



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Logistiikkaselvitys

Citylogistiikkafoorumi 24.11.2023

Uudenmaan logistiikkaselvityksen tavoitteena on

- koota ja hankkia tietoa Uudenmaan logistiikan kehityksestä, nykytilasta sekä tulevaisuuden näkymistä
- priorisoida ja profiloida Uudenmaan tieverkkoa ja rataverkkoa liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelua palvelemaan
- Tarkastella toimintaympäristön muutostekijöitä ja kuvata erilaisia skenaarioita (Mitä voisi Uudenmaan logistiikassa tapahtua esimerkiksi vuoteen 2050?)
- Esittää tavaraliikenteen ja logistiikan osalta mittareita kehityksen seurantaan

Projektissa on jo tehty tieverkon priorisointia, toteutettu haastatteluja, pohdittu toimintaympäristön muuttumista ja tehty niiden pohjalta skenaariotarkasteluja.

Projektin tilaajina ovat Uudenmaan liitto (puheenjohtaja), Uudenmaan ELY-keskus ja Helsingin Seudun Liikenne HSL

Projektin konsultti Sitowise Oy.



Satama



Lentokenttä

Raskaan liikenteen määrä (2021)

alle 500 ajon./vrk

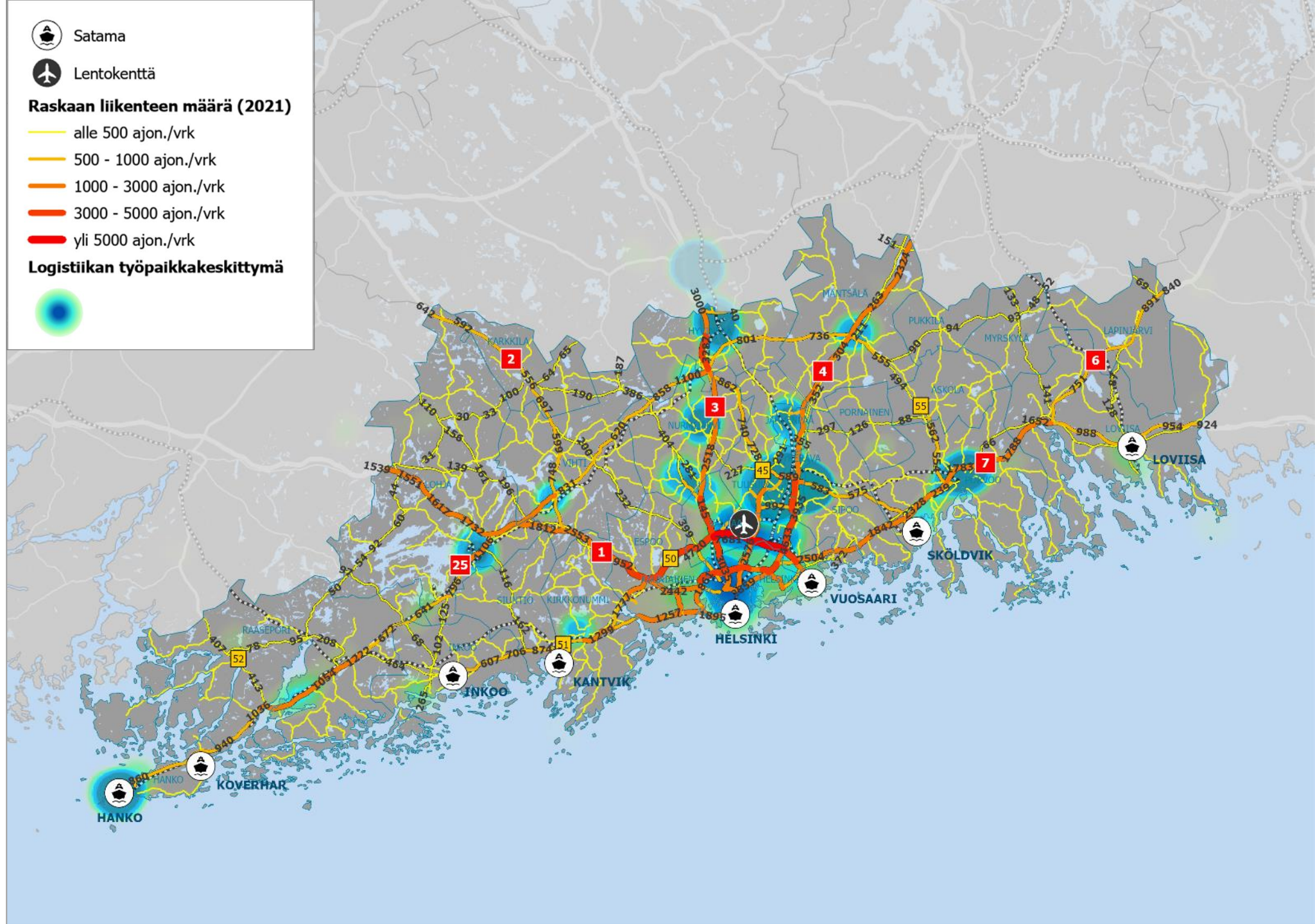
500 - 1000 ajon./vrk

1000 - 3000 ajon./vrk

3000 - 5000 ajon./vrk

yli 5000 ajon./vrk

Logistiikan työpaikkakeskittymä



Tieverkon priorisointi



Priorisointitekijät

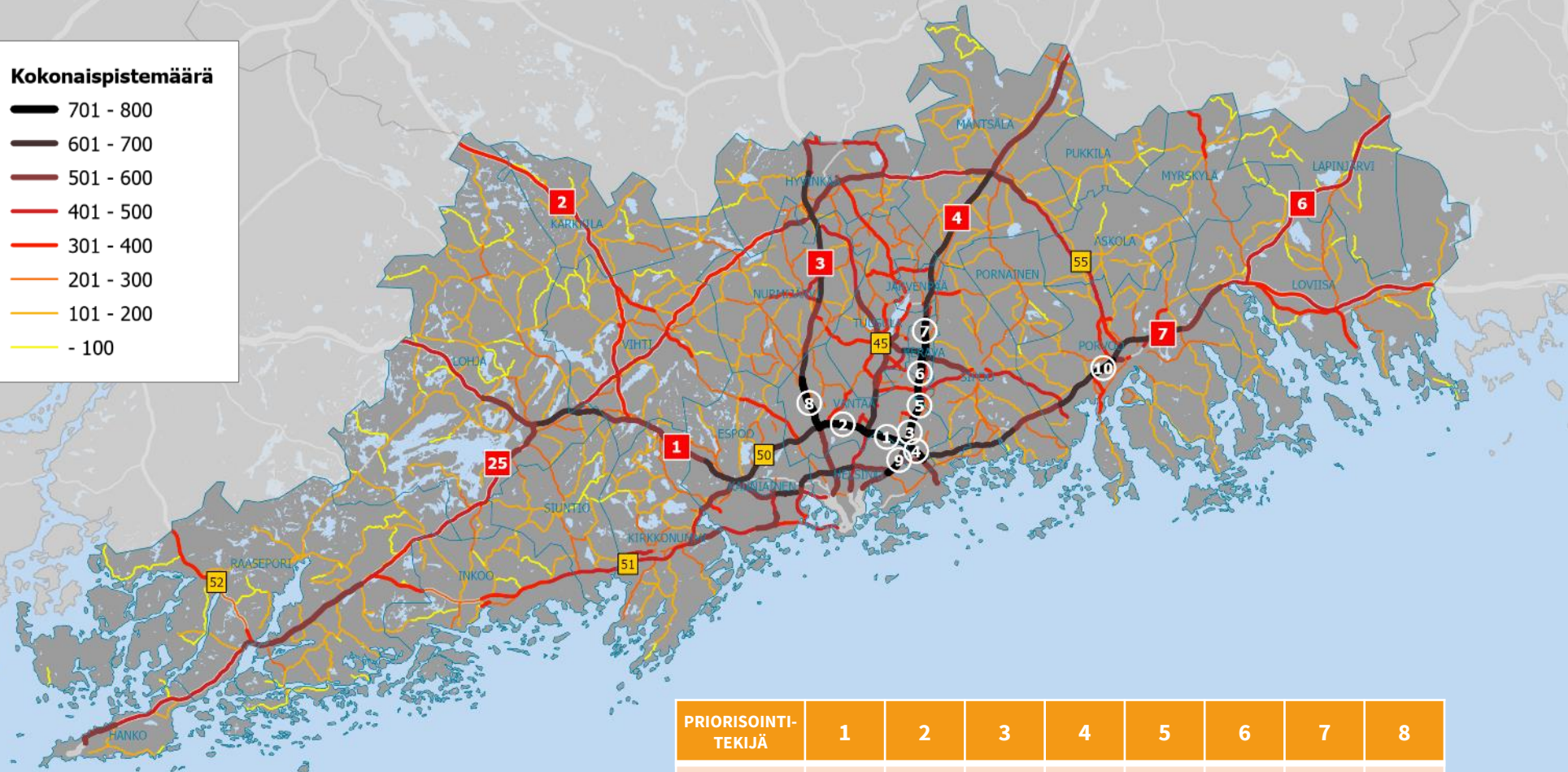
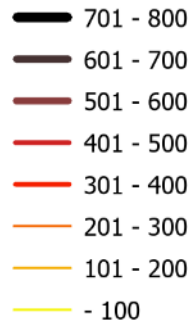
	PRIORISOINTITEKIJÄ	MITTARI/AINEISTO
1	Raskaan ajoneuvoliikenteen määrä	KVLras (ajon./vrk) Tierekisteri 2022 (=liikennetieto vuodelta 2021)
2	Kuljetettu tavaramäärä Uudenmaan alueen sisäiset kuljetukset (ilman satamakuljetuksia)	Tiekuljetukset, joissa lähtö- ja määräpaikka Uudenmaan alueella (t/v) Tilastokeskuksen laajennettu otosaineisto, sijoiteltu Emmellä maantieverkolle, vuosien 2017-2021 keskiarvo
3	Kuljetettu tavaramäärä Uudenmaan alueen ulkopuolelle suuntautuvat kuljetukset (ilman satamakuljetuksia)	Tiekuljetukset, joissa kuljetuksen toinen pää Uudenmaan alueen sisällä ja toinen pää ulkona (t/v) Tilastokeskuksen laajennettu otosaineisto, sijoiteltu Emmellä maantieverkolle, vuosien 2017-2021 keskiarvo
4	Kuljetettu tavaramäärä Uudenmaan alueen satamiin suuntautuvat kuljetukset	Tiekuljetukset, joissa lähtö- tai määräpaikka Uudenmaan alueen satamissa (t/v) Tilastokeskuksen laajennettu otosaineisto, sijoiteltu Emmellä maantieverkolle, vuosien 2017-2021 keskiarvo
5	Kuljetus- ja logistiikka-alan työpaikkojen määrä kahden kilometrin säteellä tielinjasta	Työpaikkamäärä (tp/km²) YKR 2020, 250x250m ruutuaineisto
6	Tuotanto- ja teollisuuslaitosten (min. 10 työntekijää) määrä 10 kilometrin säteellä tielinjasta	Tuotanto- ja teollisuuslaitokset (ttlait/km²) Tilastokeskus 2019, laitosten sijainnit
7	Toteutunut raskaan ajoneuvoliikenteen liikennemäärien kehitys 5v. ajalta	KVLras muutos 2016-2021 (ajon./vrk) Tierekisteri 2022 (=liikennetieto vuodelta 2021) ja Tirekisteri 2017 (=liikennetieto vuodelta 2016)
8	Huoltovarmuuden kannalta tärkeiden tavaralajien kuljetukset tieverkolla	Kriittisten tavaralajien määrä (t/v) Tilastokeskuksen laajennettu otosaineisto, sijoiteltu Emmellä maantieverkolle, vuosien 2017-2021 keskiarvo

- Tieverkon jokainen osa pisteytettiin kunkin priorisointitekijän osalta asteikolla 0-100. Lopullista priorisointia varten tekijöiden arvot summattiin yhteen. Vaihtoehtoisia skenaarioita luotiin painottamalla eri tekijöitä vaihtelevin painokertoimin.

