

Liik
enne
vira
sto

Liikenneolosuhteet 2035

MANK seminaari 2.3.2011, Helsinki

Kehitysjohtaja Jukka Ronni,
Liikennevirasto

Liikenneolosuhteet 2035

- Liikenneviraston asiantuntijanäkemyks tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja sen tekemisestä.
- Tarve suurille linjamuutoksille on selkeä (ilmastonmuutos, valtiontalous, tuottavuushaaste, Suomen kilpailukyky)
- Aikajänne kuusi hallituskautta
- Rahoitus nykytasoa 1,5 Mrd. € / vuodessa
- Laadittu laajassa vuorovaikutuksessa valtakunnallisten ja alueellisten sidosryhmien kanssa.



Liikenneolosuhteet 2035

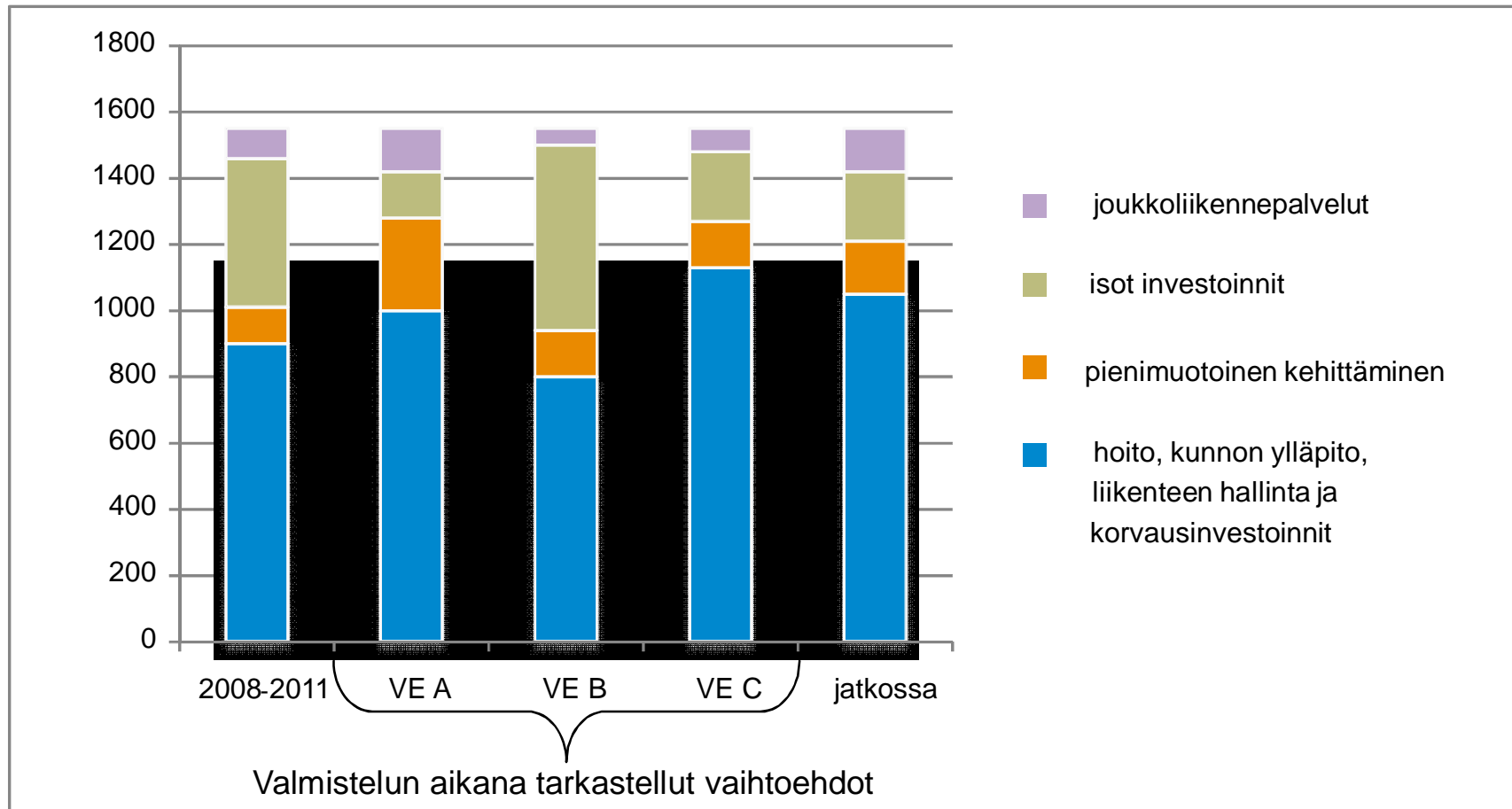
Avoin ja laaja valmistelu

11 sidosryhmätilaisuutta
200 osallistujaa
