

# Maanteiden ja rautateiden runkoväylät

Tero Jokilehto

25.01.2018



# Päätöksen valmistelu ja vuorovaikutus

- Maantielain sekä ratalain mukaan osa liikenneväylistä voidaan määritellä runkoväyliksi Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksellä. Maantielakia ollaan uudistamassa ja päätös annetaan uuden maantielain mukaan. Ratalakia ollaan uudistamassa vastaavasti.
- LVM on käynnistänyt virkamiesvalmistelun päätöksestä, jolla linjattaisiin valtakunnallisesti merkittävästä liikenneverkosta.
- Runkoverkko yhdistäisi valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat sekä palvelisi erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä.
- Runkoverkko perustuu jo olemassa olevaan valtion tie- ja rautatieverkkoon.
- Päätös runkoverkosta valmistellaan yhteistyössä eri alueiden edustajien ja sidosryhmien kanssa.
- Alueelliset esittelytilaisuudet (25.1.2018, 30.1.2018 ja 31.1.2018)
- Kuulemistilaisuus, LVM Helsinki ja verkko-osallistuminen 27.2.2018 klo 14-16
- Luonnos LVM:n asetukseksi runkoverkoista lähtee lausuntokierrokselle kevään 2018 aikana.
- LVM:n asetukset runkoverkoista on tarkoitus antaa vuoden 2018 aikana.

# Juridinen perusta runkoverkolle

## Maantielaki (nykyinen)

- 4 § Maantiet ja niiden luokittelu
- Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.
- 37 § Liittyminen maantiehen
- Valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

**Maantielakia on tarkoitus uudistaa asetuksenantovaltuuden ja palvelutasojen osalta. Päätös runkoverkoista on tarkoitus antaa uuden maantielain hyväksymisen jälkeen.**

# Juridinen perusta runkoverkolle

## Ratalaki (nykyinen)

- 1 § Lain tarkoitus
- Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisia ja kestäväää kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää.
- Lisäksi lain tarkoituksena on turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieliikenneratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa.
- 4 § Rautateiden luokitus
- Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.
- Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.
- Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.

**Ratalakia on tarkoitus uudistaa asetuksenantovaltuuden ja palvelutasojen osalta. Päätös runkoverkoista on tarkoitus antaa uusien lakien hyväksymisen jälkeen.**

# Runkoverkkopäätöksen tavoitteet

- Runkoverkkopäätös toimisi liikennejärjestelmän ja liikenneverkkojen sekä alueiden käytön pitkäjänteisen suunnittelun ja kehittämisen lähtökohtana.
- Päätös edistäisi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden saavutettavuutta sekä tarjoaisi tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi.
- Päätös tukisi EU:n TEN-T linjausten päivitystä Suomen osalta.
- Runkoverkolla luodaan edellytyksiä uusien palveluiden kehittymiselle sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle.
- Liikenneverkkojen jäsentelyn tulisi perustua palvelutasojatteluun – valtakunnallinen yhtenäisyys, liikenneverkon tehokas käyttö, asiakaslähtöiset liikennepalvelut, automaation ja digitalisaation hyödyntäminen.

# Valmistelun lähtökohdat

- Runkoverkko perustuu jo olemassa olevaan valtion tie- ja rautatieverkostoon.
- Valmistelun tausta-aineistona hyödynnetään maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja maakuntakaavoja.
- Runkoverkkojen määrittelyn lähtökohtana ovat Liikenneviraston koostamat tiedot eri kaupunkiseutujen väestöstä ja työssäkäyntialueista, alueiden elinkeinorakenteesta, lentoasemien, satamien ja logistiikka-alueiden yhteyksistä sekä liikenteestä. Keskeisen päätieverkon toimintalinjat sisältää päätieverkon merkityspäätieverkon jäsentelyyn sekä valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset pääteiden suunnittelun ohjaukseen (valmis 5/2017).
- Rataverkon osalta on hyödynnetään valmisteilla olevaa rataverkon kokonaiskuva ja toimintalinjat työtä.
- Valmistelutyössä hyödynnetään ajantasaista seuranta- ja tutkimustietoa liikennemäärien kehityksestä sekä jo aiemmin tehtyjä selvityksiä ja sidosryhmien kuulemisia.
- Määrittelyssä huomioidaan sekä nykytilanne että ennusteet tulevasta kehityksestä.
- Valmistelu liittyy myös valtioneuvoston valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevaan päätökseen (14.12.2017), jossa on asetettu yhteysverkostoja koskevia tavoitteita. Näitä ovat muun muassa olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen ja maanteiden jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.
- Määrittelyn kriteereinä käytetään liikenteen ja kuljetusten suoritteita, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta.

# Runkoverkkopäätöksen vaikutukset

- Runkoverkkopäätös selkeyttäisi kaupunkiseutujen maankäytön sekä pääväylien ja solmupisteiden kehittämisen yhteensovittamista.
- Runkoverkko alustana mahdollistaa liikenteen automaation ja uusien palveluiden kehittymistä.
- Runkoverkkopäätös voisi toimia pitkäjänteisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana ja pohjana digitaalisen infrastruktuuristrategian toimenpiteille.
- Investointipäätöksiä ei kuitenkaan tehdä pelkän verkollisen aseman perusteella ja myös runkoverkkoon kuulumattomia väyliä parannetaan liikenteen ja turvallisuuden tarpeiden mukaisesti. Investointipäätökset tehdään todellisten tarpeiden, vaikutusten arvioinnin ja laaja-alaisen hankearvioinnin mukaisesti.
- Uusien tieliittymien suunnittelu edellyttää tiesuunnitelman laatimista: valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää runkoteiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi. 37§
- Runkoverkkopäätöksellä ei ole vaikutuksia uuden pysyvän tason tasoristeyksen perustamiseen. Uusia rautateiden tasoristeyksiä saadaan perustaa vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle.
- Runkoverkolla ei ole vaikutusta nopeusrajoituspäätöksiin. Väylien nopeustasoon vaikuttaa liikenneturvallisuuksutilanne ja paikalliset liikenneolosuhteet.
- Runkoverkolla ei ole vaikutusta väylien kunnossapidon tason määrittelyyn. Asiakas- ja käyttäjätarpeet vaikuttavat kunnossapidon tasoon.
- Runkoverkkopäätöstä päivitetään tarpeen mukaan.

