

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelma 2015 - 2018 liikenne- ja viestintäministeriölle

4.11.2013

Esipuhe

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelma 2015 - 2018 on laadittu annettuihin kehyksiin, ja siinä kuvataan viraston toimintaa hallitusohjelman toteuttamiseksi vuonna 2015 sekä esitetään alustavat suunnitelmat vuosille 2016 - 2018.

Liikennevirasto on laatinut toiminta ja taloussuunnitelmansa vuosille 2015-2018 Liikenne- ja viestintäministeriön antaman ohjeistuksen mukaisesti ja siinä esitettyyn talouskehykseen. Ainoana poikkeuksena kehykseen Liikennevirasto esittää kahden kehysvalmistelun jälkeen päätetyn kehittämishankkeen kustannusten lisäämistä kehykseen.

Suunnittelukaudella merkittävän haasteen tulee muodostamaan perusväylänpidon rahoitustason niukkuus, joka pakottaa viraston priorisoimaan voimakkaasti perusväylänpidon toimintaa. Suunnittelukaudella tämä tulee näkymään väylästäön kunnon ja palvelutason jatkuvana heikkenemisenä erityisesti alemmalla liikenneverkolla. Korostetusti alhainen rahoitustaso näkyy vuonna 2015, jolloin perusväylänpidon rahoitusta joudutaan siirtämään 20 M€ rahoitusta merenkulun tukiin eikä kehyspäätöksen mukaista vuodesta 2016 tapahtuvaa rahoituksen siirtoa kehittämishankkeista ole vielä käytettävissä.

Siksi Liikennevirasto pitää erityisen tärkeänä, että perusväylänpidon ja joukkoliikenteen ostojen ja kehittämisen määrärahaa korotetaan seuraavan hallituskauden alussa Liikennepoliittisessa selonteossa esitettyjen periaatteiden mukaisesti indeksikorjauksella, joka vastaa kuluvalle hallituskaudella tapahtuvaa kustannustason nousua. Kertakorotuksen lisäksi liikennevirasto esittää, että vuodesta 2016 lähtien perusväylänpidon ja joukkoliikenteen ostojen ja kehittämisen rahoitustaso sidottaisiin indeksiin, jotta niiden palvelutaso ja pitkäjänteisyys kyetään turvaamaan.

Liikenneviraston toiminta on maan laajuista, jonka takia viraston toimintojen tulee sijoittua kattavasti koko maahan. Alueellisen sijoittumisen osalta nykyisen alueellistamisvelvoitteen toteuttaminen edellyttää kaikkien viraston rekrytointien kohdistamista Lappeenrantaan, mikä on osoittautunut hyvin haasteelliseksi, ja kaventaa viraston toimintamahdollisuuksia toimia muualla maassa. Viraston tarvitseman erityysoaamisen saaminen Lappeenrantaan on joissain tapauksissa osoittautunut mahdottomaksi. Virasto esittääkin näiden syiden perusteella alueellistamisvelvoitteen muuttamista siten, että se muutetaan kattamaan muut kuin pääkaupunkiseudulle sijoittuvat tehtävät sijoituspaikkakunnasta riippumatta.

Helsingissä 4.11.2013

Pääjohtaja Antti Vehviläinen

Sisällysluettelo

1	Liikennevirasto	4
2	Liikenneverkot ja liikenne	4
3	Suunnitelman lähtökohdat	4
3.1	Hallitusohjelma ja liikennepoliittinen selonteko.....	4
3.2	Valmisteilla olevat ohjaavat strategiat	5
3.3	Rahoitus.....	5
3.3.1	Rahoitustason muutokset.....	6
3.3.2	Lisärahoitustarpeet	7
3.3.3	Arviomäärärahojen muutokset	7
4	Perusväylänpito.....	9
4.1	Perusväylänpidon tuoteryhmittely.....	9
4.2	Perusväylänpidon linjaukset	10
4.3	Perusväylänpidon rahoitus ja priorisointi.....	11
5	Liikenneverkon kehittämishankkeet	14
6	Suunnitteluohjelma ja suunnittelun kehittäminen	17
6.1	Suunnitteluohjelma.....	17
6.2	Suunnittelun kehittäminen.....	17
7	Joukkoliikenne.....	19
8	Julkisen tiedon avaaminen ja tiedon hyödynnettävyyden edistäminen.....	21
9	Älystrategian toteuttaminen	22
9.1	Yleistä.....	22
9.2	Toimeenpano	22
9.3	Älyliikenteen tutkimus- ja kehittämistoiminta	23
10	Julkisen hallinnon atk-menosäästöt	23
11	Tiedonhallinnan kehittäminen.....	23
12	Alueellistaminen ja henkiset voimavarat	24
13	Liikenneviraston kehittämistoiminta ja TEAS-toiminnan keskeiset linjaukset	25
14	Suunnitelman vaikutukset.....	26
15	Riskit.....	31

1 Liikennevirasto

Liikennevirasto vastaa valtion maa- ja vesiliikenneverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta sekä tämän verkon liikenteen hallinnasta. Liikenneviraston vuosibudjetti on noin 1 600 milj. euroa ja sen palveluksessa on vajaat 700 henkilöä. Tieverkoston alueellisesta kunnossapidosta vastaavat alueellisten ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueet Liikenneviraston ohjaamana. Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueiden palveluksessa on noin 550 henkilöä.

2 Liikenneverkot ja liikenne

Ulkomaan kuljetuksissa meriliikenteen merkitys on erittäin suuri, kun taas kotimaan kuljetuksissa tieliikenne on hallitseva. Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia oli v. 2012 n. 105 miljoonaa tonnia. Tästä merikuljetuksia oli n. 93,2 milj. tonnia ja maakuljetuksia n. 11,9 miljoonaa tonnia. Suomessa tapahtuvassa tavaraliikenteessä kuorma-autojen kuljettama tavaramäärä oli yhteensä 294 miljoonaa tonnia ja kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite oli 22 miljardia tonnikilometriä. Rautateiden tavarakuljetusten määrä oli vuonna 2012 35,3 milj. tonnia ja kuljetussuorite oli noin 9,3 miljardia tonnikilometriä.

Kotimaan vesiliikenteen määrä oli 7,7 milj. tonnia, josta 4,2 milj. tonnia oli öljyä. Kuljetussuoritteeksi muodostui 3,1 mrd. tkm.

Suomalaisten kotimaan henkilöliikennesuorite on vuosittain noin 74 miljardia henkilökilometriä, mikä tekee 41 km henkilöä kohden vuorokaudessa. Noin 90 prosenttia suoritteesta kertyy tieliikenteestä maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä. Joukkoliikenteen osuus on noin viidennes. Työmatkoilla julkisen liikenteen suoriteosuus on noin 15 prosenttia.

Ulkomaiden lentoliikenteessä oli vuonna 2012 noin 13,7 milj. matkustajaa ja meriliikenteessä noin 18,0 milj. matkustajaa. Maantieliikenteessä rajan ylittäviä henkilöliikenteen ajoneuvoja oli noin 13 miljoonaa. Rautatieliikenteen Venäjän liikenteen matkustajamäärä oli noin 440 000 matkustajaa.

	Pituus	Henkilösuorite *)	Kuljetussuorite **)
Maantiet	78140	62	24
Radat	5944	4	10
Vesiväylät	16200	0,1	37

Taulukko 1. Väyläverkkojen pituudet ja henkilö- ja tavaraliikennesuorite koko verkolla (ml kadut)

*) Miljardia henkilökilometriä, kotimaan liikenne. Tieliikenteen arvot sisältävät liikkumisen ajoneuvoissa. Lisäksi kevyen liikenteen kulkusuorite on arvioiden mukaan runsaat 3 mrd. henkilökilometriä.

***) Miljardia tonnikilometriä Suomen alueella. Vesiliikenteen kotimaan sisäinen suorite 3,1 mrd tkm.

3 Suunnitelman lähtökohdat

3.1 Hallitusohjelma ja liikennepoliittinen selonteko

Liikennepoliitikan yhteiskunnalliset vaikuttavuustavoitteet ovat:

- Matka- ja kuljetusketjut toimivat sujuvasti ja turvallisesti hyvinvointia ja kilpailukykyä edistäen.
- Liikennejärjestelmän toimintavarmuus parane.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, tavoitteena matkustajamäärien kasvu ja yksityisautoilun vähentäminen. Erityisen huomion kohteena on raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen.

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään Suomen kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan.
- Liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen sekä liikennetoimialan toiminnan tehokkuus paranee käyttäen hyväksi monipuolisesti erilaisia keinoja mm. tieto- ja viestintäteknologiaa.

Liikennepoliittisen selonteon linjaukset

Liikennepoliittinen selonteko sisältää 54 linjausta liikennejärjestelmän eri osa-alueista sekä kehysriihessä päätetyt hallituskauden hankkeet ja 10-vuotishankeohjelman. Linjaukset käsittävät sekä toimintatapaa että liikennejärjestelmän substanssikysymyksiä. Muutamia laajaa kokonaisuudet siirrettiin valmisteltavaksi selonteon jälkeen. Liikennevirasto osallistuu hallituskaudella näihin LVM:n johdolla tehtävien strategioiden valmisteluun ja toimintatapojen kehittämissuunnitelmiin.

Liikennevirasto ja sen asiantuntijat osallistuvat merkittävällä työpanoksella ja asiantuntemuksella liikennepoliittisen selonteon jatkotoimien työstämiseen, valmisteluun ja toimeenpanoon.

3.2 Valmisteilla olevat ohjaavat strategiat

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa selonteon jatkotoimien ohjelmoinnista ja valmistelusta. Liikennevirasto tukee ministeriötä tässä työssä. Liikenneviraston kannalta keskeisiä ovat seuraavat kokonaisuudet:

- Meriliikennestrategia
- Verojen ja maksujen kokonaistarkastelu
- Liikenneverkkojen luokittelu
- Julkisin varoin järjestettävien henkilökuljetusten yhdistäminen
- Joukkoliikenteen kehittämistoimet
- Lentoliikennestrategia

Lisäksi ministeriössä on valmisteilla ympäristöstrategia, joka tulee ohjaamaan Liikenneviraston toimintaa ja priorisointia TTS-kaudella.

Liikennevirasto on päivittämässä omaa strategiaansa. Strategian perustana toimivat liikennepoliittikan tavoitteet ja selonteon linjaukset. Päivitettävän strategian neljä keskeistä päämäärää ovat:

- Kuljetukset/kuljetusreitit toimivat tehokkaasti ja edistävät kilpailukykyä.
- Liikkuminen on turvallista ja helppoa.
- Toimintamme on kestävä, tehokasta ja vastuullista.
- Liikennevirasto on osaavien ihmisten erinomainen työpaikka.

3.3 Rahoitus

Liikenneviraston toiminta rahoitetaan pääosin valtion talousarviosta. Budjettirahoituksen mitoituksessa otetaan huomioon maksullisen toiminnan tulot, ratamaksu sekä väylämaksu (vero) ja ratavero. Yhteisrahoitteisissa hankkeissa ovat kunnat mukana. EU avustaa suunnittelu- ja rakentamishankkeita EAKR-, TEN- ja ENPI-tukina. Suunnitteluhankkeisiin on saatavissa NDPTL-tukea.

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 kehittämissuunnitelmiin ja monivuotisiin palvelusopimuksiin. Esillä on ollut liikennehankkeiden budjetointimenettelyn muuttaminen siten, että valtuusmenettelystä siirrytään 5-vuotisiin määrärahoihin. Muutos olisi Liikenneviraston toiminnan kannalta merkittävä asia.

Liikenneviraston menoista noin kolmannes ohjautuu ELYjen kautta. Toiminnasta tämä tarkoittaa teiden kunnossapitoa, perustienpidon investointeja sekä yksityisteiden tukia.

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu annettuun kokonaiskehukseen (liite 2). Suunnitelma sisältää muuttuneiden tarpeiden vuoksi kokonaiskehuksen sisällä (momentit 20, 77, 78 ja 79) tehtäviä momenttimuutoksia.

3.3.1 Rahoitustason muutokset

Kehittämisinvestoinnit

Länsimetron liityntäliikennejärjestelyt (toteutus päätetty I LTA 2013:ssa) ja Keski-Pasilan länsiraide (TAE 2014 täydennyksessä) on esitetty toteutettavaksi kehysyliityksenä, koska niitä ei ole otettu huomioon kehystä laadittaessa.

Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty, että kaivosyhteyksien kehittämisen ja elinkeinopoliittisten tärkeiden hankkeiden toteutuksesta päätetään erikseen. Vahvimmin Pohjois-Suomen kaivoshankkeista on viime aikoina esillä olleet Soklin ja Hannukaisen kaivokset. Elinkeinopoliittisesti tärkeänä hankkeena keskusteluissa on noussut esille Mt 148 parantaminen Keravan kohdalla (suunniteltu jälkirahoitushankkeena vuosille 2015-2016, valtion maksu vuonna 2017).

Väylämaksun puolitus vuosiksi 2015-2017

Väylämaksulla katetaan merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset (väylämaksulain yleisperustelut). Maksut on mitoitettu siten, että väylämaksutulot kattavat em. kustannukset. Kustannusvastaavuus vaihtelee paljolti talven ankaruuden mukaan ja on ollut viime vuosina välillä 75-99 % . Pidemmällä tarkasteluvälillä löytyy myös selvästi kustannukset ylittäviä väylämaksukertymä vuosia.

Väylämaksujen pienentäminen vaikuttaa sekä yleiseen logistiseen kustannusrakenteeseen että tiettyjen kriittisten toimialojen kuljetuskustannuksiin alentavasti. Väylämaksun alentamisesta hyötyy suomalainen kauppa ja teollisuus, jonka logistinen kilpailukyky on erityisesti rikkidirektiivistä johtuen uhattuna.

Väylämaksujen puolittaminen tarkoittaisi vuosittain noin 40 milj. euron väylämaksutulojen menetystä valtiolle.

Lisäksi jääluokkiin perustuvalla väylämaksulla on ohjausvaikutus, jota väylämaksun yksikköhintojen merkittävä alentaminen heikentää. Tämä voi vaikuttaa jäänmurtopalveluiden tarpeeseen ja talvimerenkulun toimivuuden ylläpitämiseen. Ruotsissa ei tällaisen ohjauksen puuttuminen kuitenkaan ole poistanut parhaan jääluokan (IAS) aluksia liikenteestä.

Pitkällä aikavälillä muutokset väylämaksussa saattavat aiheuttaa kokonaisuutena Suomen merikuljetusmarkkinoilla. Väylämaksujen ohjausvaikutusta suurempi tekijä on kuitenkin ympäristösääntelystä johtuvat aluskaluston suorituskykyt muutokset ja suomalaisen varustamoelinkeinon kyky reagoida niihin.

