



LIIKENNE 12



Valtion liikenneväylät

Liikenne 12 parlamentaarisen ohjausryhmän kokous 15.1.2020

Anna Saarlo, Väylävirasto

Maantiet, rautatiet ja vesiväylät



Maantiet, rautatiet ja vesiväylät numeroina

Maantiet 78 000 km

Moottoritiet 926 km

Kävelyn ja pyöräilyn väylät
maantieverkolla 5 400 km

Katuverkko 31 000 km

Yksityistiet, joiden varrella
asutusta 90 000 km

Osuus henkilöliikenteestä 90 %

Tavaraliikenne 270 milj. tonnia



Valtion rataverkko 5 900 km

- 88% yksiraiteista
- 56 % sähköistetty

Yksityisraiteita n. 1 000 km

Osuus henkilöliikenteestä
5,4 %

Tavaraliikenne 40 milj. tonnia



Rannikkoväylät 8 300 km

Sisävesiväylät 8 000 km

Kauppamerenkulun väylät
4 000 km

25 600 merenkulun turvalaitetta

30 ympärivuotista satamaa

Ulkomaanliikenteessä 19 milj. matkustajaa

Sisävesiliikenteessä 4,6 milj. matkustajaa

Tuonti 51 milj. tonnia

Vienti 53 milj. tonnia



Tie- ja rataverkon palvelutaso muodostuu monesta tekijästä

Yhteydet

Matka-aika /
kuljetusaika

Esteettömyys
ja mukavuus

Ennakoitavuus
ja hallittavuus

Matkan /
kuljetuksen
hinta

Pääväyläverkko

Liikenne- ja viestintäministeriön **asetuksella määritellyt maanteiden ja rautateiden pääväylät ja niiden palvelutaso**

- asetuksen mukainen palvelutaso toteutuu rautateillä, mutta ei maanteillä.
- hallitusohjelman mukaan arvioidaan muutostarpeet, jotta yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä toimii ja vientisatamat sekä rajanylityspaikat tulevat huomioon otetuksi.

Muun tieverkon palvelutasosta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa.



Perusväylänpito

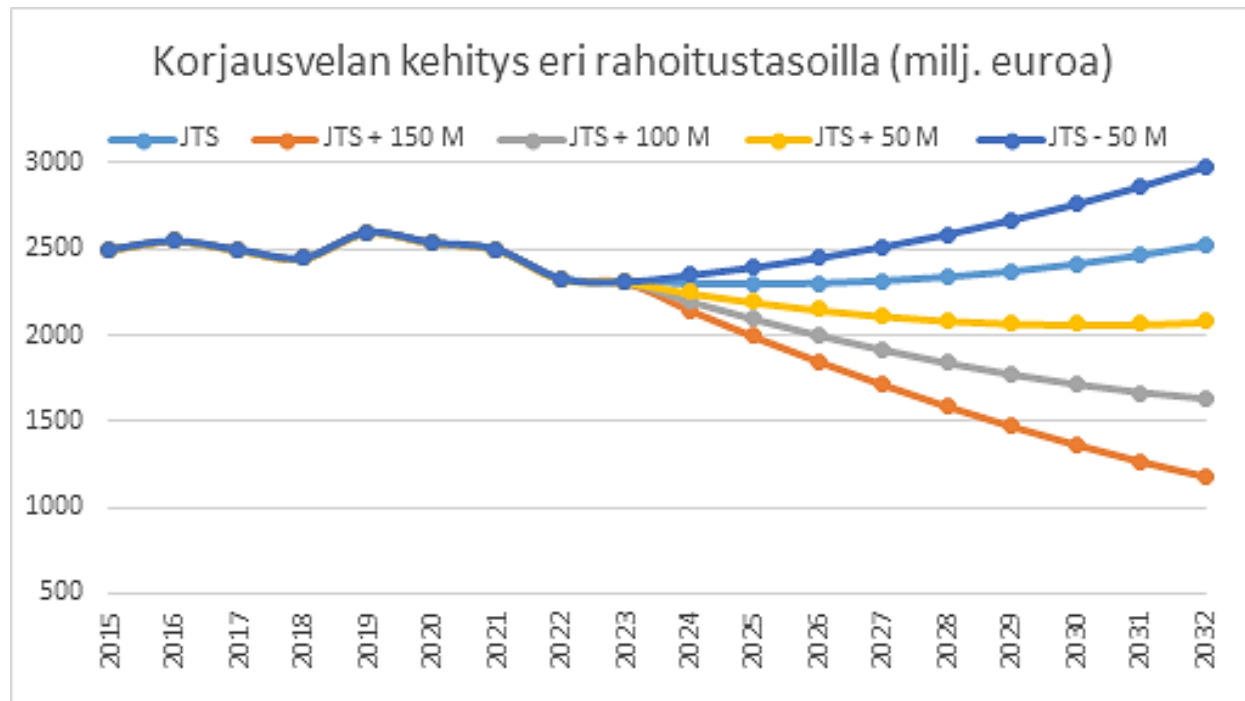
Perusväylänpidon rahoituksella keskitytään väyläverkon nykyisen kunnon ja palvelutason säilyttämiseen

- Asetus ohjaa perusväylänpidon rahoituksen suuntaamista.
- Perusväylänpidon rahoituksesta käytetään keskimäärin
 - tienpitoon reilut 50%
 - radanpitoon noin 30 %
 - ja loput vesiväylänpitoon ja liikenteen ohjaukseen.
- Perusväylänpito rahoitetaan kokonaisuudessaan perusväylänpidon momentilta 31.10.20.
- Merkittävä osa perusväylänpidon rahoituksesta, eli päivittäinen hoito, liikenteen ohjaus ja valtaosa korjausrahoituksesta on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin.

Perusväylänpidon rahoitustason ja suuntaamisen vaikutus korjausvelan määrään

Väylien korjausvelka kasvoi vuoteen 2015 saakka – erillinen lisärahoitus katkaisi korjausvelan kasvun 2015-2018.

Perusväylänpidon kustannustason nousu ja väylien määrän kasvu vaikuttavat kehitykseen pitkällä aikavälillä.



