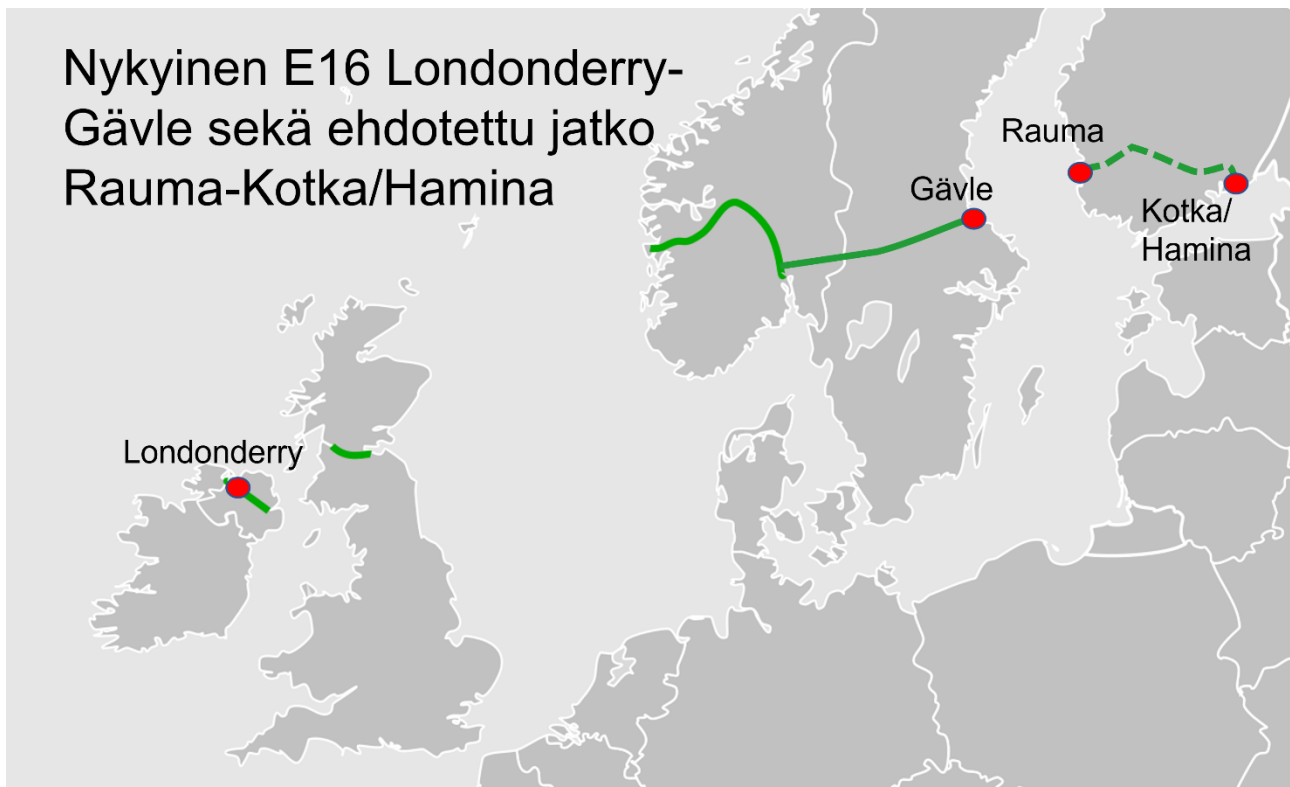




Selvitys E16 väylän jatkamisesta Gävlestä Raumalle  
ja edelleen Tampereen, Lahden ja Kouvolan kautta  
Kotkaan



## Sisällysluettelo

Yhteenveto .....	3
Eurooppatiet Suomessa .....	4
E16 Londonderry-Gävle.....	5
Ehdotus E16 tien jatkamiseksi Suomen puolelle.....	6
E16 jatkeen luokitus ja tekninen standardi suhteessa AGR-vaatimukseen.....	7
E16 jatkeelle suunnitellut investoinnit Suomessa.....	11
Hallinnollinen prosessi E-tieverkon laajentamiseksi .....	12
E16-jatkeen merkitys huoltovarmuudelle .....	13
E16 jatkeen mahdolliset hyödyt Suomessa.....	14
Arvio hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta .....	17

## Yhteenveto

Ruotsalais-norjalaisen E16 Partnerskap -ryhmän jäsen Gävlen kaupunki on ehdottanut Rauman kaupungille, että tutkittaisiin mahdollisuutta jatkaa E16 tietä Suomen puolelle Raumalle ja siitä edelleen Tampereen, Lahden ja Kouvolan kautta Kotkaan. Yhteys on noin 400 kilometrejä pitkä ja se kulkee pääosin valtateitä 12 ja 15 pitkin.