Rataveron poistaminen tavaraliikenteeltä vuosiksi 2015-17

Rautateiden tavaraliikenteen kilpailukyky paranee tavaraliikenteen rataveron määräaikaisen poiston myötä. Vaikutus kohdistuu lähinnä metsä-, metalli- ja kemian teollisuuden kuljetuksiin sekä kotimaisessa että kansainvälisessä liikenteessä. Kaikkiaan ratamaksua perittiin tavaraliikenteeltä vuonna 2012 vajaat 41 miljoonaa euroa, josta ratamaksun perusmaksua noin 27 M€, rataveroa noin 12 M€ ja Kerava-Lahti-oikoradan investointiveroa noin 1 M€. Näin ratamaksun taso laskee noin 30 % rataveron poiston myötä.

Rataveron poiston vaikutukset kohdistuvat koko liikennöidylle rataverkolle, mutta rataveron ympäristöohjauksen myötä vaikutus on suhteellisesti suurin diesel-vetoisella liikenteellä eli lähinnä metsäteollisuuden raakapuukuljetuksilla rataverkon vähäliikenteisillä osilla. Rataveron poisto luo edellytyksiä nykyisten kuljetusten säilyttämiseen rautateilla ja jossain määrin uusien kuljetusten saamiseen erityisesti kilpailuilla reiteillä. Entuudestaan rataverolta on hakemuksesta vapautettu määräaikaisesti metalliteollisuuden kuljetukset Vartiuksesta Yksipihlajaan ja Raaheen Pohjois-Suomessa.

Rataveron osuus koko ratamaksusta on sähkövetoisessa liikenteessä 27 % ja diesel-vetoisessa liikenteessä 43 %. Kaikkiaan ratamaksun osuus tavaraliikenteen kaikista liikennöintikustannuksista arvioidaan olevan noin 20 %.

Ratamaksun perusmaksutulot ovat Liikenneviraston omaa tuloa eli kertymä on käytetty radanpidon toimenpiteiden rahoitukseen. Rataverotulot ovat osa valtion yleistä tulonmuodostusta, mutta kertymän määrä on otettu huomioon nettobudjetointiperiaatteella Liikenneviraston radanpidon rahoitusta määritettäessä. Suomen ratamaksujärjestelmään ollaan tekemässä muutoksia EU:n uuden direktiivin myötä. Asiaa valmistelee LVM:n johdolla toimiva epävirallinen työryhmä ja muutokset on määrä tuoda kansalliseen lainsäädäntöön kesäkuuhun 2015 mennessä. Kehittämistarpeita tarkastellaan keväällä 2014 valmistuvassa konsulttiselvityksessä.

3.3.2 Lisärahoitustarpeet

Perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus

Maarakentamisen kustannustason nousuksi on hallituskaudella 2012-2015 arvioitu 13 %, kun vuosina 2011-2013 (syyskuun indeksi) indeksi on noussut 6 %. Kustannusnousu perustuu Tilastokeskuksen julkaisemaan maarakennuskustannusindeksiin, jota seurataan kuukausittain. Rahoitusta esitetään nostettavaksi vuodesta 2016 alkaen nykyisen hallituskauden arvioitua kustannustason nousua vastaavasti eli noin 120 milj. euroa vuodessa.

Tapahtuneen kustannusnousun kompensaaion lisäksi olisi tarpeellista saada kompensoitua suunnittelu-kauden lopussa 2017-2018 tapahtuva kustannusten nousu. Mikäli kustannusnousu jatkuu 3-4 prosentin vuosivauhtia, aiheuttaa tämä noin 100 miljoonan kustannusten nousun kahden vuoden aikana. Liikennevirasto esittääkin, että vuodesta 2016 lähtien perusväylänpidon rahoitustaso sidottaisiin maarakennuskustannusindeksiin, jotta perusväylänpidon palvelutaso ja pitkäjänteisyys kyetään turvaamaan.

Joukkoliikenteen rahoituksen tasokorotus

Hallituskaudella 2012-2015 joukkoliikenteen kustannustason nousuksi on arvioitu 14 %, kun vuosina 2011-2013 (elokuun indeksi) indeksi on noussut 6,7 %. Kustannusnousu perustuu Tilastokeskuksen julkaisemaan linja-autoliikenteen kustannusindeksiin, jota seurataan kuukausittain. Rahoitusta esitetään nostettavaksi hallituskauden arvioitua kustannustason nousua vastaavasti eli noin 5,4 milj. euroa vuodessa. Vuodesta 2016 lähtien joukkoliikenteen rahoitus esitetään sidottavaksi linja-autoliikenteen kustannusindeksiin, jotta linja-autoliikenteen palvelutaso kyetään turvaamaan. Rautatieliikenteen ostojen kustannusten nousua ei ole arvioitu, koska Liikennevirasto ei vastaa rautatieliikenteen ostoista.

3.3.3 Arviomäärärahojen muutokset

Merenkulun tuet

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen (mom 31.30.43).

Momentilta maksetaan tukea suomalaisille kauppa-aluksille lakiin (1277/2007) perustuen. Lain tavoitteena on turvata lasti- ja matkustaja-alusten kilpailukyky kansainvälisessä liikenteessä sekä huoltovarmuus kriisitilanteessa Suomen lipun alla liikennöivällä tonnistolla. Tuki on aluskohtaista. Tukilain 1.7.2013 voimaan

tulleella muutoksella vähennettiin hinaajien ja työntäjien saamaa tukea komission vaatimusten mukaisesti. Samalla lain muutoksella muutettiin aikarajadattujen alusten tuen saamisen edellytyksiä. Mainittujen muutosten, toisaalta vähennys ja toisaalta lisäys, arvioidaan kokonaisuutena merkitsevän, että määrärahatarve ei lainmuutoksesta johtuen lisäännny.

Liikenne- ja viestintäministeriön meriliikenteen strategiaa valmisteleva työryhmän (alustavat) toimenpide-ehdotukset eivät koske kyseisiä tukia.

Määrärahatarve on arvioitu valtioneuvoston 27.3.2013 kehyspäätöksen mukaisena 2017 loppuun ja vuodelle 2018 arvio on 85M€.

Määrärahatarpeen ennakoitavuuteen, Suomen lipun alla pysymiseen vaikuttavat useat tekijät, paitsi globaalit suhdanteet ja markkinatilanne, myös esimerkiksi rikkidirektiivin voimaantulo vuonna 2015, jonka vaikutus lienee erilainen erikokoisten ja -tyyppisten alusten osalta ja toisaalta esimerkiksi Ruotsin tukipolitiikka. Euroopan unionin komissio on uusimassa/ päivittämässä meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja. Tulevista muutoksista ei ole tietoa. Mikäli muutokset ovat merkittäviä, tämä tulee vaikuttamaan määrärahatarpeeseen, joka tapauksessa todennäköisesti kuitenkin aikaisintaan suunnitelmakauden lopussa.

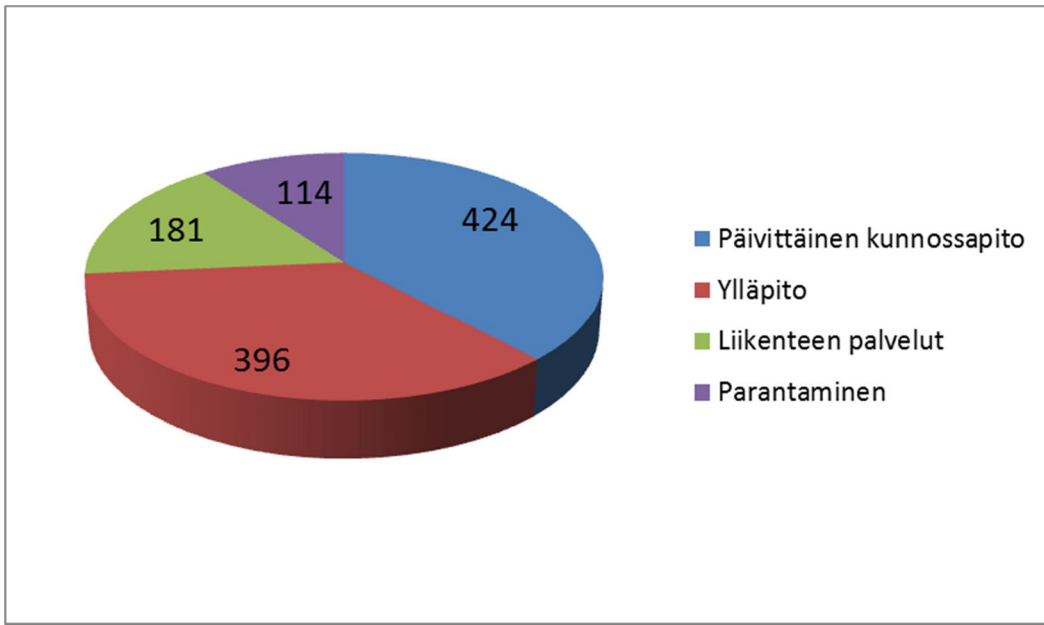
Maanhankinta

Liikenneviraston maanhankinta on suunniteltu annettuun kehukseen. Liikennepoliittisen selonteon linjaus siirtää 100 M€ vuodessa kehittämishankkeista perusväylänpitoon voi pitkällä tähtäimellä vaikuttaa maanhankinnan rahoitustarpeeseen, mutta tarve tarkentuu hankkeiden suunnittelun edistymisen myötä. Tällä hetkellä selonteon hallituskauden jälkeisten kehittämishankkeiden suunnitelmavalmius ei vielä mahdollista niiden maanhankintaan liittyvien rahoitustarpeiden tarkkaa arviointia, minkä takia virasto ei esitä muutoksia arviomäärärahaan.

4 Perusväylänpito

4.1 Perusväylänpidon tuoteryhmittely

Perusväylänpidon määrärahalla rahoitetaan koko väylänpito yksittäisiä suuria rakennushankkeita (kehittämisinvestointeja) lukuun ottamatta. Väylänpito sisältää tienpidon, radanpidon ja vesiväylänpidon. Perusväylänpidossa on neljä tuoteryhmää, joilla kullakin on oma selkeä rooli ja funktio väylänpidossa ja edellytysten luomisessa liikenteelle (Kuva 1).



Kuva 1: Perusväylänpidon tuoteryhmät ja käytettävissä oleva vuosittainen rahoitus keskimäärin (miljoonaa euroa) vuosina 2015-2018

Päivittäinen kunnossapito tarkoittaa väylien välttämätöntä hoitoa, jolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys. Tyypillisiä tehtäviä ovat mm. talvikunnossapito, rakenteiden ja laitteiden huolto ja järjestelmien tukipalvelut. Päivittäinen kunnossapito sisältää myös kanavien käytön kustannukset sekä energiakustannukset, joista merkittävimpiä ovat teiden ja ratapihojen valaistus sekä vaihteiden lämmitys.

Ylläpito tarkoittaa väylien jaksoittaista kunnossapitoa ja väylärakenteiden uusimista. Näillä toimilla korjataan liikenneverkon ja sen laitteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita ja puutteita sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle. Ylläpidolla varmistetaan, että väylät ovat toimintakuntoisia koko niiden pitkän elinkaaren. Rakenteet tai laitteet uusitaan entiselleen, mutta nykytekniikan mukaisiksi, eikä toimilla varsinaisesti paranneta liikenteen palvelutasoa väylän alkuperäisestä suunnitellusta palvelutasosta. Tyypillisiä tehtäviä ovat päällysteiden uusiminen, ratojen päällysrakenteen kuten kiskojen, pölkkyjen sekä tukikerroksen uusiminen sekä turvalaitteiden uusiminen. Ylläpitoa ovat tyypillisesti myös siltojen ja muiden taitorakenteiden peruskorjaus ja erilaisten laitteistojen uusiminen.

Liikenteen palvelut sisältää liikenteelle kohdennetut palvelut ja liikenteen edellyttämän ohjauksen ja informaation. Palveluja ovat maantielauttaliikenne, jäänmurto, merikartoitus sekä liikenteen ohjaus ja informaatio. Liikenteen ohjaus sisältää mm. tie- rata- ja meriliikenteen operatiivisen ohjauksen ja häiriönhallinnan sekä näiden edellyttämien ohjauskeskusten ja järjestelmien ylläpidon ja kehittämisen. Liikenteen ohjauksen kehittämisessä tehtävät isot investoinnit luokitellaan parantamisen tuoteryhmään.

Parantaminen tähtää liikenteen palvelutason parantamiseen. Se tarkoittaa väylien ja liikenteen ohjausjärjestelmien sellaista rakentamista, jolla parannetaan liikenneverkon palvelutasoa ja toimivuutta. Parantamis-

toimenpiteillä parannetaan myös liikenteen turvallisuutta ja vähennetään ympäristövaikutuksia. Pääosin parantaminen on vanhan väylän toiminnallisuuden parantamista. Tyypillisiä toimia ovat uudet kevyen liikenteen väylät, ohituskaistat, ratojen nopeustason tai akselipainojen nosto ja vesiväylien syventäminen.

4.2 Perusväylänpidon linjaukset

Liikennepoliittisen selonteon pohjalta tehtyjä linjauksia perusväylänpidon priorisointiin ovat mm.:

- Elinkeinoelämän tärkeiden kuljetusketjujen toimivuus on etusijalla. Väylänpidossa priorisoidaan viikkaiden ja verkollisesti tärkeiden väylien palvelutaso.
- Väylien turvallisuudesta huolehditaan ja tarvittaessa lisätään liikennerajoituksia turvallisuuden varmistamiseksi.
- Liikennepoliittisessa selonteossa sovitut lisärahoituskohteet lisäävät perusväylänpidossa radanpidon painotusta.
- Rautatie- ja meriliikenteen ohjausjärjestelmät ja turvalaitteet sekä tieliikenteen ohjauslaitteet pidetään jatkuvasti toimintakunnossa. Muiden järjestelmien tarpeellisuus arvioidaan suhteessa liikennepoliittisiin tavoitteisiin ja käytettävissä olevaan rahoitukseen niiden uusimisen yhteydessä.
- Päivittäinen kunnossapito ja sen palvelutaso turvataan ennakoiden kustannustason nousu. Päivittäinen kunnossapito hankitaan pitkäaikaisilla palvelusopimuksilla.
- Väyläverkon parantaminen ja alemman verkon ylläpito joustavat rahoituksen volyymin ja sen ostovoiman muutoksen mukaan. Kuitenkin selonteossa sovitut verkkoa ja ohjausjärjestelmiä parantavat lisärahoituskohteet ja rahoituksen kohdennukset (MAL) toteutetaan.
- Jäänmurtopalvelun palvelutaso säilytetään ja tehdään päätös saaristoliikenteen palvelutasosta ja osoitetaan siihen liittyvä rahoitus.