# Maanteiden runkoverkko





# Runkotieverkon määrittelyn mahdollisia kriteerejä

## Mahdollinen kriteeri 1: Liikenteen volyyymi

- Valtakuntaa ”kutistava” päätieverkon keskeisin osa, joka yhdistää valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksset ja palvelevat ensisijaisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä, kuten vienti- ja tuontikuljetuksia.
- Yhteysvälin KVL\* esimerkiksi pääosin yli 6 000 ajon./vrk. Raskaan liikenteen kuljetusten määrä yli 2 miljoonaa tonnia vuodessa (KVL raskas esimerkiksi yli 600 ajon./vrk).
- Lisäksi keskeiset satamat, lentoasemat, rajanylityspaikat ja terminaalit on huomioitu valmistelussa.

## Mahdollinen kriteeri 2: Alueellinen saavutettavuus

- Maantielain perusteluissa on runkoteiden liikenteellisten edellytysten ohella mainittu niiden ulottaminen maakunnallisiin keskuksiin.

\* KVL = keskimääräinen vuorokausiliikenne

# Mahdollinen palvelutaso runkotieverkolla

## Esimerkkejä mahdollisista ratkaisuperiaatteista runkotieverkolla \*

- Nopeustavoitteena on turvata jatkuva vähintään 80 km/h. Nykyiset 100 km/h on tavoiteltavaa säilyttää. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kannalta tärkeillä jaksoilla nopeustavoitteena on kesällä 100 km/h. Kaupunkeihin päätyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan.
- Liittymien päätyypit ovat eritasoliittymä ja kolmihaarainen valo-ohjaamaton tasoliittymä.

## Esimerkkejä mahdollisista yhteisistä palvelutasotavoitteista runkotieverkolla (turvallisuus, ympäristö, talous)\*

- Runkotieverkolla, jonka liikennemäärä täyttää valitun kriteerin, tavoitteena on yhtenäinen ja korkea matkojen ja kuljetusten palvelutaso.
- Koko tieliikenteessä kuolee vuonna 2020 enintään 136 ja loukkaantuu 5 750 henkilöä. Runkotieverkolla on alhaisempi henkilövahinkoriski kuin muulla keskeisellä päätieverkolla.
- Keskeisen päätieverkon liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Pääteiden I lk pohjavesialueiden pilaantumiskahva pienenee. Päätieltä on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin. Teiden, tienpidon ja tieliikenteen haitat luonnonympäristölle ovat mahdollisimman pienet. Pääteiden maankäyttö tukeutuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja liittyy päätiehen turvallisesti ja sujuvasti.
- Pääteiden kunnosta on hyvälaatuista tietoa. Päätieomaisuuden elinkaarikustannukset pidetään mahdollisimman alhaisina oikea-aikaisella ja oikein kohdistetulla kunnossapidolla. Pääteiden parantamisratkaisut ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.
- \*Lähde: Keskeisen tieverkon toimintalinjat

# Rautateiden runkoverkko



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ



# Rautateiden runkoverkon mahdollisia kriteerejä

- Ratalain mukaan rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.
- Rautateiden runkoverkkoehdotus voidaan tehdä esimerkiksi pääsääntöisesti volyymipohjalta (henkilöliikenteen matkamäärät, tavaraliikenteen määrät), huomioiden verkollinen kokonaisuus, ratalain kuvaus (maakuntien pitkämatkainen liikenne, tehokas tavaraliikenne) sekä TEN-T ydinverkko .
- Henkilöliikenteen matkamäärissä esimerkiksi kahden tason jaottelu: rataosat, joilla nykytilanteessa tai ennusteissa 2035 on selvästi yli 1,5 milj. matkaa tai ennusteissa n. 1,0 - 1,5 milj. matkaa.
- Tavaraliikenteen kuljetusmäärissä huomioidaan esimerkiksi rataosat, joilla nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteissa on kuljetuksia noin tai yli 2 milj. tonnia. Lisäksi voidaan huomioida esimerkiksi verkollinen yhdistävyys ja kuljetusketjut.

