

LIIKENNEOLOSUHTEET 2035



Liik
enne
vira
sto

Liikenneolosuhteet 2035 on Liikenneviraston asiantuntijanäkemykseen tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja sen tekemisestä.



ESIPUHE

Liikennevirasto perustettiin vuoden 2010 alussa. Ensimmäisen vuoden aikana on viety vauhdilla eteenpäin kolmen eri liikennemuodon yhteensovittamista sekä liikennejärjestelmäajattelua. Liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnitelman laatiminen on yksi osa tätä työtä.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä kohtaa monia haasteita. Miten toteuttaa asiakaslähtöistä ilmastonmuutoksen hillintää sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia edistävää liikennejärjestelmää tilanteessa, jossa valtiontalouden näkymät ovat vaikeat ja tuottavuutta on parannettava myös pitkällä aikavälillä? **Tarve suurille linjanmuutoksille on selkeä.** Näitä muutoksia ei voi kuitenkaan tehdä yhdellä kertaa, vaan on katsottava kauas ja haettava suuntaa. Liikennejärjestelmän yhteispeli on ratkaistava uudella tavalla. SITRAN Liikennerevoluutio -hanke vie osaltaan muutoksia eteenpäin.



Liikenneolosuhteet 2035 on **Liikenneviraston asiantuntijanäkemyks** tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja väylänpidosta rahoituksen reunaehdot huomioon ottaen. Suunnitelma sisältää ehdotuksia muille toimijoille ja linjauksia Liikenneviraston omaan toimintaan. Suunnitelman aikajänne kattaa kuusi tulevaa hallituskautta. Työ on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa valtakunnallisten ja alueellisten sidosryhmien kanssa. Sidosryhmätapaamisissa ja lausuntokierroksella annettu palaute on ollut arvokas panos näkemyksen muodostamisessa.

Liikenteen menot ovat vain noin 3 % valtion budjetista, mutta sen merkitys toiminnan mahdollistajana elinkeinoelämälle ja Suomen hyvinvoinnille on huomattavasti suurempi. Ilman riittäviä liikenneyhteyksiä ei nykyaikainen yhteiskunta voi toimia. Tämä suunnitelma on laadittu maltilliseen, nykyistä alhaisempaan 1,5 miljardin euron vuosibudjettitasoon, mikä tarkoittaa yhdellä hallituskaudella noin 6 miljardin euron rahoitusta. Suunnitelman alhainen rahoitustaso peilaa valtion talouden tilaa ja tuottavuuden parantamistarvetta myös pitkällä aikavälillä sekä pakottaa tuomaan selkeästi esiin prioriteetit. Rahoitus on suunnattu toiminnan prioriteettien mukaan. Keskeisenä prioriteettina suunnitelmassa on olemassa olevaan väyläverkostoon tukeutuvan päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen. Sen sijaan kehittämiseen jää nykyistä selkeästi vähemmän resursseja. Perusväylänpidon osuus rahoituksesta on 4,8 miljardia euroa, joukkoliikenteen 520 miljoonaa euroa ja liikenneverkkojen kehittämisen 840 miljoonaa euroa. Suunnitelmassa on osoitettu palvelutasokuvauksin, millaista vaikuttavuutta arvioidaan saatavan kyseisellä rahoituksella, monipuolisella keinovalikoimalla ja yhteistyöllä muiden toimijoiden kanssa.

Helsingissä helmikuussa 2011

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Juhani Tervala'. The signature is fluid and cursive, written over a white background.

Juhani Tervala

Pääjohtaja

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	3
2	TOIMIVAT LIIKENNEYHTEYDET - HYVINVOIVA SUOMI	5
2.1	Elinkeinoelämän toimintaedellytykset.....	8
2.2	Arjen liikkuminen.....	9
2.3	Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen.....	10
2.4	Turvallisuus ja ympäristö.....	11
2.5	Monipuolinen keinovalikoima ja yhteistyö	12
2.6	Keskeiset liikenneyhteydet.....	13
2.7	Rahoitus palvelutason pohjana	14
3	LIIKENTEN PALVELUTASO JA VAIKUTUKSET VUONNA 2035	17
3.1	Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet	18
3.2	Palvelutaso kaupunkiseuduilla	20
3.3	Palvelutaso muilla alueilla.....	21
3.4	Turvallisuus ja ympäristö.....	22
4	LAUSUNTOKIERROKSEN KESKEISET VIESTIT	23
	LIITTEET	26
	Liite 1 Tulevaisuuden liikennehankkeita 10 vuoden aikajaksolle	
	Liite 2 Pieniä investointiohjelmia tulevalle hallituskaudelle	

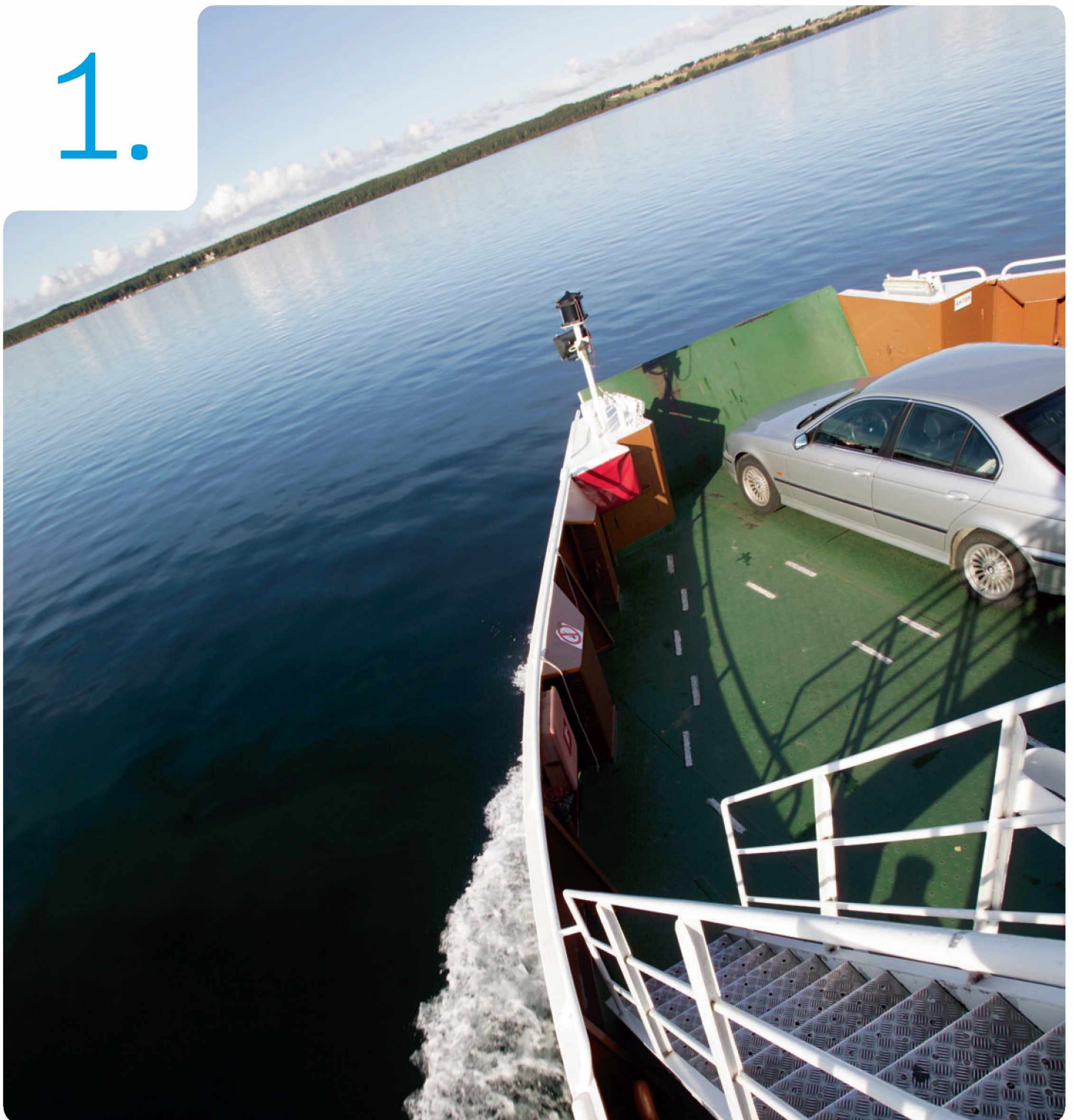
ISBN 978-952-255-056-9


Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISBN 978-952-255-057-6

JOHDANTO

1.





Näkemyksen liikennejärjestelmän kehittämistä on muodostettu asiakkaiden tarpeet, yhteiskunnan tavoitteet ja käytettävissä olevat resurssit huomioon ottaen.

Liikenneolosuhteet 2035 -raportti on Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelma (PTS), joka sisältää näkemyksen liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikenneolosuhteet 2035 kattaa kaikki väylänpidon ja väyläpalvelujen osa-alueet ja lisäksi joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn. Valmistelun lähtökohdaksi ovat olleet matka- ja kuljetusketjujen sekä eri liikennemuotojen ja -palveluiden saumaton toiminta asiakastarpeiden edellyttämän palvelutason saavuttamiseksi, ilmastonmuutoksen hillintä sekä ympäristö- ja turvallisuustavoitteet. Laaja näkökulma ja liikennejärjestelmän tarkasteleminen entistä kokonaisvaltaisemmin on ollut edellytys, jotta Liikennevirasto voi edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainosta kehitystä ja kestävästä kehitystä. Tässä työssä keskeisinä toimijoina ovat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset), joiden liikennevastualueet toimivat kiinteänä osana valtion liikennehallintoa.

Liikennejärjestelmän kokonaisnäkömyksen vuoksi raportissa on esitetty Liikenneviraston vastuulla olevien toimien lisäksi linjauksia, jotka eivät ole Liikenneviraston päätösvallassa. Ne ovat ehdotuksia, joilla on tavoitteena tukea kokonaisuuden toimivuutta asiakastarpeiden ja yhteiskunnallisten tavoitteiden suuntaan.

