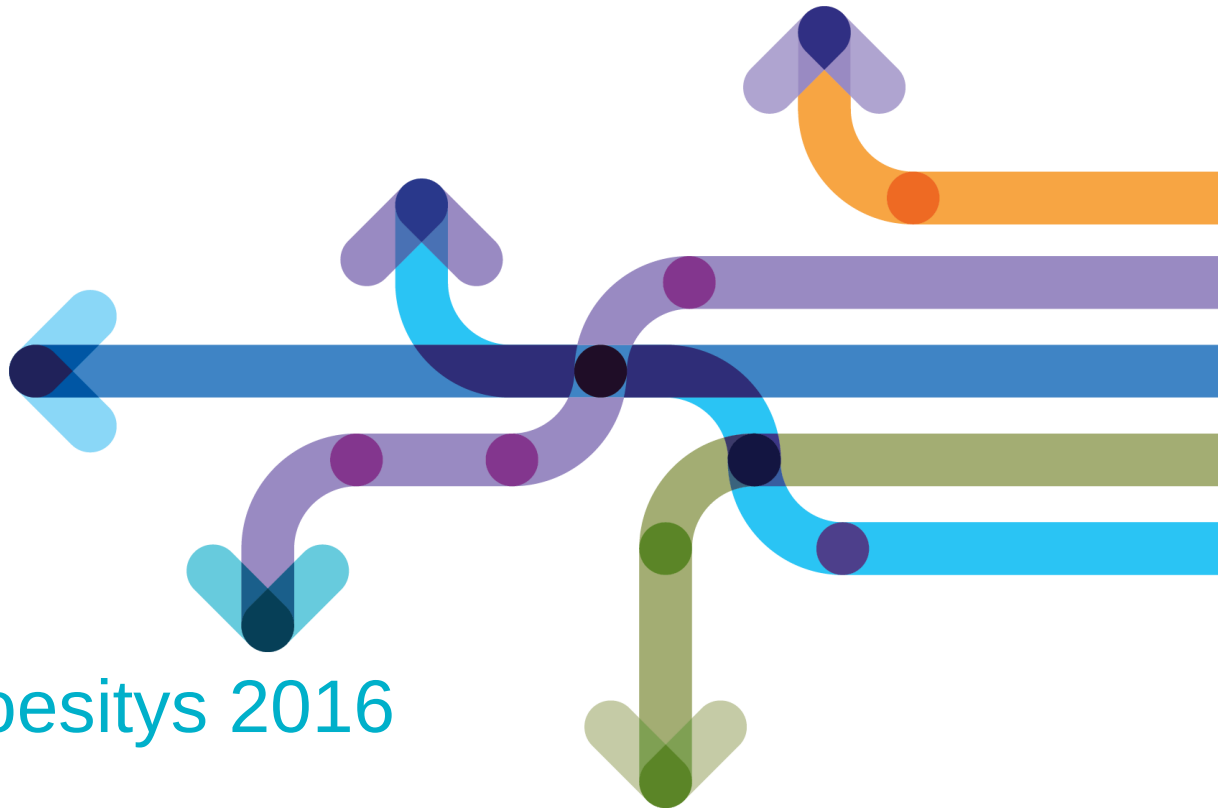




Valtion talousarvioesitys 2016

– liikenteen näkymät

5.11.2015 ylijohdaja Rami Metsäpelto

Perusväylänpito ja korjausvelka



Korjausvelasta; pääongelmat

- Maantiet: päällysteiden ja siltojen kunto huononee, tierakenteiden, varusteiden ja laitteiden kuntoon ei ole pystytty investoimaan riittävästi
- Rautatiet: ratapihat, sillat, routavauriot sekä sähkö- ja turvalaitteiden vanheneminen, vähäliikenteisten ratojen kunto
- Vesiväylät: kanavien tekniikka ja turvalaitteiden vanheneminen