Priorisointisumma

VEO: TASAINEN PAINOTUS

Kokonaispistemäärä



PRIORISOINTI-TEKIJÄ	1	2	3	4	5	6	7	8
PAINOARVO	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %

TOP10 KORKEIN PISTEKESKIARVO TIEOSITTAIN

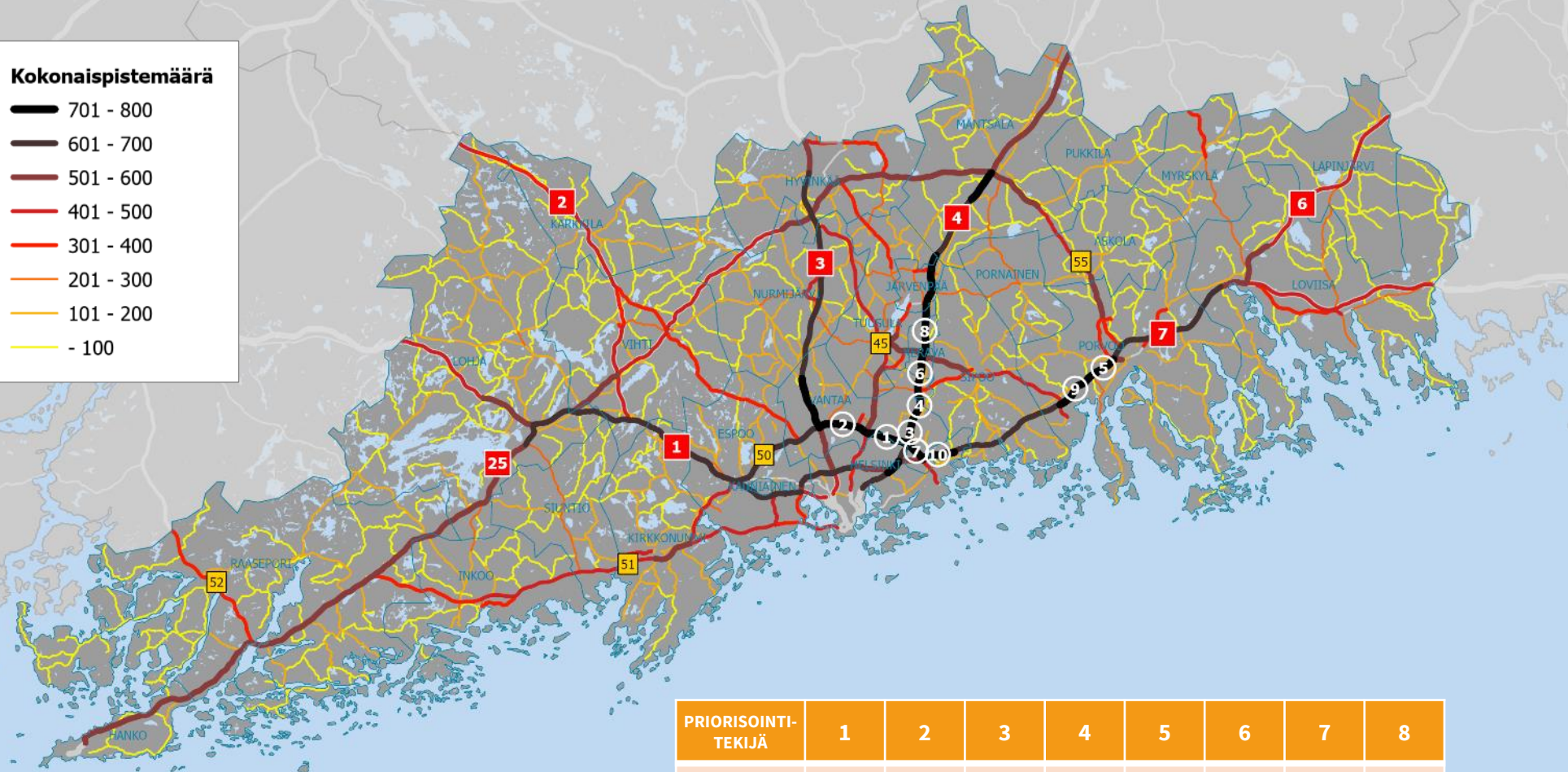
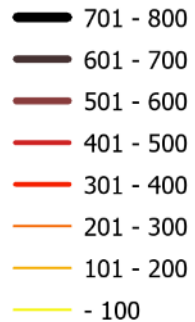
	TIE / OSA	PISTE-KESKIARVO
1	50/7	769
2	50/6	759
3	4/104	754
4	50/8	733
5	4/105	731
6	4/106	728
7	4/107	710
8	3/103	707
9	4/103	706
10	7/8	702

VEO:
 Ei erillisiä painokertoimia, kaikki priorisointitekijät samanarvoisia.

Priorisointisumma

VE1: TAVARALIIKENNE

Kokonaispistemäärä



PRIORISOINTI-TEKIJÄ	1	2	3	4	5	6	7	8
PAINOARVO	20 %	20 %	20 %	20 %	2,5 %	2,5 %	7,5 %	7,5 %

TOP10 KORKEIN PISTEKESKIARVO TIEOSITTAIN

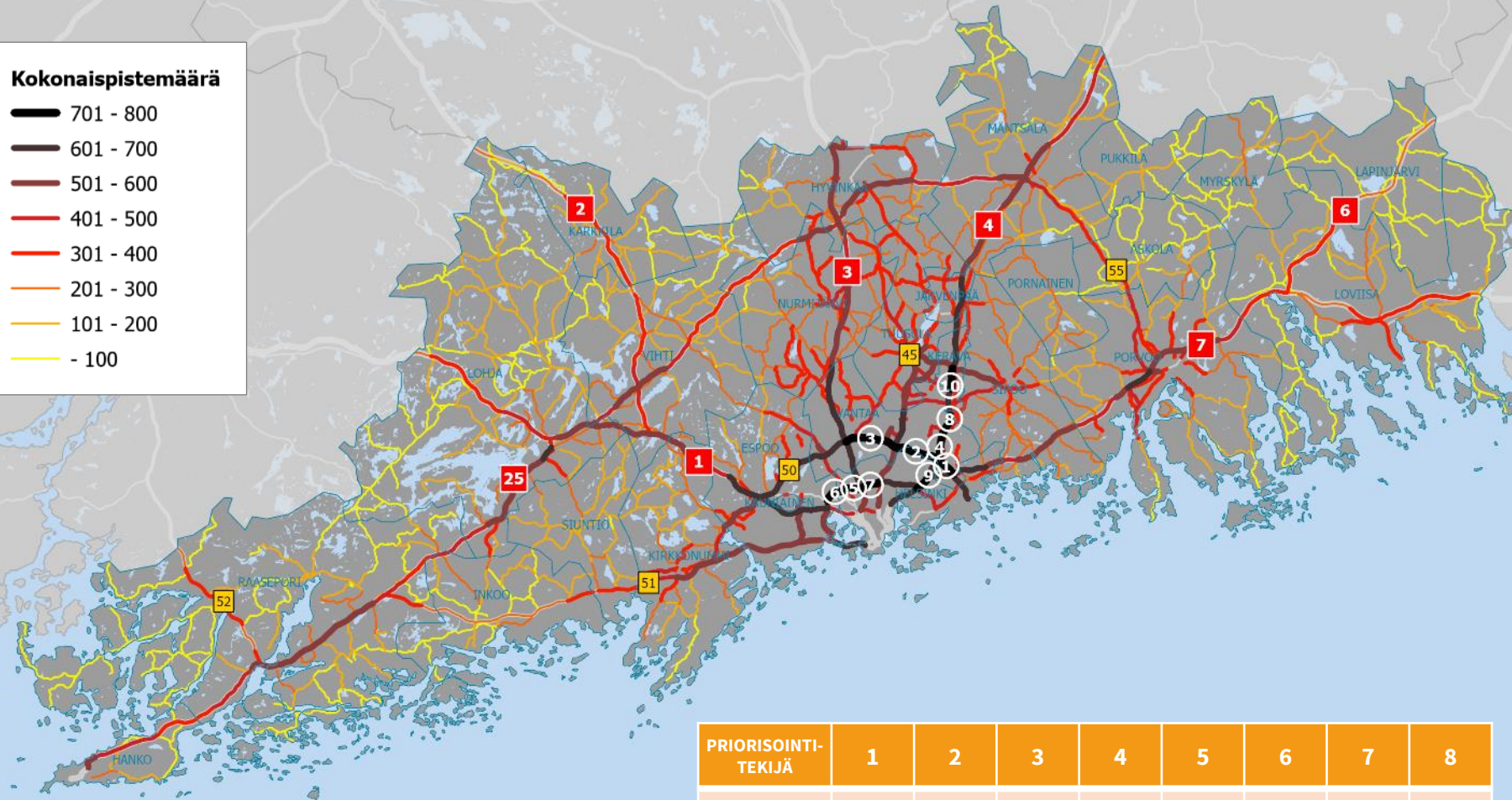
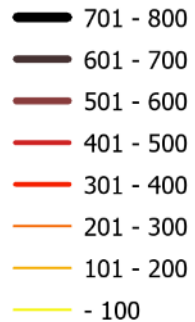
	TIE / OSA	PISTE- KESKIARVO
1	50/7	762
2	50/6	752
3	4/104	745
4	4/105	736
5	7/8	729
6	4/106	726
7	50/8	713
8	4/107	712
9	7/7	712
10	7/2	710

VE1:
Tavaraliikenteen ajoneuvo- ja tonnimääriin liittyviä tekijöitä painotettu yhteensä 80 %:lla. Työpaikka- sekä tuotanto- ja teollisuuslaitosmäärillä pienimmät painokertoimet.

