



PERUSVÄYLÄNPITO 2013–2017

MITÄ ON PERUSVÄYLÄNPITO?

Perusväylänpidon tarkoituksena on turvata kansalaisten ja elinkeinoelämän sujuva ja turvallinen liikkuminen ympäri vuoden. Maanteiden, rautateiden ja vesiväylien päivittäinen kunnossapito, ylläpito, parantaminen ja liikenteen palvelut rahoitetaan valtion talousarviossa päätettävällä perusväylänpidon määrärahalta.

Päivittäinen kunnossapito tarkoittaa väylien välttämätöntä hoitoa, jolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys. Tyypillisiä kunnossapitotehtäviä ovat talvikunnossapito sekä rakenteiden ja laitteiden huolto.

Ylläpito tarkoittaa vanhojen väylärakenteiden uusimista ja liikenneverkon ja sen laitteiden kulumisesta aiheutuvien vaurioiden korjaamista.

Rautatie-, meri- ja tieliikenne tarvitsevat kukin omanlaistaan liikenteen ohjausta ja hallintaa, eli **Liikenteen palveluita**. Rautateilla liikennöinti edellyttää toimivaa ohjausjärjestelmää. Tieliikenne tarvitsee tehokasta häiriönhallintaa ja laadukasta tiedonkulkua liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Meriliikenteen turvallisuus ja ympäristövahinkojen estäminen edellyttävät ympärivuorokautista valvontaa ja ohjausta.

Parantaminen tähtää liikenteen palvelutason ja turvallisuuden parantamiseen sekä ympäristövaikutusten vähentämiseen. Tyypillisiä toimenpiteitä ovat kevyen liikenteen väylien ja liittymien rakentaminen, teiden leventäminen, ratojen nopeustason tai akselipainojen nosto sekä vesiväylien syventäminen.

Perusväylänpidolla turvataan kansalaisten ja elinkeinoelämän päivittäinen sujuva ja turvallinen liikkuminen.



TUOTERYHMÄT

Parantaminen

Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla.

Ylläpito

Korjataan liikenneverkon ja sen erityisrakenneiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita, sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle.

110 M€
(80) *)

180 M€
(180)

380 M€
(370)

405 M€
(385)

Liikenteen palvelut

Tarjotaan ajantasaista liikenteen ohjausta, tietoa ja tiedotusta sekä jäänmurto- ja maantielauttapalveluja.

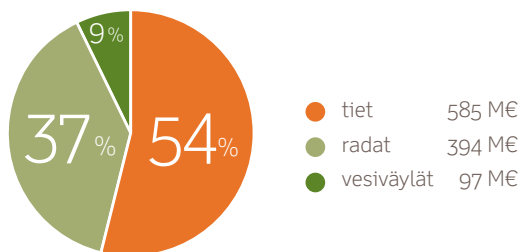
Päivittäinen kunnossapito

Varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys, joka toteutetaan pitkillä hankintasopimuksilla.

PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUS JA MENOJEN KOhteet

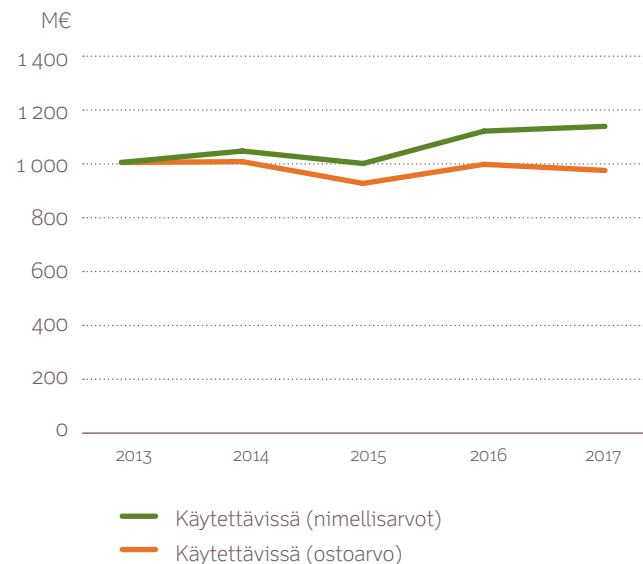
Perusväylänpitoon käytetään noin 1 075 M€ vuodessa. Noin 930 M€ tulee valtion budjetista. Lisäksi perusväylänpitoa rahoitetaan tuloilla, kuten ratamaksulla ja ulkopuolisella rahoituksella. Ne jakautuvat liikenneverkoittain:

Perusväylänpidon rahoitus (keskiarvo 2013–2017)



