rahoitusmalleja (LVM 2004)*



Epävarmuutta ja mahdollisesti nopeitakin muutoksia toimintaympäristössä aiheuttavat myös muutokset polttoaineen hinnassa. Öljyn hinta on ollut vuoden 2005 aikana korkeammalla kuin koskaan ja sen vaikutukset etenkin tieliikenteen kustannuksiin voivat olla merkittäviä jo lyhyelläkin aikavälillä. Väestön keskittyminen Etelä-Suomen maakuntiin on tuonut suuria kasvupaineita etenkin pääkaupunkiseudun kehyskunnille. Pidentyneet työmatkat ovat lisänneet yksityisautoilua ja tehneet yhteiskunnan entistä herkemäksi polttoaineen hinnan muutoksille. Toisaalta vahvat

<sup>3</sup> Tiehallinto. E18-tien kehittämisstrategia. 2003.

panostukset rataverkon kehittämiseen ovat parantaneet joukkoliikennepainotteisen yhdyskuntarakenteen kehitysmahdollisuuksia. Tavaraliikenteessä polttoaineen rajut hinnankorotukset lisäävät yhdistettyjen maantie- ja raideliikennekuljetusten houkuttelevuutta.

Ilmastonmuutos ja sen aiheuttamat paineet tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi tulevat todennäköisesti lisäämään myös maantieliikenteen kuluja ja raideliikenteen kilpailukykyä. Päästö- ja energiaverotus, teiden käyttömaksut ja joukkoliikenteen verotuksen keventäminen ohjaavat kestävämpään liikennejärjestelmään vaikuttaen liikennemääriin, kulkumuotojen työnjakoon sekä päästöihin. Ilmastonmuutoksen ja polttoaineen hinnan vaihtelujen pitkän aikavälin vaikutuksia aluerakenteeseen on hankalaa arvioida. Nämä ovat kuitenkin suuria tulevaisuuden muutostekijöitä, joihin pitää varautua kehittämällä mahdollisimman energiatehokasta ja raideliikennepainotteista maaliikenteen infrastruktuuria.

### **3. ETELÄ-SUOMEN ALUERAKENNE 2030 VISIO**

Tässä raportissa esitetyt Etelä-Suomen liikennehankkeet perustuvat liittouman aiemmin hyväksymään Etelä-Suomen aluerakenne 2030-visioon. Aiemmat visioraportit kuvaavat Etelä-Suomen toiminnallisen aluerakenteen tulevaisuutta, väestön ja työpaikkojen kehitystä sekä asumisen, ympäristön ja liikenteen visiota vuonna 2030.

Etelä-Suomen maakuntien liittouman tavoitteena on, että vuonna 2030 Etelä-Suomi on korkeatasoinen Itämeren alueen liiketoimintakeskus sekä kotimaiselle että maailmanlaajuiselle yritystoiminnalle. Sen aluerakenne on ehyt, alueellisesti kestävä ja perustuu maakuntien erityispiirteisiin. Kasvua on pystytty ohjaamaan kehityskäytävien varteen taajamiin ja maakuntakeskuksiin. Maakuntien välisten kehityserojen kasvu on pysähtynyt. Kaikissa Etelä-Suomen maakunnissa on erikoistumisen ja voimakkaan verkottumisen myötä edellytykset ja kilpailukykyiset vaihtoehdot yritysten ja työpaikkojen sijoittumiseen. Helsingin metropolialue on Suomen toiminnallinen ja kansainvälinen keskus. Turun seutu on liittouman alueen toiseksi suurin kasvukeskus.

Vuonna 2030 Etelä-Suomi menestyy kansainvälisessä kilpailussa, mistä on hyötyä koko maalle. Se muodostaa Suomen viennin ja tuonnin valtaväylän. Liikenneyhteydet ja eri kuljetusmuodot toimivat tehokkaasti ja integroidusti sekä alueen sisällä että muualle Suomeen ja naapurimaihin. Etelä-Suomen logistinen asema on vahva.

#### **3.1 Toiminnallinen aluerakenne**

Vuoteen 2030 mennessä Etelä-Suomeen vahvistuu laaja keskusten verkosto. Verkoston keskeisimpiä liikenteen solmukohtia ovat kaupungit, henkilö- ja tavaraliikenteen terminaalit, satamat ja lentokentät. Etelä-Suomi on enemmän kuin yhteyskäytävä Venäjän ja läntisen Euroopan välillä. Yritys-, tutkimus-, koulutus- ja kuntasektorit osallistuvat aktiivisesti kansainväliseen yhteistyöhön erityisesti Itämeren alueella. Etelä-Suomi on useimpien kansallisesti keskeisten toimintojen sijoittumispaikka. Tuotannon, kaupan, koulutuksen ja palvelujen tarjonta on monipuolista. Pääosa Suomen tutkimus- ja kehittämistoiminnasta tapahtuu alueella. Arvokkain luonto on varattu virkistys- ja suojelukäyttöön.

Toiminnalliset kaupunki- ja taajamaverkostot ovat Etelä-Suomen menestystekijöitä. Verkostojen ytimiä ovat suuret keskuksset sekä osaamiskeskuksset, yliopistot ja ammattikorkeakoulut. Suuret keskuksset ovat verkottuneet paitsi keskenään, myös ympäröivien pienkeskusten ja maaseudun kanssa. Ne ovat Etelä-Suomen toiminnallisen, rakenteellisen, taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen kärkiä. Muut keskuksset täydentävät aluerakenteen toiminnallista työnjakoa ja ovat seudullisesti merkittäviä asumisen, työn ja osaamisen keskittymiä. Yksityisen ja julkisen sektorin kunta- ja muut hallintorajat ylittävä vapaaehtoinen yhteistyö tarjoaa mm. palvelujen tuottamiseen liittyviä mahdollisuuksia.

#### **3.2 Väestö ja työpaikat**

Etelä-Suomen väestön määrä kasvaa vuodesta 2000 vuoteen 2030 yhteensä 10-17 % ja työpaikkojen määrä 15-22 %. Kasvu perustuu nykyistä huomattavasti suurempaan maahanmuuttoon. Voimakkaimmin kasvu kohdistuu kehityskäytävien varrelle taajamiin ja maakuntakeskuksiin.



Eheytyneessä Etelä-Suomessa täydentyvästi ja laadullisesti korkeatasoisesti rakennetut alueet ovat luoneet erinomaiset mahdollisuudet palvelujen ja infrastruktuurin hyödyntämiselle. Asunnot, työpaikat ja palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan. Joukkoliikenne toimii hyvin ja ratayhteyksiä on hyödynnetty tehokkaasti. Pendelöinti kehityskäytävien sisällä sekä kaupunkien ja maaseudun välillä on runsasta. Erityisesti maakuntakeskusten ja sitä ympäröivien alueiden välillä on runsaasti työssäkäyntiliikennettä. Pendelöintimatkat ovat ajallisesti suhteellisen lyhyet, mutta kodin ja työpaikan etäisyys kilometreissä on osalla pendelöijistä pidempi kuin nyt. Tieto- ja viestintäteknologian tuoma riippumattomuus ajasta ja paikasta luo työpaikkoja myös keskusten ulkopuolelle.

### **3.3 Asuminen, ympäristö ja liikenne**

#### ***Asumisen ja rakentamisen visio***

Etelä-Suomi on vuonna 2030 alueellisesti ja liikenteellisesti tasapainoinen. Asumisen ja rakentamisen lähtökohtana on ihminen, joka haluaa viihtyisän, toimivan ja turvallisen ympäristön. Pää tavoite on kasvun hallittu ohjaus. Kasvua suunnataan mahdollisimman eheällä tavalla nykyisen taajamarakenteen yhteyteen. Kasvun myötä asumisen kehittämisvyöhykkeet voimistuvat. Ympäristön laatu on korkea.

Vuonna 2030 liittouman alueen asuntokanta on kasvanut nykyisestä 110 miljoonasta kerrosneliömetristä noin 160 miljoonaan kerrosneliometriin. Kasvua on siten lähes 50 miljoonaa kerrosneliometriä. Asuntojen lukumäärä kasvaa kaikissa Etelä-Suomen maakunnissa. Kasvu on huomattavasti suurempaa suunnittelukauden alussa kuin lopussa. Asumisväljyys on 54 kerrosneliometriä asukasta kohti, kun se vielä vuonna 2004 oli keskimäärin 46 kerrosneliometriä. Alueen toimitilakanta on 86 miljoonaa kerrosneliometriä. Kanta on kasvanut 16 miljoonaa kerrosneliometriä. Toimitilakanta liittyy läheisesti työpaikkaomavaraisuuteen. Visiotilassa työpaikkaomavaraisuus on nykytilanteesta tasoittunut. Vapaa-ajan asuntojen määrän kasvu hidastuu. Vuonna 2030 loma-asuntojen määrä liittouman alueella on noin 180 000 eli 10% nykyistä suurempi. Kerrosalana lisäys tulee olemaan vähintään 20%.