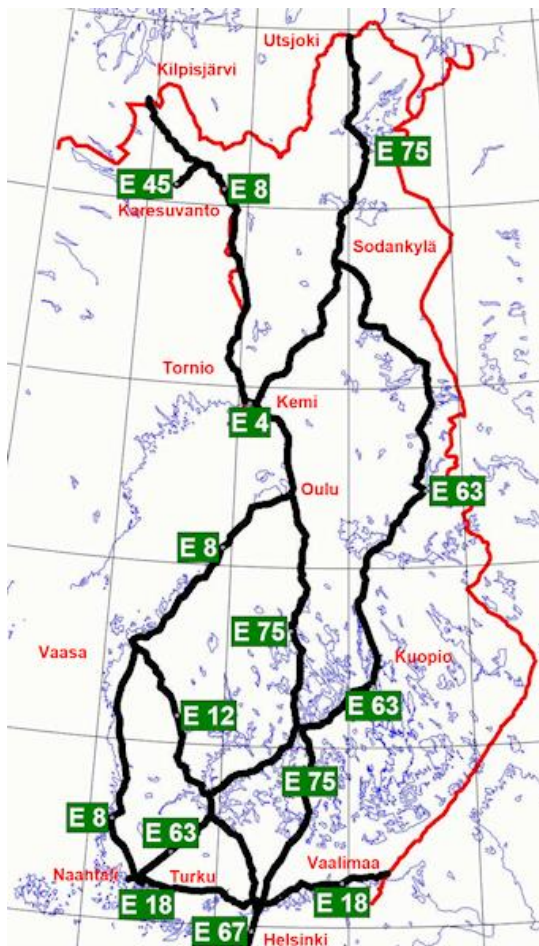
Rauman kaupunki on teettänyt selvityksen, jossa selvitetään ehdotetun jatkon tekniset edellytykset AGR-sopimuksen mukaiseksi eurooppatieksi, hallinnollinen prosessi E-tieverkon täydentämiseksi, liikenneviranomaisten kanta hankkeeseen sekä hankkeen vaikutuksia E16 varrella sijaitseville toimijoille. Selvitys on tehty vuosina 2022-23 ja selvityksen kuluessa on järjestetty kaksi työpajaa toinen Tampereella ja toinen Kotkassa.

Työn tuloksen on selvinnyt, että ehdotettu väylä täyttää vaadittavat standardit, joten valtion ei tarvitse hakuvaiheessa sitoutua väyläinvestointeihin. Liikenneviranomaiset painottivat myös, että E-väylä sinänsä ei ole oikotie valtion inventointiohjelmaan. Hyödyt ovat välillisiä, jotka seuraavat mahdollisesta TEN-T -verkon luokitusmuutoksista, kuulumisesta E-tieverkkoon ja uusista mahdollisista rahoitusinstrumenteista, joita voidaan käyttää yritys-elämän ja matkailun toimintaedellytysten parantamiseksi ns. kasvukäytävähankkeissa ja mahdollista tuista laivaliikenteen käynnistämiseksi niillä osuuksilla, joilla E-väylä ylittää meren.

Esiselvityksen tuloksena on, että hanke on toteuttamiskelpoinen Suomen puolella. Hanketta puoltavat useat seikat ja yhteys ei vaadi uusia tieinvestointeja, ainoastaan E-tiemerkinnän. Erityisen myönteistä on se, että kaikki hankkeen vaikutusalueella olevat suuremmat kaupungit ja maakuntaliitot puoltavat hankkeen viemistä eteenpäin. Alustavan aikataulun mukaan ehdotus E16-tien jatkamiseksi Suomen puolelle voisi edetä vuoden 2024 lokakuun Euroopan talouskomission sisämaan liikenne -komitean kokoukseen, mikäli liikenne- ja viestintäministeriön kanta on positiivinen. Tämä edellyttää, että esitys ministeriölle jätetään viimeistään syksyllä 2023

## Eurooppatiet Suomessa

Eurooppatieverkoston sovitaan valtioiden välisessä ”Eurooppalainen sopimus kansainvälisistä pääliikenneväylistä” eli AGR-sopimuksessa. Sopimus koostuu sopimusosasta ja kolmesta liitteestä. Liitteessä I on lueteltu E-tiet ja niiden numerointi, liitteessä II on määritelty E-tieverkon tekniset standardit ja liitteessä III E-teiden merkitseminen. Sopimusta koordinoi YK:n alainen Euroopan talouskomissio (ECE), jonka päämaja on Sveitsin Genevessä. Eurooppatieverkoston (liite 1) on mahdollista tehdä muutoksia ja jokainen ehdotettu muutos käsitellään Euroopan talouskomission (ECE) tieliikenteen työryhmässä. Varsinaista AGR-sopimusta tarkistetaan harvakseltaan ja tarkistuksen yhteydessä listataan kaikki sopimukseen edellisen tarkistuksen jälkeen tehdyt muutokset.