Perusväylänpidon rahoituksen menokehitystä hitaampi kasvu ja ostoarvon alenema ovat merkinneet toiminnan volyymin alenemista ja jo pitkään rahoituksen sisäistä uudelleen kohdentamista. Sama trendi jatkuu myös suunnitelman vuosina 2013–2017. Liikennepoliittisessa selonteossa oli esitetty, että perusväylänpidon rahoituksen ostovoima turvataan kustannustason nousua vastaavilla tasokorotuksilla. Kevään

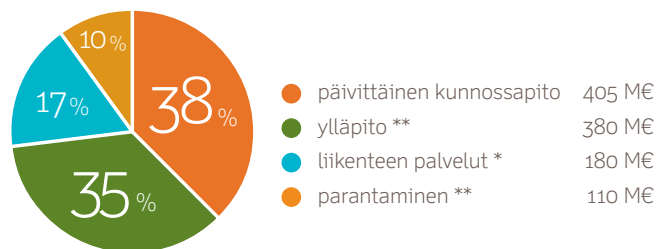
Perusväylänpidon käytettävissä olevan rahoituksen ja ostoarvon kehitys 2013–2017



2013 kehyspäätöksessä ei kuitenkaan myönnetty rahoitusta tasokorotuksille. Samanaikaisesti noin 40 miljoonaa euroa vuodessa kohdennetaan erikseen päätettäviin hankkeisiin, mikä lisää edelleen muun rahoituksen priorisointitarvetta.

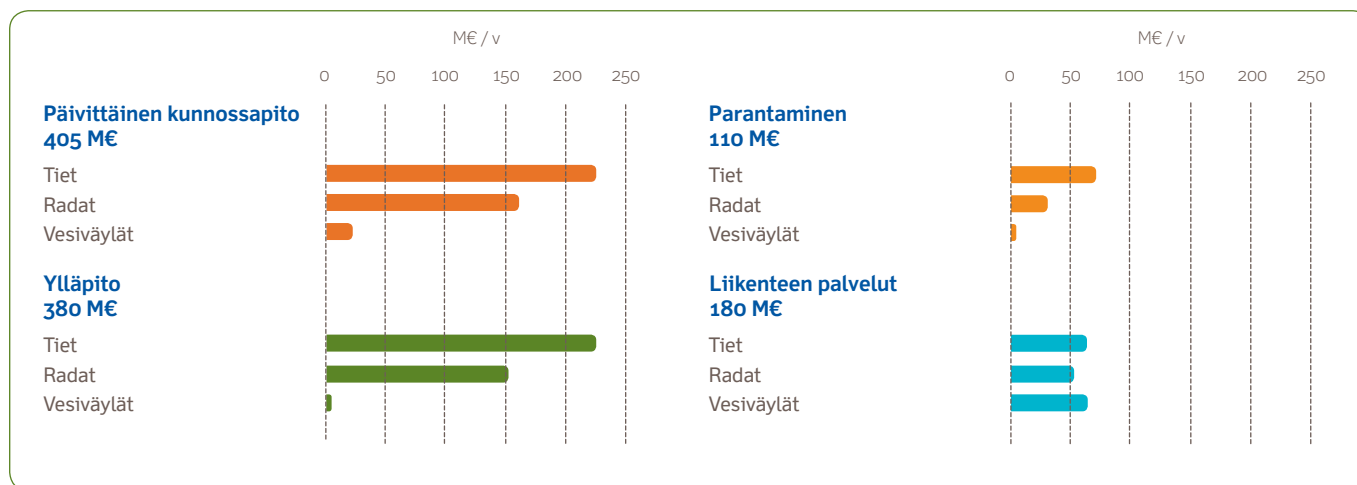
Liikennepoliittisen selonteon linjauksen mukaan liikenteen rahoituksen painopistettä suunnataan liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointeihin ja ylläpitoon. Rahoituksesta noin 90 prosenttia menee päivittäisen liikenteen edellyttämään kunnossapitoon, peruskorjauksiin sekä liikenteenohjaukseen ja hallintaan. Tämä osuus on jatkuvasti kasvanut, eikä rahoituksen nykytaso riitä nykykunnan ylläpitämiseen koko väyläverkolla. Mahdollinen maarakennusalan hinnannousu syö määrärahojen ostovoimaa jatkossakin. Kustannustaso on herkkä erityisesti öljytuotteiden ja teräksen hintakehitykselle.

Perusväylänpidon rahoitus jakautuu keskeisiin toimintoihin (keskiarvo vuosina 2013–2017, %)



*) sisältää liikenteen hallinnan ja ohjauksen, lauttaliikenteen, jäänmurron sekä merikartoituksen **) sisältää myös pienten rakennuskohteiden lisäksi kaiken väylänpidon tarvitseman suunnittelun

Perusväylänpidon rahoituksen (1 076 M€) jakautuminen (keskiarvo vuosille 2013–2017)





VAIKUTUKSET: KUSTANNUSTEHOKAS VÄYLÄNPITO JOUSTAA

Liikenteen päivittäinen toimivuus on väylänpidon ensisijainen tehtävä. Ylläpidon avulla varmistetaan väylien rakenteiden kestävyys, käyttökelpoisuus sekä turvallisuus lyhyellä ja pitkällä aikavälillä eli niiden koko elinkaaren ajan.