Rakennuskanta kasvaa vuodesta 2004 vuoteen 2030 asuntojen osalta lähes 40 % ja muiden rakennusten osalta lähes 20 %. Rakennusten muodostama kansallisvarallisuus kasvaa nopeammin kuin väestö. Asuntoja, vapaa-ajan asuntoja ja toimitiloja on tuolloin yhteensä lähes 90 kerrosneliometriä asukasta kohti.

#### ***Luonnon ja kulttuuriympäristön visio***

Vuonna 2030 ihmiset arvostavat luontoa, kulttuuriympäristöjä, kulttuurimaisemia ja rakennusperintöä. Alueiden hoitotyö on aktiivista, ja luontovirkistys ja luontomatkailu ovat suosittuja ja tärkeitä vetovoimatekijöitä Etelä-Suomen alueella. Maatalouden ja muiden elinkeinojen harjoittaminen sekä luonnon ja kulttuuriympäristöjen vaaliminen on sopusoinnussa keskenään.

Vapaa-ajan virkistäytyminen ja matkailu luonnossa ja kulttuuriympäristössä on luonut uusia elinkeinoja. Itämeren rannikko ja saaristo sekä Etelä-Suomen järvisuutu ja maaseutu ovat elinvoimaisia. Uusia toimintaverkostoja, tutkimusta, luovaa toimintaa ja synergiaa on syntynyt koko Etelä-Suomen alueella. Yhteistyötä tehdään sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Korkeatasoiset, teemoitetut vapaa-ajan virkistys- ja matkailupalvelut käyttävät Suomessa ennen kaikkea Etelä-Suomen luonto- ja kulttuurivyöhykkeitä, niiden reittejä ja niillä olevia virkistys- ja suojelualueita sekä kulttuuriympäristöjä. Etelä-Suomi on kilpailukykyinen luontomatkailun alue Euroopassa.

Arvokkaimmat luonnonympäristökokonaisuudet ovat säilyneet. Itämeren meriluonto, Saaristomeren ja Kihdin-Uudenkaupungin meriluontoalueet sekä Itäisen Suomenlahden saaristo muodostavat Etelä-Suomessa ainutlaatuisen ja biodiversiteetiltään rikkaan ympäristön. Vastaavasti Etelä-Suomen suuret vesistöt (Päijänteen järviluontoalue, Suur-Saimaan luonto- ja virkistysalue) sekä Hämeen-Uudenmaan järviylänkö muodostavat omat erityisympäristönsä, samoin kuin suuret jokilaaksot, Kymijoki ja Porvoonjoki. Paikallisen luonnon erityispiirteidensä ansiosta myös Parikkalan Siikalahden luontoalue ja Laatokan-Karjalan lehtokeskus ovat osa Etelä-Suomen luonnon ja kulttuuriympäristön visiota ja niiden kehittämisessä tehdään yhteistyötä venäläisten kanssa. Itämeren suojelemiseksi tehdään yhteistyötä sekä Viron että Venäjän kanssa.

Rakennusperintö on tärkeä osa kulttuuriympäristön kokonaisuutta. Rakennusperinnön kehittäminen tukee kulttuuriverkoston ja innovatiivisten toimintaympäristöjen syntymistä. Etelä-Suomen tärkeimpiä kulttuurihistoriallisia alueita ovat Vanajavesi, Turun seutu, Länsi-Uusimaa, Viapori-Tapiola, Hamina-Viipuri, Imatra-Karjala, Parikkala-Laatokka sekä Vanha Porvoo ja Porvoonjokilaakso ja Kymijoen laakso.

### ***Liikenteen visio***

Liikenteen visio sisältää Etelä-Suomen liikenneverkon tärkeimmät sisäiset yhteydet sekä yhteydet muuhun Suomeen, lähialueille ja Venäjälle. Verkoston solmupisteiden välillä liikenne ja vuorovaikutus kasvavat nopeimmin. Näin se tukee kehittämiskäytäviin perustuvaa aluerakenteen kehittymistä, tiivistää aluerakennetta ja samalla asettaa tavoitteet riittävien väylä- ja terminaalivarausten osoittamiselle maankäytön suunnittelussa. Vuonna 2030 Etelä-Suomessa korostuvat kansainväliset yhteydet, liikenteen palvelutaso ja väylästä kyky palvella logististen keskusten verkostoa. Liikenneyhteydet lyhentävät Etelä-Suomen keskusten välisiä matkoja erityisesti itä-länsisuunnassa.

Tärkeimmät tieyhteydet muodostuvat runkoteistä Turku-Helsinki-Kotka-Pietari, Turku-Hämeenlinna-Lahti-Kouvola-Imatra, Turku-Tampere, Helsinki-Tampere, Helsinki-Lahti-Heinola ja Helsinki-Kouvola. Tieverkon laatu on korkea ja palvelukyky hyvä. Päätieverkosto tarvitsee rinnalleen rinnakkaistiet, johon kehittämisvyöhykkeet kytkeytyvät.

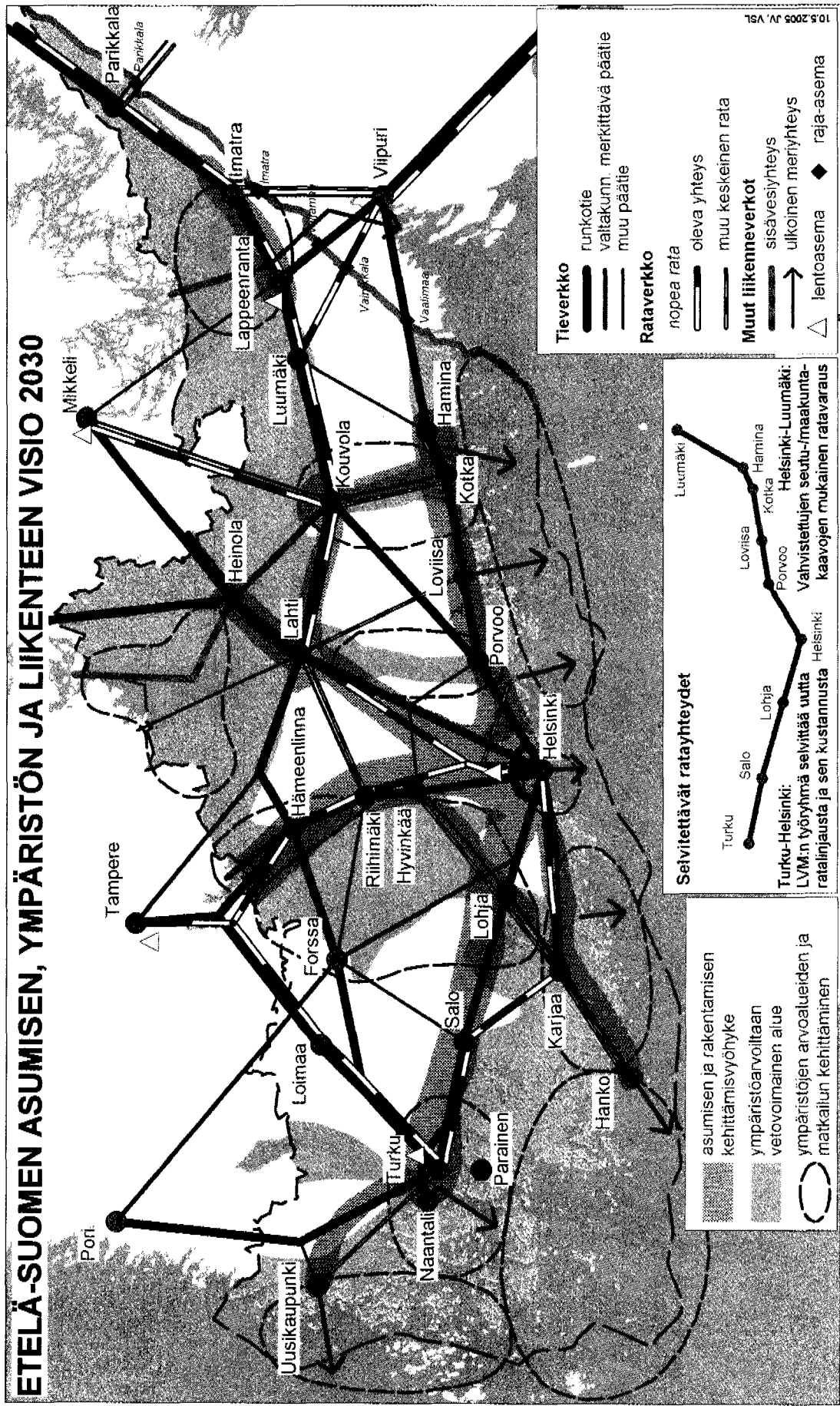
Tärkeimmät ratayhteydet ovat Turku-Helsinki-Lahti-Kouvola-Pietari, Turku-Toijala, Helsinki-Tampere sekä Kouvola-Kuopio ja Luumäki-Imatra. Helsinki-Vantaan lentoasema kytkeytyy rautatieliikenteen piiriin. Uusia, selvitettäviä ratoja ovat rannikolla yhteydet Turku-Salo-Lohja-Helsinki ja Helsinki-Porvoo-Kotka-Hamina-Luumäki. Pääyhteyksiä tukee muiden ratojen verkosto sekä tietysti kansainväliset meri-, maaliikenne- ja lentoyhteydet.