Rahoitus ei sisällä pienten parantamishankkeiden rahoitusta

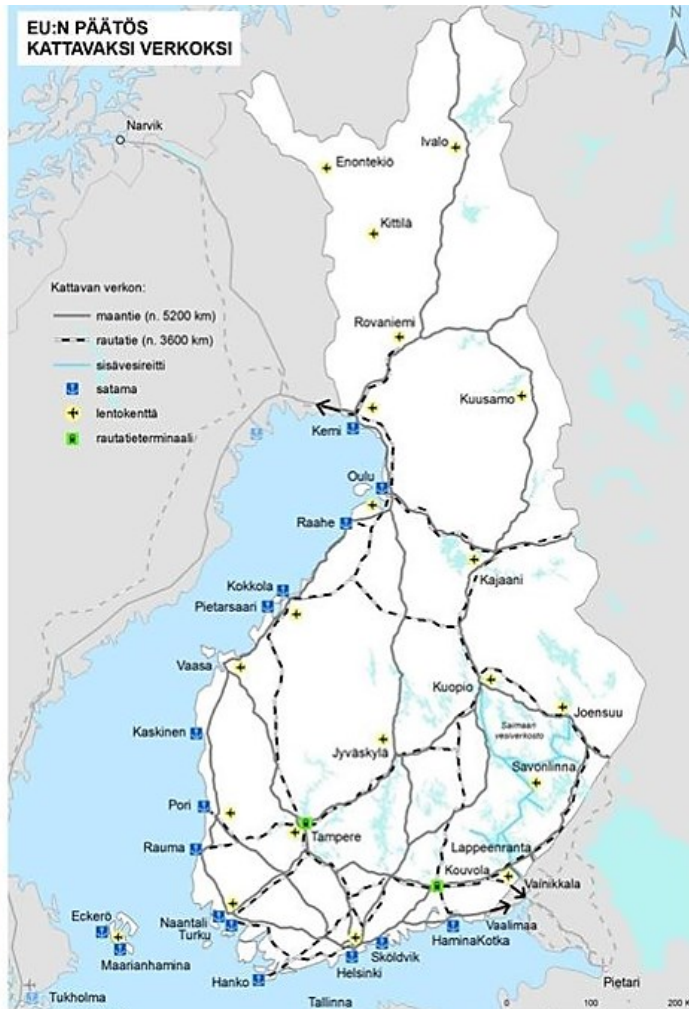
Liikenneverkon kehittäminen

- **Kehittämishankkeilla** parannetaan liikenneverkon palvelutasoa eli toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.
- Väyläverkon pitkäjänteisen kehittämisen kannalta tasainen investointitaso olisi tärkeää.
- Väyläverkon kehittämisen tavoitteista ja kriteereistä voidaan linjata valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa
- Kehittämishankkeet rahoitetaan [momenteilta 311077-79](#), (talousarviorahoitus, elinkaarihankkeet, tuet)
- Nykyisin hallitus ehdottaa budjetissaan kehittämishankkeille rahoitusta ja eduskunta tekee päätökset budjetista päättäessään.
- Väylävirasto vastaa hankkeiden toteutuksesta eduskunnan päätöksen mukaisesti.

EU:N PÄÄTÖS YDINVERKOIKSI



EU:N PÄÄTÖS KATTAVAKSI VERKOKSI

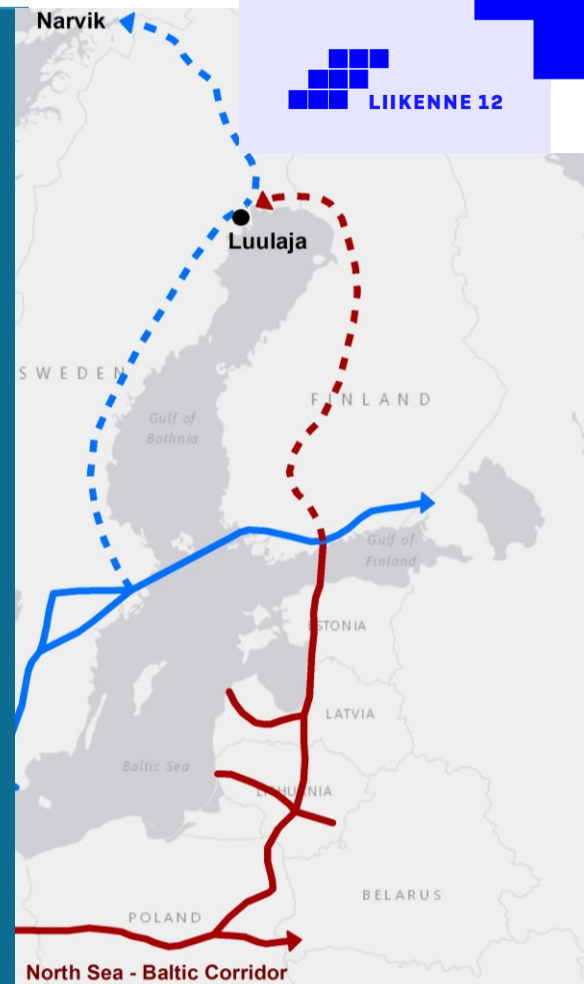


Euroopan laajuinen
TEN-T
-liikenneverkko
(Trans-European Transport Network)

Asetuksen
uudistaminen
valmisteilla – tarve
tarkastella TEN-T-
verkkoa koskevaa
asetusta Suomen
näkökulmasta.

EU-rahoitusta pääasiassa TEN-T -ydinverkkokäytävälle

- Verkkojen Eurooppa -välinettä (CEF) koskeva asetusuudistus käsittelyssä samanaikaisesti EU:n vuosia 2021-2027 koskevan rahoituskehysten kanssa.
- Osana uudistusta ehdotettu Suomelle tärkeää Pohjanmeri-Itämeri -**ydinverkkokäytävän jatkoa** Helsingistä Tornioon.
- CEF-tuki keskittyy pääasiassa TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Lisäksi tukea saatavilla esimerkiksi raideliikenteen ohjaukseen ja merenkulkua edistäviin hankkeisiin (merten moottoritiet).
- Tarve tarkastella kokonaisuutena CEF-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet Suomessa.



Tieverkko

Maanteiden pääväylien (yht. 5 506 km) palvelutaso

3 400 km

- asetuksen mukaisessa **hyvässä palvelutasossa**

1 800 km

- tarvitsee **pieniä toimenpiteitä** riittävän palvelutason turvaamiseen.

300 km

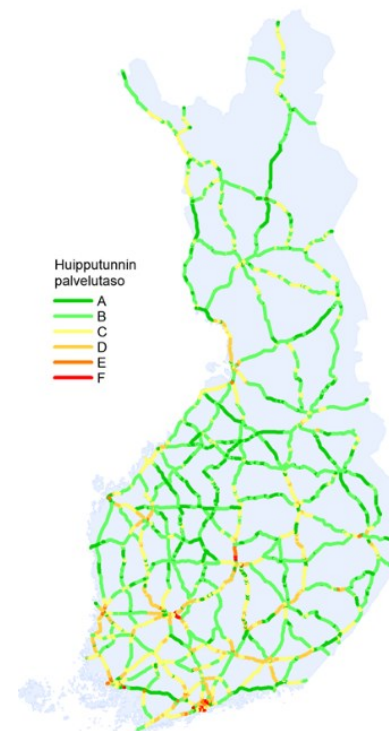
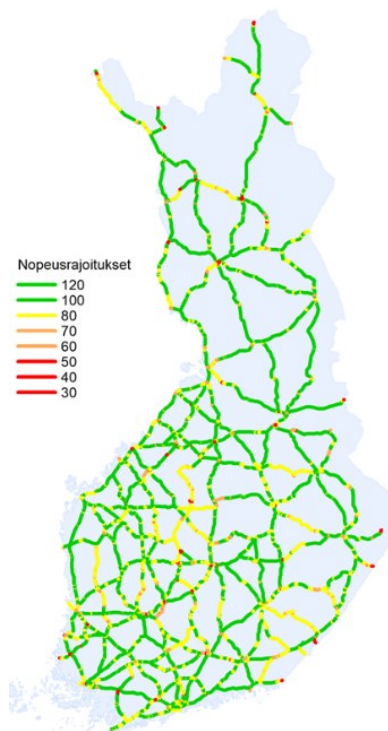
- **merkittävämpiä puutteita** palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristö-haittojen kannalta.