Kuva 1. Eurooppatiet Suomessa. Kartasta puuttuu E45 laajennus Karesuvanto-Hetta-Alta. Lähde:  
<https://www.mattigronroos.fi/w/index.php/Eurooppatiet>

Eurooppatieverkoston Suomessa viimeksi täydennetty vuonna 2001, jolloin verkostoon lisättiin E8 Alta-Kilpisjärvi-Turku ja 2017 lisäämällä E45 jatke Karesuvanto-Hetta-Alta.

Satakuntaliitto ja Pirkanmaan liitto ovat tehneet vuonna 2014 esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle E14 tien jatkamiseksi Ruotsin Sundsvallista Suomen puolelle Poriin ja edelleen valtatieä 11 Tampereella ja sen jälkeen valtatieä 12 Lahden kautta Kouvolaan ja edelleen valtatieä 15 Kotkaan. Hanketta kannattivat myös muut jatkeen varrella sijaitsevat maakuntaliitot. Hankkeesta ei kuitenkaan tehty laajempia selvityksiä. Hankkeen etenemisestä on tiedusteltu vuonna 2018 kansanedustaja Arto Satosen kirjallisessa kysymyksessä. Liikenneministeri Anne Bernerin vastauksessa (LVM/1614/01/2018) E14-jatketta ei kuitenkaan pidetty tarpeellisena ja hanke on siten rauennut.

## E16 Londonderry-Gävle

Eurooppatie E16 alkaa Pohjois-Irlannin Londonderrystä ja jatkuu sieltä Glasgowin, Edinburgin, Bergenin ja Osloon kautta Gävleen. Pohjoismaissa Bergen-Oslo -yhteysväli on ollut eurooppatieverkossa pitkään ja sillä on aikaisemmin ollut numerot E68 ja E136. Numero E16 tuli käyttöön AGR-sopimusta tarkistettaessa 1992.

E16 tietä jatkettiin vuonna 2011 Oslostä Gävleen ja E-merkintä toteutettiin seuraavana vuonna 2012.



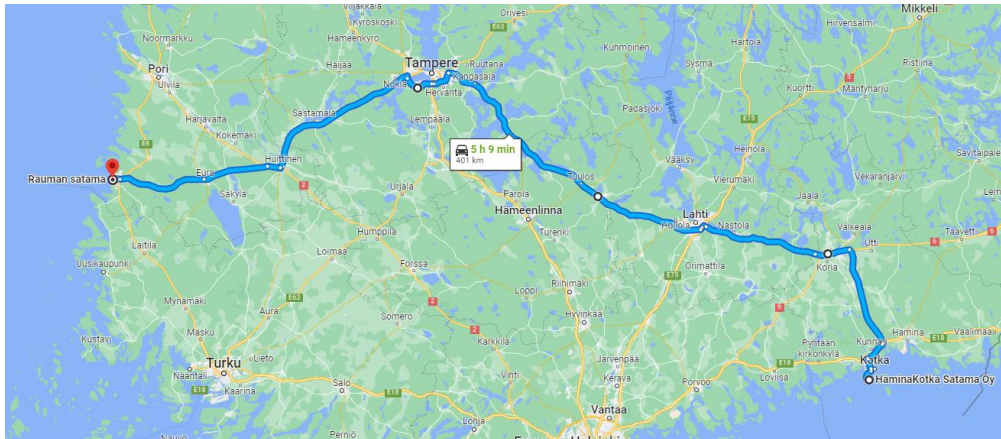
Kuva 2. E16 Norjassa ja Ruotsissa. Kartan lähde: Google Maps

## Ehdotus E16 tien jatkamiseksi Suomen puolelle

Ruotsissa toimii yhdeksän kunnan muodostama ”Partnership E16” -ryhmä, jonka tavoitteena on edistää kestävää kehitystä väylän varrella niin asukkaille kuin yritystoiminnalla. Ryhmän jäsen, Rauman ystävyyskaupunki, Gävle on ehdottanut Raumalle, että selvitetäisiin mahdollisuuksia E16 väylän jatkamiseksi Suomen puolelle Raumalle ja edelleen aina Kotkaan/Haminaan nykyiselle E18 tielle asti.

Selvitystyön yhteydessä on käyty keskusteluja väylän varrella sijaitsevien maakuntaliittojen ja suurimpien kaupunkien kanssa. Näiden keskustelujen perusteella E16 päätepiste tulisi olla Kotkan Mussalossa, johon nykyinen valtatie 15 päättyy. Mussalossa sijaitsee HaminaKotkan sataman suurin satamayksikkö. Mussalon päätepiste antaa tulevaisuudessa mahdollisuuden tutkia E16 jatkamista edelleen Sillamäen kautta Viron puolelle, jos asia koetaan tarpeelliseksi.