Liikenneturvallisuutta korostava asennoituminen on vakiintunut toimintatavaksi, ja liikenneympäristö on mahdollisimman vähäsaasteinen ja meluton.

### ***Kansainväliset yhteydet***

Etelä-Suomen eri alueet ovat kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Toimivat ja sujuvat henkilö- ja tavaraliikenneyhteydet lisäävät alueen elinvoimaa ja kilpailukykyä. Etelä-Suomen logistinen asema on vahva, satamat ja lentoasemat kilpailukykyisiä ja eri kuljetusmuodot toimivat tehokkaasti ja integroidusti. Nopean maantie- ja rautatieyhteyden merkitys Pietariin ja edelleen Moskovaan kasvaa ja lisää henkilö- ja tavaraliikennettä. Itämerellä meriliikenteen ja meriturvallisuuden asema ja merkitys on korostunut satamien kapasiteetin kasvaessa ja tavaraliikenteen lisääntyessä. Myös Viron (Tallinnan) merkitys Venäjän ja Keski-Euroopan liikenteessä on kasvanut uusien nopeiden yhteyksien vuoksi.

# ETELÄ-SUOMEN ASUMISEN, YMPÄRISTÖN JA LIIKENTEEN VISIO 2030



**Tieverkko**

- runkotie
- valtakunn. merkittävä päätie
- muu päätie

**Rataverkko**

nopea rata

- oleva yhteys
- muu keskeinen rata

**Muut liikenneverkot**

- sisävesiyhteys
- ulkoinen meriyhteys
- lentoasema
- raja-asema

**Selvitettävät ratayhteydet**

Turku - Salo - Lohja - Helsinki

Helsinki - Porvoo - Loviisa - Hamina - Luumäki

**Turku-Helsinki:**  
LVM:n työryhmä selvittää uutta rata- ja sen kustannuksia ja sen kustannusta

**Helsinki-Luumäki:**  
Vahvistettujen seutu- ja maakuntatason rataverkon mukainen ratavaraus

- asumisen ja rakentamisen kehittämisvyöhyke
- ympäristöarvoiltaan vetovoimainen alue
- ympäristöjen arvoalueiden ja matkailun kehittäminen

#### 4. ETELÄ-SUOMEN RUNKOVERKKO 2030

Visio Etelä-Suomen aluerakenteesta vuonna 2030 valmistui alkuvuodesta 2005 (ks. sivu 11). Tässä raportissa on puolestaan määritelty vision toteuttamiseksi tarvittavat liikennehankkeet. Teiden osalta mukana ovat ns. runkotiet sekä ratojen osalta nopeat, olemassa olevat yhteydet ja uudet selvittettävät yhteydet. Yhteyksien muodostama liikenneverkko kuvaa liittouman näkemystä teiden ja ratojen runkoverkosta, joka on samansuuntainen liikenne- ja viestintäministeriön runkoverkkoesityksen (2005) kanssa.

Tässä raportissa on tarkasteltu ainoastaan Etelä-Suomen aluerakenteen kannalta keskeisiä maaliikenneyhteyksiä. Etelä-Suomen aluerakenne 2030 –visiossa liikenteen osalta tarkasteltiin myös sisävesiyhteyksiä ja ulkoisia meriyhteyksiä sekä lentoasemia ja raja-asemia. Näitä ei ole tässä raportissa käsitelty erikseen, vaan osana maaliikenteen hankkeita. Maaliikenneyhteyksien kehittämistarve liittyy luonnollisena osana terminaalien ja niistä lähtevien kansainvälisten ja kansallisten vesi- ja ilmailiikenneyhteyksien kehittämiseen.

Tämä raportti käsittelee teiden ja ratojen infrastruktuurihankkeita ja suuria perusparannushankkeita. Kokoluokaltaan suuret infrastruktuurihankkeet (merkittävä perusparannus ja uudet väylät) ovat valtion talousarvion ja eduskunnan päätöksiä vaativia hankkeita oli sitten kyseessä budjettirahoitus tai muun rahoitusmallin mukainen hanke. Etelä-Suomen maakunnat ovat omalta osaltaan sitoutuneet edistämään näiden hankkeiden toteuttamista hyväksyessään Etelä-Suomen aluerakenne 2030-vision.

Vaikka useita kustannuksiltaan pienempiä ja maantieteellisesti suppeampia hankkeita runkoverkon ulkopuolella ei käsitellä tässä työssä, ovat ne myös Etelä-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta erittäin tärkeitä. Olemassa olevan tie- ja rataverkon ylläpito on myös Etelä-Suomen liikenneverkon keskeisen painopistealue, joka vaatii jatkuvaa vuosittaista rahoitusta.

Teemahankkeet on myös rajattu tämän työn ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän määrittelemät teemapaketit sisältävät Etelä-Suomen kannalta useita tärkeitä aihekokonaisuuksia, kuten kasvavien alueiden kehityksen tukeminen, satamayhteyksien ja raideliikenteen terminaalien kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Vaikka teemapakettihankkeet ovat huomattavasti runkoväylien hankkeita pienempiä, on niillä tärkeä rooli tasapainoisen aluekehittämisen kannalta. Perustienpidon valtakunnallista rahoitusta on lisättävä, jotta Etelä-Suomelle tärkeät teemapakettihankkeet voivat toteutua.

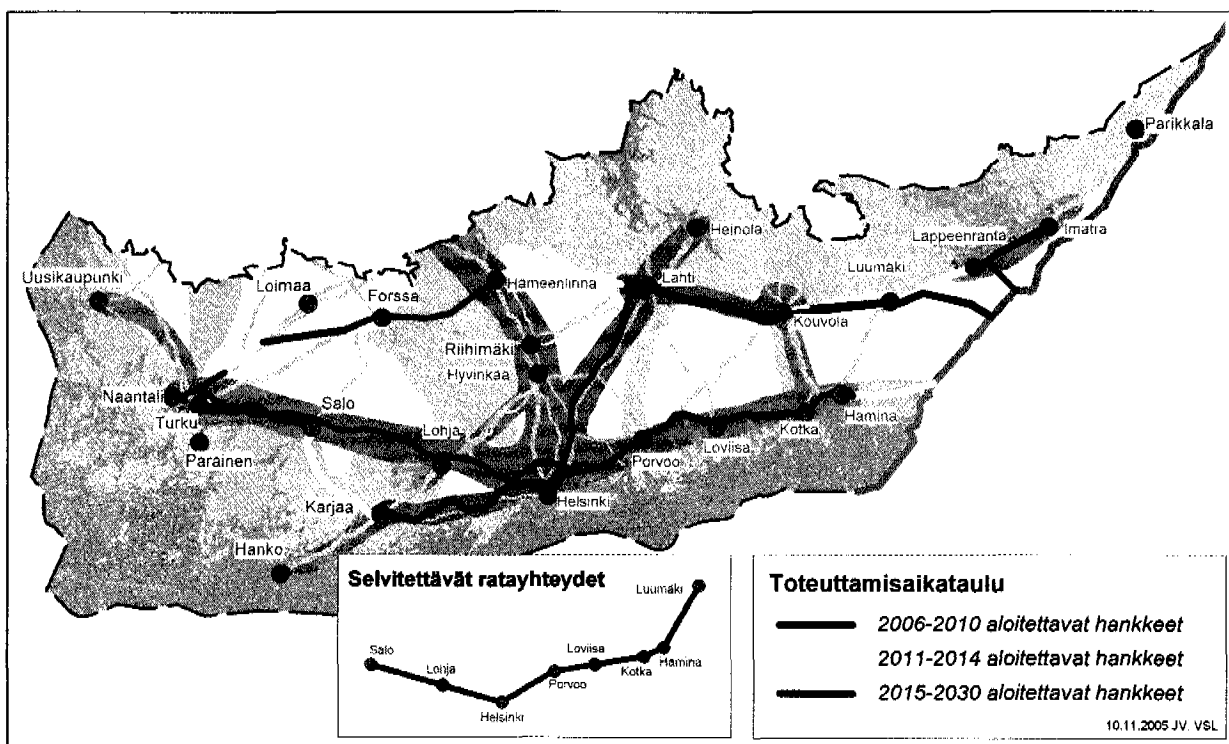
Liikenneinfrastruktuurin, ja tässä yhteydessä nimenomaan teiden ja ratojen, hankkeiden lisäksi laajaa seudullista merkitystä on mm. joukkoliikenteen ostomäärärahojen kehittymisellä, liikenteen verotuskysymyksillä (tienkäyttömaksut, työsuhdelipun verotus tms.), kuntien verotuloilla ja sitä kautta mahdollisuuksilla kehittää omalla vastuullaan olevaa liikenneverkkoa. Näihin ei oteta kantaa tässä raportissa.

