

LIIKENNEVIRASTON TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA

VUOSILLE 2012 - 2015

ISBN 978-952-255-054-5

Verkkajulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISBN 978-952-255-055-2

Erweko Painotuote Oy
Helsinki
2011

Liikennevirasto
PL 33
00521 Helsinki
Puhelin 020 637 373

ESIPUHE

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitelty päälinjaukset Liikenneviraston toimenpiteille ja rahankäytön kohdentumiselle suunnitelmakaudella. Nämä linjaukset ohjaavat myös Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastualueiden toimintaa.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu Liikenneviraston vuoden 2010 aikana hyväksytyyn strategiaan. Liikenneviraston organisaatio uudistui 1.1.2011 tukemaan paremmin liikennejärjestelmänäkökulmaa ja Liikenneviraston strategiaa, kun liikennemuotokohtainen osastojako vaihtui kokonaisuajatteluun perustuvaan toimialajakoon.

Toiminta- ja taloussuunnitelman rinnalla Liikennevirasto on laatinut pitkän aikavälin näkemyksensä tulevaisuuden liikennejärjestelmästä (Liikenneolosuhteet 2035). Nyt valmistunut toiminta- ja taloussuunnitelma mahdollistaa etenemisen tähän suuntaan.

Suunnitelmassa ei ole esitetty hankelistoja, vaan siinä on kuvattu, mihin suuntaan poliittisesti ohjatulla rahoitustasolla Liikenneviraston toimintaa suunnataan. Käynnissä olevista hankkeista on tärkeää varmistaa Seinäjoki–Ouluradan perusparantamisen keskeytyksetön jatko sekä parantaa pääkaupunkiseudun junaliikenteen toimintavarmuutta turvalaitetekniikan uudistamisella ja Pisara-radan suunnitteluvalmiuden edistämällä. Uusien hankkeiden suunnitteluun tulisi jatkossa osoittaa oma kehittämismääräraha.

Perusväylänpidossa tulee ottaa käyttöön pienet investiohjelmät, joiden avulla liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan parantaa lukuisissa yksittäisissä kohteissa eri puolilla Suomea sekä kehittää liikenteenhallinta- ja informaatiopalveluja laajalla verkolla.

Helsingissä helmikuussa 2011



Juhani Tervala
Pääjohtaja



**Liikennevirasto
mahdollistaa
toimivat, tehokkaat
ja turvalliset matkat
ja kuljetukset.**

TIIVISTELMÄ

Liikennepoliittiset tavoitteet ovat Liikenneviraston strategia-työn lähtökohta. Tämän lisäksi toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2012 - 2015 ohjaavassa strategiatyössä on otettu huomioon toimintaympäristön muutosten mukanaan tuomat haasteet, lainsäädännön asettamat velvoitteet sekä asiakkaiden ja muiden keskeisten sidosryhmien odotukset.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeää huolehtia nykyisen hyvän palvelutason säilyttämisestä tärkeimmillä yhteyksillä (keskeiset liikenneyhteydet). Liikenteen häiriöitä on pystyttävä vähentämään ja ennakoitavuutta parantamaan kaikilla liikennemuodoilla. Maankäytön kehittymisen ohjaaminen henkilöautoriippuvuuden vähentämiseksi on tärkeää. Näin tuetaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistäviä yhdyskuntarakenteita ja joukkoliikenteen kilpailukykyä eri keinoin. Myöskään ihmisten valintoihin vaikuttamista liikkumisen ohjauksella ei tule unohtaa. ELY-keskusten liikennevastualueet, jotka toimivat kiinteänä osana valtion liikennehallintoa, ovat yhdessä Liikenneviraston kanssa avainasemassa näiden asioiden toimeenpanossa.

Käytettävissä oleva kehysrahoitus (6 285 M€/TTS-kausi) edellyttää priorisointia ja osin nykyisestä palvelutasosta tinkimistä. Haastetta lisää se, ettei kehysrahoitusmalli ota huomioon inflaatiota, minkä vuoksi rahoituksen ostovoima laskee keskimäärin 3 % vuodessa.

KÄYTÖSSÄ MONIPUOLINEN KEINOVALIKOIMA

Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu hyödyntäen uutta yhtenäistä käsitteistöä, jossa Liikenneviraston toiminta jaetaan julkiseen liikenteeseen ja merenkulun tukiin, kunnossapitoon, investointeihin ja liikenteenhallintaan.

Julkisen liikenteen vuotuinen rahoitus on noin 85 M€, joka käytetään valtaosin rautatie- ja linja-autoliikenteen ostoihin ja lipputukeen (hintavelvoitteiden korvaamiseen). Joukkoliikenteen kehittämistä rahoitetaan alueellisen liikenteen ostojen, lippukorvausten ja kehittämisen määrärahasta sekä suurten kaupunkien joukkoliikennetuesta.

Saaristoliikenteeseen, joka sisältää maanteiden lautta- liikenteen ja saariston yhteysalusliikenteen, käytetään vuosittain noin 55 M€.

Kunnossapidolla väylät ja niihin liittyvät järjestelmät pidetään liikenteen tarpeen mukaisessa kunnossa. Kunnossapitoon on käytettävissä keskimäärin 676 M€ vuodessa, joka on 43 % väylänpidon rahoituksesta. Kustannustason noustessa hoidon ja käytön kulut kasvavat, jolloin mm. ylläpidosta on tingittävä. Kunnossapidon taso priorisoidaan asiakkaiden tarpeen, tarkoituksenmukaisuuden ja varojen käytön yhteiskunnallisen tehokkuuden mukaan.

Liikenteenhallinnan toimin varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys ja tarjotaan tietoja logistisen ketjun käyttöön. Liikenteenhallinta on siirtymässä uuteen vaiheeseen kehityksessään, mikä edellyttää liikenteen- ohjausjärjestelmien kehittämistä niin, että ne mahdollistavat paremman ohjauspalvelun tarjoamisen. Sen lisäksi niiden tulee kyetä tuottamaan tietoa asiakkaiden ja sidosryhmien käytettäväksi ja jatkojalostettavaksi. Liikenteen- hallinnan menot ovat keskimäärin 120 M€ vuodessa. Lisäksi liikenteen hallinnan tietojärjestelmien ja ICT-laitteiden uusimiseen tullaan suunnitelmakaudella käyttämään 76 M€.

Korvausinvestoinneilla (64 M€ vuodessa) korjataan ylikäiset väylärakenteet tai järjestelmät nykytekniikan mukaisiksi. Samalla myös palvelutaso paranee siitä, mihin se on laskenut pitkän käytön myötä. Näiden investointien painopiste on rataverkolla. Vesiväylillä korvausinvestointeja tehdään jonkin verran. Tieverkolla erillisiä isoja korvausinvestointeja ei tehdä, vaan rakenteita korjataan pieninä erillisinä kohteina osana ylläpitoa.

Pieniin perusväylänpidon momentilta rahoitettaviin uusiin laajennusinvestointeihin käytetään keskimäärin 100 M€ vuodessa. Kohteesta riippuen tuloksena saadaan toimivampia ja turvallisempia olosuhteita ja alempia liikennöintikustannuksia. Tarve pienehköjen investointien tekemiseen on suuri, sillä niiden avulla saadaan aikaan yleensä merkittäviä parannuksia, jotka ovat mm. maankäytön kehittämisen näkökulmasta välttämättömiä.

Kehittämismomenteilta rahoitettavia isoja uus- ja laajenusinvestointeja tehdään palvelutason parantamiseksi. Hallituksen liikennepoliittinen selonteko ja väylähankkeiden rahoituksen kehyspäättös antavat liikenneverkon kehittämiselle lähtökohdat vuoteen 2011 asti. Uuden hallituksen linjaukset tulevat määräämään seuraavien vuosien suunnan liikenneverkon kehittämiselle.

Suomen kauppalaivastolle myönnetään vuosittain noin 90 M€:n tuki kansainvälisen kilpailukyyn turvaamiseksi. Tuen piiriin kuuluu noin 100 lastialusta ja noin 15 matkustajalusta.

Toiminnan kehittämiseen käytetään vuosittain noin 25 M€, josta tutkimuksen ja kehittämisen osuus on 10 M€ ja tiedonhallinnan kehittämisen 11,5 M€. Muuhun toiminnan kehittämiseen käytetään joitakin miljoonia. Tutkimus- ja kehittämis-toiminnan osuutta on tavoitteena kasvattaa sekä suunnata sitä enemmän käytännön pilotoitkohteisiin.

PIENIÄ PARANNUKSIA SAADAAN AIKAAN

Edellä kuvattujen toimenpiteiden tuloksena matkaketjujen toimivuus paranee jonkin verran pitkämatkaisessa liikenteessä, pääkaupunkiseudulla ja joillakin muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Haja-asutusalueiden matkaketjujen toimivuus säilyy ennallaan tai hieman heikkenee. Tavaraliikenteen kustannustehokkuus paranee sekä kauppamerenkulussa että rautateilla. Tieverkolla kuljetusten toimivuus paranee paikoin, mutta heikkenee laajalla ikäännyvällä päätieverkolla sekä vähäliikenteisellä päällystetyllä tieverkolla.

Liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvavat liikenteen kasvun myötä. Rautatieliikenteen osuus liikennesuoritteesta kasvaa muutaman suuren hankkeen valmistumisen myötä. Meri- ja rautatiekuljetusten energiatehokkuudella on edellytyksiä parantua. Melulle altistumisen kasvu kyetään estämään, muttei vähentämään. Pohjavesisuojaukset etenevät hitaasti.

Nykyinen hyvä turvallisuustaso säilyy merenkulussa ja rautatiellä. Tasoristeysonnettomuuksien ja vakavien tieliikenneonnettomuuksien riski hieman pienenee, mutta kokonaisuutena tieliikenteen turvallisuutta parantavat toimet ovat riittämättömiä tavoitteeseen nähden.

VIRASTON TOIMINTAA KEHITETÄÄN

Liikenneviraston toiminnan kehittämisen keskeiset painopisteet ovat

- käyttäjälähtöiset palvelukonseptit, joilla liikennejärjestelmän palvelutasoa voidaan parantaa
- tietovarantojen hyväksikäytön ja informaatio-ohjauksen kehittäminen liikennejärjestelmän toimivuuden parantamiseksi
- infra- ja liikennealan sekä oman tuottavuuden kehittäminen
- liikenne- ja infra-alan osaamisen kehittäminen.

Riskienhallinta on jo menneinä vuosina kuulunut väylähankkeisiin. Nyt virastotasolla on käynnistetty työ, jolla strategiset riskit on tunnistettu ja riskienhallintaprosessin kehittäminen saatu käyntiin. Pyrkimyksenä on suunnitelmallisen toiminnan kautta ennakoivasti tunnistaa ja hallita niitä riskejä, jotka voivat uhata Liikennevirastolle asetettujen päämäärien saavuttamista.

Valtionhallinnon tuottavuusohjelman mukaisesti Liikennevirastoa koskee noin 80 henkilötyövuoden vähentämistarve vuoteen 2015 mennessä. Lisäksi viraston tulee samanaikaisesti sijoittaa Lappeenrantaan 130 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä. Yhdistettyinä nämä tavoitteet ovat haastavia. Liikennevirasto saavuttaa etuajassa alueellistamispäätöksen edellyttämän 40 henkilötyövuotta, sen sijaan 130 henkilötyövuotta on erittäin vaikea toteuttaa vuoden 2015 loppuun mennessä. Tässä aikataulussa jo 110 henkilötyövuoden saavuttaminen edellyttää sitä, että viraston arvioitu rekrytointivara, 87 henkilötyövuotta, kohdistetaan kokonaisuudessaan Lappeenrantaan.

Liikennevirasto tunnistaa paikkansa nyky-yhteiskunnan laajassa toimijakentässä. Paitsi viraston oman henkilökunnan määrän väheneminen, myös yleisemmin haluttujen vaikutusten riippuminen useamman osapuolen toimenpiteistä, edellyttää huomion kiinnittämistä laaja-alaisen yhteistyön tekemiseen ja toimivien yhteistyömuotojen löytämiseen.

SAMMANFATTNING

De trafikpolitiska målen utgör utgångspunkten för Trafikverkets strategiarbete. Dessutom har man i strategiarbetet som styr Verksamhets- och ekonomiplanen (VEP) 2012 - 2015 beaktat de utmaningar som förändringarna i omvärlden innebär, de ålägganden som lagstiftningen förutsätter samt kundernas och andra centrala intressegruppers förväntningar.

För att man ska uppnå målen är det viktigt att se till att den goda servicenivån bevaras på de viktigaste förbindelserna (centrala trafikförbindelser). Man måste kunna minska störningarna i trafiken och förbättra förutsebarheten inom alla trafikslag. Det är viktigt att styra utvecklingen av markanvändningen så att beroendet av personbil minskar och i stället sträva efter samhällsstrukturer som främjar kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Det är också viktigt att främja konkurrenskraften inom kollektivtrafiken på olika sätt. Man bör inte heller glömma att påverka människornas val genom att styra mobiliteten. Ansvarsområdena för trafik vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, som utgör en viktig del av statens trafikförvaltning, intar tillsammans med Trafikverket en nyckelställning i fråga om verkställigheten av dessa frågor.

Den finansiering som finns att tillgå (6 285 M€/VEP-period) förutsätter prioriteringar och delvis också att man prutar på den nuvarande servicenivån. Utmaningen ökar dessutom av att finansieringsmodellen inte beaktar inflationen, varför finansieringens köpkraft minskar med i genomsnitt 3 procent per år.

ETT MÅNGSIDIGT URVAL AV METODER STÅR TILL BUDS

Verksamhets- och ekonomiplanen har gjorts så att man har utnyttjat de nya enhetliga begreppen, där Trafikverkets verksamhet indelas i kollektivtrafik och sjöfartsstöd, drift och underhåll, investeringar och trafikledning.

Den årliga finansieringen av kollektivtrafiken är cirka 85 miljarder euro och den används främst för köp av järnvägs- och busstrafik och för biljettstöd (ersättning av prisskyldigheter). Utvecklingen av kollektivtrafiken finansieras med anslag för köp av lokal trafik, biljettersättningar och utveckling samt med stödet för kollektivtrafik i stora städer.

För skärgårdstrafiken, som innefattar landsvägsfärjorna och förbindelsefartygstrafiken i skärgården, används årligen cirka 55 miljarder euro.

Med drift och underhåll hålls trafiklederna och systemen i anknytning till dem i ett skick som tillfredsställer trafikens behov. För drift och underhåll finns i medeltal 676 miljarder euro/år, vilket är 43 procent av finansieringen av trafikledshållningen. När kostnadsnivån stiger ökar kostnaderna för skötsel och drift, varvid man måste pruta på bl.a. underhållet. Drifts- och underhållsnivån prioriteras enligt kundernas behov, ändamålsenligheten och enligt hur effektivt medlen används ur samhällssynpunkt.

Med trafikledningsåtgärder säkerställer man den dagliga framkomligheten på trafikanätet och erbjuder uppgifter för den logistiska kedjan. Trafikledningen håller på att gå över till en ny fas i sin utveckling, vilket förutsätter att trafikstyrningssystemen utvecklas så att de gör det möjligt att erbjuda bättre styrtjänster. De måste dessutom kunna producera information som kunderna och intressegrupperna kan använda och vidareförädla. Trafikledningsutgifterna uppgår i medeltal till 120 miljarder euro/år. Dessutom kommer 76 miljarder euro att användas under planperioden för att förnya datasystemen inom trafikledningen samt ICT anordningar.

Med ersättningsinvesteringar (64 M€ per år) repareras överåriga trafikledskonstruktioner eller system så att de stämmer överens med den moderna tekniken. Samtidigt förbättras också servicenivån i praktiken från vad den sjunkit till efter den långa användningen. Tyngdpunkten för dessa investeringar har lagts på bannätet. På farleder görs ersättningsinvesteringar i någon mån. På vägnätet görs inga separata stora ersättningsinvesteringar, utan konstruktioner repareras som separata projekt som en del av underhållet.

För små ny- och utvidgningsinvesteringar som finansieras från momentet för bastrafikledshållning används i medeltal 100 miljarder euro/år. Beroende på objektet får man som resultat funktionellare och tryggare förhållanden och lägre trafikeringkostnader. Behovet av små investeringar är stort, eftersom man med dem får till stånd betydande förbättringar som är nödvändiga med tanke på utvecklingen av markanvändningen.

Stora ny- och utvidgningsinvesteringar som finansieras från utvecklingsmomenten genomförs för att förbättra servicenivån. Regeringens trafikpolitiska redogörelse och rambeslutet om finansiering av trafikledsprojekt utgör utgångspunkter för utvecklingen av trafiknätet fram till 2011. Den nya regeringens riktlinjer kommer att bestämma riktningen för trafiknätets utveckling under de följande åren.

För den finska handelsflottan beviljas årligen cirka 90 miljoner euro i stöd för att säkerställa den internationella konkurrenskraften. Cirka 100 lastfartyg och cirka 15 passagerarfartyg omfattas av stödet.

För verksamhetsutveckling används årligen cirka 25 miljoner euro, varav 10 miljoner euro för forskning och utveckling och 11,5 miljoner euro för att utveckla informationshanteringen. För utveckling av den övriga verksamheten används några miljoner. Målet är att öka forsknings- och utvecklingsverksamhetens andel och dessutom rikta den allt mera till praktiska pilotprojekt.

SMÅ FÖRBÄTTRINGAR ÅSTADKOMS

Som ett resultat av de ovannämnda åtgärderna förbättras resekedjornas funktionsduglighet en aning i den långväga trafiken, inom huvudstadsregionen och inom några andra större stadsregioner. Resekedjornas funktionsduglighet i glesbygder bibehålls oförändrad eller försämras en aning. Kostnadseffektiviteten inom godstrafiken förbättras såväl inom handssjöfarten som på järnvägarna. På vägnätet förbättras transporternas funktionsduglighet ställvis, men försämras på det vidsträckta åldrande huvudvägnätet samt på det lågtrafikerade belagda vägnätet.

Trafikens koldioxidutsläpp ökar som en följd av den ökande trafiken. Järnvägstrafikens andel av trafikarbetet ökar när några stora projekt färdigställs. Sjö- och järnvägstransporterna har förutsättningar att bli energieffektivare. Det går att förhindra att antalet personer som utsätts för buller ökar men inte att minska antalet. Grundvattenskydden framskrider långsamt.

Den nuvarande goda säkerhetsnivån inom sjöfarten och på järnvägarna bevaras. Risken för plankorsningsolyckor och allvarliga vägtrafikolyckor minskar en aning, men som

helhet är åtgärderna för att förbättra säkerheten inom vägtrafiken otillräckliga i förhållande till målsättningarna.

ÄMBETSVERKETS VERKSAMHET UTVECKLAS

Centrala tyngdpunkter för att utveckla Trafikverkets verksamhet är

- användarcentrerade servicekoncept, med vilka trafiksystemets servicenivå kan förbättras
- att utveckla utnyttjandet av datareserver och informationsstyrningen för att förbättra trafiksystemets funktion
- att utveckla infra- och trafiksektorn för att utveckla den egna produktiviteten
- att utveckla kompetensen inom infra- och trafiksektorn

Riskhantering har redan under de gångna åren ingått i trafikledsprojekt. Nu har man på ämbetsverksnivå påbörjat ett arbete för att identifiera de strategiska riskerna och kommit i gång med att utveckla riskhanteringsprocessen. Vår strävan är att man genom en systematisk verksamhet på ett förutseende sätt ska identifiera och hantera de risker som kan utgöra ett hot mot att Trafikverket uppnår de mål som ställts på det.

Enligt statsförvaltningens produktivetsprogram måste Trafikverket minska cirka 80 årsverken fram till 2015. Dessutom ska Trafikverket samtidigt placera 130 årsverken i Villmanstrand före utgången av 2015. Sammantaget är dessa mål utmanande. Trafikverket kan i förtid flytta 40 årsverken, vilket förutsätts i regionaliseringsbeslutet. Däremot är det mycket svårt att nå målet 130 årsverken före utgången av 2015. Redan för att uppnå 110 årsverken inom denna tidsplan förutsätts det att verkets uppskattade rekryteringsreserv på 87 årsverken riktas i sin helhet till Villmanstrand.

Trafikverket vet sin plats i det omfattande aktörsfältet i det moderna samhället. Det faktum att de mera allmänt önskade effekterna beror på flera parter åtgärder förutsätter utöver minskningen av verkets egna anställda, att man fäster uppmärksamheten på att göra omfattande samarbete och hitta fungerande samarbetsformer.

SISÄLTÖ

Esipuhe	1
Tiivistelmä.....	2
Sammanfattning	4
1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT	
1.1 Liikennejärjestelmän tila.....	8
1.1.1 Matkojen ja kuljetusten palvelutaso	8
1.1.2 Liikenneturvallisuus.....	8
1.1.3 Liikenteen ympäristövaikutukset.....	8
1.1.4 Liikenne, väylät ja väylien kunto	9
1.2 Haasteet.....	10
1.3 Liikennevirasto	12
1.4 Liikenneviraston strategia	12
1.5 Riskienhallinta	15
2 TOIMINTASUUNNITELMA	
2.1 Rahoitus.....	16
2.2 Ohjaus ja suunnittelu	17
2.2.1 Ohjauksen kokonaisuus.....	17
2.2.2 Suunnittelun kokonaisuus	18
2.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelu	18
2.4 Julkinen liikenne	18
2.4.1 Julkisen liikenteen linjaukset	18
2.4.2 Joukkoliikenteen kehittäminen.....	19
2.4.3 Rautatie- ja linja-autoliikenteen ostot ja lippukorvaukset	19
2.5 Saaristoliikenne.....	20
2.6 Kunnossapito	20
2.6.1 Kunnossapidon linjaukset.....	20
2.6.2 Vesiväylien hoito, käyttö ja ylläpito.....	21
2.6.3 Merikartoitus.....	21
2.6.4 Rataverkon hoito.....	22
2.6.5 Rataverkon käyttö.....	22
2.6.6 Rataverkon ylläpito	23
2.6.7 Maanteiden hoito ja käyttö.....	23
2.6.8 Maanteiden ylläpito	24
2.7 Liikenteenhallinta.....	24
2.7.1 Liikenteenhallinnan linjaukset.....	24
2.7.2 Alusliikennepalvelut.....	25
2.7.3 Talvimerenkulku	25
2.7.4 Rautateiden liikenteenhallinta.....	26
2.7.5 Tieliikenteen operatiivinen hallinta	26

2.8	Investoinnit	27
2.8.1	Investointien linjaukset.....	27
2.8.2	Investointien suunnittelu	27
2.8.3	Korvausinvestoinnit	28
2.8.4	Uus- ja laajennusinvestoinnit	29
2.9	Lupapalvelut ja avustukset	33
2.9.1	Lupapalvelujen ja avustusten linjaukset.....	33
2.9.2	Tieliikenteen lupapalvelut	33
2.9.3	Yksityisteiden avustaminen.....	33
2.9.4	Meriliikenteen kilpailukyky	34
2.9.5	Lästimaksuavustukset.....	34
2.10	Toiminnan kehittäminen	34
2.10.1	Kehittämisen linjaukset	34
2.10.2	Strategiset kehittämishankkeet	34
2.10.3	Prosessien ja menettelytapojen kehittäminen.....	34
2.10.4	Toimintaohjeiden ja teknisten ohjeiden kehittäminen.....	34
2.10.5	Tutkimus- ja kehittämistoiminta.....	35
2.10.6	Alan tuottavuuden kehittäminen	35
2.10.7	Tiedonhallinnan kehittäminen.....	35
2.10.8	Osaamisen kehittäminen	36
2.11	Viraston toiminta	36
2.11.1	Ihmiset tekevät tuloksen	36
2.11.2	Tuottavuusohjelman toteuttaminen ja alueellistaminen	37
2.11.3	Toimintamenot ja tase	38
2.11.4	Toiminnan jatkuvuuden varmistaminen	38
3	VAIKUTUKSET	
3.1	Arjen liikkuminen	39
3.1.1	Pitkämatkainen henkilöliikenne	39
3.1.2	Kaupunkiseutujen liikenne	39
3.1.3	Haja-asutusalueiden liikenne.....	39
3.2	Elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kuljetusketjut	40
3.2.1	Vaikutukset tavaraliikenteeseen.....	40
3.2.2	Vaikutukset asiakkaiden kuljetusketjuihin	41
3.3	Ympäristö	41
3.4	Turvallisuus	41
3.5	Pitkän aikavälin vaikutukset	42

LIITTEET

- Liite 1: Rahoitustaulukko
- Liite 2: Tunnusluvut
- Liite 3: Tuotemääräittelyt

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

1.1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILA

1.1.1 Matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Kotimaan henkilöliikennesuorite on vuosittain noin 83 miljardia henkilökilometriä (42 km/hlö/vrk). Valtaosa, noin 93 % suoritteesta kertyy tieliikenteestä maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä. Julkisen liikenteen osuus suoritteesta on noin 12 %. Ulkomaanmatkoja tehdään vuosittain noin 33,6 miljoonaa kappaletta, joista valtaosa on lento- tai merimatkoja.

Päivittäisten matkojen keskinopeus ja matkan pituus ovat kasvaneet jatkuvasti. Matkojen nopeus ja pituus sekä yhdyskuntarakenteen laajuus riippuvat toisistaan. Kotitalouksien liikennemenot (fyysisestä liikenteestä) ovat kasvaneet enemmän kuin kulutus keskimäärin.

Kansalaiset ovat melko tyytyväisiä maanteiden tilaan ja kuntoon. Joukkoliikenteen peruspalvelutaso toteutuu valtakunnallisesti maakuntakeskusten ja Helsingin välisissä yhteyksissä.

Matka- ja kuljetusaikojen ennakoitavuudessa ja täsmällisyydessä on nähtävissä heikentymistä etenkin junaliikenteessä sekä isojen kaupunkien ruuhkautuvilla tiejaksoilla.

Kotimaan tavaraliikenteestä noin kaksi kolmasosaa kulkee tieverkolla. Ulkomaan tavaraliikennettä hallitsevat selkeästi merikuljetukset; meriteitse kuljetetaan 80 % tavaratonneista.

Elinkeinoelämän näkökulmasta ja kansainvälisesti arvioiden Suomen liikennejärjestelmän palvelutaso on hyvä ja kehittynyt pääosin myönteiseen suuntaan. Suomen elinkeinoelämän logistiikkakustannukset ovat yleisesti jonkin verran suuremmat kuin muissa maissa.

Suomen globaalien kilpailukyvyyn kannalta erittäin tärkeä kauppamerenkulun kustannustehokkuus on kehittynyt myönteisesti. Aluskoon kasvu on tehty mahdolliseksi muun muassa väyliä syventämällä. Rautatiekuljetusten kustannustehokkuus on parantunut akselipainojen noustua 25 tonnin verkon laajenemisen ja sähköistyksen myötä. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat junien nopeusrajoitukset ovat kuitenkin lisääntyneet 2000-luvulla. Tiekuljetusten ennakoitavuudessa ja täsmällisyydessä on nähtävissä heikentymistä.

1.1.2 Liikenneturvallisuus

Tieliikennekuolemien määrä Suomessa on vähentynyt kansallisen tavoitteen mukaisesti, mutta Suomen sijoitus Euroopan maiden tieliikenneturvallisuuden vertailussa on heikentynyt. Vuosina 2006 - 2009 tieliikenteessä kuoli keskimäärin 335 henkilöä vuosittain, joista yli 70 % maanteilla. Sääntörikkomukset selittävät noin puolet tieliikenteen kuolemista. Pääteiden kohtaamisonnettomuudet ovat tieliikenteessä vakavin turvallisuusongelma.

Kaupallisessa rautatie-, vesi- ja lentoliikenteessä ei ole vuosiin tapahtunut matkustajan kuolemaan johtavia onnettomuuksia tai öljyvahinkoja. Veneilyssä kuolee vuosittain noin 60 henkilöä, ja junan kanssa tapahtuvissa törmäyksissä noin 20 henkilöä.

1.1.3 Liikenteen ympäristövaikutukset

Liikenteen ympäristövaikutuksiin liittyvät sekä ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen että liikenteen ja väylänpidon ihmisen terveydelle ja luonnolle aiheutuvien haittojen minimointi.