Priorisointisumma

VE2: ELINKEINOELÄMÄ

Kokonaispistemäärä



PRIORISOINTI-TEKIJÄ	1	2	3	4	5	6	7	8
PAINOARVO	5 %	5 %	5 %	25 %	25 %	25 %	5 %	5 %

TOP10 KORKEIN PISTEKESKIARVO TIEOSITTAIN

	TIE / OSA	PISTE-KESKIARVO
1	50/8	751
2	50/7	751
3	50/6	742
4	4/104	739
5	101/5	737
6	101/4	730
7	101/6	710
8	4/105	708
9	4/103	704
10	4/106	702

VE2:
Logistiikan työpaikkamääriä,
teollisuus- ja
tuotantolaitoksia sekä
satamaliikennettä
painotettu yhteensä 75 %:lla.

ULKOMAAN MERILIIKENTEEN KULJETUKSET KESKIMÄÄRIN VUOSINA
2019–2021 SATAMITTAIN (milj. tonnia)



Lähde: Tilastokeskus

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2021

Yhteensä 40,2 miljoonaa tonnia ja 10,749 mrd tonnikm



Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1000 tonnia).

Tilastointimuutosten takia luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia aikaisempien vuosien kanssa.

Lähteet:
LIIKE-betajärjestelmä ja tilastoaineistot.



28.4.2022 HL



Uudenmaan alueella olevat radat ovat valtakunnallisen tavaraliikenteen kannalta merkittäviä tai erittäin merkittäviä lukuun ottamatta Helsinki-Turku-rataa ja Kehärataa, jotka ovat pelkästään henkilöliikenteen ratoja.

Tarkasteltavat skenaariot

- Tarkasteltavat skenaariot ovat:

1. TRENDIENNUSTE

- Kehitys jatkuu seuraavat 10 vuotta edellisen 10 vuoden trendin mukaisesti.

2. INKOO

- Inkoon satama- ja teollisuusalueelle syntyy merkittävä määrä uutta teollisuutta.

3. POHJOISEN MAAKUNNAT

- Teollisuus kasvaa Pohjoisen Suomen maakunnissa, mikä lisää kulutustavaran kuljetuksia Uudenmaan maakunnan ja pohjoisten maakuntien välillä. Teollisuuden junakuljetuksia alkaa suuntautua pohjoisen maakunnista myös Vuosaaren ja Hangon satamiin.

4. RAIL BALTICA

- Rail Baltican liikenteen kasvu heijastuu suoraan Helsingin keskustasatamien ja Vuosaaren yksikkötavaraliikenteeseen sekä Helsingin satamiin tuleviin ja niistä lähteviin tiekuljetuksiin.

- Skenaarioita tarkastellaan meriliikenteen, tieliikenteen ja rautatieliikenteen näkökulmasta.

Trendiennuste

SKENAARIO 1



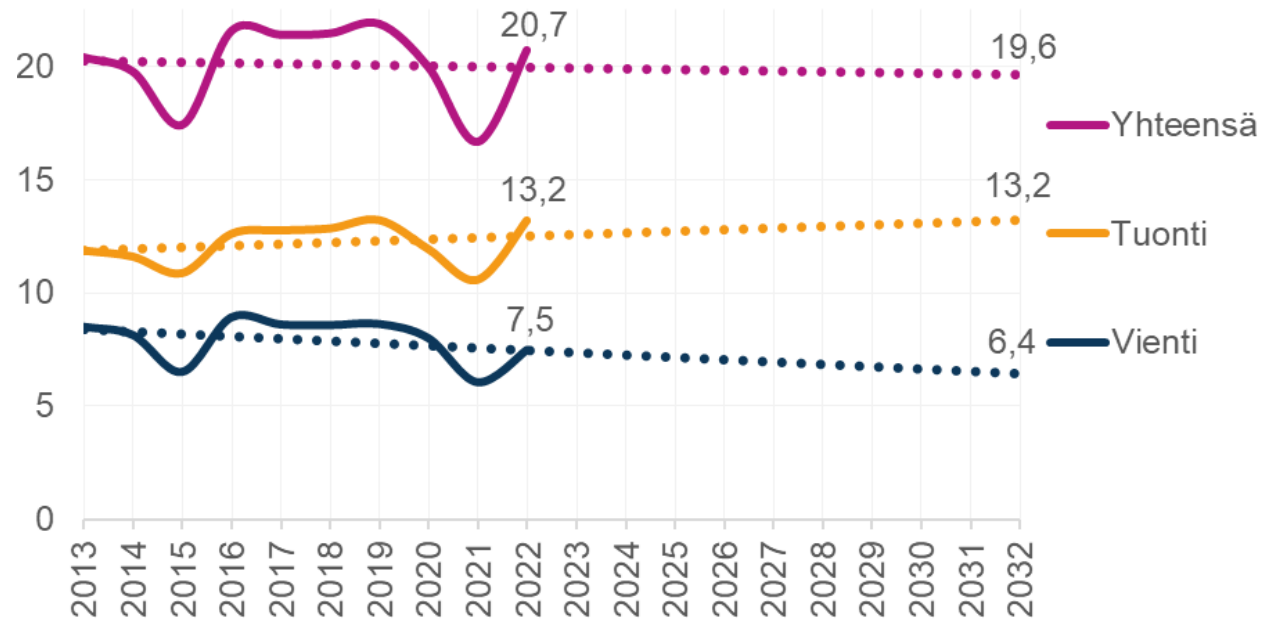
Trendiennuste – Uudenmaan suurimpien satamien ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetusten ennusteet

- Kuljetusmääriltään suurimpien Uudenmaan satamien (Sköldvik, Helsinki, Hanko ja Inkoo) ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetuksille laadittiin lineaariset trendiennusteet vuosille 2023–2032 vuosien 2013–2022 kuljetusmäärien perusteella
- Trendiennuste tehtiin Excel-taulukkolaskennan lisää trendiviiva -toiminnolla
- Trendiennusteen lähtötietoina käytettiin Tilastokeskuksen ja Traficomien ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetustilastoja vuosilta 2013–2022

Trendiennuste – Sköldvikin ja Helsingin satamien ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetusten ennusteet vuodelle 2032

Sköldvikin satama

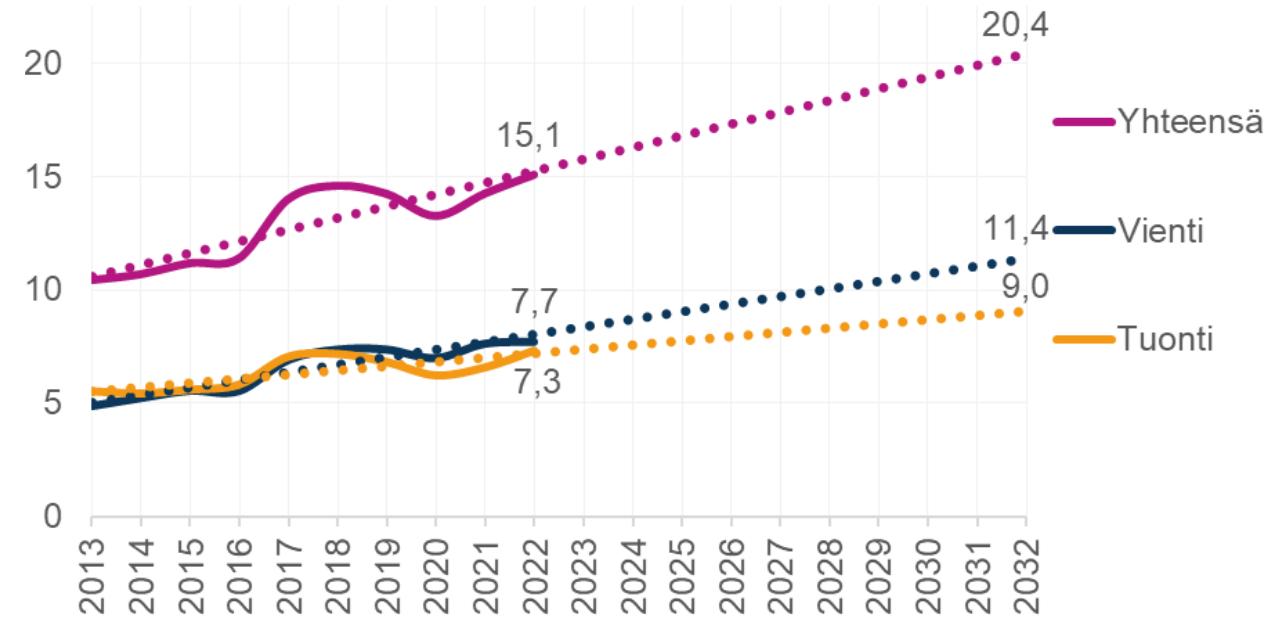
Ulkomaan meriliikenteen kuljetusmäärät vuosina 2013-2022 ja kuljetusmäärien ennusteet vuosille 2023-2032 miljoonaa tonnia



Vuosien 2013-2022 tiedot lähde Tilastokeskus ja Traficom

Helsingin satama

Ulkomaan meriliikenteen kuljetusmäärät vuosina 2013-2022 ja kuljetusmäärien ennusteet vuosille 2023-2032 miljoonaa tonnia

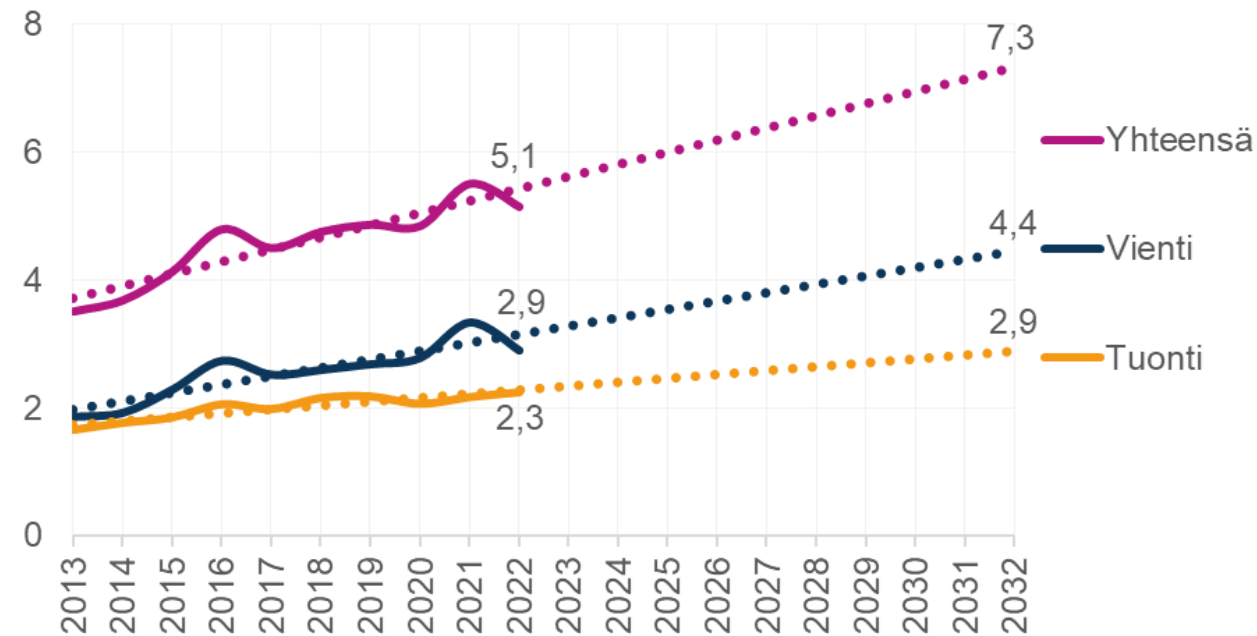


Vuosien 2013-2022 tiedot lähde Tilastokeskus ja Traficom

Trendiennuste – Hangon ja Inkoon satamien ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetusten ennusteet vuodelle 2032