125 lausuntoa

PTS-prosessin
kehittämisajatuks



Rahoituksen jakautuminen



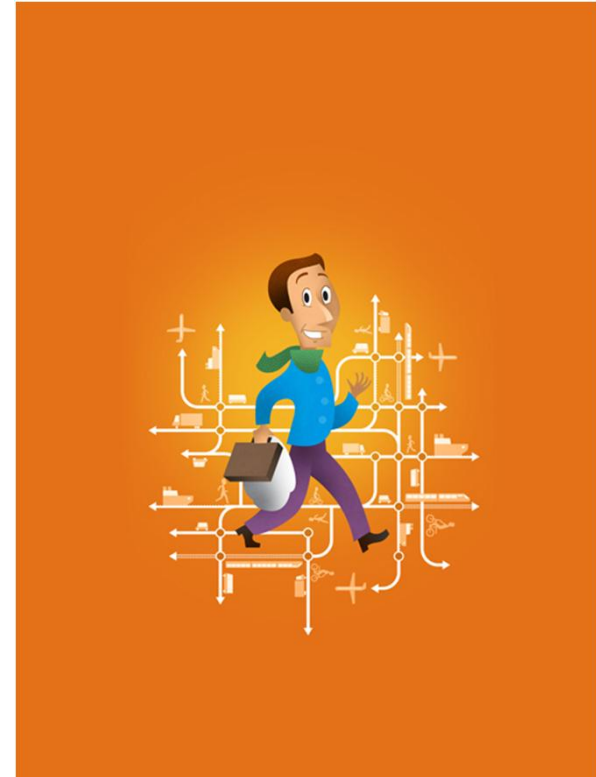
Liikennejärjestelmän pitkän aikavälin linjaukset noudattavat strategisia näkökulmia



LINJAUKSET JA AVAUKSET

Asiakasta varten

- Päivittäinen liikennöitävyys, elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- Alueellinen erilaisuus
- Toimivat matkaketjut ja päivittäinen liikennöitävyys henkilöliikenteessä
- Joukkoliikenne kaupunkiseuduilla
- Liityntäpysäköinnin vastuut
- Kävely ja pyöräily perusliikkumismuotoina
- Lakisääteisten kuljetusten yhteistyö



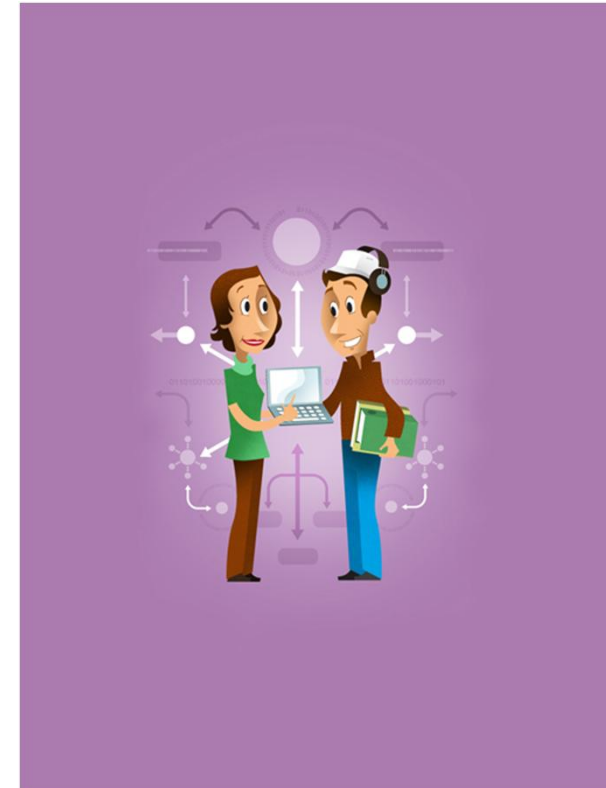
Toimintamme tänään näkyy huomisen jalanjäljissä

- Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen
- Liikenteen maksujen ja verojen kokonais-tarkastelu
- Liikenteen hinnoittelu ohjaavammaksi
- Turvallisuus reunaehto
- Liikenteen ympäristöjalanjälki pienemmäksi
- Turvallisuus nopeuden edelle
- Tieliikenneturvallisudessa nopeuksien noudattaminen ja uusi teknologia



Vähemmällä enemmän, yhteistyössä

- Monipuolinen keinovalikoima
- Keskeiset liikenneyhteydet
- Rahoitusjaon muutokset
- Kustannustason nousun huomioiminen
- 10-vuoden toteuttamishjelma ja pienet investointiohjelmat
- Liikennejärjestelmäraha
- Budjettimenettelyjen kehittäminen
- Uusia rahoitusmalleja





Palvelutaso ja vaikutukset suunnitelman
resursseilla vuonna 2035

Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet/ päivittäinen liikennöitävyys

- Turvallinen navigointi luotettavilla merikartoitustiedoilla.
- Jäänmurtoavustuksen keskimääräinen odotusaika säilyy ennallaan.
- Meriliikenteen ohjausjärjestelmien uudistaminen vähentää turvallisuus- ja ympäristöriskejä sekä häiriöitä.

- Pääteiden talvihoidon taso ja liikenneympäristön hoito säilyvät nykyisellään.
- Tieliikenteen hallinnan keinoilla parannetaan sujuvuutta ja vähennetään häiriöitä, täsmällisyys paranee, nopeuksien hajonta pienenee ja liikenneturvallisuus lisääntyy.
- Tieliikenteen lisääntyminen merkitsee monilla yhteysväleillä nopeustason alentamista, jolloin matka-ajat kasvavat ja kuljetusten kustannustehokkuus laskee.

- Rautatieliikenteen täsmällisyys kohenee tärkeimpien rataosuuksien välityskyvyn ja liikenteen ohjausjärjestelmien parantuessa.
- Rataverkon turvallisuus säilyy korkealla tasolla.
- Tasoristeysturvallisuutta parannetaan jonkin verran, rautatieliikenteen melu- ja värinähaittoja vähennetään hieman.

Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet/ saavutettavuuden ja palvelutason kehitys

- Aluerakenteen keskittymiselle ei luoda lisäpaineita.
- Kauppamerenkulun väylien palvelutaso paranee hieman. Kauppamerenkulun väyliä syvennetään ja parannetaan asiakastarpeisiin perustuvaan kannattavuustarkasteluun pohjaten.
- Lentoyhteydet toimivat markkinalähtöisesti. Turvataan, jos muu joukkoliikenneyhteys Helsinkiin kestää yli 3 h ja jos alle tunnin etäisyydellä ei ole käytettävissä muuta lentoyhteyttä.
- Päätieverkon keskeisellä osalla 100 km/ h ei ole mahdollinen.
- Rautatieliikenteessä nopeustasoa nostetaan muutamassa kohteessa. Muualla kaupunkien välinen joukkoliikenne perustuu nykytasoiisiin juna- ja linja-autoyhteyksiin. Asemien toiminnallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan vähän.
- Rataverkon tonnimääräinen välityskyky paranee muutamalla reitillä, kuljetusten kustannustehokkuus paranee tärkeimpien ratapihojen toiminnallisuuden kehittyessä.

Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet/ liikenneverkkojen kunto

- Kauppamerenkulun väylien kuntotaso paranee hieman.
- Pääteiden kunto säilyy nykytasolla.
- Keskeisen rataverkon kunto säilyy nykyisellään.



Palvelutaso kaupunkiseuduilla

- Kokonaisuutena kasvukeskusten alueilla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat hieman.
- Paikallisesti saadaan parannuksia liikenneturvallisudessa, liittymien toimivuudessa, joukkoliikenteen sujuvuudessa ja ympäristöhaittojen torjunnassa.
- Kuntien toimilla ja rahoituksella on keskeinen merkitys.
- Joukkoliikenteen käyttöä helpottaa yhtenäinen lippujärjestelmä.