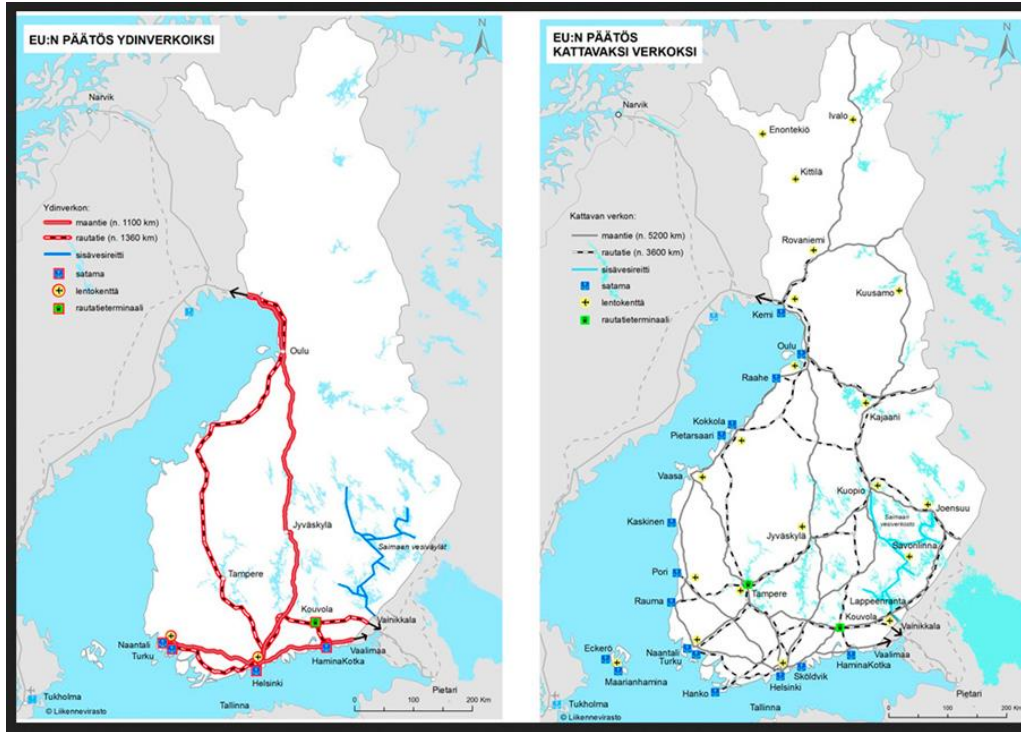
# Mahdollinen rautateiden runkoverkon palvelutaso

- Rataverkon palvelutasoa tarkastellaan runkoverkon liikenneprofiilin mukaan (tavaraliikenne, henkilöliikenne)
- Palvelutasomääritelmät voivat olla esimerkiksi seuraavanlaisia:
  - Runkoverkolla varmistetaan rataosien riittävä välityskyky, erityisesti huomioiden rataosat, joilla on sekä henkilö – että tavaraliikennettä.
  - Henkilöliikenteen runkoverkolla nopeustavoite on pääsääntöisesti vähintään 140-160 km/h, huomioiden mahdolliset paikalliset alemmat nopeusrajoitteet.
  - Tavaraliikenteen radoilla akselipainoissa tavoitteena on kysynnän sitä edellyttäessä 25 – 27 tonnin paino ja lisäksi riittävä nopeus 80–100 km/h, jotta välityskyky mahdollistaa myös henkilöliikenteen samalla radalla.

A photograph of two young children, likely twins, sitting on a train. They are leaning forward and kissing each other on the cheek through the glass window. The scene is lit with a soft, blue light, suggesting an evening or night setting. The background shows the interior of the train with some structural elements and lights.

# Esimerkkejä käytössä olevasta valmistelumateriaalista tieverkon osalta

# TEN-T-verkko



# Päällystetyn verkon laajuus ylläpitoluokat

YP 1  
9200 km

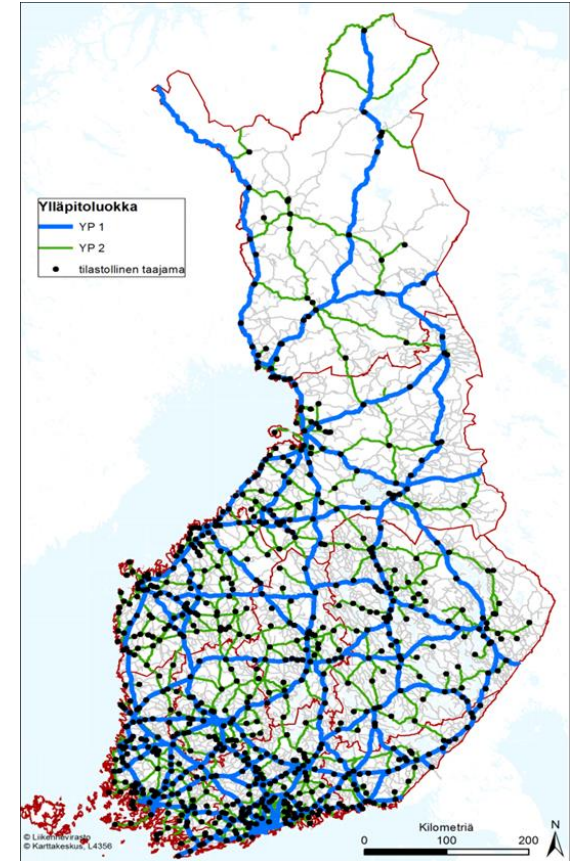
- KVL n.3000, KVLr > 300
- Keskeinen, maakunnat ja aluekeskukset yhdistävät tiet
- Elinkeinoelämän ja matkailun kannalta oleelliset tiet
- Rahat riittää aina

YP 2  
14400 km

- KVL 800 – 3000, KVLr 80-300
- Reitit taajamista maakuntakeskuksiin, sairaaloihin ja poliklinikoille, tärkeimpiin kaupan keskittymiin.
- Vaihtoehtoiset reitit kohtuuttoman pitkät
- Rahat riittää nykynäkymin aina