Hangon satama

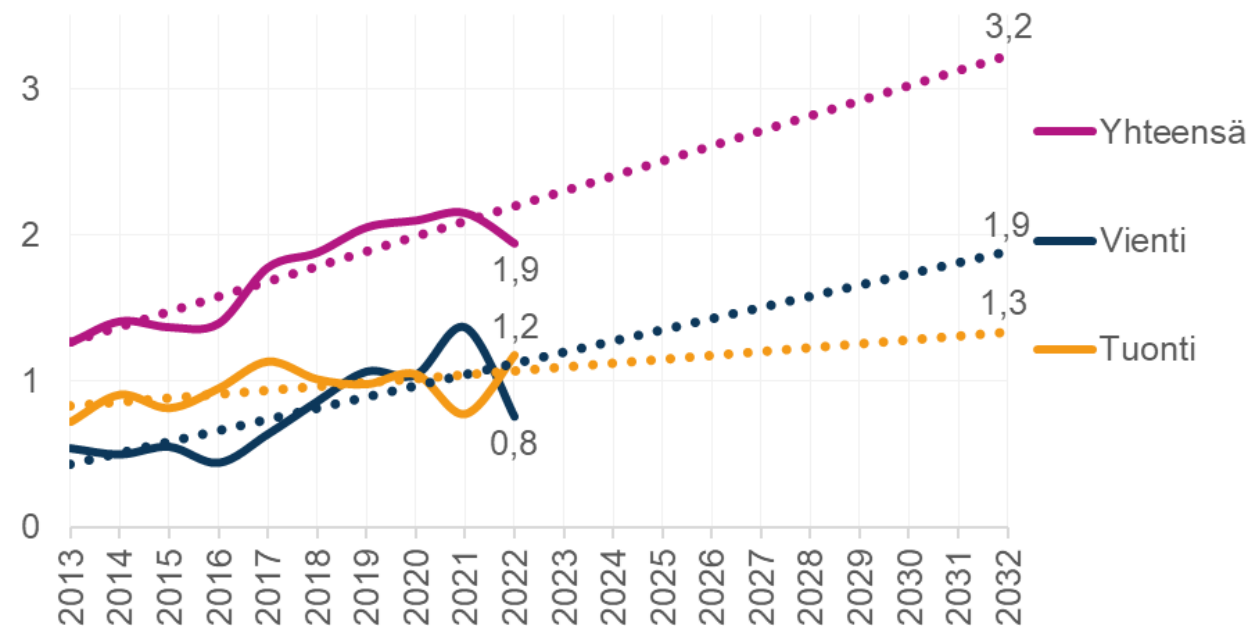
Ulkomaan meriliikenteen kuljetusmäärät vuosina 2013-2022 ja kuljetusmäärien ennusteet vuosille 2023-2032 miljoonaa tonnia



Vuosien 2013-2022 tiedot lähde Tilastokeskus ja Traficom

Inkoon satama

Ulkomaan meriliikenteen kuljetusmäärät vuosina 2013-2022 ja kuljetusmäärien ennusteet vuosille 2023-2032 miljoonaa tonnia

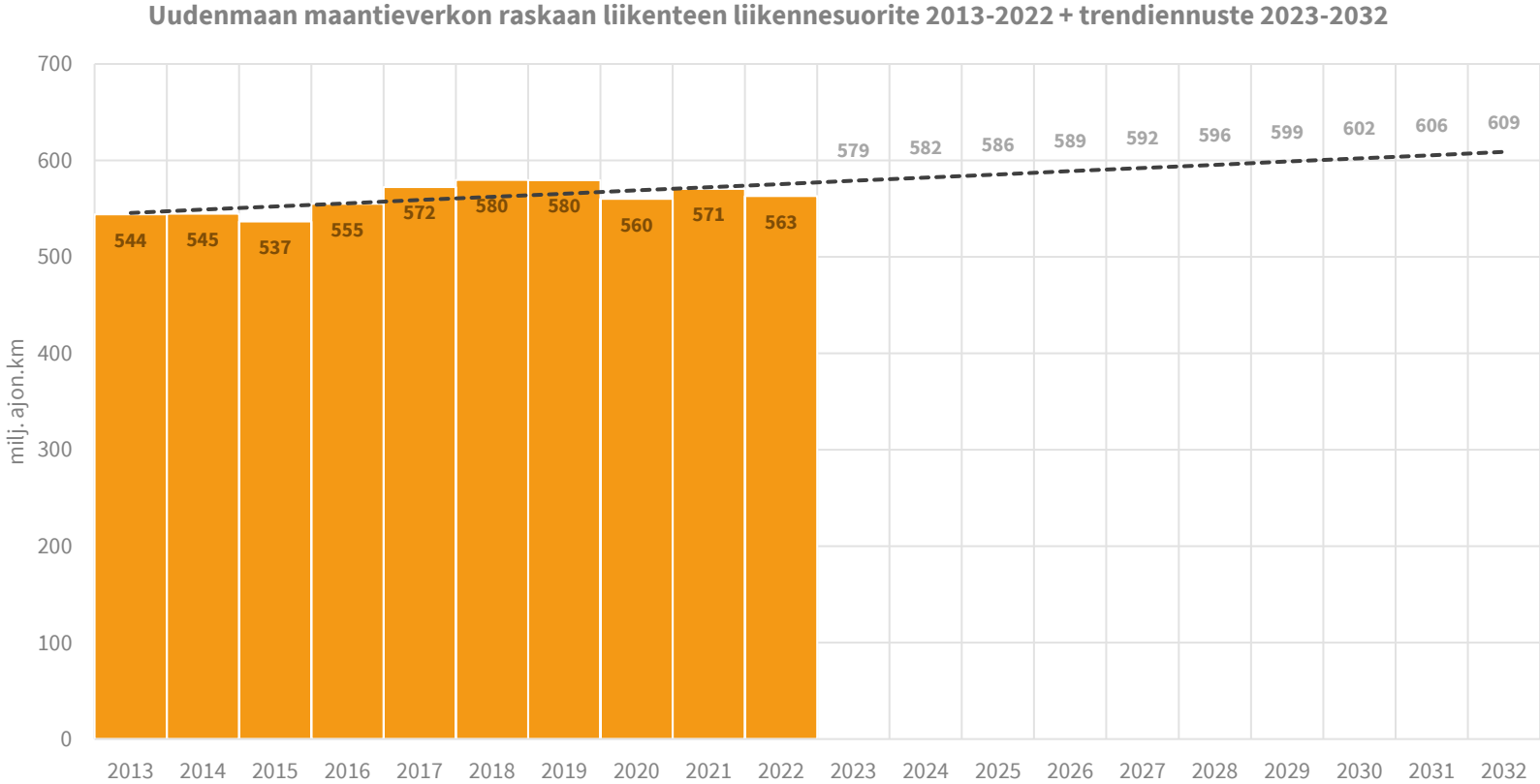


Vuosien 2013-2022 tiedot lähde Tilastokeskus ja Traficom

Trendiennuste / tieliikenne

- Tieliikenteen osalta trendiennusteen laadinnassa hyödynnettiin Väyläviraston liikennemäärätietokantaa.
- Trendiennuste laadittiin tieverkon jokaiselle osalle, jotta kehitystä voitiin arvioida väyläkohtaisesti. Lisäksi ennuste laadittiin koko Uudenmaan raskaan liikenteen liikennesuoritetta koskien.
- Väyläviraston raskaan liikenteen liikennemäärätiedon perusteella trendin arviointi on luotettavampaa kuin Tilastokeskuksen tavarakuljetustilastoon vaikka siihenkin liittyy joitain epävarmuuksia laskentapisteiden paikkojen ja laskentavälien homogenisointien muutoksiin liittyen.

Trendiennuste – raskaan liikenteen liikennesuorite Uudellamaalla



Lähde (2013-2022): Väylävirasto

Trendiennuste

RASKAAN LIIKENTEEN LIIKENNEMÄÄRIEN KEHITYS 2022 → 2032

LÄHTÖKOHDAT

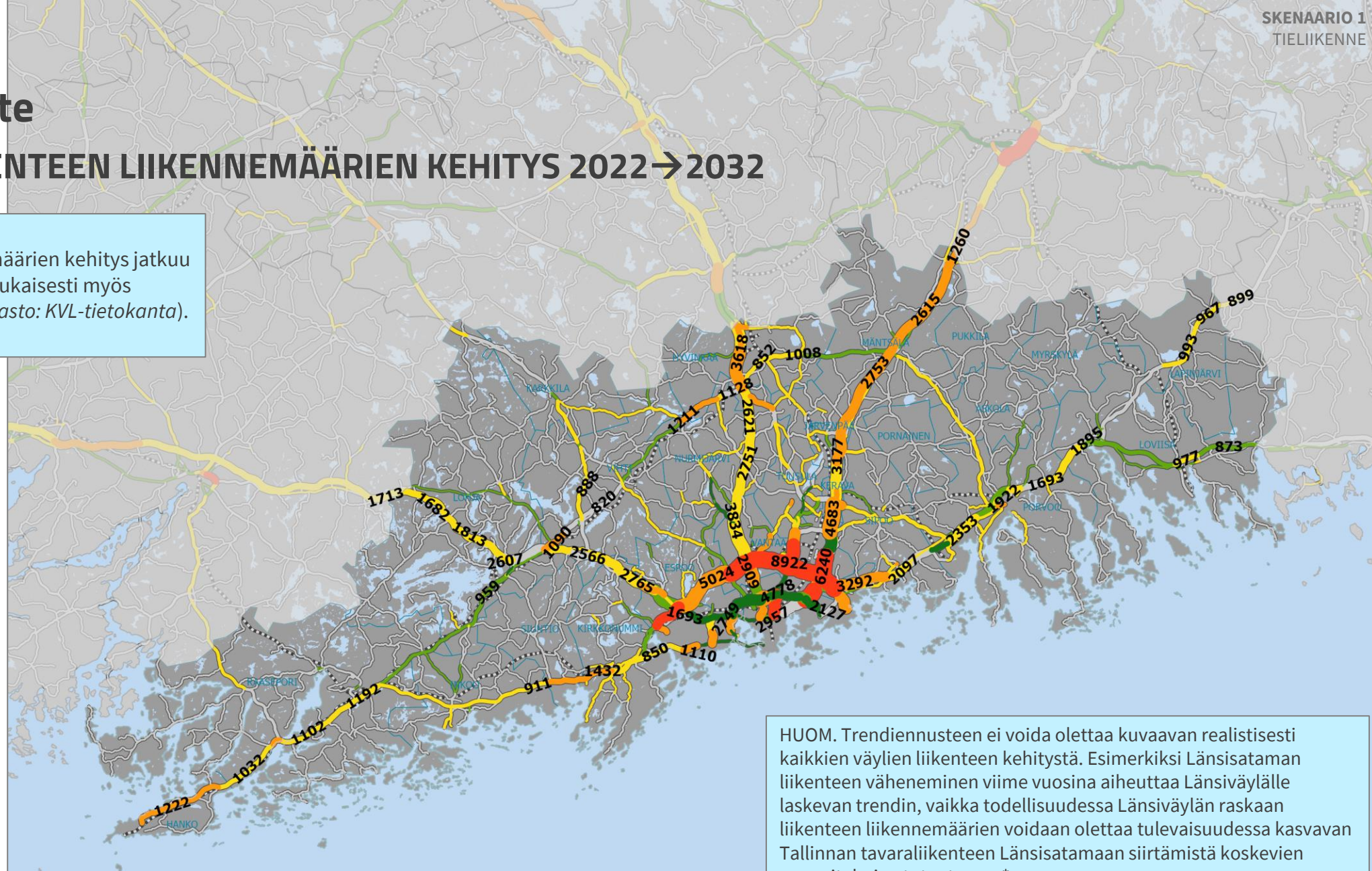
- Raskaan liikenteen liikennemäärien kehitys jatkuu vuosien 2013-2022 trendin mukaisesti myös seuraavat 10 vuotta (Väylävirasto: KVL-tietokanta).