Raportissa esitetään näkemys siitä, miten liikennejärjestelmää tulisi kehittää edellä mainitut tarpeet ja tavoitteet huomioon ottaen sekä toisaalta siitä, miten vuosittaisella noin 1,5 miljardin euron resurssien jaolla ja käytettävissä olevilla keinoilla saavutetaan mahdollisimman hyvä palvelutaso ja vaikutukset. Pitkän aikavälin suunnittelu on jatkuva prosessi, joten valtion talouden tilanteen muutokset voidaan ottaa huomioon tulevissa tarkasteluissa. Raportin tavoitteena on tausta-aineiston tuella tarjota päätöksentekijöille aineistoa liikennejärjestelmän kokonaisuutta koskevan päätöksenteon tueksi. Suunnitelmaan sisältyy ohjelma tulevaisuuden liikennehankkeista. Siinä on esitetty ne kokonaisuudet, joihin liikennejärjestelmän lähitulevaisuuden kehittäminen tulisi kohdentaa. Ohjelma ei sellaisenaan ole sidottu suunnitelman varsinaiseen rahoituskehikseen.

Valmistelussa on pyritty avoimuuteen ja vuorovaikutteisuuteen sekä maan eri alueiden tarpeiden aiempaa tarkempaan huomioimiseen. Keväällä 2010 tehtiin tarve- ja tavoitetarkastelujen sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien analyysin perusteella alustavat linjaukset liikennejärjestelmän kehittämistä. Linjauksia käsiteltiin viidessä sidosryhmätilaisuudessa, joista yksi oli valtakunnallinen ja neljä paikallisia.

Sidosryhmäyhteistyön perusteella muodostettiin kolme liikennejärjestelmävaihtoehtoa, jotka painottivat eri tavoin aluerakenteen kehitystä, elinkeinoelämän tarpeita, joukkoliikenteen kehittämistä, hoidon ja ylläpidon resursseja sekä kehittämisinvestointien suuruutta ja kohdentumista. Syksyn sidosryhmätilaisuuksissa saadun palautteen perusteella muodostettiin Liikenneviraston asiantuntijapäätös liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämistä ja Liikenneviraston osuudesta siinä. Lopullinen näkemys muodostettiin laajan lausuntokierroksen jälkeen.

Sidosryhmien näkemykset vaikuttivat valmisteluun eri vaiheissa.

TOIMIVAT LIIKENNEYHTEYDET – HYVINVOIVA SUOMI

2.



Liikennevirasto kehittää liikennejärjestelmää strategiansa mukaisesti asiakkaitaan varten visionaan toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi.

Pitkän aikavälin suunnitelma noudattaa Liikenneviraston strategian näkökulmia. Vision mukaisesti liikennejärjestelmää kehitetään asiakkaita varten yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Pyrkimyksenä ovat toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi. Vision toteuttamiseksi suunnitelmassa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukko-liikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille.

Vuoteen 2035 mennessä yhteiskunnassa ehtii tapahtua monia muutoksia. Tästä huolimatta liikenne tukeutuu jatkossakin pääasiassa nykyisiin verkkoihin. Väylien kehittäminen kohdistuu suunnitelmakaudella vain muutamaaan prosenttiin väyläverkkojen pituudesta. Infrastruktuurin kehittäminen on hidasta suhteessa muutoksiin, jotka tapahtuvat yhteiskunnan ja varsinkin elinkeinoelämän sektorilla. On tarpeen tunnistaa liikenteen kysyntään vaikuttavia muutostekijöitä, jotta niitä voidaan ennakoita. Tarpeiden ja olosuhteiden erilaistuminen on otettava huomioon tarjonnan ja ohjauksen suunnittelussa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee säilyttää ketteryys. Tarvitaan myös monipuolista keinovalikoimaa ja yhteistyötä eri toimijoiden välillä sekä nykyistä räätälöidympiä ratkaisuja. Yhteistyön tulee olla tiivistä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa, jotta voidaan turvata riittävä palvelutaso, käyttää rajalliset resurssit järkevästi sekä kehittää käyttäjien tarpeisiin sopivia palveluratkaisuja.

LIIKENTEeseen VAIKUTTAVAT SEURAAVAT TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET:

- globalisaatio jatkuu ja muuttaa elinkeinoelämän rakenteita ja maailmankauppaa
- ilmastonmuutos etenee, sen aiheuttamat muutokset voimistuvat, muutokseen täytyy sopeutua
- energian hinta nousee ja saatavuudessa voi ilmetä rajoituksia
- Venäjän talouden kehitys vaikuttaa henkilö- ja tavaraliikenteeseen
- Barentsin alueen merkitys kasvaa pitkällä aikavälillä
- teollisuuden rakennemuutoksen kautta syntyy uusia teollisuuden aloja, kaivostoiminta lisääntyy, ja raskaan teollisuuden kuljetukset muuttuvat
- bioenergian käyttö lisääntyy
- palveluiden merkitys tuotantorakenteessa kasvaa
- sähköinen kaupankäynti ja asiointi lisääntyvät
- elämäntyyli- ja -arvot moninaistuvat, vapaa-ajan merkitys kasvaa
- työelämä muuttuu, ja liikkuminen lisääntyy
- väestö ikääntyy ja keskittyy suurimpiin kasvukeskuksiin
- alueet erilaistuvat
- tekniset ratkaisut kehittyvät, uusia innovaatioita syntyy ja ne tarjoavat uusia mahdollisuuksia
- ajoneuvo- ja polttoaineteknologiat kehittyvät.

STRATEGISET NÄKÖKULMAT



Liikennejärjestelmän kehittämisessä pitkällä aikavälillä noudatettavia linjauksia

ASIAKASTA VARTEN

ELINKEINOELÄMÄN

TOIMINTAEDELLYTYKSET

- Päivittäinen liikennöitävyys ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen koko maassa ovat prioriteetteja kehitettäessä valtakunnallisia, ja kansainvälisiä yhteyksiä.
- Alueellisia tarpeita painotetaan erityisesti alemman tieverkon hoidon ja ylläpidon tasossa, liikennejärjestelmän pienimuotoisessa kehittämisessä sekä joukkoliikenteen järjestämistavassa.

ARJEN LIIKKUMINEN

- Toimivat matkaketjut ja päivittäinen liikennöitävyys ovat prioriteetteja henkilöliikenteen ja sen palveluiden kehittämisessä. Joukkoliikenteestä luodaan houkutteleva vaihtoehto niillä kaupunkiseuduilla, missä se on mahdollista.
- Liikennejärjestelmän solmukohtien toimivuuden parantamiseksi selkeytetään liityntäpysäköinnin vastuut ja rahoitus valtion, kuntien ja yksityisten toimijoiden kesken.

- Kävely ja pyöräily ovat perusliikkumis- muodot, joiden edellytykset otetaan huomioon ensisijaisina kaupunkiseutujen ja taajamien liikenneympäristön suunnittelussa ja toteuttamisessa.
- Lakisääteisten kuljetusten yhdistelymahdollisuudet peruspalvelutasoiseen avoimeen joukkoliikenteeseen selvitetään ja toteutetaan hallintokuntien yhteistyönä.

TOIMINTAMME TÄNÄÄN NÄKY YHUOMISEN JÄLJISSÄ

ILMASTONMUUTOKSEN HILLINTÄ JA SIIHEN SOPEUTUMINEN

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vähentämällä liikku- mistarvetta ja parantamalla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.
- Tehdään kaikki liikennemuodot kattava maksujen ja verojen rakenteellinen kokonaistarkastelu eri näkökohdat

(mm. ympäristö, tasapuolisuus, ohjausvaikutus) huomioon ottaen.

- Liikenteen hinnoittelua (verot ja maksut) kohdennetaan liikenne- poliittisia tavoitteita tukien.

TURVALLISUUS JA YMPÄRISTÖ

- Turvallisuusajattelu on kiinteä osa Liikenneviraston toimintaa. Turvallisuuden varmistaminen on viraston

toiminnan reunaehto.

- Liikenteen ympäristöjalanjälkeä pienennetään.
- Otetaan käyttöön uudet suunnittelu- lähtökohdat, joissa turvallisuutta painotetaan enemmän kuin nopeutta.
- Tieliiikenneturvallisuutta parannetaan tukemalla nopeusrajoitusten noudattamista sekä hyödyntämällä uutta teknologiaa.

VÄHEMMÄLLÄ ENEMMÄN, YHTEISTYÖSSÄ

MONIPUOLINEN KEINOVALIKOIMA

- Käytetään monipuolista keinovalikoimaa, toimitaan yhteistyössä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa sekä laajennetaan näkökulmaa väylänpidosta asiakkaiden tarpeita tyydyttäviin palveluratkaisuihin.

KESKEISET LIIKENNEYHTEYDET

- Liikkumis- ja kuljetusolojen varmistaminen keskeisillä yhteyksillä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä mahdollistaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen.

RAHOITUS

- Rahoitusjaossa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille.
- Väylänpidon ja liikennepalvelujen ostojen rahoituksessa tulee ottaa huomioon kustannustason nousu.
- Rahoituksen pitkäjänteisyys ja 10 vuoden toteuttamishjelma luovat mahdollisuudet tehokkaaseen parantamistoimien toteuttamiseen.
- Valmistellaan käyttöön otettavaksi eri toimijoiden yhteinen liikennejärjestelmäraha, jota käytettäisiin yhteisten linjausten puitteissa ja vastuurajoista riippumatta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän parantamiseen.

- Sovelletaan nykyistä enemmän pieniä investointiohjelmia perusväylänpidossa, mikä edellyttää aluksi perusväylänpidon rahoitustason korotusta.
- Suurten investointien rahoitus tulisi varmistaa kehittämällä budjettimenettelyjä siten, että hankkeet voidaan toteuttaa nykyistä kustannustehokkaammin ja ottaa ne käyttöön viivyttyä. Mikäli budjettimenettelyä ei voida kehittää, tulisi harkita investointien budjettitalouden ulkopuolisia rahoitusmahdollisuuksia (esimerkiksi Infra Oy).
- Etsitään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa uusia rahoitusmalleja, joilla voidaan turvata liikennepalveluiden ja -väylien kehittäminen.

2.1 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Päivittäinen liikennöitävyys ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen koko maassa ovat prioriteetteja kehitettäessä valtakunnallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä.

Valtakunnallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä kehitetään pitkäjänteisesti elinkeinoelämän kuljetusketjujen ja saavutettavuuden sekä matkailun tarpeisiin käytettävissä olevilla resursseilla ja yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kehittämisessä otetaan huomioon elinkeinoelämän dynaamisuus, Suomen eri osien erityistarpeet ja toimintaympäristön muutokset.