Taloudellisen taantumana myötä raskas liikenne väheni ja henkilöautoliikenteen kasvu pysähtyi, mikä vähensi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Vuonna 2010 liikennemäärät kääntyivät kuitenkin taas nousuun. Ennusteiden mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvavat vuoteen 2015 mennessä 3 % vuoteen 2005 verrattuna.

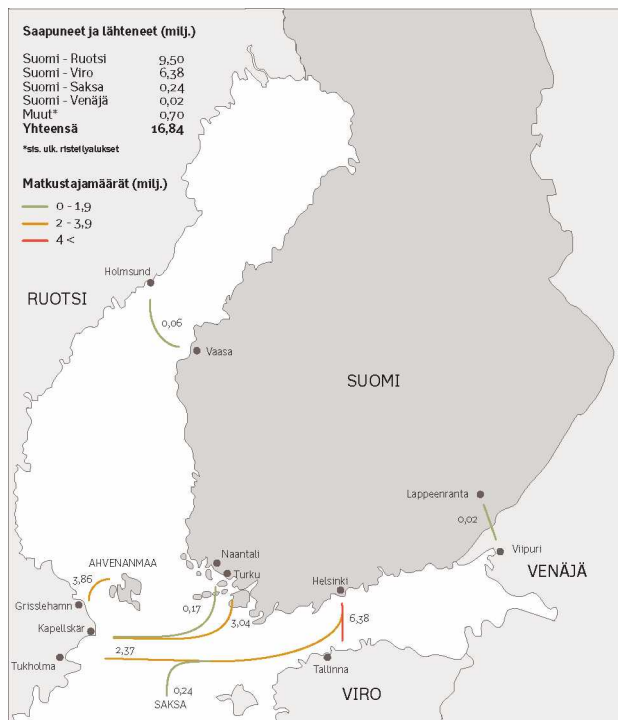
Tieliikenteen typenoksidipäästöt ovat vähentyneet katalyysaattorien yleistyessä. Suurin osa liikenteen typenoksidipäästöistä tulee alusliikenteestä. Liikenteen rikkipäästöt aiheutuvat lähes yksinomaan alusliikenteestä. Laivojen rikkipäästöt ovat olleet viimeiset 20 vuotta samalla tasolla. Tie- ja rautatieliikenteen melulle altistuu valtion verkolla noin 400 000 kansalaista.

Tieliikenteen hiukkaspäästöt ovat vähentyneet polttoaineiden laadun parantuessa alle puoleen 1980-luvun huippuvuosista. Alusliikenteen hiukkaspäästöt ovat säilyneet viimeiset 20 vuotta samalla tasolla.

Itämerellä ei ole tapahtunut huomattavia öljyvahinkoja. Suomenlahden öljykuljetusten ja Venäjän satamien kuivarahiti-

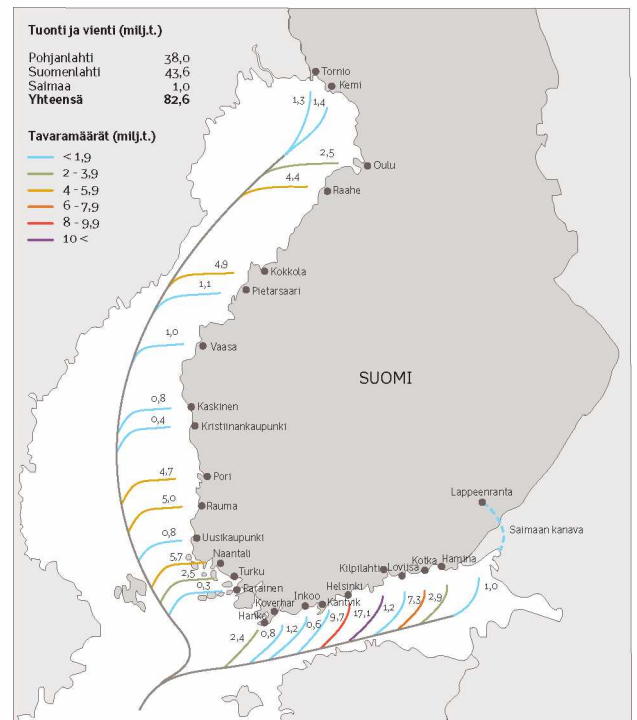
Kuva 1.

Ulkomaan matkustajaliikenne tärkeimmillä reiteillä 2009



Kuva 2.

Ulkomaan meriliikenteen tavaravirrat vuonna 2009



liikenteen voimakas kasvu lisää onnettomuusriskiä. Riskiä kasvattaa myös turva- ja valvontalaitteiden ikääntyminen.

Pohjavesialueilla olevien maanteiden liukkauden-
torjunta aiheuttaa pohjavesiin pilaantumisriskin.
Suolan käyttö ei ole 2000-luvulla vähentynyt. Kiireellisiä
pohjavedensuojauksen tarpeita on noin 100 maantie-
kilometrillä.

1.1.4 Liikenne, väylät ja väylien kunto

Liikenneviraston ylläpitämiä *rannikkoväyliä* on yhteensä
noin 8 200 km ja *sisävesiväyliä* noin 8 000 km. Näistä
kauppamerenkulun väyliä on noin 4 000 km. Saimaan
järvialueelta merelle johtavan Saimaan kanavan lisäksi
väylästäön kuuluu 31 muuta *sulkukanavaa*. Suomessa
on 41 *satamaa*, joiden liikenne ylittää 100 000 tonnia

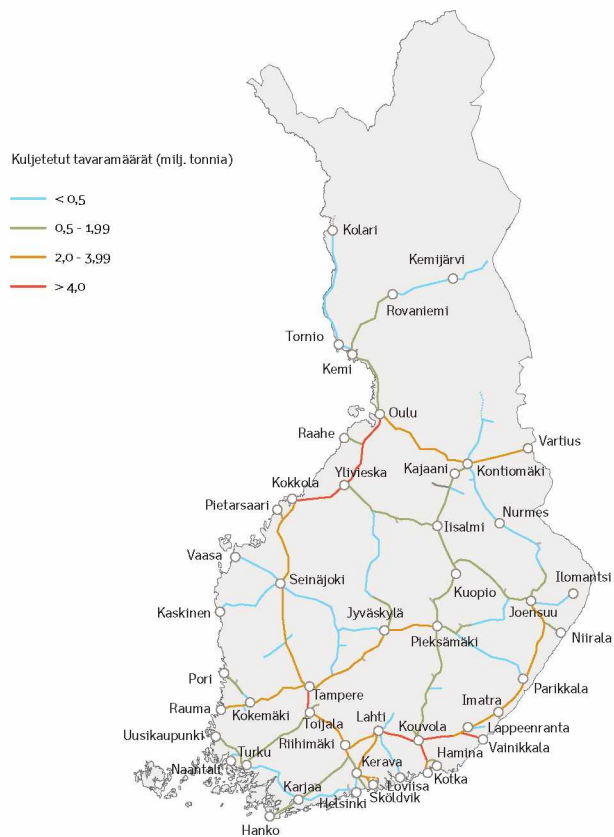
vuodessa. Kymmenen suurimman sataman kautta kulki
tonnimääräisesti mitattuna noin 75 % meriliikenteestä.
Rannikon satamista 23 on määritetty talvisatamiksi.

Rataverkon pituus on runsaat 5 900 km, josta 11 %
on suurimmassa nopeusluokassa ja 7 % korkeimmassa
kantavuusluokassa. Rataverkosta noin puolet on sähköis-
tetty, mutta sähkövetoisen liikenteen osuus suoritteesta
on kasvanut tasaisesti noin 85 %:iin. Rataverkko on
pääosin yksiraiteinen.

Maantieverkko palvelee yleisen liikenteen tarvetta.
Sen pituus on noin 78 000 km. Tiet on jaettu verkollisen
aseman ja käytön mukaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdys-
teihin. Maanteiden liikennesuoritteesta valtaosa (64 %)
kulkee valta- ja kantateillä. Puolet maanteistä on vähä-
liikenteisiä. Niiden osuus suoritteesta on alle 5 %.

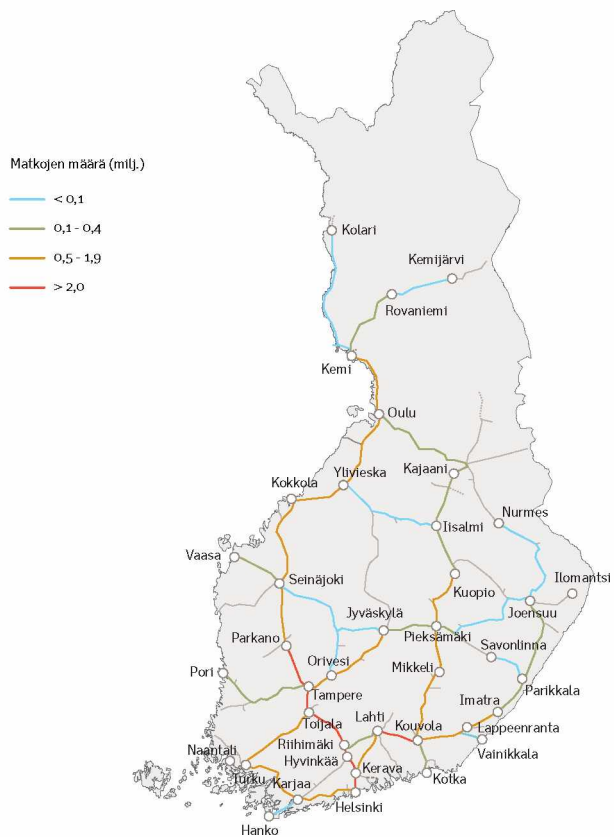
Kuva 3.

Rautateiden tavaraliikenteen kuljetusvirrat vuonna 2009



Kuva 4.

Rautateiden kaukoliikenteen matkustajavirrat vuonna 2009



Väylät on tavoitteena pitää sellaisessa kunnossa, joka mahdollistaa turvallisen liikenteen ja tehokkaat kuljetukset. Kauppamerenkulun väylien madaltumat, rautateiden nopeusrajoitukset sekä teiden päällysteiden ja sorateiden heikko kunto heikentävät liikennejärjestelmän toimivuutta ja luotettavuutta. Huonokuntoisten väylien määrä kasvaa ajan ja liikenteen rasituksen myötä. Väylien kuntoa parannetaan korvausinvestoinnein.

Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrä on 2000-luvulla pienentynyt noin kolmanneksen. Rataverkon nopeusrajoitusten määrä kaksinkertaistui vuonna 2007, mutta on jälleen kääntynyt laskuun korvausinvestointien edetessä. Keväällä 2010 junaradat kärsivät kuitenkin poikkeuksellisen pahoista routavaurioista, ja kaikkea liikennettä haittaavia rajoituksia oli lähes 1 000 kilometrillä. Huonokuntoisia päällysteitä on pääosin vähäliikenteisillä teillä. Pääteiden kunto on pidetty hyvänä.

Väylien kuntokehityksessä on kuljetusten kustannustehokkuuden kannalta merkityksellisintä se, että kauppamerenkulun väylien kunto on parantunut ja osaltaan

mahdollistanut suuremmat aluskoot ja lastit. Rataverkon kuntoindeksiin heikkeneminen indikoi päällyste- ja tukirakenteiden ikääntymistä sekä sitä, että pahoina routakeväänä rajoitusten määrä on suuri. Vähäliikenteisen tieverkon paikoin puutteellisen kunnan suurimmat vaikutukset kohdistuvat metsäteollisuuden puunhankinnan kustannuksiin ja mahdollisuuksiin.

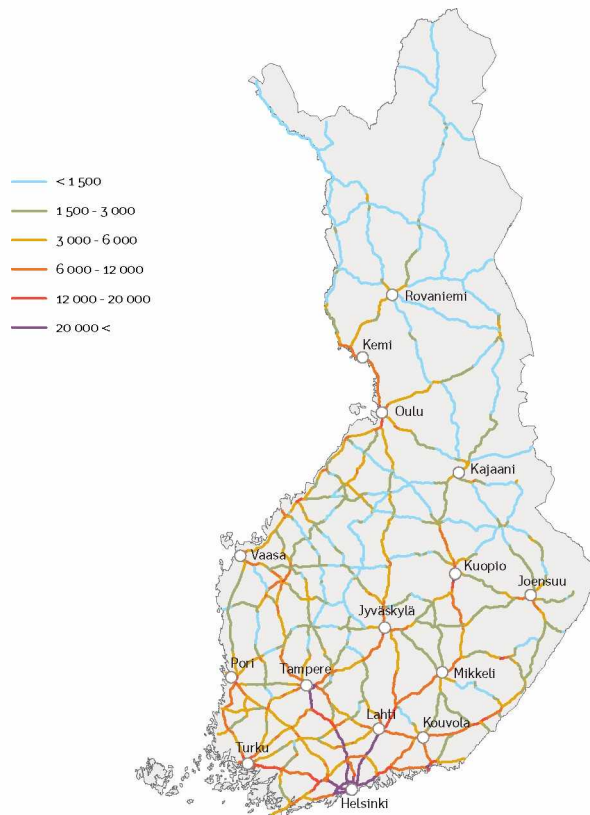
1.2 HAASTEET

Väylienpidon yleisenä haasteena on edistää seuraavien liikenne- ja viestintäministeriön asettamien tavoitteiden mukaista kehitystä:

- Toimiva liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä varmistamalla toimivat matka- ja kuljetusketjut koko maassa hyödyntäen tehokkaasti kaikkia liikennemuotoja sekä älykkään liikenteen suomia mahdollisuuksia.
- Julkisen liikenteen toiminta turvaa arjen liikkumisen perusedellytykset kaikkialla Suomessa.

Kuva 5.

**Pääteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)
vuonna 2009 (ajoneuvoa/vrk)**



- Matka- ja kuljetusajat ovat ennakoitavissa, ja liikkujat ovat informoituja.
- Kaupunkiseuduilla maankäyttö ja liikenne sovitetaan yhteen ja parannetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.
- Maaseudulla ja saaristossa liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelut turvataan.
- Väylien kunto mahdollistaa turvallisen päivittäisen liikkumisen sekä tehokkaat kuljetukset.
- Suomi on liikenneturvallisuudeltaan Euroopan viiden parhaan maan joukossa.
- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään.
- Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan.
- Liikenteen toimialan tuottavuus ja tehokkuus paranee.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on sitoutunut kansainvälisiin ja kansallisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteisiin. EU:n tavoitteiden mukaisesti

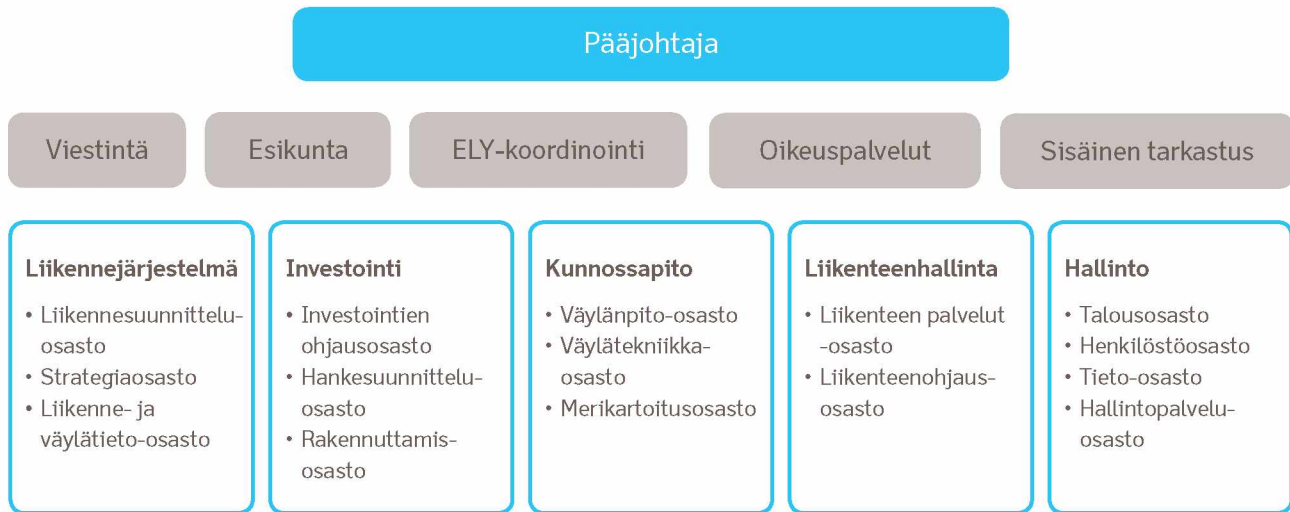
mm. liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä tulee vähentää 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Marraskuussa 2008 hyväksytyssä Suomen pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa liikenteelle asetetaan 15 prosentin päästövähennystavoite.

Valtioneuvoston vuonna 2006 vahvistamien tavoitteiden mukaan liikennekuolemien määrän Suomessa tulisi olla alle 250 vuonna 2010 ja korkeintaan 100 vuoteen 2025 mennessä. Kesällä 2010 julkaistussa EU:n tieliikenneturvallisuusohjelmassa uudet tavoitteet ovat vielä kireämmät.

Pidemmän aikavälin haasteita on käsitelty ”Liikenneolosuhteet 2035” -työssä, joka kuvaa Liikenneviraston näkemystä tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Se ei sellaisenaan ole toteutukseen tähtäävä suunnitelma, vaan liikennejärjestelmän pitkän aikavälin linjaukset tulevat täsmentymään tulevassa hallitusohjelmassa ja liikennepoliittisessa selonteossa.

Kuva 6.

Liikenneviraston organisaatio



1.3 LIIKENNEVIRASTO

Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä. Liikennevirastoon on yhdistetty Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus sekä Merenkululaitoksen väylätoiminnot. Valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtävistä alueilla vastaavat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset), joiden liikennevastuualueet toimivat kiinteänä osana valtion liikennehallintoa.

Liikenneviraston organisaatio uudistui vuoden 2011 alussa. Uudistuksessa saatetaan loppuun Liikenneviraston perustamisen yhteydessä tavoitteeksi asetettu liikennejärjestelmänäkökuva. Uudessa organisaatiossa on irtauduttu liikennemuotokohtaisesta organisoinnista, ja Liikennevirastossa on ensi vuoden alusta viisi toimialaa: liikennejärjestelmä-, investointi-, kunnossapito-, liikenteenhallinta- ja hallintotoimiala. Toimialat jakautuvat osastoihin ja osastot yksiköihin.

1.4 LIIKENNEVIRASTON STRATEGIA

Liikenneviraston strategiatyön lähtökohtina ovat olleet toimintaympäristön muutosten mukanaan tuomat haasteet, liikennepolitiikan linjaukset, lainsäädännön asettamat velvoitteet sekä asiakkaiden ja muiden keskeisten

sidosryhmien odotukset. Sidosryhmien odotuksista välittyi vahva luottamus Liikenneviraston asiantuntemukseen ja osaamiseen. Tulevaisuudessa viraston odotetaan kantavan vastuuta koko liikennejärjestelmäkokonaisuudesta ja olevan vahva vaikuttaja, joka näyttää suunnan ja osaa priorisoida tekemisiään asiakkaiden tarpeiden mukaisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Sidosryhmät näkivät hyväksyttävänä ja tarpeellisenä myös rohkean priorisoinnin.

Liikennevirasto on näihin lähtökohtiin ja odotuksiin vastatakseen määrittänyt tavoitetilan 2017, eli vision ja strategiset päämäärät. Lakiin pohjautuva Liikenneviraston tehtävä on kiteytetty toiminta-ajatukseen:

Liikennevirasto mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat ja kuljetukset.

Liikenneviraston visio:

Toimivat liikenneyhteydet – hyvinvoiva Suomi

kuvaava tavoitetilaa vuonna 2017. Viraston toiminnalla on merkittävä vaikutus koko Suomen hyvinvoinnille. Liikennevirasto mahdollistaa osaltaan elinkeinoelämän kilpailukyyn ja kansalaisten toimivan sekä turvallisen arjen. Tavoitetilassa myös ympäristöön ja ihmisiin kohdistuvia liikenteen haittavaikutuksia on vähennetty.

Tavoitetilan saavuttamisessa keskeistä on matka- ja kuljetusketjujen sujuvuuden sekä turvallisuuden varmistaminen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Kuva 7.

Liikenneviraston arvolutapakset



Strategiset päämäärät kuvaavat tärkeimpiä asioita, joissa on onnistuttava vision saavuttamiseksi. Strategisille päämäärille on määritelty välitavoitteet, jotka konkretisoivat päämäärän saavuttamisen vaiheita. Valmistuva strategia ohjaa koko Liikenneviraston toimintaa. Strategisten päämäärien ja välitavoitteiden pohjalta tehdään lähivuosien tulos- ja toiminnansuunnittelu. Päämäärät ovat osa kehityskeskusteluiden sisältöä ja henkilöstösuunnittelun lähtökohta, ja esimerkiksi koko T&K-ohjelma rakennetaan tukemaan strategisten päämäärien toteutumista.

Strategiakokonaisuuteen kuuluvat lisäksi arvolutapakset, jotka kertovat, millaiset ovat Liikenneviraston toimintaperiaatteet ja eettiset pelisäännöt, jotka ovat sisäisiä sopimuksia siitä, miten virastossa toimitaan. Liikenne-

viraston arvolutapauksissa korostuvat jokaisen arvostamisen, asiantuntijuuden ja vastuullisuuden ohella viraston panostukset yhdessä tekemiseen ja rohkeiden uudenaisten ratkaisujen aktiiviseen hakemiseen.

Liikenneviraston tapaa toimia on eettisinä pelisääntöinä linjattu

- eturistiriidoista
- tasapuolisesta kohtelusta
- vastuun kantamisesta
- resurssien käytöstä
- yhteistyöstä, keskustelusta ja tiedon jakamisesta
- keskinäisestä arvostuksesta.

Arvolutapusten ja eettisten pelisääntöjen noudattamista seurataan. Mahdollisiin poikkeamiin puututaan varhaisessa vaiheessa.

Taulukko 1. Liikenneviraston strategiset päämäärät ja niitä täydentävät välitavoitteet

Strateginen päämäärä	Välitavoitteet
ASIAKASTA VARTEN	
<p>1. Matka- ja kuljetusketjut toimivat hyvin ja turvallisesti.</p>	<p>1.1 Toiminta perustuu valtakunnalliseen kaikki liikennemuodot kattavaan priorisoituun näkemykseen matkojen ja kuljetusten palvelutasosta.</p> <p>1.2 Väylästäön rakenteellisen kunnon kehittyminen ja päivittäinen palvelutaso pystytään optimoimaan käytettävissä olevat resurssit huomioiden.</p> <p>1.3 Liikenteen solmukohtien toimivuutta on tehostettu.</p> <p>1.4 Liikenteen tilannetietoutta on parannettu. Liikenteen ohjausta, häiriötilanteiden ennaltaehkäisyä sekä ennakkointia ja hallintaa on tehostettu.</p>

<p>2. Elinkeinoelämän logistiset kustannukset ovat pienentyneet.</p>	<p>2.1 Liikenneverkkoihin ja terminaaleihin liittyvät tehokkaimmat toimenpiteet logistiikan tehostamiseksi on tunnistettu, ja toimenpiteisiin niiden toteuttamiseksi on ryhdytty.</p>
<p>3. Joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto kasvavilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä.</p> <p>Haja-asutusalueilla julkinen liikenne varmistaa peruspalvelujen saataavuuden.</p>	<p>3.1 Joukkoliikenteen palvelutasot on määritelty, ja rahoituksen jako perustuu määriteltyihin palvelutasoihin.</p> <p>3.2 Suurten ja keskisuurten kaupunkien kanssa on solmittu joukkoliikenneaiesopimukset.</p> <p>3.3 Koko Suomen kattava lippujärjestelmä on suunniteltu ja otettu käyttöön.</p> <p>3.4 Julkisen liikenteen peruspalvelutaso toteutetaan kokonaisuuden kannalta mahdollisimman tehokkaasti yhteistyössä yli hallintorajojen.</p> <p>3.5 Kaukoliikenteessä kehitetään markkinaehtoisen liikenteen kilpailukyvyä edellytyksiä.</p>
<p>TOIMINTAMME TÄNÄÄN NÄKYVÄ HUOMISEN JÄLJISSÄ</p>	
<p>4. Turvallisuuden varmistaminen on toimintamme reunaehto. Meri- ja rautatieliikenteessä ei tapahdu ihmisiä tai ympäristöä vahingoittavia onnettomuuksia. Tieliikenteen onnettomuuksia on vähennetty.</p>	<p>4.1 Liikenneturvallisuutta on parannettu tunnistamalla, priorisoimalla ja ottamalla käyttöön tehokkaimmat turvallisuutta edistävät keinot. Tehokkaimmat keinot priorisoidaan liikkujamäärän ja vaikuttavuuden mukaan.</p> <p>4.2 Tasoristeysturvallisuutta on parannettu.</p> <p>4.3 Itämeren meriliikenteen turvallisuus on varmistettu.</p> <p>4.4 Oman ja alan toimijoiden turvallisuutta on parannettu.</p>
<p>5. Liikenteen ympäristöjalanjälki on pienentynyt.</p>	<p>5.1 Edistetään mallia, jossa liikenteen verot ja maksut kerätään liikenteen päästöjen vähentämistavoitetta tukien.</p> <p>5.2 Liikennevirasto vaikuttaa liikkumistarpeen vähentämiseksi.</p> <p>5.3 Ympäristöä ja ihmisiä suojataan liikenteen ja väylänpidon ympäristöhaitoilta.</p> <p>5.4 Väylänpidon energiatehokkuutta on parannettu.</p>
<p>6. Olemme vahva vaikuttaja ja rohkea keskustelun käynnistäjä.</p>	<p>6.1 Määritellään strategisesti keskeisten sidosryhmien osalta vaikuttamisen foorumit sekä johdon ja asiantuntijoiden vaikuttamiskeinot niissä.</p> <p>6.2 Johdon ja asiantuntijoiden viestintävalmiuksia on parannettu viestintä- ja mediakoulutuksella.</p>
<p>VÄHEMMÄLLÄ ENEMMÄN, YHTEISTYÖSSÄ</p>	
<p>7. Teknologia ja uudet toimintatavat ovat tehostaneet toimintaamme ja mahdollistaneet uusia palveluja.</p>	<p>7.1 Väylänpidon uudistetut suunnitteluperiaatteet mahdollistavat liikenteen kannalta riittävien, turvallisten ja toimivien kokonaisuuksien toteuttamisen.</p> <p>7.2 T&K:n ja tiedonhallinnan kehittäminen on hallittua, tuloksellista ja strategiaa tukevaa.</p> <p>7.3 Älyliikenteen keinoja hyödynnetään täysimääräisesti toiminnan kehittämisessä.</p> <p>7.4 Liikenne- ja väylätiedot ovat sisäisten ja ulkoisten toimijoiden käytettävissä määrittelyjen mukaisesti.</p> <p>7.5 Liikennevirasto on yhdessä alan kanssa aktiivinen uusien toimintamallien pilotoija ja käyttöönottaja.</p>
<p>8. Hankintaosaamisemme, palveluntuottajien osaaminen ja toimivat markkinat mahdollistavat tehokkaan ja tuloksellisen toiminnan. Infra-alan tuottavuus on kasvanut muuta rakentamista nopeammin.</p>	<p>8.1 On määritelty teettämisen (palvelujen hankinnan) periaatteet.</p> <p>8.2 Väylänpidon hankintamenettelyt tukevat innovatiivisuutta ja mahdollistavat uusia palvelumalleja.</p> <p>8.3 Toiminta edesauttaa toimivia markkinoita, ja kilpailun avaaminen on tehty hallitusti.</p>
<p>9. Rahoitus on pitkäjänteistä, ja uusia rahoitusmalleja hyödynnetään.</p>	<p>9.1 Uusien rahoitusmallien käyttöönottoa on edistetty ja niitä otetaan käyttöön harkitusti huomioiden erilaisissa kohteissa soveltuvat rahoitusmallit ja -tavat.</p> <p>9.2 Liikenneviraston budjetti laaditaan tavoitteellisen tiukaksi. Toiminnan vuosisuunnittelussa on panostettu joustavuuden huomioimiseen.</p> <p>9.3 Vaikutetaan aktiivisesti valtion budjettikäytäntöjen uudistamiseen.</p>

IHMISET TEKEVÄT TULOKSEN	
<p>10. Olemme onnistuneet oman ja alan osaamisen säilyttämisessä ja kehittämisessä.</p>	<p>10.1 Strategian edellyttämä osaaminen on tunnistettu. Liikenneviraston henkilöstösuunnitelma on valmis, ja sitä päivitetään säännöllisesti. Henkilöstövoimavarat kohdennetaan tunnistettuihin, ja omaa osaamista kehitetään tunnistetuilla osaamisalueilla.</p> <p>10.2 Hankintaosaamista on kehitetty.</p> <p>10.3 Alan osaamisyhteistyö on vakiintunutta.</p>
<p>11. Prosessit ja organisaation rakenteet tukevat yhteistyötä ja asiantuntijuutta.</p>	<p>11.1 Yhteinen toimintajärjestelmä otetaan käyttöön.</p>
<p>12. Työkulttuurimme on asiantuntijuutta arvostava ja kannustava.</p>	<p>12.1 Arvot ja eettiset pelisäännöt on linjattu, ja ne näkyvät päivittäisessä työssä. Arvojen toteutumista tarkastellaan jokapäiväisessä työssä, kehityskeskusteluissa sekä johdon strategiafoorumeissa.</p> <p>12.2 Johtaminen on linjakasta, avointa ja vuorovaikutteista. Johtamisen ja esimiestyön systemaattinen arviointimenetelmä on käytössä, ja sitä hyödynnetään aktiivisesti johtamis- ja esimiestyön kehittämisessä.</p> <p>12.3 Hyviä asiantuntijuutta tukevia käytäntöjä (mm. etätyö, urapolku) kartoitetaan, määritetään ja kehitetään.</p> <p>12.4 Liikennevirasto on työnantajana houkutteleva ja kilpailukykyinen.</p>

1.5 RISKIENHALLINTA

Liikennevirastossa toteuttavan riskienhallinnan pyrkimyksenä on suunnitelmallisen toiminnan kautta ennakkoivasti tunnistaa ja hallita niitä riskejä, jotka voivat uhata Liikennevirastoa saavuttamasta asetettuja päämääriä.