YP 3  
27300 km

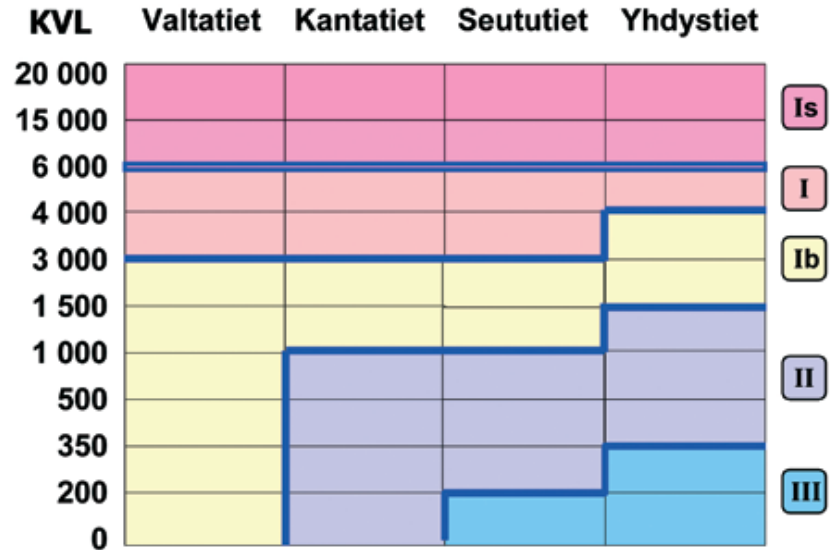
- Loput tiestöstä
- Rahat riittää nykynäkymin noin puoleen
- 





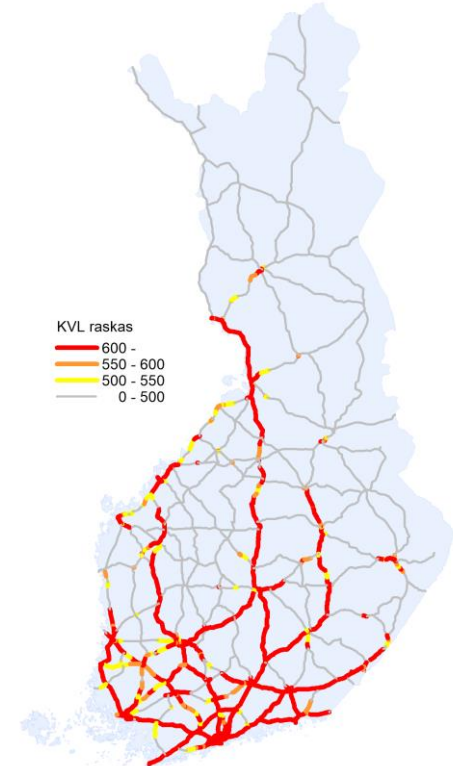
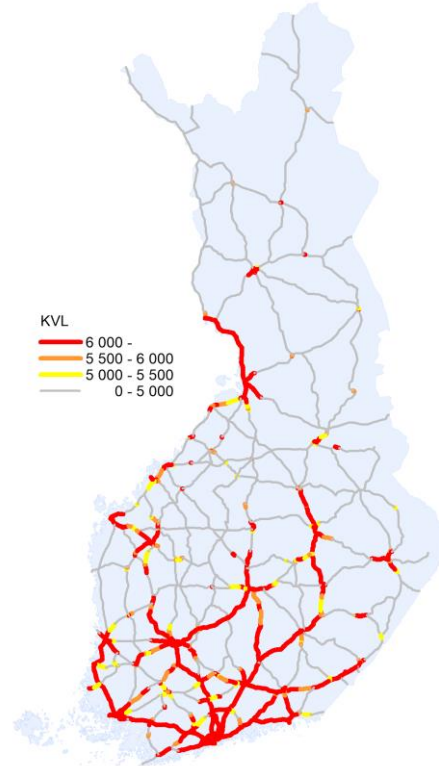
# Talvihoidon luokitus

- Lähde: Talvihoidon toimintalinjat, Tiehallinto 2008
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/thohje/pdf/1000199-v-08talvihoidon\\_toimintalinjat.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/thohje/pdf/1000199-v-08talvihoidon_toimintalinjat.pdf)



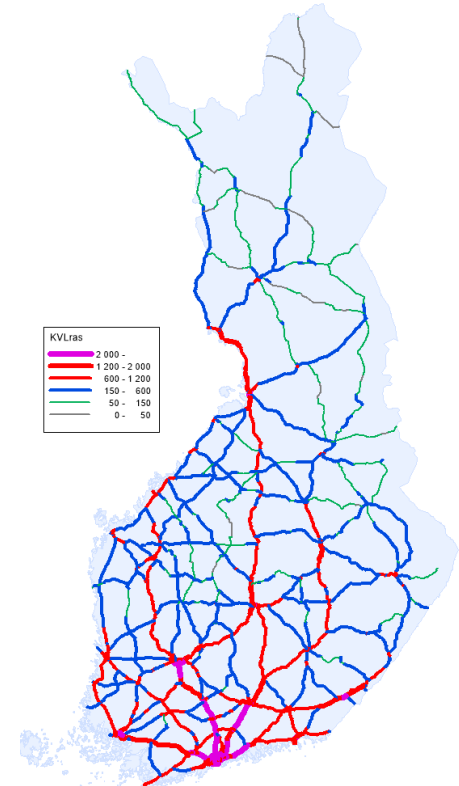
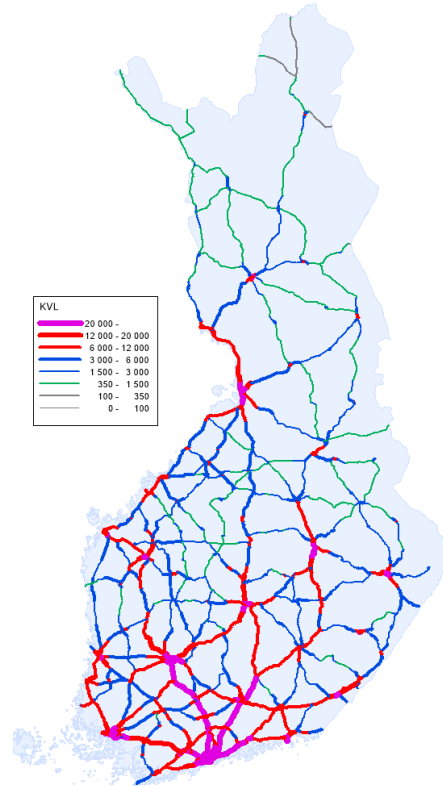
# Liikennekysyntä vuonna 2016