Jo päätetyt erillishankkeet toteutetaan ja rahoitetaan sovitusasi. Mahdollisuudet väylien liikenneolojen ja palvelutason parantamiseen paranevat uuden lisärahoituksen ansiosta. Vuodesta 2016 alkaen osoitettu 80 miljoonan euron vuosittainen lisärahoitus kohdistetaan tasan sekä parantamisen että ylläpidon tuoteryhmiin. Tuoteryhmien palvelutasolinjaukset ovat:

Päivittäinen liikenne turvataan

Päivittäisen kunnossapidon rahoitus ja palvelutaso säilyy pääosin nykyisellään, mutta tason osittaiseen laskuun varaudutaan. Tämä edellyttää, että näiden toimien rahoituksen reaalin taso säilytetään eli rahoitusta lisätään kustannustason nousun mukaisesti, tuottavuuden kasvu

huomioiden. Väylien hoito toteutetaan pitkäkestoisina urakoina.

Ylläpitoa karsitaan – vaikutukset pyritään minimoimaan

Ylläpidon toimia karsitaan noin kuusi prosenttia, mutta tienpidon osalta runsaat kymmenen prosenttia. Tämä tarkoittaa käytännössä palvelutason alenemaa ja elinkaarikustannusten nousua. Supistukset kohdennetaan toimiin, joiden vaikutukset ovat mahdollisimman pienet.

Erillishankkeena toteutettava päärautojen routa- ja pehmeikköalueiden parannus lisää rautatieliikenteen täsmällisyyttä ja turvallisuutta.

Parantamisen volyyymi isoista investoinneista pieniin parantamistoimiin

Parantamisen toimia lisätään erillishankkeiden (raakapuuterminaalit ja liikenteen ohjausjärjestelmät) ja 2016 alkaen lisärahoituksen mukaisesti painottaen tienparannustöitä. Erillishankkeena toteu-

tetaan myös raskaan kaluston massojen ja mittojen korotuksen edellyttämät toimenpiteet.

Liikennepoliittisessa selonteossa sovittu MAL (30 M€) lisää vuosina 2014–2015 kevyen ja joukkoliikenteen investointeja neljällä suurimmalla kaupunkialueella.

Meluntorjuntaa toteutetaan pääosin vain kehittämisinvestointien yhteydessä ja pohjaveden suojauksia tehdään vain vähäisesti. Lisärahoituksesta kohdennetaan pieni osa valtakunnallisesti merkittävimpiin ympäristökohteisiin.

Uusia liikenteen palveluja

Liikenteen palvelut toteutetaan pääosin nykylaajuudessaan. Liikennekeskustojen ja liikenteen ohjauksen palveluja ja palvelutasoa arvioidaan sen vaikuttavuuden mukaisesti. Lisäksi toiminnan tuottavuutta parannetaan muun muassa toimintamalleja kehittämällä sekä uutta teknologiaa hyödyntämällä.

VAIKUTUKSET: PÄIVITTÄINEN LIKENNÖITÄVYYS TURVATAAN

Matkat sujuvat pääväylillä myös jatkossa kohtalaisen hyvin, mutta muualla tilanne heikkenee. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan suurimmilla kaupunkiseuduilla. Pääosin kaupunkiseuduilla ei kuitenkaan pystytä vastaamaan kuntien kanssa yhdessä suunniteltujen pääverkkojen kehittämistarpeisiin. Lähi- ja kaukojunaliikenteen matkojen toimivuus turvataan varmistamalla rautatieliikenteen täsmällisyys. Matka-ajat voivat kuitenkin joillain yhteysväleillä pidentyä.

Kauppamerenkulun ja keskeisen liikenneverkon kuljetusolosuhteet mahdollistavat täsmälliset ja kustannustehokkaat kuljetukset. Palvelutaso laskee erityisesti päällystetyllä keskivilkkaalla tiestöllä ja laajemminkin alemmalla liikenneverkolla. Suurempien kuljetusten salliminen tieliikenteessä ja panostukset raakapuuterminaaleihin hyödyttävät elinkeinoelämää. Liikenteenohjauslaitteiden uusiminen parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta erityisesti häiriötilanteissa.