Päivittäinen kunnossapito

- Koko väyläverkon päivittäinen liikennöitävyys ja hoitotaso varmistetaan. Palvelutasoa koskevat nykyiset verkolliset prioriteetit säilytetään.
- Kriittisten laitteiden täsmäkunnossapidolla vähennetään liikenteen toimivuuteen ja täsmällisyyteen koituvia riskejä.
- Mittausten ja tiedonkeruun määrä arvioidaan kriittisesti tulosten hyödyntämisen kannalta.

Ylläpito

- Viikkaiden ja erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeiden yhteyksien päällysteiden (tiet) ja päällysrakenteiden (radat) kunto säilytetään. Muun verkon kunto joustaa rahoituksen mukaan.
- Turvallisuuden edellyttämien ohjauslaitteiden ja -merkintöjen kunto varmistetaan.
- Turvallisuuden ja liikenteen verkollisen toimivuuden kannalta kriittiset korjaukset priorisoidaan koko maassa. Siltojen peruskorjausten määrä mitoitetaan niin, että sillaston kuntotaso alentuu hallitusti.
- Sorateillä toteutetaan hoidon lisäksi vain välttämätön ylläpito. Kelirikkoa poistetaan vain rahoituksen sallimissa puitteissa.

Parantaminen

- Parannuskohteiden suunnittelussa lisätään vaihtoehtotarkasteluja, joiden avulla etsitään tehokkaat keinot ja askellus liikenteen toimivuuden turvaamiseksi yhteysvälillä.
- Täsmällisyyttä parantavista pienistä investoinneista ei tingitä rautateillä, mikä vähentää mahdollisuuksia näihin investointeihin muulla liikenneverkolla.
- Selonteossa sovitut verkkoa ja ohjausjärjestelmiä parantavat lisärahoituskohteet ja rahoituksen kohdennukset (MAL) toteutetaan. Muutoin parantaminen joustaa päivittäisen kunnossapidon ja keskeisen verkon kunnan ylläpidon varmistamiseksi.
- Mahdollisen lisärahoituksen kohteet priorisoidaan selonteon mukaisesti painottaen liikenneturvallisuutta sekä joukko- ja kevyttä liikennettä.
- Meluntorjuntaa toteutetaan vain kehittämisinvestointien yhteydessä

- Pohjaveden suojauksia toteutetaan vain minimaalisesti riskit kuitenkin halliten.

Liikenteen palvelut

- Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta välttämättömien ohjausjärjestelmien ja turvalaitteiden hyvä toimivuus varmistetaan kunnossapidolla ja järjestelmien systemaattisella uusimisella. Tällaisia järjestelmiä ovat rautatieliikenteessä kauko-ohjausjärjestelmä, vesiliikenteessä VTS -järjestelmä ja maantieliikenteessä liikennevalot sekä muut vaikuttavuuden kannalta keskeiset ohjausjärjestelmät.
- Tievarsitekologiaa kohdennetaan rahoituksen sallimissa puitteissa niille keskeisille yhteysväleille, missä vaikutukset ovat kustannuksiin nähden riittävän suuret.
- Jäänmurtopalvelun palvelutaso säilytetään ja tehdään päätös saaristoliikenteen palvelutasosta ja osoitetaan siihen liittyvä rahoitus. Käynnissä olevassa meriliikenteen strategiatyössä tullaan tarkemmin linjaamaan myös talvimerenkulun kehittämistä tulevaisuudessa.

4.3 Perusväylänpidon rahoitus ja priorisointi

Perusväylänpidon nettorahoitus (ei sisällä tuottoja) vuosina 2015 - 2018 on keskimäärin noin 1,04 mrd €/vuosi. Liikennepoliittisen selonteon linjauksen mukaan liikenteen rahoituksen painopistettä suunnataan liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointeihin ja ylläpitoon. Siirto on vuodesta 2016 alkaen 100 M€/v. Selonteossa esitetään myös, että perusväylänpidon rahoituksen ostovoima turvataan hallituskausien taitteessa tehtävillä kustannustason nousua vastaavilla tasokorotuksilla. Kehyksen määräytymisessä on huomioitu se, että perusväylänpidosta siirretään v. 2015 alkaen 20 M€/v merenkulun tukiin. Näin vuosi 2015 tulee rahoituksellisesti olemaan erityisen tiukka ja vuodesta 2016 alkaen selonteon tuoma rahoituslisäys on 80 M€/v.

Perusväylänpidossa on lisäksi joukko erillishankkeita, joihin on suunnittelukaudella määrätty seuraava rahoitus (suluissa hankkeiden kokonaiskesto ja -rahoitus)

- | | | |
|--|-------|-----------------------|
| • MAL (maankäyttö, asuminen ja liikenne) | 15 M€ | (2014 - 2015, 30 M€) |
| • raskaan liikenteen massat ja mitat (tie) | 40 M€ | (2013 - 2017, 55 M€) |
| • liikenteen ohjausjärjestelmien uudistaminen (LOU) | 69 M€ | (2013 - 2018, 90 M€) |
| • pää ratojen routa- ja pehmeikkökohtien korjaaminen | 55 M€ | (2014 - 2019, 85 M€) |
| • raakapuuterminaalit (rata) | 30 M€ | (2014 - 2019, 40 M€). |

Suunnittelukauden 2015 - 2018 rahoituksen ostoarvon muutoksen vaikutuksia tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon aiemman pitkän kehitysjakson rahoituksen vajauden väyliin jo tuomat puutteet ja ongelmat, erityisesti korjausvelan kasvu ja investointitarpeiden kasaantuminen. Maanrakennusalan inflaatiota suuremman kustannusnousun (noin 4 %/v) perusväylänpidon reaalin ostoarvo on 2000-luvulla laskenut, vaikka määrärahojen nimellismäärä on kasvanut. Tämä on merkinnyt toiminnan supistumista, vaikka samaan aikaan väylänpitotarve on lisääntynyt maankäytön muutosten ja liikenteen kasvun vuoksi. Perusväylänpidon vuosittainen ostoarvon alenema 2000-luvulla on vähentänyt toimintaa yhteensä runsaat 500 M€. Tuottavuuden kasvu huomioiden todellinen vähenemä on vähintään 300 M€.

Taulukossa 2 on esitetty perusväylänpidon rahoituskokonaisuus. Rahoituksen muutokset suunnittelukaudella ovat merkittävät. Myös sen tason ja kehityksen hahmottaminen erillishankkeista johtuen on moniselitteinen.

Perusväylänpidon rahoitus 2015-2018				
	2015	2016	2017	2018
Määräraha (netto)	902	1017	1017	1017
Erillishankkeet*)	56	37	63	58
Nettomääräraha yhteensä	958	1054	1080	1075

Ennakoidut tulot	74	74	74	74
Käytettävissä (brutto)	1032	1127	1154	1149
*) MAL, mitat ja massat, LOU, pehmeiköt ja raakapuuterminaalit				

Taulukko 2. Perusväylänpidon kokonaisrahoitus

Väylänpidon linjaukset rahoituksen käytössä

Liikenteen päivittäinen toimivuus on väylänpidon ensisijainen tehtävä. Päivittäisen kunnossapidon ja liikenteen palveluiden taso pyritään pääosin varmistamaan koko väyläverkolla, mutta tason osittaiseen laskuun myös varaudutaan. Tiestöllä ei kuitenkaan tehdä liikennemäärän kasvusta aiheutuvia hoito- tai ylläpitoluokkien korotuksia.

Päivittäisen kunnossapidon tason säilyttäminen edellyttää, että näiden toimien rahoituksen reaalin taso säilytetään eli rahoitusta lisätään kustannustason nousun mukaisesti, tuottavuuden kasvu huomioiden.

Päivittäiseen liikenteeseen vaikuttavat välttämättömät tehtävät toteutetaan ja on tarkoituksenmukaista ja edullisinta toteuttaa pitkäaikaisilla sopimuksilla. Nämä kunnossapidon alueurakat ovat tienpidossa ja vesiväylänpidossa sidottuja indeksiin. Välttämättömiä liikenteen palveluja ei juurikaan voida supistaa. Kustannustason nousun aiheuttama toiminnan supistus kohdennetaan näin ylläpitoon ja parantamiseen.

Liikennepoliittisen selonteon mukainen 100 M€:n (80 M€ merenkulun miehistötuen rahoituksen vähentämisen jälkeen) siirto perusväylänpitoon toteutuu vuodesta 2016 alkaen ja se on suunniteltu jaettavan seuraavasti:

- 40 M€ pieniin investointeihin (parantamiseen), 40 M€ ylläpitoon
- Ylläpidosta kohdennetaan teiden ylläpitoon 75 % lähinnä päällysteiden ongelmista johtuen.
- Parantamisen lisärahoituksesta n. 70 % käytetään tieverkolla oleviin kohteisiin.
- Parantamisesta käytetään keskitetysti elinympäristön parantamiseen 5 M€. Muu rahoitus kohdennetaan liikenneturvallisuuden parantamiseen, elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseen sekä kaupunkiseudulla kevyen liikenteen edellytysten parantamiseen.

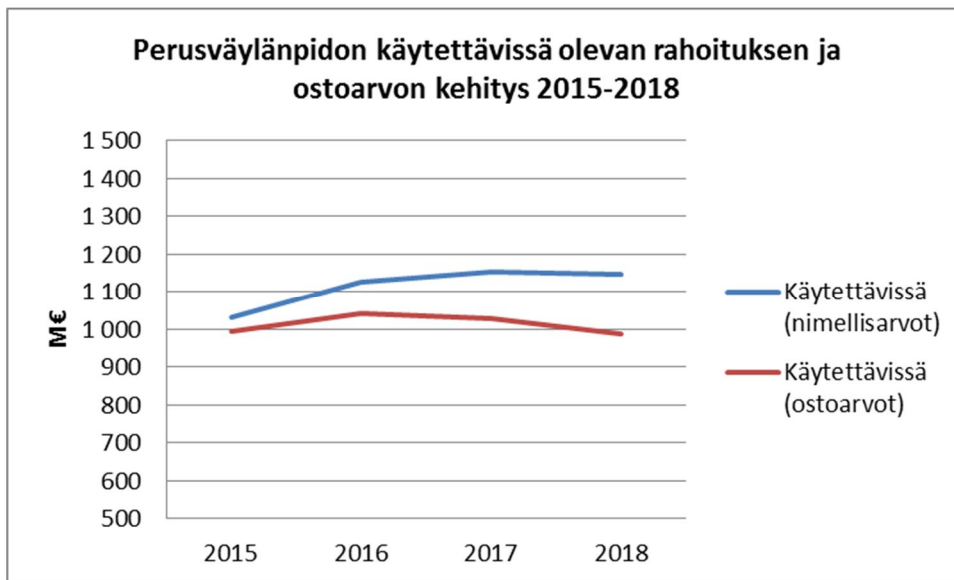
Käytettävissä oleva perusväylänpidon kokonaisrahoitus on esitetty taulukossa 3. Rahoitus sisältää tulot, erillishankkeiden rahoituksen sekä yllä mainitun 80 M€ siirron kehittämismomentilta.

Tuoteryhmät	2014	2015	2016	2017	2018
Päivittäinen kunnossapito	394	406	418	431	443
Ylläpito	372	356	400	410	418
Parantaminen	113	89	129	132	106
Liikenteen palvelut	181	181	181	181	181
Yhteensä	1061	1032	1128	1154	1149
Liikennemuodot	2014	2015	2016	2017	2018
Tiet	571	549	617	621	604
Radat	396	388	411	428	443
Vesiväylät	94	96	99	105	102
Yhteensä	1061	1032	1128	1154	1149

Taulukko 3: Perusväylänpidon menot eri tuoteryhmissä ja liikennemuodoittain (luvut bruttomenoja)

Vaikka rahoitus lisääntyikin edellä mainitun 80 miljoonan verran vuonna 2016, lisäyksestä saatavat vaikutukset ovat kohtuullisen vähäisiä, sillä rahoitus jakaantuu moneen eri kohteeseen eikä korvaa suunnittelukauden alun ja sitä aikaisempien vuosien aikana tullutta kunnossapidon jälkeenjäämää. Ylläpidon kannalta vuosi 2015 on erittäin haastava, sillä rahoitustaso putoaa jo entisestään matalasta tasosta 6 prosenttia. Vuodesta 2016 alkaen tilanne on hieman valoisampi, joskin rahoitustilanne vain palaa nimellisesti vuoden 2013 tasolle.

Toiminnan volyymiä arvioitaessa on otettava huomioon rahoituksen kehitys oletetulla kustannustason nousulla. Kuvassa 2 on esitetty rahoituksen ostoarvon kehitys kustannustason vuosittaisella 3,8 %:n nousulla verrattuna vuoden 2014 tasoon. Kustannustason nousu aiheuttaa suunnittelukaudella yhteensä 400 miljoonan euron vajeen.

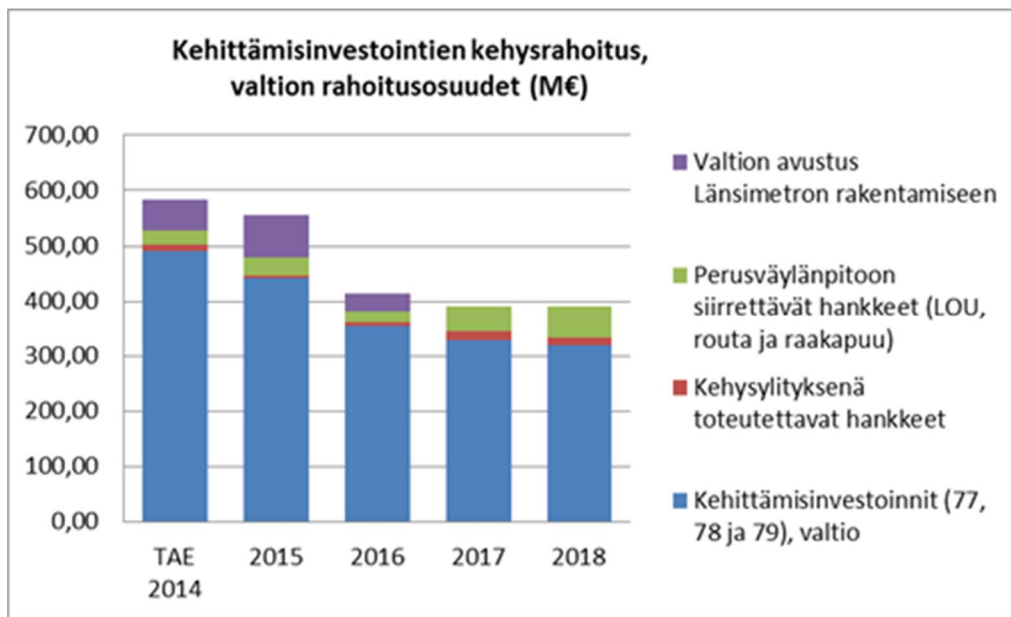


Kuva 2: Perusväylänpidon rahoitus nimellisarvoisena ja ostoarvoksi muutettuna 3,8 %/v:n kustannusnousun mukaan (bruttomenot verrattuna vuoteen 2014).