KVLRas muutos 2022 - 2032



1234

Raskaan liikenteen
liikennemääräennuste 2032



HUOM. Trendiennusteen ei voida olettaa kuvaavan realistisesti kaikkien väylien liikenteen kehitystä. Esimerkiksi Länsisataman liikenteen väheneminen viime vuosina aiheuttaa Länsiväylälle laskevan trendin, vaikka todellisuudessa Länsiväylän raskaan liikenteen liikennemäärien voidaan olettaa tulevaisuudessa kasvavan Tallinnan tavaraliikenteen Länsisatamaan siirtämistä koskevien suunnitelmien toteutuessa*.

Tavaraliikenteen tonnimäärien trendiennustetta ei ole esitetty väyläkohtaisesti aineistoon liittyvien epävarmuuksien vuoksi.

* <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/helsingin-satama-oy-n-lansisataman-laajentaminen-helsinki>

Uuden teollisuuden syntyminen Inkoon satama- /teollisuusalueille

SKENAARIO 2



Tavaraliikennemäärän kasvu (1000 t./v)

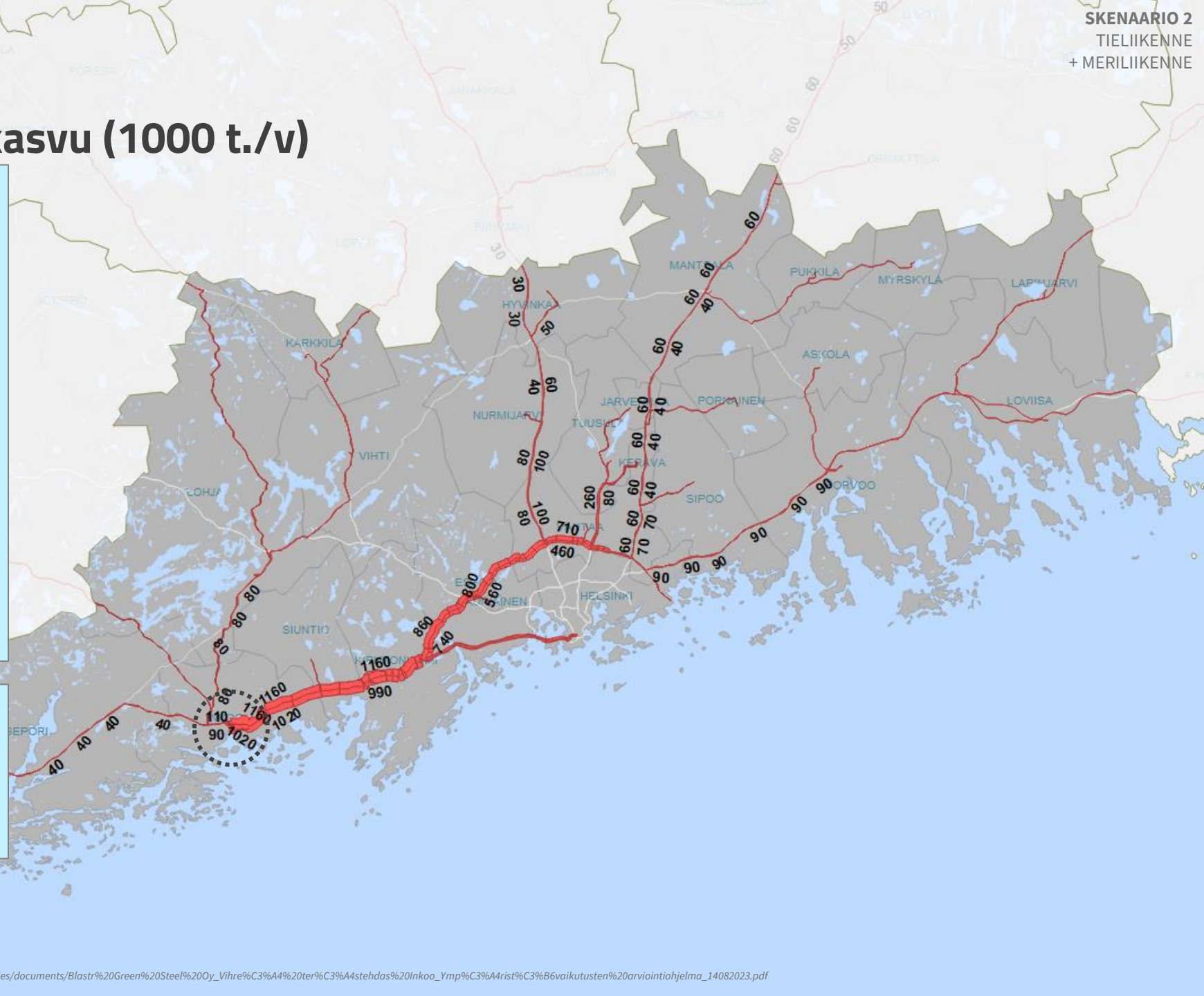
LÄHTÖKOHDAT

- Inkooseen syntyy merkittävä määrä uutta teollisuutta (*arvio: 3 x Blastr Green Steel -raportissa* esitetyn tehtaan volyymi*).
- Raskaan liikenteen määrä lisääntyy noin 47 000 ajoneuvoon vuodessa. Saapuvaa liikennettä (raaka-aine) on noin 24 400 ajoneuvoa ja lähtevää liikennettä (prosessijäte) noin 22 400 ajoneuvoa (*raportin* kuljetusmääräarvion skaalaus*).
- Yksittäisen kuorman painoksi oletettu keskimäärin 51 tonnia (*VTT Lipasto*).
- Alueelle saapuva liikenne suuntautuu Uudenmaan alueen tavaralajin 36 (kierrätysmateriaalit yms.) kuljetusten mukaisesti ja lähtevä liikenne tavaralajin 23 (maa-aines, kuona ym.) kuljetusten mukaisesti (*Tilastokeskus*).

INKOON SATAMAN MERIKULJETUSTEN MÄÄRÄN LISÄYS

- Tuonti 16,1 miljoonaa tonnia (tuonti vuonna 2022 1,2 miljoonaa tonnia)
- Vienti 3,8 miljoonaa tonnia (vienti vuonna 2022 0,8 miljoonaa tonnia)

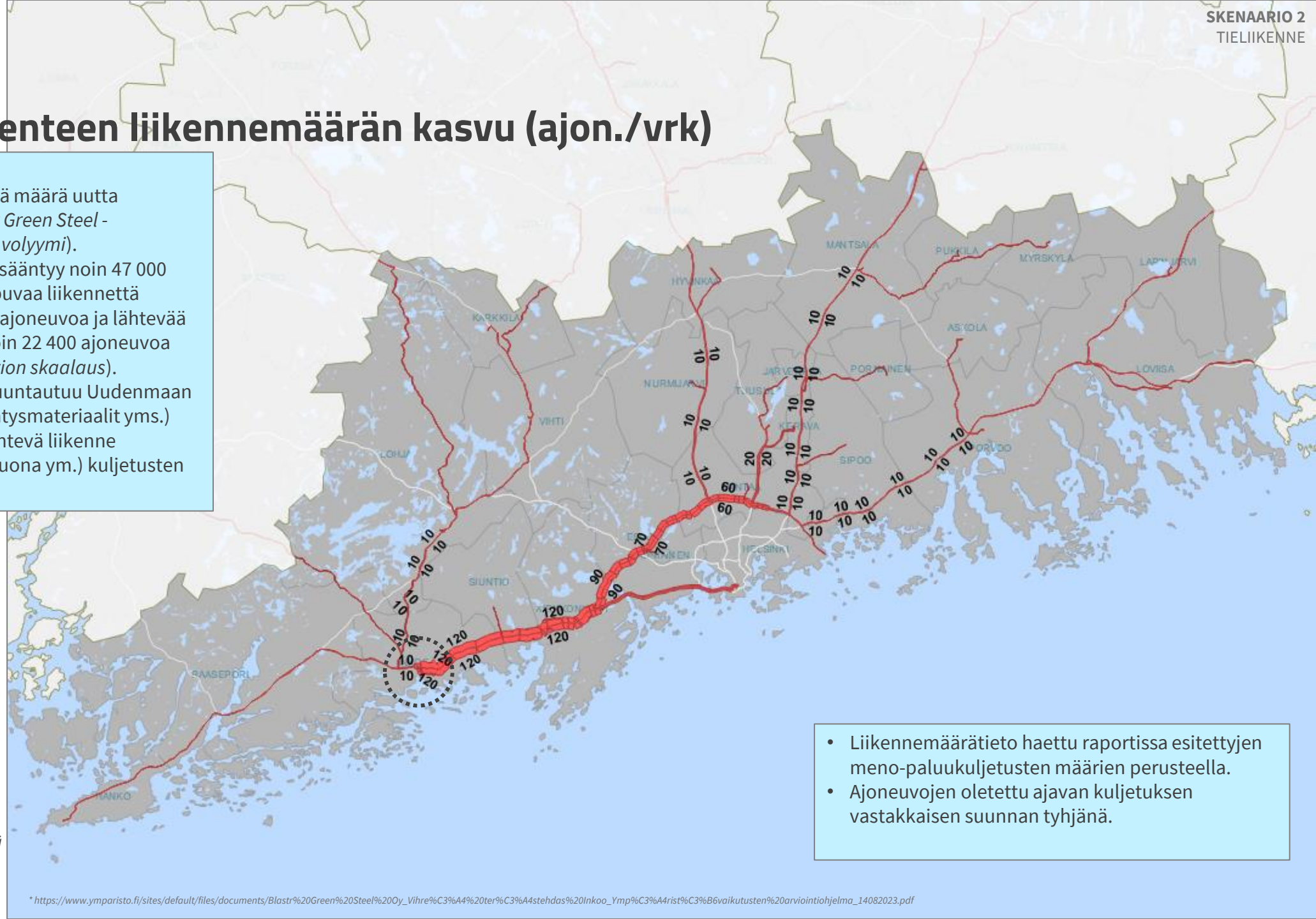
Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos tieliikenteen tavarakuljetusmäärässä (1000 t/v) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.