Palvelutaso kaupunkiseuduilla

- Suurten kaupunkien joukkoliikennetukea lisätään, mikä luo yhdessä seutujen oman panostuksen kanssa edellytykset runkolinjastojen tarjonnan parantamiselle ja kilpailukykyisten lipunhintojen säilyttämiselle.
- Helsingin seudulla luodaan edellytykset täsmällisen lähijunatarjonnan lisäämiseen. Raideliikenteen kattavuus jää kuitenkin rajalliseksi, koska uusiin ratoihin ei ole rahoitusta.
- Tampereen ja Turun seudun lähiliikenteen aloittamisen edellyttämät minimi-investoinnit tehdään yhdessä kuntien kanssa.
- Isojen kaupunkiseutujen pääteiden palvelutaso laskee liikenteen lisääntyessä.
- Muilla suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla valtio lisää tukea siellä, missä myös kunnat panostavat liikenteeseen. Tuki luo edellytykset houkuttelevalle joukkoliikennetarjonnalle.

Palvelutaso muilla alueilla

- Koko tieverkon päivittäinen hoitotaso (erityisesti talviliikenteen olosuhteet) on liikenteen tarpeiden mukainen.
- Suunnitelman alkupuoliskolla teiden ja tierakenteiden kunto on nykytasolla. Jälkipuoliskolla kunnossapidon kokonaistarve kasvaa.
- Seutu- ja erityisesti yhdysteiden rakenteellinen kunto heikkenee suunnittelujakson loppupuolella olennaisesti. Huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy nykyisestä yli kaksinkertaiseksi. Myös siltojen kunto huononee.
- Joukkoliikenteessä turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso.
- Vähäliikenteisten ratojen kunto heikkenee ja liikennöintirajoitusten määrä kasvaa. Hiljaisimpien ratapihojen kunto heikkenee. Kaikkein vähäliikenteisimpiä rataosia lakkautetaan. Raakapuuterminaaleja toteutetaan.
- Vesiliikenteessä matalaväylien kunto heikkenee hieman.

Turvallisuus ja ympäristö

- Liikenneväylien ja – ympäristön suunnittelulla sekä ennaltaehkäisyllä on keskeinen merkitys turvallisuuden ja ympäristövaikutusten kannalta, mutta tavoitteiden saavuttaminen edellyttää lisätoimia.
- Tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaikeaa, vaikka onnettomuuksia vähennetään valtakunnallisen liikenneturvallisuusohjelman mukaisesti sekä pienillä liikenneturvallisuustoimilla eri puolilla Suomea.
- Uudet suunnittelulähtökohdat, joissa turvallisuus on asetettu ennen nopeutta, vähentävät onnettomuusriskiä.
- Onnettomuuksien ennaltaehkäisy ja pienet kehittämistoimet sekä liikenteen ohjausjärjestelmien uudistaminen ja kehittäminen vähentävät meri- ja rautatieliikenteen onnettomuusriskiä.



Turvallisuus ja ympäristö

- Tällä hetkellä on selkeä ristiriita ilmastotavoitteiden ja liikennemäärien kehittymisen välillä.
- Melu- ja värinäongelmat kasvavat liikenteen kasvun myötä. Nykyisiä melu- ja värinäongelmia poistetaan pienillä parantamistoimilla, mutta erillisiä meluntorjuntatoimia tarvitaan nykyistä enemmän.
- Kiireellisimpiä pohjavesien suojaustoimenpiteitä kyetään toteuttamaan pienillä kehittämistoimenpiteillä.
- Typenoksidien ja pienhiukkasten vähentämisessä kulkuneuvo- ja polttoaineteknologialla on vähennyksissä keskeinen rooli. Suurempien hiukkasten vähentämisessä on tärkeä huolehtia kunnossapidon tasosta ja keväisin tehokkaasta hiekan poistosta.



Yhteenveto suunnitelman vaikutuksista

- Ei lisäpaineita aluerakenteen keskittymiselle
- Kaupunkiseuduilla edellytykset joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn paranevat
- Valtakunnalliset yhteydet pääosin nykytasolla, hieman parantumista rautatieyhteyksissä. Tieverkoston palvelutaso paranee yksittäisissä kohteissa ja yleisesti heikkenee tieliikenteen kasvaessa
- Täsmällisyys ja ennakoitavuus paranevat. Keskeisten yhteyksien kunto säilyy nykytasolla, muun väyläverkoston kunto huononee.
- Ei merkittäviä muutoksia liikennemuotojen välillä
- Tieliikenteen turvallisuuden parantuminen edellyttää monipuolisia keinoja
- Meri- ja rautatieturvallisuus perustuu riskien vähentämiseen
- Päästövähennyksissä teknologialla ja taloudellisella ohjauksella merkittävä rooli