800 km

- raskaan liikenteen kannalta **ongelmallisia alle 80 km/h nopeusrajoituksia** koko päätieverkolla

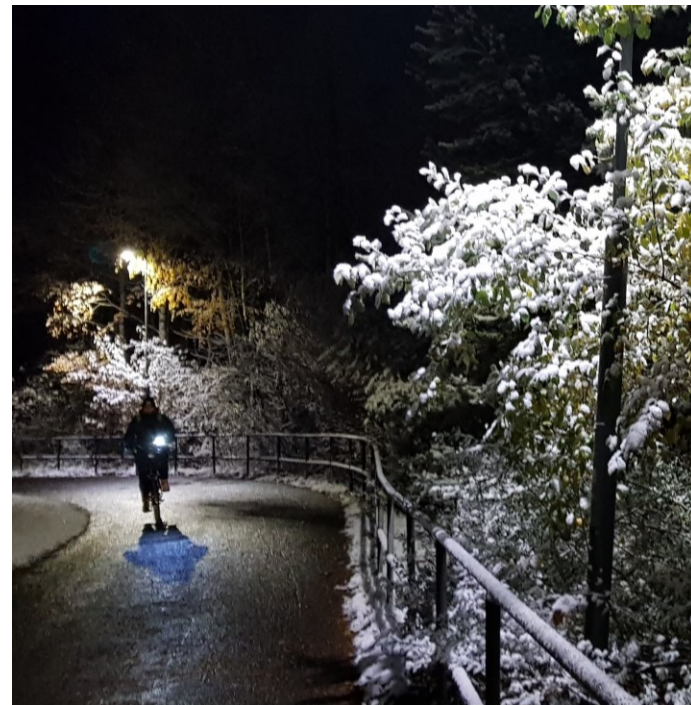
200 km

- osuuksia pääteillä, joilla liikenteen **palvelutaso heikkenee ruuhkautumisen takia** vähintään kahdesti viikossa.



Valtion kävely- ja pyörätiet

- Kaupunkiseutujen seudullinen pyörätieverkko
 - katujen ja maanteiden pyörätiet
 - kehitetään yhteistyössä kuntien, Väylän ja ELY-keskusten kesken
- Kunnossapito
 - pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys
 - 12–13 milj. euroa/vuosi
- Korjausvelka kasvaa
 - rahoitus ei riitä päällysteiden uusimiseen tai muuhun kunnon parantamiseen
- Kävelyn ja pyöräilyn verkkoa laajentavia investointitarpeita on paljon



Yhteenveto tieverkon haasteista ja keinovalikoimasta

- Suomen tieverkko on laaja ja sen pitäminen riittävässä kunnossa on kallista. Erityisenä haasteena on vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen.
- Pääväyläasetuksen mukaisen palvelutason saavuttaminen edellyttää toimia useilla yhteysväleillä.
- Kaupunkiseudut kasvavat ja liikennemäärät lisääntyvät, mikä voi edellyttää liikenneväylien kehittämistä. Väyläkapasiteetin uudelleen jakamista voidaan tarkastella esim. priorisoimalla kaistoja joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen käyttöön kaupunkien sisääntuloteilla. Myös hinnoittelulla voidaan ohjata valintoja.
- Nykyisellä rahoituksella tieverkon korjausvelkaa ei pystytä vähentämään.
- Onnettomuuksia tapahtuu suurten kaupunkien sisääntuloteilla ja yksiajorataisilla valtateilla. Turvallisuutta voidaan parantaa mm. alentamalla nopeusrajoituksia ja parantamalla liittymäjärjestelyjä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.



Rataverkko

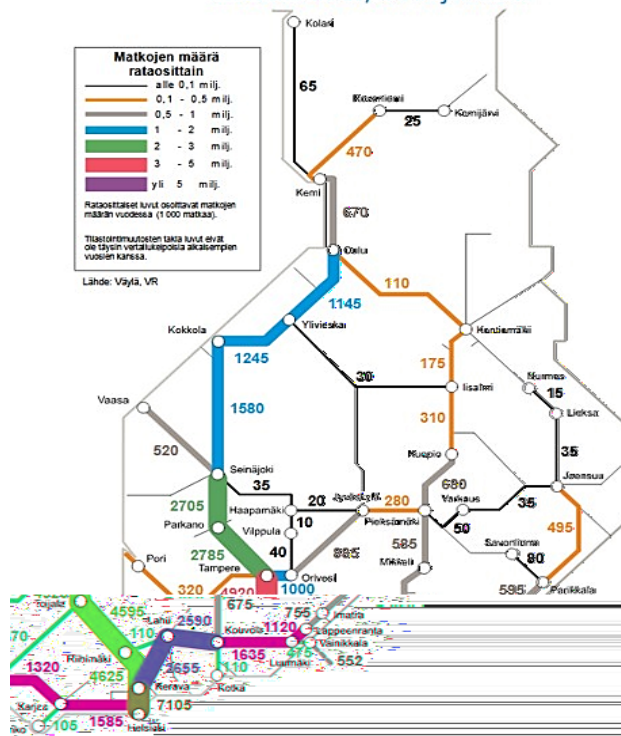


Rautateiden matkustajamäärät ja kuljetusvirrat

- **Henkilöliikenteen** suurimmat matkamäärät **pohjois-eteläsuunnassa**
- **Tavaraliikenteen** suurimmat kuljetusvirrat **itä-länsisuunnassa**

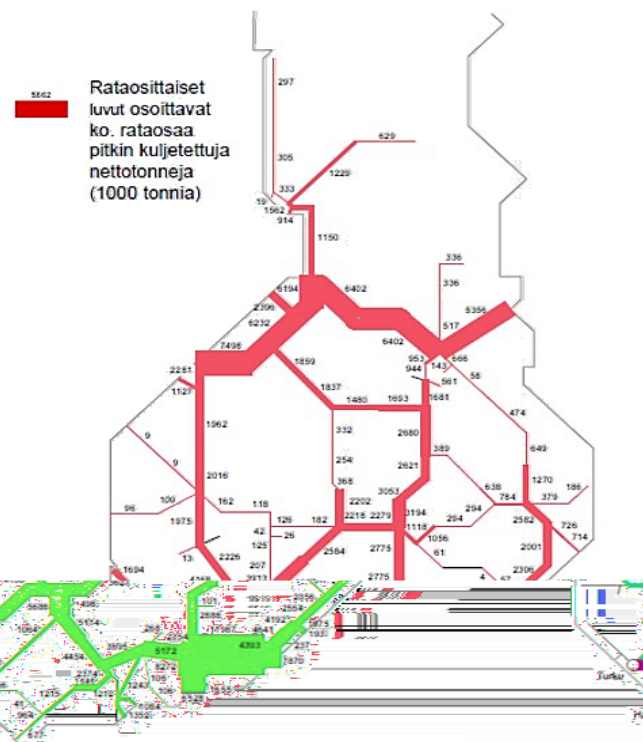
Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018

Kaukoliikenne 13,584 milj. matkaa



Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2018

Yhteensä 40,7 miljoonaa tonnia ja 11,175 mrd tonninkm



Yleiskuva ratainfra kunnosta

Vähäliikenteiset rataosat

- Selvityksen alaiset vähäliikenteiset rataosat
- Lyhyet rataosat, yhteysväli
- Muu nykyinen rataverkko
- Muut suljetut rataosat

• Maakuntien keskuskaupungit

Vähäliikenteisten rataosien kannalta merkittävimmät risteys- ja pääteasemapaikkakunnat:

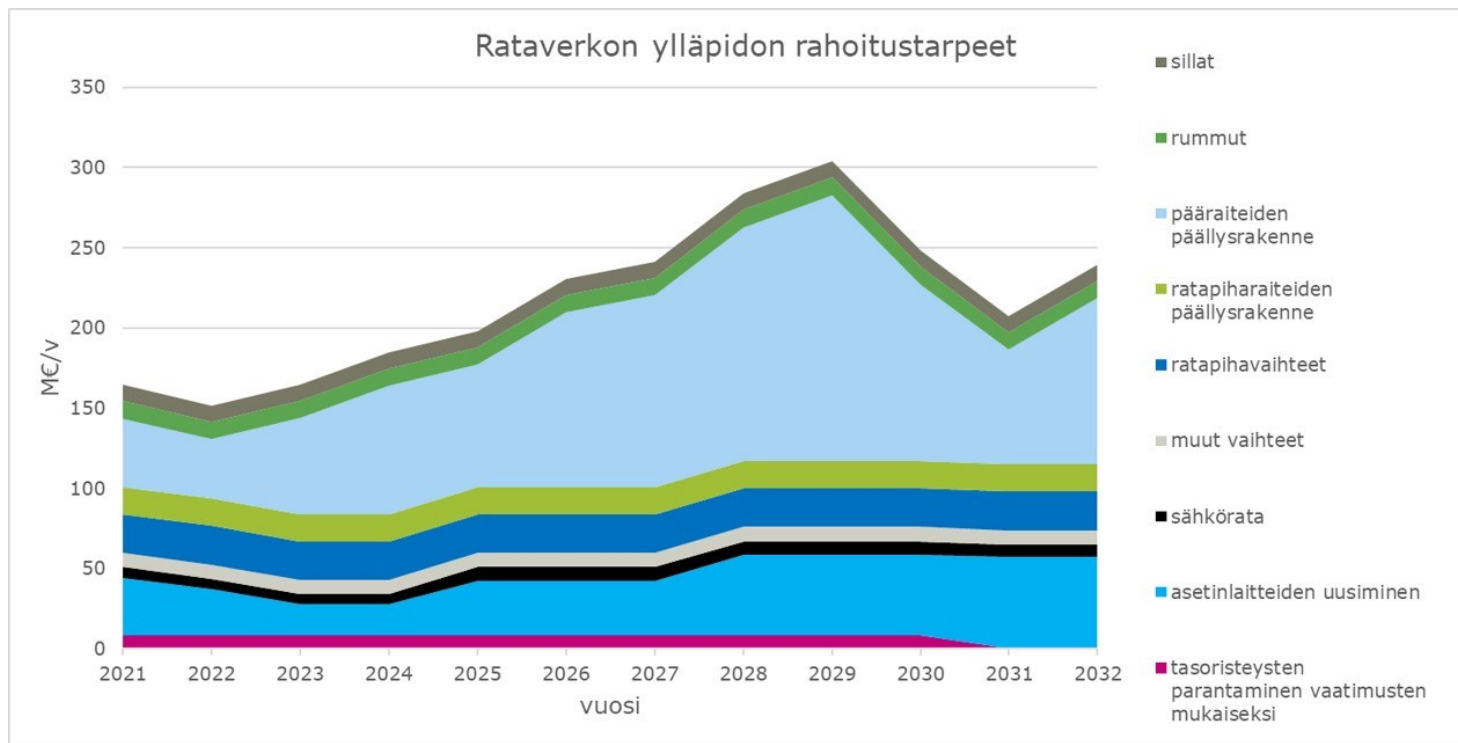
- yli 10.000 asukasta
- 200 – 10.000 asukasta
- Lähennepaikka taajaman ulkopuolella

Taustakartta 1:4 milj., Maanmittauslaitos 10/2017
rataverkko: Liikenneviraston vektorioinnista
toistuvuus: Mikko Törmä



- Korjaustarpeet lisääntymässä rataverkon ikääntymisen myötä.
- Kunto heikoin vähäliikenteisillä rataosuuksilla ja ratapihojen osilla, joita käytetään pääosin raakapuukuljetuksiin.
- Muulla verkolla korjausvelka näkyy lähinnä lisääntyneinä nopeusrajoituksina ja täsmällisyyttä heikentävinä vikoina.
- Ratainfra kunnostamiseen tulisi panostaa riittävästi, jotta edes nykyinen kuntotila pystyttäisiin säilyttämään.
- Nykyrahoitustasolla joudutaan arvioimaan myös nykyverkon karsimisvaihtoehtoja.
- Radan kehittämisen edellytys on, että rata on myös kunnossa.

Rataverkon ylläpidon rahoitustarpeet kasvavat 2020-luvun loppua kohti



Ei sisällä junien kulunvalvontaan liittyvää ERTMS-investointia

Rautateiden kehittäminen

- Viime vuosina kehittämisessä on keskitytty teollisuuden kuljetusten vaatimiin sähköistykseen ja ratapihoihin sekä nykyisen ydinverkkokäytävän hankkeisiin ja päärataan. Suurimpia viimeaikaisia uusia ratahankkeita ovat olleet **Lahden oikorata ja Kehärata**.
- **Tavarakuljetusten sujuvuutta ja kuljetustehokkuutta** on parannettu merkittävästi sähköistämällä ratoja ja nostamalla akselipainoja.
- Parhaillaan on käynnissä erityisesti ratapihojen toimivuutta parantavia kehittämishankkeita ja useampia sähköistyskohteita.
- Merkittävimpiä kehittämistarpeita kohdistuu erityisesti pääväylien toimivuuden ja välityskyvyn turvaamiseen ja parantamiseen henkilö- ja tavaraliikenteen näkökulmasta sekä erilaisiin ratapihoja koskeviin kehittämishankkeisiin.

Nopeat radat kolmeen suuntaan

Käynnissä neuvottelut Turun tunnin juna-hankeyhtiön ja Suomi-rata hankeyhtiön perustamiseksi. Hankeyhtiön tehtävänä olisi **suunnittelu** ja sen **rahoittaminen** rakentamisvalmiuteen asti.

Turun tunnin juna

Hinta-arvio: noin **3,4 Mrd. €**

Ennustettu liikennemäärä 2030:
1,5–2,2 milj. matkaa / vuosi

Suomi-rata

Hinta-arvio: noin **4,6–5,75 Mrd. €**
(sis. Lentorata 2,65 Mrd. €)

Ennustettu liikennemäärä 2030:
6–7 milj. matkaa / vuosi

Idän suunta

Hinta-arvio: noin **0,4–3,2 Mrd. €** (linjausvaihtoehdosta riippuen)

Ennustettu liikennemäärä 2050:
2,7–2,8 milj. matkaa / vuosi

Selvitys
käynnissä

Lentoasema

Helsinki

- Hinta-arviot koskevat kehittämishankkeita eivätkä sisällä peruskorjaustarpeita.
- Liikennemäärien ennusteet perustuvat valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen sekä hankekohtaisten selvitysten ennusteisiin.
- Arviot ja ennusteet tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä uusittava 2020-luvun aikana

Digirata-projektissa selvitetään:

- kytkeytymistä Euroopan rautatiejärjestelmiin (ERTMS),
- vanhentuvan kulunvalvontajärjestelmän (JKV) korvaamista ja
- digitalisaation mahdollisuuksia kustannustehokkaaksi ratkaisuksi.

Junien kulunvalvontaan tarvitaan moderni ja kustannustehokas ratkaisu, jolla rautatieliikenteen kilpailukyky turvataan.