- Lähde: Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, Liikennevirasto 2017
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto\\_2017-01\\_keskeisen\\_paatieverkon\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto_2017-01_keskeisen_paatieverkon_web.pdf)



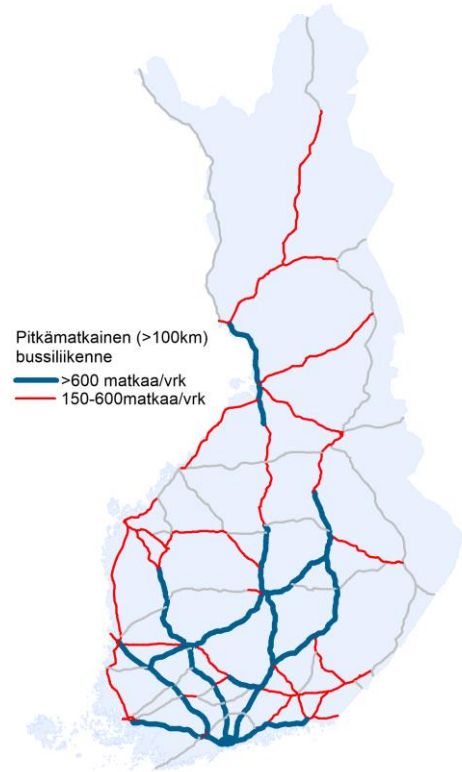
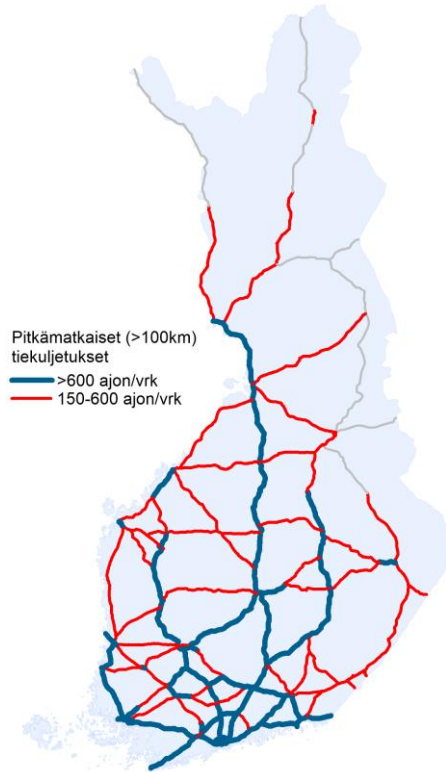
# Liikennekysyntä vuonna 2030

- Lähde: Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, Liikennevirasto 2017
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto\\_2017-01\\_keskeisen\\_paatieverkon\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto_2017-01_keskeisen_paatieverkon_web.pdf)



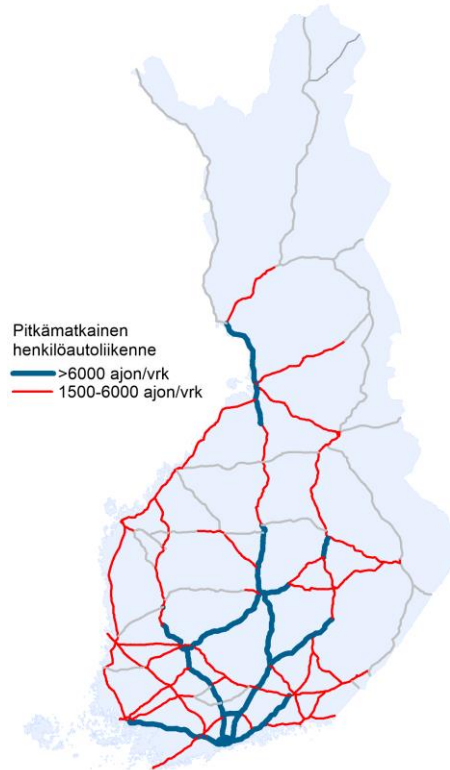
# Pitkämatkaiset tiekuljetukset ja bussiliikenne > 100 km

- Lähde: Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, Liikennevirasto 2017
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto\\_2017-01\\_keskeisen\\_paatieverkon\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto_2017-01_keskeisen_paatieverkon_web.pdf)



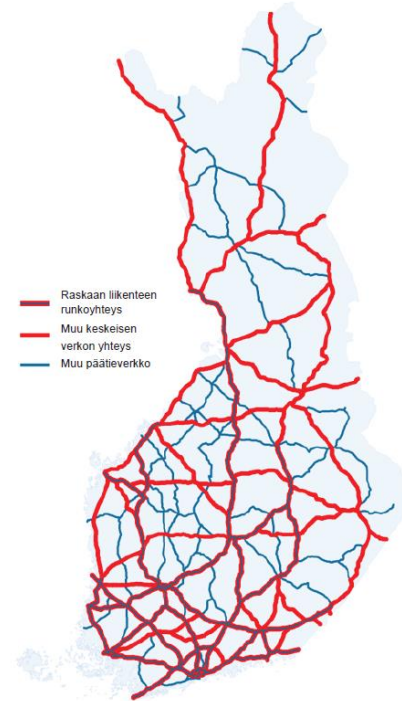
# Pitkämatkainen henkilöautoliikenne > 100 km

- Lähde: Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, Liikennevirasto 2017
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto\\_2017-01\\_keskeisen\\_paatieverkon\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto_2017-01_keskeisen_paatieverkon_web.pdf)



# Päätieverkon jäsentely

- Lähde: Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, Liikennevirasto 2017
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto\\_2017-01\\_keskeisen\\_paatieverkon\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lto_2017-01_keskeisen_paatieverkon_web.pdf)



Kuva 4.1. Päätieverkon luokittelu keskeisiin päteihin, raskaan liikenteen runkoyhteyksiin ja muihin päteihin.