- **Etelä-Suomessa** painotetaan riittävän kapasiteetin turvaamista elinkeinoelämän valtakunnallisille ja kansainvälisille kuljetuksille sekä mahdollisuutta työvoiman liikkuvuudelle hyvillä joukkoliikennedyhteyksillä.
- **Länsi-Suomessa** painotetaan kuljetusketjujen toimivuutta keskeisiin liikenteen solmupisteisiin ja satamiin, myös länsi-itäsuunnassa.
- **Itä-Suomessa** painotetaan riittäviä yhteyksiä Venäjälle sekä matkailun, kaivostoiminnan ja metsäteollisuuden tarpeita ja Saimaan kanavan toimintaa.
- **Pohjois-Suomessa** painotetaan kaivostoiminnan ja muun raskaan teollisuuden sekä matkailun tarpeita. Pitkällä aikavälillä varaudutaan Barentsin alueen merkityksen kasvuun.

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tuetaan varmistamalla toimivat kuljetusketjut ja saavutettavuus. Liikenne- ja matkailuministeriön mukainen työnjako huomioon ottaen valtio turvaa lentoyhteydet, jos muu joukkoliikennedyhteys Helsinkiin kestää enemmän kuin kolme tuntia eikä alle tunnin etäisyydellä ole käytettävissä muuta lentoyhteyttä.

**Elinkeinoelämän
kilpailukyky turvataan
toimivilla kuljetusketjuilla
ja saavutettavuudella.**

Alueellisia tarpeita painotetaan erityisesti alemman tieverkon hoidon ja ylläpidon tasossa, liikennejärjestelmän pienimuotoisessa kehittämisessä sekä joukkoliikenteen järjestämistavassa.



2.2 Arjen liikkuminen

Toimivat matkaketjut ja päivittäinen liikennöitävyys ovat prioriteetteja henkilöliikenteen ja sen palveluiden kehittämisessä. Joukkoliikenteestä luodaan houkutteleva vaihtoehto niillä kaupunkiseuduilla, missä se on mahdollista.

Pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä prioriteetteja ovat yhteydet maakuntakeskuksista ja merkittävistä matkailukeskuksista Helsinkiin sekä maakuntakeskusten väliset yhteydet, joita tarvitaan yhdistämään työssäkäyntialueita ja tukemaan taloudellista toimivuutta. Valtakunnallisissa joukkoliikenneyhteyksissä vahvistetaan kaupallisia palveluja myös infrastruktuurin keinoin muun muassa rautatieinvestoinneilla ja solmukohtia parantamalla. Päätieverkon (valta- ja kantatiet) keskeisimmällä osalla palvelutasotavoite on turvallinen 100 kilometriä tunnissa, muulla päätieverkolla nopeudet määrittävät turvallisuuden perusteella.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteenä on tukea toimivien matkaketjujen muodostumista sekä maankäytön eheyttämistä toiminnallisilla kaupunkiseuduilla. Liikennejärjestelmää kehitetään kaupunkiseutujen kanssa yhteistyössä siten, että joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytykset paranevat. Joukkoliikenteen rahoitusta siirretään kaupunkiseuduille, erityisesti kehittyville joukkoliikenneseuduille ja matkaketjujen parantamiseen. Myös infrastruktuurin toimin tuetaan joukkoliikennettä ja parannetaan solmukohtien toimivuutta.

Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla on tavoitteena yksityisautoilun kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne työmatkoilla. Muilla suurilla ja keskisuurilla kasvavilla kaupunkiseuduilla pyritään houkuttelevaan tarjontaan. Valtion toimenpiteet ohjataan sinne, missä seudullisesti on sitouduttu eheyttämistavoitteisiin. Kaupunkiseuduilla rahoitetaan kokonaisuuksia, jotka palvelevat yhdessä sovitun palvelutason ja tavoitteiden saavuttamista. Kävely- ja pyöräilyolosuhteita kehitetään osana toimivia matkaketjuja. Muilla alueilla henkilöauto säilyy edelleen pääkulkumuotona. Pienillä kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen läheisillä haja-asutusalueilla pyritään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Harvaan asuttujen alueiden peruspalvelut pyritään turvaamaan.

Kaupunkiseuduilla on vahvistettava joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytyksiä.

Liikennejärjestelmän solmukohtien toimivuuden parantamiseksi selkeytetään liityntäpysäköinnin vastuut ja rahoitus valtion, kuntien ja yksityisten toimijoiden kesken.

Kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuodot, joiden edellytykset otetaan huomioon ensisijaisina kaupunkiseutujen ja taajamien liikenneympäristön suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Lakisääteisten kuljetusten yhdistelymahdollisuudet peruspalvelutasoiseen avoimeen joukkoliikenteeseen selvitetään ja toteutetaan hallintokuntien yhteistyönä.

2.3 Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vähentämällä liikkumistarvetta ja parantamalla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.

Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 20 %. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian perusteella liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa vuosille 2009 - 2020 on asetettu tavoitteeksi muun muassa, että

- liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 15 % vuoteen 2020 mennessä vuoteen 2005 verrattuna
- tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen energiatehokkuus paranee 9 %
- kävely- ja pyöräilymatkojen määrät lisääntyvät 20 %
- liikenteen palvelutaso säilyy nykyisenkaltaisena sään ääri-ilmiöiden lisääntymisestä huolimatta.

Pidemmälle ulottuvia päästötavoitteita on hahmoteltu hallituksen vuonna 2009 antamassa ilmasto- ja energia-poliittisessa tulevaisuusselonteossa. Siinä asetettiin tavoitteeksi, että Suomen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 80 % vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

Nyt tarvitaan uudenlaisia toimia. Ilmastomuutoksen hillinnässä keskeisiä keinoja ovat kulkuneuvo- ja poltto-aineteknologia ja taloudellinen ohjaus. Yksityisautoilua on jatkossa ohjattava suoritteeseen perustuvilla säädöksillä, veroilla ja maksuilla.

Liikennevirasto vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä yhteistyössä muiden kanssa:

- tiivistämällä maankäytön ja liikenteen yhteistä suunnittelua ja tukemalla aiesopimusmenettelyä
- tukemalla kaupunkiseutujen maankäytön eheyttämistä, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä, energiatehokkaita matkaketjuja ja liikkumisen ohjausta
- tukemalla tavaraliikenteen energiatehokkaita ratkaisuja ja älykästä logistiikkaa
- kehittämällä liikenteen hallintaa (hyödyntämällä ohjauspalveluja yms.)
- lisäämällä raideliikenteen kilpailukykyä väylänpidon keinoin ja kehittämällä niiden matkaketjuja.

Ilmastonmuutos edellyttää siihen varautumista myös väylänpidossa ja liikenteen palveluissa, jotta liikenteen palvelutaso voidaan saavuttaa tulvista, tuulista, sateisuu-desta ja nollakelien yleistymisestä huolimatta.

**Ilmastotavoitteet ja liikenne-
määrien kasvu ovat
ristiriidassa keskenään.**

Tehdään kaikki liikennemuodot kattava maksujen ja verojen rakenteellinen kokonaistarkastelu eri näkökohdat (mm. ympäristö, tasapuolisuus, ohjausvaikutus) huomioon ottaen.

Liikenteen hinnoittelua (verot ja maksut) kohdennetaan liikennepoliittisia tavoitteita tukien.



2.4 Turvallisuus ja ympäristö

Turvallisuusajattelu on kiinteä osa Liikenneviraston toimintaa. Turvallisuuden varmistaminen on viraston toiminnan reunaehto. Liikenteen ympäristöjalanjälkeä pienennetään.

Tavoitteena on, ettei meri- ja rautatieliikenteessä tapahdu kuolemaan johtavia tai ympäristöä vahingoittavia onnettomuuksia. Tieliikenteessä pyrkimyksenä on vähentää kuolemien määrää yhteistyössä eri toimijoiden kanssa siten, että vuosittain menehtyvien ihmisten lukumäärä on alle sata vuoteen 2025 mennessä. Pitkällä tähtäimellä tieliikenteen turvallisuustyö perustuu vahvasti niin sanottuun nollavision periaatteeseen: liikennejärjestelmä tulee suunnitella niin, ettei ihmisiä kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Onnettomuuksia ja haittoja pyritään ennaltaehkäisemään kaikessa toiminnassa, jolloin tavoitteena on sellainen liikenneverkko ja -ympäristö, joka on turvallinen ja jossa ympäristövaikutukset on otettu huomioon. Ympäristöä ja ihmisiä suojataan sekä liikenteen että väylänpidon terveys- ja ympäristöhaitoilta (melu, tärinä, pohjavedet ja pilaantuneet maat).

Liikennevirasto vähentää liikenteen onnettomuuksia yhteistyössä muiden kanssa:

- toteuttamalla valtakunnallisen liikenneturvallisuusohjelman mukaisia toimia
- käyttämällä tehokkaita keinoja vakavimpien onnettomuuksien estämiseen (muun muassa erottamalla tieliikenteessä vastakkaiset ajosuunnat ja uusimalla suunnittelulähtökohtia turvallisuutta painottaviksi)

- edistämällä turvallisuusmyönteistä ja vastuullista asenneilmapiiriä niin yksittäisten liikkujien kuin liikenteessä toimivien yritysten ja organisaatioiden keskuudessa
- osallistumalla onnettomuuksia ehkäisevien ja niiden seurauksia lieventävien älyliikenteen ratkaisujen kehittämiseen (mukaan lukien liikenteen automaattinen valvonta).
- kehittämällä rautatieliikenteen turvajärjestelmiä ja poistamalla tasoristeyksiä
- kehittämällä meriliikenteen aluspalveluita ja väylänpidon toimia uutta teknologiaa hyödyntäen
- edistämällä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystä, joka vähentää ajoneuvosuoritetta sekä tukee liikkumisen ja kuljettamisen siirtymistä turvallisiin kulkutapoihin.

Ennaltaehkäisy on olennaista turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa.



Otetaan käyttöön uudet suunnittelulähtökohdat, joissa turvallisuutta painotetaan enemmän kuin nopeutta.

Tieliikenneturvallisuutta parannetaan tukemalla nopeusrajoitusten noudattamista sekä hyödyntämällä uutta teknologiaa.

2.5 Monipuolinen keinovalikoima ja yhteistyö

Käytetään monipuolista keinovalikoimaa, toimitaan yhteistyössä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa sekä laajennetaan näkökulmaa väylänpidosta asiakkaiden tarpeita tyydyttäviin palveluratkaisuihin.

Liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan vaikuteetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laajalla keinovalikoimalla, osallistamalla hinnoittelun kehittämiseen sekä tukemalla liikennetarvetta vähentävää maankäyttöä ja palveluverkon kehittymistä. Liikenneverkon ja liikennepalvelujen käyttöä tehostetaan älyliikenteen keinoin. Liikenteen hallintaa ja ohjausta sekä joukkoliikenteen informaatiopalveluja, sähköisiä maksujärjestelmiä sekä matkaketjujen toimivuutta ja liityntäratkaisuja kehitetään.

Liikennejärjestelmän parantamisessa painotetaan pienimuotoista kehittämistä. Kehittämistä voidaan näin jakaa alueellisesti laajemmalle alueelle ja toteuttaa kustannustehokkaita, mutta aiemmin ilman rahoitusta jääneitä kohteita. Isoja kehittämistoimia tehdään harkitusti, sillä käytettävissä olevat resurssit eivät mahdollista laajamittaisia investointeja. Investointihankkeissa toteutetaan kohtuulliset, turvalliset ja toiminnalliset kokonaisuudet, joilla saavutetaan liikenteen kannalta riittävät hyödyt väylien käyttäjille.

Alan tuottavuutta parannetaan ja innovaatioita hyödynnetään. Niihin kannustetaan tehokkain hankintamenetelyin ja toteutusmallin. Julkisen tiedon avointa käyttöä edistetään, jotta liikenne- ja väylätieto ovat laajasti yhteiskunnan käytössä. Se mahdollistaa uusia palveluja ja innovaatioiden kehittämistä.

Yhteistyötä tarvitaan uusien rahoitusmallien ja budjetoitikäytäntöjen luomiseksi, kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseksi ja joukkoliikenteen järjestämiseksi yli hallintokuntien.

Yhteistyötä tarvitaan liikenteen kysynnän ohjaamiseksi ja riittävien liikennepalveluiden turvaamiseksi.



2.6 Keskeiset liikenneyhteydet

Liikkumis- ja kuljetusolojen varmistaminen keskeisillä yhteyksillä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä mahdollistaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen.

Keskeisillä yhteyksillä tavoitteena on toimintavarmat, turvalliset ja häiriöttömät matkat ja kuljetukset maan eri osien välillä ja ulkomaan liikenteessä. Maantie- ja rata- laeissa on mainittu runkoverkkotermi, ja lakien mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää runkoverkoista erikseen. Runkoverkko on esitetty liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mietinnössä (LVM julkaisuja 43/2006), mutta asiaa ei ole viety eteenpäin. Keskeiset tie- ja ratayhteydet sekä satamat ja lentoasemat tulisi kuitenkin jollain tavoin määritellä. Tässä on tärkeää priorisoida olemassa olevia yhteyksiä.

Kuva 1.
Suomen pääliikenneverkot ja kansainväliset yhteydet.



2.7 Rahoitus palvelutason pohjana

Rahoitusjaossa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille.

Lähivuosina 2011 - 2015 Liikenneviraston toimintaa ohjaavat Liikenneviraston strategia sekä viraston toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2011 - 2015 ja sen taustalla olevat budjettikehykset. Tämä pitkän aikavälin suunnitelma suuntaa toimintaa pidemmällä aikavälillä. Suunnitelman tuomat muutokset voivat olla täysimääräisesti nähtävissä 2 - 3 hallituskauden kuluttua.

Suunnitelman lähtökohtana on 1 550 miljoonan euron vuotuinen rahoitustaso. Rahoituskehys sisältää noin 50 miljoonan euron suuruiseksi arvioidun vuotuisen tulorahoituksen ratamaksusta ja muista budjetin ulkopuolisista tulolähteistä. Tarkastelu ei sisällä hallintomenoja. Oletuksena on, että joihinkin merkittäviin kohteisiin, esimerkiksi kaivosten kuljetusyhteyksiin ja metroratkaisuihin, osoitetaan erillisrahoitus.

Suunnitelma kuvaa, miten käytettävissä oleva rahoitus Liikenneviraston näkemyksen mukaan tulisi suunnata ja mitä tällä rahoituksella saadaan. Viime vuosina rahoitustaso on ollut suunnitelman rahoituskehystä korkeampi, vuosina 2008 - 2009 keskimäärin noin 1 680 miljoonaa euroa. Muun muassa elvytysrahoituksen vuoksi erityisesti isojen kehittämisinvestointien rahoitus on ollut pitkään aikaväliin suhteutettuna varsin korkealla tasolla. Suunni-

telman alhainen rahoitustaso kuvastaa valtiontalouden tilaa ja pakottaa tuomaan prioriteetit selkeästi esille. Liikenteen ja väylänpidon rahoitustarve on huomattavasti tätä tasoa suurempi.

Rahoituksen jakautumista ei ole tarkasteltu nykyisen budjettimomenttijaon mukaisesti, vaan liikenneolosuhteiden parantaminen sisältää sekä isot kehittämisinvestoinnit että perusväylänpidon rahoituksella toteutettavan pienimuotoisemman kehittämisen. Jo toteutettuihin tai käynnissä oleviin jälkirahoitus- ja PPP-hankkeisiin sidotut tulevien vuosien kustannukset sisältyvät liikenneolosuhteiden parantamismenoihin. Kaikki kustannukset on esitetty nykyisessä rahanarvossa. Kustannuksissa ei ole otettu huomioon aikavälillä tapahtuvaa kustannustason nousua ja siitä johtuvaa ostovoiman pienenemistä.

Kustannustason nousu on huomioitava rahoituksessa.

Väylänpidon ja liikennepalvelujen ostojen rahoituksessa tulee ottaa huomioon kustannustason nousu.

Rahoituksen pitkäjänteisyys ja 10 vuoden toteuttamisohjelma luovat mahdollisuudet tehokkaaseen parantamistoimien toteuttamiseen (liite 1).

Sovelletaan nykyistä enemmän pieniä investointiohjelmia perusväylänpidossa, mikä edellyttää aluksi perusväylänpidon rahoitustason korotusta (liite 2).

Valmistellaan käyttöön otettavaksi eri toimijoiden yhteinen liikennejärjestelmäraha, jota käytettäisiin yhteisten linjausten puitteissa ja vastuurajoista

riippumatta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän parantamiseen.

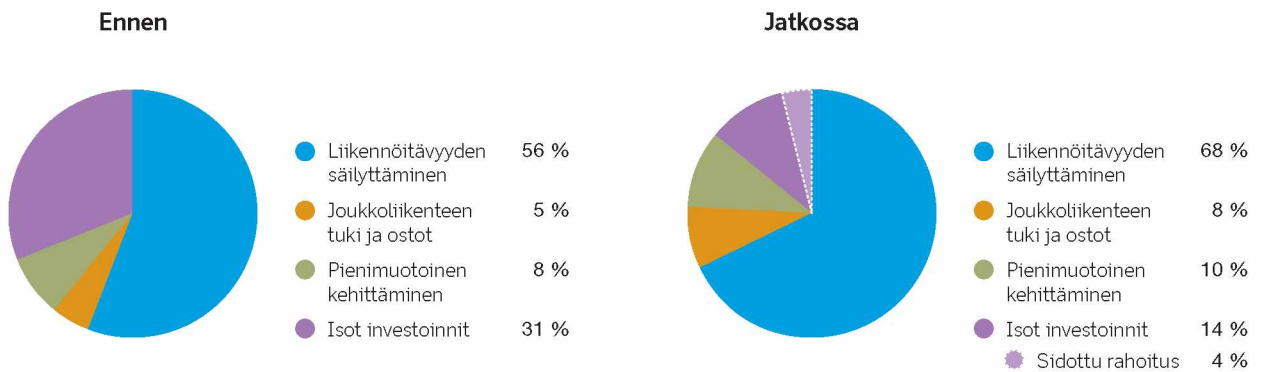
Suurten investointien rahoitus tulisi varmistaa kehittämällä budjettimenettelyä siten, että hankkeet voidaan toteuttaa nykyistä kustannustehokkaammin ja ottaa ne käyttöön viivytyksettä. Mikäli budjettimenettelyä ei voida kehittää, tulisi harkita investointien budjettitalouden ulkopuolisia rahoitusmahdollisuuksia (esimerkiksi Infra Oy).

Etsitään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa uusia rahoitusmalleja, joilla voidaan turvata liikennepalveluiden ja -väylien kehittäminen.

Taulukko 1.

Vuosien 2016 - 2035 keskimääräisen vuosirahoituksen jakautuminen (suluissa muutos vuosien 2008 - 2009 rahoitustasoon).

Suunnitelman osa-alueet	Suunnitelman vuosirahoitus	Muutos nykytilaan
Liikennöitävyyden säilyttäminen	1 050 milj. €	(+110 milj. €)
Väylien kunnon ylläpito	500 milj. €	(+80 milj. €)
Väylien hoito ja käyttö	400 milj. €	(+10 milj. €)
Liikenteen hallinta, jäänmurto	100 milj. €	(+10 milj. €)
Saaristoliikenne, lautat, lossit	50 milj. €	(+10 milj. €)
Liikenneolosuhteiden parantaminen	370 milj. €	(-280 milj. €)
Pienet parantamistoimet	160 milj. €	(+35 milj. €)
Isot investoinnit	210 milj. €	(-315 milj. €)
Joukkoliikenteen tuki	130 milj. €	(+40 milj. €)
Kaupunkiseudut	50 milj. €	(+30 milj. €)
Peruspalveluliikenne	60 milj. €	(+20 milj. €)
Kaukoliikenne	20 milj. €	(-10 milj. €)
Yhteensä	1 550 milj. €	(-130 milj. €)



Kuva 2.

Rahoituksen keskimääräinen jakautuminen vuosina 2008 - 2009 ja jatkossa palvelutason pohjana olevalla rahoituksen jakautumalla.

Rahoituksen suuntaamisella pyritään ensisijaisesti turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys. Liikenneväylien hoidon, kunnon ylläpidon ja liikenteen hallinnan rahoitus on nostettu tasolle, joka suunnitelmakauden alkupuolella säilyttää eri liikennemuotojen väyläverkkojen nykyisen hoito- ja kuntotason. Suunnittelukauden loppupuolelle hoitoa ja ylläpitoa priorisoidaan verkkojen liikennetarpeen mukaan siten, että keskeisen väylästäön kunto ei huonone.