Etelä-Suomen runkoverkon tärkeimmät yhteydet on tässä työssä ryhmitelty itä-länsi-yhteyksiin, itäisiin ja läntisiin yhteyksiin. Yhteyksien toteuttamiselle on tässä luvussa esitetty perustelut ja tekninen tavoitetilä sekä liittouman priorisoima toteuttamisaikataulu siltä osin, kun yhteys ei ole vielä valmis. Hankkeet on jaettu tavoitteellisen toteuttamisaikataulun mukaan kolmeen luokkaan: vuosina 2006-2010, 2011-2014 ja 2015-2030 aloitettavat hankkeet. Vuosien 2006-2010 kärkihankkeet on kerrattu luvussa 5. Lähtökohtana hankkeiden ohjelmoinnissa ja teknisen

tavoitetilan määrittelyssä on käytetty Tiehallinnon<sup>4</sup>, Ratahallintokeskuksen<sup>5</sup> ja Liikenne- ja viestintäministeriön<sup>6</sup> pitkän tähtäimen suunnitelmia.

#### 4.1. Itä-länsi-yhteydet

Itä-länsi-suuntaisten yhteyksien kehittäminen on nousemassa Etelä-Suomen alueella ensiarvoisen tärkeäksi, sillä vahva säteittäinen Helsinki-keskeinen tie- ja rataverkko ei enää kykene vastaamaan lähialueiden, etenkin Venäjän kehityksen tuomiin tarpeisiin. Liikenne- ja infrastruktuuriratkaisujen osalta Pietarin alueen kansainvälisen merkityksen korostuminen sekä Muurmanskin sataman kehittäminen luovat tarvetta Etelä-Suomen poikittaisten yhteyksien kehittämiseksi. Jo tällä hetkellä Kaakkois-Suomen metsäteollisuuden alueilla on suuria kapasiteettiongelmia sekä tie- että raideverkolla teollisuuden kuljetusten sekä itäisen rajaliikenteen vuoksi. Poikittaiset ja kehämäiset yhteydet ovat myös Etelä-Suomen keskusten kehittämisessä välttämättömiä, sillä ne tiivistävät Etelä-Suomen yhdyskuntarakennetta itä-länsisuunnassa.



Kuva 3. Itä-länsi-yhteydet ja hankkeet vuoteen 2030.

##### 4.1.1 Eurooppatie E18

Etelä-Suomen tärkein poikittainen tieyhteys on Eurooppatie E18, tieyhteys Turun ja Naantalın satamista pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaan rajanylityspaikalle. E18-reitti muodostuu pääosin

<sup>4</sup> Tiehallinto 2005. Pääteiden kehittämissuunnitelma. Väkiraportti. Luonnos 22.3.2005.

<sup>5</sup> Ratahallintokeskus 2005. Rautatieliikenne 2025. Ratahallintokeskuksen pitkän aikavälin suunnitelman tarkistus. Työohjelma ja työvaiheiden luonnoksia kesäkuu 2005.

<sup>6</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004-2013. Ministerityöryhmän mietintö.

kansallisista valtateistä 1 ja 7 sekä kantatiestä 50 (Kehä III). E18-tie on olennainen osa Pohjolan kolmion<sup>7</sup> liikennekäytävää, joka yhdistää Pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa, Venäjälle ja Keski-Eurooppaan. Se kuuluu ensisijaisten eurooppalaisten liikennehankkeiden joukkoon myös Euroopan unionin laajenemisen jälkeen.

E18-liikennekäytävä on lähes kokonaan Etelä-Suomen aluerakennevision mukaista asumisen ja rakentamisen kehittämisvyöhykettä. Tien varrella asuu tällä hetkellä noin 40 prosenttia Suomen väestöstä, ja väkiluvun ennustetaan edelleen kasvavan. Koko maan työpaikoista alueella sijaitsee 44 prosenttia ja työpaikkamäärä on kasvussa kaikissa tienvarren seutukunnissa. Suomen teollisuustuotannon arvosta alueella tuotetaan peräti 40 prosenttia. Liikennekäytävän kautta kulkee Suomen ulkomaan tavaraliikenteestä 64 %, kansainvälisen henkilöliikenteen matkustajista lentoliikenteessä 91 % ja meriliikenteestä 79 %. Väestön ja työpaikkojen keskittyminen E18-tien varrelle näkyy liikenteen lisääntymisenä. Erityisesti lisääntynyttä on työmatkaliikenne Helsingistä itään ja länteen. Myös Turku–Salo-akselista on muodostunut selkeä työssäkäyntialue. Venäjän ja Suomen välinen kauppa ja Venäjän kauttakulkuliikenne on lisännyt tavaraliikenteen kuljetuksia ja niiden ennustetaan kasvavan edelleen tulevaisuudessa. Pohjolan kolmio ja korridori 9A on myös tärkein yhteys EU:n ja Venäjän välillä. Suomen kautta kulkee jopa 30 % Venäjän tuonnista.

Etelä-Suomen maakuntien liittouman tavoitteena on moottoritie koko Turku–Helsinki–Vaalimaa-yhteysvälille. Turku–Helsinki-välillä viimeisenkin moottoritieosuuden Muurla–Lohja toteutuksesta on periaatepäätös, ja tavoitteena on tieosuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2008. Muilta osin yhteysvälin rakentaminen moottoritieksi tulee käynnistyä Koskenkylä–Kotka-välillä vuosina 2006-2010 ja Hamina–Vaalimaa-välillä vuoteen 2014 mennessä. Haminan ohikulkutien ja Kehä III:n rakentaminen välillä Vantaankoski–Lentoasemantie tulisi aloittaa vuosien 2006-2010 aikana.

#### **4.1.2 Ylinen Pietarintie**

E18-tielle rinnakkainen, pohjoisempi poikittaisyhteys on tieyhteys Länsi-Suomen rannikolta ja Turusta Forssaan ja Hämeenlinnan kautta Lahteen ja Kouvolaan sekä edelleen Lappeenrantaan ja Pietariin ja Karjalaan (ns. Ylinen Pietarintie). Ylinen Pietarintie muodostuu pääosin kansallisista valtateistä 9, 10 ja 12, ja Kouvolasta itään valtatiestä 6. Tie on erityisen tärkeä Etelä-Suomen keskusten kehittämisessä. Yhteys palvelee kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen yhteyksiä länsirannikon, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson, Etelä-Karjalan sekä Luoteis-Venäjän ja Pietarin välillä. Lisäksi se palvelee kauttakulkureittinä Venäjältä Ruotsiin ja Norjaan. Tieosuus muodostaa osan Kaakkois-Suomen tärkeimmästä paperiteollisuustuotteiden ja ulkomaankaupan kuljetusreitistä Suomenlahden satamiin. Tällä hetkellä tien kapasiteetti on lähes ylikuormitettu metsäteollisuuden yhä kasvavilla kuljetusmäärillä sekä Venäjän läpikulku-liikenteellä. Lisäksi Tiehallinto on luokitellut tien Lahden ja Imatran välillä hyvin vaaralliseksi eli raskaan liikenteen onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen muun maan keskiarvoon verrattuna. Kyseinen tieosuus kuuluu Tiehallinnon kustannustehokkuusarvioinnin mukaan myös Suomen parhaimpien teiden joukkoon.