Riskienhallinnan avulla pyritään varmistamaan se, että negatiivisia vaikutuksia omaavat riskit pysyvät riskinottohalukkuuden rajoissa, ja positiivisten tapahtumien synnyttämät mahdollisuudet pystytään hyödyntämään tehokkaamman toiminnan mahdollistamiseksi.

Liikenneviraston riskienhallintaa kehitetään kokonaisvaltaisuuden periaatteella. Kehittämisen lähtökohtana ovat toimivuus ja käytännönläheisyys. Riskienhallintaprosessin kehittämistä lähestytään pitkäjänteisesti, ja prosessin eri vaiheita laajennetaan vähitellen kattamaan viraston kaikki toiminnan osa-alueet. Asteittaisen kehittämisen kautta pystytään hyödyntämään kertyneitä kokemuksia ja muokkaamaan riskienhallintatoimintaa mahdollisimman joustavasti.

Liikenneviraston tunnistetut strategiset avainriskit:

- 1) Väylästäön kunnon rapautuminen jatkuu.
- 2) Liikennejärjestelmän uudistaminen ja koordinoitu kehittäminen epäonnistuvat.
- 3) Tapahtuu merkittävä liikenteellinen häiriö tai suuronnettomuus.

- 4) Työnjako hallinnonalalla ja aluehallinnossa on epäselvä.
- 5) Viraston hankintatoiminta ja yhteistyö palveluntuottajien kanssa eivät kehity.
- 6) Henkilöstöjohtamisessa ei onnistuta.

Suunnitelmakauden aikana riskienhallinta sekä siihen liittyvä seuranta ja raportointi viedään osaksi Liikenneviraston vuotuista strategiatyötä ja toiminnansuunnittelua.

Suunnitelmakauden aikana jatketaan vuoden 2011 aikana käynnistettyä Liikenneviraston toiminnallisten riskien hallintatyötä. Hanke- ja projektisuunnittelun osalta varmistetaan, että aiemmin laaditut ohjeistukset ovat toimivat ja tarpeellisilta osilta yhtenäiset ja että niiden mukaiset menettelyt toimivat käytännössä tehostaen riskienhallintaa prosessien eri vaiheissa.

Rautatietointojen turvallisuusjohtamisjärjestelmää päivitetään aktiivisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää myös kehitetään siten, että se pysyy ajantasaisena huomioiden muuttuvat määräykset ja lainsäädännön. Kehitystyön myötä varmistetaan vaadittavan turvallisuusohjeistuksen ylläpito.

2 TOIMINTASUUNNITELMA

2.1 RAHOITUS

Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu hyödyntäen uutta yhtenäistä käsitteistöä, jossa Liikenneviraston toiminta jaetaan julkiseen liikenteeseen ja merenkulun tukiin, kunnossapitoon, investointeihin ja liikenteenhallintaan.

Liikenneviraston toiminta rahoitetaan pääosin valtion talousarviosta. Budjettirahoituksen mitoituksessa otetaan huomioon maksullisen toiminnan tulot, ratamaksu sekä väylämaksu (vero) ja ratavero.

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut Liikennevirastolle rahoitustason, johon toiminnan ja talouden suunnitelma laaditaan. Budjettirahoitus myönnetään kalenterivuositain, ja sitä täydennetään tyypillisesti vuoden aikana lisäbudjeteilla. Lisäksi Liikennevirastolle myönnetään tilausvaltuuksia tiettyyn summaan saakka eduskunnan päättämiin kehittämisinvestointihankkeisiin (isot uus- ja laajennusinvestoinnit) ja monivuotisiin palvelusopimuksiin.

Liikenneviraston menoista noin kolmannes ohjautuu ELY-keskusten kautta. Toiminnasta tämä tarkoittaa teiden kunnossapitoa, perustienpidon uus- ja laajennusinvestointeja sekä yksityisteiden tukia.

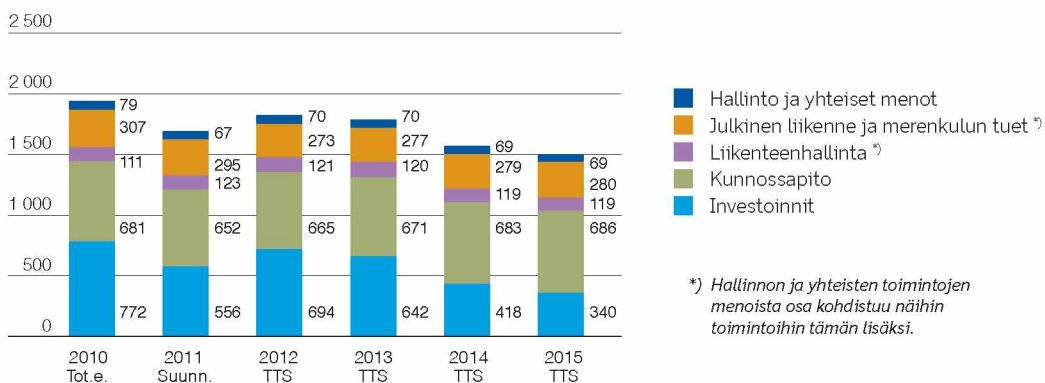
Valtion budjettirahoituksen ohella eräiden isojen väylähankkeiden suunnitteluun ja rakentamiseen saadaan osarahoitusta Euroopan Komission TEN-tukina. Ulkopuolista rahoitusta voidaan saada myös EU:n aluekehitysrahastoon ja ENPI-ohjelmiin kuuluville kohteille. Jossain määrin myös investointeja voidaan rahoittaa ELY-keskusten myöntämällä työllisyysmäärärahoilla. Kainuun tienpito rahoitetaan kokonaisuudessaan työ- ja elinkeinoministeriön pääluokan määrärahoista.

Käytössä olevaan rahoitusmalliin liittyy haasteita. Kehysrahoitusmalli ei ota inflaatiota huomioon, minkä vuoksi rahoituksen ostovoima laskee käytännössä keskimäärin noin 3 % vuosittain. Suunnitelmassa on alkavissa investointihankkeissa käytetty rahoitusindeksinä maanrakennusindeksiä (MAKU, 2005=100, 130 pistettä). Muu perusväylänpito on arvioitu kunkin vuoden rahoitustasoon.

Yksittäisen kehittämishankkeen rahoitus myönnetään vuodeksi kerrallaan, mikä voi lisätä yksittäisen hankkeen kokonaiskustannuksia 10 - 20 prosentilla verrattuna siihen, että hanke toteutetaan mahdollisimman nopeasti ilman budjetin vuosirajoitusten aiheuttamia viivytyksiä.

Kuva 8.

Liikenneviraston menojen toteutumaennuste vuonna 2010, suunnitelma vuodelle 2011 ja TTS-kaudelle 2012 - 2015



*) Hallinnon ja yhteisten toimintojen menoista osa kohdistuu näihin toimintoihin tämän lisäksi.

Rahoituksen pitkäjänteisyyden turvaamiseksi käyttöön on otettu erilaisia rahoitusmalleja, joita kehitetään edelleen. Suunnitelmakaudella tulee lisäksi selvittää valtiollisen infrahankeita rahoittavan Infra Oy:n toiminnan käynnistämisen edellytykset sekä mahdollisuudet.

Kehysrahoituksen niukkuus edellyttää perusväylänpidon toimenpiteiden priorisointia, kohdentamisen tarkkaa harkintaa ja palvelutasotavoitteiden asettamista liikennejärjestelmän kaikille osille sekä sen pohtimista, missä nykyisestä palvelutasosta voidaan tinkiä. Suunnitelmakaudella isoja kehittämishankkeita on aikaisemmilla päätöksillä sidottu niin, että käytännössä uusien hankkeiden käynnistäminen on mahdollista vasta 2014. Myös uusien hankkeiden suunnitteluun tulisi jatkossa osoittaa oma kehittämismäärärahasa.

2.2 OHJAUS JA SUUNNITTELU

2.2.1 Ohjauksen kokonaisuus

Toiminnan ja talouden suunnitelma on Liikenneviraston keskeinen ohjauksen väline, jonka avulla

- ministeriön ohjaukseen pohjautuvat viraston strategiset linjaukset konkretisoidaan tekemiseksi
- esitetään toiminnan painopisteet, joihin käytettävissä oleva rahoitus suunnataan
- sovitetaan yhteen eri asiakokonaisuuksien rahatarpeet strategisten linjausten pohjalta ja luodaan pidempijänteinen perusta toiminnan vuosisuunnittelulle ja ohjaukselle
- viestitään sidosryhmille toiminnan painopisteistä ja kehityksen suunnista sekä kuvataan suunnitelman vaikutukset

- kuvataan valtakunnalliset linjaukset Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) liikennevastualueiden toiminnan suunnittelun pohjaksi.

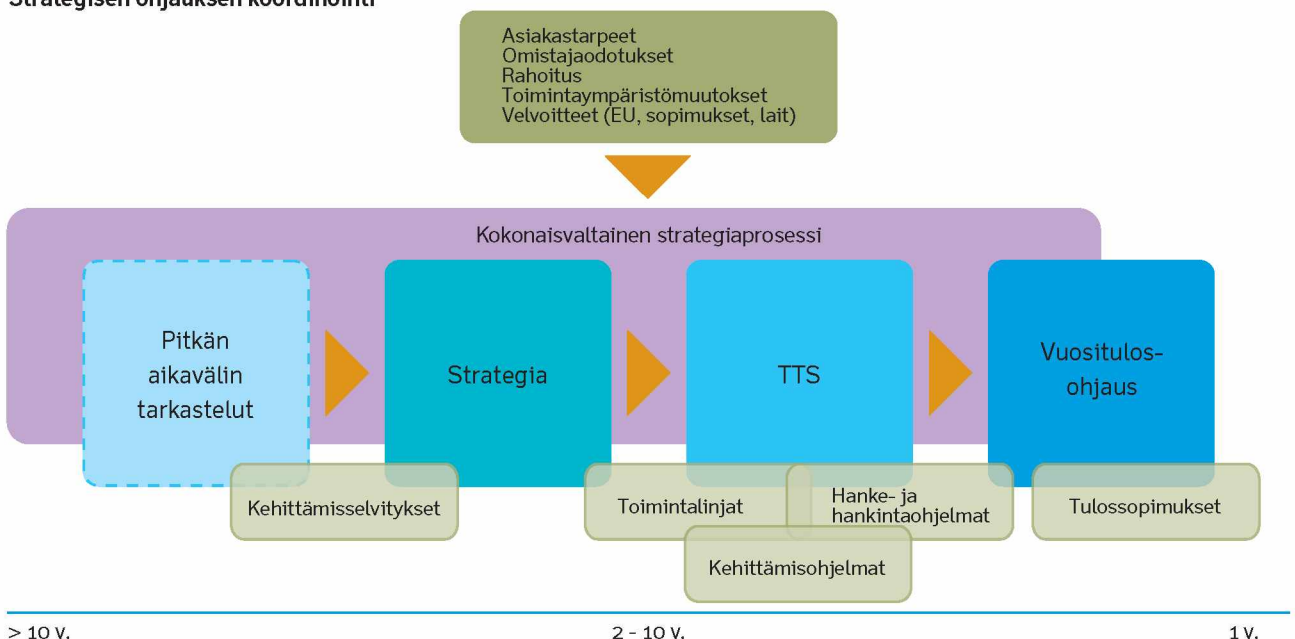
Liikenne- ja viestintäministeriö tekee vuosittain Liikenneviraston kanssa tulossopimuksen, jossa ministeriö asettaa tavoitteita Liikenneviraston toiminnalle. Tavoitteistossa on sekä strategisia että toiminnallisia tekijöitä. Ministeriön strateginen ohjaus ja poliittiset linjaukset sovitetaan yhteen Liikenneviraston asiakkaiden ja sidosryhmien odotusten kanssa viraston strategiaprozessissa, jossa syntyvät viraston toiminnan strategiset painotukset ja toimintaa ohjaavat välitavoitteet. Suunnitelma konkretisoi välitavoitteita julkisen liikenteen ostoiksi ja kehittämiseksi, suunnitteluksi, investoinneiksi, kunnossapidoksi, liikenteenhallinnaksi ja omaksi toiminnaksi.

Rinnakkain kulkevat Liikenneviraston strategia välitavoitteineen ja toiminta- ja taloussuunnitelma luovat perustan toiminnan vuosisuunnittelulle. Näiden pohjalta pääjohtaja tekee toimialakohtaiset vuosittaiset tulossopimukset, joilla varmistetaan tavoitteiden siirtyminen toimialoille. Samalla määritellään mittarit, joilla toteutumista seurataan. Vastaavat tulossopimukset pääjohtaja solmii ELY-keskusten Liikennevastualueiden kanssa. Näin varmistetaan valtakunnallisten linjausten näkyminen ELY-keskusten alueellisessa toiminnassa.

Liikenneviraston toiminnan suunnittelu ja ohjaus on jatkuva prosessi, joka kerran vuodessa tulostuu toiminnan ja talouden nelivuotissuunnitelmaksi. Tavoitteena on parantaa toiminnan ennakoivuutta sekä muutosvalmiutta, jotta äkkiä muuttuvan tilanteen (sääolosuhteet, poliittiset päätökset, onnettomuus) edellyttämät toimenpiteet voidaan tehdä ja nähdä samalla vaadittujen lisäpanostusten vaikutus muuhun toimintaan.

Kuva 9.

Strategisen ohjauksen koordinointi



2.2.2 Suunnittelun kokonaisuus

Matka- ja kuljetusketjujen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi Liikennevirasto toimii aktiivisesti yhteistyössä asiakkaiden ja keskeisten sidosryhmien kanssa.

Liikennepoliittiset haasteet ja rahoitusresurssien niukkuus tuovat haasteita liikennejärjestelmälle. Suunnittelussa on entistä tärkeämpää etsiä vaihtoehtoisia keinoja liikkumisen ja kuljettamisen järjestämiseen yli toimijarajojen. Maankäyttöä, asumista, palveluja ja liikennejärjestelmää tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena ja pyrkiä liikennetarpeen vähentämiseen ja olemassa olevan liikenneverkon tehokkaaseen käyttöön. Älykkään teknologian hyödyntäminen liikennepalveluissa täydentää väylänpidon keinoja liikkumisessa ja kuljettamisessa.

Eri liikennemuotojen suunnittelun lähtökohtien, vaihtoehtojen muodostamisen ja vaikutusten arvioinnin periaatteita yhtenäistetään ja uudistetaan suunnitelmakaudella. Liikennevirasto myös kehittää liikennejärjestelmän tunnuslukuja, jotta ne paremmin toimisivat ohjauksen ja suunnittelun lähtökohtina.

Maankäytön ja väylähankkeiden suunnittelua ja suunnitteluun liittyvää vuorovaikutusta kansalaisten ja sidosryhmien kanssa tehdään jatkossa entistä tiiviimpänä yhteistyönä. Maankäytön suunnitelmien liikenteellisten vaikutusten arviointia ja liikennehankkeiden maankäytön vaikutusten arviointia parannetaan suunnittelukaudella.

2.3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITTELU

Liikenneviraston tehtävänä on valmistella ja tarjota valtakunnallisia linjauksia liikennejärjestelmälle. Virasto tarjoaa alueelliseen suunnitteluun vesiliikenteen ja raideliikenteen osaamista. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tehtävänä on tuoda alueilla esiin valtakunnalliset linjaukset ja sovittaa niitä yhteen alueen liikennejärjestelmän tarpeisiin. Joukkoliikenteen järjestämisessä ELY-keskuksilla on keskeinen rooli. Maakuntien liittojen tehtävänä on käynnistää ja edistää liikennejärjestelmäsuunnittelua ja sovittaa sitä maakunnan muuhun suunnitteluun.

Matkojen ja kuljetusten toimivuus nyt ja tulevaisuudessa saavutetaan eri liikennemuotojen yhteistyöllä. Tavoitteena ovat ennakoitavat, turvalliset ja tehokkaat matkat ja kuljetukset keskeisillä yhteyksillä maan eri osien välillä ja ulkomaan liikenteessä. Liikenneverkot, satamat ja lentoasemat muodostavat laajan kokonaisuuden, jonka palvelutasoa on tarpeen luokitella ja priorisoida. Keskeisten yhteyksien määrittelyllä muodostetaan lähtökohdat maankäytön suunnittelulle sekä varmistetaan liikenneverkon pitkäjänteinen kehittäminen ja taloudellisten resurssien tehokas käyttö.

Runkoverkon valmistelu käynnistyi työryhmätyönä 2004. Työryhmä koostui liikenne- ja viestintäministeriön,

Suomen Kuntaliiton, Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen, kauppa- ja teollisuusministeriön, sisäasiainministeriön ja ympäristöministeriön edustajista. Alustava ehdotus valtakunnallisesti merkittävistä liikenneverkkojen runkoverkoista tehtiin keväällä 2005 (Työryhmän väliraportti LVM 48/2005). Viranomaisten suunnitelmia ja ohjelmia koskevan lain mukaan (ns. SOVA-laki) ehdotuksesta tehtiin vaikutusten arviointi. Vaikutukset arvioitiin liikenteeseen, aluekehitykseen, elinkeinoelämään ja ympäristöön liittyen. Talvella 2005 - 2006 järjestettiin laaja kuulemiskierros. Saadut lausunnot ja mielipiteet tutkittiin ja otettiin mahdollisuuksien mukaan huomioon päätösehdotuksessa. Työryhmän mietintö valmistui kesäkuussa 2006 (Työryhmän raportti 43/2006). Maantielain ja rautatielain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää runkoverkoista. Valtioneuvostossa asiaa ei ole viety eteenpäin.

Maakunnallisen suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamista edistetään suunnitelmakaudella. Elinkeinoelämän tarpeiden ja muutosten huomioon ottaminen on yksi keskeinen tavoite.

Valtion ja kuntien välille on kehittymässä uutena menetelynä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus (MAL-aiesopimus) isoille kaupunkiseuduille PARAS-hankkeen tuloksena. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen on tärkeää seuduilla, joissa maankäytön kehitys on nopeaa. Kestävä yhdyskuntarakenne ja kilpailukykyinen joukkoliikenne ovat keskeiset tavoitteet. Eri toimijoiden roolia sopimisessa kehitetään suunnitelmakaudella.

Terminaalien kehittäminen on tärkeä osa ketjujen parantamista. Henkilöliikenteessä tämä tarkoittaa osallistumista matkakeskusten, asemien sekä näihin liittyvän matkustajainformaation, liityntäliikenteen ja -pysäköinnin suunnitteluun yhdessä eri toimijoiden kanssa. Tavaraliikenteen sujuvuuden parantamiseksi kehitetään terminaalien ja kuorma-alueiden toimivuutta yhdessä asiakkaiden, rautatieyritysten ja muiden toimijoiden kanssa.

2.4 JULKINEN LIIKENNE

2.4.1 Julkisen liikenteen linjaukset

Julkinen liikenteen 85 M€:n vuotuinen rahoitus käytetään pääosin liikenteen ostoihin ja lipputukeen.

Julkinen liikenteen rahoituksen ensisijainen tarkoitus on perinteisesti ollut peruspalvelutason turvaaminen. Suunnitelmakaudella painopistettä siirretään kohti joukkoliikenteen kehittämistä ja edistämistä.

Lisää matkustajia joukkoliikenteeseen voidaan saada kasvavilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä. Samalla haja-asutusalueilla on huolehdittava peruspalvelutasoisen

julkisen liikenteen toteutumisesta. Työ vaatii pitkäjänteisyyttä, yhteistyötä ja uusia rahoitusmalleja.

Kaukoliikenteen palvelutason määrittely ja alueellinen joukkoliikenteen palvelutason määrittely on tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä koko maassa yhtenäisin kriteerein, jotta rahoituksen tasapuolisuutta ja vaikuttavuutta voidaan arvioida entistä paremmin.

Kaukoliikenteen palvelutason määrittelystä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Liikennevirasto osallistuu työhön tiiviisti. Valtakunnallisen joukkoliikenneverkon toimivuuden varmistamiseksi kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn avulla voidaan tarpeen mukaan priorisoida eri kulkumuotoja.

Alueellisen palvelutason määrittelytyön tärkein tehtävä on taata tasapuoliset edellytykset peruspalvelutasoisen liikenteen turvaamiseksi. Kasvavilla kaupunkiseuduilla tehdään tiiviisti liikennejärjestelmätyöhön kytkettyjä joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmia, joihin Liikennevirasto mahdollisuuksien mukaan sitoutuu aiesopimuksilla.

Ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat päättymässä keskeisillä liikennealueilla vuonna 2014. Siirtymäaikana kehitetään joukkoliikenteen uusia järjestämistapoja.

Uusia liikenteen järjestämistapoja on käytettävä viisaasti ja monipuolisesti. Lipputulot ja yhteiskunnan panostukset on saatava yhteistyöllä, suunnittelulla ja sopimuksilla tuottamaan mahdollisimman hyvää peruspalvelutasoa sekä kasvavilla kaupunkiseuduilla entistä suurempaa joukkoliikenteen matkustajaosuutta.

Suunnittelukauden lopussa suurin osa Suomen joukkoliikenteestä perustuu joko käyttöoikeussopimuksiin tai tilaaja-tuottajamalliin. Kaukoliikenne toimii suunnittelukauden lopussa pääosin markkinaehtoisesti.

2.4.2 Joukkoliikenteen kehittäminen

Joukkoliikenteen kehittämistä rahoitetaan alueellisen liikenteen ostojen, lippukorvausten ja kehittämisen määrärahasta, suurten kaupunkien joukkoliikenteestä (10 M€). Joukkoliikenteen tutkimus- ja kehittämistoimintaan on osoitettu erikseen vuotuinen 1 M€:n rahoitus.

Joukkoliikenteen kehittämistä tehdään kansallisen joukkoliikenteen kehittämissohjelman mukaisesti.

Joukkoliikennettä kehitetään keväällä 2009 valmistuneen joukkoliikenteen kehittämissohjelman pohjalta (LVM 19/2009: "Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi"). Suunnittelukaudella ohjelmasta toteutetaan seuraavia toimia:

1. Kilpailukykyä kaupunkiliikenteeseen

Joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden parannetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Helsingin,

Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa yhteistyössä laadittujen kehittämissohjelmien toimenpiteet, jotka käsittelevät seutujen (esim. HSL-alueen laajeneminen) laajenemista sekä matkaketjujen syntymistä (esim. liityntäpysäköinti). Suunnittelurahoitus tulee kokonaan suurten kaupunkien tuesta, investointien toteuttaminen on sovittava erikseen.

2. Palvelutasoa kaupunkiseutujen liikenteeseen

Suurten kaupunkiseutujen lisäksi myös erityisesti Kuopion, Jyväskylän, Lahden ja Hämeenlinnan seuduilla joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan kehittämällä liikenteen laatuikäytäviä (=lisää tarjontaa tietyille käytäville). Rahoitus tulee alueellisesta rahoituksesta. Kehittäminen tarkoittaa tässä ensisijaisesti rahoituksen tehokkaampaa kohdentamista.

3. Maaseudulle joukkoliikenteen peruspalvelut

Pienillä kaupunkiseuduilla ja maaseudulla asuville turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut. Kehittämistavoitteena on yhdistää kuntien velvoitekujetukset ja avoin tarjonta mahdollisimman tehokkaasti. Toisena kehittämistavoitteena on laajentaa kutsuohjattua joukkoliikennettä erityisesti linjaliikenteen osalta kannattamattomilla alueilla.

4. Yhteensopivat matkakortit

Toteutetaan valtakunnallinen yhteensopiva joukkoliikenteen eLippu yhdessä alan toimijoiden (HSL, VR, Matkahuolto, Tampere ja Turku) kanssa. Kortti mahdollistaa sopimusperusteisesti saman matkakortin käytön kauko- ja paikallisiikenteen kulkuvälineissä koko matkaketjulla. Sama matkakortti kelpaa kaikilla matkoilla ja kaikissa liikennevälineissä, ja siihen voi ostaa lipputuotteita eri toimijoiden lipunmyyntipisteistä. Kortti toimii tulevaisuudessa myös verkkopohjaisten laskutusjärjestelmien tunnistusvälineenä.

5. Matkustajan tietopalvelu

Tilataan palveluna julkisen liikenteen eri toimijoiden info-palveluita yhdistävä järjestelmä, joka sisältää reitityspalvelut. Yksityiset palveluntarjoajat rakentavat järjestelmän päälle käyttöliittymänsä ja tarjoavat matkustajainformaatiota omien mobiili- ja verkkopalveluiden kautta.

2.4.3 Rautatie- ja linja-autoliikenteen ostot ja lippukorvaukset

Rautatie- ja linja-autoliikenteen ostoihin ja hintaveroitteen korvaamiseen käytetään vuosittain valtion rahoitusta noin 74 M€.

Suunnitelmakaudella lisätään rahoituksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta muun muassa palvelutasomäärittelyjen avulla.

Valtaosa Liikenneviraston valmistelemasta julkisen liikenteen rahoituksesta ohjautuu rautatie- ja linja-autoliikenteen ostoihin ja hintavelvoitteiden korvaamiseen (lippukorvauksiin). Alueellisen ja paikallisen liikenteen rahoitukseen (linja-autoliikennettä) käytetään 43 M€, junien lähiliikenteen palvelujen ostoihin 10 M€, junien kaukoliikenteen ostoihin 20 M€ ja Kemijärven yöjuna-liikenteen ostoon 1,2 M€.

Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä julkisessa liikenteessä tavoitteena on turvata työ-, opiskelu- ja liityntämatkoja palvelevat yhteydet sekä keskeiset asiointiyhteydet. Tavoitteena on, että jokainen voi asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kahdesti viikossa. Julkisen liikenteen tarjonnan tulee lisäksi olla alueellisesti mahdollisimman kattavaa.