Raskaan liikenteen liikennemäärän kasvu (ajon./vrk)

LÄHTÖKOHDAT

- Inkooseen syntyy merkittävä määrä uutta teollisuutta (*arvio: 3 x Blastr Green Steel -raportissa* esitetyn tehtaan volyymi*).
- Raskaan liikenteen määrä lisääntyy noin 47 000 ajoneuvoon vuodessa. Saapuvaa liikennettä (raaka-aine) on noin 24 400 ajoneuvoa ja lähtevää liikennettä (prosessijäte) noin 22 400 ajoneuvoa (*raportin* kuljetusmääräarvion skaalaus*).
- Alueelle saapuva liikenne suuntautuu Uudenmaan alueen tavaralajin 36 (kierrätysmateriaalit yms.) kuljetusten mukaisesti ja lähtevä liikenne tavaralajin 23 (maa-aines, kuona ym.) kuljetusten mukaisesti (*Tilastokeskus*).



- Liikennemäärätieto haettu raportissa esitettyjen meno-paluukuljetusten määrien perusteella.
- Ajoneuvojen oletettu ajavan kuljetuksen vastakkaisen suunnan tyhjänä.

Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos raskaan liikenteen liikennemäärässä (ajon./vrk) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.

Pohjoisen Suomen ja Uudenmaan välisten kuljetusten lisääntyminen

SKENAARIO 3

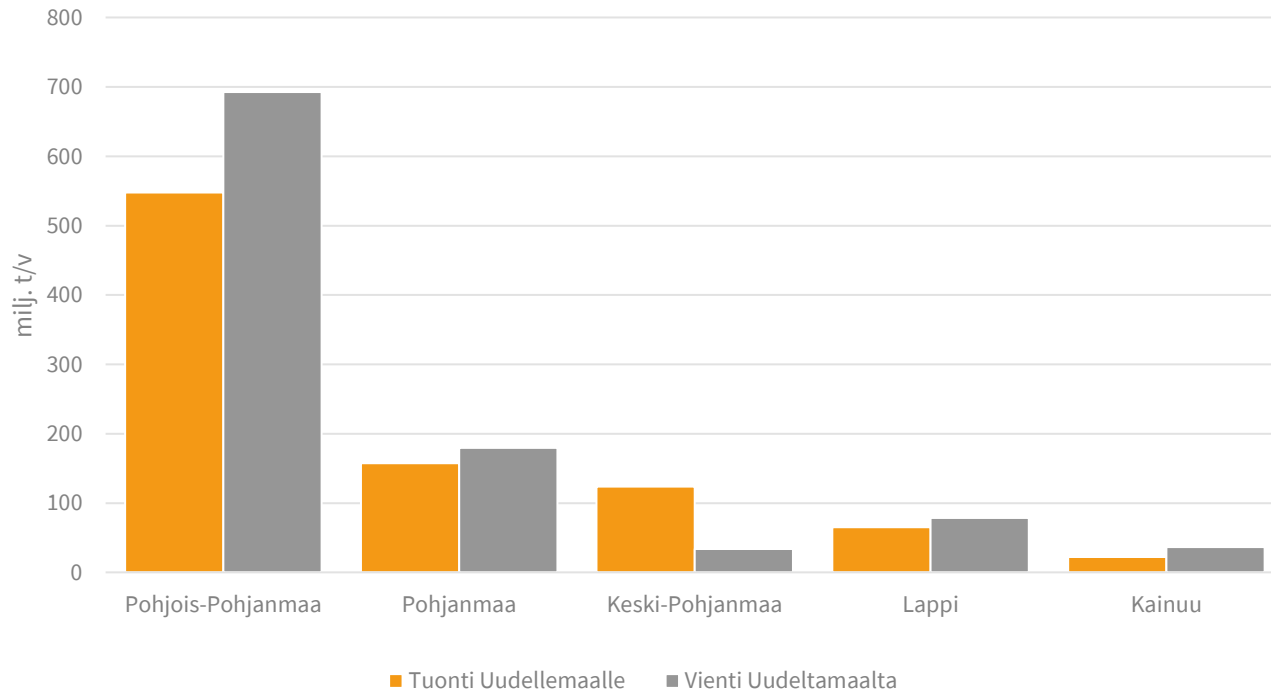


Skenaario: Pohjoisen Suomen ja Uudenmaan välisten kuljetusten lisääntyminen – Pohjoisen maakunnista (Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi, Kainuu) Uudellemaalle tulevat rautatiekuljetukset lisääntyvät 1/3

- Skenaariossa pohjoisten maakuntien ulkomaan tavaraliikenne kasvaa 20 % uusien massateollisuuden investointien myötä
- Rautatiekuljetukset vielä tarkastelematta

Tieliikenteen tavarakuljetusmäärät, taustaa

Pohjoisiin maakuntiin suuntautuva kappaletavaraliikenne 2017-2021 (ka)



Lähde: Tilastokeskus

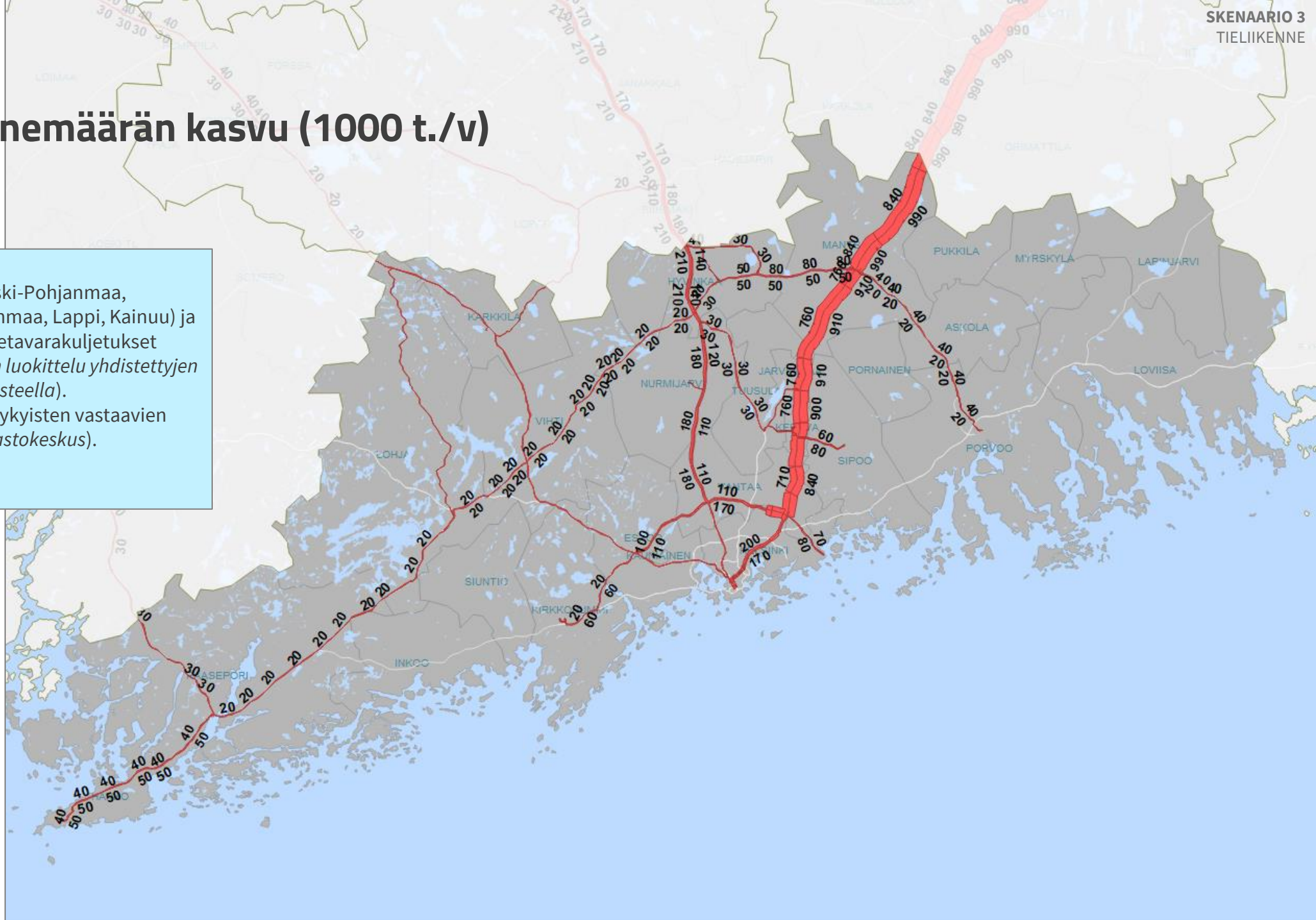
Tarkastelussa mukana olevat yksiköitävät tavaralajit	
2	Sokerijuurikas, perunat, juurekset, tuoreet vihannekset ja hedelmät
4	Kukat, taimet, siemenet, öljykasvien siemenet, kuitu- ja rehukasvit yms. puutarhatuotteet
9	Mekaanisen metsäteollisuuden tuotteet, sahattu puutavara, paneelit, levytuotteet, taloelementit puusta yms.
10	Paperimassa, selluloosa
11	Paperi, kartonki, painotuotteet, muut tuotteet paperista ja kartongista
12	Juomat, virvoitusjuomat, oluet, viinit, alkoholit
13	Liha, valmistettu kala, maito, voi ja muut helposti pilaantuvat elintarviketeollisuuden tuotteet
14	Jauhot, sokeri, kahvi, valmistetut hedelmät ja vihannekset, muut ei helposti pilaantuvat elintarviketeollisuuden tuotteet, ruokaöljyt
15	Jalostetut eläinten ruoat ja rehut
19	Nestemäiset polttoaineet ja voiteluaineet, kaasumaiset ja kiinteät öljytuotteet
25	Lannoitteet ja typpiyhdisteet
26	Peruskemikaalit; hapot, lipeä, hiilikemikaalit yms.
27	Lääkkeet, puhdistusaineet, maalit, räjähteet ja muut kemianteollisuuden tuotteet
28	Kodin- ja konttorikoneet, elektroniikka, sähkölaitteet ja niiden osat
31	Metallirakenteet, metallisäiliöt, -työkalut, aseet, muut metallituotteet
32	Tekstiilit, tekstiilikuidut, vaatteet, jalkineet
33	Lasi, lasivalmisteet ja keramiikka
34	Muovi- ja kumiteollisuuden raaka-aineet ja tuotteet
37	Kontit, joiden sisältö ei ole tiedossa, muut ei-tiedossa olevat tavarat
38	Tyhjät kontit, kuormalavat, rullakot, palautuspullot ja muut pakkausmateriaalit
40	Huonekalut, myymälä-, toimisto- ja keittiökalu
41	Postilähettykset, paketit yms.
42	Erityyppiset tavarat, joita kuljetetaan samanaikaisesti

Lähde: Yhdistettyjen kuljetusten hiilidioksidipäästöjen vähennyspotentiaali Suomessa (Sitowise 2021)

Tavaraliikennemäärän kasvu (1000 t./v)

LÄHTÖKOHDAT

- Pohjoisen maakuntien (Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi, Kainuu) ja Uudenmaan väliset kappaletavarakuljetukset kasvavat 20 % (tavaralajien luokittelu yhdistettyjen kuljetusten selvityksen perusteella).
- Kuljetukset suuntautuvat nykyisten vastaavien kuljetusten mukaisesti (Tilastokeskus).