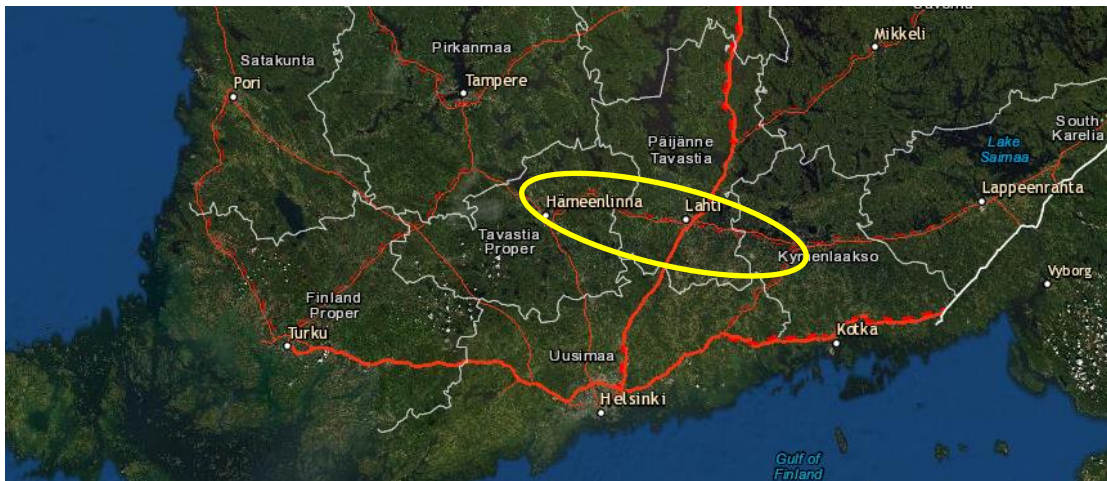
Suomessa E16-tien paras reitti olisi tehtyjen selvitysten perusteella Raumalta Tampereen, Lahden ja Kouvolan kautta Kotkaan. E16 tien Suomessa muodostaisivat valtatie 12 Rauma-Kouvola, Tampereen kohdalla kuitenkin kehätie (valtatiet 3 ja 9) ja valtatie 15 välillä Kouvola-Kotka. E16 Suomen osuuden pituus on noin 400 kilometriä.



Kuva 3. Ehdotettu E16 tien jatke Suomessa. Kartan lähde: Google Maps

## E16 jatkeen luokitus ja tekninen standardi suhteessa AGR-vaatimuksiin

Ehdotetusta tieosuudesta ainoastaan väli Tuulos-Lahti-Kouvola kuuluu tällä hetkellä eurooppalainen TEN-T ydin- tai kattavaan verkkoon. TEN-T verkkoa tarkistetaan parhaillaan ja alustavasti näyttää siltä, että valtatie 12 välillä Rauma – Tuulos luokitellaan jatkossa TEN-T kattavaan verkkoon. Jos muutos toteutuu, ehdotetusta E16-jatkeesta ainoastaan valtatie 15 väli Kouvola-Kotka jäisi TEN-T verkon ulkopuolelle.



Kuva 4. TEN-T ydin- ja kattava verkko Etelä-Suomessa. Lähde Europan Komissio/TEN-T

Suomalaisessa liikennehallinnon luokituksessa suunniteltu yhteys kuuluu kokonaisuudessaan päätieverkkoon (raskaan liikenteen runkoyhteydet). Tieverkosta on tehty myös palvelutasuluokitus, jonka mukaan:

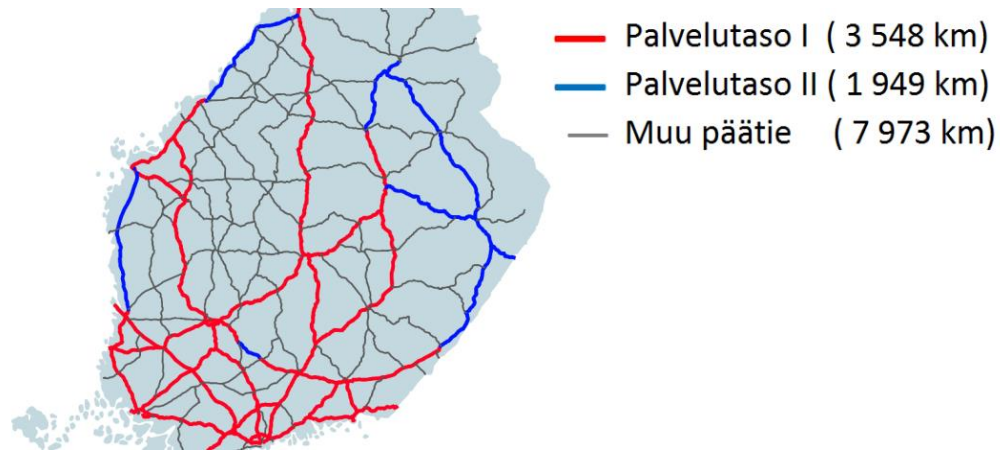
- Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Tason I pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.
- Tason II pääväylillä tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Jos pitkämatkaisen liikenteen määrä tiellä on vähäinen, voi tienpitäjä ottaa huomioon paikalliset olosuhteet ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien ratkaisussa ja niiden määrässä.