Suunnitelmakauden alkuvuosina on tarkoituksena selkiinnyttää LVM:n ja Liikenneviraston sekä ELY-keskusten välistä roolia joukkoliikenteen kehittämisessä. Tavoitteena on löytää toimintamalli, joka parhaiten auttaa kehittämään joukkoliikenteen seudullista suunnittelua ja ostoperiaatteita.

Suunnittelukauden aikana tehtävien joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen pohjalta haetaan julkisen rahan käytölle entistä parempaa vaikuttavuutta niin peruspalvelutasoisessa kuin henkilöautoliikenteen kanssa kilpailevassa liikenteessä. Palvelutason määrittysten tehtävänä on myös edistää markkinaehtoisen liikenteen syntymistä ja toimintaedellytyksiä. Liikennevirasto ohjaa ELY-keskuksia tekemään joukkoliikenteen alueelliset palvelutason määrittelyt. Kaukoliikenteen palvelutason määrittely tehdään Liikenneviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyönä.

2.5 SAARISTOLIIKENNE

Saaristoliikenteeseen eli maanteiden lauttaliikenteen ja saariston yhteysalusliikenteeseen käytetään vuosittain noin 55 M€. Lauttaliikenne (44 M€) rahoitetaan perusväylänpidosta ja yhteysalusliikenne (11 M€) liikenteen tukien määrärahasta. Saaristoliikenteestä vastaa keskitetysti Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Suunnitelmakaudella jatketaan lauttoja korvaavien siltojen suunnittelua sekä liikennepalvelujen markkinoiden ja palvelusopimusten kehittämistä.

Maantielauttapaikkoja on tällä hetkellä 42. Suunnitelmakaudella jatketaan maantielauttoja korvaavien siltojen suunnittelua sellaisiin kohteisiin, joissa säästöillä voidaan kattaa sillanrakennuskustannukset. Tällaisia kohteita on Saimaan ja Turun saariston alueella 9 kappaletta. Toisaalta joitakin lautoilla hoidettavia yksityistieyhteyksiä on siirtymässä maanteiksi.

Yhteysalusliikennepalveluilla mahdollistetaan liikkuminen saaristossa. Yhteysalusreittejä on 20. Suunnitelmakaudella reittien määrä pysyy nykyisellä tasolla.

Liikenneviraston lähtökohtana on turvata saaristoliikenteen palvelut nykyisellä tasolla. Liikennöinnin toimintavarmuus sekä uusiutuva kalusto edellyttävät saaristoliikennettä palvelevien rantarakenteiden sekä väylien uusimista ja ylläpitoa.

Suunnitelmakaudella jatketaan markkinoiden ja palvelusopimusten kehittämistä. Erillisinä rahoitettavat kahden maantielautan investoinnit jatkuvat vielä suunnitelmakauden ensimmäisenä vuotena. Muuten kaluston uusittuminen tapahtuu osana pitkäaikaisia palvelusopimuksia.

2.6 KUNNOSSAPITO

2.6.1 Kunnossapidon linjaukset

Kunnossapidon menot suunnitelmakaudella ovat vuosittain keskimäärin 676 M€, joka on yli puolet väylienpidon kokonaisrahoituksesta. Rahoituksesta 65 % käytetään maanteiden, 30 % rataverkon ja 5 % vesiväylien kunnossapitoon.

Kunnossapidolla väylät ja liikenteen edellyttämät rakenteet, varusteet ja ohjausjärjestelmät pidetään päivittäin liikenteen tarpeen mukaisessa kunnossa. Kustannustason noustessa hoidon ja käytön kulut kasvavat, jolloin muun muassa ylläpidosta tingitään.

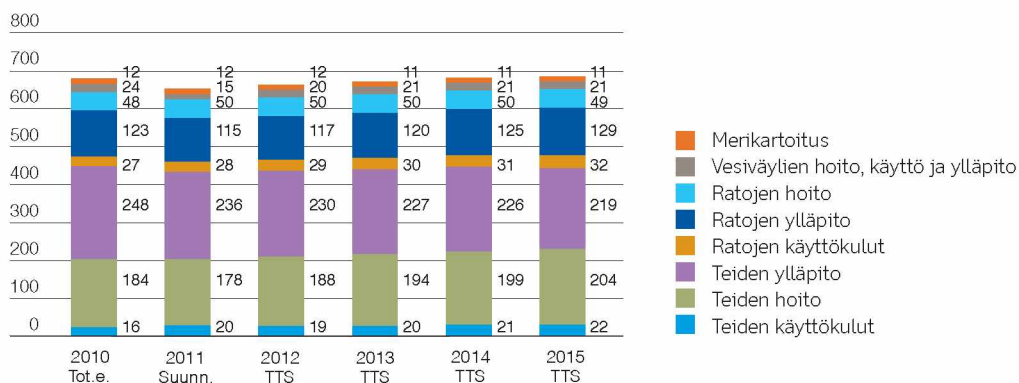
Kunnossapidon riittävän tason ylläpitäminen priorisoidaan väylänpidon resurssien ohjauksessa. Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen on ensisijaista. Pidempijänteisiä toimia voidaan siirtää, mutta niiden myöhentäminen merkitsee huonokuntoisten väylien ja siltojen määrän kasvua. Korjauskohteista tärkeimpiä ovat liikenteelle mahdollisen riskin tai haitan aiheuttamat vauriot ja sellainen vaurioituminen, jonka korjaamisen kustannus ajan kuluessa selvästi kasvaa.

Kustannuskehitys laskee kunnossapidon määrärahan ostovoimaa. Osa urakoista, kuten teiden päivittäinen hoito, on sidottu indeksiin. Käyttökustannukset (energia) kasvavat niin ikään vuosittain. Kustannuskehitys lisää etenkin hoidon ja käytön menoja, mikä on kiinteän menokehityksen suunnitelmassa poissa muusta toiminnasta.

Kunnossapidon taso priorisoidaan väyläverkolla liikenteellisen tarpeen, tarkoituksenmukaisuuden ja varojen käytön yhteiskunnallisen tehokkuuden kannalta. Suunnitelmakaudella päivitetään ja kehitetään menettelyt niin, että väylästä rakenteellisen kunnan kehittyminen ja päivittäinen palvelutaso pystytään optimoimaan käytettävissä olevat resurssit huomioon ottaen.

Eritasoisten teiden ja ratojen erilainen palvelutaso merkitsee aina kuljetusten ja matkojen kannalta vaihtelevia

Kunnossapidon menojen toteutumaennuste vuonna 2010, suunnitelma vuodelle 2011 ja TTS-kaudelle 2012 - 2015



olosuhteita. Valtakunnallisten yhteyksien ja kaupunkiseudun suurten liikennemassojen palvelutaso pidetään hyvänä.

2.6.2 Vesiväylien hoito, käyttö ja ylläpito

Vesiväylien ylläpitoon, hoitoon ja käyttöön käytetään vuodessa keskimäärin 20 M€. Tällä rahoitetaan väylien ylläpito ja hoito, kanavien käyttö ja ylläpito sekä turvalaitteiden tarkistukset, huollot ja korjaukset. Suunnitelmakaudella vesiväylien hoidon ja kanavien kunnossapito avataan kilpailulle.

Merikartoitusohjelma pohjautuu merenkulun asiakkaiden tarpeisiin sekä kansallisten säädösten ja kansainvälisten sopimusten velvoitteisiin erityisesti Itämeren meriturvallisuuden osalta.

TTS-kaudella vesiväylien hoidon sekä kanavien kunnossapidon palvelut avataan asteittain kilpailulle. Siirtymäaikana Liikennevirasto tilaa osan ylläpitopalveluista suoraan valtionyhtiö Meritaito Oy:ltä. Kilpailun avaamisen yhteydessä kehitetään hankintamenettelyjä sekä turvalaitteiden huoltovapautta, pitkäkestoisuutta ja kaukovalvontaa. Kilpailun avaamisen tavoite on palvelujen tehostuminen ja kustannustason aleneminen, jolloin vesiväylien hoidon ja käytön rahoitusta voidaan ohjata enemmän välttämättömiin turvalaitteiden ja kanavien ylläpitohankkeisiin.

2.6.3 Merikartoitus

Merikartoituksen kustannukset TTS-kaudella ovat keskimäärin 12 M€ vuodessa. Kansainvälisten sopimusten velvoittama merikarttapalveluiden ylläpito maksaa noin 4 M€ vuodessa. Merenmittaushankinnat avataan kilpailulle, ja hankintaan käytetään v. 2012 noin 8 M€,

jonka jälkeen 7 M€ vuodessa. Suunnitelmakaudella kehitetään karttojen tietosisältöä ja laatua.

Merikartoitus on luonteeltaan kansainvälistä yhteistyötä (mm. standardointi, kehittäminen ja merikarttapalvelujen järjestäminen). Merikartoitusohjelma pohjautuu merenkulun asiakkaiden tarpeisiin ja kansallisten säädösten sekä kansainvälisten sopimusten velvoitteisiin erityisesti Itämeren meriturvallisuuden osalta.

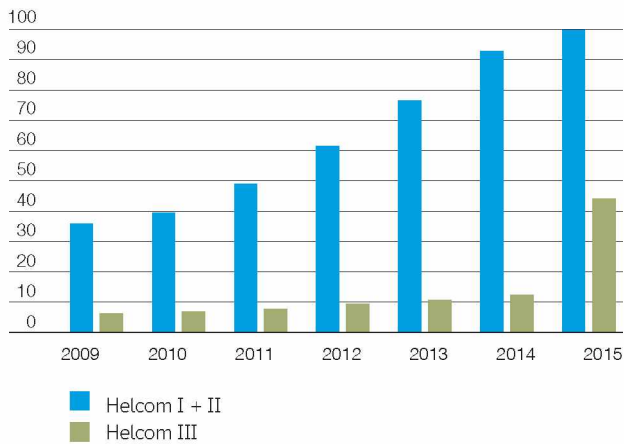
IMO (kansainvälinen merenkulkujärjestö) päätti 2010 laajentaa elektronisen navigointijärjestelmän ja elektronisten merikarttojen käytön pakollisuutta koskemaan suurinta osaa kauppamerenkulun aluksista. Tästä seurannut vaatimus elektronisten merikarttojen riittävästä kattavuudesta on saavutettu Suomen osalta vuoden 2010 lopussa, jonka jälkeen painopisteenä on merikarttapalvelujen tietosisällön ja laadun kehittäminen. TTS-kaudella uudistetaan merikarttatietojärjestelmä, jotta mahdollistetaan seuraavan sukupolven navigointisovellusten ja järjestelmien käyttöönotto.

Merenmittaushankinnat avataan kilpailulle vaiheittain: v. 2011 yksi kolmasosa, v. 2012 kaksi kolmasosaa, ja sen jälkeen kokonaisuudessaan.

Merikartoituksen toiminnassa tullaan merenkulkuasiakkaiden tarpeiden lisäksi huomioimaan Itämeren suojelua tukevat ja öljyntorjuntavalmiutta kehittävät merenmittaushankinnat. Suunnitelmakaudella tavoitteena on merenmittausten uudistaminen kaikilla tärkeimmillä merikuljetusreiteillä Itämeren suojelukomissiolle (Helsinki Commission, HELCOM) esitetyn suunnitelman mukaisesti. Lisäksi tavoitteena on kauppamerenkulun väylien tarkistusmittausten loppuunsaattaminen sekä muun vesiliikenteen käyttämän matalaväylästä mittaustietojen parantaminen.

Kuva 11.

Merenmittausten uudistaminen tärkeimmillä merikuljetusreiteillä (ns. HELCOM-mittaukset), %



Laadukas sertifioitu merikartoitustoiminta sekä luotettavat merikarttapalvelut ja niiden kehittäminen suunnitellusti ylläpitävät turvallisen sekä sujuvan merenkulun edellytyksiä ja ehkäisevät onnettomuuksia. Merikartoitustietojen jakelu myös yhteiskunnan muuhun käyttöön hyödyttää merkittävästi merellisessä ympäristössä asuvia tai siellä liikkuvia kansalaisia.

2.6.4 Rataverkon hoito

Rataverkon hoidon kustannukset ovat TTS-kaudella keskimäärin 123 M€ vuodessa. Hoitoon kuuluu muun muassa radan ja siihen kuuluvien laitteiden hoito, liikkuvan kaluston kunnan valvontalaitteistot, rata-ympäristön hoito, pilaantuneiden maiden käsittely, isännöintipalvelut ja kiinteistöjen hoito.

Lisääntyneen tekniikan takia hoidon kustannukset kasvavat vuoden 2012 117 M€:sta noin 129 M€:oon vuonna 2015.

Suomessa rataverkon kunnossapidossa on käytössä rataisännöintijärjestelmä, jossa maa on jaettu neljään isännöintialueeseen ja 12 kunnossapitoalueeseen. Rataisännöitsijät valvovat alueellaan Liikenneviraston etua sekä sen tilaamia kunnossapitotöitä.

Junaliikenteen radiopuhelinjärjestelmän (RAILI) käyttöönotto, Kehäradan valmistuminen ja turvalaitetekniikan lisääntyminen nostavat hoidon kustannuksia.

Kunnossapidon kilpailuttamisella ja markkinoiden avaamisella pyritään hillitsemään lisääntyneen tekniikan tuomia kustannusvaikutuksia ja samalla parantamaan rataverkon kuntoa. Kilpailuttaminen laajenee TTS-kaudella käsittämään kaikki 12 kunnossapitoaluetta ja kaikki tekniikan alueet. Hoidon kustannuksiin vaikuttavat asemien ja laiturialueiden tiukentuvat turvallisuus- ja laatuvaatimukset.

2.6.5 Rataverkon käyttö

Rataverkon käytön kustannukset ovat TTS-kaudella keskimäärin 30 M€ vuodessa. Käyttö koostuu sähköradan sekä junaliikenteen radiopuhelinjärjestelmän operatiivisesta käytöstä.

Suunnitelmakaudella automatiikan kasvu vähentää henkilöstökuluja. Kaikkiaan käytön kustannukset kuitenkin kasvavat 11 %.

Liikenneviraston valtakunnallisen Rataliikennekeskuksen lisäksi on liikenteenohjauskeskuksia 5 kpl ja 17 pienempää paikallista ohjauspistettä. Sähköradan käyttökeskusaluetta on 4 kpl. Muita käyttökohteita ovat mm. avattavat sillat. Käyttöön kuuluu energian jakelu ja hankinta. Energian tärkeimmät käyttökohteet ovat vaihdelämmitykset ja ratatekniikka. Junaliikenteen radiopuhelinjärjestelmän käyttö tapahtuu erillisestä käyttökeskuksesta, joka toimii 24 tuntia vuorokaudessa kaikkina viikonpäivinä. Automatiikan kasvu on tuonut huomattavia henkilösäästöjä, mutta samalla hoidon kustannukset ovat kasvaneet.

Kuva 12.

Ratojen ja niiden liikenteen jakautuminen kunnossapitoluokkiin

Kp-luokka	Ratapituus	Osuus brt-tonnikilometreistä	Suurin nopeus
1AA	62	2	≤ 220 km/h
1A	605	23	≤ 160 - 200 km/h
1	1 913	55	≤ 140 km/h
2	973	11	≤ 120 km/h
3	752	6	≤ 110 km/h
4	560	2	71 - 100 km/h
5	579	1	51 - 70 km/h
6	223	0	< 50 km/h
muu	134	0	
	5 801 km	100 %	

2.6.6 Rataverkon ylläpito

Rataverkon ylläpitoon käytetään suunnittelukaudella noin 50 M€ vuodessa.

Ylläpidon toimenpiteet ovat kustannuksiltaan vähäisiä toimia, joilla uusitaan rakenteita alkuperäistä vastaaviksi. Usein käytetään kierrätysmateriaaleja, esimerkiksi uusitaan ratapihan yhden raiteen pölkyt ja vaihdetaan joitakin loppuun kuluneita vaihteita. Tyypillisiä ovat siltojen, rumppujen ja sähköratalaitteiden ylläpitotoimenpiteet.

2.6.7 Maanteiden hoito ja käyttö

Maanteiden hoitoon ja käyttöön käytetään TTS-kaudella keskimäärin 216 M€ vuodessa. Tieverkon hoidolla mahdollistetaan liikenne talvella, pidetään soratiet kulkukelpoisina, huolehditaan tieympäristön siisteydestä sekä valaistuksen ja muiden varusteiden käyttökunnosta.

Kustannustason nousun takia maanteiden hoidon ja käytön menot kasvavat 207 M€:sta vuonna 2012 noin 225 M€:oon vuonna 2015. Hoidon taso määräytyy liikenteellisen tarpeen perusteella. Suunnitelma-kaudella hoidon laadun toteutumaa parannetaan.

Tieverkon hoidon tuottama palvelutaso pidetään nykyisen mukaisena. Aiemmin hyväksytyt ja osittain käyttöön otetut toimintalinjamuutokset (talvihoidossa ja sorateiden hoidossa) viedään läpi alueurakoiden kilpailuttamisen yhteydessä asteittain koko maahan. Keskeiset muutokset ovat talvihoidon osalta yöajan laadun kohottaminen alemmalla tieverkolla ja sorateiden laadun uusi määrittelytapa ja täsmennys asiakaslähtöisesti.

Tiestön hoidon taso määräytyy tien liikenteellisen tarpeen perusteella kuvan 13 mukaisesti.

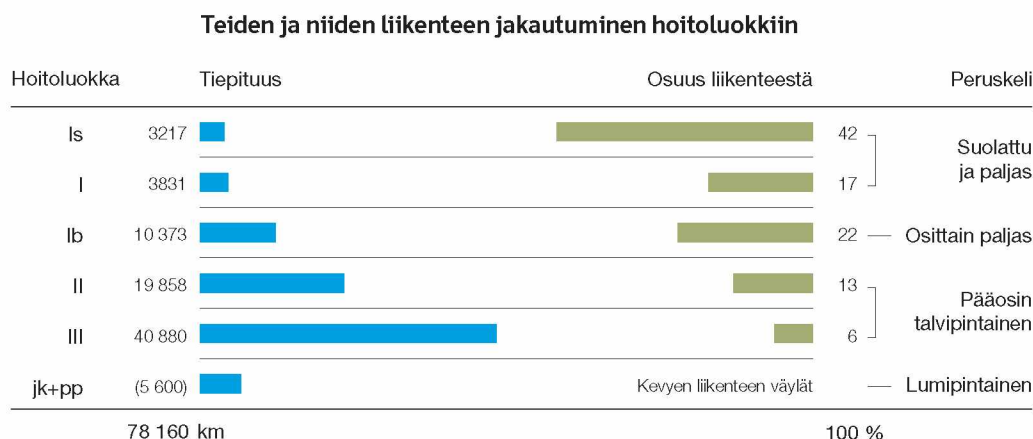
Tieverkon hoito hankitaan 3 - 7-vuotisina laatuvas-
tuullisina palvelusopimuksina, joita on yhteensä 82 kappaletta. Palvelusopimukset on sidottu täysimääräisesti indeksiin, jolloin kustannustason yleinen kehitys lisää merkittävästi niiden menoja. Hoidon hankinnassa on kattavasti käytössä toimivuusvaatimukset ja palveluhenkisyttä parantava bonusjärjestelmä. Näillä kannustetaan urakoitsijoita joustavaan asiakassuuntautuneeseen toimintatapaan, mutta samalla myös tuottavuuden parantamiseen.

Laadunvarmistuksen merkitys on noussut ja noussemassa entistä tärkeämmäksi palveluun vaikuttavaksi tekijäksi. Tavoitteena on, että suunnitelma-kaudella laadun toteutuma on nykyistä paremmalla tasolla ja vastaa paremmin asiakkaiden odotuksia.

Tiesuolan käyttö liukkaudentorjunnassa jakaa jatkuvasti tienkäyttäjien mielipiteet. Suolan käyttö lisääntyy hiukan talvihoidon tehostuksen vuoksi. Pohjavesialueiden ympäristöhaitat pidetään hallinnassa vähentämällä paikallisesti suolausta herkillä pohjavesialueilla tai korvaamalla natriumkloridi biologisesti hajoavalla liukkaudentorjunta-aineella, kuitenkin niin, että liikenteen turvallisuus ja sujuvuus varmistetaan. Talven poikkeuksellisten sääolosuhteiden varalta on sovittu menettelytavat, joilla nykyistä paremmin varmistetaan liikenteen kohtuullinen toimivuus ja eri tahojen yhteistoiminta ongelmatilanteissa.

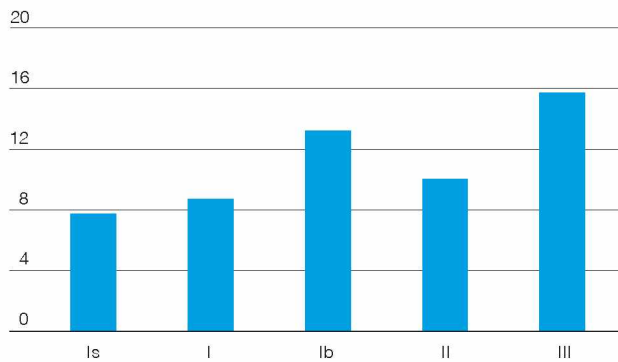
Liikenneympäristön hoidon laatutaso pidetään entisellä tasolla. Tähän tehtäväkokonaisuuteen kuuluvat viherympäristö, puhtaanapito ja erilaiset varusteet. Tievalaistuksen energiakäyttöä pyritään säästämään EU:n tavoitteiden mukaisesti 9 %. Tievalaistus kattaa 15 % maantieverkosta, ja valaistuksen energiakulutus on noin 160 gigawattituntia. Valaistuksen käyttöä rajataan sydänyön tunteina energian kulutustavoitteiden saavuttamiseksi. Elohopealampuista luovutaan, ja valaistusta ja sen ohjausta parannetaan.

Kuva 13.



Kuva 14.

Välttävien ja huonojen keliäen osuus eri hoitoluokan teillä 2007 - 2010, % sydäntalven kalenteriajasta



2.6.8 Maanteiden ylläpito

Maanteiden ylläpitoon käytetään TTS-kaudella keskimäärin 225 M€/v. Tieverkon ylläpito kohdistuu päällysteiden uusimiseen, päällystettyjen teiden rakenteiden korjauksiin, tiemerkintöihin, siltojen ylläpitoon, varusteiden ja laitteiden ylläpitoon, sorateiden rakenteiden korjauksiin ja liikenneympäristöä parantaviin korjauksiin.

Hoidon ja käytön menojen kasvaessa ylläpidon menot pienenevät 230 M€:sta vuonna 2012 noin 220 M€:oon vuonna 2015. Tämän seurauksena huonokuntoisten päällysteiden, siltojen ja sorateiden määrä kasvaa.

Ylläpidon ja korvausinvestointien reaali rahoitus vähenee merkittävästi suunnittelukaudella, koska toimenpiteiden hinnat nousevat ja samalla hoidon alueurakoiden osuus perustienpidon rahoituksesta suurenee. Rahoituksen vähenemä kohdistetaan vähäliikenteisen tieverkon (päällystetyt tiet ja soratiet) ylläpitoon ja suunnittelu-kauden lopulla myös siltojen ylläpitoon.

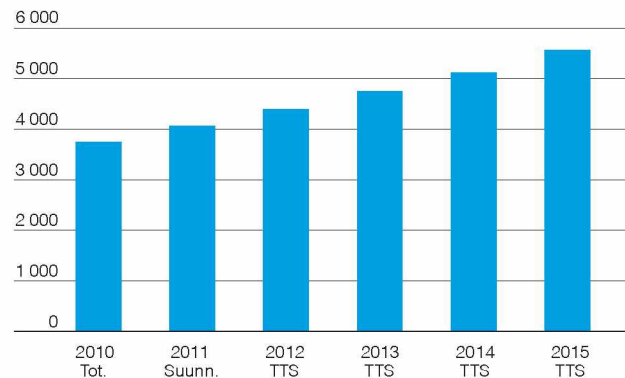
Päällysteiden uusimisväli pitenee erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Suunnitelmakaudella pystytään varmistamaan vilkkaimmin liikenneidyn tiestön hyvä kunto. Huonokuntoisten päällysteiden määrä nousee nykyisestä 3 700 kilometristä (7 % verkon pituudesta) noin 5 600 kilometriin (11 %). Päällysteiden huonokuntoisuus määritetään uran ja tasaisuuden perusteella. Päällystetyllä tieverkolla on lisäksi muita kuntopuutteita (sivukaltevuusongelmia, painumia), joita ei korjata tällä suunnitelmakaudella.

Jalankulku- ja polkupyöräteiden verkko on käytännössä rakennettu viimeisen 25 vuoden aikana. Väylien vanhentamisen myötä korjaus- ja uudelleenpäällystämisen määrä lisääntyy suunnitelmakaudella noin puolitoistakertaiseksi.

Sorateiden ylläpito hoidettiin vuosina 2008 - 2010 lähes pelkästään puuhoitoon kohdistetulla rahoituksella.

Kuva 15.

Huonokuntoisten päällysteiden määrän kehitys suunnittelukaudella, km



Tämän lisäksi on korjattu pieni joukko muita painorajoitus-alttiita liittymävälejä muiden asiakasryhmien tarpeiden pohjalta. Puuhoitoon kohdistetulla rahoituksella sorateiden kuntotilannetta on saatu parannettua ja kunto pysyy kohtuullisena vuoteen 2012 asti. Tämän jälkeen sorateiden kunto alkaa heiketä.

Siltojen ylläpidon rahoitus pidetään kauden alussa vuoden 2011 tasolla, mikä on hieman alle toimintalinjoissa esitetyn tarpeen. Kauden lopulla rahoitus putoaa vielä 10 prosenttia, mikä kiihdyttää sillaston rappeutumista. Huonojen siltojen määrä lisääntyy nykyisestä 750 sillasta noin 800 silltaan.

Varusteiden ja laitteiden määrä lisääntyy jatkuvasti, ja samalla entistä suurempi osa saavuttaa uusimisien. Näiden ylläpitoa tehostetaan uusien toimintalinjojen mukaisesti, ja panostetaan kaiteiden, liikennemerkkien ja pysäkkikatosten kuntotason parantamiseen. Erityisesti kaiteiden toiminnallinen vanhentuminen asettaa paineita ohjelmoidulle uusimiselle.

2.7 LIIKENTEENHALLINTA

2.7.1 Liikenteen hallinnan linjaukset

Liikenteen hallinnan menot suunnittelukaudella ovat keskimäärin 120 M€ vuodessa. Rahoituksesta n. 41 M€ käytetään talvimerenkulun, 50 M€ rataverkon, 17 M€ maanteiden ja 12 M€ merenkulun liikenteen hallintaan. Lisäksi liikenteen hallinnan järjestelmien ja ICT-laitteiden uusimiseen käytetään suunnitelmakaudella 76 M€.

Liikenteen hallinnan rooli liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamisessa kasvaa suunnittelu-kaudella entisestään. Liikenteen hallinnan tavoitteena on väyläkapasiteetin mahdollisimman tehokas käyttö sekä loppukäyttäjien hyvä palvelu hyödyntäen uutta teknologiaa ja ohjausmekanismeja.

Liikenteenhallinnan tavoitteena on parantaa loppukäytäjän matkojen ja kuljetusten turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta. Lähtökohtana on olemassa olevan väyläkapasiteetin mahdollisimman tehokas käyttö hyödyntäen uutta teknologiaa ja ohjausmekanismeja. Liikenteenhallinnan keinoin voidaan vaikuttaa myös liikenteen päästöihin parantamalla liikenteen sujuvuutta ja toisaalta ottamalla käyttöön liikkumisen ohjauskeinoja, joilla liikennettä pystytään tasaamaan ajallisesti ja paikallisesti sekä ohjaamaan sitä eri liikennemuotoihin.

Liikenteenhallinnan painopisteitä suunnittelukaudella ovat häiriöhallinnan, ennakoinnin ja ennustettavuuden edelleen kehittäminen, liikenteen tilannekuvan parantaminen, matkustajien ja liikkujien ajantasaisen informaatiopalvelujen kehittäminen sekä liikenteenohjausjärjestelmien uusiminen, kehittäminen ja integrointi. Liikenteen ohjauksen kehittämistoimenpiteet ovat osa kansallisen älyliikenteen strategian toteuttamista.