# Tarkasteltujen toimialojen kokonaiskuljetusvolyymit

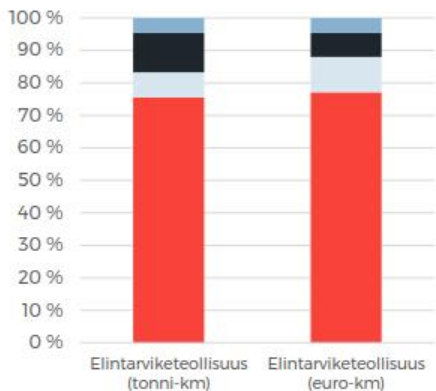
- tonnit
- eurot
- vuosi 2015



# Elintarviketeollisuus

- Kuljetusvolyyymi keskittyy pääteille
- Kuljetusten arvo jakautuu laajemmin tieverkolle
- Yli 90 % sekä volyymistä että arvosta liikkuu pääteillä
- Yhdistää keskittyneen tuotannon ja väestökeskittymät

Elintarviketeollisuuden kuljetukset 2015

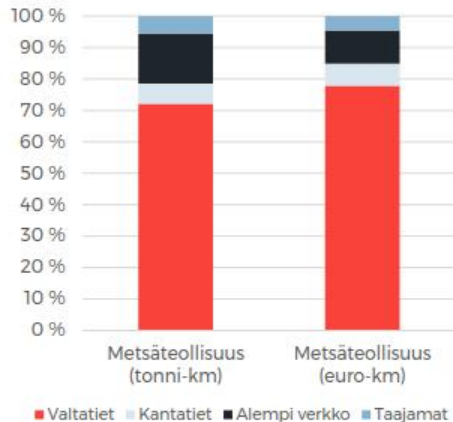




## Metsäteollisuus

- Kuljetusten arvo keskittyy päätieverkolle, volyymi jakaantuu laajemmin tieverkolle
  - Raaka-ainekuljetukset alemmalla tieverkolla mutta myös pääteillä
  - Tuotekuljetukset pääosin pääteillä
- Valtaosa tuotannosta menee vientiin

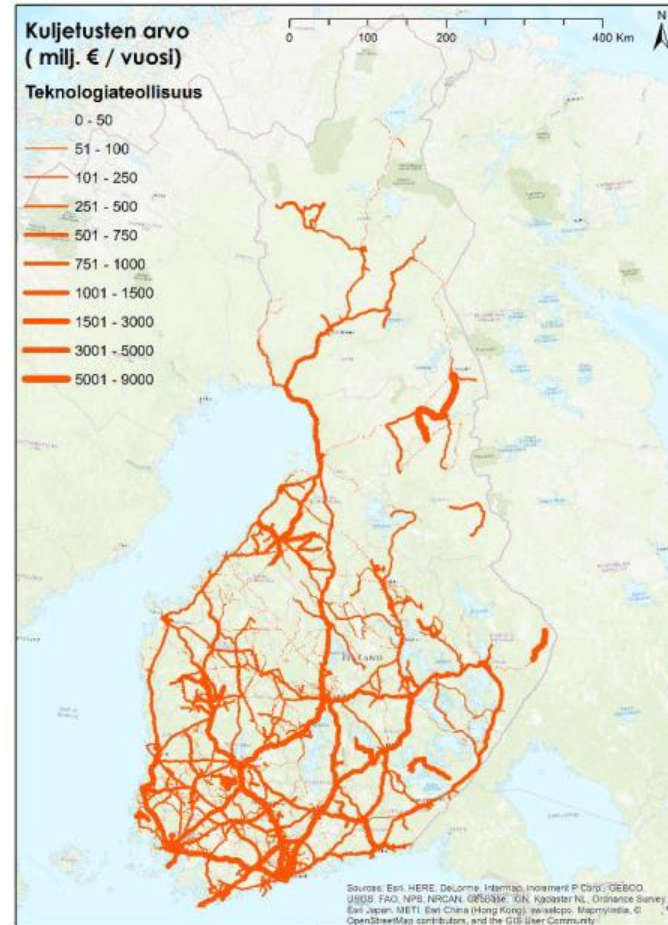
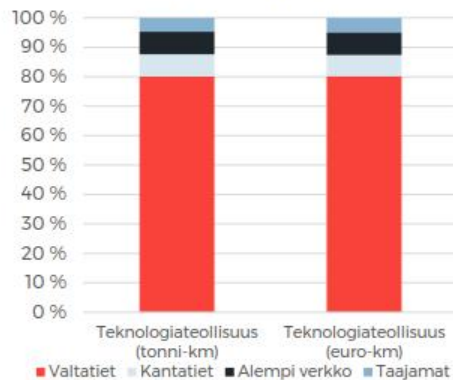
Metsäteollisuuden kuljetukset 2015