Joukkoliikennepalvelujen ostoihin ja tukiin osoitetaan nykytasoa enemmän rahoitusta. Lisärahoitus suunnataan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen sekä pienempien kaupunkiseutujen ja maaseudun peruspalvelutason turvaamiseen.

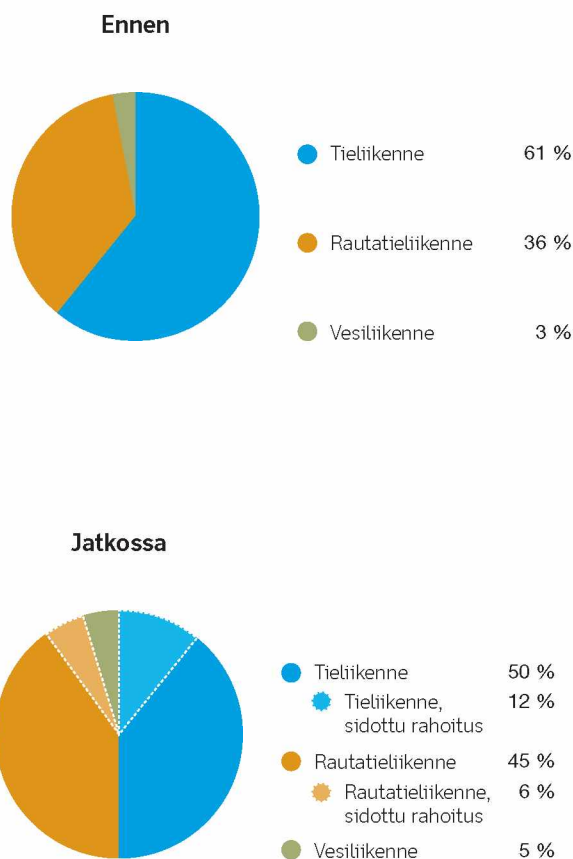
Tieverkkoa parannetaan pääosin pienillä toimenpiteillä, joihin käytettävissä olevaa rahoitustasoa nostetaan nykyisestä. Pienten parantamistoimien rahoitusta suunnataan ensisijaisesti kaupunkiseutujen joukkoliikennettä, kävelyä, pyöräilyä, turvallisuutta ja ympäristöä edistäviin hankkeisiin sekä vilkkaimpien pääteiden yksittäisiin turvallisuustoimenpiteisiin. Isoja tieverkon kehittämishankkeita on suunnittelukaudella varaa tehdä vain muutama. Toimenpiteet kohdistuvat pariin prosenttiin koko päätieverkon pituudesta. Noin 90 prosentille maantieverkon pituudesta ei kohdisteta parantamisinvestointeja.

Rataverkon parantamisessa painottuvat isot välityskykyä parantavat pääratahankkeet sekä Helsingin seudun lähiliikennettä palvelevat lähiliikennehankkeet. Meriliikenteessä parantamisrahoitus suunnataan liikenteen ohjausjärjestelmien kehittämiseen ja väylien syventämiseen satamien liikennetarpeiden mukaisesti.

Liikenneolosuhteiden parantamiseen panostetaan kokonaisuutena 370 miljoonaa euroa vuodessa (runsaat 55 % nykytasosta). Tästä rahoituksesta on sidottu jo toteutettujen tai käynnissä olevien jälkirahoitus- ja PPP-hankkeiden rahoitukseen keskimäärin lähes 70 miljoonaa euroa vuodessa, jolloin uusiin parantamistoimiin jää resursseja keskimäärin noin 300 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on alle puolet nykyisestä tasosta. Parantamisrahoituksen suhteellista painopistettä siirretään jonkin verran tienpidosta radanpidon suuntaan.

Kuva 3.

Liikenneolosuhteiden parantamisrahoituksen (isot investoinnit ja pienimuotoinen kehittäminen) jakautuminen vuosina 2008 - 2009 ja jatkossa.



LIIKENTEEEN PALVELUTASO JA VAIKUTUKSET VUONNA 2035

3.



3.1 Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet

Valtakunnallisissa ja kansainvälisissä yhteyksissä saavutetaan seuraavassa kuvattu palvelutaso suunnitelman resursseilla vuonna 2035.

Suomen vienti perustuu pääasiassa merikuljetuksiin ja lentokuljetuksiin. Ulkomaankaupan kehitykseen vaikuttavat globalisaatio, Aasian vetovoimaisuuden nousu, Venäjän kehitys ja teollisuuden rakenteen muutokset. Pietarin alueen kehittyminen kasvattaa Suomen vientiä ja maakuljetusten roolia viennissä. Elinkeinoelämän rakenteelliset muutokset vähentävät kuljetusintensiivisyyttä ja lisäävät tiekuljetuksia. Metsäteollisuuden rakennemuutos ja tuotannon supistuminen vähentänevät kuljetusten määrää kaikilla kuljetusmuodoilla, mutta suhteellisesti vähennys on suurin rautatiekuljetuksissa. Toisaalta kasvava kaivosala lisäänee rautatiekuljetuksia.

Koska suunnitelma painottaa päivittäistä liikennöitävyyttä koko verkolla, alemman tieverkon päivittäinen liikennöitävyys säilyy kohtuullisella tasolla. Sen sijaan keskeisiä yhteyksiä kehitetään vähemmän.

Suunnitelmassa valittu rahoitusjakauma on alueellisesti melko tasapuolinen eikä aiheuta lisäpaineita väestön keskittymisen ja taajamien kasvun seurauksena tapahtuvalle aluerakenteen keskittymiselle. Mikäli aluerakenteen keskittyminen suurille kaupunkiseuduille on arvioitua nopeampaa, ei vilkkaasti liikennöidyille väylille kyetä tarjoamaan riittävää palvelutasoa. Lisäksi turvallisuuden

varmistamiseksi joudutaan laskemaan nopeuksia, sillä isoihin investointeihin ei ole näillä budjettiraameilla varaa.

Käytettävissä olevilla resursseilla päätieverkon keskeisen osan nopeustasotavoitetta (100 kilometriä tunnissa) ei juuri paranneta nykyisestä. Tieverkoston liikenteellinen palvelutaso paranee vain yksittäisissä kohteissa, joiden osuus valtatieverkon pituudesta on hyvin pieni. Palvelutaso heikkenee sillä osalla verkkoa, missä liikenne selvästi kasvaa. Koska nopeustaso määrittyy turvallisuuden perusteella, liikenteen lisääntyminen merkitsee monilla yhteysväleillä nopeusrajoitusten alentamista (80 kilometriin tunnissa), paikoin alle kuorma-autoille sallittujen enimmäisnopeuksien. Matka-ajat kasvavat, ja erityisesti pitkämatkainen liikenne hidastuu. Kuljetusten kustannustehokkuus heikkenee.

Tieliikenteen hallinnan keinoin parannetaan sujuvuutta ja vähennetään häiriöitä. Toimet täsmällisyyden parantamiseksi vähentävät nopeuksien keskihajontaa ja lisäävät liikenneturvallisuutta. Turvallisuutta ei kuitenkaan väylänpidollisin keinoin pystytä suuresti parantamaan. Pääteiden (valta- ja kantateitä runsaat 13 000 km) kunto pysyy päivittäiseen liikennöitävyyteen lisättyjen resursien vuoksi nykytasolla. Samoin näiden teiden talvihoidon



korkea taso ja liikenneympäristön hoito (viheralueet, liikennemerkit, valaistus, varusteet, puhtaanapito) säilyvät nykyisellään.

Suunnitelman resursseilla keskeisen rataverkon kunto säilyy nykyisellä tasolla. Tärkeimpien ratapihojen toiminnallisuutta parannetaan vuoden 2020 jälkeen. Suunnitelman toimin voidaan ratojen kantavuutta ja välityskykyä nostaa muutamilla reiteillä, mutta tavoitteita ei saavuteta. 25 tonnin rataverkko on jonkin verran nykyistä laajempi (nykyisin noin 30 prosenttia tavaraliikenteen keskeisestä verkosta). Kantavuuden nosto tärkeimmillä raskaiden kuljetusten reiteillä parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta ja lisää rataverkon tonnimääräistä välityskykyä.

Rautatieliikenteen täsmällisyys paranee tärkeimpien rataosuuksien välityskyvyn parantamisen ja liikenteen ohjausjärjestelmän uusimisen seurauksena. Välityskyvyn lisääminen luo Helsingin seudulla edellytykset junatarjonnan kasvattamiselle. Tällä on positiiviset vaikutukset pitkämatkaiselle henkilöliikenteelle sekä Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Henkilöliikenteessä nopeustasoa nostetaan Pohjanmaan radalla sekä pienissä osissa muuta päärataverkkoa. Pohjanmaan radan suuntaisilla yhteysväleillä rautatieliikenteen kilpailukyky paranee pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä suhteessa lento- ja linja-autoliikenteeseen sekä jossain määrin myös henkilöautoliikenteeseen. Muilla kaupunkien välisillä osuuksilla joukkoliikenne perustuu pitkälti nykytasoihin juna- ja linja-autoyhteyksiin, mutta päätieyhteyksien nopeustasojen laskut hidastavat myös linja-autoliikennettä. Asemien toiminnallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan vähän. Matkaketjujen palvelutaso paranee kaikkialla ajantasaisen ja mobiilin matkustajainformaation kehittämisen seurauksena. Vaikutuksia matkustajamääriin on vaikea arvioida, sillä matkustamisen hintatasolla on keskeinen vaikutus eri joukkoliikennemuotojen ja autoliikenteen välisen kilpailukyvyn kehitykselle.

Rataverkon turvallisuus säilyy korkealla tasolla. Taso-risteysten laajamittaiseen vähentämiseen ei kuitenkaan ole rahoitusta, mikä estää nopeustasojen noston laajemmalla verkolla. Rahoituksen lisääminen päivittäiseen liikennöitävyyteen suunnitelmakauden alussa saa aikaan sen, ettei väylien ja rakenteiden korjaustarve kasva ja

että huonokuntoisen väylästä suhteellinen osuus pysyy keskimäärin nykyisellä tasolla. Väylästä ja varusteiden ikääntyminen sekä investointien myötä laajeneva infrastruktuuri lisäävät hoidon ja ylläpidon rahoitustarvetta suunnitelmakauden kuluessa. Esitetyllä rahoitustasolla liikenneverkkojen kunto huononee suunnittelukauden loppupuolella.