- Lisää ympäristöystävällistä rautatieliikennettä
- Enemmän kapasiteettia ja kustannustehokkuutta
- Parempaa toimintavarmuutta ja turvallisuutta
- Uutta kasvualustaa palveluille

Selvitysprojektin tulokset julkaistaan maaliskuussa 2020.

Yhteenveto rataverkon haasteista ja keinovalikoimasta

- **Keskeinen rataverkko on pääosin tyydyttävässä kunnossa.** Rautateiden pääväylien nykyinen palvelutaso vastaa asetuksen vaatimuksia. Vähäliikenteisen verkon tilanne on merkittävästi huonompi ja kunnan takia joudutaan asettamaan sekä akselipaino- että nopeusrajoituksia.
- Päälysrakenteiden rahoitustarve kasvaa voimakkaasti 2020-luvulla, kun **suurin osa radoista tulee peruskorjausikään.** Sähkö- ja turvalaitteet ikääntyvät. Myös ratapihoilla on suuria perusparantamistarpeita. Rataverkon korjausvelan vähentäminen edellyttäisi perusväylänpidon lisärahoitusta. Nykyrahoituksella vähäliikenteisten ratojen kunto heikkenee.
- **Kehittämistarpeita** on erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä.
- Junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä vanhenee ja korvaava ratkaisu tarvitaan (ERTMS).
- Osana laajempaa keinovalikoimaa **rataverkolle tehdyt toimenpiteet mahdollistaisivat siirtymiä vähäpäästöisempään kulku- tai kuljetusmuotoon.** Rautatieliikenteen päästöjä voidaan vähentää dieseljunaliikenteen hinnoittelulla ja rataverkon jatkosähköistyksillä.
- Turvallisuustilanne on hyvä, mutta tasoristeysonnettomuuksia ja alle jääntejä tapahtuu. Tasoristeyksiä poistetaan kehittämishankkeiden ja peruskorjausten yhteydessä sekä yksittäisinä poistoina.

Vesiväylät ja satamat



Hyötyliikenteen väylät
Farleder för nyttotrafik

- Kauppamerenkulun 1-ik väylä
Farled för handelssjöfart, klass 1
- Kauppamerenkulun 2-ik väylä
Farled för handelssjöfart, klass 2
- Hyötyliikenteen matalaväylä, 3-ik
Grund farled för nyttotrafik, klass 3

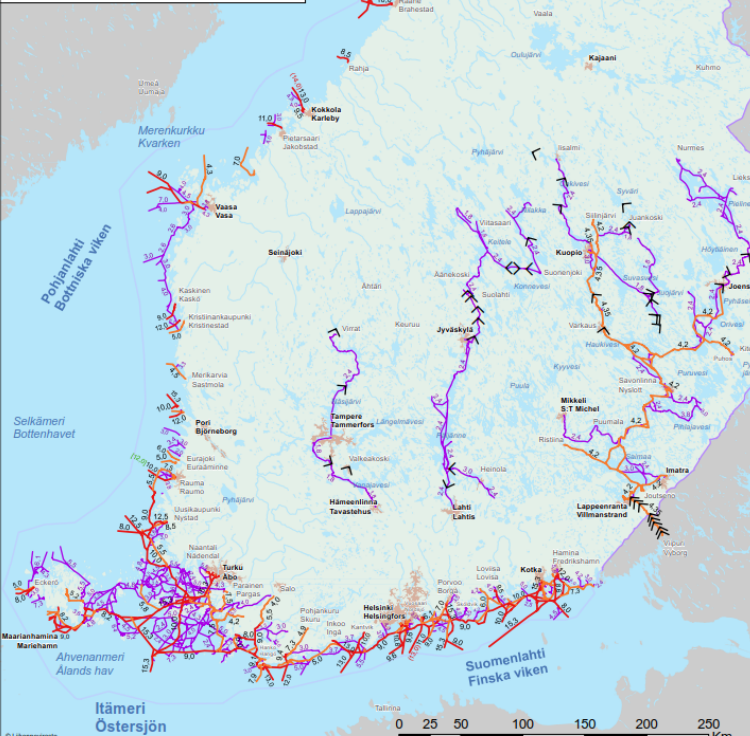
9,0 Väylän kulkusyvyys (m)
Farledens djupgående (m)

[9,0] Rakentella (m)
Under byggnad (m)

(9,0) Suunnitella (m)
Planerad (m)

4,0 3-ik väylän kulkusyvyys (m)
Djupgående för farled av klass 3 (m)

> Suiku
Sluss

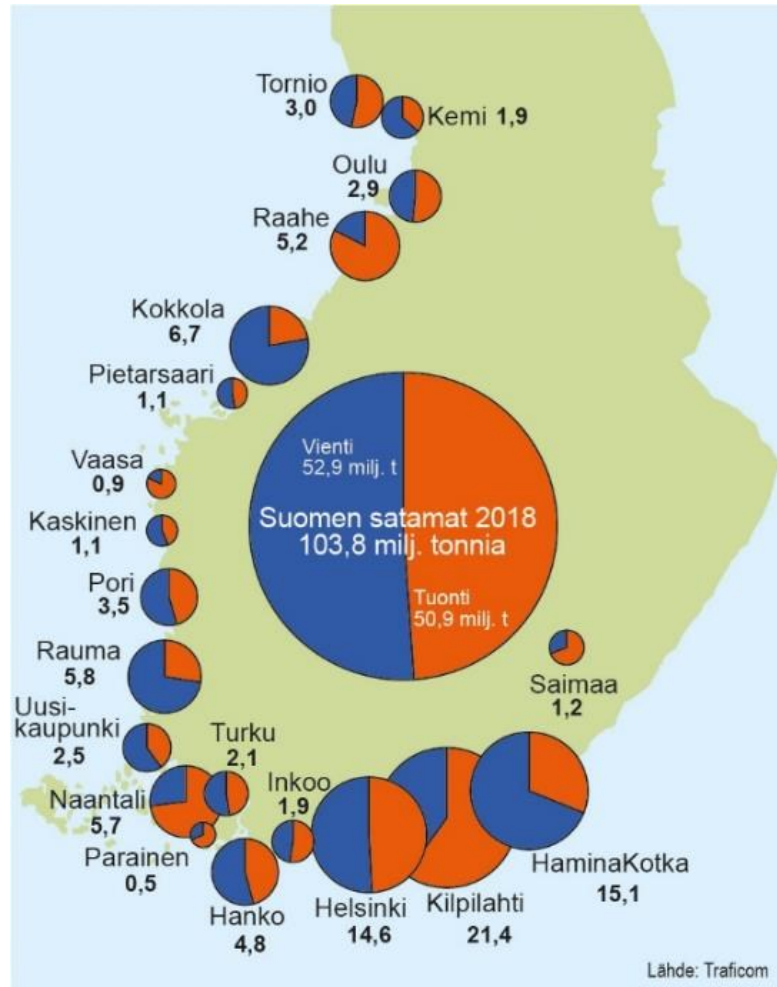


Vesiväylät



		Kauppameren- kulun väylät	Muun vesiliiken- teen väylät	Yhteensä
Rannikko	Väylävi- rasto	3177	5081	8258
	Muut	182	1890	2072
	Yhteensä	3359	6971	10330
Sisävedet	Väylävi- rasto	757	7250	8007
	Muut	8	1806	1814
	Yhteensä	765	9056	9821
Kaikki	Väylävi- rasto	3934	12331	16265
	Muut	190	3696	3886
Yhteensä		4124	16027	20151

Satamien liikenne



Miksi vesiväylän kulkusyvyydellä on merkitystä?