## Teknoliateollisuus

- Kuljetusten tonnimäärät pieniä, mutta arvo on erittäin merkittävä ja jakautuu laajasti tieverkolle
- Kuljetuksia erityisesti kaupunkiseuduilla ja tuotantolaitosten läheisyydessä
- Vientipainotteinen ala
- Toimipisteitä ympäri Suomea
- Käyttää useita valtateitä

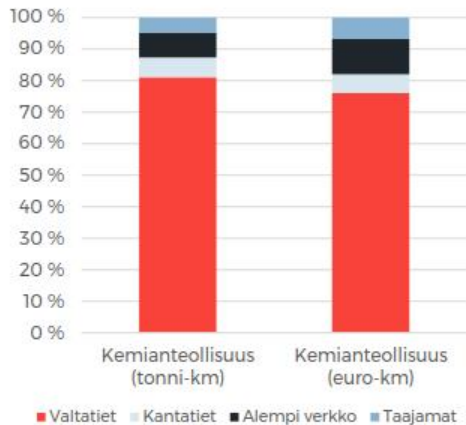
Teknoliateollisuuden kuljetukset 2015



## Kemianteollisuus

- Kuljetusvolyymi pääosin Etelä-Suomessa
- Kuljetusten arvo keskittyy valtatielle 4 ja Etelä-Suomen päätieverkolle
- Toimiala käsittää paljon erilaisia tavaralajeja
  - *tuotteiden arvot vaihtelevat suuresti*

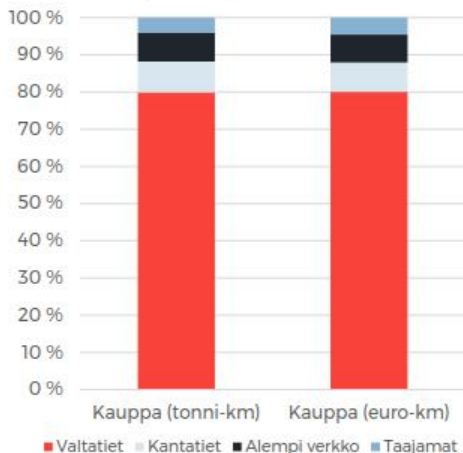
Kemianteollisuuden kuljetukset 2015



# Kaupan kuljetukset

- Kuljetukset suuntautuvat väestökeskittyymiin
- Tuontitavarat ovat myös merkittävässä osassa
- Kauppa käyttää laajasti tieverkkoa koko Suomessa
- Pääteiden rooli korostuu
- Huomioitava, että kaupan tarkastelut sisältävät osin päällekkäisiä kuljetuksia muiden toimialojen kesken!

Kaupan kuljetukset 2015



A photograph of two young children, likely twins, with light-colored hair, wearing white long-sleeved shirts and patterned vests. They are positioned on either side of a dark window frame, leaning in and kissing each other through the glass. The background outside the window is dark and blurry, suggesting an indoor setting at night or in a dimly lit area. The lighting is soft, highlighting the children's faces and hands.

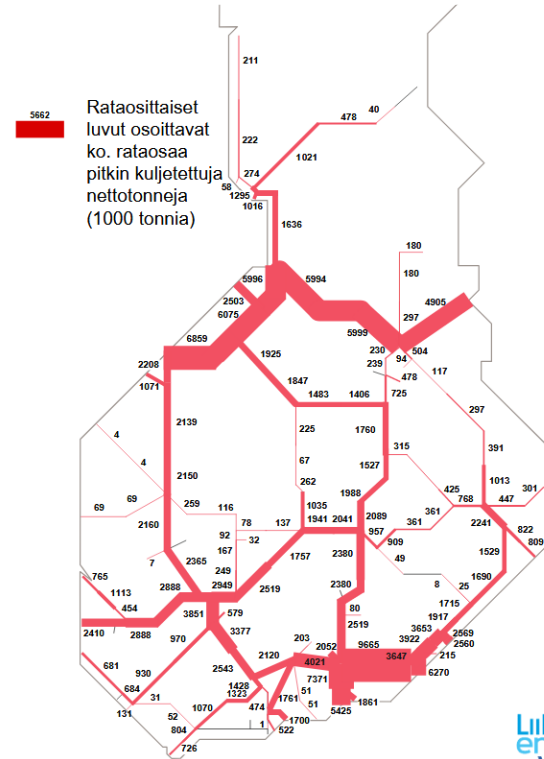
# Esimerkkejä käytössä olevasta valmistelumateriaalista rataverkon osalta

# Tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 2016

- Lähde: Liikenneviraston Internet-sivut
- [https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Tavaraliikenteen+kuljetusvirrat+2016\\_19092017.pdf/e667cf3a-0edd-4860-96ec-9047e3c6ba3e](https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Tavaraliikenteen+kuljetusvirrat+2016_19092017.pdf/e667cf3a-0edd-4860-96ec-9047e3c6ba3e)

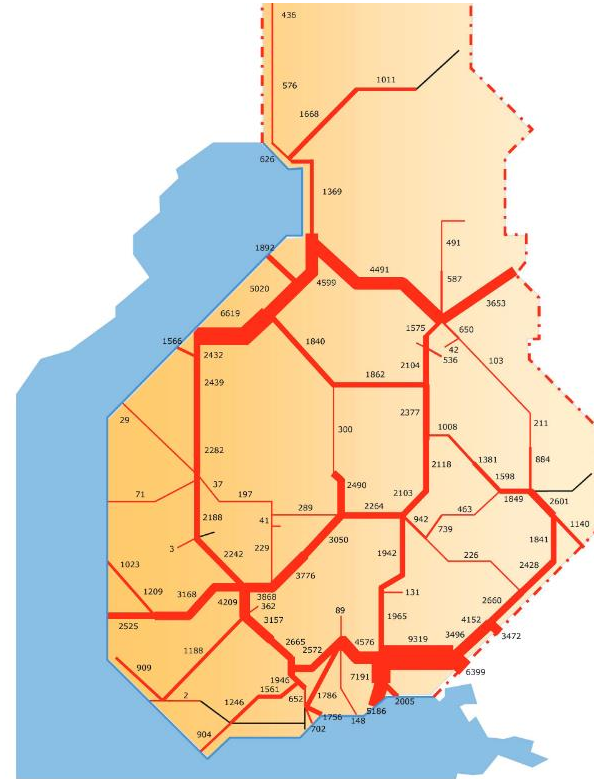
## Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2016