Kauppamerenkulun väylien palvelutaso ja kuntotaso paranevat hieman. Kauppamerenkulun väyliä syvennetään ja parannetaan asiakastarpeisiin perustuvaan kannatta vuustarkasteluun pohjaten. Myös kauppamerenkulun väylien kuntotaso paranee. Luotettavat ja ajantasaiset merikartoitustiedot mahdollistavat turvallisen navigoinnin. Kauppamerenkulun talviliikenne Suomen satamiin varmistetaan. Jäänmurtoavustuksen keskimääräinen odotusaika säilyy ennallaan. Liikenteen ohjausjärjestelmien uudistaminen ja käyttö ovat vähentäneet turvallisuus- ja ympäristöriskejä sekä häiriöitä. Saimaan kanavan liikennöinnin toimintavarmuus paranee.

Pohjois- ja Itä-Suomen kaivoshankkeiden tarvitsemat väyläinvestoinnit rahoitetaan erillishankkeina. Suunnitelmassa ei ole esitetty investointeja kasvavalle Barentsin alueelle, sillä investoinnit realisoituvat ilmeisesti 2030-luvun jälkeen.

Lentoyhteydet toimivat markkinalähtöisesti, tai ne turvataan, jos muu joukkoliikenneyhteys Helsinkiin kestää enemmän kuin kolme tuntia eikä alle tunnin etäisyydellä ole käytettävissä muuta lentoyhteyttä.

3.2 Palvelutaso kaupunkiseuduilla

Kaupunkiseuduilla saavutetaan seuraavassa kuvattu palvelutaso suunnitelman resursseilla vuonna 2035.

Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat liikenteen kysyntään. Yhdyskuntarakenteen eheytymisellä ja liikenteen kysyntään vaikuttavalla ohjauksella on merkittävä vaikutus siihen, mihin asuminen, työpaikat ja palvelut sijoittuvat. Nykyisellä kehityksellä hajaantuminen jatkuu ja mahdollisuudet kilpailukykyisen joukkoliikenteen kehittämiseen heikkenevät. Myös mahdollisuudet ilmasto-, turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseen heikkenevät.

Liikenteen kasvuun vaikuttaminen edellyttää määrätietoista yhteistyötä eri toimijoiden kanssa ja sitoutumista yhteiseen tahtotilaan. Kaupunkiseutujen asumisen, palveluiden, työpaikkojen ja liikenteen suunnittelulla voidaan vaikuttaa matkojen pituuteen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Myös lähietäisyydellä hyödynnettäviin vapaa-ajan palveluihin voidaan näin vaikuttaa. Kuntien toimenpiteillä on tässä kehityksessä keskeinen rooli. Suunnitelman toimin tuetaan kuntien eheytymiskehitystä esimerkiksi aiesopimusmenettelyllä ja joukkoliikenteen rahoitusta lisäämällä. Rahoitusta lisätään erityisesti suurille kaupunkiseuduille. Joukkoliikennettä tuetaan myös investoinnein. Kävelyä, pyöräilyä ja liityntäliikennettä kehitetään osana matkaketjuja.

Liikenteen taloudellisessa ohjauksessa pyritään vaikuttamaan ajoneuvojen, polttoaineiden ja kulkumuodon valintaan sekä liikenteen kysyntään. Taloudellisen ohjauksen lisäksi polttoaineiden hintakehitys vaikuttaa liikkumisen kustannuksiin. Liikennepolttoaineiden hinnan arvioidaan nousevan tulevaisuudessa fossiilisten polttoaineiden kallistumisen, ilmastopolitiikan ja uusien polttoaineiden kalleuden myötä.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien ylläpidossa ja kehittämisessä kuntien rahoituksen merkitys on suuri, eikä yksin valtion rahoituksen suuntaaminen riitä tavoitteiden suuntaisen kehityksen aikaansaamiseksi. Liikennejärjestelmäraha edesauttaa alueellista joustavuutta ja yhteistyöhankkeiden toteuttamista.

Palvelutasoa on kuvattu olettaen, että kaupunkiseuduilla rahoitetaan kokonaisuuksia, jotka palvelevat yhdessä sovittujen tavoitteiden saavuttamista.

Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla valtio panostaa joukkoliikenteeseen nykyistä enemmän tavoitteena

yksityisautoilun kanssa kilpaileva palvelutaso. Helsingin seudulla luodaan ratainvestointien avulla edellytykset täsmällisen lähijunatarjonnan lisäämiseen. Raideliikenteen kattavuus jää kuitenkin rajalliseksi kasvavissa kehyskunnissa, eikä kokonaan uusiin ratoihin ole rahoitusta. Tampereen ja Turun seudun lähiliikenteen aloittamisen edellyttämät minimi-investoinnit tehdään yhdessä kuntien kanssa. Suurten kaupunkien joukkoliikennetukea lisätään. Yhdessä kaupunkiseutujen oman panostuksen kanssa tämä luo edellytykset runkolinjastojen tarjonnan parantamiselle ja kilpailukykyisten lipunhintojen säilyttämiselle. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteestä huolehtivat seudulliset joukkoliikenneorganisaatiot, ja matkustajille on tarjolla yhtenäiset lippujärjestelmät.

Muilla suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla valtio lisää joukkoliikennetukea siellä, missä myös kunnat panostavat liikenteeseen. Kasvanut tuki luo edellytykset houkuttelevalle joukkoliikenteen palvelutasolle. Joukkoliikenteen käyttöä helpottaa yhtenäinen lippujärjestelmä.

Pienten investointien rahoituksen lisääminen luo edellytykset pyöräily- ja kävelyolosuhteiden parantamiselle. Panostusta lisätään myös bussiliikenteen toimivuuden parantamiseen (etuisuudet, pysäkit ja liityntäpysäköinti).

Isojen kaupunkiseutujen pääteiden palvelutaso laskee liikenteen lisääntyessä. Lisäkapasiteettihankkeisiin ei ole rahoitusta. Alueellisista päätöksistä riippuen eri puolella Suomea saadaan pienempien toimenpiteiden avulla paikallisesti parannuksia tieliikenteen turvallisuuteen, liittymien toimivuuteen, joukkoliikenteen sujuvuuteen sekä ympäristöhaittojen torjuntaan. Kasvukeskusten alueella pienten investointien lisääntyminen ei kuitenkaan täysin riitä liikenteen kasvun ja maankäytön kehityksen synnyttämiin tarpeisiin.

Kokonaisuutena kasvukeskusten alueilla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat hieman, henkilöautoliikenteen puolestaan heikkenevät lievästi. Erityisesti pääkaupunkiseudulla ruuhkat lisääntyvät liikenteen kasvaessa, jos joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kulutapaosuutta ei onnistuta nostamaan.

3.3 Palvelutaso muilla alueilla

Muilla alueilla saavutetaan seuraavassa kuvattu palvelutaso suunnitelman resursseilla vuonna 2035.

Koko tieverkon päivittäinen hoitotaso (erityisesti talvi-liikenteen olosuhteet) on koko suunnitelmakauden liikenteen tarpeiden mukainen, ottaen kuitenkin huomioon tarkoituksenmukaisuuden vähäliikenteisten teiden osalta. Teiden ja tierakenteiden kunto on suunnitelman alkupuoliskon nykytasolla, eikä korjaustarvetta kerry lisää. Kauden jälkipuoliskolla lisääntyvä infrastruktuuri, rakenteiden ikääntymisen vaikutukset ja kasvanut liikenne sekä ilmastonmuutos lisäävät kunnossapidon kokonaistarvetta. Ilmastonmuutos lisää tulvia, tuulisuutta ja kunnossapidon kannalta ongelmallisia lämpötiloja. Ne vaikuttavat liikenteen toimivuuteen, kunnossapidon tarpeeseen ja rakenteisiin.

Kun päivittäinen hoito turvataan, rahoituksen puute kohdistuu vähäliikenteisen tiestön ja siltojen korjauksiin. Seutu- ja erityisesti yhdysteiden rakenteellinen kunto

heikkenee suunnittelujakson loppupuolella olennaisesti. Huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy nykyisestä yli kaksinkertaiseksi. Myös siltojen kunto huononee.

Joukkoliikenteessä valtion rahoitusta pienten kaupunkiseutujen ja haja-asutusalueen liikenteeseen lisätään. Lisärahoituksella ja yhteistyöllä muiden hallintokuntien kuljetusten kanssa turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso.

Vähäliikenteisten ratojen kunto heikkenee, ja liikennöintirajoitusten määrä kasvaa. Myös hiljaisimpien rata-pihojen kunto heikkenee. Kaikkein vähäliikenteisimmät rataosat lakkautetaan sitä mukaa kun niiden kunto edellyttäisi isompaa korvausinvestointia. Tärkeimmillä raaka-puun hankinta-alueilla toteutetaan yhteistyössä raaka-puuterminaalit runkokuljetusten järjestämistä varten.

Vesiliikenteessä matalaväylien kunto heikkenee hieman.



3.4 Turvallisuus ja ympäristö

Liikenneväylien ja -ympäristön suunnittelulla on keskeinen merkitys turvallisuuden ja ympäristövaikutusten kannalta, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää lisätoimia.

Turvallisuus on keskeinen suunnitelman painopiste. Liikenneväylien ja -ympäristön suunnittelulla ennaltaehkäistään onnettomuuksia valtakunnallisen liikenneturvallisuusohjelman mukaisesti. Uudet suunnittelulähtökohdat, joissa turvallisuus on asetettu ennen nopeutta, vähentävät onnettomuusriskiä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää kuitenkin yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa.

Pienillä kehittämistoimilla pyritään toteuttamaan turvallisuustoimenpiteitä eri puolilla Suomea. Suunnitelmassa kiinnitetään huomiota liikenneväylien ja -ympäristön turvallisuuteen sekä hyödynnetään älyliikenteen keinoja turvallisuuden parantamiseksi. Turvallisuustavoitteiden saavuttaminen on vaikeaa.

Onnettomuuksien ennaltaehkäisy ja pienet kehittämistoimet sekä liikenteen ohjausjärjestelmien uudistaminen ja kehittäminen vähentävät meri- ja raideliikenteen onnettomuusriskiä. Suunnitelmassa panostetaan riskien vähentämiseen muun muassa merikartoituksella ja alusliikenteen ohjausjärjestelmää uusimalla.