5 Liikenneverkon kehittämishankkeet

Liikenne- ja viestintäpoliittisen ministerityöryhmän päätökset ja väylähankkeiden rahoituksen kehyspäätös antavat lähivuosien investoinneille raamit. Sitoutuminen liikenneverkkojen pitkäjänteiseen kehittämiseen tehostaa resurssien käyttöä, kun suunnittelu ja toteutus voidaan tehdä huolella.

Kehittämisinvestointien kehysrahoitus on TTS-kaudella laskeva. Vuodesta 2016 alkaen siirretään 100 M€/v liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon. Lisäksi perusväylänpitoon siirretyt hankkeet "syövät" kehysrahoitusta. Vuosina 2015-2018 PPP-hankkeiden käyttömaksut ovat keskimäärin lähes 100 M€/v.



Kuva 3. Kehittämisinvestointien kehysrahoitus

Kaikki käynnissä olevat kehittämisinvestoinnit valmistuvat TTS-kaudella ja Helsingin ratapihan parantamishanketta lukuun ottamatta aloitetaan kaikki päätetyt uudet investoinnit tällä hallituskaudella. Länsimetron liityntäliikennejärjestelyt ja Keski-Pasilan länsiraide toteutetaan kehyslityksenä. Joidenkin hankkeiden sopimusvaltuudet tulevat alittumaan (E 18 Haminan ohikulkutie ja E 18 Kehä III), joidenkin valtuutta on varauduttava kasvattamaan (Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie). Tämän hetkisen käsityksen mukaan hankkeiden valtuusalitukset ovat -ylityksiä suuremmat.

Osassa takuuvaiheessa olevista kehittämismomentin hankkeista haasteena on pitkän, jopa viiden vuoden takuuajan aiheuttamat kulut, joita ei kaikilla valtuushankkeilla pysty koko takuuaikaa valtuusrahoituksella kattamaan. Näiden osalta joudutaan käyttämään perusväylänpidon rahoitusta. Kyseessä eivät ole merkittävät summat, mutta muutamien kymmenien tuhansien eurojen kulut monella hankkeella vaatii n. 200 000 € vuotuisiin kuluihin varautumisen.

Uusina kehittämishankkeina käynnistetään vuonna 2014 viisi uutta hanketta:

- Vt 4 Rovaniemen kohta, sopimusvaltuus 25 M€, josta kunnan osuus n. 2 M€.
- Vt 5 Mikkelin kohta, sopimusvaltuus 27 M€, josta kunnan osuus n. 3 M€.
- Mt 101 Kehä I parantaminen, valtion kustannukset 32 M€. Lisäksi Helsingin kaupunki toteuttaa omana työnään 25 M€:lla Kivikon eritasoliittymän katujärjestelyjä.
- Keski-Pasilan länsiraide, sopimusvaltuus 40 M€
- E 18 Hamina-Vaalimaa, PPP-hanke, sopimusvaltuus 660 M€, investointikustannukset n. 265 M€.

Vuonna 2015 käynnistyy seitsemän uutta väylähanketta:

- Vt 3 Tampere-Vaasa, Laihian kohta, 29 M€, josta kunnan osuus 4 M€
- Vt 6 Taavetti - Lappeenranta, 76 M€, josta kunnan osuus 1 M€
- Vt 22 Oulu-Kajaani, 45 M€
- Riihimäen kolmioraide, 10 M€
- Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (sähköistys), 90 M€
- Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen, 150 M€
- Rauman meriväylä, 20 M€

Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen esitetään aloitettavaksi vuonna 2016 raiteistomallin muutoksella.

Suunnittelu etenee seuraavien toteutukseen tähtäävien hankkeiden osalta. Pisara-radalla on suunnittelu-kaudella oma rahoituksensa.

Käynnissä olevat ja alkavat liikenneverkon kehittämisinvestoinnit on esitetty tarkemmin taulukossa 4 sekä liitteen 1 hankekuvauksissa ja kartoissa.

Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty, että kaivosyhteyksien kehittämisten ja elinkeinopoliittisten tärkeiden hankkeiden toteutuksesta päätetään erikseen. Vahvimmin Pohjois-Suomen kaivoshankkeista on viime aikoina esillä olleet Soklin ja Hannukaisen kaivokset. Elinkeinopoliittisesti tärkeänä hankkeena keskusteluissa on noussut esille Mt 148 parantaminen Keravan kohdalla.

Kehittämisinvestoinnit	Valmis liikentelle	Valtuus/kust. (M€)	Päätoimenpide
31.10.77			
Tiehankkeet			
<i>Käynnissä</i>			
Vt 6 Lappeenranta-Imatra	2011	177,0	Täydentäminen 2+2 - kaistaiseksi
Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti	2013	80,0	Täydentäminen moottoritieksi
Vt 5 Päiväranta-Vuorela	2014	90,0	Vesistösilta kiinteäksi moottoriteillä
Vt 6 Joensuun kohta	2012	47,1	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi
E 18 Haminan ohikulkutie	2015	180,0	Moottoritien rakentaminen
Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie	2014	55,0	Uusi tieyhteys
Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie	2016	63,0	Uusi tieyhteys
E 18 Koskenkylä-Kotka erillishanke	2015	33,0	Eritasoliittymien parantamisia Kotkan kohdalla
Vt 8 Turku - Pori	2018	102,5	Raisio-Nousiainen moottoritieksi, ympäristöä parantavia toimenpiteitä
Länsimetron liityntäliikennejärjestelyt	2015	14,5	Länsimetron liittyvät liityntäliikennejärjestelyt Länsiväylällä
<i>Vuonna 2014 alkavat</i>			
Vt 4 Rovaniemen kohta	2016	25,0	Kaksiajorataisen osuuden jatkaminen ja muu välityskyvyn parantaminen
Vt 5 Mikkelin kohta	2017	27,0	Täydentäminen 2+2 - kaistaiseksi
Mt 101, Kehä I:n parantaminen, lisäksi kaupungin omat kohteet 29 M€	2018	32,0	Eritasoliittymä- ja lisäkaistajärjestelyjä kolmaessa kohtaa
<i>Vuonna 2015 alkavat</i>			
Vt 3 Tampere-Vaasa, Laihan kohta	2017	29,0	Vt 3/Vt 18 liittymäjärjestelyjä
Vt 6 Taavetti - Lappeenranta	2019	76,0	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi
Vt 22 Oulu-Kajaani	2019	45,0	Sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen
Ratahankkeet			
<i>Käynnissä</i>			
Kehärata	2015	474,0	Uusi ratayhteys lentoasemalle
Pohjanmaan rata	2017	654,0	Palvelutason parantaminen
<i>Vuonna 2014 alkavat</i>			
Keski-Pasilan länsiraide	2018	40	Lisäraiteen rakentaminen
<i>Vuonna 2015 alkavat</i>			
Riihimäen kolmioraide	2016	10,0	Kolmioraiteen rakentaminen idästä pohjoiseen
Ylivieska-lisäliikenne- ja rataosien parantaminen (sähköistys)	2019	90,0	Välityskyvyn parantaminen ja Ylivieska-lisäliikenne- ja rataosien sähköistys
Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen	2019	150,0	Kapasiteetin lisääminen sekä Riihimäen henkilöratapihan muutokset
<i>Vuoden 2015 jälkeen alkavat</i>			
Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen		100,0	Raiteistolain nupoluistaminen ja kapasiteetin lisääminen
Vesiväylähankkeet			
<i>Käynnissä</i>			
Pietarsaaren meriväylä	2015	11,4	Meriväylän syventäminen
Uudenkaupungin meriväylä	2014	11,0	Meriväylän parantaminen
<i>Vuonna 2015 alkavat</i>			
Rauman meriväylä	2017	20,0	Meriväylän syventäminen
31.10.77			
Väylähankkeiden suunnittelu			
<i>Käynnissä</i>			
Pisara-radan suunnittelu		40,0	Uusi maanalainen ratayhteys
Muu kehittämisen suunnittelu			Suurten hankkeiden suunnittelu
31.10.78			
<i>Käynnissä</i>			
Vt 12 Tampereen rantaväylä	2017	61,0	Tunneli, kolmannet kaistat, liittymäjärjestelyt
Turun satamayhteys (Suikkilantie)	2014	20,0	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi
E 18 Kehä III:n kehittäminen (koko hanke 150 Meuroa)	2016	110,0	Eritasoliittymä-, kaista- ja ramppijärjestelyjä
31.10.79			
<i>Käynnissä</i>			
E18 Muurla-Lohja, PPP hanke	2008	700,0	Moottoritien rakentaminen, elinkaarimalli
E18 Koskenkylä-Kotka, PPP hanke	2014	650,0	Moottoritien rakentaminen, elinkaarimalli
<i>Vuonna 2014 alkavat</i>			
E18 Hamina-Vaalimaa, PPP hanke	2018	660,0	Moottoritien rakentaminen, elinkaarimalli

Taulukko 4. Kehittämisinvestoinnit

6 Suunnitteluohjelma ja suunnittelun kehittäminen

6.1 Suunnitteluohjelma

Perusväylänpito

Tienpidon määrärahaa on käytettävissä suunnitteluun noin 10 milj.€/vuosi. Tästä keskitettyihin liikennejärjestelmäsuunnittelun, esisuunnittelun, yleissuunnittelun ja maankäytön suunnittelua palvelevan suunnittelun hankkeisiin arvioidaan tarvittavan yhteensä noin 3 milj. € vuodessa ja loput 7 milj.€ jaetaan ELY-keskuksien suunnitteluhankkeiden käyttöön liikennesuoritteiden perusteella. Radanpidon rahaa käytetään lisäksi ratakankkeiden suunnitteluun 3 milj. € ja vesiväylänpidon rahaa vesiväylien suunnittelutarpeisiin 1 milj. € vuodessa. Keskistettyyn ohjelmaan otetaan suunnittelukohteet seuraavin kriteerein:

- 1) selonteon suunnitteluohjelman nimetty kohde – tehdään esisuunnittelua, jossa arvioidaan, mitä tavoitellaan, miksi ja mitä se edellyttää toimina
- 2) neljän suurimman kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelu
- 3) kaupunkiseutujen pääväylien, katuverkon ja maankäytön esisuunnittelu ja toimenpiteiden priorisointi sekä kaupunkiseutujen maantieverkon laajuustarkastelut
- 4) maakuntakaavataso aluevausten väyläsuunnittelu
- 5) uudelleenarvioinnit ja niiden jatkosuunnittelu
- 6) akuutit, merkittävät maankäytön kehittymisestä syntyvät liikenne- ja väyläsuunnittelun tarpeet

Kehittäminen

Kehittämishankkeiden suunnittelurahaa on noin 15 milj. € vuodessa tie-, rata- ja rakennussuunnitteluun (jos hanke on jo valmisteluvaiheessa ja saanut valtuutta, ei enää tällä listalla).

Hankkeiden valintakriteereinä käytetään seuraavia periaatteita:

- 1) selonteon toteutushanke
- 2) selonteossa nimetty suunnitteluhanke uudelleenarvioinnin jälkeen
- 3) yksittäiset kohteet arvioidaan tapauskohtaisesti valtakunnallisista perusteista
- 4) varaus uudelleenarvioituihin hankkeisiin

Käynnissä on seuraavien selonteon suunnitteluhankkeiden suunnittelu:

- Pisara-rata
- Kouvola-Kotka/Hamina rataosan palvelutason parantaminen
- Kokkolan meriväylän syventäminen
- Espoon kaupunkirata
- Lahden eteläinen kehätie
- Hyvinkää – Hanko-rataosan sähköistäminen
- Savonlinnan ohikulkutie, 3. rakennusvaihe

6.2 Suunnittelun kehittäminen

Liikennepolitiikan yhteiskunnalliset vaikuttavuustavoitteet sisällytetään suunnittelun linjauksiin ja tavoitteisiin. Suunnittelun tavoitteena on varmistaa liikennejärjestelmän toimintavarmuus ja palvelutaso sekä löytää vaikuttavimmat ja kustannustehokkaimmat ratkaisut. Suunnitteluratkaisut perustuvat asiakkaiden tarpeisiin, laajaan yhteiskuntapoliittiseen näkökulmaan, toimenpiteiden optimaaliseen valintaan ja ajoitukseen sekä monipuolisten keinojen mm. tieto- ja viestintäteknologian hyödyntämiseen. Suunnittelu luo entistä paremmat valmiudet (menetelmät, tietopohja) valmistella seuraavan hallituskauden valtakunnantason liikennepoliittisia linjauksia, toimia ja ohjelmia.

Suunnittelun kehittämistä varten on perustettu hallinnonalan suunnitteluryhmä. Työn kohteena ovat kaikki suunnittelun tasot - liikennejärjestelmätasolta yksittäisen kohteen toteutussuunnitteluun. Työ etenee seuraavasti:

Hyödynnetään olemassa olevaa alue- ja valtakunnan tason aineistoa
Tietoa ja selvityksiä ovat alueellisella tasolla maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niihin liittyvä muu aineisto - nykytilatieto, tulevaisuuden tarpeet, keskeiset kehittämistarpeet lyhyellä ja pitemmällä aikajänteellä, aiesopimukset, yhteistyöryhmät. Noin kymmeneltä suurimmalta kaupunkiseudulta on käytössä kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön aineistot, suunnitelmat ja aiesopimukset. Alueilla on toimivat yhteistyöryhmät.

Valtakunnallisella tasolla käytettävissä ovat selonteon tausta-aineistot - liikennejärjestelmän nykytilaselvitys ja valtakunnalliset kansalaisten ja elinkeinoelämän liikennejärjestelmän tyytyväisyystutkimukset (joka toinen vuosi kaikki liikennemuodot). Elyjen ja Livin yhteinen asiakastarve analyysi tehdään vuosittain, ensimmäinen on tehty 2012.

Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyö on juuri käynnistynyt. Työssä tarkastellaan samanlaisesti väestön, tuotantorakenteen, aluerakenteen ja liikennejärjestelmän tulevaisuutta. Työn tuloksia on käytettävissä keväällä 2014. Työssä tullaan järjestämään alueelliset tilaisuudet sidosryhmien kanssa syksyn ja kevään aikana. Työssä hyödynnetään valtionhallinnon yhteisen ennakointityön tuloksia.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

A. Liikennejärjestelmäanalyysi ja toimintalogiikan testaus - työpajat

Aikataulu: Kesäkuu 2013 - tammikuu2014,

Tavoite: Käydään läpi olemassa olevan aineistot ja toimintamallit ja luodaan paremmat valmiudet valmistella aineistoa liikennepoliittisten linjausten tueksi

Toteutetaan yhteinen LVM, Elyt, Livi ja konsultit 2-3 työpajan sarja, jossa tuotetaan aineistoa ja hyviä käytäntöjä jatkovalmisteluun. Konsulttien työpanoksen hyödyntämisellä varmistetaan, että kaikki toimijat kehittävät samalla omaa osaamistaan.

Tässä vaiheessa tarvitaan keskustelua tavoitteista ja tahtotilasta erityyppisissä toimintaympäristöissä.

Merkitys ja asiakastarpeet ovat erilaisia eri tyyppisillä alueilla, joten tarkastelussa tulee päästä tarkemmalle tasolle kuin keskimäärin Suomessa. Samalla muodostuu aineistoa ALLI-työhön ja luodaan toimintamallit seuraavan hallituskauden linjausten, toimien ja priorisointien valmistelulle.

B. Käynnissä oleviin liikennejärjestelmäsuunnitteluprojekteihin liitetään kokeiluja eri aiheista

Aikataulu Elokuu 2013-joulukuu 2014

tavoite: Testataan eri tyyppisiä toimintamalleja tai kokeiluja liikennejärjestelmätyössä

Kolmella kaupunkiseudulla ja neljässä maakunnassa on käynnissä suunnittelutyö. Näihin voidaan liittää erityyppisiä kokeiluita.

C. Ohjelmatason vaikutusarvioinnin menetelmien kehittäminen

Aikataulu Elokuu 2013-tammikuu 2014 - joulukuu 2014,

Tavoite: Luodaan parempaa tietopohjaa ja menettelyjä vaikutusarviointien tueksi ja seuraavan selonteon valmistelua varten.

D. Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittämistarpeet ja toimien priorisointi vuosille 2016–2022

Aikataulu Helmikuu 2014 - joulukuu 2014, tarkentuu alkuvuodesta 2014

Tavoite: Valmistellaan erilaisia vaihtoehtoja liikennepoliittikan valmisteluun ja keskusteluun yhteistyössä Elyt, Livi, LVM ja sidosryhmät. Hyödynnetään lisäksi ALLI- kehityskuva työn tuloksia ja selonteon suunnitelukohteiden arviointien tuloksia. Järjestetään tilaisuuksia alueilla tilaisuuksia, joissa keskustellaan ja priorisoidaan kehittämistarpeita.

SELONTEON SUUNNITTELUOHJELMA

E. Sovittujen neljän yhteysvälikohteen arviointi ja johtopäätökset

Aikataulu: kesäkuu 2013-tammikuu 2014

Tavoite: Tavoitteena on löytää erityyppisiä ratkaisuja ja kehittämisspolkuja suunnittelukohteisiin (ei pelkään "isoja" investointeja). Samalla testataan nyt käytössä olevia menettelyjä ja kehitetään niitä. Valmisteluun tämän hallituskauden muita suunniteltukohteita ja niiden lähtökohtia.

F. Suunnitteluohjelman kohteiden jatkosuunnittelu lokakuu 2013-toukokuu 2015

Tavoite: Monipuolisella suunnittelulla luodaan edellytyksiä toteuttaa kohteissa "pieniä ja isoja" hankkeita seuraavalla hallituskaudella.

7 Joukkoliikenne

EU:n palvelusopimusasetus ja 3.12.2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki muuttavat linja-autoliikenteen järjestämistapaa vuoden 2014 kesästä alkaen. Jos joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, ne kilpailutetaan PSA:n mukaisesti. Viiden vuoden vaiheittain päättyvä siirtymäaika aiheuttaa merkittäviä muutostarpeita myös lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmille. Liikenteen avoimen kilpailuttamisen takia on perustettu toimivaltaisten kaupunkien ja Liikenneviraston yhteinen osakeyhtiö, joka hankkii uuden lippu- ja maksujärjestelmän palveluna siten, että se on otettavissa käyttöön syksyllä 2014. Joukkoliikennelain täysimääräinen täytäntöönpano alkuperäisessä aikataulussa on yksi liikennepoliittisen selonteon tavoitteista. Selonteossa linjataan myös, että joukkoliikenteestä luodaan eri osapuolten yhteistyönä kaikille käyttäjäryhmille helppokäyttöinen ja yhtenäinen palvelukokonaisuus. Liikenne- ja viestintäministeriön liikenteen älystrategiassa (LVM 1/2013) painotetaan myös yhtenäistä joukkoliikennepalvelua, joka muodostuu sekä fyysisen liikenteen että eri järjestelmien yhteentoimivuudesta ja sujuvuudesta.

Lippu-, maksu- ja infojärjestelmä

Liikennevirasto on yhdessä 22:n joukkoliikenteen toimivaltaisen kaupungin kanssa käynnistänyt lippu- ja maksujärjestelmäpalvelun hankinnan vuonna 2013. Perustettu TVV Lippu- ja maksujärjestelmä osakeyhtiö on tehnyt hankinta- ja palvelusopimukset järjestelmän toteuttamiseksi siten, että se voidaan laajasti ottaa käyttöön vuonna 2015. Liikenneviraston edustaja on Osakeyhtiön hallituksen puheenjohtaja vuoden 2015 loppuun, johon asti valtio vastaa yhtiön ja käynnistettävän palvelun rahoituksesta. Lippu- ja maksujärjestelmän rahoitus on jaettu valtion ja kuntien kesken siten, että valtio rahoittaa järjestelmän pystyttämisen ja käyttöönottovaiheen vuosina 2013-2015. Sen jälkeen palvelun käyttökustannuksista vastaa järjestelmän käyttäjät. Käyttökustannukset ovat noin 1 miljoonaa euroa/v, joista noin puolet on palvelumaksuja ja puolet yhtiön käyttökustannuksia.

Lippu- ja maksujärjestelmää on tarkoitus kehittää informaatiopalveluihin, ottaa käyttöön uusia teknologioita kuten mobiilimaksaminen sekä laajentaa palveluja myös muihin liikennemuotoihin kuin linja-autoliikenteeseen. Kehittämistyötä rahoitetaan joukkoliikenteen strategiseen kehittämiseen varatuista määrärahoista sekä kaupunkiosakkaiden määrärahoista.

Tietojärjestelmät

Liikennevirasto vastaa valtakunnallisista joukkoliikenteen tietovarastoista ja tietopalveluista. Tietoja käytetään palvelutason määrittelyssä, suunnittelussa, liikenteen järjestämisessä, informaatiopalveluissa, seurannassa ja tilastoinnissa. Liikennevirasto on käynnistänyt joukkoliikenteen tiedonhallinnan kehittämissuunnitelman ("Tynnyri"), jonka tavoitteena on uudistaa joukkoliikenteen tiedonhallintaa ja tietopalveluita vastaamaan joukkoliikenneuudistuksen tarpeita.

Liikennevirasto vastaa LVM:n päätöksellä toistaiseksi myös Ely-keskusten ja eräiden joukkoliikenteen toimivaltaisten kaupunkiviranomaisten käyttämästä tieliikenteen lupa- ja sopimusjärjestelmästä (Vallu). Vallu-

järjestelmä sisältää valtakunnallisen EU-liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) mukaisen maantiekuljetusyritysten luparekisterin (henkilötietorekisteri), jonka rekisterinpitäjä on Ely-keskus. Liikenneviraston tavoitteena on TTS-kauden aikana siirtää maantiekuljetusyritysten luparekisteri Ely-keskuksen vastuulle.

Liikennevirasto tarkentaa myös vastuitaan joukkoliikenteen järjestämistä tukevien järjestelmien kehittämisessä ja pyrkii siirtämään alueellisessa käytössä olevia järjestelmiä Elyjen vastuulle. Liikennevirasto keskittyy valtakunnallisten toimintojen kehittämiseen.

Tietojärjestelmien kehittämiskustannukset ovat TTS kaudella n. 1,3 milj euroa/v., ja ylläpitokustannukset ja palvelumaksut ovat n. 1 milj euroa/v.

Joukkoliikenteen rahoitus

Joukkoliikenteen alueellisen määrärahan kiintiöinti, suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustukset sekä joukkoliikenteen kehittämiseen kohdennetun rahoituksen jakaminen tuli Liikenneviraston tehtäväksi vuoden 2013 alusta. Liikennevirasto osallistui kevään 2013 aikana liikennepoliittisessa selonteossa linjattuun julkisin varoin järjestettävien henkilökuljetusten järjestämistavan uudistustyöhön sekä joukkoliikenteen rahoitustyöryhmän työhön. Molempien työryhmien töiden pohjalta on käynnistetty jatkotöitä, joiden valmistelu jatkuu vuosien 2014–2016 aikana.

Joukkoliikenteen kehittämisrahat kohdennetaan lippu- ja maksujärjestelmän toteuttamiseen ja käyttöönottoon vuoden 2015 loppuun asti. Joukkoliikenteen kehittämisrahan kohdentamiseen vuodesta 2016 eteenpäin laaditaan kehittämisohjelma. Liikennevirasto ja ELY-keskukset ovat laatineet keskisuurten kaupunkien kanssa aiesopimukset, joiden seurannan perusteella aiesopimusmenettelyä kehitetään edelleen mm. rahoituksen vaikuttavuuden näkökulmasta.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Lippu-, maksu- ja infojärjestelmän kehittämiseen arvioidaan käytettävän vuosina 2015-2018 noin 2,6 M€/v. Sen lisäksi 2,1 M€ käytetään liikkumiseen ja joukkoliikenteen muuhun strategiseen kehittämiseen. Joukkoliikenteen kehittämishankkeita ovat vuonna 2014 laadittavan pysäkkistrategian toimintalinjauksien toteuttaminen ja uusien käytäntöjen jalkauttaminen ELY-keskuksiin, kaupunkeihin ja kuntiin. Toinen joukkoliikennepalvelujen kehittämiskohde on palvelumuotoilun lanseeraaminen eri toimijoiden yhteisesti tuottaamaan asiakaslähtöiseen palvelukokonaisuuteen vuonna 2014 tehtävien pilottihankkeiden kokemusten pohjalta.

Perusväylänpidon määrärahoilla toteuttavat joukkoliikenteen parantamiskohteet

Liikennepoliittisen selonteon pohjalta tavoitteena on rahoituksen kohdentaminen kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseen, mm. raideliikennehankkeilla, liityntäpysäköinnin ratkaisulla, pysäkkien palvelutason parantamisella. Liikenneviraston näkökulmasta on ollut tarpeen löytää koko maahan sovellettavat periaatteet liityntäpysäköinnin vastuukysymyksiin. HSL:n työssä tällaiset periaatteet kustannus- ja vastuujakoneuvottelujen pohjaksi ovat löytyneet. Niiden mukaan Liikenneviraston osuus investointikustannuksista sovitaan kunkin kohteen osalta erikseen. Se vaihtelee 30 ja 50%:n välillä riippuen alueen seudullisesta merkittävyydestä (luokitus HSL:n raportin mukainen). Menettelyn mahdollistaminen tulee ottaa huomioon momentin käyttöperusteissa. Ylläpitokustannuksiin Liikennevirasto ei osallistu.

Rautatieliikenteen täsmällisyyden parantaminen

Rautatieliikenteen täsmällisyyden parantaminen on viraston keskeisiä tavoitteita TTS-kauden aikana. Rautatieliikenteen toimivuus on viime vuosina kohdannut lukuisia haasteita. Paremman täsmällisyyden saavuttamiseksi tarvitaan nykyistä systemaattisempaa työskentelyä sekä Liikenneviraston sisällä että eri toimijoiden kesken sekä tietoa toimenpiteistä, joilla on suurin vaikuttavuus täsmällisyyteen asiakkaiden kannalta. Rautatieliikenteessä täsmällisyys muodostaa yli puolet koetusta palvelun laadusta eli sillä on suuri merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuudelle, etenkin kun junayhteys toimii usein matkaketjun runkoyhteytenä.

Rautatieliikenteen täsmällisyyden parantamisen teemat ovat:

- Täsmällisyysjohtamismallin käyttöönotto
- Jatkuva parantaminen analysoidun tiedon pohjalta
- Mittaroinnin kehittäminen kuvaamaan asiakaskokemusta
- Tavoitteiden asettaminen yhteiskuntataloudellisesti järkevälle tasolle
- Tiedonkulun varmistaminen ja yhdessä tekemisen lisääminen eri osapuolten välillä
- Radanpitäjän ja liikennöitsijän sekä radanpitäjän ja urakoitsijoiden välisten bonus-sanktiomallien kehittäminen toimintaa ohjaaviksi

Muu toiminta joukkoliikenneasioissa

Muina TTS-kauden keskeisiä tehtäviä yhteistyössä eri viranomaisten kanssa ovat

- Henkilökuljetusten uudelleen järjestelyt käynnissä olevan työryhmätyöskentelyn pohjalta
- TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Osakeyhtiön palvelujen kehittämiseen osallistuminen
- ELYjen joukkoliikenneasioiden ja kuntayhteistyön systemaattinen ohjaus ja koordinointi
- Kilpailutuksen avaamisen toteutuksen ohjaus, seuranta ja tuki toimivaltaisille viranomaisille
- Linja-autoliikenteen infran ja informaation kehittäminen
- Joukkoliikenteen tilastoinnin ja seurantatiedon kehittäminen.
- Hallinnonalan toimintamallin kehittäminen joukkoliikenneasioissa yhteistyössä ministeriön kanssa
- Junaliikenteen ostosopimusten valmistelu joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen pohjalta yhdessä ministeriön kanssa

8 Julkisen tiedon avaaminen ja tiedon hyödynnettävyyden edistäminen.

Liikennevirasto hallinnoi merkittäviä liikenteeseen ja väyläverkostoon liittyviä tietovarantoja. Saattamalla näitä tietoaaineistoja yhteiskunnan eri toimijoiden hyödynnettäväksi tarjotaan raaka-ainetta erilaisten sosiaalisten- ja palveluinnovaatioiden luomiseen. Tietoaaineistojen avaamisella pyritään edistämään uuden liiketoiminnan syntymistä, loppukäyttäjiä hyödyttävien laadukkaiden palveluiden kehittymistä ja hallinnon avoimuutta. Hyvin valmistellulla ja hallitusti suoritettulla tietoaaineistojen avaamisella varmistetaan, että toimenpiteet eivät vaaranna liikenteen turvallisuutta tai henkilötietosuojaa.