Yhteensä 36,2 milj. tonnia ja 9,455 mrd tonnिकm



# Tavaraliikenteen ennuste 2035

- Lähde: Rataverkon tavaraliikenne-ennuste 2035, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 39/2014
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts\\_2014-39\\_rataverkon\\_tavaraliikenne-ennuste\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2014-39_rataverkon_tavaraliikenne-ennuste_web.pdf)



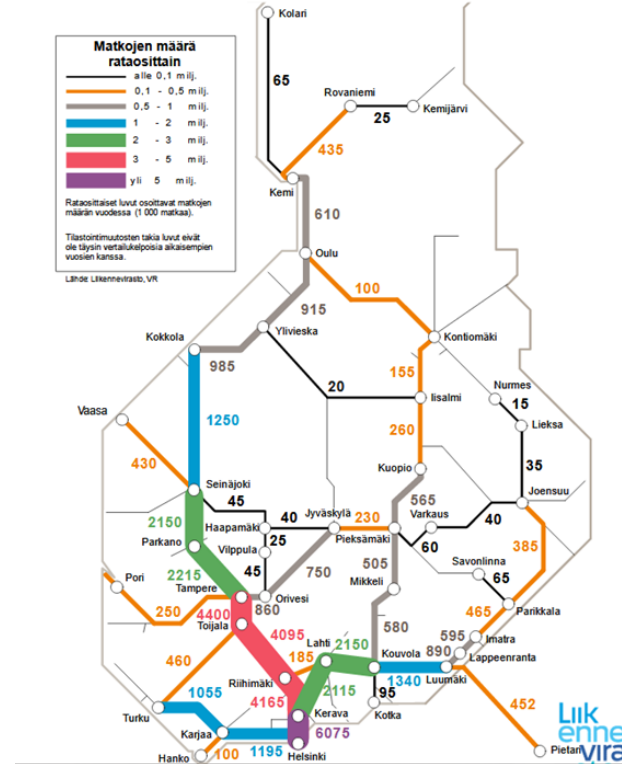
Kuva 26. Tavaraliikenteen kuljetusennuste vuodelle 2035 (1000 nettotonnia).

# Henkilöliikenteen matkat vuonna 2016

- Lähde: Liikenneviraston Internet-sivut
- [https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Henkil%C3%B6liikennevirrat+2016\\_03052017.pdf/1448fdff-c396-49a2-a4ec-3b2de870a5bf](https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Henkil%C3%B6liikennevirrat+2016_03052017.pdf/1448fdff-c396-49a2-a4ec-3b2de870a5bf)

## Henkilöliikenteen matkat vuonna 2016

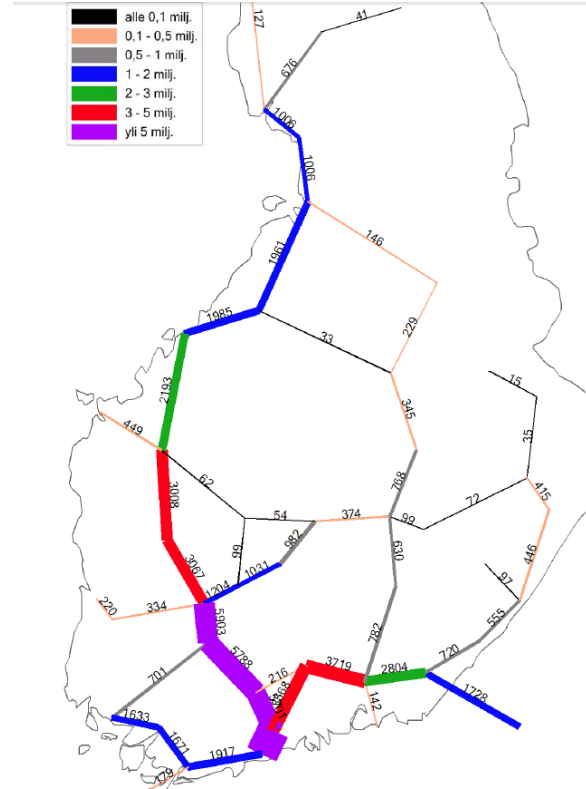
Kaukoliikenne 12,047 milj. matkaa





# Henkilöliikenteen matkojen ennuste 2035, vaihtoehto PTS

- Lähde: Liikenneolosuhteet 2035, Rautateiden henkilöliikenteen ennusteita, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2011
- [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lts\\_2011-32\\_liikenneolosuhteet\\_2035\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lts_2011-32_liikenneolosuhteet_2035_web.pdf)



# Valmistelun eteneminen



# Aikataulu

- Alueelliset esittelytilaisuudet (25.1.2018, 30.1.2018 ja 31.1.2018)
- Kuulemistilaisuus, LVM Helsinki ja verkko-osallistuminen 27.2.2018 klo 14-16
- Luonnos LVM:n asetukseksi runkoverkoista lähtee lausuntokierrokselle kevään 2018 aikana.
- Päätös runkoverkoista on tarkoitus valmistua vuoden 2018 aikana.

Kiitos!



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