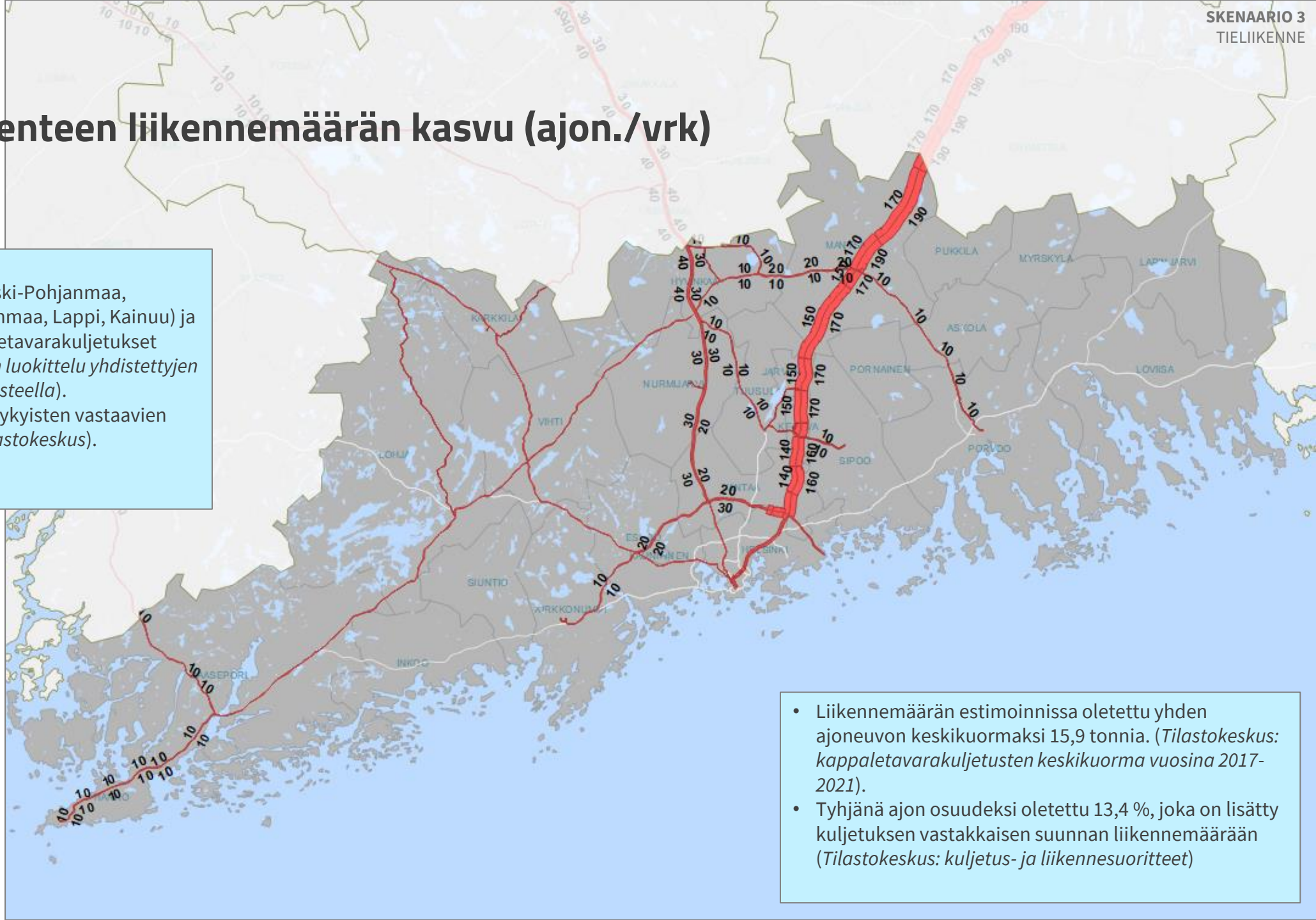


Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos tieliikenteen tavarakuljetusmäärässä (1000 t/v) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.

Raskaan liikenteen liikennemäärän kasvu (ajon./vrk)

LÄHTÖKOHDAT

- Pohjoisen maakuntien (Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi, Kainuu) ja Uudenmaan väliset kappaletavarakuljetukset kasvavat 20 % (tavaralajien luokittelu yhdistettyjen kuljetusten selvityksen perusteella).
- Kuljetukset suuntautuvat nykyisten vastaavien kuljetusten mukaisesti (Tilastokeskus).

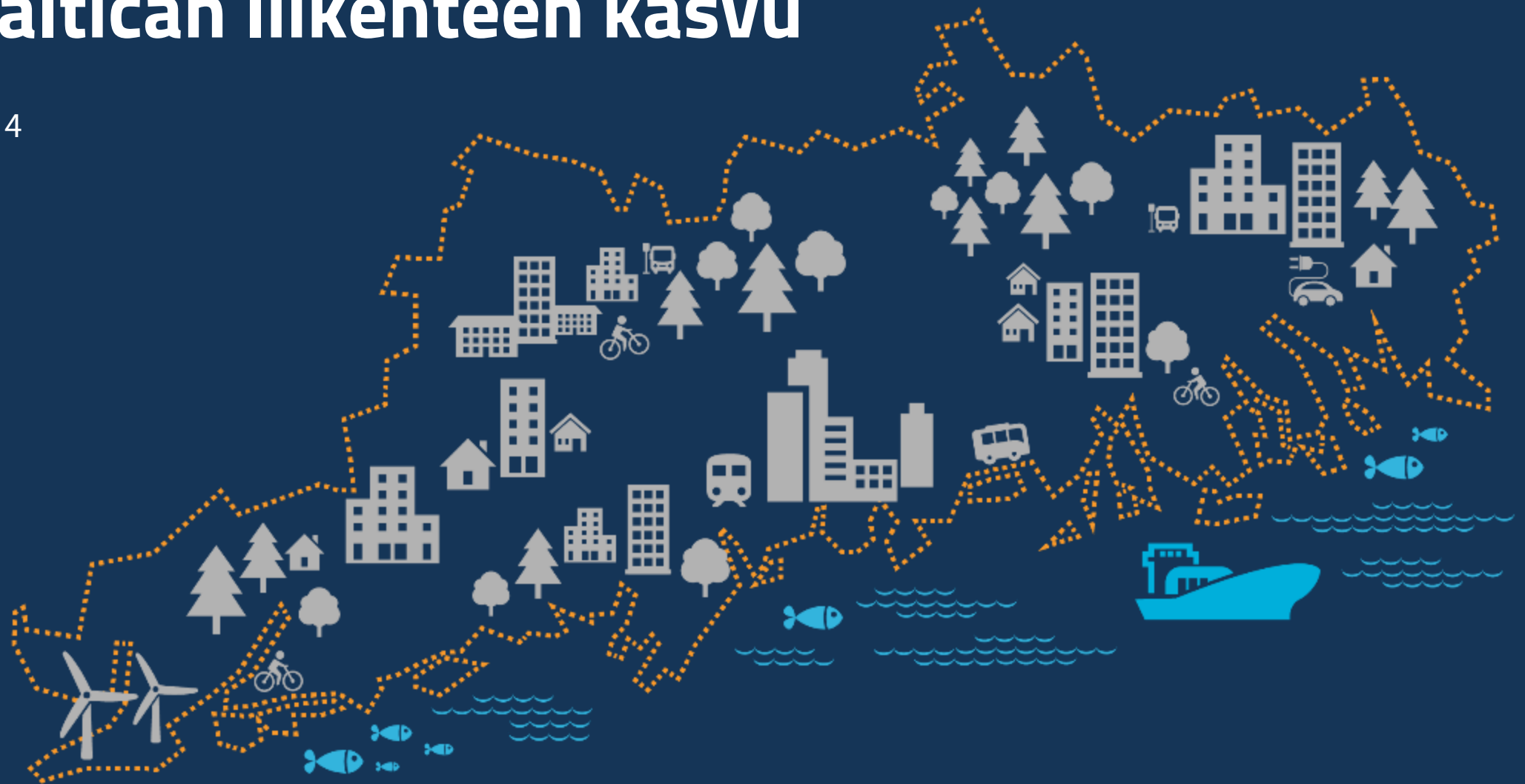


- Liikennemäärän estimoinnissa oletettu yhden ajoneuvon keskiuormaksi 15,9 tonnia. (Tilastokeskus: kappaletavarakuljetusten keskiuorma vuosina 2017-2021).
- Tyhjänä ajon osuudeksi oletettu 13,4 %, joka on lisätty kuljetuksen vastakkaisen suunnan liikennemäärään (Tilastokeskus: kuljetus- ja liikennesuoritteet)

Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos raskaan liikenteen liikennemäärässä (ajon./vrk) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.