Pohjavesien pilaantumisen ehkäisyssä keskeisessä asemassa ovat ennaltaehkäisy ja liukkaudentorjuntamenetelmien kehittäminen. Lämpimät talvet ja lähellä nollaa liikkuvat lämpötilat lisäävät suolauksen tarvetta, ja pohjavesien suojaustarve lisääntyy. Kiireellisimpiä suojaustoimenpiteitä kyetään toteuttamaan pienillä kehittämistoimenpiteillä.

Melu- ja värinäongelmat kasvavat liikenteen kasvun myötä. Suomessa liikenteen melulle altistuu lähes miljoona ihmistä. Pääosa ongelmista on suurissa kaupungeissa, mutta raide- ja tieliikenteen melu aiheuttavat haittoja myös muualla. Näiden ongelmien poistossa suunnitteluratkaisuilla (väylien ja maankäytön yhteensovittaminen ja liikennesuunnittelu) on merkittävä rooli. Nykyisiä melu- ja värinäongelmia poistetaan pienillä parantamistoimilla, kuten päällysteiden ja ylläpidon ratkaisulla, mutta erillisiä meluntorjuntatoimia tarvitaan nykyistä enemmän.

Liikennesektorin osuus koko Suomen energiankulutuksesta on noin 15 - 20 prosenttia. Liikenteen energiankäyttöön voidaan vaikuttaa kulkuneuvo- ja polttoaineteknologialla, yhdyskuntarakenteen eheytyemisellä, matka- ja kuljetusketjujen toimivuudella sekä taloudel-

lisellä ohjauksella. Auto- ja ajoneuvoveroituksella sekä polttoaineen veroituksella pyritään ohjaamaan kuluttajien valintoja. Teknologian merkitys tulee jatkossakin olemaan keskeisessä asemassa päästöjen vähentämisessä. Koska autokannan uudistuminen on ollut arvioitua hitaampaa, vuoden 2020 päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää taloudellisen ohjauksen voimistamista tai muita toimia kannan uusiutumisen vauhdittamiseksi. Päästöjen vähentämisen pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä on tärkeää, että liikennejärjestelmän energiatehokkuus paranee ja että liikennejärjestelmä tukee muiden toimijoiden mahdollisuuksia tehokkaisiin vähennystoimenpiteisiin. Erittäin keskeisessä asemassa on maankäytön ja liikenteen yhteinen suunnittelu. Tällä hetkellä ilmastotavoitteiden ja liikennemäärien kehittämisen välillä on selkeä ristiriita.

Typenoksidien ja pienhiukkasten vähentämisessä kulkuneuvo- ja polttoaineteknologialla on keskeinen rooli. Suurempien hiukkasten vähentämisessä on tärkeä huolehtia kunnossapidon tasosta ja keväisin tehokkaasta hiekan poistosta.

LAUSUNTOKIERROKSEN KESKEISET VIESTIT

4.



Liikenneviraston asiantuntijanäkemyksessä liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisestä oli lausuntokierroksella loppuvuonna 2010. Seuraavassa on esitetty ne osatekijät ja vaikutukset, joihin lausunnonantajat kiinnittivät eniten huomiota.

ASIAKASTA VARTEN

ARJEN LIIKKUMINEN

- Päivittäisen liikennöitävyyden säilyttämistä, pienten investointien toteuttamista ja joukkoliikenteen tuen lisäystä pidettiin hyvänä elinkeinoelämän toimintaedellytysten, maakuntien saavutettavuuden, arjen liikkumisen sekä monien pienten joukkoliikenne-, pyöräily-, turvallisuus- ja ympäristöhankkeiden kannalta. Monet pienistä, kustannustehokkaista hankkeista ovat jääneet toteuttamatta, koska ne ovat olleet liian suuria toteutettavaksi perusväylänpidon osana ja liian pieniä päätettäväksi investointihankkeina. Siksi pidettiin hyvänä, että suunnitelmassa irtaannutaan budjetin momenttijaosta. Eräät lausunnonantajat pitivät tarpeellisena budjettikäytäntöjen muuttamista, jotta turvattaisiin pienten investointien rahoitus.
- Päivittäisen liikennöitävyyden säilyttämisen, pienten investointien toteuttamisen ja joukkoliikenteen tukemisen osalta kaivattiin alueellista liikkumavaraa. Siksi kannatettiin myös liikennejärjestelmärahaa, jonka avulla voitaisiin organisatorisista rajoista riippumatta toteuttaa yhteisesti sovittavia toimenpiteitä esimerkiksi yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta ja aiesopimusmenettelyä hyödyntäen.
- Joukkoliikennerahoituksen lisäämistä pidettiin hyvänä, mutta katsottiin, että joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen edellyttää vielä enemmän rahoitusta. Erityisesti oltiin huolestuneita suurien kaupunkien ulkopuolisista joukkoliikenteen palveluista. Liityntäpysäköinnin vastuiden selkeyttämistä kannatettiin. Kävely ja pyöräily olivat verrattain vähän esillä. Toiset esittivät lisää huomiota niihin, toisten mielestä ne olivat jo nyt liikaa esillä.

ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELLYTYKSET

- Monet lausunnonantajat katsoivat suunnitelmassa esitetyn toimintaympäristön muutosanalyysin vastaa- van omaa käsitystään toimintaympäristön muutoksista. Jotkut kuitenkin korostivat, ettei rakennemuutosta ole tarpeeksi huomioitu eikä ole otettu huomioon, että muutokset voivat olla nopeitakin. Erityisesti nostettiin esiin kaivostoiminnan, metsäteollisuuden, matkailun ja bioenergian tarpeet sekä kansainvälisistä yhteyksistä Venäjä, Pohjolankaari ja Barentsin alueen merkityksen kasvu.
- Lausunnoissa nostettiin esiin elinkeinoelämän näkökul- masta huoli vähäliikenteisten väylien kunnan heikkene- misestä, vähäliikenteisten ratojen lopettamisesta sekä Kaakkois- ja Pohjois-Suomen tarpeiden riittävästä huomioimisesta.
- Satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen hyviä maaliikenneyhteyksiä sekä maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä pidettiin tärkeinä, ja suunnitelmaa arvosteltiin näiden liian vähästä huomioon ottamisesta.

TOIMINTAMME TÄNÄÄN NÄKYVÄ HUOMISEN JÄLJISSÄ

- Turvallisuus- ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista epäiltiin. Lisäresursseja kaivattiin erityisesti pohjavesien suojaukseen sekä melu- ja värinäyttöjen poistoon.
- Erityisesti kiinnitettiin huomiota liikennemäärien kehityksen ja ilmastotavoitteiden väliseen ristiriitaan.
- Ilmastotoimenpiteitä kaivattiin enemmän. Erityisesti korostettiin maankäytön ja liikenteen yhteisen suunnittelun merkitystä. Sen sijaan taloudelliseen ohjaukseen esitettiin vähän kommentteja. Niissä korostettiin toisaalta ohjauksen tarpeellisuutta ja toisaalta eroja eri alueiden välillä.

VÄHEMMÄLLÄ ENEMMÄN, YHTEISTYÖSSÄ

- Runkoverkkomäärittelyä pidettiin pääsääntöisesti tarpeellisena. Määrittelyn katsottiin tukevan erityisesti maakuntakaavoitusta. Määrittelytarpeeseen suhtautuivat kriittisesti muutamat kunnat.
- Runkoverkon kehittämiseksi esitettiin näkemyksiä. Runkoverkkoa pidettiin liian Helsinki-keskeisenä eikä itä-länsiyhteyksiä tai Oulun kasvavaa roolia ole siinä otettu riittävästi huomioon. Verkon katsottiin perustuvan vanhoille liikennetarpeille, ja sen määrittelyyn kaivattiin päivitystä muuttuneiden olosuhteiden mukaan. Erityisesti tulisi esittää kytkennät kansainväliseen verkkoon ja ottaa tällöin huomioon TEN-T-verkko, keskeiset satamat ja lentoliikenteen kansainväliset yhteydet. Keskeisiin yhteyksiin esitettiin lisää satamia, Saimaan kanavaa, rajanylityspaikkoja sekä rata- ja tieyhteyksiä. Lausunnonantajat korostivat, että keskeisten yhteyksien ajanmukaisesta palvelutasosta on huolehdittava ja että tieliikenteessä turvallinen 100 kilometriä tunnissa on taattava. Kuitenkaan runkoverkko ei saisi olla ainoa kehitettävä asia.
- Vaikka rahoituksen uutta painotusta pidettiin hyvänä, isojen investointien alhaista tasoa kritisoitiin voimakkaasti ja pidettiin riittämättömänä lähes kaikissa lausunnoissa. Resursseja pidettiin tarpeisiin nähden niukkoina. Rahoitustasolla ei päästä asetettuihin tavoitteisiin; taso jää liikennejärjestelmän kehittämisen ja ylläpidon tarpeisiin nähden liian pieneksi. Rahoitustaso antaa melko heikot lähtökohdat tulevaisuuden liikenneolosuhteiden varmistamiselle, kun jo nykyisellä tasolla on ajautettu miljardien hoitovajeeseen. Rahoitustason katsottiin johtavan aluekehityksen kiihtyvään polarisoitumiseen.
- Lausunnonantajat pitivät sen sijaan tärkeinä väyläpidon ja liikennepalvelujen rahoituksen sitomista indeksiin, 10 vuoden toteuttamisohjelmaa ja Infra Oy:n perustamista.
- Esiin tuotiin kuitenkin tarve uusien rahoitusmallien kehittämiseksi. Niillä voitaisiin turvata liikenneväylien ja -palvelujen kehittäminen.

LIITTEET



LIITE 1: Tulevaisuuden liikennehankkeita 10 vuoden aikajaksolle

Liikenneolosuhteet 2035 -linjauksissa on osoitettu isoihin liikenneverkon kehittämishankkeisiin 210 miljoonaa euroa vuodessa. Käynnissä olevat ja päätetyt liikennehankkeet sekä elinkaari- ja jälkirahoitushankkeet sitovat rahoitusta 2011 - 2015 noin 1,9 miljardia euroa ja 2016 - 2020 noin 0,5 miljardia euroa. Päätettyjen hankkeiden lisäksi ohessa on hahmoteltu alustava 2,5 - 4 miljardin euron ehdotus liikennehankekokonaisuuksista. Nämä tulisi toteuttaa seuraavien 10 vuoden aikana, mutta ne eivät sisälly tarkasteltuun rahoituskehukseen. Hankekokonaisuuksiin sisälty-

vistä yksittäisistä hankkeista on olemassa jonkinasteinen suunnitelma. Seuraavalla sivulla on kuvaus hankekokonaisuuksien sisällöstä.