Syväys 10 m



Pituus	165 m
Leveys	25,2 m
DWT	26 403



Lastinottoikyky	24 555 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	22 577 €
Aluskustannus/tonnikm	0,13 c

Syväys 12 m



Pituus	198 m
Leveys	30,0 m
DWT	49 226



Lastinottoikyky	45 780 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	28 879 €
Aluskustannus /tonnikm	0,09 c

Jäänmurto on yhteistyötä

- toimintaympäristö muuttuu ja kalusto ikääntyy

- Väylä vastaa talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta.
- Pelisäännöt ja avustettavien alusten priorisointi tehdään yhdessä teollisuuden, luotsien, satamatoimijoiden ja rahtaaajien kanssa
- Yhteistyö Ruotsin kanssa parantaa palvelun laatua ja vähentää talvimerenkulun kokonaiskustannuksia.
- Merenkulun kv-sääntelyn vaikutukset Suomen kauppamerenkulkuun ja logistiikan kustannuksiin ovat merkittäviä ja jäänmurron suorituskyvyllä on kasvava vaikutus koko logistisen ketjun toimintaan.
- Kauppalaivastolle tulevat uudet kansainväliset energiatehokkuuden ja päästövähennysten vaatimukset seurannaisvaikutuksineen edellyttävät väylämaksujärjestelmien uudistamista.
- Nykyisen jäänmurtajakaluston uudistamisprosessi tulee aloittaa viimeistään seuraavan parin vuoden aikana.

talvimerenkulkuun
65 M€/v

Sisävesiväylät

- Pääosa sisävesiväylien **tavaraliikenteestä** on Saimaan kanavan kautta kulkevaa ulkomaanliikennettä (alle 2 milj. tonnia vuodessa).
- Tavaraliikenteen kehityspotentiaalin pääpaino Saimaan kanavan ja Vuoksen vesistöalueella.
- Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen 11 metrillä on ollut esillä, vedenpinnan nosto 10 cm:llä sekä liikennekauden pidentäminen.
- Syväväyläverkko pääsääntöisesti kohtuullisessa kunnossa.
- Uusille tavaraliikenteen kanavahankkeille ei selvitysten mukaan ole edellytyksiä.
- Mahdolliset uudet kanavahankkeet liittyvät matkailuun tai vapaa-ajan veneilyyn.
- Suurin osa sisävesiliikenteestä huviveneilyä.

Yhteenveto vesiväylien haasteista ja keinovalikoimasta

- Suomen merikuljetusten ja erityisesti transitoliikenteen volyymiä ja kohdentumista eri satamiin on vaikea ennustaa.
- Ulkomaankaupan toimivuus edellyttää kuitenkin tarkoituksenmukaista väyläsyvyyttä eri meriväylillä. Lisäksi edellytyksenä on toimivien maaliikenneyhteyksien turvaaminen satamiin.
- Sisävesien rooli on pitkään ollut laskussa. Saimaan kanavan kehittämisellä ja sulkujen pidentämisellä on ratkaiseva merkitys aluskaluston saatavuudelle ja sisävesiliikenteen tulevaisuudelle.

Liikenne 12 suunnitelmassa huomioidaan:

- Jäänmurtopalveluiden saatavuutta ja palvelutason turvaamista, joka voi olla haastavaa ankarina jäätalvina.
- Talvimerenkulun toimivuuden turvaaminen pitkällä aikavälillä edellyttää ratkaisua jäänmurtokaluston systemaattiseen uusimiseen.
- Merenkulun väylämaksujärjestelmän kehittämistä.

Päätökset näistä tapahtuvat muissa yhteyksissä.

Väylien suunnittelu



Väylien suunnittelu

Lainsäädäntö ja luvat ohjaavat suunnittelua:

- Maanteiden suunnittelu perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.
- Rautateiden suunnittelu perustuu ratalakiin.
- Uuden väylän suunnittelun tai parantamisen tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan.
- Vesiväylien rakentamisessa ei ole varsinaista lakisääteistä suunnittelua, vaan vesiväylän rakentaminen on luvanvarainen toimenpide.

Väylien suunnittelun vastuutahot:

- Väylä laatii ja teettää väylähankkeiden suunnittelua.
- Tiekohteiden osalta suunnittelua teetetään yhteistyössä ELY-keskusten kanssa.
- Väylä teettää isojen kehittämisinvestointien rakentamisen.
- Traficom hyväksyy maanteiden ja rautateiden yleissuunnitelmat sekä tiesuunnitelmat ja ratasuunnitelmat.
- Suunnittelu rahoitetaan osittain perusväylänpidon ja osittain kehittämisen momenteilta.

Väylien suunnittelun ohjaus

Väylien suunnittelun ohjelmointi:

- Valtakunnalliset kehittämishankkeet ohjelmoidaan eli aikataulutetaan keskitetysti
 - Väylä laatii vuosittain suunnitteluohjelman
 - Kehittämishankkeiden toteuttamisesta päättää eduskunta
 - Muut tiehankkeet ohjelmoidaan ELY-keskuksissa
 - Muut kuin suuret rata- ja vesiväylähankkeet ohjelmoidaan Väylävirastossa.
- **Väyläverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistuu** erityisesti niille väylille, joilla on merkittävimpiä puutteita palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen osalta.
 - Näillä väylillä myös henkilö- ja tai tavaraliikenteen ennustettu kasvu edellyttää investointeja, jotta riittävän hyvä liikenteen palvelutaso pystytään säilyttämään.
 - Jatkossa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa suunnitteluohjelmaa.

Liikenneinfrahankkeen eteneminen

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki säätelevät.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

- Selvitykset vaikutuksista ja tarpeista

Yleissuunnitelma

- Maakunta- ja yleiskaavan mukainen

Tie-/ratasuunnitelma

- Asemakaavan mukainen
- Lunastusoikeus

Rakentamissuunnitelma

Rakentaminen

Käyttö ja kunnossapito



Maakuntakaava
Maakunnan liitto laatii



Yleiskaava
Kunta laatii ja hyväksyy



Asemakaava
Kunta laatii ja hyväksyy

Investointipäätös



Maankäyttö- ja rakennuslaki säätelee.

Suunnittelun kesto

4-6 VUOTTA

2-4 VUOTTA

2-4 VUOTTA

1-2 VUOTTA

2-4 VUOTTA

Hankinta suunnitteluvaiheiden välissä vie isommissa hankkeissa n. 1-2 vuotta.