Itämeren meriliikenteen turvallisuuden varmistamisessa liikenteenhallinnalla on keskeinen rooli. Suunnittelukaudella meriliikenteenohjauksessa otetaan käyttöön säiliöalusten reitin tarkastus ja seuranta sekä automaattinen riskientunnistusjärjestelmä osana meriliikenteen ohjausjärjestelmän uusimista.

Rataliikenteen puolella liikenteen ohjauksen investointien avulla taataan ennen kaikkea päivittäisen liikennöitävyyden turvallisuus, mutta edistetään myös sujuvuutta yhä kasvaville liikennemäärille.

Tieliikenteenhallinnassa liikennöitävyyttä ja tieverkon tilannekuvaa kehitetään siten, että tietoja voidaan käyttää tehokkaasti sekä proaktiiviseen liikenteen ohjaamiseen ja tiedottamiseen että loppukäyttäjille tuotettavien lisäarvopalveluiden tietolähteenä.

Liikenteenohjausjärjestelmien uusiminen ja integrointi parantavat myös viranomaisen tuottaman tiedon monipuolista käyttöä ja hyödynnettävyyttä. Liikenteenhallinnan toiminnan keskeinen osa-alue on aktiivinen ja toimiva yhteistyö eri viranomaisten kanssa.

2.7.2 Alusliikennepalvelut

Alusliikennepalvelujen menot TTS-kaudella ovat keskimäärin 12 M€ vuodessa.

Alusliikennepalvelut sisältävät liikenteenohjauksen, turvallisuusradion ja meriliikenteen telematiikan. Meriliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa ovat ajantasainen liikenteen ja meriolosuhteiden seuranta, viranomaisluontoinen liikenteelle tiedottaminen, liikenteen järjestely ja navigointiapu, häiriönhallinta yhdessä muiden viranomaisten kanssa sekä liikennettä palvelevan telematiikan ylläpito.

Meriliikenteen alusliikennepalvelu VTS kattaa Suomen koko rannikon ja Saimaan vesistön. Järjestelmän taustatietoina

toimivat samat ajantasaiset elektroniset merikartta-aineistot (ENC), joita laivojen navigointijärjestelmät käyttävät. Suomenlahden liikennettä valvotaan Suomen, Viron ja Venäjän yhteisellä GOFREP-valvontajärjestelmällä (Gulf of Finland Reporting System). Alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä AIS tuottaa ajantasaisia tietoja alusten liikkeistä myös VTS-alueiden ulkopuolelta. VTS- ja AIS-järjestelmien tuottamaa laajaa tietoa hyödyntäen on käynnistymässä älykkäiden riski-indikaattorijärjestelmien kehitystyö tukemaan meriliikenteen ohjausjärjestelmiä.

Alusliikennepalvelun järjestelmien kokonaisuudistus on suunniteltu ajoitettavan TTS-kaudelle, mutta rahoitus on vielä ratkaisematta. Aiempaa enemmän joudutaan huomioimaan kansainväliset vaatimukset.

Alusten satamaan saapumiseen ja lähtöön liittyvien viranomais- ja logistiikkatietojen hallitsemiseksi on Suomessa kehitetty PortNet-tietojärjestelmä, jonka uusiminen liittyy alusliikennepalvelun kokonaisuudistukseen.

Keskeinen toiminnan painopiste on pienentää ympäristöonnettomuuksien riskiä Suomenlahden öljykuljetuksissa analysoimalla riskejä systemaattisesti ja tehostamalla risteävän meriliikenteen ohjausta. Suunnittelukaudella jatketaan Itämeren turvallisuutta edistävien alusliikennepalvelujen kehittämistoimien toteuttamista ja Itämeren alusliikennepalveluiden harmonisointia.

2.7.3 Talvimerenkulku

Talvimerenkulun menot ovat TTS-kaudella keskimäärin 41 M€ vuodessa.

Talvimerenkulkuun kuuluvat jäänmurtopalvelujen tilaaminen, talvimerenkulun viranomaispäätökset ja sidosryhmäyhteistyö. Talviliikenteen palvelutason varmistaminen on yksi Liikenneviraston keskeisiä tehtäviä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn tukemiseksi. Talvimerenkulun palvelutaso pidetään korkeana.

Talviliikenteen palvelutason varmistaminen on yksi Liikenneviraston keskeisiä tehtäviä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn tukemiseksi. Palvelutason varmistamiseksi kehitetään talvimerenkulun yhteistyötä Ruotsin kanssa uuden valtiosopimuksen mukaisesti. Kehitetään IBNet-liikennetietojärjestelmää tavoitteena jäänmurtajien käytön optimointi, alusliikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Etsitään uusia mahdollisuuksia yhdessä varustamojen, luotsien ja merenkulkukoulujen kanssa talvimerenkulun osaamisen lisäämiseksi kauppa-aluksilla ja jäänmurtajilla.

Jäänmurron pitkissä palvelusopimuksissa otetaan huomioon hintojen kohoaminen ja mahdollistetaan näin alusten uudishankinnat ja nykyisen jäänmurtajalaivaston modernisointi. Talvimerenkulun palvelutaso pysyy korkeana.

2.7.4 Rautateiden liikenteen hallinta

Rautateiden liikenteen hallinnan menot ovat TTS-kaudella keskimäärin 50 M€ vuodessa.

Rautateiden liikenteen hallinta sisältää liikenteenohjauksen, liikenteenohjaus- ja matkustaja-infojärjestelmän kunnossapidon ja investoinnit sekä liikenteen hallinnan suunnittelun.

Liikenteen hallinta pitää sisällään liikennöitsijöille tarjottavat palvelut, joilla Liikennevirasto varmistaa kaikille liikennöitsijöille rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Liikennevirasto sovittaa yhteen rautatieyritysten kapasiteettihakemukset, minkä lisäksi tehtävänä on sovittaa yhteen ratatyöt ja liikenne. Ratatöiden ja liikenteen yhteensovittaminen edellyttää, että eri osapuolten tarpeet ovat ajoissa tiedossa. Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmien kehitystyön myötä ratatöiden tarpeiden ja työrajojen hallinnointiin saadaan paremmat menetelmät. Vastaisuudessa eri osapuolten ratakapasiteettitarpeet hallinnoidaan yhdessä järjestelmässä.

Liikennevirasto vastaa raideliikenteenohjauksen järjestämisestä. Rataliikennekeskus (valtakunnallinen liikenteenohjaus) valvoo rautatieliikenteen sujumista ympäri vuorokauden, ratkaisee tarvittaessa liikenteen häiriötilanteita ja tiedottaa häiriöistä kunnossapito-organisaatiolle, operaattoreille ja yleisölle. Alueilla tehtävän liikenteenohjaustyön Liikennevirasto ostaa VR-Yhtymä Oy:ltä. TTS-kauden aikana liikenteen ohjaus irrotetaan VR Yhtymä Oy:stä. Liikenteenohjaustyötä ostetaan tällä hetkellä noin 440 htv. TTS-kaudella tehtävät liikenteenohjaus- ja turvalaiteinvestoinnit vaikuttavat henkilötöiden tarpeeseen, mikä on otettu huomioon suunnittelussa. Kilpailun laajuus ja Liikenneviraston toimintaedellytysten varmistaminen voivat mahdollisesti edellyttää liikenteen hallintatoiminnan resurssien vahvistamista TTS-kaudella.

Liikennevirasto vastaa rautatieasemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat aikataulunäytöt sekä kuulutusjärjestelmät. Rautatieliikenteen informaatiojärjestelmiä ja palveluiden tuottamista kehitetään jatkuvasti. Matkustajainformaation kehittämisen tavoitteena on turvata matkan laatu silloinkin, kun kaikki ei suju suunnitellusti. Suunnitelmakaudella toiminta-alueitaan laajentavan infokeskuksen myötä matkustaja-informaation taso paranee. Matkustajaturvallisuutta asemilla parannetaan lisäämällä kameravalvontaa.

Liikenteenohjaus- ja infojärjestelmän ylläpito- ja investointitoimenpitein rautatieliikenteen herkkyyden häiriöille pienenee ja täsmällisyys paranee turvalaitteiden, sähköratajärjestelmien ja tiedonsiirtoyhteyksien parantamistoimenpiteiden ansiosta.

2.7.5 Tieliikenteen operatiivinen hallinta

Tieliikenteen operatiivisen liikenteen hallinnan menot ovat TTS-kaudella keskimäärin 17 M€ vuodessa.

Tieliikenteen operatiivista liikenteen hallintaa ovat ajantasainen liikenteen ja tieolosuhteiden seuranta, viranomaisluontoinen liikenteelle tiedottaminen, ajantasainen vaihtuva liikenteen ohjaus ja häiriön hallintaan osallistuminen viranomaisyhteistyössä.

Keskeisenä toimijana on liikennekeskus, joka operoi neljällä paikkakunnalla: Helsinki, Turku, Tampere ja Oulu. Vuonna 2015 aloittaa lisäksi Lappeenrannan tieliikennekeskus.

Tieliikenteen hallinnan palvelujen alueellinen toteuttaminen ja ylläpito on suurelta osin ELY-keskusten vastuulla. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa toimii valtakunnallista tukea kaikille ELY-keskuksille ja Liikennevirastolle telematiikka-asioissa antava ”Valtakunnallinen liikennetelematiikka ja liikenteen hallinnan tietopalvelut” -yksikkö, VALTTI.

Operatiivista liikenteen hallintaa kehitetään ja tuetaan viranomaisyhteistyönä poliisin, pelastuslaitoksen, Hätäkeskuslaitoksen, kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Liikennevirasto keskittyy viranomaisluonteiseen liikenteelle tiedottamiseen, vaihtuvaan liikenteen ohjaukseen sekä viranomaisyhteistyöhön häiriönhallinnassa. Erilliset räätälöidyt palvelut toteutetaan palvelujen tuottajien toimesta.

Automaattista nopeusvalvontaa lisätään noin 1 000 kilometrillä. Keskinopeuteen perustuvan valvonnan käyttöä kokeillaan ja valmistellaan.

Liikenteen toimivuutta seurataan päätieverkon tärkeimmillä yhteysväleillä sekä Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla, yhteensä noin 3 200 kilometrin matkalla. Sujuvuustieto hankitaan kokonaispalveluna alalla toimivilta kaupallisilta toimijoilta.

Ajantasainen kelinseuranta tehostuu, ja seuranta-tekniikkaa uusitaan. Tieolosuhdetietojen hankinta ja varastointi kilpailutetaan. Liikenneviraston ja hoitourakoitsijoiden tarpeisiin kehitetään kelitietojen esittämiseen tarvittava käyttöliittymä. Kelihavainnointiverkostoa laajennetaan optisilla kitkan etämittausasemilla ja liikkuvilla kitkamittareilla. Tiesääasematietojen yhteiskäyttöisyyttä ja mahdollista tiesääasemien lisävarustelua muun sääpalvelun tarpeisiin selvitetään mm. Ilmatieteenlaitoksen kanssa. Tiekohtaisia keliennusteita kehitetään pilotein yhdessä sääennustepalvelujen tuottajien kanssa.

Tieliikenteen operatiivisen liikenteen hallinnan keskeisiä kehittämiskohteita ovat tulevana vuosina olemassa olevien ja lähitulevaisuuden liikenteen ohjausjärjestelmien integrointi sekä kerätyn tiedon keskittäminen tilannetiedon parantamiseksi niin viranomaistoiminnan tukena kuin muille toimijoille toimitettuna.

2.8 INVESTOINNIT

2.8.1 Investointien linjaukset

Väyliin investointeihin käytetään TTS-kaudella keskimäärin 524 M€ vuodessa. Korvausinvestoinneilla korjataan ikääntyneet rakenteet ajanmukaisella tekniikalla. Uus- ja laajennusinvestoinneilla kehitetään väylästäöjen palvelutasoa nykyisestä.

TTS-kauden investointimenoista 70 % menee liikennepoliittisen selonteon mukaisesti isoihin uus- ja laajennusinvestointeihin (mukana esitetyissä luvuissa on valtion avustus Länsimetron rakentamiseen). Perusväylänpidosta rahoitettavien uus- ja laajennusinvestointien osuus on 20 % ja korvausinvestointien 10 %. Tuleviin linjauksiin varaudutaan suunnittelulla ja luomalla edellytyksiä priorisoida ja suunnata investointeja palvelutasotarpeiden mukaisesti.

Investointien toteuttaminen on pitkäjänteistä. Niillä tähdätään tämän hetken ongelmien poistamisen lisäksi liikenteen toimivuuden ja väyliin liikennekelpoisuuden varmistamiseen myös pitkällä aikajänteellä.

Korvausinvestoinneilla yli-ikäiset väylärakenteet tai järjestelmät korjataan nykytekniikan mukaisiksi. Samalla käytännössä myös väylän palvelutaso paranee siitä, mihin se on laskenut ikääntyneistä ja huonokuntoisista rakenteista johtuen. TTS-kaudella korvausinvestointien rahoitus vähenee noin 80 M€:sta vuonna 2012 noin 40 M€:oon vuonna 2015.

Uus- ja laajennusinvestoinneilla kehitetään väylästäöjen palvelutasoa nykyisestä. Uus- ja laajennusinvestoinneilla liikenneverkosta tai siihen liittyvistä teknisistä järjestelmistä tehdään toimivampia ja turvallisempia ja alennetaan liikennöintikustannuksia.

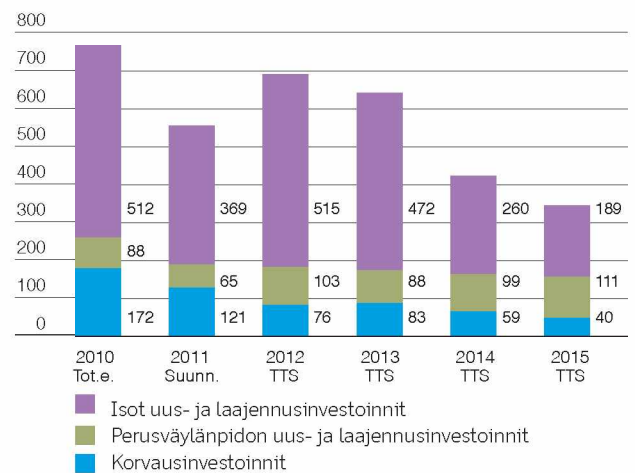
Hallituksen liikennepoliittinen selonteko ja väylähankkeiden rahoituksen kehyspäättös antavat liikenneverkon lähivuosien kehittämiseksi lähtökohdat vuoteen 2011 asti. Uuden hallituksen linjaukset tulevat määräämään seuraavien vuosien suunnan liikenneverkon kehittämiseksi.

Suunnitelman lähtökohta on päätettyjen isojen uus- ja laajennusinvestointien loppuun saattaminen kehyspäättöksen mukaisesti. Jo sidotut investointimenot TTS-kaudella ovat 1 436 M€. Suunnitteluvaiheessa varaudutaan uusien uus- ja laajennusinvestointien aloittamiseen.

TTS-kaudella parannetaan edellytyksiä ottaa käyttöön ns. pienet investointiohjelmat perusväylänpidossa. Pienehköjen uus- ja laajennusinvestointien tehtävänä on parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta niin lukuisissa yksittäisissä kohteissa eri puolilla Suomea kuin kehittää liikenteenhallinta- tai informaatiopalveluja laajemmalla verkolla. Niihin jäävät resurssit ovat suunnitelmassa kuitenkin minimaaliset, ja investointien toteuttaminen edellyttäisi rahoitustason korottamista.

Kuva 16.

Väyläinvestointien menot 2010 (ennuste) sekä suunnitelma 2011 ja TTS-kaudella 2012 - 2015, M€



2.8.2 Investointien suunnittelu

Investointien suunnittelussa yhdistetään kehittyvän liikenteen ja maankäytön tarpeet investointihankkeiksi, joilla parannetaan liikenneverkon palvelukykyä. Osa hankesuunnittelusta perustuu enemmän maankäytön varausten suunnitteluun, ja osassa tehdään lähivuosien toteuttamista varten yleis- ja tie-/ratasuunnitelmat. Jälkimmäisissä korostuvat toimenpiteet, joilla pystytään toteuttamaan maankäytön, liikenteen ja ympäristön kannalta tarpeelliset ratkaisut kannattavasti.

Investointien toteuttaminen edellyttää monien vuosien hankesuunnittelua ennen varsinaista rakentamista ja siihen liittyvää rakennussuunnittelua. Uus- ja laajennusinvestointien lakien mukaiset yleissuunnittelu ja tie-/ratasuunnittelu edellyttävät käytännössä yhteensä yli 10 vuoden suunnittelua. Suunnitelmia ei voi hyväksyä vastoin voimassa olevia lainvoimaisia kaavoja. Siksi hankesuunnittelu ja alueen maankäytön suunnittelu tulisi tehdä hyvänä yhteistyönä mieluiten yhteisenä suunnitteluhankkeena.

Investointien yleissuunnittelua tehdään osittain maankäytön suunnittelun tarpeisiin, vaikka itse hankkeen toteuttaminen on ajankohtaista vasta vuosikymmenien päästä. Osa tähtää nopeaan suunnitteluprosessiin, jotta liikenteen toiminnallisia ongelmia voitaisiin ratkaista paremmalla ja toimivammalla väylästäöllä. Varsinkin laajennusinvestoinneissa haasteena on miettiä ne keinot, joilla mahdollisimman vähäisillä investoinneilla liikenne saadaan toimimaan tehokkaammin ja turvallisemmin, eli suunnitellaan ison yhteysvälihankkeen vaiheittain toteuttaminen. Tältä osin Liikennevirasto tekee uudet suunnitteluohjeet ja kehittää suunnittelukäytäntöjä yhdessä ELY-keskusten kanssa.

2.8.3 Korvausinvestoinnit

Korvausinvestointien painopiste on rataverkolla, jossa korvausinvestointeihin käytetään vuosittain keskimäärin 62 M€. Vesiväylien korvausinvestointeihin käytetään vuosittain noin 2 M€. Korjauksia tehdään lisäksi osana vesiväylien kunnossapitoa. Tieverkolla rakenteiden korjaukset tehdään pieninä kohteina ja päällystämisen yhteydessä. Ne ovat tässä suunnitelmassa osa kunnossapitoa.

Madaltuneilla väylillä alusten lastinotto-kyky on heikentynyt, mikä alentaa ulkomaankaupan kuljetusten kustannustehokkuutta. Rataverkon kunto laskee erityisesti rataosilla, jotka eivät kuulu keskeiseen rataverkkoon. Koko rataverkko pidetään kuitenkin liikennöitävässä kunnossa.

Vesiväylät

Suomen vesiväylillä on kohteita, jotka eivät palvelutasoltaan eivätkä turvallisuudeltaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia. Tyypillisesti tällaisia ovat väylien madaltumat ja turvalaitteiden sekä kanavien rakenteelliset puutteet. Madaltuneilla väylillä jo 30 cm:n madaltuminen voi pienentää aluksen lastinotto-kykyä 10 - 15 % ja lisätä kuljetuskustannuksia kymmeniä tuhansia euroja aluskäyntiä kohden.

Korvausinvestoinneilla väylien turvallisuutta voidaan parantaa lisäksi kehittämällä turvalaitetekniikkaa esimerkiksi kaukovalvontajärjestelmän toteuttamisella.

Vesiväylien erillisiin korvausinvestointeihin käytetään TTS-kaudella keskimäärin 4,8 M€ vuodessa. Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrä vähenee TTS-kaudella 450 kilometristä 320 kilometriin.

Turvalaitteiden ja kanavien rakenteellisten puutteiden korjaaminen varmistaa liikenteen sujumisen keskeytyksittä ilman viiveitä. Huonokuntoiset turvalaitteet ovat turvallisuusriski. Turvalaitteiden monin paikoin erittäin

huono kunto kasvattaa korjauskustannuksia tulevaisuudessa huomattavasti.

Radat

Rataverkolla tehdään jatkuvasti ikääntymisestä johtuvaa rakenteiden korjaamista. Erityisesti päällysrakenne, turvalaitteet, sillat, rummut ja ratapihat ovat korjausten kohteena. Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn säilyttäminen ja kehittämisen mahdollistaminen edellyttävät hyvää rata- ja ratapihojen kuntoa ja toimivuutta. Suunnittelukaudella radanpidon korvausinvestointeihin on vuosittain käytettävissä keskimäärin 62 M€.

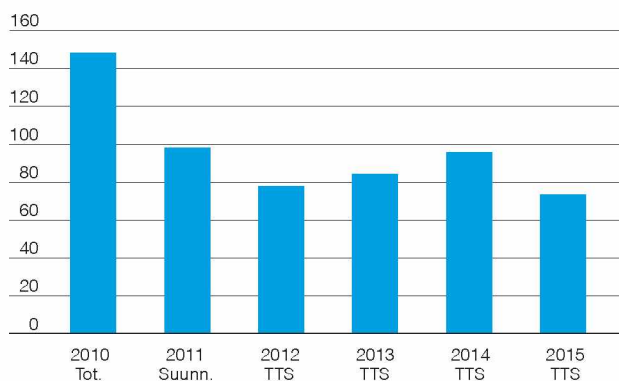
Korvausinvestoinneista suurin osa on päällysrakenteen uusimista, joka tehdään yleensä 30 - 40 vuoden välein. TTS-kaudella päällysrakenteen uusimisessa keskitytään vilkasliikenteisimpien rataosien perusparantamiseen, kuten Pieksämäki - Kuopio, Lielähti - Kokemäki, Kontiomäki - Vartius, Kouvola - Kuusankoski ja Huopalahti - Vantaankoski. Äänekoski - Haapajärvi -rataosaa kunnostetaan erillisrahoituksen turvin. Rataverkolla on monia sellaisia keskeisen rataverkon ulkopuolisia huonokuntoisia rataosia, joiden perusparantaminen ei ole suunnittelukaudella mahdollista. Tällaisia ovat mm. rataosat Seinäjoki - Kaskinen, Haapamäki - Seinäjoki, Pori - Mäntyluoto ja Vilppula - Mänttä. Suunnittelukaudella uusitaan vuosittain päällysrakennetta keskimäärin 82 raidekilometrillä.

TTS-kauden aikana panostetaan ratapihojen liikenteenohjauksen turvallisuuden ja joustavuuden parantamiseen uuden automaatiotekniikan avulla. Vanhoja kauko-ohjausjärjestelmiä uusitaan Pieksämäki - Iisalmi-, Seinäjoki - Ylivieska- ja Parikkala - Joensuu -väleillä.

Rautateiden aiemmasta toiminnasta johtuvien pilaantuneiden maiden puhdistusta jatketaan aiempien vuosien tapaan. Merkittävimmät tiedossa olevat pilaantuneet maaperä- ja pohjavesikohteet on mahdollista puhdistaa vuoteen 2015 mennessä.

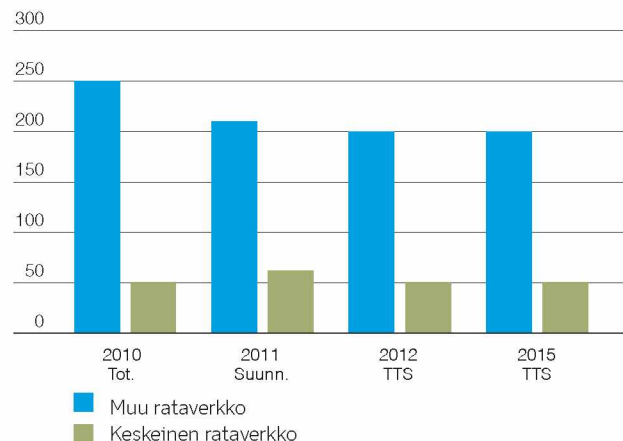
Kuva 17.

Ratojen päällysrakenteen uusiminen TTS-kaudella, raide-km



Kuva 18.

Radan kunnosta aiheutuvien nopeusrajoitusten kehitys, raide-km



Rataverkon kunto laskee erityisesti rataosilla, jotka eivät kuulu keskeiseen rataverkkoon. Koko rataverkko pidetään kuitenkin liikennöitävässä kunnossa. Rata-verkon kuntoindeksi heikkenee TTS-kaudella. Yli-ikäisen päällysrakenteen määrä rataverkolla hieman kasvaa. Radan huonosta kunnosta aiheutuvien rajoitusten määrä saadaan pidettyä hankkeiden priorisoinnilla nykytasolla.

Tiet

Tieverkko vanhenee ja sen rakenteita on korjattava, jotta kunto pystytään pitämään liikennettä tyydyttävänä. Tieverkolla korjaukset tehdään pieninä erillisinä kohteina vain niiltä osin, kuin rakenne on heikentynyt. Nämä on kohteiden rajallisuuden vuoksi kirjattu ylläpitotoimenpiteiksi.

2.8.4 Uus- ja laajennusinvestoinnit

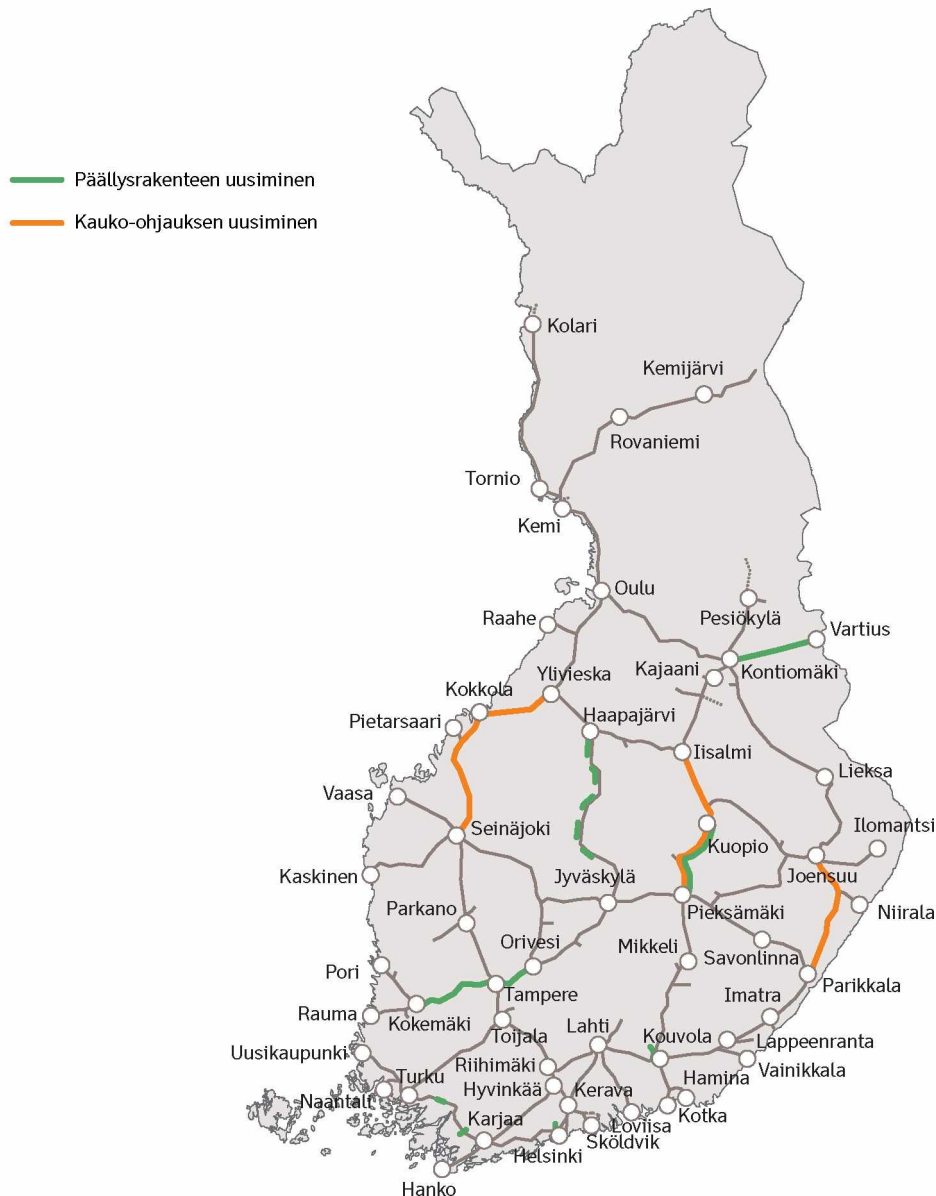
Uus- ja laajennusinvestoinneilla parannetaan väylien palvelukykyä nykyisestä. Niitä rahoitetaan sekä perusväylänpidon että kehittämisen momenteilta.