Liik
enne
vira
sto

Lausuntokierroksen keskeiset viestit

- Päivittäisen liikennöitävyyden, pienten investointien ja joukkoliikenteen rahoituksen lisääminen hyvä
- Alueellista liikkumavaraa ja liikennejärjestelmärahaa kannatettiin
- Tiettyjä toimintaympäristön muutoksia korostettiin
- Liikennemäärien kehityksen ja ilmastotavoitteiden välinen ristiriita
- Runkoverkkomäärittely ja runkoverkon laajuus
- Suunnitelman resurssit tarpeeseen nähden niukat, lisärahoitus tarpeen?
- Rahoitusmenettelyjen kehittäminen



Rahoitus

Rahoitus palvelutason pohjana

- Suunnitelman lähtökohta 1,5 Mrd. € vuosirahoitustaso (+50M€)
- Kaikki kustannukset nykyrahan arvossa
- Sidotut rahoituspäätökset sisältyvät suunnitelmaan

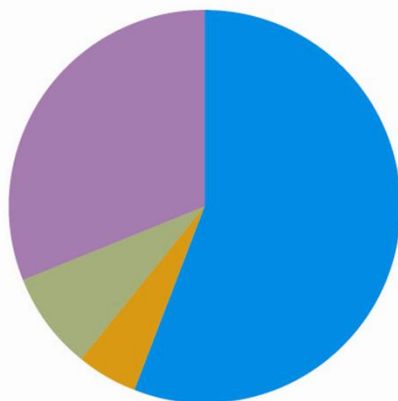


Rahoituksen suuntaaminen

- Ensisijaisesti turvataan päivittäinen liikennöitävyys
- Joukkoliikennepalvelujen ostoihin ja tukiin nykyistä enemmän rahoitusta
- Tieverkkoa parannetaan pääosin pienillä toimenpiteillä
- Rataverkon parantamisessa painottuvat isot välityskykyä parantavat pääratahankkeet sekä Helsingin seudun lähiliikenne
- Meriliikenteessä parantamisrahoitus suunnataan väylien syventämiseen tarpeen mukaan ja liikenteen ohjausjärjestelmien kehittämiseen

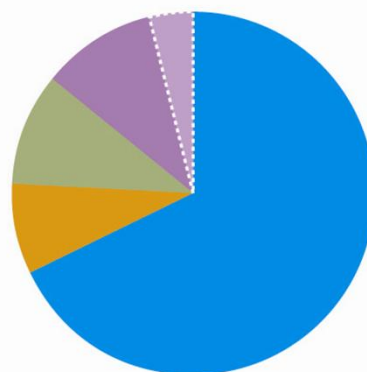
Rahoituksen keskimääräinen jakautuminen

Ennen



● Liikennöitävyyden säilyttäminen	56 %
● Joukkoliikenteen tuki ja ostot	5 %
● Pienimuotoinen kehittäminen	8 %
● Isot investoinnit	31 %

Jatkossa



● Liikennöitävyyden säilyttäminen	68 %
● Joukkoliikenteen tuki ja ostot	8 %
● Pienimuotoinen kehittäminen	10 %
● Isot investoinnit	14 %
● Sidottu rahoitus	4 %

Tulevaisuuden liikennehankkeista

• Pääväylien (tie, rata, vesi) parantaminen	1000 - 1700 M€
• E18 Turku - Vaalimaa	250 M€
• Helsingin seudun liikennejärjestelmä	700 – 900 M€
• Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen	100 – 200 M€
• Kaupunkiseutujen hankkeet	250 – 550 M€
• Liikenteen ohjauksen investoinnit	200 – 400 M€
Yhteensä	2,5 – 4 Mrd. €

Pienet investointiohjelmat

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

Lisätietoja

www.liikennevirasto.fi/liikenneolosuhteet2035

Liikenneolosuhteet 2035 –raportti

Lausuntoyhteenveto

Sidosryhmätilaisuuksien aineistot

Maaliskuussa täydentyy:

- Kieliversiot: ruotsi, englanti
- Taustaraportti

Jatkotoimet

- Hallitusohjelma keväällä 2011 näyttää suuntaa Liikenneviraston lähivuosien strategian päivittämiseen
- Linjaukset ja avaukset tarkempaan valmisteluun
- Pitkän aikavälin tarkastelut jälleen kolmen vuoden kuluttua