Rail Baltican liikenteen kasvu

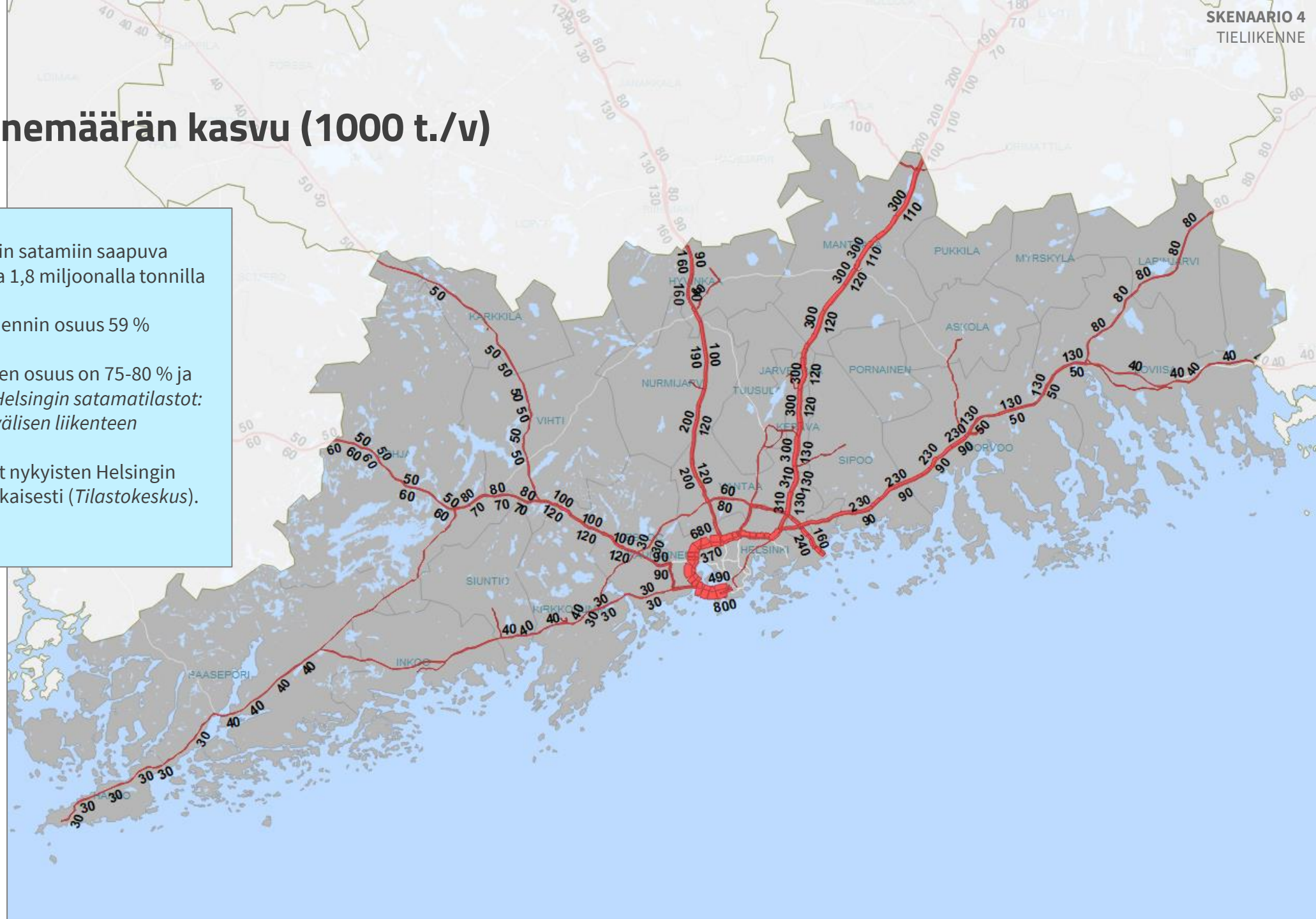
SKENAARIO 4



Tavaraliikennemäärän kasvu (1000 t./v)

LÄHTÖKOHDAT

- Rail Baltican myötä Helsingin satamiin saapuva tavaraliikennemäärä kasvaa 1,8 miljoonalla tonnilla vuodessa (*FinEstLink*)
- Tuonnin osuus on 41 % ja viennin osuus 59 % (*FinEstLink*).
- Helsingin keskustan satamien osuus on 75-80 % ja Vuosaaren osuus 20-25 % (*Helsingin satamatilastot: nykyinen Helsingin ja Viron välisen liikenteen jakauma*).
- Tiekuljetukset suuntautuvat nykyisten Helsingin satamien tiekuljetusten mukaisesti (*Tilastokeskus*).

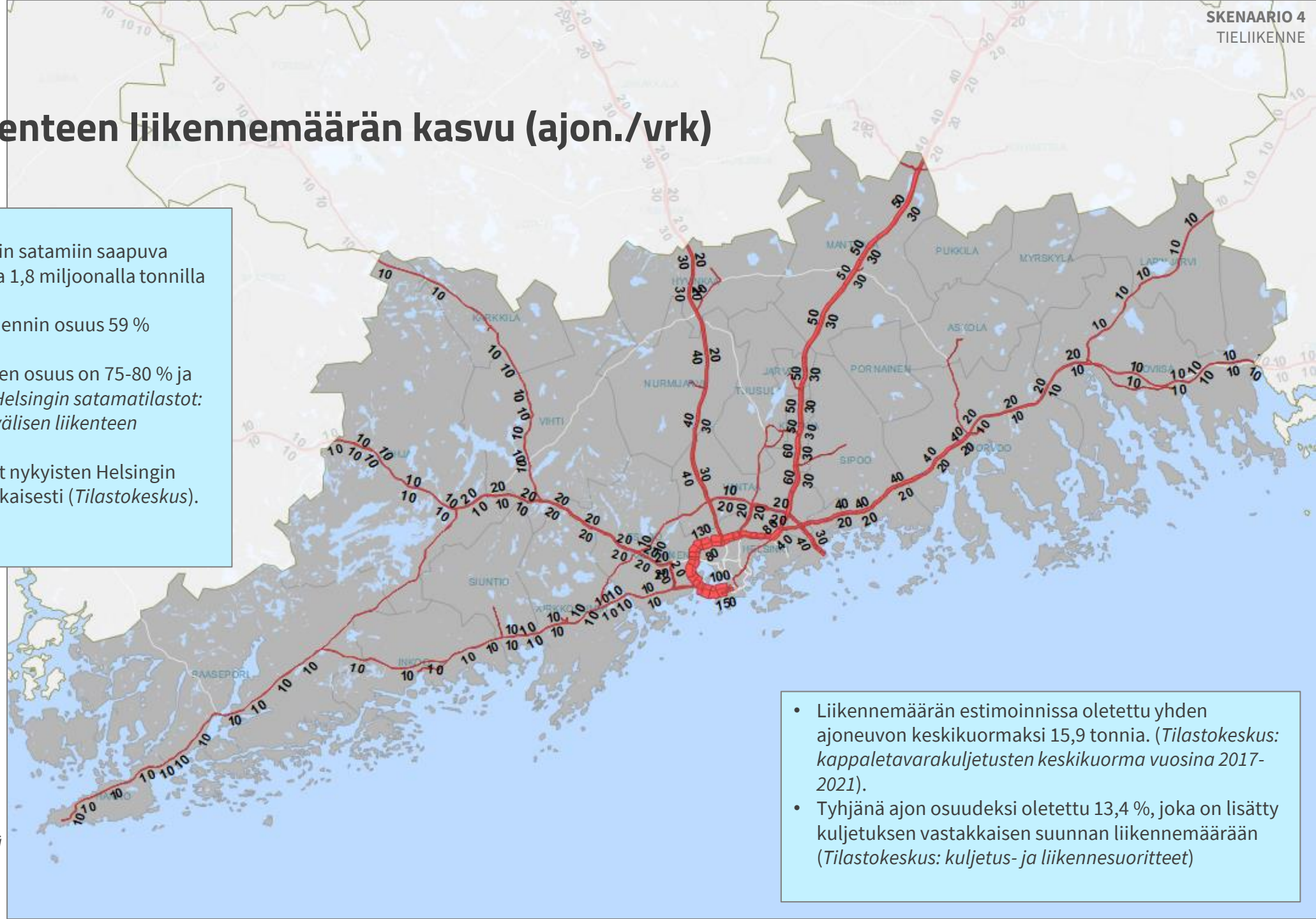


Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos tieliikenteen tavarakuljetusmäärässä (1000 t/v) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.

Raskaan liikenteen liikennemäärän kasvu (ajon./vrk)

LÄHTÖKOHDAT

- Rail Baltican myötä Helsingin satamiin saapuva tavaraliikennemäärä kasvaa 1,8 miljoonalla tonnilla vuodessa (*FinEstLink*)
- Tuonnin osuus on 41 % ja viennin osuus 59 % (*FinEstLink*).
- Helsingin keskustan satamien osuus on 75-80 % ja Vuosaaren osuus 20-25 % (*Helsingin satamatilastot: nykyinen Helsingin ja Viron välisen liikenteen jakauma*).
- Tiekuljetukset suuntautuvat nykyisten Helsingin satamien tiekuljetusten mukaisesti (*Tilastokeskus*).



- Liikennemäärän estimoinnissa oletettu yhden ajoneuvon keskiuormaksi 15,9 tonnia. (*Tilastokeskus: kappaletavarakuljetusten keskiuorma vuosina 2017-2021*).
- Tyhjänä ajon osuudeksi oletettu 13,4 %, joka on lisätty kuljetuksen vastakkaisen suunnan liikennemäärään (*Tilastokeskus: kuljetus- ja liikennesuoritteet*)

Kartalla esitetty skenaarion mukainen muutos raskaan liikenteen liikennemäärässä (ajon./vrk) verrattuna tilanteeseen, jossa skenaario ei toteudu.



Miten logistiikkaselvityksistä kehitykseen

- Toimivat yhtenä tekijänä arvioitaessa hankkeiden tarpeellisuutta ja niiden priorisointia
 - MAL, Liikenne 12, Tienpidon ja liikenteensuunnitelma, väylien kehittämiselvitykset, yleissuunnitelmat jne.
- Antaa tietoja maakunnalliseen rakennemalliin, logistiikan kehityskuvaan sekä kaavoitukseen
- Lisää osapuolten ymmärrystä logistiikan tilasta tutkittuun tietoon pohjautuen

Beteckningar som anges på plankartan

- ⊕ Salama Hamn
- Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet
- ←→ Liikenteen yhteystarve Behov av trafikförbindelse
- ⋯ Joutko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu Väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik och/eller godstrafik
- - - Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för trafiktunnel
- Pitkällä aikavälillä toteutettavan maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå som förverkligas på lång sikt
- Laivaväylä Farled
- Laivaväylän ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för farled
- ⊕ Liikennealue, lentoasema Trafikområde, flygplats
- ⊕ Liikennealue, satama Trafikområde, hamn

Muut teemaan liittyvät merkinnät

Övriga beteckningar i anslutning till temat

- Raskaan liikenteen palvelualue Serviceområde för tung trafik
- Raskaan liikenteen palveluiden tarvealue Behovsområde för tjänster för tung trafik
- Logistiikan kehityskäytävä Utvecklingskorridor för logistik
- - - Maakuntakaava-alueen raja Gräns för landskapsplaneområdet

Tavaraliikenteen kannalta tärkeimmät tiet Viktigaste vägarna för godstrafiken

- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie Väg med två körbanor på riks nivå
- Valtakunnallisesti merkittävä yksiajoratainen tie Väg med en körbana på riks nivå
- Maakunnallisesti merkittävä tie Väg av betydelse på landskapsnivå
- - - Maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå
- Seudullisesti merkittävä tie Väg av betydelse på regional nivå

Tavaraliikenteen kannalta tärkeimmät radat Viktigaste jämvägarna för godstrafiken

- Päärata Huvudbana
- Yhdysrata Förbindelsebana