Hankkeiden jatkosuunnittelussa arvioidaan myös vaihtoehtoisia ratkaisuja ja monipuolisten keinojen hyödyntämistä. Kustannusennusteet ovat alustavia ja tarkentuvat suunnittelun edetessä. Markkinoiden toimivuuden ja liikenneverkon pitkäjänteisen kehittämisen kannalta tasainen investointitaso on tärkeä.

Pääväylien (tie, rata, vesi) parantaminen	1 000 - 1 700 milj. €
E18 Turku - Vaalimaa	250 milj. €
Helsingin seudun liikennejärjestelmä	700 - 900 milj. €
Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen	100 - 200 milj. €
Kaupunkiseutujen hankkeet	250 - 550 milj. €
Liikenteen ohjauksen investoinnit	200 - 400 milj. €
Yhteensä	2,5 - 4 mrd. €

Edellä mainittujen hankekokonaisuuksien lisäksi tulisi samanaikaisesti toteuttaa palvelusopimuksilla yhteensä noin 1,3 miljardin euron hankinnat (neljä jäänmurtajaa noin 900 miljoonaa euroa ja yhteysaluksia noin 400 miljoonaa euroa).



Tulevaisuuden liikennehankkeita 10 vuoden ajanjaksolle

Suomen kilpailukyvyyn ja kestäväen talouskasvun varmistaminen edellyttää matka- ja kuljetusketjuilta toimivuutta ja joustavuutta. Kohdistamalla kehittämistoimet isoille kaupunkiseuduille, tärkeimmille ulkomaanyhteyksille ja pääväylille saadaan palvelutaso turvattua pitkällä aikajänteellä.

Väylähankkeiden suunnittelussa siirrytään entistä enemmän asiakastarpeita tyydyttäviin palveluratkaisuihin. Palvelutason varmistamiseksi etsitään monipuolisia keinoja ja vaihtoehtoisia ratkaisuja. Väylähankkeiden toteutuksessa huomioidaan kaikkien liikennemuotojen tarpeet ja toteutetaan koko liikennejärjestelmän kannalta toimiva ratkaisu.

Pääväylien (tie, rata, vesi) parantaminen (1 000 - 1 700 milj. €)

Pääväylillä tavoitteena on parantaa matkojen ja kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta. Alueiden välinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky ovat keskeisiä tavoitteita.

Ratayhteyksillä lisätään verkon kantavuutta ja välityskykyä sekä liikenteen täsmällisyyttä. Ratapihojen uusimisella parannetaan matkojen ja kuljetusten palvelutasoa sekä toimivuutta.

Tieverkon toimilla tavoitellaan liikenneturvallisuutta ja yhtenäisempää palvelutasoa pitkämatkaisessa liikenteessä. Kauppamerenkulun väylien toimilla tavoitteena on kuljetusten toimivuus ja kuljetustaloudellisen tehokkuuden parantaminen.

E18 Turku - Vaalimaa (250 milj. €)

Tavoitteena on saada Suomen kansainvälisin tie ja osa EU:n priorisoimaa ”Pohjolan kolmiota” yhtenäiseen palvelutasoon. Liikenteen toimivuus varmistuu pitkälle tulevaisuuteen.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä (700 - 900 milj. €)

Helsingin seudulla tavoitteena on raide-, liityntä- ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen. Kehäväylillä työmatkaliikenteen, joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen toimi-vuutta ja turvallisuutta parannetaan liikenteen hallinnan ja väylänpidon keinoin.

Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen (100 - 200 milj. €)

Tieverkolla tavoitteena on yksittäisten ongelmakohtien korjaamisella säilyttää liikenneverkon palvelutaso ja parantaa liikenneturvallisuutta. Rataverkolla tavoitteena on liikenteen täsmällisyyden sekä rataverkon kantavuuden ja välityskyvyn lisääminen.

Kaupunkiseutujen hankkeet (250 - 550 milj. €)

Isoilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla tavoitteena on matkaketjujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikennematkaisuilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen. Kehittämistoimet sovitaan yhteistyössä seudun eri toimijoiden kesken liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinnan yhteydessä.

Liikenteen ohjauksen investoinnit (200 - 400 milj. €)

Tavoitteena on turvata päivittäinen liikennöitävyys ja luoda edellytyksiä liikenneverkkojen tehokkaalle käytölle ja liikenteen täsmällisyydelle. Hyvin informoidut matkat ja kuljetukset lisäävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Ympäristöönnettomuuksien riskien vähentäminen on meri- ja sisävesiliikenteessä keskeinen tavoite.



LIITE 2: Pieniä investointiohjelmia tulevalle hallituskaudelle yhteensä 380 miljoonaa euroa

Pienillä erityyppisillä toimilla voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta lukuisissa yksittäisissä kohteissa eri puolilla Suomea ja kehittää liikenteen hallinta- tai informaatiopalveluja laajemmalla verkolla. Ensi hallituskaudella tulee ottaa käyttöön ns. pienet investointiohjelmat perusväylänpidossa.

Pitkällä aikavälillä pienissä parantamistoimissa tavoitellaan noin 160 miljoonan euron vuotuista rahoitustasoa.

Tähän suuntaan tulee edetä vaiheittain, jolloin ensimmäisenä askeleena on osoittaa tulevalle hallituskaudelle 380 miljoonan euron rahoitus (80 - 95 miljoonaa euroa vuodessa), jolla mahdollistetaan muutamiin ohjelmien aloittaminen. Pienten investointiohjelmien toteuttaminen edellyttää perusväylänpidon rahoitustason korotusta.

Elinkeinoelämän muutoksiin vastaaminen	50 milj. €
Raaka-ainekuljetusten turvaaminen (mm. metsäteollisuus, raakapuuterminaalit)	30 milj. €
Tavarankuljetusten solmupisteet	40 milj. €
Joukkoliikenteen toimivuuden ja täsmällisyyden parantaminen	40 milj. €
Matkaketjujen sujuvoittaminen	30 milj. €
Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen kaupunkiseuduilla	30 milj. €
Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien ehkäisy	60 milj. €
Taajamien liikenneturvallisuus ja tasoristeysnettomuuksien ehkäiseminen	30 milj. €
Liikenteenhallinnan toiminnan varmistaminen ja tehostaminen	40 milj. €
Elinympäristön parantaminen (pohjavedet, melu, tärinä)	30 milj. €
Yhteensä	380 milj. €

Liikennejärjestelmän päivittäinen toimivuus varmistetaan kunnossapidon ja liikenteen hallinnan toimin. Toimintaympäristön muutoksiin voidaan vastata pienillä, erityyppisillä parantamistoimilla.



Pieniä investointiohjelmia tulevalle hallituskaudelle yhteensä 380 miljoonaa euroa

Elinkeinoelämän muutoksiin vastaaminen (50 milj. €)

Toimenpiteillä vastataan toimintaympäristön muutoksiin tai tehostetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikenne- ja liityntäjärjestelyt maantieverkolla, akselipainon nosto ja välityskyvyn parantaminen rataverkolla sekä kauppamerenkulun väylien palvelutason varmistaminen.

Raaka-ainekuljetusten turvaaminen (30 milj. €)

Toimenpiteillä turvataan mm. metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset. Rautateiden raakaputerminaalien ja -kuormauspaikkojen kehittäminen, rataverkon liikennöitävyyden varmistaminen, puuhuollon tarvitsemat tieyhteydet.

Tavarankuljetusten solmupisteet (40 milj. €)

Toimenpiteillä tehostetaan kuljetusketjuja ja kehitetään solmupisteiden toimivuutta. Yhdistettyjen kuljetusten kehittäminen, ratapihojen ajanmukaistaminen ja korvausinvestoinnit, satamien liikenneyhteydet.

Joukkoliikenteen toimivuuden ja täsmällisyyden parantaminen (40 milj. €)

Toimenpiteillä edistetään joukkoliikenteen kilpailukykyä kaupunkiseuduilla sekä pitkämatkaisessa liikenteessä. Bussiliikenteen etuisuudet kaupunkiseutujen pääväylillä, rautateiden täsmällisyyden parantaminen.

Matkaketjujen sujuvoittaminen (30 milj. €)

Toimenpiteillä parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä tarjoamalla matkustajille parempia palveluja. Asemien toimivuuden ja esteettömyyden parantaminen, liityntäpysäköinnin järjestäminen sekä matkustajainformaation kehittäminen.

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen kaupunkiseuduilla (30 milj. €)

Toimenpiteillä edistetään jalankulkua ja pyöräilyä ensisijaisena tapana liikkua kaupunkiseudulla. Yhteistyössä kuntien kanssa toteutettava jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelma monipuolisine toimenpiteineen.

Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien ehkäisy (60 milj. €)

Toimenpiteillä parannetaan pääteiden liikenneturvallisuutta. Keskikaideratkaisut ja nopeudenvälontajärjestelmät.

Taajamien liikenneturvallisuus ja tasoristeys-onnettomuuksien ehkäiseminen (30 milj. €)

Toimenpiteillä parannetaan liikenneturvallisuutta. Taajamajärjestelyt, taajamanopeustason ja väyläympäristön yhteensovittaminen sekä tasoristeysolosuhteiden parantaminen ja tasoristeysten poistaminen.

Liikenteenhallinnan toiminnan varmistaminen ja tehostaminen (40 milj. €)

Toimenpiteillä parannetaan liikenteen päivittäistä toimivuutta sekä kehitetään häiriön hallintaa. Liikenteen informaatio ja ohjaus maaliikenteessä, meriliikenteen hallinnan turvaaminen ja turvalaitteiden toimivuuden varmistaminen.

Elinympäristön parantaminen (pohjavedet, melu, tärinä) (30 milj. €)

Toimenpiteillä vähennetään liikenteestä ja väylänpidosta aiheutuvia haittoja. Pohjavesien suojaustoimet, melun ja tärinän torjunta.

Sähköpostiosoite
etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi

Puhelin
vaihe 020 637 373
faksi 020 637 3700

Postiosoite
Liikennevirasto, PL 33, 00521 HELSINKI
www.liikennevirasto.fi