Pieniin perusväylänpidon momentilta rahoitettaviin uus- ja laajennusinvestointeihin käytetään TTS-kaudella keskimäärin 100 M€ vuodessa. TTS-kaudella Liikennevirasto parantaa valmiuksia pienten kehittävien toimenpiteiden lisäämiseen.

Kehittämisen momenteilta rahoitettaviin isoihin uus- ja laajennusinvestointeihin käytetään keskimäärin 312 M€ vuodessa. Uuden hallituksen linjaukset tulevat määräämään seuraavien vuosien suunnan liikenneverkon kehittämiseksi.

Kuva 19.

Keskeiset radanpidon korvausinvestoinnit TTS-kaudella



Perusväylänpidon uus- ja laajennusinvestoinnit

Vesiväylieni pieniin uus- ja laajennusinvestointeihin ei TTS-kaudella ole käytettävissä rahoitusta.

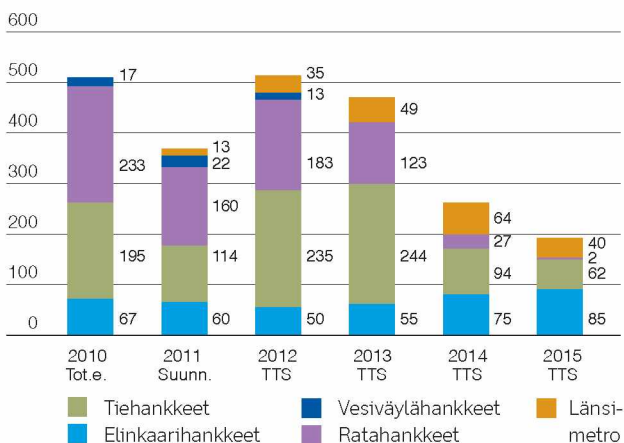
Radanpidon pieniin uus- ja laajennusinvestointeihin on käytettävissä TTS-kaudella keskimäärin 42 M€ vuodessa. Rahoituksella tehdään muun muassa pieniä yksittäisiä laajennusinvestointeja rautatieliikenteen täsmällisyyden parantamiseksi, rakennetaan meluntorjuntaa, poistetaan tasonkorjauksia ja tehdään asemajärjestely- ja ratapiha-investointeja. Ennen vuotta 2020 on perusparannuksia suoritettava ja toiminnallisuutta kehitettävä kymmenellä isolla ratapihalla: Kuopio, Joensuu, Oulu, Vainikkala, Kouvola, Ylivieska, Kokkola, Seinäjoki, Pieksämäki ja Kotka/Hamina. Näistä ainoastaan Kuopion ratapiha on mahdollista parantaa ja kehittää TTS-kaudella.

Tienpidon pieniin uus- ja laajennusinvestointeihin on käytettävissä TTS-kaudella keskimäärin 58 M€ vuodessa. Rahoituksesta noin 20 M€ vuodessa menee jo käynnissä oleviin teemahankkeisiin, joissa muun muassa parannetaan satamien ja terminaalien yhteyksiä, tehdään joukkoliikennekaistoja pääkaupunkiseudulle ja rakennetaan pohjavesisuojauksia. Suunnittelua rahoitetaan tästä määrärahasta noin 20 M€ vuodessa. Kuntien ja muiden ulkopuolisten tahojen kanssa toteutettaviin yhteishankkeisiin käytetään noin 14 M€ vuodessa. Alueellisesti suunniteltaviin ja valittaviin investointeihin jää koko maassa 4 - 7 M€ vuodessa.

Liikenteenohjausjärjestelmät ovat keskeisiä välineitä toteutettaessa liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja häiriöiden hallintaan liittyviä tavoitteita. Suunnittelukaudella toimenpiteet kohdistuvat kaikkien liikennemuotojen ohjausjärjestelmiin, ja niihin tullaan käyttämään yhteensä 76 M€. Rautatieliikenteessä uusitaan vanhentunut liikenteenohjauksen tietojärjestelmä, tieliikenteessä suoritetaan järjestelmien uusimisia ja integrointeja sekä rakennetaan uusia liikenteen ajantasaisia seurantamenettelyjä. Merili-

Kuva 20.

Liikenneverkon isojen uus- ja laajennusinvestointien rahoitus, M€



kenteessä nykyaikaistetaan liikenteen ohjauksen järjestelmäkokonaisuutta siten, että pystytään nykyistä paremmin varmistamaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä vastaamaan kansainvälisiin velvoitteisiin.

TTS-kaudella Liikennevirasto parantaa edellytyksiä ottaa käyttöön ns. pienet perusväylänpidon investointiohjelmat, jotka tuovat tehokkuutta ja joustavuutta liikennejärjestelmän palvelutason parantamiseen. Pitkällä aikavälillä on tavoiteltavaa pyrkiä pienissä parantamistoimissa noin 160 M€:n vuotuisen rahoitustasoon. Pienten investointiohjelmien toteuttaminen edellyttää perusväylänpidon rahoitustason korotusta.

Isot uus- ja laajennusinvestoinnit

Hallituksen liikennepoliittinen selonteko ja väylähankkeiden rahoituksen kehyspäätös määrittävät liikenneverkon isot uus- ja laajennusinvestoinnit vuoteen 2011 asti. Uuden hallituksen linjaukset tulevat määrittämään seuraavien vuosien suunnan liikenneverkon kehittämiseksi. Ollaan suunnitteluvalmiudessa uusien uus- ja laajennusinvestointien aloittamiseksi.

Liikennepoliittisen selonteon mukaan liikenneverkon kehittämisen haasteita 2010-luvulla ovat kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden parantaminen, arjen liikkumisen helpottaminen, alueiden tasapainoisen kehityksen edistäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ja ympäristöhaittojen pienentäminen.

Esimerkkejä tarvittavista toimista ovat rataverkon kantavuuden ja välityskyvyn parantaminen, kapeiden ja mutkaisten päätiejaksojen parantaminen ja kaupunkiseutujen liikenneyhteyksien kehittäminen sekä riittävän palvelukyvyen vesiväylieni takaaminen. Pääliikenneyhteyksien riittävä palvelutaso on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukyvyen kannalta olennaista. Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi raideliikenteen tarjoamat mahdollisuudet on jatkossa hyödynnettävä entistä tarkemmin.

Kuvassa 19 esitetään jo päätettyjen investointien rahoitus valtion talousarviossa. Elinkaarirahoituksella tehtäviin hankkeisiin sisältyy investoinnin lisäksi kunnossapidon ja rahoituksen kustannukset. TTS-kauden lopulla vuonna 2015 isojen uus- ja laajennusinvestointien rahoitustaso laskee alle 200 M€/v, mikäli uusia investointeja ei aloiteta jo päätettyjen lisäksi.

Käynnissä olevat ja alkavat liikenneverkon isot uus- ja laajennusinvestoinnit esitetään tarkemmin taulukossa 2 ja kuvassa 20.

Markkinoiden toimivuuden ja liikenneverkon pitkäjänteisen kehittämisen kannalta mahdollisimman tasainen investointitaso olisi erittäin tärkeää. Liikennevirasto vie tärkeimpien tulevien kehittämisinvestointien suunnittelua pitkäjänteisesti eteenpäin niin, että suunnitelmat, kaavoitus ja hallinnollinen käsittely valmistuvat oikea-aikaisesti. Näin aikanaan tehtävät investointipäätökset voidaan perustaa luotettaviin suunnitelma-, kustannus- ja vaikutustietoihin.

Taulukko 2.

Liikenneverkon uus- ja laajennusinvestoinnit suunnitelmakaudella (TTS-perussuunnitelma)

Hanke	Kustannusarvio/ valtuus M€	H/K	Päätoimenpide	Valmis vuonna	
VUONNA 2011 VALMISTUVAT HANKKEET					
Vesiväylähankkeet					
	Pori, Mäntyluodon meriväylä	9	2,2	Meriväylän syventäminen	2011
Ratahankkeet					
	Lahti - Luumäki	210	2,5	Palvelutason parantaminen	2011
	Seinäjäki - Vaasa	20	0,3	Rataosan sähköistys	2011
Tiehankkeet					
Vt 4	Lusi - Vaajakoski	96	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2011
Vt 6	Lappeenranta - Imatra	177	1,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2011
E 18	Kehä III:n kehittäminen, 1. osa	50	8,0	Täydentäminen kaupunkimootoritieksi, 1. osa	2011
Vt 5	Lusi - Mikkelä	42	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2011
	Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo	25	1,6	Uusi tieyhteys	2011
MUUT KÄYNNISSÄ OLEVAT HANKKEET					
	Länsimetro (valtion avustus 213 M€)	714		Uusi metroyhteys Ruoholahti - Matinkylä	2015
Vesiväylähankkeet					
	Pietarsaaren meriväylä	11	3,1	Meriväylän syventäminen	2012
Ratahankkeet					
	Ilmalan ratapiha	115	(ok)	Ratapihan perusparannus	2012
	Keski-Pasila	40	(ok)	Ratapihan peruskorjaus	2012
	Kehärata	389	1,7	Uusi ratayhteys	2014
	Kokkola - Ylivieska (elinkaarihanke)	660	2,0	Toisen raitteen rakentaminen	2014
Tiehankkeet					
Mt 101	Kehä I, Turunväylä - Vallikallio, Espoo (valtio 90 M€)	147	5,7	Täydentäminen 3+3 -kaistaiseksi, tunneli	2012
Kt 51	Kirkkonummi - Kivenlahti	80	3,2	Täydentäminen moottoritieksi	2013
Vt 5	Päiväranta - Vuorela, Kuopio	90	(ok)	Vesistösilta kiinteäksi moottoritiellä	2014
Vt 6	Joensuun kohta	35	2,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2012
E 18	Koskenkylä - Loviisa - Kotka (elinkaarihanke)	650	1,2	Moottoritien rakentaminen	2014
Yhteinen liikenneväylähanke					
Vt 14	Savonlinnan keskusta, 1. ja 2. osa	100	2,3	Uudet liikennejärjestelyt, Kyrönsalmen silta	2013
VUONNA 2011 ALKAVAT HANKKEET					
Vesiväylähankkeet					
	Uudenkaupungin meriväylä	11	2,0	Meriväylän parantaminen	2012
Ratahankkeet					
	Rovaniemi - Kemijärvi	24	0,6	Rataosan sähköistys	2013
	Seinäjäki - Oulu, 2. vaiheen alku	90	2,0	Palvelutason parantaminen	2012
Tiehankkeet					
E18	Haminan ohikulkutie	180	1,1	Moottoritien rakentaminen	2015
Vt 8	Sepänkylän ohikulkutie	55	1,6	Uusi tieyhteys	2013
Vt 19	Seinäjoen itäinen ohikulkutie	63	1,8	Uusi tieyhteys	2014
KEHYSPÄÄTÖKSEEN SISÄLTÄVÄT MUUT HANKKEET *					
Vt 12	Tampereen rantaväylä (valtio noin 61 M€)	175 *	2,4	Tunneli, kolmannet kaistat, liittymäjärjestelyt	2015
Vt 14	Savonlinnan keskusta, 3. osa	52 *	2,3	Uudet liikennejärjestelyt ja syväväylän rakentaminen	2015
VALMISTUNEET ELINKAARIRAOITUSHANKKEET, PALVELUMAKSUT VUOSINA 2011 - 2015					
Tiehankkeet					
Vt 4	Järvenpää - Lahti	23		Täydentäminen moottoritieksi	1999
E 18	Muurla - Lohja	198	1,7	Uusi moottoritie	2008

(ok) = H/K -laskelma ei sovellu hankkeen luonteeseen, mutta hankkeella on selvät tarveperusteet.

* Hankkeiden kustannusarviot ovat tarkentuneet kehyspäätöksen jälkeen.

Liikenneverkon uus- ja laajennusinvestoinnit 2011 - 2015

TIEHANKKEET

- Vuonna 2011 valmistuvat hankkeet**
- 1 Vt 4 Lusi - Vaajakoski
- 2 Vt 6 Lappeenranta - Imatra
- 3 E 18 Kehä III:n kehittäminen, 1. osa
- 4 Vt 5 Lusi - Mikkeli
- 5 Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo

- Muut käynnissä olevat hankkeet**
- 6 Mt 101 Kehä I, Turunväylä - Vallikallio, Espoo
- 7 Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti
- 8 Vt 5 Päiväranta - Vuorela, Kuopio
- 9 Vt6 Joensuun kohta
- 10 E 18 Koskenkylä - Loviisa - Kotka (elinkaarihanke)

- Vuonna 2011 alkavat hankkeet**
- 11 E 18 Haminan ohikulkutie
- 12 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie
- 13 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie

- Kehyspäättökseen sisältyvät muut hankkeet**
- 14 Vt 12 Tampereen rantaväylä
- 15 Vt 14 Savonlinnan keskusta, 3. osa

YHTEINEN LIIKENNEVÄYLÄHANKE

- 16 Vt 14 Savonlinnan keskusta, 1. ja 2. osa

RATAHANKKEET

- Vuonna 2011 valmistuvat hankkeet**
- 17 Lahti - Luumäki
- 18 Seinäjoki - Vaasa

- Muut käynnissä olevat hankkeet**
- 19 Ilmalan ratapiha
- 20 Keski-Pasila
- 21 Kehärata
- 22 Kokkola - Ylivieska (elinkaarihanke)

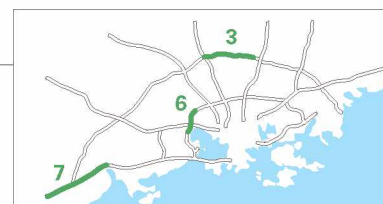
- Vuonna 2011 alkavat hankkeet**
- 23 Rovaniemi - Kemijärvi
- 24 Seinäjoki - Oulu, 2. vaiheen alku

VESIVÄYLÄHANKKEET

- Vuonna 2011 valmistuvat hankkeet**
- 25 Pori, Mäntyluodon meriväylä

- Muut käynnissä olevat hankkeet**
- 26 Pietarsaaren meriväylä

- Vuonna 2011 alkavat hankkeet**
- 27 Uudenkaupungin meriväylä



2.9 LUPAPALVELUT JA AVUSTUKSET

2.9.1 Lupapalvelujen ja avustusten linjaukset

Liikennevirasto ohjaa ja tukee väylien käyttöä ja niillä liikkumista useilla lakiin perustuvilla lupa- ja avustuspäätöksillä. Liikennevirasto tekee itse rata- ja meriväyliin liittyvät päätökset. Maanteihin liittyvät päätökset tehdään ELY-keskuksissa. Liikennevirasto vastaa ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan.

Lupapalveluilla ja avustuksilla tarkoitetaan Liikenneviraston vastuulla olevia lakiin perustuvia viranomaispäätöksiä. Palveluun kuuluu keskeisesti myös toimintaan liittyvä asiakkaiden neuvonta, asiakaspalautteiden käsittely sekä tietopalvelut.

Liikennevirasto tekee itse rata- ja meriväyliin liittyvät päätökset, kuten rautateiden risteämisluvat ja kauppa-merenkulun tuet. Päätökset maanteihin liittyvistä luvista ja avustuksista, kuten liittymäluvat, erikoiskuljetusluvut ja yksityisteiden avustukset tehdään ELY-keskuksissa. Osan näistä luvista hoitaa Pirkanmaan ELY-keskus valtakunnallisesti. Liikennevirasto vastaa ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta.

Suunnitelmakaudella on tarkoitus selkiinnyttää Liikenneviraston ja ELY-keskusten välistä roolia sekä Liikenneviraston sisäistä vastuujakoa toimintakokonaisuuteen liittyvässä palvelutoiminnassa, sen kehittämisessä sekä toiminnallisessa ohjauksessa ja koordinoinnissa.

Liikennevirasto laatii suunnitelmakaudella lupa- ja avustustoimintaa koskevan asiakaspalveluiden tavoite-tilan sekä palveluiden tavoitettavuutta koskevat linjaukset. Tavoite-tilan saavuttamiseksi laaditaan kehittämisohjelma, joka mahdollistaa asiakkaille helposti saavutettavat, hyvät ja tehokkaasti tuotetut palvelut sekä itsepalvelun verkossa ja sähköisen asioinnin.

2.9.2 Tieliikenteen lupapalvelut

Lupapalveluilla tarkoitetaan ELY-keskusten myöntämiä lupia, jotka käsittelevät esimerkiksi liittymiä, erikoiskuljetuksia, tienvarsimainontaa ja tiealueella tehtäviä töitä. Lupapalveluilla turvataan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Lupapäätöksiä tehdään vuosittain yhteensä noin 20 000 kpl, josta valtaosa keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskuksessa.

Maantielaissa (503/2005) lähtökohtana on, että lupapalveluilla turvataan yleisellä tiellä sujuva ja turvallinen liikkuminen eikä vaurioiteta tieomaisuutta. Ohjaamalla liikennettä, teiden käyttöä ja tiellä tehtäviä töitä lupapäätöksillä turvataan olemassa olevan tieverkon mahdollisimman tehokas, taloudellinen, sujuva, turvallinen ja tasapuolinen käyttö.

Maanteihin liittyvillä lupapalveluilla tarkoitetaan ELY-keskusten myöntämiä lupia kuten liittymä-, erikoiskuljetus-, palvelukohteiden opastus- ja tienvarsimainonnan poikkeuslupia sekä sopimuksia, joita tehdään esim. tiealueelle sijoitettavista kaapeleista, vesi-, maakaasu- ja kaukolämpöputkista ja sähköjohdoista sekä tiealueella harjoitettavasta liiketoiminnasta. Osa päätöksistä tehdään keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskuksen valtakunnallisessa lupapalvelussa. Asiakkaiden neuvonta hoidetaan Pirkanmaan ELY-keskuksen valtakunnallisessa liikenteen asiakaspalvelukeskuksessa.

Suunnitelmakaudella on tarkoitus selkiinnyttää Liikenneviraston ja ELY-keskusten roolit lupapalveluiden toiminnallisessa ohjauksessa ja palveluiden kehittämisessä. Kehittämisen painopisteinä on varmistaa toiminnan tehokkuus sekä asiakkaille palveluiden tavoitettavuus, helppo asiointi ja päätöksenteon tasapuolisuus.

2.9.3 Yksitysteiden avustaminen

ELY-keskukset myöntävät vuosittain noin 13 M€ yksityisteiden parantamiseen, lauttoihin, vuosittain purettaviin siltoihin ja talviteihin. Kunnossapittoa ei avusteta.

Yksitysteitä on yhteensä noin 350 000 km, josta 55 000 km on valtion apuun oikeutettuja teitä.

Yksitysteitä on yhteensä noin 350 000 km. Niistä valtion apuun oikeutettuja teitä on noin 55 000 km ja niiden hoitamista varten perustettuja tiekuntia noin 53 000 kpl. Näiden teiden varrella on noin 190 000 pysyvästi asuttua taloutta, joissa asuu puoli miljoonaa ihmistä. Kesämökkejä näiden teiden vaikutusalueella on lähes 190 000 eli 40 % koko loma-asuntokannasta.

Avustustoiminnan tavoitteena on turvata yksityisteiden toimivuus osana liikennejärjestelmää ja turvata näin tasa-arvoinen liikkuminen haja-asutusalueilla. ELY-keskukset myöntävät yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) perusteella vuosittain avustuksia noin 900 hankkeelle. Rahoitus kohdennetaan ensisijaisesti teiden parantamiseen, lauttoihin, vuosittain purettaviin siltoihin ja talviteihin. Teiden kunnossapidon avustamiseen ei rahoitus ole riittänyt enää vuosiin.

Pirkanmaan ELY-keskuksen valtakunnallinen lupapalvelu hoitaa keskitetysti osan avustustehtävistä. Lisäksi muilla viranomaisilla ja toimijoilla on merkittävä rooli yksityistieasioissa.

Suunnitelmakaudella on tarkoitus käydä läpi eri toimijoiden tehtävät ja roolit, mahdolliset päällekkäisyydet ja muut kehittämistarpeet sekä selkiinnyttää laajan toimijakentän sekä liikenne- ja aluehallinnon muutosten myötä muuttuneet roolit ja tehtävät. Yksitystielain uudistamisen ja avustusjärjestelmän uusiminen on tarkoitus käynnistää suunnittelukaudella.

2.9.4 Meriliikenteen kilpailukyky

Suomen kauppalaivastolle myönnetään vuosittain noin 89 M€:n tuki kansainvälisen kilpailukykyyn turvaamiseksi. Tuesta on säädetty erikseen lailla.

Meripolitiikan tavoitteena on turvata Suomen kauppalaivaston myönteinen kehitys, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja huoltovarmuus.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaista tukea (kauppa-alustukea) maksetaan vuosittain noin 89 M€ kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille. Tuen piiriin kuuluu yhteensä noin 100 lastialusta ja noin 15 matkustaja-alusta.

Tukihakemusten käsittelyä kehitetään edelleen käsittelyyn liittyvien tietojärjestelmien kehittämisen sen mahdollistaessa. Tavoitteena on, että suunnitelmakauden lopussa hakemusten käsittelyssä on otettu käyttöön sähköinen asiointi.

2.9.5 Lästimaksuavustukset

Merimiesten hyväksi tapahtuvaan huoltotoimintaan ja meripelastustoiminnan edistämiseen myönnetään vuodessa noin miljoonan euron avustukset. Avustuksia jaetaan edellisen vuoden lästimaksutulojen perusteella.

Lästimaksu on merimiesten huoltotoimintaan ja meripelastustoiminnan edistämiseen kerättävä maksu. Sitä maksavat kaikki suomalaiset kaupparenkulkuun tarkoitetut alukset sekä Suomeen liikennöivät ulkomaiset alukset. Lästimaksu maksetaan kerran vuodessa tullitoimistoon.

Liikennevirasto myöntää avustuksia ammatissaan toimivien merimiesten hyväksi tapahtuvaan huoltotoimintaan ja meripelastustoiminnan edistämiseen lästimaksusta annetun lain (189/1936) mukaisesti yhteensä vajaat miljoona euroa vuodessa. Periaatteena on, että varat jaetaan edellisen vuoden maksujen toteutuman perusteella.

2.10 TOIMINNAN KEHITTÄMINEN

Toiminnan kehittämisen lähtökohtana on jatkuva toiminnan parantaminen kohti strategian päämääriä. Kehittämisen vuotuinen rahoitus on noin 25 M€, josta valtaosa käytetään tiedonhallinnan kehittämiseen sekä T&K-toimintaan.

2.10.1 Kehittämisen linjaukset

Liikenneviraston kehittämisen lähtökohtana on viraston strategia ja jatkuva toiminnan parantaminen. Kehittämistoiminnan haasteet ovat ennen kaikkea

pitkän tähtäimen haasteita liikennejärjestelmän kehittämisessä sekä haasteita yhteistoiminnassa muiden liikennejärjestelmäkehitystyötä tekevien kanssa.

Liikenneviraston kannalta strategisimmat kehittämis-kohteet ovat

- käyttäjälähtöiset palvelukonseptit, joilla liikennejärjestelmän palvelutasoa voidaan kehittää
- tietoresurssien hyväksikäytön ja informaatio-ohjauksen kehittäminen liikennejärjestelmän toimivuuden parantamiseksi
- infra- ja liikennealan sekä oman tuottavuuden kehittäminen
- liikenne- ja infra-alan osaamisen kehittäminen.

TTS-kaudella Liikenneviraston omia kehittämistoiminnan malleja yhtenäistetään ja panostetaan verkostoyhteistyön ja verkosto-osaamisen kehittämiseen.

Kehittämisen kokonaisrahoitus on tällä hetkellä noin 25 M€, josta T&K:n osuus noin 10 M€ ja tiedonhallinnan kehittämisen osuus noin 11,5 M€. Lisäksi toiminnan kehittämiseen käytetään vuosittain joitakin miljoonia euroja. Toiminnan kehittämistä rahoitetaan sekä toimintameno- että väylänpidon momenteilta.

Liikenneviraston toiminnan kehittäminen jakautuu useaan kehittämissalkkuun

- strategiaan kehittämishankkeisiin
- prosessien ja menettelytapojen kehittämiseen
- toimintaohjeiden ja teknisten ohjeiden kehittämiseen
- tutkimus- ja kehittämistoimintaan
- tiedonhallinnan kehittämishankkeisiin
- osaamisen kehittämiseen.

2.10.2 Strategiset kehittämishankkeet

Liikenneviraston strategisia kehittämishankkeita ovat johdon priorisoimat kehittämishankkeet. Lisäksi johto ohjaa kehittämistoimintaa asettamalla painopisteet, rahoituspuitteet ja muut tavoitteet kehittämissuunnitelmille.

2.10.3 Prosessien ja menettelytapojen kehittäminen

Liikenneviraston oman tuottavuuden ja samalla sen prosessien ja menettelytapojen kehittämisen keskeinen työväline on toimintajärjestelmä. Siinä kuvataan tapoja toimia. Liikenneviraston yhteinen toimintajärjestelmä on otettu käyttöön ja sertifioitu TTS-kauden loppuun mennessä. Käyttöön otettavalla systemaattisella menetelmällä kehitetään ja arvioidaan säännöllisesti viraston toiminnan laatua ja tuottavuutta.

2.10.4 Toimintaohjeiden ja teknisten ohjeiden kehittäminen

Osa väylänpidon tuotteista ja palveluista määritellään teknisinä ohjeina ja laatuvaatimuksina, joiden mukaisesti väylänpitoon kuuluvia palveluja ja tuotetaan ja tehtäviä

toteutetaan. Ohjeiden ja laatuvaatimusten kehittämiseen liittyy usein tutkimus- tai selvitysprojekteja.

2.10.5 Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Liikenneviraston tutkimus- ja kehittämistoiminnan tavoitteena on tuottaa uusia innovaatioita toiminnan tehokkuuden ja laadun parantamiseksi sekä ylläpitää ja kehittää liikenne- ja infra-alan osaamista.

Tutkimusohjelmaa toteutetaan yhdessä alan kanssa. Pitkäaikaisella yhteistyöllä ja sopimuksilla pyritään tulokselliseen ja tehokkaaseen yhteistoimintaan, uusiin innovaatioihin ja alan osaamisen säilymiseen ja kehittämiseen.

Tutkimusyhteistyötä toteutetaan osallistamalla sektoritutkimuksen koordinoitiin ja tutkimusohjelmien suunnitteluun sekä strategiseen huippuosaamiseen keskittyvien tutkimusohjelmien muodostamiseen ja toteuttamiseen. Yhteistyö TEKESin kanssa keskittyy liikenteen palveluihin, väylänpidon menetelmiin ja väylärakenteiden kehittämiseen liittyviin tutkimuksiin. Muissa laaja-alaisissa tutkimushankkeissa pyritään synnyttämään tutkimuskonsortioita ja osallistumaan sellaisiin.

Liikenneviraston toiminnan lähtökohtana on koko liikennejärjestelmän palvelutaso. Eri liikennemuotojen välistä synergiaa ja uusia toimintatapoja hyödynnetään palvelutasoltaan hyvän, tehokkaan ja taloudellisen tuloksen aikaansaamiseksi. T&K rakentuu seuraavien neljän painopistealueen varaan.

1. Ilmastonmuutoksen hillintä

Viraston strategisena päämääränä on liikenteen ympäristöjalanjäljen pienentäminen. Nopeimmin päästöihin voidaan vaikuttaa uusien ajoneuvoteknologioiden ja biopolttoaineiden käyttöön otolla sekä liikenteen hinnoittelulla. Näiden vaikutukset ja vaatimukset tieverkolle selvitetään. Ympäristöjalanjäljen pienentäminen pidemmällä aikavälillä edellyttää myös toimia, jotka vaikuttavat välillisesti päästöihin. Painopistealueen rakennetta ohjaa LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma vuosille 2009 - 2020.