Väylässä kehitetty menetelmä, jolla suunniteltuja kehittämishankkeita pystytään vertailemaan



Muun muassa:



Päästöt



Rakennus-
kustannukset



Ajoneuvojen
käyttö-
kustannukset



Matka-
aika



Onnettomuudet

Keskusteltavaa Liikenne 12 -suunnitelman keinovalikoimasta



- **Talousarviorahoituksen suuntaaminen suunnittelukaudella**
 - riittävä panostus perusväylänpitoon nykyisen väyläinfran kunnon ja palvelutason varmistamiseksi
 - väyläverkkojen kehittäminen
 - erillisrahoitukset esim. kävelyyn ja pyöräilyyn, tasoristeysturvallisuuteen jne.
- **Korjausvelan kehitys suunnittelukaudella ja sen vaikutus väylien palvelutasoon**
- **Rataverkon uudet hankkeet**
- **Suomen kanta tulevien CEF-rahoitushakujen painopisteisiin**
 - Suomen tukikelpoisten väylien kehittämislinjaukset helpottavat rahoituksen hakemista vuodesta 2021 eteenpäin.
 - TEN-T-verkon laajuus ja kriteerit
- **Junien kulunvalvontaa koskeva ERTMS-linjauksen (Digirata) ja jäänmurtokaluston uusimisen vaikutukset**
- **Transitoliikenteen huomioon ottaminen rautateiden ja meriväylien palvelutasossa**
- **Sisävesiliikenteen kehittäminen**
- **Jäänmurtokalustoa koskevat ja maksuja koskevat linjaukset**
- **Muutostarpeet pääväyläasetukseen**
 - sekä maanteiden toiminnallista luokitusta koskevaan asetukseen
- **Maantie- ja rataverkon laajuus** (laajentaminen / supistaminen)

Kiitos!



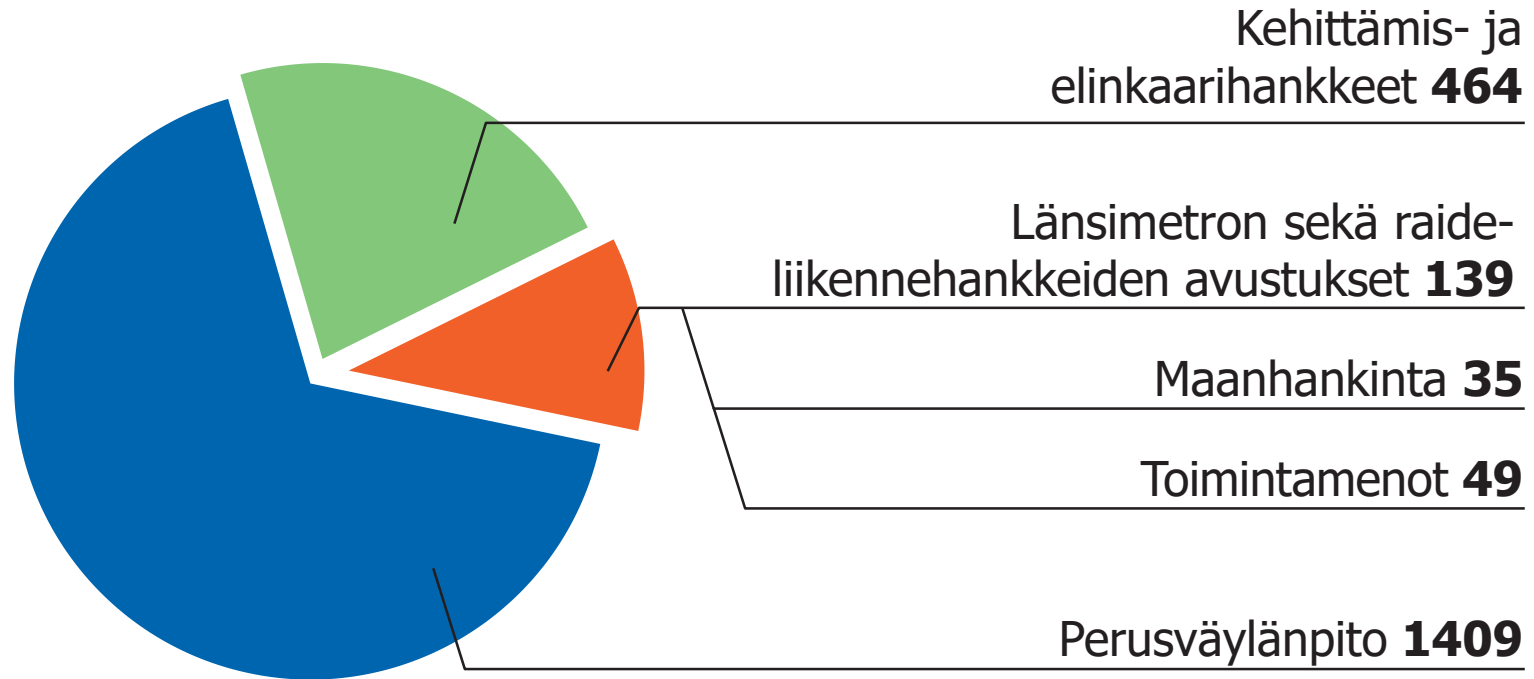
VÄYLÄ



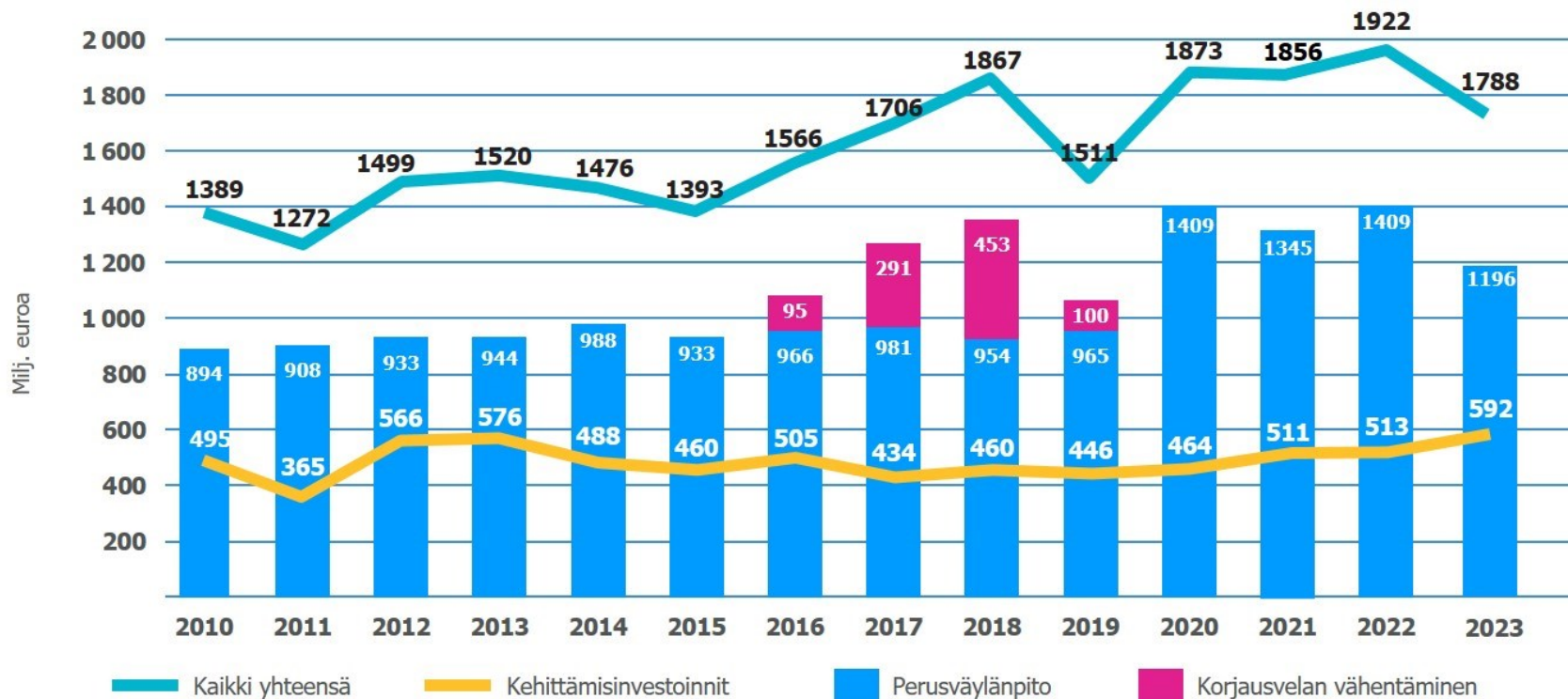


Talousarviomäärärahat 2020

2 095 milj. euroa



Valtion väylärahoituksen (tiet, radat ja vesiväylät) kehitys



* kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77 ja 79

Perusväylänpidon rahoitus ja tuotteet

Hoito - Varmistetaan liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, ml. talvimerenkulku

Liikenteen palvelut

Tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta, tietoa ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja.