Suunniteltu E16 jatke on luokiteltu palvelutasoluokkaan 1 lukuun ottamatta osuutta Pälkäne-Tuulos, joka on luokassa 2.



Kuva 5. Päätieverkko. Lähde LVM.





Kuva 6. Palvelutasoluokitus. Lähde Väylävirasto

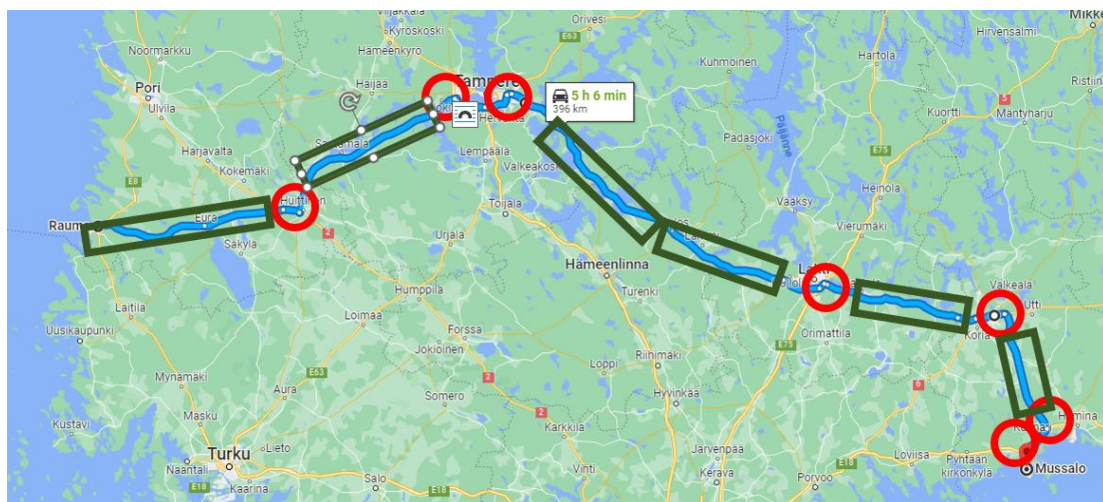
AGR-sopimuksen liitteessä II on määritelty E-tieverkon tekniset vaatimukset. Ehdotettu E16 tie täyttää nämä vaatimukset koko pituudeltaan. Karttatarkastelun perusteella nykyisen E16 tien laatu paikoitellen Norjassa ja Ruotsissa on huomattavasti ehdotettua Suomen jatketta vaatimattomampi.

Koska ehdotettu jatke täyttää liitteen II vaatimukset, toteutuskustannukset muodostuvat uuden E-tien merkinnästä liitteen III mukaisesti. Merkintä tulee tehdä AGR-sopimuksen mukaan valmiiksi kolmen vuoden kuluessa väylän hyväksymispäätöksestä. Väyläviraston karkean arvion mukaan merkintäkustannukset ovat sadasta tuhannesta eurosta useisiin miljooniin euroihin riippuen siitä, tehdäänkö merkintä kerralla vai vaiheittain ja uusitaanko samalla viitoitusta, suunnistustauluja sekä tien yläpuolisia opastimia.

AGR-sopimuksen liitteen III mukaan E-tiet tulee merkitä yhtenäisesti. Liitteen merkintää koskevat määräykset ovat varsin yleisluontoisia ja liitteessä viitataan kansallisiin merkintäohjeisiin. Suomessa tällä hetkellä noudatetaan Väyläviraston ohjetta 20/2020 ”Liikennemerkkien käyttö maanteilla”. Liikenteen ohjausta voidaan tehostaa tiemerkinnoillä, joiden käyttöä ohjaa Väyläviraston ohje 30/2020 ”Tiemerkintöjen suunnittelu”.