Etelä-Suomen maakuntien liittouman tavoitteena on, että uuden tieyhteyden rakentamisen toteuttamisedellytykset ja vaikutukset valtatie 9 ja 10 välille (Lieto–Forssa) selvitetään vuoteen 2030 mennessä. Valtatie 10 liikenteen siirtämisellä valtatielle 9 jäsennellään Turun kaupunkiseudun sisällä tapahtuvaa liikennettä, mm. satamaliikennettä. Hämeenlinnan ja Hollolan

<sup>7</sup> Pohjolan kolmio kuuluu EU:n priorisoimien liikennehankkeiden joukkoon. Suomessa se käsittää tie- ja ratayhteydet Turusta pääkaupunkiseudun kautta itärajalta. Liikennejärjestelmään kuuluvat lisäksi alueen meriväylät, satamat ja lentokentät.

välillä (valtatie 10/12) tavoitteena on jatkuva ohituskaistatie, jonka rakentaminen tulee aloittaa vuosina 2011-2014. Valtatie 12 Hollola–Lahti-välille on tavoitteena nelikaistatie, jonka rakentamisen tulee käynnistyä ennen vuotta 2010. Lahti–Kouvola-yhteysväli on tavoitetilassa Lahden päässä moottoritie ja muilta osin nelikaistatie. Yhteysvälin rakentamisen tulee alkaa vuosina 2006-2010. Valtatiellä 6 Kouvola–Lappeenranta yhteysvälit Kouvola–Utti ja Taavetti–Lappeenranta tulee olla nelikaistaisia tieosuuksia, joiden rakentamisen tulisi käynnistyä vuosina 2011-2014. Lappeenranta–Imatra-yhteysväliä tulee parantaa kaksiajorataiseksi jo vuosina 2006-2010. Tien parantamisesta on tehty päätös ja rakentaminen aloitetaan v. 2007. Rahoitusmallista tehdään päätös vuoden 2005 aikana.

Valtatie 6 välillä Helsinki–Kouvola käsitellään luvussa 4.2.2.

#### **4.1.3 Turku–Helsinki–Pietari-rautatieteyhteys**

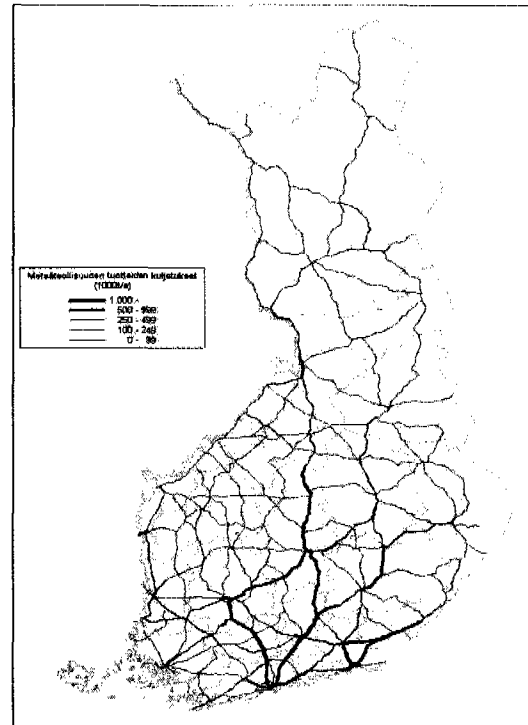
Rautatieteyhteyden Turku–Helsinki–Pietari merkitys korostuu entisestään Helsinki–Lahti-oikoradan valmistuttua. Ratayhteys kulkee Turusta Karjaan ja Helsingin kautta Lahteen ja sieltä edelleen Kouvolaan ja Luumäeltä etelään Vainikkalan kautta Pietariin. Radalta on myös tärkeä yhteys Luumäeltä itään Imatralle ja edelleen Joensuuhun. Rataosan Lahti–Luumäki–Vainikkala palvelutason parantaminen on edellytys Lahden oikoradan täysimääräiseksi hyödyntämiseksi. Rataosa on tärkeä sekä koko Itä-Suomeen että Venäjälle suuntautuvassa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Merkittäviä tarpeita ovat Luumäki–Vainikkala lisäraide sekä edelleen Vainikkalan raja-asemalle johtava lisäraide. Lahti–Luumäki–Vainikkalan palvelutason parantamishankkeet ovat erittäin tärkeitä koko Etelä-Suomen kilpailukykyä edistäviä toimenpiteitä.

Uusia selvitettäviä itä-länsi-suuntaisia ratayhteyksiä vuoteen 2030 mennessä ovat nopea rata Turusta Lohjan kautta Helsinkiin, ja itäinen rantarata Helsingistä Porvoon, Kotkan ja Haminan kautta Luumäelle. Uudet ratayhteydet kytkisivät E18-liikennekäytävässä uusia Etelä-Suomen maakunta- ja seutukuntakeskuksia valtakunnallisen ja kansainvälisen henkilöliikenteen piiriin tukien siten vyöhykkeen kilpailukykyä ja kestävänsä kehittämisen periaatteita. Uudet yhteydet palvelisivat työmatka- ja kaukoliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia.

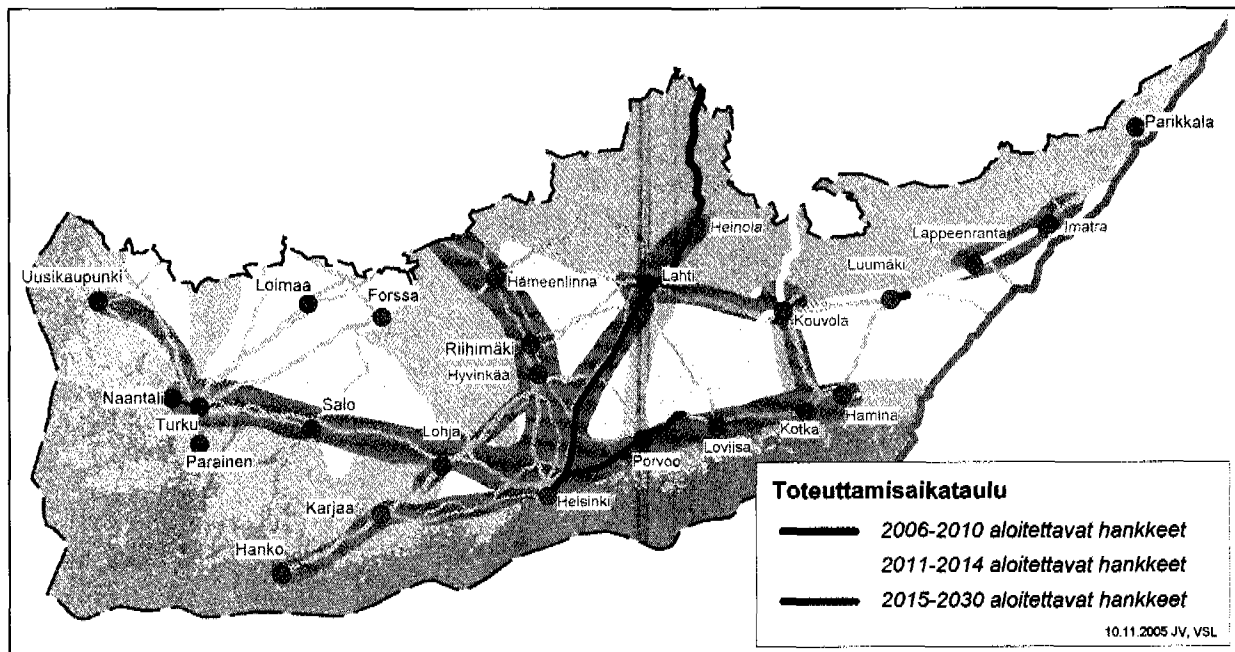
Liittouman tavoitteena on nostaa palvelutasoa rataosalla Lahti–Luumäki–Vainikkala vuoteen 2030 mennessä. Luumäki–Vainikkala-välillä välityskykyä nostetaan rakentamalla lisäraide. Rantaradan lähiliikennettä parannetaan rakentamalla Espoon kaupunkirata ja kohtaamisraiteet taajamajunille välille Kirkkonummi–Karjaa sekä Turku–Salon. Rakentamisen tulee käynnistyä näillä rataosilla vuosien 2006-2010 aikana. Rantaradan häiriötön liikenne tulee turvata. Jatkossa tavoitteena on Turku–Helsinki ja Helsinki–Kotka–Luumäki-yhteysvälien matka-ajan selkeä lyhentäminen. Näiden rataosuuksien osalta selvitystyö ratalinjauksista ja kustannuksista on kesken. Sujuvat liityntäyhteydet Helsinki–Pietari-radalle ovat tärkeitä sekä itäisestä että pohjoisesta Suomesta. Myös liityntäyhteyksien kehittäminen on tärkeä tavoite lähivuosille. Turku–Helsinki–Pietari-yhteysvälin kehittämiseen vaikuttavat paljon myös kaluston ja rajamuodollisuuksien kehittäminen.