Rahoitus/
vuosi

525 M€

505 M€

180 M€

80 M€

Korjaus

Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle

Parantaminen ja suunnittelu

Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla.

Hyötyjä maksaa -periaatetta hyödynnetään vaihtelevasti

Tieverkolla

periaatetta hyödynnetään **melko yleisesti**

kunnat osallistuvat usein paikallista liikennettä palvelevien maantiehankkeiden kustannuksiin kuntien maksuosuuksista voidaan sopia erikseen tai esimerkiksi osana kaupunkiseudun ja valtion välisiä MAL-sopimuksia

yritykset rahoittavat usein esimerkiksi liittymiä, jotka palvelevat niiden tuotantolaitoksien liikennettä

Rautateillä

periaatetta on hyödynnetty **jonkin verran**

neuvottelut hankeyhtiöistä ovat käynnissä

kunnat ovat osallistuneet pieniin toimenpiteisiin, kuten rautatieasemien liityntäpysäköinnin toteuttamiseen

Pohjois-Suomen teollisuuden raideyhteyksien kehittämisen kustannusjaosta käydään neuvotteluja useassa kohteessa

Vesiväylillä

periaatetta on hyödynnetty **jonkin verran**

kaupunkien/satamien osallistuminen meriväylien syventämishankkeisiin vaihtelee tapauskohtaisesti.

Suunnittelukohteiden alustavia valintakriteerejä 2020

Tieverkko

- **Asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen** (elinkeinoelämän tarpeet, sujuvat matkaketjut)
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen** (erityisesti tasoristeykset, ajoneuvojen mittamuutokset yms.)
- **Väyläverkon omaisuuden arvon ja väylien kunnon hallinta** (erityisesti siltakohteet)
- **Ympäristökestävyyden edistäminen** (kestävän liikkumisen edistäminen ja päästöjen vähentäminen, ympäristöriskien pienentäminen, energiatehokkuus ja automatisaatio)
- **TEN-T-ydin- ja pääväyläverkon palvelutasopuutteiden korjaaminen, rajayhteydet**

Rataverkko ja vesiväylät

- **Asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen** (elinkeinoelämän tarpeet, sujuvat matkaketjut, tavaraliikenteen pullonkaulojen poistaminen, matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeuttaminen, akselipainojen korottaminen)
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen** (erityisesti tasoristeykset)
- **Väyläverkon omaisuuden arvon ja väylien kunnon hallinta** (erityisesti siltakohteet)
- **Ympäristökestävyyden edistäminen** (kestävän liikkumisen edistäminen ja päästöjen vähentäminen, ympäristöriskien pienentäminen, energiatehokkuus ja automatisaatio)
- **Pääväyläverkon ja kansainvälisten yhteyksien turvaaminen** (TEN-T-ydinverkko, pääväyläverkko, rajayhteydet)

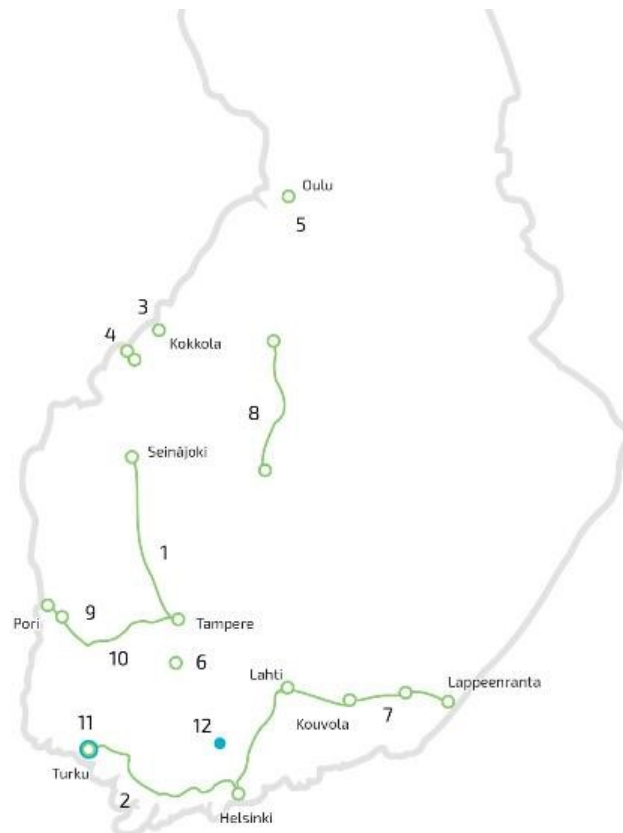
Käynnissä olevat isot perusväylänpidon hankkeet 2020

RATAHANKKEET

1. Turvalaitteiden uusiminen Tampere-Seinäjoki
2. Helsinki-Turku, peruskorjaus
3. Turvalaitteiden uusiminen Kokkola
4. Pietarsaari-(Pännäinen) puuttuvat turvalaitteet
5. Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteet
6. Akaan raakapuunkuormauspaikan rakentaminen
7. Helsinki-Pietari –radan korjaaminen
8. Saarijärvi-Haapajärvi –radan korjaaminen
9. Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto peruskorjaus
10. Tampere-Pori tasoristeysten poisto

TIEHANKKEET

11. E 18 Turun kehätie, Kausela-Kirismäki
12. Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie



Käynnissä olevat investointihankkeet 2020 (kehittämismomentilla olevat)

TIEHANKKEET

T

1. Länsimetron jatkeen liityntäpysäköinti
2. Kehä I Laajalahden kohta
3. Vt 12 Lahden eteläinen kehätie
4. Vt 8 Turku-Pori, Mynämäen, Nästin ja Luvian ohituskaistat
5. Vt 3 Hämeenkyrön ohitus
6. Vt 5 Mikkeli-Juva
7. Vt 4 Kirri-Tikkakoski
8. Hailuodon kiinteä yhteys
9. Vt 4 Oulu-Kemi

VESIVÄYLÄHANKKEET

T

20. Vuosaaren meriväylä
21. Kokkolan meriväylä
22. Oulun meriväylä

RATAHANKKEET

10. Helsingin ratapihan parantaminen
11. Keski-Pasilan länsiraide
12. Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe
13. Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys
14. Turku-Uusikaupunki rataosan sähköistys
15. Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto rataosan sähköistys
16. Kouvola-Kotka/Hamina -radan parantaminen
17. Luumäki-Imatra
18. Joensuun ratapihan parantaminen
19. Iisalmi-Ylivieska (sähköistys ja Iisalmen kolmioraide)