2. Asiakastarpeita vastaavat matka- ja kuljetusketjut

Liikenneviraston strategian ja olemassaolon ydin on "asiakasta varten". Liikenneviraston strateginen tavoite on saada aikaan asiakaslähtöisiä palvelukonsepteja tuotelahtöisen toiminnan sijaan. Asiakkaille halutaan tuottaa parempaa palvelutasoa ja säästöjä matka-, kuljetus-, onnettomuus- ja ympäristökustannuksissa. Joukkoliikenteen kehittäminen nähdään kilpailukykyisenä vaihtoehtona kasvavilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä. Painopistealue käsittelee Liikenneviraston keskeistä teemaa: kokonaisvastuuta liikennejärjestelmästä sekä matka- ja kuljetusketjuista.

3. Turvallisuus ja ympäristö

Turvallisuus ja ympäristö ovat kaikkia liikennemuotoja läpileikkaavia teemoja, väylänpidon prosessien keskeistä sisältöä. Liikennejärjestelmän turvallisuus ja ympäristöasiat muodostavat kokonaisuuden, joiden hoito on toisensa kanssa kiinteässä synergiassa. Erityisesti meri- ja rautatieliikenteessä ympäristö- ja turvallisuusnäkökohdat yhtyvät, mutta synergioita on selkeästi myös tienpidossa. Painopistealueen turvallisuustutkimuksella on yhtymäkohtia myös ilmastonmuutoksen torjuntaan.

4. Tehokas väylänpito ja uudet toimintamallit

Väylänpidon ydintä ovat väylien tekniset rakenteet sekä niitä tuottavat ja ylläpitävät toimintamallit. Tehokkaassa väylänpidossa parannetaan väylänpidon tuottavuutta kehittämällä uusia toimintamalleja, menetelmiä ja teknisiä ratkaisuja. Tavoitteena on myös infra-alan tuottavuuden parantaminen ja innovaatioihin kannustaminen hankintamenettelyjä kehittämällä.

T&K:n toteutus rakentuu näille painopistealueille muodostuvien tutkimushankkeiden kautta. T&K-rahoitus on vuositasolla 10 - 13 M€ eli noin 1 % perusväylänpidosta. Ohjelmaa toteutetaan vuosisuunnitelmilla tulosohjatusti. Toteutuksen välineitä ovat

- yhteistyöohjelmat ja yhteiset hankkeet muun hallinnon ja alan toimijoiden kanssa
- yhteistyösopimukset korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten kanssa
- asiantuntemuksen puitesopimukset alan yritysten kanssa
- ideakilpailut ja avoimen haun menettelyt uusien aloitteiden ja uusien toimijoiden esille nostamiseksi.

Myös kilpailutettuja toimeksiantoja käytetään silloin, kun se on hankkeen kannalta perusteltua.

2.10.6 Alan tuottavuuden kehittäminen

Liikennevirasto panostaa alan tuottavuuden kehittämiseen pilotoimalla uusia hankintamalleja, jotka mahdollistavat alan toimijoiden nykyistä paremmat innovaatiomahdollisuudet.

Rakennusalan yhteisen kehittämisen RYM Oy:n osakkaana Liikennevirasto pyrkii siihen, että RYM Oy panostaa voimakkaasti infra-alan yhteisten toimintatapojen, kuten tuotetietomallin kehittämiseen.

2.10.7 Tiedonhallinnan kehittäminen

Liikenneviraston tiedonhallinnan kehittämisohjelmaan käytetään nykytilassa vuosittain noin 11,5 M€. Kehittämishjelma on vuosittain tarkentuva neljän vuoden suunnitelmallinen ohjelma, jonka tavoitteena on edistää Liikenneviraston strategisten päämäärien saavuttamista tiedonhallinnallisoin keinoin.

Liikenneviraston aloitusvaiheessa yhdistettiin kolmen viraston tietotekniset infrastruktuurit. TTS-kauden alussa virastoyhtenäisyyden ja yhteisten ICT-ratkaisujen rakentaminen jatkuu tiedonhallinnan toimintatapojen, järjestelmien, palveluiden ja infrastruktuurin osalta. Tavoitteena on poistaa päällekkäisyyksiä, tehostaa toimintaa ja lisätä tuottavuutta.

Liikennevirasto toteuttaa tietohallintolain ja tietoturva-asetuksen tuomia velvoitteita vahvistamalla arkkitehtuuri- ja tietoturvaosaamistaan sekä tehostamalla ICT-varautumistaan. Tietohallintolain täytäntöönpano on merkittävä tuottavuushanke, joka yhtenäistää viraston arkkitehtuuri- ja tietoliikennetarkaisuja. Lisäksi toiminnan tuottavuutta kehitetään ottamalla käyttöön valtionhallinnon yhteisiä ICT-palveluita.

Liikennevirasto edistää edelleen perustietovarantojen yhteiskäyttöisyyttä. Viraston hallinnassa olevia perustietoja rajapintapalveluista luovutetaan veloitusetta sikäli kun sille ei ole teknisiä, kilpailutuksellisia tai maanpuolustuksellisia esteitä. Tämän tarkoituksena on edistää tietojen hyödyntämistä liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta tai ympäristövaikutuksia parantavissa tarkoituksissa. Liikenneviraston jakamien tietojen varaan voidaan rakentaa erilaisia lisäarvopalveluita ulkopuolisten palveluntuottajien toimesta.

2.10.8 Osaamisen kehittäminen

Osaamisen kehittäminen on osa Liikenneviraston strategista kehittämistä. Sen tehtävänä on tukea Liikenneviraston strategiaa tavoitteita osaamisen kehittämisen keinoin. Osaamisen kehittämistä tarkastellaan sekä viraston henkilöstön että liikenne- ja infra-alan osaamisen kehittämisen näkökulmasta.

Oman sekä liikenne- ja infra-alan osaamisen kehittämiseksi Liikennevirasto selvittää näkemyksensä tulevaisuuden osaamistarpeisiin ja pyrkii osaamisen ylläpitoa ja kehittämistä turvaavaan pitkäjänteiseen yhteistyöhön korkeakoulujen, tutkimuslaitosten, yritysten ja yhteisöjen kanssa.

Merkittävät tuottavuushyödyt väylänpidossa saavutetaan kehittämällä infra-alan toiminnan rakenteita ja prosesseja. Keskeisen tilaaja- ja viranomaisroolinsa vuoksi Liikennevirasto pyrkii vaikuttamaan markkinoiden toimivuuteen, teknologian ja osaamisen kehittämiseen sekä hyödyntämiseen väylänpidossa. Lisäksi Liikennevirasto osallistuu aktiivisesti liikenne- ja infra-alan organisaatioiden yhteistyöhön ja yhteistyön toimintamallien kehittämiseen.

2.11 VIRASTON TOIMINTA

2.11.1 Ihmiset tekevät tuloksen

Henkilöstösuunnittelun ja osaamisen hallinta on erityisen tärkeää, kun Liikenneviraston on samanaikaisesti toteutettava tuottavuusohjelman henkilövähennykset, alueellistamistavoite ja korkeasta asiantuntijoiden keski-ikästä johtuvan eläkepoistuman korvaaminen.

Virastouudistuksen tavoitteiden toteutuminen edellyttää hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja henkilöstöjohtamista. Huolehtimalla henkilöstön osaamisen jatkuvasta kehitymisestä, työhyvinvoinnista ja työmotivaatiosta varmistetaan Liikenneviraston strategiaa toteutettava tuloksellinen toiminta. Viraston visio- ja strategiatyöhön pohjautuvan henkilöstöstrategian laatiminen sijoittuu suunnitelma-kauden alkuun.

Henkilöstörakenteen kehittämisessä keskeisiä haasteita ovat koulutus rakenne, korkea keski-ikä (2010 vakinaiset 49,5 vuotta) ja lähivuosien suuri poistuma. Viraston ikärakenne vaatii esimiehiltä yksilöllisempää henkilöjohtamista.

Henkilöstöön liittyvänä yleistavoitteena on varmistaa, että uudessa virastossa on edelleen osaava, työhönsä motivoitunut henkilöstö ja että viraston henkilöstöjohtaminen on linjakasta ja luotettavaa. Liikennevirasto noudattaa valtionhallinnolle määriteltyä hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja johtamista. Erityisesti huolehditaan siitä, että hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudatetaan tasapuolisesti kaikissa Liikenneviraston yksiköissä niiden sijoituspaikasta riippumatta.

Uuden palkkausjärjestelmän käyttöönotto sijoittuu suunnitelmakauden alkuun. Yhdenmukaisen käytännön luominen ja järjestelmän toimivuuden varmistaminen on useampien vuosien työ. Samalla palkkapolitiikan toteuttamisessa on huomioitava palkkakilpailukyky markkinoilla.

Henkilöstön osaamisen kehittämisessä keskeistä on varmistaa, että Liikennevirastolla säilyy vahva perustehtävien ammatillinen erikoisosaaminen. Suunnitelmakauden alussa luodaan yhteistä linjaa laajapohjaisessa yhteistyössä infratoimialan toimijoiden ja kouluttajien kanssa. Henkilöstöä kannustetaan osallistumaan alan yhteisiin kehittämishankkeisiin. Vahvan perusosaamisen säilyttämisen rinnalla henkilöstön kehittämishankkeissa tuetaan osaamisen laajentamista ja monipuolistamista sekä yhtenäisen toimintakulttuurin rakentamista.

Harjoittelu- ja kesätyöpaikkoihin sekä opinnäytteihin panostetaan osoittamalla siihen noin 15 henkilötyövuoden työpanos, jollei valtionhallinnon ohjauksella pyritä vielä suurempaan määrään. Käytännössä tämä tarkoittaa vuosittain määräraikaista työpaikkaa vähintään 50 henkilölle.

Esimiestyön kehittämiseksi luodaan jatkuvan arvioinnin ja palautteen käytäntö. Liikenneviraston omalla

esimieskoulutuksella ja valmennuksella tuetaan esimiesten keskinäistä yhteistyötä ja esimiestyön käytäntöjen yhtenäistämistä.

Johdon koulutuksen suunnitelmallisuutta lisätään siten, että johtamistehtävissä toimiville tarjotaan eritasoisia koulutusohjelmia uravaiheen mukaan. Koulutuksessa käytetään hyväksi ulkopuolisia palveluja Johtamisen erikoisammattitutkintokoulutuksesta (JET) valtionhallinnon ylimpiin johtajakoulutusohjelmiin asti.

Työyhteisön toimivuutta arvioidaan vuosittaisella työtyytyväisyyskyselyllä. Tavoitteena on, että arviointien tulokset paranevat vuosittain sekä ylittävät valtionhallinnon keskiarvon. Työhyvinvointiin panostetaan liikuntaa tukemalla ja hyvinvointiohjelmia kehittämällä.

Taulukko 3. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama henkilöstömäärän kehys, htv tavoitetaso

Vuosi	2011	2012	2013	2014	2015
Htv	647	636	622	609	601

2.11.2 Tuottavuusohjelman toteuttaminen ja alueellistaminen

Valtionhallinnon tuottavuusohjelman mukaisesti Liikennevirastoa koskee noin 80 henkilötyövuoden vähentämistarve vuoteen 2015 mennessä. Lisäksi viraston tulee samanaikaisesti liikenne- ja viestintäministeriön 2.6.2009 tekemän päätöksen mukaisesti sijoittaa Lappeenrantaan 40 henkilötyövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja 90 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä. Yhdistettyinä nämä tavoitteet ovat haastavia.

Liikenneviraston perustamisen tuottavuuspotentiaali hyödynnetään suunnitelmakaudella. Hallinnollisten prosessien yhtenäistäminen viraston sisällä ja valtiokonsernin yhteisten palvelujen hyödyntäminen parantavat tuottavuutta ja palveluja, säästävät toimintamenoja sekä mahdollistavat resurssien vapauttamisen ydintoimintaan ja sen tukemiseen.

Liikennevirasto ottaa hallitusti käyttöön valtionhallinnon yhteisiä palveluratkaisuja sekä osallistuu aktiivisesti kommentoiden näiden palveluiden kehittämiseen. Virasto-yhtenäisyyden ja uusien toimintatapojen toteuttaminen sekä valtion yhteisten palvelujen käyttöönotto ovat suuria ponnistuksia ja vaativat paljon työtä; tuottavuushyödyt ja säästöt toteutuvatkin pääosin suunnitelmakauden loppupuolella.

Tuottavuusohjelman toteuttamiseksi on olennaista suunnitella, mitä tehdään itse ja mitä ostetaan. Oman henkilöstön työpanos kannattaa keskittää niille osaamisalueille, jotka viraston perustehtävän kannalta ovat tärkeimpiä. Hallinnollisissa palveluissa tullaan entistä enemmän käyttämään ostopalveluja.

Toiminnanohjausjärjestelmän kehittämistä jatketaan TTS-kauden alussa. Viraston työskentelytapoja uudistetaan tietotekniikan avulla, esimerkiksi hyödyntämällä videoneuvotteluita – tämä on ehdoton edellytys alueellistamisen ja valtion tuottavuusohjelman haasteista selviämiseksi. Myös ELY-keskusten ja ulkoisten yhteistyökumppanien kanssa toimintatapoja uudistetaan.

Valtion yhtenäisen talous- ja henkilöstöhallinnon toimintamallin, Kiekun, käyttöönotto valmisteluvaiheeseen aloitetaan vuonna 2012 ja käyttö vuoden 2014 alussa. Yhtenäiseen malliin siirtyminen muuttaa viraston talous- ja henkilöstöhallinnon prosesseja, tietojärjestelmiä ja tietoratkaisuja. Virasto ottaa käyttöön valtionhallinnon yleisen sähköisen asianhallintaratkaisun Valdan ja digitoi tärkeimmät ja käytetyimmät osat hallussaan olevasta tietoaaineistosta.

Liikennevirasto on laatinut alueellistamissuunnitelman, joka sisältää alueellistamisen toteuttamisen keskeiset periaatteet. Lisäksi virasto on päättänyt Lappeenrantaan sijoitettavista työpaikoista ja väliaikaisista toimitiloista. Alueellistamisen toimeenpanosuunnitelma täydentää alueellistamissuunnitelmaa konkreetisomalla milloin ja miten Lappeenrantaan sijoitettaviksi päätetyt työpaikat siirtyvät ja millaisia toimenpiteitä alueellistamisen käytännön toteutus vaatii. Keskeisenä lähtökohtana on täyttää alueellistamispäätös hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen. Alueellistamisen toimeenpanossa hyödynnetään mahdollisimman paljon Valtiokonttorin henkilöstöpalvelut-yksikön palveluita, vapaaehtoisuutta sekä eläkepoistuman mukaisia korvausrekrytointeja. Välttämätön osaamisen siirto varmistetaan niin, että korvausrekrytoinnit tehdään 6 - 8 kuukautta ennen nykyisen viranhaltijan eläköitymistä. Muilta osin kaksoismiehitys vältetään.

Liikennevirasto saavuttaa etuajassa alueellistamispäätöksen edellyttämät 40 henkilötyövuotta, sen sijaan 130 henkilötyövuotta on erittäin vaikea toteuttaa vuoden 2015 loppuun mennessä. Tässä aikataulussa jo 110 henkilötyövuoden saavuttaminen edellyttää sitä, että viraston arvioitu rekrytointivara, 87 henkilötyövuotta, kohdistetaan kokonaisuudessaan Lappeenrantaan.

Taulukko 4. Lappeenrantaan vuosittain sijoitettavat uudet tehtävät

Vuosi	2010*	2011	2012	2013	2014	2015
Htv	16	14	11	16	28 - 43	25 - 30

* kesäkuu 2009 – joulukuu 2010

Alueellistamispäätöksen täysimääräinen toteuttaminen edellyttää Lappeenrannan ulkopuolisista rekrytoinneista pidättäytymistä, tuottavuustavoitteen löysentämistä, arvioitua enemmän vapaaehtoisia siirtyjiä ja/tai arvioitua suurempaa henkilöstöpoistumaa.

2.11.3 Toimintamenot ja tase

Liikenneviraston toimintamenot ovat TTS-kaudella keskimäärin 86 M€ vuodessa. Siitä noin 60 % kuluu hallintoon, kuten henkilöstön palkkoihin sivukuluineen sekä juokseviin kuluihin, kuten toimitila- ja tietojärjestelmämaksuihin. Lisäksi toimintamäärärahoja käytetään toiminnan kehittämiseen (suunnitelman kohta 2.10) sekä liikenteen ohjaukseen (suunnitelman kohta 2.7).

Liikenneviraston taseen eli väyläomaisuuden kirjanpitoarvo on noin 18 miljardia euroa. Suunnitelmakaudella valmistuu useita merkittäviä väyläinvestointeja, jotka lisäävät omaisuuden arvoa. Kokonaisuudessaan väyläomaisuuden arvo kuitenkin vähenee, koska erilaisten pääomaa ylläpitävien investointien määrä on alhaisempi kuin rakenteiden kulumista kuvaava poistojen määrä.

2.11.4 Toiminnan jatkuvuuden varmistaminen

Liikennevirasto varautuu huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta kaikissa turvallisuustilanteissa etukäteissuunnitelmin henkilöstö- ja resurssivarauksin. Virasto huolehtii myös siitä, että sen tekemissä sopimuksissa varautumiseen liittyvät asiat on otettu huomioon riittävässä laajuudessa.

Liikennevirasto tekee tiivistä ja ennalta suunniteltua yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa kaikissa varautumiseen liittyvissä asioissa.

Taulukko 5. Arvio taseen kehityksestä vuosina 2011 - 2015 (M€).

	2011	2012	2013	2014	2015
Rataverkko	3 460	3 435	3 447	3 349	3 315
Muutos	-79	-25	12	-98	-34
Tieverkko	14 910	14 830	14 780	14 920	14 710
Muutos	-20	-80	-50	140	-210
Vesiväyläverkko	262	252	245	239	233
Muutos	24	-10	-7	-6	-6
Tase yhteensä	18 632	18 517	18 472	18 508	18 258
Muutos	-75	-115	-45	36	-250

3 VAIKUTUKSET

3.1 ARJEN LIIKKUMINEN

Pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä matkaketjujen toimivuus hieman paranee. Kaupunkiseutujen matkaketjujen toimivuus paranee hieman pääkaupunkiseudulla ja joillakin muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Muilla kaupunkiseuduilla tilanne säilyy ennallaan. Haja-asutusalueiden henkilöliikenteessä matkaketjujen toimivuus säilyy tai hieman heikkenee.

3.1.1 Pitkämatkainen henkilöliikenne

Tieverkon hoidon taso säilyy nykyisenlaisena. Tosin nykyistä asiakaslähtöisemmät suunnittelumenetelmät, täsmähoitoajattelu ja laadunvarmistuksen kehittyminen voivat toteutuessaan hieman parantaa asiakkaiden saamaa palvelutasoa. Tieverkon ylläpito säilyy sekin nykyisellään pitkämatkaisen liikenteen yhteyksillä.

Perustienpidon investointien vähäisyys heikentää selvästi mahdollisuutta pitkämatkaisen tieliikenteen liikenneturvallisuutta ja sen myötä sujuvuutta parantaviin toimiin. Lisäksi se vaikeuttaa paikallisen liikkumisen ja pitkämatkaisen tieliikenteen tarpeiden yhteensovittamista.

Tieliikenteen ajantasainen kelin seuranta tehostuu, millä voidaan olettaa olevan positiivisia turvallisuus- ja sujuvuusvaikutuksia erityisesti talvisaikaan.

Isoista tienhankkeista erityisesti Lusi - Mikkeli- ja Lusi - Vaajakoski -hankkeilla on positiivisia vaikutuksia kyseisen suunnan viikonloppuliikenteen ruuhkiin. Kaupunkien ohikulkuteillä puolestaan sujuvoitetaan paikallisesti pitkämatkaisista liikennettä.

Rautateiden matkustajainformaation laatutaso paranee jonkin verran TTS-kaudella, mikä vaikuttaa itsessään positiivisesti matkaketjun laatutasoon riippumatta siitä, missä määrin liikenteen täsmällisyys paranee.

Rautatieliikenteen herkkyyks häiriöille pienenee ja täsmällisyys paranee jonkin verran rataverkon ja turvatekniikan ajanmukaistuksessa. Vuonna 2011 (ennen TTS-kautta) valmistuva Lahti - Luumäki - Vainikkala -hanke nopeuttaa matka-aikoja itäiseen Suomeen ja voimistaa Lahden oikoradan hyötyjä. Myös kansainväliset itäiset yhteydet paranevat samalla. Vaasan radan sähköistys nostaa matkustamisen palvelutasoa. Matka-ajat nopeutuvat Seinäjoki - Ylivieska- ja Kouvola - Kuopio -väleillä.

3.1.2 Kaupunkiseutujen liikenne

Perustienpidon pienten investointien vähäisyys heikentää selvästi mahdollisuutta palvella paikallisia maankäytön mukanaan tuomia liikennetarpeita sekä joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn tarpeita. Tällä voi olettaa olevan negatiivisia vaikutuksia myös asiakastytyväisyyteen.

Isoista tienhankkeista pääkaupunkiseudun kehäteiden ja Kirkkonummi - Kivenlahti -yhteyden parantaminen, muutamien muiden kaupunkialueiden tiejärjestelyt sekä ohikulkutiet vaikuttavat paikallisella tasolla positiivisesti työmatkaliikenteen sujuvuuteen ja ruuhkattomuuteen.

Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee suurilla kaupunkiseuduilla. Myös muutamilla muilla kaupunkiseuduilla kehitetään linja-autoliikenteen laatukäytäviä. Toteutuessaan myös valtakunnallinen yhteensopiva eLippu parantaa matkaketjujen sujuvuutta.

Pääkaupunkiseudulla Kehärata parantaa Helsingin seudun joukkoliikennenyhteyksiä tuomalla uusia asuin- ja työpaikka-alueita raideliikenteen piiriin. Samoin se tuo raideyhteyden Helsinki-Vantaan lentokentälle ja vaikuttaa siten kansainvälisiin henkilöliikenteen matkaketjuihin. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä myös matkustaja-informaation tason nosto vaikuttaa asiakaskokemukseen positiivisesti.

Liikenneviraston osallistuminen matkakeskusten, asemien ja näihin liittyvän matkustajainformaation sekä liityntäliikenteen suunnitteluun yhdessä eri toimijoiden kanssa voi vaikuttaa matkaketjujen solmukohtien ja vaihtojen sujuvuuteen positiivisesti, jos yhteistyön myötä päästään toimenpiteiden toteutukseen asti.

3.1.3 Haja-asutusalueiden liikenne

Tieverkon ylläpidon heikkeneminen TTS-kaudella kohdistuu erityisesti haja-asutusalueisiin. Alemman tieverkon ajettavuuden heikkeneminen laskee tienkäyttäjien tyytyväisyyttä.

Joukkoliikenteen peruspalvelut pystytään turvaamaan haja-asutusalueilla, jos kuntien velvoitekuljetukset (sosiaalitoimi, koulu jne.), kaikille avoin joukkoliikennetarjonta ja kutsuohjattu joukkoliikenne pystytään laajamittaisesti yhdistämään toimivaksi kokonaisuudeksi.

Kevyen liikenteen väylien ja pysäkkikatosten kunto-tasoa parannetaan. Isoilla tie- tai ratahankkeilla ei ole juurikaan vaikutuksia haja-asutusalueiden henkilöliikenteeseen. Yhteysalusten ja maantielautojen palvelutaso säilyy ennallaan.

3.2 ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTA- EDELITYKSET JA KULJETUSKETJUT

Tavaraliikenteen kustannustehokkuus paranee sekä kauppamerenkulussa että rautatiekuljetuksissa. Tieverkolla kuljetusten toimivuus paranee paikoin, mutta heikkenee laajalla ikääntyvällä päätieverkolla sekä vähäliikenteisellä päällystetyllä tieverkolla.

3.2.1 Vaikutukset tavaraliikenteeseen

Kunnossapidon ja liikenteenhallinnan keinoin varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Lisäksi liikenneverkon kehittämishankkeet parantavat merenkulun, rautatieliikenteen ja tieliikenteen palvelutasoa valmistuttuaan vaikutus-alueillaan.

Pääteiden talviliikkumisolosuhteiden pitäminen korkea-tasoisina on hyödyksi etenkin pitkämatkaisille tiekuljetuk-sille. Vanhat parantamattomat päätiejaksot sen sijaan jää-vät entisestään jälkeen ajan tarpeista. Raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen keskinäinen mittasuhte-ero on näillä kapeilla teillä kasvava riskitekijä. Ajamisen rasittavuus kasvaa varsinkin pimeään aikaan ja talvikeleillä.

Suunnitelmakaudella valmistuvien tiejaksojen vaiku-tusalueilla liikenteen olosuhteet paranevat olennaisesti. Erityinen vaikuttavuus on Kehä III:n parantamisella, joka palvelee ulkomaankauppaa, kotimaan pitkämatkaisia tavaraliikennettä ja pääkaupunkiseudun lyhytmatkaisia kuljetuksia. Päällystetyllä vähäliikenteisellä tieverkolla kunto heikkenee aiheuttaen haittaa myös kuljetuksille. Puuhuoltorahoituksen turvin sorateiden kunto on parantu-nut, ja se pysyy kohtuullisella tasolla ainakin lähivuodet.

TTS-kaudella toteutuksessa olevien ja jo aloitettavaksi päätettyjen meriväylähankkeiden kuljetuskustannus-säästöt ulkomaankaupan yrityksille ovat suuruusluokal-

taan noin 200 M€ 30 vuoden aikana. Hyödyt kohdistuvat lähinnä metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden toimialoille. Kuljetuskustannussäästöjen lisäksi hankkeet vähentävät merenkulun päästöjä pienentämällä aluskäyntikertojen määrää aluskoon kasvaessa.

Väylien kunnossapitotoimenpiteet vaikuttavat ensisi-jaisesti vesiliikenteen turvallisuuteen, koska kunnossapito kohdistuu pääosin turvalaitteisiin. Toisaalta pienetkin väylien kulkusyvyyden alentumiseen vaikuttavat madaltu-miset vaikuttavat merkittävästi alusten lastinottokykyyn.

Yksittäisten väylähankkeiden vaikutukset ulkomaan-kaupan kuljetusketjujen sekä logistiikan kustannustehok-kuuteen kokonaisuutena ovat marginaalisia. Hankkeilla on kuitenkin tärkeä merkitys yksittäisten satamien ja tuotantolaitosten toimintaedellytyksiin. Väylien kehittä-mishankkeilla nykytasolla ei ole merkittävää vaikutusta merenkulkumaksuihin. Jäänmurtopalvelujen osalta voi-daan kuitenkin todeta, että palveluntuottajien investoinnit nykyisten jäänmurtajien elinkaaren jatkamiseksi saattavat aiheuttaa nostopaineita väylämaksuun.

Rataverkon kunto laskee erityisesti rataosilla, jotka eivät kuulu keskeiseen rataverkkoon. Koko rataverkko pidetään kuitenkin liikennöitävässä kunnossa. Radan huo-nosta kunnosta aiheutuvien rajoitusten määrä saadaan pidettyä hankkeiden priorisoinnilla nykytasolla. Rautatie-liikenteen herkkyyks häiriöille pienenee ja täsmällisyys pa-ranee turvalaitteiden sähköratajärjestelmien ja tiedonsiir-toyhteyksien parantamistoimenpiteiden ansiosta. Isojen ratapihojen peruskorjaukset siirtyvät TTS-kauden jälkeen, mikä osaltaan rajoittaa tavaraliikenteen kehittämismah-dollisuuksia. 25 tonnin akselipainon verkko on suunnittelu-kauden lopussa yli kaksinkertainen nykyiseen nähden, mikä nostaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta.

Ratapasiteetti lisääntyy Kokkola - Ylivieska -kaksoisraiteen rakentamisen ansiosta, mutta muilta osin Seinäjoki - Oulu -hanke etenee hitaasti. Ratatyöt häiritsevät liikennettä, ja liikenne hakeutuu pois radalta. Akselipainon nosto siirtyy TTS-kauden jälkeiseen aikaan. Myös Imatra - Kotka/Hamina -välille suunniteltu 25 tonnin akselipainon nosto siirtyy myöhemmäksi eikä mahdollista TTS-kaudelle suunniteltua kuljetusten tehostamista.