**Liikenneturvallisuuden
parantaminen edellyttää
myös väylien kehittämistä.**



Vaikutukset palvelutasotekijöittäin ja liikennemuodoittain

Matkat	Tieliikenne	Rautatieliikenne	Vesiliikenne
Matka-aika ja sen ennakoitavuus	Matka-ajat pitenevät alemmalla verkolla kunnan heikkenemisen ja mahdollisten nopeusrajoitusten vuoksi. Kaupunkiseuduilla matka-ajat voivat pidentyä paikallisesti, kun maankäytön muutoksiin ei kaikilta osin voida vastata.	Rautateiden täsmällisyys paranee. Kuitenkin matka-aikoja voidaan joutua joillakin yhteysväleillä pidentämään aikataulusuunnittelulla täsmällisyyden varmistamiseksi.	Ei muutoksia nykytilanteeseen.
Turvallisuus	Pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimia tehdään muutamissa kohteissa. Näistä huolimatta henkilövahinko-onnettomuudet voivat lisääntyä alemmalla tieverkolla, eivätkä kuolemaan johtavat onnettomuudet päätieliikenteellä vähene toivotulla tavalla. Joillakin kaupunkiseuduilla kävelyn ja pyöräilyn turvallisuusolosuhteet paranevat, muualla kehittäminen riippuu lähinnä kuntien panostuksesta.	Rautatieturvallisuus varmistetaan. Tasoristeysturvallisuus voi parantua.	Meriliikenteen turvallisuus varmistetaan.
Hallittavuus, helppous ja mukavuus	Uudet liikkujien tietopalvelut parantavat matkojen hallittavuutta. Pienillä investoinneilla ei pystytäkään merkittävästi parantamaan henkilöliikenteen solmupisteiden toimivuutta.		Ei merkittävää muutosta.

Vaikutukset palvelutasotekijöittäin ja liikennemuodoittain

Kuljetukset	Tieliikenne	Rautatieliikenne	Vesiliikenne
Kustannus- tehokkuus	<p>Liikenteen ohjauksen ja ennakkoinnin kehittyessä toimintavarmuus paranee ja erilaiset tieto- ja lisäpalvelut käyttäjille mahdollistuvat.</p> <p>Päälysteiden kunnan heikkenemisen vuoksi kuljetuskustannukset kasvavat keskeisen verkon ulkopuolella. Kaikkein raskaimman kuljetuskaluston palvelutaso paranee.</p> <p>Soratieverkolla ei välttämättä pääse joka paikkaan kelirikkoaikoina, vaan on käytettävä pidempää reittiä tai varauduttava toiminnassa, mikä aiheuttaa kuljetuskustannusten kasvua.</p> <p>Tieliikenteen suurempien mittojen ja massojen salminen voi parantaa kustannustehokkuutta tietyillä reiteillä.</p>	<p>Raakapuukuljetusjärjestelmää tehostetaan raakapuuterminaaleja kehittämällä.</p>	<p>Ei merkittäviä muutoksia.</p>
Täsmällisyys	<p>Kuljetusten täsmällisyys säilyy nykyisellä tasolla lukuun ottamatta alemmaa tieverkkoa, jossa se heikenee (esim. maatalouden päivittäiset maitokuljetukset voivat häiriintyä). Kuljetusajat pitenevät alemmalla verkolla kunnan heikkenemisen ja nopeusrajoitusten alentamisen vuoksi.</p>	<p>Säilyy nykyisellä tasolla.</p>	<p>Säilyy nykyisellä tasolla.</p>
Turvallisuus	<p>Raskaan liikenteen onnettomuudet voivat lisääntyä alemmalla tieverkolla.</p>	<p>Rautatie- ja meriliikenteen turvallisuus varmistetaan.</p>	
Vaurioitumattomuus	<p>Vaurioitumattomuuteen ja pilaantumattomuuteen ei vaikutusta.</p>		



Vaikutukset ympäristöön

Ilmaston muutoksen hillintää tukee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen priorisoiminen lisärahoituskohteissa sekä pienessä määrin myös tievalaistuksen energiakulutuksen vähentäminen.

Nopeusrajoituksia joudutaan alentamaan tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja toisaalta tieverkon kunnan heikentymisen vuoksi. Alemmilla ajonopeuksilla liikenteen ympäristöhaitat pienenevät hieman.

Perusväylänpidon yhteydessä melun- torjuntatoimia toteutetaan pienessä määrin niissä kohdin, missä niistä saatava hyöty on suurin. Suuri osa nykyisiä

Ympäristö pyritään huomioimaan mahdollisuuksien mukaan

liikennemelun ongelmakohteita jää kuitenkin parantamatta. Liikenteen kasvassa melutilanne tulee heikkenemään erityisesti kaupunkiseutujen pääväylien varsilla.

Pohjaveden suojauksia toteutetaan vain minimaalisesti. Nykyisellä pohjavesisuojausten rakentamistahdilla riskit pienenevät varsin hitaasti.