E-tiemerkintä voidaan toteuttaa vaiheittain. Välillä Rauma-Kotka on osuuksia, joissa tiellä on yhdessä useita valtateitä, eurooppatie ja opastuksia muille valta- tai eurooppateille. Näissä tapauksissa opasteissa on jo nykyisellään useita tienumerokilpiä ja uuden tienumeron lisääminen nykyisiin opasteisiin on vaikeaa tai mahdotonta. Isot opasteet ovat pääasiassa koottu lamelleista, jolloin yhden lamellin vaihtaminen ratkaisee ongelman. Muutamissa paikoissa tarvitaan kokonaan uusi opaste. Toisaalta Rauma - Kotka -välillä on pitkiä osuuksia, joiden merkintä on helppo toteuttaa. Merkinnän kannalta tärkeitä kohtia ovat paikat, joissa tien pääsuunta vaihtuu. Näissä merkintä on tehtävä kattavasti jo alkuvaiheessa.

Alla olevaan karttaan on merkitty punaisella ympyrällä paikat, jossa pääsuunta vaihtuu. Lisäksi ne tieosuudet, joissa E-tiemerkinnän lisääminen nykyisiin opasteisiin on kohtuullisen helppoa, on merkitty vihreällä suorakaiteella.



Kuva 7. E-tiemerkinnän kriittiset kohteet.

Alustavan selvityksen mukaan merkintäkustannukset tulevat olemaan Väyläviraston arvion yläpäässä eli miljoonaluokkaa, jos merkintä tehdään heti täydellisenä. Kalleimmat osuudet ovat Tampereen kehätiellä, Lahden eteläisellä ohikulkutiellä, VT15/E18 moottoritillä Kotkan kohdalla sekä valtatiellä 15 välillä Kyminkartano-Mussalo.

## E16 jatkeelle suunnitellut investoinnit Suomessa

Liikenne ja viestintäministeriö sekä Väylävirasto painottivat selvitystä tehtäessä, että tien E-luokituksella ei ole mitään suoraa yhteyttä investointiohjelmiin tai hankkeiden priorisointeihin. Suomessa tieverkon investoinnit käsitellään Liikenne 12 -suunnitelman yhteydessä tehdyssä ja hyväksytyssä investointiohjelmassa. Liikenne 12 -suunnitelma julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2021 ja sitä on tarkoitus päivittää säännöllisesti noin neljän vuoden välein. Toki isoista investoinneista tekee aina viimeisen päätöksen eduskunta hyväksyessään talousarvion.

Toinen näkökulma on TEN-T ydin- ja kattavaan verkkoon kuuluvien teiden investoinnit. Suomi on sitoutunut kehittämään väyliä TEN-T tavoitteiden ja aikataulujen mukaisesti kuitenkin tinkien yhteiseurooppalaisista standardeista. Rahoitus kohdennetaan ensi sijassa ydinverkkoihin. Tieverkoston osa tässä rahoituksessa on kuitenkin vähäinen, sillä pääosa EU:n CEF- rahoituksesta menee rataverkkoihin.

Liikenne 12 investointiohjelmassa on ainoastaan yksi hanke suunnitellulta E16 jatkeelta eli Vt 15 Kotka (Rantahaka)–Kouvola 1. vaihe. Valtatietä parannetaan mm. ohituskaistoilla, keskikaiteilla ja vilkkaimpien liittymien parantamisella (n. 44 km). Hankkeen 1.vaiheen kustannusennuste on 126 milj. euroa (MAKU 120; 2015=100). Hanke on mahdollisesti CEF- rahoituskelpoinen, sillä hankkeet, joilla parannetaan satamien ja rautatieterminaalien tieyhteyksiä pullonkaulan poistamiseksi, ovat tukikelpoisia. Hankkeelle voidaan hakea satamaan johtavana yhteytenä CEF-tukea rakentamiseen 30 %, jos hanke ajoittuu siten, että CEF-haku on auki.

Liikenne 12 -investointiohjelman ulkopuolelle on jäänyt lukuisa joukko hyviä ja tarpeellisia hankkeita. Ohjelmassa on nimeltä mainittu Vt 12 Lahti–Kouvola 1.vaihe (Uusikylä–Tillola) 134 M€. Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono.

Muut investointiohjelman ulkopuolelle jätetyt suunnitellun E16 jatkeen hankkeet ovat

- Vt 12 Nokia, Maatiala–Nokia, Kahtalammi nelikaistaistaminen, kaistajärjestelyt ja eritasoliittymän rakentaminen (50 M€)
- Vt 12 Nokia–Sastamala (10 M€)
- Vt 12 Kouvola–Tampere yhteysvälin parantaminen.
  - o Vt 12 Tampere–Kangasala, väli Alasjärvi–Huutijärvi (100 M€)
  - o Vt 12 Kangasala–Pälkäne (10 M€)
  - o Vt 12 Lahti–Kouvola 2.vaihe, väli Joutjärvi–Uusikylä (100 M€)

## Hallinnollinen prosessi E-tieverkon laajentamiseksi

Verkon laajentamisessa on valtiohallinnossa kaksi toimijaa. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee ns. poliittisen päätöksen asian valmistelemisesta ja viemisestä eteenpäin. Jos kanta on myönteinen, liikenne- ja viestintäministeriöstä tulee toimeksianto Väylävirastolle, joka hoitaa esityksen valmistelun Euroopan talouskomission tieliikenteen työryhmälle. Viranomaiset painottavat, että asian etenemistä parantaa, jos hankkeesta on tehty hyöty- ja vaikutusanalyysi ennen asian saattamista liikenne- ja viestintäministeriön käsiteltäväksi. On myös etua, jos asiaa on esittämässä laaja joukko tien vaikutuspiirin toimijoita.