3.2.2 Vaikutukset asiakkaiden kuljetusketjuihin

Ulkomaankaupan kuljetusketjuille tarjotaan vähintäänkin kohtuullista palvelutasoa. Keskeisten tie- ja ratayhteyksien sekä kauppamerenkulun väylien parannustoimien sekä kunnossapidon ja liikenteenhallinnan keinoin voidaan ylläpitää sujuvuutta ja turvallisuutta sekä kustannustehokkuutta.

Raakapuukuljetusten tehokkuus kasvaa rautatieliikenteen terminaalien lisäämisen avulla ja keskeisten kuormauspaikkojen raiteiden pidentämisellä. Toisaalta muun kuin keskeisen rataverkon kunnon laskiessa osa kuljetuksista siirtyy paremmin palveleviin suoriin tiekuljetuksiin. Rovaniemi - Kemijärvi -radan sähköistys lisää osaltaan raakapuukuljetusten tehokkuutta. Vähäliikenteisellä päällystetyllä tiEVERKOLLA kunnon heikkeneminen vaikeuttaa puukuljetuksia.

3.3 YMPÄRISTÖ

Liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvavat liikenteen kasvaessa. Rautatieliikenteen osuus on kasvamassa, mikä on myönteinen asia ilmastotavoitteen kannalta pitkällä aikavälillä. Meri- ja rautatiekuljetusten energiatehokkuudella on edellytyksiä kasvaa. Meluntorjuntatoimin hidastetaan meluallistuksen lisääntymistä, muttei vähennetä sitä. Pohjavesisuojauskset etenevät hitaasti.

Liikenteen hiilidioksidipäästöt tulevat kasvamaan vuoteen 2015 mennessä 5 % vuoteen 2005 verrattuna liikenteen kasvun myötä. Liikenteen hallinnon alan ilmastopoliittisen ohjelman (ILPO) toimet ovat käynnissä TTS-kauden aikana, ja niiden vaikutukset näkyvät vasta myöhemmin.

Merenkulussa liikenteen ohjauksen ja vesiväylänpidon toimenpiteillä parannetaan merenkulun sujuvuutta ja väylien käytön tehokkuutta, mikä vähentää päästöjä kuljetettua tonnia kohden. Sähköistuksen jatkaminen vähentää rautatieliikenteen typpi-, rikki- ja hiilyhdisteiden päästöjä jonkin verran. Rautatieliikenteen osuus kasvaa TTS-kaudella hieman.

TTS-kaudella valmistuu useita kehittämishankkeita, joiden yhteydessä toteutetaan myös ihmisen terveydelle ja luonnolle aiheuttavia haittoja torjuvat toimenpiteet. Olemassa olevien ympäristöhaittojen torjuminen etenee hitaasti. Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei TTS-kaudella juurikaan toteuteta. Dieselveureiden korvaaminen sähkövetureilla vähentää kuitenkin rautatieliikenteen melua. Sähköistetyn rataverkon osuus kasvaa TTS-kaudella 52 prosentista 55 prosenttiin. Yli 55 dB:n melulle altistuneiden määrä vähenee muutamalla sadalla henkilöllä. Junaliikenteen ääriäntorjunnassa otetaan käyttöön ja kehitetään toimivia kustannustehokkaita ratkaisuja.

Maantieverkon liukkaudentorjunnan ja vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamien pohjavesiriskien torjunta etenee pohjavesisuojauskien rakentamisen seurauksena. Vuonna 2015 kiireellistä suojausta vaativia kohteita on kuitenkin vielä noin 90 km:n matkalla. Biologisesti hajoavan suolan käyttö liukkaudentorjunnassa vähentää myös pohjavesien suolakuormitusta. Merkittävimmät rataverkon pilaantuneet maaperä- ja pohjavesikohteet saadaan puhdistettua TTS-kaudella.

Ympäristöhaitat tulevat lisääntymään erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla, joilla investointeja on vähän suhteessa maankäytön ja liikenteen kokonaiskasvuun.

3.4 TURVALLISUUS

Merenkulussa ja rautatieliikenteessä turvallisuustaso säilyy. Rautateiden tasoristeysonnettomuuksien riski hieman pienenee. Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan riittävästi tavoitteisiin nähden.

Merenkulussa kokonaisvaltainen liikenteenhallinta ja merikartoituksen eteneminen parantavat osaltaan kauppamerenkulun turvallisuutta.

Rautateiden tasoristeyksissä tapahtuvien onnettomuuksien riski pienenee, kun tasoristeyksiä poistetaan ja jäljelle jäävien turvallisuutta parannetaan.

Tiestön liikenneturvallisuutta parantavat toimet kohdistuvat lähinnä päätieverkolle sekä jonkin verran

taajamiin ja niiden lähialueille. Suunnitelmakauden toimet vähentävät yhteensä noin 10 liikennekuolemaa. Tienpidon osuus on alle viidenneksen kaikesta vuosittain tavoitellusta tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Alemmalla tieverkolla säilyy suunnitelmakaudella nykyinen turvallisuustilanne mm. talvihoidon laadun vähäisellä parantamisella, kaiteiden korjauksilla ja pienillä liikenteenohjaustoimilla.

Pääteillä suunnitelmakauden aikana valmistuvien investointihankkeiden lisäksi käyttöön otetut talvihoidon laadunparannukset ja uudet ajonopeuksien automaattivalvontakohteet vaikuttavat positiivisesti päätieverkon turvallisuuteen, vaikka liikennemäärät kääntyvät talouden kasvaessa nousuun. Päätteiden kohtaamisonnettomuudet ja niiden seurauksena liikennekuolemat eivät kuitenkaan vähene toivotulla nopeudella. Esitetyissä arvioissa on oletettu jatkettavan nykyisellä tavalla esimerkiksi nopeuksien säätelyssä ja investoinneissa, eikä siis esimerkiksi turvallisuuden kannalta tehokkaita keskikaiteiden rakentamishankkeita olisi vielä tulossa toteutukseen.

3.5 PITKÄN AIKAVÄLIN VAIKUTUKSET

TTS-kaudella tehtävien ratkaisujen vaikutukset näkyvät osin TTS-kaudella edellä arvioidulla tavalla. Monet vaikutukset kuitenkin ilmenevät pidemmän ajan kuluessa.

Korvausinvestointien lykkääminen siirtää investoinnit tuleville TTS-kausille, joille on ikääntymisen myötä tulossa lisää tarpeita. Tulevilla hallituskausilla joudutaan väistämättä tekemään valintoja joko ylläpidon ja korvausinvestointirahoituksen kasvattamisesta tai verkon karsimisesta.

Rakenteellisen kunnan heikkeneminen ilmenee kansalaisille ja yrityksille muun muassa junaliikenteen rajoituksina ankarina routakeväinä.

Voimakkaasti kasvava (tieto)tekniikan määrä ja sen merkitys kaikissa liikennemuodoissa nostaa osaltaan kunnossapidon ja korvausinvestointien tarpeita. Tekniikan lyhenevä elinkaari lisää laitteiden uusimis- ja päivitystarpeita.

Turva- ym. laitteiden kunnan heikentyminen kasvattaa vikaantumisen riskiä huomattavasti tulevilla TTS-kausilla, mikä puolestaan heijastuu muun muassa häiriöherkkyyden kasvuun ja sen myötä matka- ja kuljetusaikojen heikentyneeseen ennakoitavuuteen sekä onnettomuusriskien kasvuun.

Isoja uus- ja laajennusinvestointeja tehdään 30 vuoden pitoajalle. TTS-kaudella valmistuvien hankkeiden hyödyt muun muassa maankäytölle, alueiden taloudelle, liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle ovat täydessä mitassaan 2035 - 2045 (hankkeet ovat perusteltuja hyödyillä, jotka syntyvät 2015 - 2045). Uus- ja laajennusinvestointien hyödyistä havaitaan siten vain alku TTS-kaudella tai sen päättyessä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa tehdään TTS-kaudella pohjatyötä sille, että jatkuvasti laajeneva ja hajautuva yhdyskuntarakenne alkaisi enemmänkin tiivistyä. Vaikutukset alkavat näkyä kymmenien vuosien päästä. Muutokset ovat hitaita. Vuoden 2050 rakennuksista ja infrastruktuurista valtaosa on olemassa jo nyt.

LIITE 1: RAHOITUSTAULUKKO

LIIKENNEVIRASTON MENOT JA TULOT (M€)

	Tot.e. 2010	Suunn. 2011	TTS 2012	TTS 2013	TTS 2014	TTS 2015
TULOT :	97,6	100,3	98,4	96,5	98,1	94,7
Yhteisrahoitteisen toiminnan tulot	20,7	20,8	18,9	17,0	17,6	14,2
Ratamaksu	43,0	44,0	45,0	45,0	46,0	46,0
Muut tulot	32,1	33,6	32,6	32,6	32,6	32,6
Toimintamenojen tulot	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
MENOT :	1 949,0	1 693,3	1 823,5	1 779,5	1 568,4	1 494,1
Hallinto ja yhteiset menot	78,9	67,2	70,4	69,8	69,2	69,2
T&K	9,2	8,5	9,0	9,0	9,0	9,0
Hallinto, yms.	69,7	58,7	61,4	60,8	60,2	60,2
Julkinen liikenne ja merenkulun tuet	306,5	295,0	272,9	276,6	279,2	279,7
Saaristoliikenne (yhteysalusliikenne)	8,7	7,9	7,9	10,3	10,3	10,3
Saaristoliikenne (maantielautat)	41,7	41,7	41,6	42,9	45,5	46,0
Kauppa-alustuki, lästimaksuavustukset, luotsauksen hintatuki	100,7	89,2	89,2	89,2	89,2	89,2
Avustus yksityisteiden parantamiseen	23,0	23,0	13,0	13,0	13,0	13,0
Joukkoliikenteen palvelujen ostot, tuet ja kehittäminen	63,7	62,7	65,2	65,2	65,2	65,2
Junien kaukoliikenteen ostot	31,4	31,5	20,0	20,0	20,0	20,0
Liikennejärjestelmäsuunnittelu *)	8,4	10,7	7,6	7,6	7,6	7,6
Maa- ja vesialueiden hankinta	29,0	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4
Liikenteenhallinta	111,2	123,0	121,1	119,9	119,1	119,2
Liikenteenhallinta *)	71,8	77,4	79,9	78,7	77,9	78,0
Talvimerenkulku	39,4	45,6	41,2	41,2	41,2	41,2
Kunnossapito	680,5	652,4	664,8	670,8	682,6	686,0
Ylläpito	305,2	286,3	285,6	283,0	282,1	274,8
Hoito	316,8	302,5	315,5	323,8	334,1	342,8
Käyttö	47,0	51,6	51,7	53,0	55,4	57,4
Merikartoitus	11,6	12,0	12,0	11,0	11,0	11,0
Investoinnit	771,9	555,7	694,3	642,4	418,3	339,9
Korvausinvestoinnit	172,0	121,4	76,1	82,7	59,3	39,5
Uus- ja laajennusinvestoinnit	599,9	434,3	618,2	559,7	359,0	300,4
Pienet/perusväylänpidon uus- ja laajennusinv.	87,7	65,3	102,7	87,6	98,9	111,3
Isot uus- ja laajennusinv. (77, 78, 79)	512,2	356,0	480,5	422,7	196,4	148,7
Valtionavustus Länsimetron rakentamiseen (35)		13,0	35,0	49,4	63,7	40,4
LIIKENNEVIRASTON NETTOMENOT:						
Toimintamenot (01)	93,9	83,2	86,4	85,8	85,2	85,2
Perusväylänpito (20)	990,7	900,1	901,4	900,8	900,8	900,8
Liikenneverkon kehittäminen (35, 77 - 79)	512,2	369,0	515,5	472,1	260,1	189,1
Maa- ja vesialueiden hankinta (76)	29,0	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4
Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut (41, 43, 50, 51, 63 - 66)	227,4	214,3	195,3	197,7	197,7	197,7

*) Näitä toimintoja rahoitetaan lisäksi toimintamenoista

	Tot.e. 2010	Suunn. 2011	TTS 2012	TTS 2013	TTS 2014	TTS 2015
TIENPIDON MENOT JA TULOT (M€)						
TULOT :	30,6	34,2	34,2	34,2	34,2	34,2
Yhteisrahoitteisen toiminnan tulot	11,7	13,3	14,2	14,2	14,2	14,2
Muut tulot (sis. Kainuun kehittämisrahan)	18,9	20,9	20,0	20,0	20,0	20,0
MENOT:	819,9	698,7	842,5	852,3	716,9	694,6
Liikenteen hallinta *)	15,8	15,8	16,8	16,8	16,8	16,8
Liikennejärjestelmäsunnittelu	8,4	10,7	7,6	7,6	7,6	7,6
Kunnossapito	448,1	433,4	436,9	440,1	445,1	444,6
Käyttö	16,2	19,7	19,0	19,5	20,5	21,5
Hoito	183,9	178,0	188,2	193,6	198,7	204,0
Ylläpito	248,1	235,7	229,8	227,0	225,8	219,0
Investoinnit	347,6	238,8	340,6	345,0	201,9	179,6
Korvausinvestoinnit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Uus- ja laajennusinvestoinnit	347,6	238,8	340,6	345,0	201,9	179,6
Pienet/perusväylänpidon uus- ja laajennusinv.	87,7	65,3	65,3	60,4	52,8	52,8
Isot uus- ja laajennusinv. (77, 78, 79)	259,9	173,5	281,2	284,3	149,1	126,8
Perusväylänpidon menot	861,6	740,4	843,5	852,4	716,9	694,6
Perusväylänpito, netto	831,0	706,1	533,0	533,5	533,6	533,6

RADANPIDON MENOT JA TULOT (M€)

	Tot.e. 2010	Suunn. 2011	TTS 2012	TTS 2013	TTS 2014	TTS 2015
TULOT :						
Yhteisrahoitteisen toiminnan tulot	8,6	7,5	4,7	2,8	3,4	
Ratamaksu	43,0	44,0	45,0	45,0	46,0	46,0
Muut tulot	12,4	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
MENOT :	644,7	521,6	544,9	495,4	405,9	377,1
Liikenteen hallinta	45,0	49,6	51,1	49,9	49,1	49,2
Kunnossapito	197,2	191,9	196,3	199,2	206,1	210,0
Käyttö	26,8	27,9	28,7	29,5	30,9	31,9
Hoito	122,7	114,5	117,3	120,2	125,4	128,8
Ylläpito	47,7	49,5	50,3	49,5	49,8	49,3
Investoinnit	402,5	280,1	297,5	246,3	150,7	117,9
Korvausinvestoinnit	167,2	119,4	74,1	80,7	57,3	37,5
Uus- ja laajennusinvestoinnit	235,3	160,7	223,4	165,6	93,4	80,4
Pienet/perusväylänpidon uus- ja laajennusinv.			37,4	27,2	46,1	58,5
Isot uus- ja laajennusinv. (77, 78, 79)	235,3	160,7	186,0	138,4	47,3	21,9
Perusväylänpidon menot	409,4	360,9	358,9	357,0	358,6	355,2
Perusväylänpito, netto	345,4	297,5	297,3	297,3	297,3	297,3

VESIVÄYLÄNPIDON MENOT JA TULOT (M€)

	Tot.e. 2010	Suunn. 2011	TTS 2012	TTS 2013	TTS 2014	TTS 2015
TULOT :						
Yhteisrahoitteisen toiminnan tulot	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut tulot	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
MENOT :	90,4	108,5	100,0	86,7	86,7	86,7
Liikenteen hallinta	50,4	57,6	53,2	53,2	53,2	53,2
Talvimerenkulku	39,4	45,6	41,2	41,2	41,2	41,2
Alusliikennepalvelut *)	11,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Kunnossapito	35,2	27,1	31,5	31,5	31,5	31,5
Käyttö	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Hoito	10,2	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Ylläpito	9,4	1,1	5,5	6,5	6,5	6,5
Merikartoitus *)	11,6	12,0	12,0	11,0	11,0	11,0
Investoinnit	21,8	23,8	15,3	2,0	2,0	2,0
Korvausinvestoinnit	4,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Uus- ja laajennusinvestoinnit	17,0	21,8	13,3	0,0	0,0	0,0
Pienet/perusväylänpidon uus- ja laajennusinv.						
Isot uus- ja laajennusinv. (77, 78, 79)	17,0	21,8	13,3	0,0	0,0	0,0
Perusväylänpidon menot	75,3	70,7	70,7	70,7	70,7	70,7
Perusväylänpito, netto	74,2	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0

*) Näitä toimintoja rahoitetaan osin tai kokonaan toimintamenoista, mikä on tässä summassa otettu huomioon

LIITE 2: TUNNUSLUVUT

Tavoitemittarit	Toteutuma 2009	TAE 2011	TTS 2012	TTS 2015
TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA				
Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus				
Ruuhkautuvat päätietyt, km, enintään	200	200	200	200
Kaksi- tai useampiraiteisen rataverkon suhteellinen osuus keskeisestä rataverkosta, %	19	19	20	23
Radanpidosta johtuvat viivästyksset kaukoliikenteessä, % (kaukoliikenteen junista myöhässä 5 min. määräasemalla)	4,36	4	4	4
Radanpidosta johtuvat viivästyksset lähiliikenteessä, % (lähiliikenteen junista myöhässä lähtö- tai pääteasemalla 3 min. tai yli)	1,44	1,2	1,2	1,0
Nopean (≥ 160 km/h) rataverkon pituus, km (henkilöliikenne)	675	873	888	1011
25 tonnin akselipainon sallivien rataosien pituus, km (tavaraliikenne)	392	790	815	895
Jäänmurtopalveluiden odotusaika, h, enintään	2,5	3,5	3,5	3,5
Ilman odotusta läpipäässeiden alusten osuus, %	97	90-95	90-95	90-95
Alusliikennepalveluiden saatavuus, %	99,6	99,5	99,8	99,8
Väylien kunto				
Maantie- ja ratasillat kuntoluokissa huono ja erittäin huono, kpl, enintään	860	828	820	774
Päällystetyt tiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 450	4 000	4 400	5 500
Soratiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 070	3 000	3 000	3 300
Huonot ja erittäin huonot kevyen liikenteen väylät, km, enintään	240	320	320	320
Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden tilaan (1 - 5)	3,6	3,6	3,6	3,6
Tienkäyttäjien tyytyväisyys muun tieverkon tilaan (1 - 5)	2,8	3,0	3,0	2,8
Tienkäyttäjien tyytyväisyys talvihoidon tasoon (1 - 5)	3,3	3,3	3,3	3,3
Rataverkon kuntoindeksi (100=hyvä kunto, 4 vuoden ka.)	89	88	86	84
Rataverkon yli-ikäinen päällysrakenne (km) (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään				
- ratakiskot	285/953	250/850	360/840	350/750
- ratapölkkyt	159/983	150/850	100/850	150/950
Radan huonosta kunnosta johtuvat liikenneeräjoitukset, km, (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään	51/348	60/210	50/200	50/200
Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät, km, enintään	440	410	380	320
Liikenneturvallisuus ja ympäristö				
Junaliikenteessä ja kauppamerenkulussa kuolleet, lkm	0	0	0	0
Radasta aiheutuvat vahingot junaliikenteessä, kpl	4	5	5	5
Käytössä olevien tasonisteysten määrä valtion liikennöidyllä rataverkolla yhteensä, kpl	3 376	3 216	3 057	2 900
Kauppamerenkulussa tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä (neljän vuoden keskiarvo)	34	33	33	33
Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä Liikenneviraston toimin (perusväylänpito)	44	28	20	18
Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä Liikenneviraston toimin (kehittäminen)	6	14	14	-
Tieliikenteen pohjavesiriskit, km	104	100	98	89
Melulta suojattujen henkilöiden määrä, henkilöä/vuosi (perusväylänpito)	rata 40, tie 230	rata 0 tie 100	rata 100 tie 100	rata 100 tie 100
Melulta suojattujen henkilöiden määrä, henkilöä/vuosi (kehittäminen)	rata 120 tie 150	rata 200 tie 480	rata 200 tie 800	rata 200 tie 600
Sähköistetyn rataverkon osuus (% rataverkon pituudesta)	52	52	53	55
Merenmittauksen uudistaminen tärkeimmillä merikuljetusreiteillä, % (toteutusaste)	36	49	62	100
Tarkistusmitattujen kauppamerenkulun väylien osuus, % (Navi-tarkastelut)	88	93	95	100
TUOTTAVUUS JA KOKONAISTALOUDELLISUUS				
Työn tuottavuuden kehittyminen, %	-1,3	4,9 %	1,9 %	1,0 %
Kokonaistuottavuuden kehittyminen, %	-3,6	0,5 %	0,2 %	0,2 %
Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, %	91	79	79	79
Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, %	89	101	101	101
Kustannukset, euroa/tiekm (2011 alkaen korkokulut mukana)		13500	14 000	14 900
Kustannukset, euroa/ratakm (2011 alkaen korkokulut mukana)		92 600	96 900	102 900
Kustannukset, euroa/kauppamerenkulun väyläkm	5 470	5 400	5 500	5 500
HENKISTEN VOIMAVAROJEN HALLINTA				
Työtyytyväisyys (1 - 5)	3,6	3,4	3,2	3,4
Henkilön määrä, htv	699	647	636	601

INVESTOINTI

Uus- tai laajennusinvestointi

- Kohde on selkeä, suunnitelmaan perustuva rakennuskohde, jolla väylän tai sen osan toimivuutta parannetaan (laajennusinvestointi) tai tehdään selkeästi uusi väylä (uusinvestointi).
- Liikenteenhallinnan järjestelmiin liittyvät investoinnit ovat vastaavanlaisella määrittelyllä uus- ja laajennusinvestointeja.

Korvausinvestointi

- Kohteessa väylä tai sen osa rakennetaan lähestulkoon uudelleen, nykyisen tekniikan ja laatuvaatimusten mukaiseen tasoon. Kohde joudutaan rajatun korjauksen sijasta rakentamaan osittain uudestaan. Ero ylläpitoon on, että investointi edellyttää rakennussuunnitelman tai käyttöluvan.
- Jos kohteessa parannetaan myös liikennöitävyyttä (esim. uusi kantavuus-, nopeus- tai turvallisuustaso), se luokitellaan laajennusinvestoinniksi.
- Liikenteenhallinnan laitteisiin ja järjestelmiin liittyvät investoinnit ovat vastaavanlaisella määrittelyllä korvausinvestointeja.

Purku

- Kohde käsittää olemassa olevan väylän tai sen merkittävän osan purkamisen ja poistamisen (väylän lakkauttaminen). Toimenpiteen tarkoituksena on vain poistaa kohde. Väylähankkeen sisällä tapahtuvat erilaisten ulkopuolisten rakenteiden tai entisten väylärakenteiden purkutyöt kohdentuvat ao. investointiin tai muuhun toimenpiteeseen.

KUNNOSSAPITO

Ylläpito

- Ylläpitoa ovat toimet, joilla olemassa olevaa rakennetta tai järjestelmää korjataan ja huonontunut kunto tai toimivuus palautetaan ennalleen. Tämä voi tapahtua vaihtamalla keskeisiä osia uusiksi tai rakentamalla uusiksi vaurioituneet kohdat. Kuitenkin osa tuotteesta tai rakenteesta pysyy ennallaan.
- Jos kohde joudutaan korjauksen vuoksi kokonaan rakentamaan uudelleen tai haetaan olennaisia uusia vaikutuksia, kyseessä on investointi.
- Olosuhde-, kunto- ja infratietojen hankinta ja ylläpito (merenmittaus, merikartoitus, liikennetiedot, kunto- ja mittaukset), jotka palvelevat yleisesti väylänpidon eri sektoreja, ovat ylläpidon toimenpidetyyppejä.

Hoito

- Hoitoa ovat toimet, joita säännöllisesti tarvitaan väylän, varusteen tai rakenteen pitämiseksi toimintakunnossa tai joilla joissakin tapauksissa ennalta estetään niiden kunnan heikkenemistä. Toimet ovat vaikutuksiltaan suhteellisen lyhytjänteisiä ja säännöllisesti uusittavia.
- Isännöinti, väylästäön valvonta sekä kiinteistöt kuuluvat pääosin hoitoon. Mikäli niihin liittyvät käyttökulut (sähkö) saadaan erikseen, kuuluvat ne loogisesti käyttöön.

Käyttö

- Käytöllä tarkoitetaan toimia tai hankintoja, jotka ovat välttämättömiä väylien toimivuuden kannalta, mutta jotka eivät ole hoitoa tai liikenteenhallintaa ja ohjausta. Nämä toimet synnyttävät ns. käyttökuluja. Tällaisia ovat tyypillisesti erilaisten laitteiden energiakulut.
- Jäänmurto on liikenteenhallintaa ja saaristoliikenne on julkisen liikenteen toimenpidetyyppi.

Merikartoitus

- Merenmittauksen hankinta, merikartoitustiedot, karttojen valmistus, aineistopalvelut ja muut.

LIIKENTEENHALLINTA

Liikenteenhallinta

- Liikenteenhallintaa on tyypillisesti erilaisten liikenne- ja ohjauskeskusten palvelu tai muu sellainen operatiivinen toiminta, jolla vaikutetaan liikenteeseen ja sen käyttäjiin. Liikenteenhallintaa on lisäksi liikenteen informaatio, nopeusvalvonta, häiriönhallinta ja näitä ensisijaisesti palvelevien laitteiden ja järjestelmien toimivuuden varmistaminen.
- Liikenteen informaatio- ja ohjausjärjestelmien kehittäminen (esim. ESKO) on liikenteenhallintaa. Sen sijaan väylien erilaisten ohjauslaitteiden hankinta osana investointeja kuuluu investointeihin, ja niiden kunnossapito kuuluu kunnossapitoon.
- Liikenteenhallintaa ovat myös liikenteeseen, liikennetarpeeseen ja liikenteen käyttäytymiseen vaikuttavat toimet, jotka eivät ole investointeja tai kunnossapitoa. Tällaisia ovat mm. liikenteen maksujärjestelmien ja erilaisten informaatiojärjestelmien käyttämiseen liittyviä toimenpiteitä (esimerkiksi tiemaksuihin liittyvät toimenpiteet tai sähköjunaliikenteen energiapalvelu).

Talvimerenkulku

- Talvimerenkulku rannikolla ja sisävesillä muodostuu hinaajapalveluista, jäänmurtopalveluista ja muista palveluista.

JULKINEN LIIKENNE JA MERENKULUN TUKI

Julkinen liikenne ja merenkulun tuki

- Linja-autoliikenteen, junaliikenteen ja lentoliikenteen tuki, saaristoliikenteen palvelut, kauppa-alustuki, lästimaksuavustukset ja muut.

Liikenteen suunnittelupalvelu

- Liikenteen suunnittelupalveluun kuuluu kaikki se suunnittelu, joka ei kohdistu toteutukseen tähtäävään investointiin tai kunnossapitoon. Tyypillisiä ovat liikennejärjestelmäsuunnittelu, maankäyttöä palvelevat selvitykset ja erilaiset selvitykset.
- Väylähankkeen yleissuunnitelma, tie-/ratasuunnitelma ja rakennussuunnitelma sekä niihin liittyvä konsultointi, mittaukset ja tarkastukset kuuluvat ao. investointeihin.
- Olosuhde-, kunto- ja infratietojen hankinta ja ylläpito (esim. liikennetiedot, kuntomittaukset, liikennejärjestelmäntila) ovat ylläpidon toimenpidetyyppejä.

Tuotantokiinteistöhallinta

- Maa-alueiden hankinta (esim. maanmittauslaitoksen palvelut, haitta- ja vauriokorvaukset)
- Vesialueiden hankinta (maanmittauslaitoksen palvelut, haitta- ja vauriokorvaukset)
- Kiinteistöjen käyttö (esim. vuokratulot)

Sähköpostiosoite
etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi

Puhelin
vaihde 020 637 373
faksi 020 637 3700

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