## 4.2 Itäiset yhteydet

Itäisillä yhteyksillä on tärkeä kokoava rooli itäisen Suomen liikenteen ja kuljetusten suuntaamisessa Etelä-Suomeen ja sen satamiin, Venäjälle ja Baltiaan ja päinvastoin. Itäiset yhteydet ovat myös Suomen ulkomaankaupan tärkeimpiin kuuluvia raskaiden tiekuljetusten reittejä Suomenlahden satamiin ja ulkomaille. Yhteydet niihin liittyvine satamayhteyksineen kuuluvat myös kustannus-tehokkuudella mitattuna Suomen tärkeimpien teiden joukkoon (kuva 3). Kaakkois-Suomen suurten metsäteollisuus- ja muiden alojen yritysten tuotteita kuljetetaan muun muassa valtatiötä 6 pitkin Suomenlahden itäisiin satamiin ja toisaalta niiden kautta tuodaan tuotteita, raaka-aineita ja kemikaaleja Kaakkois-Suomeen. Lisäksi yhä lisääntyvä Venäjän läpikulkuliikenne kuormittaa kyseisiä tie- ja rataosuuksia merkittävästi. Tavaraliikenteen satamayhteyksiä idän suunnalta Kaakkois-Suomen satamiin tulee parantaa pikaisella aikataululla.



Kuva 4. Metsäteollisuuden tuotteiden kuljetukset (1000t/a).



Kuva 5. Itäiset yhteydet ja hankkeet vuoteen 2030.



#### **4.2.1 Vt 4 Helsinki–Lahti–Heinola(–Jyväskylä/Mikkeli)**

Valtatie 4 Helsingistä Lahden kautta Heinolaan ja sieltä edelleen Jyväskylään on osa kansainvälistä E75-tietä ja tärkeä kansallinen tieyhteys Helsingistä Pohjois-Suomeen. Valtatie 5 Heinolasta Mikkeliin on vastaavasti keskeinen yhteys itäisen ja eteläisen Suomen välillä. Valtatie 4 Helsinki–Lahti–Heinola on Etelä-Suomen aluerakennevisiossa asumisen ja rakentamisen kehittämisvyöhykettä, ja se muodostaa merkittävän kehityskäytävän yhdessä Kerava–Lahti-oikoradan kanssa, joka valmistuu syksyllä 2006. Uusi rata suuntaa väestö- ja työpaikkakasvua entistä enemmän kehityskäytävän varteen. Jo tällä hetkellä yhteysväli on merkittävä työmatkaliikenteen kannalta.

Yhteysvälillä on tavoitteena säilyttää moottoritien hyvä liikennöitävyys ja parantaa tien turvallisuutta. Tavoitteena on, että väli toimii joukkoliikenteen laatuikäytävänä. Yhteysväli on pääosin valmis (Lahti–Heinola valmistuu v. 2005). Heinolasta eteenpäin Lusi–Mikkeli ja Lusi–Vaajakoski-väleille on tavoitteena nelikaistatie. Lusi–Vaajakoski-välillä sen rakentaminen tulee aloittaa vuosina 2006-2010.

#### **4.2.2 Vt 6 Helsinki–Kouvola(–Joensuu)**

Valtatie 6 muodostaa yhteyden Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan ja edelleen Lappeenrannan kautta Joensuuhun. Yhteys on tärkein Itä-Uudenmaan, Kymenlaakson, Etelä- ja Pohjois-Karjalan maakunnat sekä näiden keskukset yhdistävä runkotie. Tieltä on useita yhteyksiä Venäjän suuntaan. Tie välittää puunjalostusteollisuuden raskasta liikennettä sekä nestekuljetuksia Porvoosta Itä-Suomeen. Tien matkailullinen merkitys kasvaa maakuntien matkailupisteiden yhdistäjänä.

Tievälillä Koskenkylä–Koria on tavoitteena jatkuva ohituskaistatie. Koria–Kouvola-välille on tavoitteena 2-ajoratainen tie eritasoliittymän, jonka rakentamisen tulee alkaa vuosina 2011-2014. Valtatien 6 yhteysväliä Kouvola–Lappeenranta käsitellään luvussa 4.1.2 osana Ylistä Pietarintietä.

#### **4.2.3 Luumäki–Imatra-rata**

Rataosan Luumäki–Imatra palvelutason parantaminen on kilpailukyvyn kannalta rataverkon tärkeimpiä kehittämishankkeita. Radan kapasiteetti on jo tällä hetkellä kokonaan käytössä, jopa ylikuormitettu. Teollisuuden investoinnit ovat viime vuosina kasvattaneet kuljetusmääriä ja merkittävää kasvua on viimeisten selvitysten mukaan tulossa myös lähivuosille. Ratahallintokeskus on arvioinut, että raideliikenne tulee kasvamaan Luumäen ja Lahden välillä noin puolella miljoonalla tonnilla, mikä on seurausta mm. paperin vientikuljetusten ja idän suuryksikkö-kauttakuljuliikenteen kasvusta.<sup>8</sup> Venäjän vireillä olevat ratahankkeet lisäävät toteutuessaan Luumäki–Imatra rataosuuden kuormitusta entisestään. Tavarakuljetukset raideliikenteessä ovat toivottavia myös teollisuuden puolesta, mutta mikäli raideliikenteen kapasiteetti ei riitä, kuljetuksia joudutaan siirtämään maanteille. Teollisuuden kehittymisedellytysten turvaamiseksi on tärkeää, että hanke saadaan vireille lähivuosina. Rataosan parantaminen on myös nopean Turku–Helsinki–Pietari-radon toteuttamisen edellytys Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen kasvaessa. Palvelutason parantaminen tukee myös nopeiden henkilöjunayhteyksien aikaansaamista Etelä-Karjalaan ja edelleen Joensuuhun.

Liittouman tavoitteena on, että Luumäki–Imatra-radon palvelutasoa nostetaan kahdessa vaiheessa (I vaihe vuosina 2006-2010, II vaihe vuosina 2011-2014). Palvelutason parantamisen tavoitteena on

<sup>8</sup> Ratahallintokeskus julkaisu A 7/2002, Rataverkon tavaraliikenne-ennuste 2025.

nostaa nopeuksia ja akselipainoja sekä radan välityskykyä (ratapihujen uusimista ja kaksoisraiteita ainakin kriittisimpiin kohtiin). Tavoitteena on myös nostaa rataosan välityskykyä Venäjän rajalle rakentamalla kaksoisraiteet välillä Imatra–Imatrankoski vuoteen 2010 mennessä.

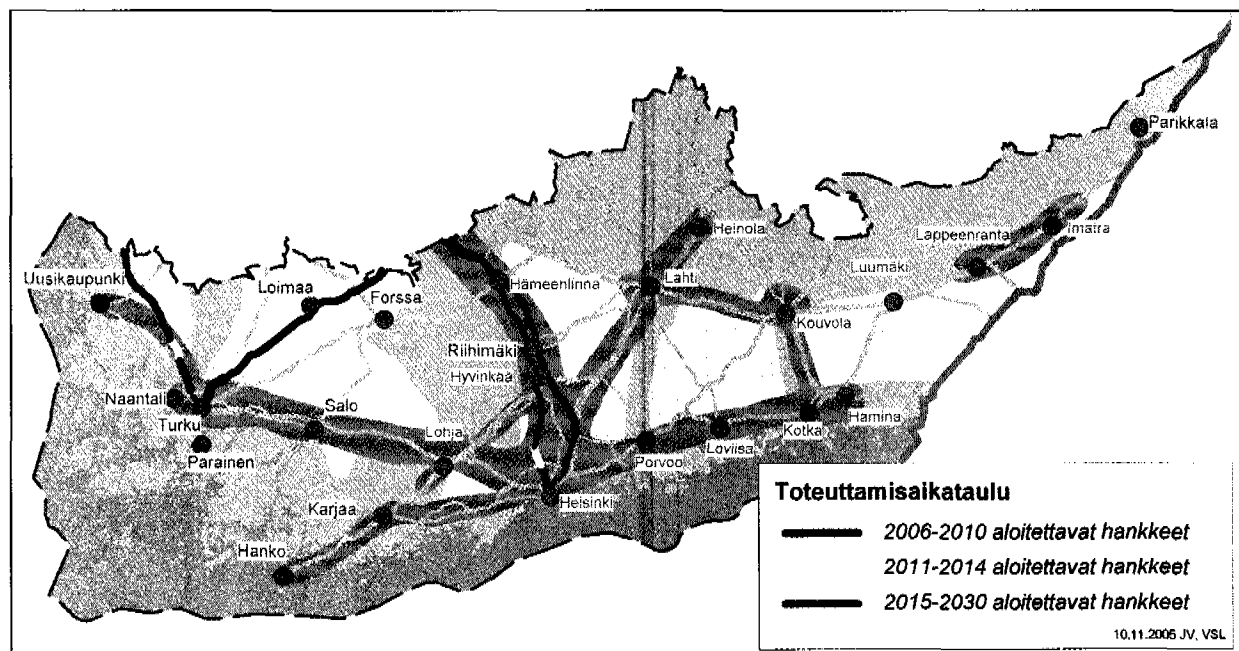
#### 4.2.4 Kouvola–Kuopio-rata

Savon rata on toinen Itä-Suomen ja pääkaupunkiseudun yhdistävistä radoista jatkuen Pohjois-Suomeen. Rata palvelee kehittyvää nopeaa henkilöliikennettä, koska se yhtyy Kouvolaissa Karjalan ja Pietarin ratoihin. Rata välittää raskaista tavarakuljetuksia Kotkan ja Haminan satamiin.