Kokonaiskäsitys Liikenneviraston hallinnoimasta keskeisestä tietopääomasta luodaan tietoarkkitehtuurityön kautta. Tietoarkkitehtuurin muodostamisen yhteydessä kartoitetaan tietoaaineistoja sekä arvioidaan ja suunnitellaan niiden rakenteita yhteiskäyttöisyyden ja uudelleenhyödyntämisen mahdollisuuksien parantamiseksi. Tietoarkkitehtuurin ylläpidon myötä varmistetaan, että tietoaaineistoista luodaan riittävät kuvaukset (metatiedot). Tietokuvaukset saatetaan osaksi julkisia tietokatalogeja tietojen löydettävyyden edistämiseksi.

Liikenneviraston tietovarantojen avaamisessa panostetaan ensi vaiheessa aineistoihin, joilla on arvioitu olevan laajimmat uudelleen hyödyntämisen mahdollisuudet ja siten huomattavin yhteiskunnallinen vaikutavuus. Suunnittelukauden aikana teknisten jakeluratkaisujen kautta asetetaan saataville

1. eri liikennemuotojen *reaaliaikaista liikennetietoa*;
2. *liikenneverkkojen geometria- sekä infrastruktuuritietoja*; ja
3. *valtakunnallisen joukkoliikenteen reitti- ja aikatauluaineistoa*.

Tietoaaineistojen jakeluratkaisujen kehittämisessä painotetaan itsepalvelu-periaatteella toimivien palveluiden luomista. Tiedostonlataus- ja rajapintapalveluiden toteutuksen kautta Liikennevirasto luo edellytykset toiminnallisesti tehokkaalle ja taloudellisesti järkevälle tiedon jakelulle. Tiedonluovutusratkaisuja kehitetään siten, että niiden suorituskyky vastaa käyttöä ja toteutuksessa hyödynnetään teknologisen kehityksen tarjoamia vaihtoehtoja. Teknisten jakelupalvelujen yhteyteen liitetään myös käyttöehtojen hallinta, joka

mahdollistaa ehtojen sähköisen käsittelyn. Käyttöehtojen yksinkertaistamiseksi Liikennevirastossa kehitetään tietojen avaamisen tueksi yhtenäisiä, selkeitä ja käyttäjille tasapuolisia lisenssi- ja sopimusmalleja. Julkisen tiedon avaamiseen liittyy olennaisena osana siirtyminen aineistojen maksuttomuuteen. Suunnittelukauden aikana Liikennevirasto luopuu maksuista merikartta-aineistojen osalta sekä Digiroad aineiston irrotuskustannusten perimisestä.

9 Älystrategian toteuttaminen

9.1 Yleistä

Liikennevirasto edistää tieto- ja viestintäteknologian hyödyntämistä kaikessa viraston toiminnassa, painotuen liikenteen älystrategian "Älyä liikenteeseen viisautta liikkujille" toimeenpanoon. Tietoyhteiskunnan mahdollistamia uusia toimintatapoja otetaan käyttöön laaja-alaisesti viraston omassa toiminnassa ja toiminnan kehittämisessä. TTS -kaudella virasto tulee selvittämään, kokeilemaan ja hyödyntämään paremmin myös sosiaalisen median mahdollisuudet vuorovaikutteisessa toiminnassa asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Uusia palveluita kehitetään yhdessä asiakkaiden, kehittäjien ja kehittäjäyhteisöjen kanssa. Virastossa älystrategian toimeenpanoa toteutetaan mm. kiinteällä viranomaisyhteistyöllä kaikissa liikenne- muodissa. Osana liikenteen älystrategian toimeenpanoa on liikenteen hallinnan palveluiden ja palvelutasojen määrittelytyö sekä vaikuttavuustiedon tuottaminen suunnittelun ja päätöksenteon tueksi.

Merkittävä osa älyliikenteen kehittymistä on kuvattu kappaleessa 8. Julkisen tiedon avaaminen ja tiedon hyödynnettävyyden edistäminen, joka luo pohjan uudelle liikenteen innovaatioille ja palveluille.

9.2 Toimeenpano

Merkittävimmät älyliikenteen hankkeet vuosina 2015 - 2018 on mm. Liikenteenohjausjärjestelmien uusimisen hankekokonaisuus (LOU) toteuttaminen, uusien innovatiivisten liikenteen sujuvuus- ja kelinseuranta- menetelmien ja yhteistoiminnallisten (co-operative traffic) älyliikennetarkistusten esikaupallinen kehittäminen, pilotointi ja käyttöönotto sekä erilaisten liikenteen ohjausjärjestelmien yhtenäistäminen ja päätöksenteon tukijärjestelmien kehittäminen. Lisäksi kehitetään liikennejärjestelmän ajantasaista tilannekuvaa sekä sen mahdollistamia tietopalveluita ja avoimia jakelurajapintoja.

Rautatieliikenteessä kehitetään ratakapasiteetin hallinnointia ja järjestelmiä, joilla varmistetaan, että rata- verkon käyttö on tehokasta ja että kilpailun alkaessa kaikkia liikennöitsijöitä kohdellaan tasapuolisesti. Lisäksi rautatieliikenteen turvallisuuden ja tuottavuutta parannetaan integroimalla ja keskittämällä alueellisia rautatieliikenteen ohjauskeskuksia ja ohjausjärjestelmiä laajemmiksi alueiksi ja kokonaisuuksiksi.

Merenkulussa kehitetään meriliikenteen hallinnan ennakoitavuutta ja riskintunnistusta sekä yhteiskäyttöisten tietojen ja tiedonvaihtoympäristöjen hyödynnettävyyttä ja käyttöä. mm. ENSI -öljytankkereiden reitin- tarkistus -menettely sekä jäänmurron uusi tietojärjestelmä (IBNext). Lisäksi kehitetään National Single Window konseptia osana PortNet/SafeSeaNet työtä sekä osallistutaan aktiivisesti kansainväliseen yhteistyöhön, jossa kehitetään uusia tietoaineistostandardeja ja tuotemäärittelyjä, integroituja navigointijärjestelmiä varten aluksille annattavien palveluiden parantamiseksi.

Liikenteenohjausjärjestelmien uusimishanke (LOU) koostuu tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien kehittämiseen liittyvistä määrittely-, toteutus- ja käyttöönottoprojekteista sekä laite- ja palveluhankinnoista. Hankkeen kokonaisbudjetti on 90 milj. euroa. Keskeisenä tavoitteena on parantaa ohjausjärjestelmien toimintavarmuutta, käytettävyyttä ja kaikki liikennemuodot kattavaa ajantasaista liikenteen tilannekuvaa. Lisäksi hankkeessa edistetään julkisen tiedon hyödynnettävyyttä ja tarjottavan tiedon laatua.

Osallistumalla aktiivisesti eri liikennemuotojen kansalliseen ja kansainväliseen älyliikenneyhteistyöhön virasto vaikuttaa omalta osaltaan Suomen kannalta edullisten päätösten ja ratkaisujen edistämiseen kansainvälisillä foorumeilla panostaen erityisesti toimintaan EU:n direktiivien, palvelumäärittelyjen ja muiden säännösten valmistelussa sekä Komission työryhmissä että erillisprojekteissa.

Liikennevirasto aktiivisesti mukana kaikissa liikenteen älystrategian kärkihankkeissa ja niiden toteutuksessa sekä ULP -kokeilujen toteutuksessa. Älystrategian toimeenpanon vuosibudjettia ei voi, eikä ole perusteltua enää nykytilanteessa yksiselitteisesti eritellä irti muusta toiminnasta, mutta keskimäärin sen toteuttamisen ja kehittämisen vuotuisen budjetin TTS -kaudella voidaan arvioida olevan noin 15 - 20 milj. euroa vuodessa..

9.3 Älyliikenteen tutkimus- ja kehittämistoiminta

Älyliikenteen T&K -toiminnassa kehitetään matka- ja kuljetusketjuja palvelevia älykkäitä toimintamalleja, teknologioita ja palveluja sekä liikenteen ennakoitavuuteen, täsmällisyyteen ja käytön optimointiin liittyviä hankkeita. Erityisesti liikennevirasto tulee panostamaan kaikkien liikennemuotojen liikenteenhallinnan toimenpiteiden, palvelujen ja palvelutasojen vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointiin ja vaikuttavuustietämyksen lisäämiseen, mikä palvelee etenkin valtioneuvoston linjaamaan uuden liikennepolitiikan toteuttamista. Älyliikenteen T&K -toiminnan resursointi vuositasolla on noin 700 000 - 1,5 milj. euroa.

10 Julkisen hallinnon atk-menosäästöt

Julkisen hallinnon atk-säästöt on linjattu vuosia 2104 - 17 koskevassa hallituksen kehyspäätöksessä. Liikennevirasto suunnittelee toimintansa tämän kehyksen mukaan siten, että asetettu säästötavoite saavutetaan.

11 Tiedonhallinnan kehittäminen

Liikenneviraston tiedonhallinnan kehittäminen tukee TTS-kauden aikana Liikenneviraston strategisten päämäärien toteutumista ja kohdistuu erityisesti tietopalvelujen kehittämiseen ja tietovarantojen aktiiviseen avaamiseen. Näillä toimenpiteillä katsotaan olevan suuri kerrannaisvaikutus liikkumisen ja kuljetusten sujuvuuteen, turvallisuuteen ja ympäristön kuormituksen vähentämiseen. Nykyiset tietovarannot ja tietopalvelut on kehitetty suurelta osin viraston sisäistä käyttöä varten joten niiden avaaminen vaatii sekä nykyistä joustavampia ja skaalautuvampia järjestelmärakenteita että vankkaa tietoturvanäkökohtien hallintaa. Tietojen avaamisella on vaikutuksia hyvin moneen käynnissä tai käynnistymässä olevaan tiedonhallinnan kehittämishankkeeseen.

Viraston tiedonhallinnan kehittämisohjelman tärkeimmät hankkeet liittyvät viraston keskeisten toimintojen kehittämiseen ja tehostamiseen ja kohdistuvat näin ollen liikenteen ohjaukseen, joukkoliikenteeseen, liikenne- ja väylätiedon rekistereihin, ajantasaisiin liikenne- ja olosuhdetietoihin, tietoturvaan ja arkkitehtuuriohjaukseen. Tiedonhallinnan kehittämistä ohjaa kolmivuotinen viraston strategiaan perustuva vuosittain tarkentuva kehittämisohjelma. Ohjelmalla ohjataan sekä kehittämistä että taloudellisia ja henkilöresursseja yhteisten tavoitteiden suuntaan.

Liikenneviraston tiedonhallinnan kehittäminen noudattaa julkisen hallinnon ICT-strategiaa ja tavoitteita sekä vuonna 2012 laadittuja viraston tiedonhallinnan toimintalinjoja. Toiminnan tuottavuutta kehitetään ottamalla käyttöön valtiohallinnon yhteisiä ICT-palveluita mahdollisuuksien mukaan. Laajin kehittämiskokonaisuus on liikenteenohjausjärjestelmän kokonaisuudistaminen.

Viraston tiedonhallinnassa eriytetään toimialariippumattomat ja -riippuvaiset ICT-palvelut sekä siirretään painopistettä kokonaisuudessaan toimialariippuvien ICT-palveluiden kehittämiseen osana valmistautumista TORI-hankkeeseen. Tiedonhallinnan kehittämistä ohjaa kokonaisarkkitehtuuri, ja tavoitteena on varmis-

taa tehokkaat yhteiset ja keskenään integroituvat ICT-palvelut, joilla voidaan tuottaa tehokas ja ennakoiva tiedonhallintaympäristö viraston tarpeisiin.

Merkittävimmät tiedonhallinnan kehittämishankkeet on esitetty liitteessä 3.

12 Alueellistaminen ja henkiset voimavarat

Liikenneviraston henkilötövuosien määrän on suunniteltu laskevan 621 htv:n tasolle vuoteen 2017 mennessä. Silloin viraston henkilötövuosien määrä on 20 htv korkeammalla kuin vanhan tuottavuusohjelman perusteella tuleva rahoitus, erotus hoidetaan muusta toiminnasta säästäen. Henkilötövuosien määrää voi viraston tehtävät huomioiden pitää kriittisen pienenä. Erityisiä haasteita oman henkilöstön supistaminen asettaa osaamisen kehittämiseksi, alueellistamiseksi ja uusien tehtävien hoitamiseksi.

Muutosesitys alueellistamisveloitteeseen

Alueellistamisveloitteen toteuttaminen

Liikenneviraston alueellistamisveloitteen mukaan uusia työpaikkoja pitäisi Lappeenrannassa olla 50 henkilötövuotta vuonna 2013, 90 htv vuonna 2015 ja lopullisessa tavoitetilanteessa 130 htv vuonna 2017. Näin Lappeenrannan toimipisteestä pitäisi aiemmin sinne sijoitetun toiminnan kanssa yhteen laskettuna tulla n. 160 henkilön työpaikka.

Alueellistaminen on edennyt hyvin, tällä hetkellä ollaan jopa hieman edellä tavoitteesta. Näköpiirissä on kuitenkin selvästi alueellistamisen toteutuksen vaikeutuminen seuraavina vuosina, jolloin viraston koko henkilötövuosimäärää pitäisi selvästi supistaa samalla kun alueellistamisveloite kiristyy. Nykyisellä alueellistamisveloitteella, jossa siis lähes kaikki rekrytoinnit menevät Lappeenrantaan, on se seuraus, että työpaikkoja vähennetään Helsingin lisäksi muilta viraston sijaintipaikkakunnilta. Jossakin vaiheessa voidaan joutua harkitsemaan jopa toiminnan lopettamista joltakin paikkakunnalta.

Yksittäisissä rekrytoinneissa Lappeenrantaan on ollut ongelmia, koska Lappeenranta ei ole kovin vetovoimainen sijaintipaikkakunta muualta Suomesta tuleville, eikä kaikkiin erityisasiantuntemusta vaativiin tehtäviin löydy osajia kaakonkulmalta. Vapaaehtoiset siirtymiset Lappeenrantaan on jo toteutettu, niissä on useimmiten kysymys kotiseudulle palaamisesta.