Väylävirasto valmistelee esityksen teknisesti ja arvioi samalla toteutuskustannukset. Tässä tapauksessa toteutuskustannukset kertyvät E-tien merkinnästä, joka tarvitsee oman määrärahan. Väylävirasto saattaa esittää myöhemmin, että hankkeessa mukana olevat tahot osallistuvat merkintäkustannuksiin.

Kun asiaa käsiteltiin yleisellä tasolla tämän selvityksen yhteydessä Väyläviraston kanssa tuli esiin, että jos E-tie ylittää meren, olisi tärkeää, että meren ylittävällä osuudella on säännöllistä laivaliikennettä.

Esitys lauttayhteydestä on mielenkiintoinen, sillä selvitysten mukaan E16 väliillä Edinburg-Bergen ei ole lauttayhteyttä eikä ilmeisesti ole koskaan ollutkaan. Lähin lauttayhteys on ollut Newcastle-Bergen, mutta sekin on lopetettu vuosikymmeniä sitten. Irlanninmerellä on lauttayhteys Belfast – Cairnryan, mutta väli Cairnryan - Glasgow ei ole osa E16-tietä.

Suomen mahdollinen esitys käsitellään aikanaan Euroopan talouskomission sisämaan liikenne -komiteassa, joka kokoontuu vuosittain lokakuussa. Uudet E-tieverkkoa koskevat esitykset tulee jättää komitealle viimeistään kyseisen vuoden heinäkuun loppuun mennessä. Komitean mahdollisen myönteisen käsittelyn jälkeen on vielä useita hallinnollisia vaiheita ennen kuin asia on lopullisesti hyväksytty.

Liikenne- ja viestintäministeriön alustavan arvion mukaan Suomen kannan muodostaminen vuoden 2023 heinäkuun loppuun mennessä mahdollisesti esitettävään E16 laajennuksen Suomen puolelle on epärealistista aikataulujen suhteen. Käytännössä siis hanke voisi edetä vuoden 2024 lokakuun Euroopan talouskomission sisämaan liikenne -komitean kokoukseen, mikäli ministeriön kanta on positiivinen. Hankkeelle olisi eduksi, jos esitys E16- jatkeesta voitaisiin tehdä jo tämän vuoden loppukesällä tai alkusyksystä.

Koska kysymys on valtakunnan rajan ylittävästä tiestä, tarvitaan asian käsittelemiseksi myös naapurivaltion kanta, tässä tapauksessa Ruotsin. Laajennusta esittänyt E16 Partnerskap -ryhmä on asiaa selvittänyt Ruotsin tiehallinnon kanssa. Alustavan selvityksen mukaan kanta Ruotsin kanta laajennukseen on myönteinen.

## E16-jatkeen merkitys huoltovarmuudelle

Huoltovarmuudella tarkoitetaan väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömien taloudellisten toimintojen ja niihin liittyvien teknisten järjestelmien turvaamista poikkeusoloissa ja niihin verrattavissa vakavissa

häiriötilanteissa. HVK katsoo, että liikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta välttämätön tekninen järjestelmä.

HVK korostaa erityisesti vilkkaasti liikennöityjen väylien kunnon ja välityskyvyn merkitystä myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ehdotettu E16-tien jatke on kokonaisuudessaan määritelty kuuluvaksi Suomen päätieverkkoon, mikä tukee myös huoltovarmuuden tavoitteita. Eurooppatieverkostoon kuuluminen ei sinänsä tuo lisäarvoa.

Nyt esitettävä E-tieyhteys on maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden kannalta myös hyvin mielenkiintoinen. Yhteys muodostaa Kotka/Hamina – Rauma eli satamasta satamaan huoltovarmuusreitit molempiin suuntiin. E16 olisi myös merkittävä logistiikkakäytävä Rauma-Tampere/Pirkkala-Lahti-Kouvola-Kotka/Hamina.