Tavoitteena on nostaa radan palvelutasoa Kouvola–Kuopio välillä. Liittouman alueella radan rakenne tulee parantaa ja tasoristeykset poistaa nopean junaliikenteen tarpeita vastaavaksi. Rakenteen parannukset edesauttavat myös tavaraliikennettä. Palvelutason nosto tulee käynnistää vuosien 2011-2014 välisenä aikana.

#### 4.3 Läntiset yhteydet

Läntiset yhteydet muodostuvat liittouman läntisen osan liikenneyhteyksistä. Keskeinen kokonaisuus muodostuu kolmen suuren kaupunkiseudun, Helsingin, Turun ja Tampereen, muodostamasta kolmiosta. Näiden kaupunkiseutujen välisillä liikennekäytävillä ja niiden kehittämisellä on huomattava merkitys eteläisen Suomen kehitykselle ja kasvuille. Läntisten yhteyksien kautta Etelä-Suomi kytkeytyy länsirannikon alueisiin, Satakuntaan ja Pohjanmaahan, sekä sen kaupunkeihin ja satamiin. Lisäksi ne yhdistävät Varsinais-Suomen, Pohjanmaan, Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen Etelä-Suomen itä-länsisuuntaisiin kansainvälisiin yhteyksiin sekä Helsingin kansainvälisiin matkustaja- ja tavaraliikenteen terminaaleihin. Turku–Tampere–Helsinki-kolmion vaikutusalueella asuu noin puolet Suomen väestöstä ja erityisesti säteittäisillä päiväyllillä henkilöliikenteen liikennemäärät ovat maan suurimpia.



Kuva 6. Läntiset yhteydet ja hankkeet vuoteen 2030.

### **4.3.1 Vt 3 Helsinki–Tampere**

Valtatie 3 Helsingistä Tampereelle on osa kansainvälistä E 12-tietä. Valtatie ja ns. päärata Helsinki–Tampere muodostavat yhdessä Etelä-Suomen ehkä merkittävimmän asumisen ja rakentamisen kehittämisvyöhykkeen ja liikennekäytävän. Yhteysväli on merkittävä Etelä-Suomen sisäinen yhteys erityisesti työmatkaliikenteen kannalta, mutta myös merkittävä yhteys Tampereen kautta muualle Suomeen ja toisaalta näiden alueiden yhteys Baltian suuntaan.

Tavoitetilassa Helsinki–Tampere-moottoritien liikennöitävyys on turvattu ja se toimii joukkoliikenteen laatukäytävänä. Tavoitteena on aloittaa Hämeenlinnan kohdan risteysjärjestelyjen parantaminen vuosina 2006-2010. Moottoritien liikennöitävyyden säilyttämiseksi tarvitaan välillä Kehä III–Klaukkala kolmannet kaistat, joiden rakentamisen tulee alkaa vuosina 2011-2014. Kehä III:n sisäpuolella toimenpiteet kohdistuvat kapasiteetin lisäämiseen ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen (mm. Haaga–Kehä III vuosina 2006-2010). Klaukkalan pohjoispuolella tavoitteena on nykyinen tie parannettuna.

### **4.3.2 Helsinki–Tampere-rata**

Päärata Helsinki–Tampere on maan henkilöliikenteen kannalta tärkein rata. Tavoitetilassa kapasiteetin nosto kaupunkiratoja ja lisäraiteita rakentamalla mahdollistaa suurnopeusjunien liikennöinnin ja hyvän kaupunki- ja taajamajunaliikenteen tarjonnan. Laajentamalla kaupunkiratajärjestelmää Järvenpään asti turvataan radan kapasiteetti ja hyvä junatarjonta. Ensimmäisessä vaiheessa tulee rakentaa lisäraiteita välille Kerava–Järvenpää. Keravan kohdalle tulee rakentaa Vuosaaren sataman tavaraliikenteen vaatimat lisäraiteet vuoteen 2010 mennessä, samoin lisäraide välille Hyvinkää–Riihimäki. Kasvavan taajamajunaliikenteen takia tulee varautua vähintään kolmannen raiteen rakentamiseen koko Helsinki–Tampere välille vuoteen 2014 mennessä.

### **4.3.3 Vt 9 Turku–Tampere**

Valtatie 9 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä (Turku–Kuopio), yhdistäen valtakunnallisesti merkittävät Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kasvukeskukset toisiinsa. Myös tavaraliikenne on valtatiellä 9 vilkasta. Tie toimii merkittävänä lounaisen Suomen satamien sisämaayhteytenä. Tie on merkittävä myös matkailua palvelevana liikenneväylänä.

Valtatie 9 on moniongelmainen, mutta erityisesti liikenneturvallisuus on huono. Tavoitteena on kehittää tietä Liedosta Humppilaan (valtatie 2 risteys) 2-kaistaisena päätienä säännöllisin keskikaiteellisin ohituskaistoin ja kuntakeskusten kohtien eritasoliittymin varustettuna. Yhteysvälin rakentamisen tulee alkaa vuosina 2011-2014.

### **4.3.4 Turku–Toijala-rata**

Turku–Toijala -ratayhteys ja valtatie 9 muodostavat yhdessä liikennekäytävän, joka yhdistää lounaisen Suomen Pirkanmaahan ja edelleen Keski-Suomeen. Ratayhteys on erityisen merkittävä poikittaisena tavaraliikenteen ratana, joka toimii Turun ja Naantalien satamien maaliikenteen syöttöyhteytenä niin Tampereen kuin myös Lahden suuntaan.

Rataosalla on erityisen paljon tasoristeyksiä, joiden liikenneturvallisuutta alentava vaikutus on hyvin merkittävää. Tavoitteena on ensimmäisessä vaiheessa päällysrakenteen uusiminen ja sen jälkeen kantavuuden ja palvelutason nosto rataosuudella Turku–Toijala. Päällysrakenteen osalta

rakentaminen tulee toteuttaa vuosien 2006-2010 aikana. Kantavuuden ja palvelutason nosto sekä tasoristeyksien poisto tulee aloittaa vuosien 2011-2014 aikana.

#### **4.3.5 Vt 8 Turku–Pori**

Valtatie 8 on osa Turun ja Oulun välistä, länsirannikon satamakaupungit yhdistävää liikennekäytävää. Kyseisellä liikennekäytävällä ei ole ratayhteyttä. Tie palvelee liittouman alueella erityisesti Turun ja Naantalın satamia. Valtatien 8 kehittäminen tukee alueen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja sillä on merkittävä rooli työssäkäyntialueiden kehittämisessä. Tien liikenneturvallisuus on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi. Tien kapasiteetti aiheuttaa päivittäistä ruuhkautumista ja heikentää liikenteen sujuvuutta erityisesti Turun seudulla.

Ensimmäisessä vaiheessa valtatie 8 tulee nelikaistaistaa Raisio–Nousiainen välillä ja toteuttaa Laitilan eritasoliittymä. Seuraavassa toteutusvaiheessa ovat Nousiainen–Mynämäki-ohituskaistatien rakentaminen ja Raision eritasoliittymän parantaminen. Vuoteen 2030 mennessä tulee rakentaa Mynämäki–Luvia-ohituskaistatie.

## 5. ETELÄ-SUOMEN RUNKOVERKON KÄRKIHANKKEET 2006-2010

Edellisessä luvussa on esitelty Etelä-Suomen maakuntien liittouman näkemys Etelä-Suomen runkoverkoista ja niihin liittyvistä liikennehankkeista. Ne tulee toteuttaa vuoteen 2030 mennessä, jotta yhteisesti hyväksytty aluerakennearkku toteutuisi. Tässä luvussa esitellään liittouman kärkihankkeet vuosille 2006-2010.