Liikenneviraston alueellinen toiminta

Liikenneviraston on valtakunnallinen toimija, jolla on Helsingin lisäksi alueellista toimintaa mm. Lappeenrannassa, Turussa, Tampereella, Oulussa ja Vaasassa. Suurimpien kaupunkien liikenteen suunnittelun ja -hallinnan osalta paikallinen yhteistyö liikenneviraston liikenneasiantuntijoiden ja kunnallisten toimijoiden kanssa on tärkeä kehittämiskohde liikenteen sujuvuuden ja julkisen liikenteen edistämisen kannalta. Turkuun on keskitetty Pohjanlahden meriliikenteen ohjaus. Lappeenrannassa on vanhastaan sisävesiliikenteen ja kunnossapidon keskitetty ohjaus, lisäksi Lappeenrantaan on nyt alueellistamisen myötä siirretty viraston toimialojen hyvinkin erilaista toimintaa. Vaasan toimipisteen perustehtävä on Pohjanlahden meriväylänpito. Lisäksi edellä kerrotuihin maakuntien toimipisteisiin on sijoittunut historiallisista syistä viraston muissa perustehtävissä ja hallintotehtävissä työskentelevää henkilöstöä.

Liikennevirasto on alueellisen toimintansa johdosta edelläkävijä etäläsnäöloon perustuvassa työskentelyssä ja kehittää edelleen toimintaansa siihen suuntaan, että asiantuntijan fyysinen työpaikka ei ole esteenä hyvälle yhteydenpidolle ja tuottavalle työlle.

Muiden paikkakunnille kuin Lappeenrantaan ei ole asetettu sijoittumistavoitteita.

Tehokkaampaan ja tuloksellisempaan alueellistamiseen

Alueellistamisen tavoitteena on tasoittaa aluekehityksen eroja sijoittamalla valtion toimintaa eri puolelle Suomea ja nimenomaan pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Jos alueellistamismallia väljennettäisiin sijoittamispaikkakuntien osalta, olisi alueellistamisen perustavoitetta helpompi edistää. Ideana on, että virastolle asetetaan alueellistamistavoite siitä, kuinka suuri osa sen työpaikoista pitää olla nimenomaan pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Paikkakuntia voidaan haluttaessa määrittää mutta kuitenkin niin että virastolle jää toteutuksessa jouston mahdollisuus. Virasto voisi toiminnallisin perustein sijoittaa työpaikat eri puolille Suomea ja toisaalta myös yksittäiselle rekrytoitavalle asiantuntijalle voitaisiin antaa valittavaksi useampi sijoittumismahdollisuus. Lopputuloksena saataisiin enemmän alueellistettuja työpaikkoja, toiminnallisesti parempia ratkaisuja sekä osaavan ja motivoitunut henkilöstö. Alueellistamistavoitetta voi pitkällä tähtäyksellä edelleen kasvattaa silloin kun sen toteutus perustuu useampaan alueelliseen osaamiskeskittymään

Liikenneviraston esitys uudeksi alueellistamistavoitteeksi

Liikennevirasto esittää että Viraston alueellistamisvelvoitetta muutetaan siten, että viraston henkilötyövuosista pitää vuoteen 2017 mennessä olla suuri osa pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Lappeenrannassa pitää olla vuonna 2017 sijoitettuna 90 henkilötyövuotta; muut alueellistettavat työpaikat virasto voi sijoittaa nykyisen toimintansa sijaintipaikkakunnille pääkaupunkiseudun ulkopuolelle.

13 Liikenneviraston kehittämistoiminta ja TEAS-toiminnan keskeiset linjaukset

Liikenneviraston tutkimus- ja kehittämistoiminta noudattelee hallinnonalalla tehtyjä T&K&I- linjauksia. Toteuttamisessa hyödynnetään laajalti hallinnonalan yhteistyötä ja poikkitieteellistä tutkimustoimintaa keskittyen niihin osa-alueisiin, jotka kuuluvat Liikenneviraston vastuualueille. Tuotettu tieto saatetaan helposti hyödynnettävässä muodossa koko hallinnonalan ja yhteiskunnan muiden toimijoiden käyttöön. Tutkimustuloksia jaetaan tarpeellisessa määrin myös kansainvälisesti.

T&K- toiminta muodostaa osan Liikenneviraston keskitetysti ohjattua ja seurattua kehittämiskokonaisuutta, jolle osoitetaan TTS-kaudella toimintamäärärahoista yhteinen rahoituskehys. Rahoitusta kohdennetaan eri kehittämisohjelmille tarve- ja tavoitelähtöisesti. Ohjausmallin muutoksen tavoitteena on parantaa kehittämistoiminnan vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta. Keskitetyn kehittämistoiminnan lisäksi virastossa toteutetaan pilotointia mm. investointien ja kunnossapidon yhteydessä.

Merkittävä osa alan tutkimuksesta tapahtuu kansainvälisissä järjestöissä ja verkostoissa. Tämän vuoksi Liikennevirasto osallistuu ja vaikuttaa yhteisesti rahoitettaviin kansainvälisiin tutkimus- ja kehittämisohjelmiin. Merkittävimpiä Liikenneviraston toiminnan kannalta ovat EU:n tutkimus- ja innovaatio-ohjelmat ja alueelliset EU:n tukirahastot (esim. ENI) sekä liikennealan järjestöissä (esim. CEDR, UIC, EIM) ja pohjoismaisessa t&k -yhteistyössä tehtävä hankeyhteistyö.

Liikenneviraston tutkimustoiminnan tavoitteena on tuottaa tietoa, joka vastaa sisällöltään ja laadultaan päätöksenteon tarpeisiin. Tarkastelukaudella Liikenneviraston tutkimustoimintaa suunnataan seuraaviin laajoihin teema-alueisiin:

1. Teemaan linkittyä läheisesti myös väylätiedon hallintaan liittyvä tietomallinnus, jonka avulla tavoitellaan kustannustehokkaampaa väylien suunnittelua, rakentamista ja ylläpitoa sekä tehostuvaa omaisuus-hallintaa.
2. Kehittyvän teknologian tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen; tavoitteena on parantaa tehokkaan ja rohkeasti kokeilevan teknologian käytön avulla ymmärrystä liikenteestä ilmiönä, edistää tiedonvara- syntyvien ratkaisujen ja palveluiden kehittymistä sekä luoda menetelmiä liikennesuunnittelun tukemiseksi.
3. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja muutoksen hillintä; tavoitteena on väylänpidon riskienhallinnan ja ennakoitavuuden parantaminen muuttuvissa sää- ja ilmasto-olosuhteissa sekä liikennejärjestelmän

saattaminen kokonaisuudessaan kestäväen kehityksen tielle. Tutkimuksen tavoitteena on edistää energiatehokkaiden ja ympäristöä säästävien ratkaisujen syntyä ja teknologioiden kehittämistä.

Liikennevirasto osallistuu hallinnonalan yhteiseen ennakoinnin systematisointityöhön ja kehittää tarkasteluvuoden aikana toimintaan liittyviä kyvykkyyksiä ja valmiuksia tarvelähtöisesti. Kestävä kehitys on tekijä, joka sitoo voimakkaasti yhteen tutkimus- ja kehittämistoimintaa ja ennakoimista. Liikennevirasto tuottaa tutkimustoimintansa kautta tietoa, joka ohjaa pitkällä aikavälillä kestävien ratkaisujen tunnistamista ja valintaa. Tutkimustieto toimii syötteenä vaihtoehtoisten tulevaisuuskuvien luomiselle ja faktaperusteiselle valinnalle.

Osana hallinnonalan TEAS-yhteistyötä Liikennevirasto osallistuu aktiivisesti liikenteen osaamis- ja innovaatioverkosto Fintripin puitteissa toimiviin työ-, ohjaus- ja teemaryhmiin.

14 Suunnitelman vaikutukset

Matkat sujuvat pääväylillä myös jatkossa kohtuullisen hyvin, muualla tilanne heikkenee edelleen. Joukkoliikenteen käytön sekä kävelyn- ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan MAL -seuduilla ja vähäisessä määrin myös muilla kaupunkiseuduilla. Pääosin kaupunkiseuduilla ei pystytä vastaamaan kuntien kanssa yhdessä suunniteltujen pääverkkojen kehittämistarpeisiin.

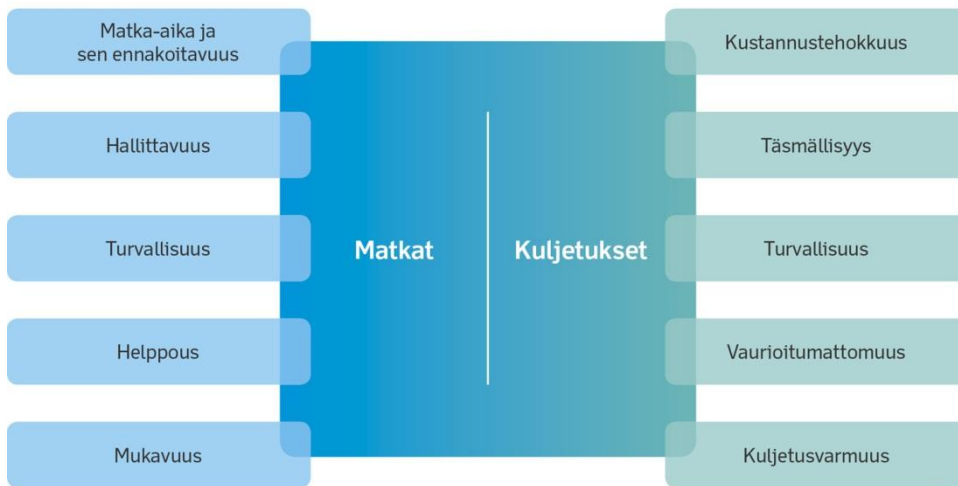
Rautatieliikenteen täsmällisyyden varmistaminen turvaa lähi- ja kaukojunaliikenteessä matkojen toimivuuden. Matka-ajat voivat kuitenkin joillain yhteysväleillä pidentyä. Kauppamerenkulun ja keskeisen liikenneverkon kuljetusolosuhteet mahdollistavat täsmällisen ja kustannustehokkaan kuljettamisen. Palvelutaso laskee merkittävästi vähäliikenteisillä maanteilla, mutta erityisen huolestuttavaa on palvelutason heikentyminen päällystetyillä keskiviikalla tiestöllä, millä on merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia mm. lisääntyneiden nopeusrajoitusten johdosta. Suunnitteluvuoden aikana on vakavasti mietittävä myös lievää palvelutason laskua keskeisellä tieverkolla.

Elinkeinoelämää hyödyttävät suurempien kuljetusten salliminen tieliikenteessä ja panostukset raakapuu-terminaaleihin. Liikenteenohjauslaitteiden uusiminen parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta erityisesti häiriötilanteissa.

Vaikutukset matkoihin ja kuljetuksiin

Vaikutuksia matkoihin ja kuljetuksiin on arvioitu keskeisten palvelutasotekijöiden pohjalta.

Matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät



Kuva 4. Matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät

Suunnitelman vaikutukset liikennemuodoittain on kuvattu taulukkoon 5.

Matkat	Tieliikenne	Rautatieliikenne	Vesiliikenne
Matka-aika ja sen ennakoitavuus	Kehittämisinvestoinnit tuovat varmuutta vain joidenkin yhteysvälien liikennöintiin. Matka-ajat pitenevät alemmalla verkolla kunnon heikkenemisen ja mahdollisten nopeusrajoitusten vuoksi. Myös päätieverkolla matka-ajat pitenevät paikallisten nopeusrajoitusten ja liittymäratkaisujen (kiertoliittymät) johdosta. Kaupunkiseuduilla matka-ajat voivat pidentyä paikallisesti, kun maankäytön muutoksiin ei kaikilta osin voida vastata..	Rautateiden täsmällisyys kehittyy hyvään suuntaan. Seinäjoki-Oulu välillä matka-ajat pienenevät. Kuitenkin matka-aikoja voidaan joutua joillakin muilla yhteysväleillä pidentämään aikataulusuunnittelulla täsmällisyyden varmistamiseksi. Helsinki-Riihimäki välin kapasiteetin lisäys ja Keski-Pasilan lisäraide tuovat varmuutta pääradan liikennöintiin.	Ei muutoksia nykytilanteeseen.
Turvallisuus	Liikenneturvallisuus paranee isojen kehittämishankkeiden vaikutusalueilla. Pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimia voidaan tehdä vain muutamissa kohteissa. Henkilövahinko-onnettomuudet voivat lisääntyä sekä alemmalla tieverkolla että päätieverkolla. Joillakin (mm. 4 suurinta) kaupunkiseuduilla kävelyn- ja pyöräilyn turvallisuusolosuhteet para-	Rautatieturvallisuus varmistetaan.	Meriliikenteen turvallisuus varmistetaan

	nevat, muualla kehittäminen riippuu lähinnä kuntien panostuksesta.		
Hallittavuus, helppous ja mukavuus	Liikkujien parempi tiedon saanti parantaa matkan hallittavuutta. Henkilöliikenteen solmupisteiden toimivuutta voidaan merkittävästi parantaa ainoastaan isojen kehittämisinvestointien avulla. Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyillä ja liityntäpysäköinnin järjestämisellä voidaan parantaa joukkoliikenteen matkojen mukavuutta ja helppoutta.		Ei merkittävää muutosta.
Kuljetukset	Tieliikenne	Rautatieliikenne	Vesiliikenne
Kustannustehokkuus	Liikenteen ohjauksen ja ennakoinnin kehittyessä toimintavarmuus paranee ja erilaiset tieto- ja lisäpalvelut käyttäjille mahdollistuvat.		
	Isoilla kehittämisinvestoinneilla voidaan parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Yhteinen moottoritie Turusta Vaalimaalle saavutetaan. Päälysteiden kunnan heikkenemisen vuoksi kuljetuskustannukset kasvavat keskeisen verkon ulkopuolella. Kaikkein raskaimman kuljetuskaluston palvelutaso paranee. Tieliikenteen suurempien mittojen ja massojen salliminen voi parantaa kustannustehokkuutta tietyillä reiteillä. Alemman tieverkon painorajoitettut sillat ja sorateiden kantavuuspuutteet pidentävät kuljetusreittejä ja tuovat lisäkuljetuskustannuksia.	Isoilla kehittämisinvestoinneilla voidaan parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Raakapuukuljetusjärjestelmää toteutetaan tehokkaampan suuntaan raakapuuterminaaleja kehittämällä.	Uudenkaupungin, Pietarsaaren ja Rauman satamien toimintaedellytykset paranevat. Perusväylänpidon toimin ei merkittäviä muutoksia.
Täsmällisyys	Kuljetusten täsmällisyyttä voidaan parantaa isojen kehittämis-hankkeiden vaikutusalueella, muilla osin säilyy nykyisellä tasolla lukuun ottamatta alempaa tieverkkoa, jossa se heikkenee (esim. maatalouden päivittäiset maitokuljetukset voivat häiriintyä). Kuljetusajat pitenevät alemmalla verkolla kunnan heikkenemisen ja nopeusrajoitusten alentamisen vuoksi	Täsmällisyys paranee isojen kehittämisinvestointien vaikutusalueilla ja mm. routarajoitusten vähenemisten myötä.	Säilyy nykyisellä tasolla.
Turvallisuus	Liikenteen turvallisuus varmistetaan.		
Vaurioitumattomuus	Vaurioitumattomuus ja pilaantumattomuus voivat heikentyä alemmalla tieverkolla.		