Useita puolustusvoimien yksiköitä sijaitsee yhteyden välittömässä läheisyydessä (Säkylä, Niinisalo, Tampere, Pirkkala, Utti, Vekarajärvi ja Hamina). Suomen yhteydet tuleviin Nato-naapureihin Ruotsiin ja Norjaan saavat lisäkapasiteettia mahdollisen Rauma-Gävle lauttayhteyden kautta.

## E16 jatkeen mahdolliset hyödyt Suomessa

Jatke vaikuttaa toteutuessaan myönteisesti vaikutusalueen elinvoimaan ja toimintaedellytyksiin. Maakunnat ja kunnat tekevät edunvalvontatyötä omien toimintaedellytystensä parantamiseksi. Uusi E-tie luo edunvalvontaan uuden näkökulman.

Tällä hetkellä tilanne Venäjän suuntaan sekä kaupan että muun yhteistyön suhteen on hyvin kielteinen. Nyt on otettava katse länteen ja E16 varrelta löytyy mielenkiintoisia alueita erityisesti Ruotsin ja Norjan keskiosien teollisuudesta.

Ruotsissa ja myös Suomessa on toteutettu monien toimijoiden ns. kasvukäytävähankkeita, joiden tavoitteena on esimerkiksi yrityselämän

palvelujen kehittäminen ja kestävä kehitys ml. liikenteen vihreä siirtymä, hiilineutraalisuus jne. Näihin hankkeisiin on myös saatavilla rahoitusta EU-rahoituskanavista. Tästä on hyvä esimerkki ruotsalais - norjalainen - yhteistyöryhmä E16 Partnerskap mellan Gävle-Oslo ( <https://e16.nu>). Ryhmässä on yllä mainittujen tavoitteiden lisäksi voimallisesti mukana yhteysvälin investointihankkeet väylän parantamiseen. Yhteistyöryhmä näkee E16 -tien jatkamisen Suomen puolelle tärkeänä.



Kuva 8. E16 Partnerskap mellan Gävle-Oslo logo.

Pitkällä aikavälillä tilanne Venäjän suhteen luultavasti normalisoituu tai ainakin paranee nykytilanteesta. Tällöin väylä toimii osana Keski-Ruotsin ja -Norjan käytävää kohti Venäjää, joka lienee ollut yhtenä E16 Partnerskap -ryhmän tavoitteena ennen Venäjän aloittamaa hyökkäyssotaa. Tästä kuviosta Suomalaiset osapuolet saattavat myös hyötyä.

Väylävirasto korosti, että E-tien ylittäessä merialueita, tulisi yhteysväliä olla matkustajalautta- tai roro-liikennettä. EU tukee monilla tavoilla uusia lauttayhteyksiä käynnistysvaiheessa ja E16 yhteys tuo siihen varmasti lisäarvoa. Ensimmäisessä vaiheessa tämä koskee Rauma-Gävle -yhteyttä. Pitkällä aikavälillä saattaa olla tarvetta tutkia E16 yhteyden jatkamista Kotkasta Viron Sillamäeen ja siitä edelleen etelään. Silloin tarvitaan uusi lauttayhteys Kotka-Sillamäe.

E-tieverkon laajennuksesta hyötyy myös matkailu. E-tieverkko on hyvin merkittynä karttoihin ja erilaisiin navigaattorihjelmistoihin. Silloin alueet ja kaupungit ovat paremmin merkittyinä kartoille ja myös löydettävissä suurpiirteisistä kartoista. Tästä hyötyy myös matkailu. Voidaan kehittää

E16 -suunnassa uusia yhteisiä matkailuteemoja, esimerkiksi talviurheiluteema "Oslo/Holmenkollen-Falun-Lahti/Salpausselkä (-Otepää).



## Arvio hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta

Hanke on toteuttamiskelpoinen. Hallinnollinen prosessi kestää vuosia, joten asiaa tulisi vielä eteenpäin varsin nopeasti.

Toteuttamista helpottaa varsin paljon se, että suunnitellun jatkeen nykyiset väylät täyttävät AGR-sopimuksen liitteen II tekniset vaatimukset. Valtion ei siis tarvitse hakuvaiheessa sitoutua investointeihin. Ainoastaan tarvitaan yhteyden merkintä liitteen III mukaisesti.

Toinen merkittävä tekijä on nykyisen E16 -tien naapurivaltion into saada väylää jatketuksi Suomen puolelle. Haluvaiheessa tarvitaan tietysti Ruotsin tieviranomaisten virallinen kanta, mutta se lienee muodollisuus.

Kolmas puoltava seikka on, että kaikki jatkeen varrella olevat suuret kaupungit ja maakuntaliitot suhtautuvat hankkeeseen positiivisesti ja haluavat olla mukana edistämässä hakemusta. Kaikki toimijat näkevät ehdotetussa E16 -jatkeessa huomattavia hyötyjä alueiden elinvoiman ja yritysten toimintaedellytysten näkökulmasta.