Seuraavien hankkeiden rakentaminen tulee aloittaa vuoteen 2010 mennessä:

### Itä-länsi -suuntaiset yhteydet

#### **E18 Turku–Helsinki–Pietari**

Tavoitteena moottoritie koko yhteysvälille Turku–Helsinki–Vaalimaa. Muurla–Lohja toteutuksesta on jo periaatepäätös. Muilta osin E18-yhteysvälin rakentaminen tulee käynnistyä Koskenkylä–Loviisa (17 M€) ja Loviisa–Kotka (130 M€) -tieosuuksien ja Haminan ohikulkutien (95M€) osalta. Kehä III osuus Vantaankoski–Lentoasemantie tulee myös rakentaa valmiiksi.

#### **Ylinen Pietarintie Turku–Hämeenlinna–Lahti–Kouvola–Imatra**

Rakentamishankkeet Ylisellä Pietarintiellä ovat: Kukonkoivu–Lahti (116 M€), jossa tavoitteena on nelikaistatie; Lahti–Kouvola (60 M€), jossa tavoitteena on Lahden päässä moottoritie ja muilta osin nelikaistatie sekä Lappeenranta–Imatra (126 M€), joka tulee parantaa kaksiajorataiseksi.

#### **Turku–Helsinki–Pietari-rautatieyhteys**

Liittouman tavoitteena on nostaa palvelutasoa rakentamalla kohtausraiteet välille Turku–Salo (65 M€). Lähiliikennettä tulee parantaa rantaradalla (150 M€) ja palvelutasoa parantaa Lahti–Luumäki-välillä (150M€) sekä rakentaa lisäraide välille Luumäki–Vainikkala (85M€).

### Itäiset yhteydet

#### **Vt 4 Helsinki–Lahti–Heinola(–Jyväskylä/Mikkeli)**

Tavoitteena on säilyttää yhteysvälillä moottoritien hyvä liikennöitävyys ja parantaa tien turvallisuutta. Yhteysväli on pääosin valmis (Lahti–Heinola valmistuu v. 2005), mutta Lusi–Vaajakoski-välille (69 M€) tulee rakentaa nelikaistatie.

#### **Luumäki–Imatra-rata**

Radan palvelutasoa tulee nostaa Luumäki–Imatra-välillä (I vaihe 90 M€) ja rakentaa kaksoisraide välille Imatra–Imatrankoski (10 M€).

### Läntiset yhteydet

#### **Vt 3 Helsinki–Tampere**

Yhteysvälillä tulee aloittaa Hämeenlinnan kohdan risteysjärjestelyjen parantaminen (9 M€). Kehä III:n sisäpuolella toimenpiteet kohdistuvat kapasiteetin lisäämiseen ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseen välillä Haaga–Kehä III (28 M€).

#### **Turku–Toijala-rata**

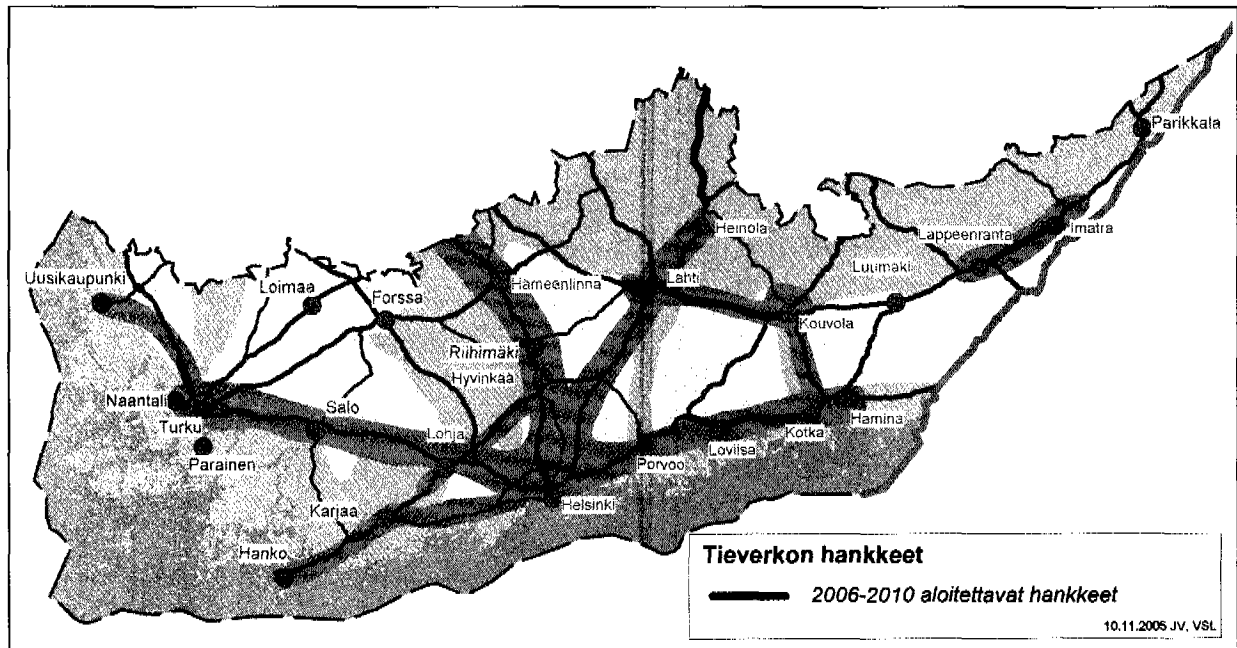
Tavoitteena on päällysrakenteen uusiminen (60 M€).

### Helsinki–Tampere-rata

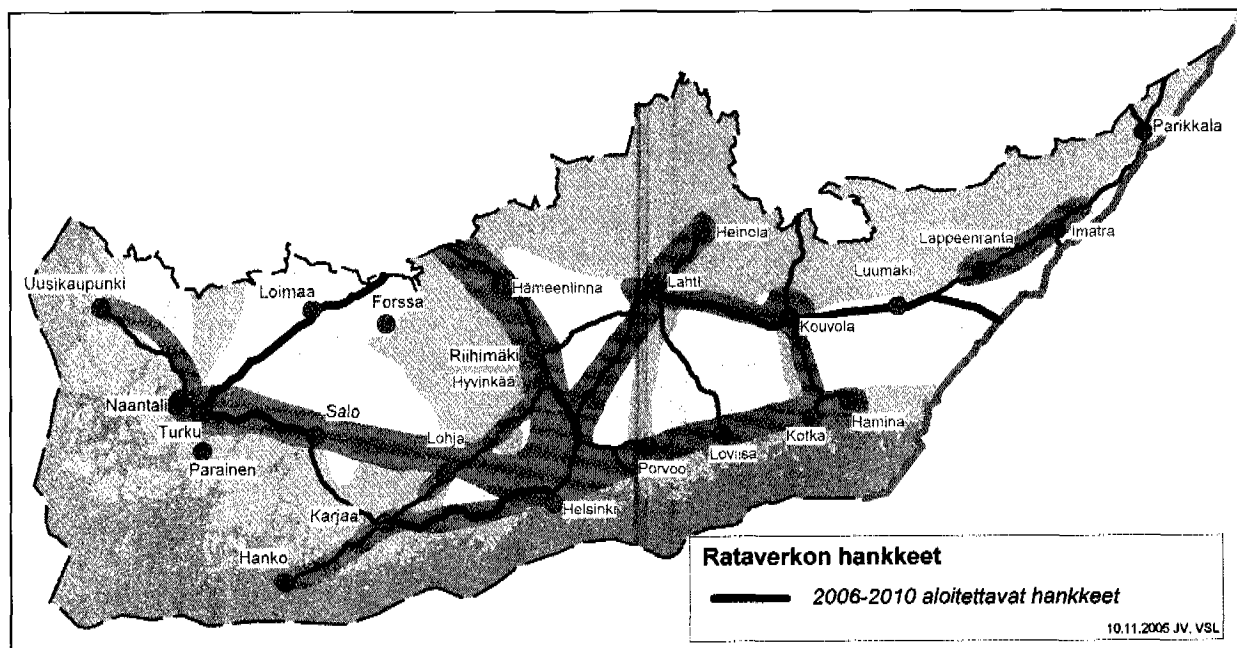
Päärataa tulee kehittää välillä Kerava–Riihimäki rakentamalla lisäraiteita välille Kerava–Järvenpää (50 M€). Keravan kohdalle tulee rakentaa Vuosaaren sataman tavaraliikenteen vaatimat lisäraiteet (20M€) sekä lisäraide välille Hyvinkää–Riihimäki (30 M€).

### Vt 8 Turku-Pori

Tie tulee nelikaistaistaa Raisio–Nousiainen-välillä (55 M€) ja rakentaa Laitilan eritasoliittymä (11 M€).



Kuva 7. Tieverkon kärkihankkeet 2006–2010



Kuva 8. Rataverkon kärkihankkeet 2006–2010