Taulukko 5. Suunnitelman vaikutukset liikennemuodoittain

Vaikutukset tuoteryhmittäin

Päivittäinen kunnossapito

Päivittäisen kunnossapidon rahoitus ja ostovoima säilyvät nykyisellään. Kuitenkin myös väylien hoidosta ja käyttökuluista pyritään säästämään. Hoidon perustasoa ei muuteta, mutta suunnittelukautena ei tehdä liikennemäärän kasvusta johtuvia maanteiden hoitoluokkien muutoksia. Tievalaistuksen supistaminen heikentää liikenneturvallisuutta jossain määrin. Pitkäkestoisista sopimuksista ja urakkamuodosta (laatuvas-
tuu) johtuen toiminnan mahdollinen supistaminen on hidasta ja rahoituksen irrottaminen epävarmaa.

Ylläpito

Ylläpidon keskeisin tehtävä on varmistaa väylien rakenteiden kestävyys, käyttökelpoisuus sekä turvallisuus lyhyellä ja pitkällä aikavälillä eli niiden koko elinkaaren ajan. Kunto vaikuttaa suoraan tai välillisesti liikenteeseen sekä päivittäisen kunnossapidon kustannuksiin (mm. pikakorjaukset). Maanteiden kunto heikkenee selkeästi suunnittelukauden aikana. Huonokuntoisten päällysteiden määrä lisääntyy vuodessa 500 kilometriä ja on vuonna 2018 arviolta 8000 km (15 % verkon pituudesta). Myös muiden väylärakenteiden kunto heikkenee erityisesti keskeisen verkon ulkopuolella. Ylläpidettävän tieverkon laajuutta joudutaan miettimään.

Vähäliikenteisten ratojen tai ratapihojen kunnon parantamiseen ei suunnittelukaudella ole merkittäviä mahdollisuuksia. Tämä saattaa näkyä lisääntyneinä liikennerajoituksina. Erittäin vähäliikenteisten ratojen ylläpidon lopettamista on vakavasti harkittava. Tämä merkitsee myös liikennöinnin loppumista.

Liikenteen palvelut

Liikennepalveluiden rooli liikennejärjestelmässä kasvaa. Liikennemäärät lisääntyvät ja kansalaisten odotukset palveluiden saatavuudesta ja toimivuudesta kasvavat jatkuvasti. Lisäksi yhteiskunnan odotukset liikennepalveluiden roolista uudenlaisen ajattelun ja liikennepolitiikan välineenä lisääntyy. Liikennepalveluilla huolehditaan matkojen ja kuljetusten toimivuudesta tarjoten liikkujille ja elinkeinoelämälle erilaisia palveluja ja ajantasaista informaatiota edistäen liikenteen, kuljetusten ja liikkumisen turvallisuutta, sujuvuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Liikennepalveluiden rahoitus tulee lähivuosina pysymään lähes samalla tasolla, mutta yksittäisten toimintojen osalta on myös nähtävissä hienoista laskua. Liikennepoliittiset linjaukset kriittisten liikenteenhallintajärjestelmien uusimisesta sekä uuden jäänmurtajan hankinnasta parantavat liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja vähentävät ohjausjärjestelmien häiriöherkkyyttä. Lisäksi resursointi liikennejärjestelmän ajantasaisen tilannekuvan kehittämiseen ja julkisen tiedon hyödynnettävyyteen mahdollistavat sekä liikenteen ohjauspalveluiden että laadukkaiden liikkumisen lisäarvopalveluiden palvelutason noston nykyisestä tukien myös toimialan liiketoimintaedellytyksiä.

Saaristoliikenteessä on kyetty ylläpitämään varsin vakiintunutta palvelutasoa. Saaristoliikenteen palvelutasoa voidaan tarkistaa siten, että palvelutason mitoituksessa otettaisiin huomioon vilkkaimpien lauttavälien kesä- ja talviajan kysyntähuiput sekä yöajan kysynnän vähäisyys.

Parantaminen ja kehittäminen

Parantamisen osuus perusväylänpidon rahoituksesta tulee suunnittelukauden aikana pienenemään, joten liikenteellisiin olosuhteisiin ei saada merkittäviä parannuksia. Maanteiden pienet parantamishankkeet keskittyvät yksittäisiin pieniin toimenpiteisiin, kuten liittymien tai kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Rataverkon parantamishankkeilla (mm. Oulu-Kontiomäki) parannetaan erityisesti tavaraliikenteen mahdollisuuksia.

Suunnitelmakaudella valmistuu ja on käynnissä merkittäviä ja yhteiskuntataloudellisesti kannattavia liikenneverkon kehittämishankkeita, joiden valmistuminen parantaa liikenteen palvelutasoa.

EU:n prioriteettihankkeena oleva yhtenäinen moottoritie Turusta Venäjän rajalle Vaalimaalle lisää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Tieverkolla on käynnissä tai on päätetty aloittaa useita kaupunkiseutujen tieverkostoa kehittäviä hankkeita joiden vaikutukset ulottuvat laajemmin koko kaupunkiseudulle parantaen liikenneolosuhteita alueella.

Rataverkolla Seinäjoki-Oulu rataosan nopeuksien ja akselipainojen nostot lyhentävät matka-aikoja pohjoiseen ja parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Rataosien Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisäys, Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki toimintaedellytysten parantaminen ja Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen parantavat täsmällisyyttä ja lisäävät toimintavarmuutta rautatieliikenteeseen.

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat huomattavasti, kun Kehärata ja Länsimetro liityntäliikennejärjestelyineen valmistuvat vuonna 2015. Lisäksi suunnittelukaudella edistetään Pisara-radon suunnittelua siten, että rakentamisen aloittaminen seuraavalla hallituskaudella on mahdollista.

Kauppamerenkulun toimintaedellytyksiä parannetaan väyliä syventämällä Uusikaupungissa, Pietarsaareissa ja Raumalla.

Muut vaikutukset

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen yksinkertaistaa ja helpottaa merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä, mikä mahdollistaa joukkoliikenteen kysynnän lisääntymisen ja joukkoliikenteen osuuden kasvun henkilöliikenteessä. Rautatieliikenteen täsmällisyyden kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää junaliikenteen koetun palvelutason parantamisessa ja lisää osaltaan rautatieliikenteen houkuttelevuutta.

Joukkoliikennepalveluiden yhtenäinen kokonaisuus antaa asiakkaille selkeän kuvan joukkoliikenteen tarjoamista palveluista ja helpottaa matkustamista.

Kaupunkiseutujen raide- ja joukkoliikenneinvestoinnit, kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen sekä informaatiopalvelujen kehittäminen hillitsevät henkilöautoliikenteen kasvua ja vaikuttavat positiivisesti ilman laatuun.

Vaikutukset ympäristöön

Tievalaistuksen energiankulutuksen vähentäminen valaistuksen joustavalla ohjauksella toteuttaa tavoitetta vähentää väylänpidon energiankulutusta ja siten hillitää ilmastonmuutosta. Ilmastonmuutoksen hillintää tukee myös se, että lisärahoituskohteet priorisoidaan painottaen joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Rataverkon lisäsähköistykset (Rovaniemi-Kemijärvi ja Ylivieska-Iisalmi) tuovat lisäliikennöintimahdollisuuksia sähköistetyillä kalustolla.

Tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja toisaalta tieverkon kunnan heikentymisen vuoksi joudutaan alentamaan nopeusrajoituksia. Alemmilla ajonopeuksilla liikenteen ympäristöhaitat pienenevät hieman. Perusväylänpidon yhteydessä meluntorjuntatoimia toteutetaan pienessä määrässä, mutta suuri osa nykyisiä liikennemelun ongelmakohteita jää kuitenkin parantamatta. Liikenteen samalla kasvaessa tulee melutilanne yleisesti heikkenemään erityisesti kaupunkiseutujen pääväylien varsilla.

Pohjaveden suojauksia toteutetaan vain minimaalisesti. Nykyisellä pohjavesisuojausten rakentamistahdilla riskit pienenevät varsin hitaasti, 1-3 kilometrin vuosivauhdilla. EU:n vesipuitedirektiivin tavoitetta saavuttaa pohjavesien hyvä laadullinen tila vuoteen 2015 mennessä ei saavuteta.

Toiminnan tehokkuus

Viraston keskitetyllä kehittämistoiminnalla priorisoidaan keskeisten toimintojen kehittämiseen ja tehostamiseen kohdistuvat toimenpiteet. Sen avulla ohjataan kehittämiseen kohdentuvia taloudellisia- ja henkilöresursseja siten, että toiminnan kokonaisvaikuttavuus paranee ja toiminta tukee tuloksekkaasti virastolle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Alueellistamisveloitteen muuttamisella virastolle tulisi alueellistamisen toteutuksessa nykyistä merkittävästi suurempi jouston mahdollisuus. Virasto voisi toiminnallisesti perusteella sijoittaa työpaikat eri puolille Suomea, ja toisaalta myös yksittäiselle rekrytoitavalle asiantuntijalle voitaisiin antaa valittavaksi useampi sijoittumismahdollisuus. Lopputuloksena saataisiin sekä enemmän alueellistettuja työpaikkoja että toiminnallisesti parempia ratkaisuja ja samalla turvattaisiin virastolle osaava ja motivoitunut henkilöstö.

15 Riskit

Liikenteen toimivuutta ei voida taata priorisoinnilla

Koko liikenneverkon toimivuuden ja päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen perusväylänpidon nykyrahoitustasolla on erittäin haasteellista. Uusimman lokakuussa 2012 valmistuneen tienkäyttäjätyytyväisyys-tutkimuksen tulosten mukaan käyttäjien tyytyväisyys maanteiden tilaan ja kuntoon on laskenut merkittävästi. Kustannustason noustessa vaarana on, ettei pitkälle menevän priorisoinninkaan avulla voida turvata alemman verkon päivittäistä liikennöitävyyttä. Rahoitustason niukkuus heijastuu myös pääverkon palvelutasoon ja rakenteelliseen kuntoon. Alemman verkon rakenteellinen kunto voi TTS -kaudella laskea jo kriittiselle rajalle, jolloin paino- ja muiden liikennejärjestelmien määrä kasvaa huomattavasti nykyisestä. Liikenneverkon toimivuuden ja päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen edellyttää liikennepoliittisen selonteon mukaisesti perusväylänpidon rahoituksen tasokorotusta ja sen lisäksi 100 M€ suuntaamista kehittämissankkeista perusväylänpitoon vuodesta 2016 alkaen. Korjausvelka on lisääntymässä merkittävästi. Päivittäisen kunnossapidon paineet lisääntyvät, kun ylläpidosta tingitään.

Erittäin vähäliikenteisten ratojen liikenteen lopettaminen on riski. Ratapihojen huono kunto aiheuttaa hankaluuksia liikenteelle.

Joukkoliikenteessä kustannustason nousu pakottaa karsimaan palveluiden ostoja, mikä heikentää etenkin syrjäseutujen linja-autoliikenteen palvelutasoa, ellei kustannustason nousu kompensoida.

Henkilöresurssien niukkuus ja alueellistaminen toiminnallisia riskejä

Henkilöresursseille asetetut kehykset ja alueellistaminen muodostavat merkittävän haasteen viraston toiminnalle. Liikennevirastolla on oltava riittävä oma osaaminen tilaajan, ostajan, kehittäjän ja hankkeiden ohjaajan rooleissa. Jo nykytilanteessa henkilöstöä on riittämättömästi, kun tärkeät osaamisalueet ja isot hankkeet ovat yhden henkilön varassa.

Selontekoon sisältyvät liikenteenhallinnan ja uusien älyliikennepalveluiden kehittäminen kuten liikenteenohjauksjärjestelmien uusiminen ja uudet tietopalvelut sekä rautateillä tavarakilpailun avautuminen mahdollistavat aivan uusia palveluja liikkujille ja kuljettajille ja uudistavat toimintamalleja, mutta tuovat myös merkittävästi lisää uusia tehtäviä Liikennevirastolle. Nykyisiä tehtäviä, joista voidaan luopua, on vain marginaalinen määrä suhteessa uusiin.

Uudistuneen joukkoliikennelainsäädännön toimeenpano yhdessä toimivaltaisten viranomaisten kanssa edellyttää Liikennevirastolta (ja myös ELYiltä) merkittävää panostusta lähivuosina. Tällä hetkellä henkilö-

resurssit on mitoitettu siten, että osaaminen ja asiantuntemus ovat yksittäisten henkilöiden harteilla, eikä mahdollisuutta sijaistuksiin ole.

Toimintamäärärahojen jatkuva supistuminen heijastuu myös kehittämistoimintaan käytettävissä olevaan rahoitukseen. Vähenevä rahoitusosuus luo epävarmuutta mm. pitkäjänteisen T&K-toiminnan ja tiedonhallintaan liittyvien ratkaisujen kautta saavutettavissa olevien tehokkuus ja vaikuttavuus hyötyjen realisoitumiselle.

Alueellistamistavoitteen saavuttamiselle riskin muodostaa henkilöstön saatavuus Lappeenrantaan.

Säädösmuutokset ja uudistukset sitovat resursseja

Säädösmuutokset ja valtionhallinnon yleiset tavoitteet voivat aiheuttaa merkittäviä toimintamenoihin kohdistuvia lisäkustannuksia tai tulojen vähentymistä sekä sitoa olemassa olevia resursseja, mikä vaikeuttaa viraston tavoitteiden saavuttamista, ellei tarpeita kompensoida riittävästi. Tällaisia samaan aikaan vaikuttavia säädöksiä ja tavoitteita ovat mm. julkisen tiedon avaamiseen, tietoturvan kehittämishankkeeseen, älystrategian toteuttamiseen, joukkoliikenteen kehittämiseen ja rautatieliikenteen täsmällisyyden parantamiseen liittyvät tietojärjestelmien kehittämishankkeet, jotka sitovat merkittävän osan tietohallinnon resursseista.