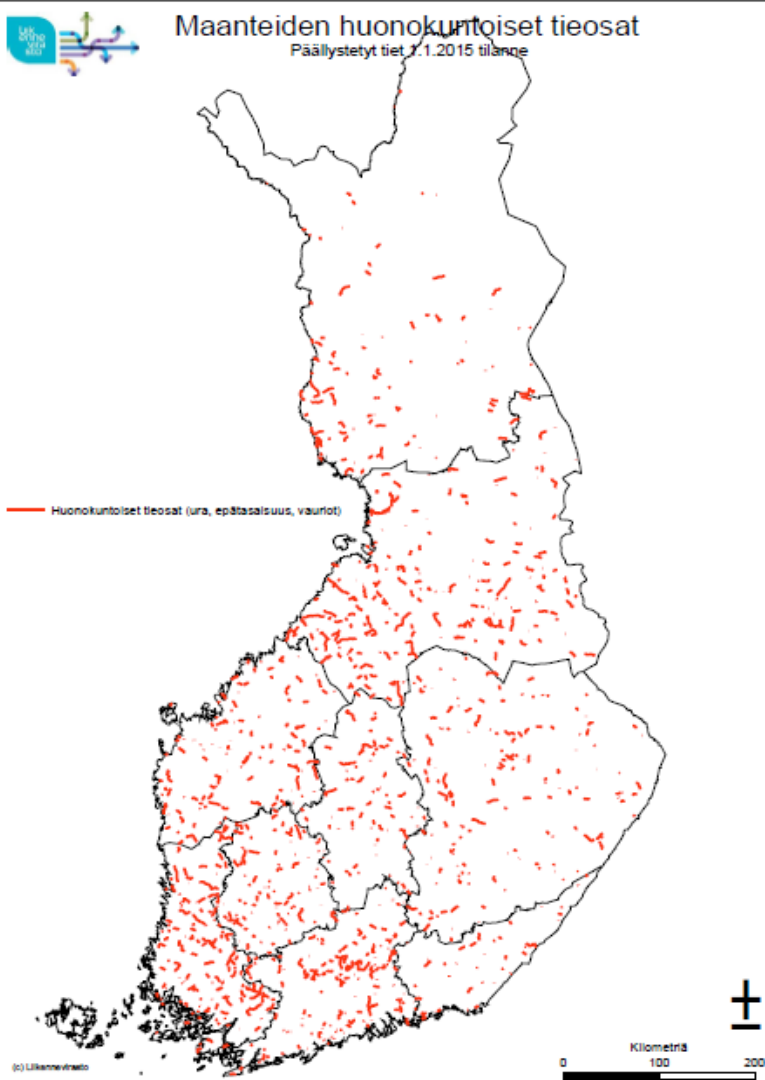




Maanteiden huonokuntoiset tieosat

Päällystetyt tieet 1.1.2015 tilanne

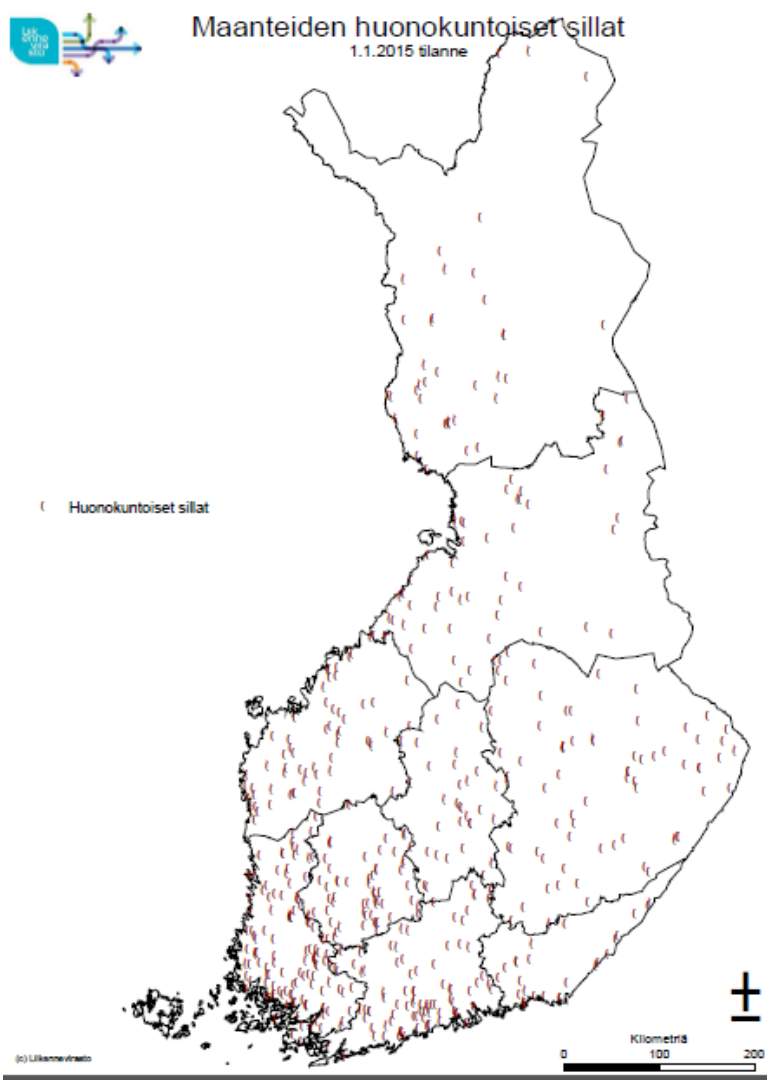
— Huonokuntoiset tieosat (ura, epätasaisuus, vauriot)



Maanteiden huonokuntoiset sillat

1.1.2015 tilanne

(Huonokuntoiset sillat





Mitä väylien korjausvelasta seuraa?





Talousarvioesitys 2016



Liikennepolitiikka joutuu vastaamaan sekä **liikenneverkon huonontuneen kunnon** että **digitalisaation** toimialalle tuomien muutosten haasteisiin.

Liikenneverkon korjausvelka on suuri, ja teiden ja ratojen kunto on heikentynyt viime vuosina nopeasti. Yhteiskunnan digitalisoituessa digitaalinen asiointi korvaa ja täydentää fyysistä liikkumista. Tiedon hyödyntäminen, edistykselliset tieto- ja viestintätekniikan ratkaisut sekä uudet langattomat teknologiat parantavat myös liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Asiakkaat ovat yhä tiiviimmin mukana palvelujen suunnittelussa ja kehittämisessä.



Liikenneverkolle ehdotetaan **1 708,3 M€**

- 2016; 1 708 314 M€
- 2015; 1 658 590 M€
- 2014; 1 801 415 M€



Liikenneväylien korjausvelan vähentämiseen käytetään 600 M€ vuosina 2016-2018, josta **100 M€ vuonna 2016**.

Hallitus siirtää uusien väylähankkeiden rahoitusta perusväylänpitoon ja yksityisteiden peruskorjauksiin vuosina 2017-2019 yhteensä **364 M€**.

Lisäksi kehittämishankkeiden rahoitukseen kohdistuu 2019-2020 yhteensä **240 M€** säästö.



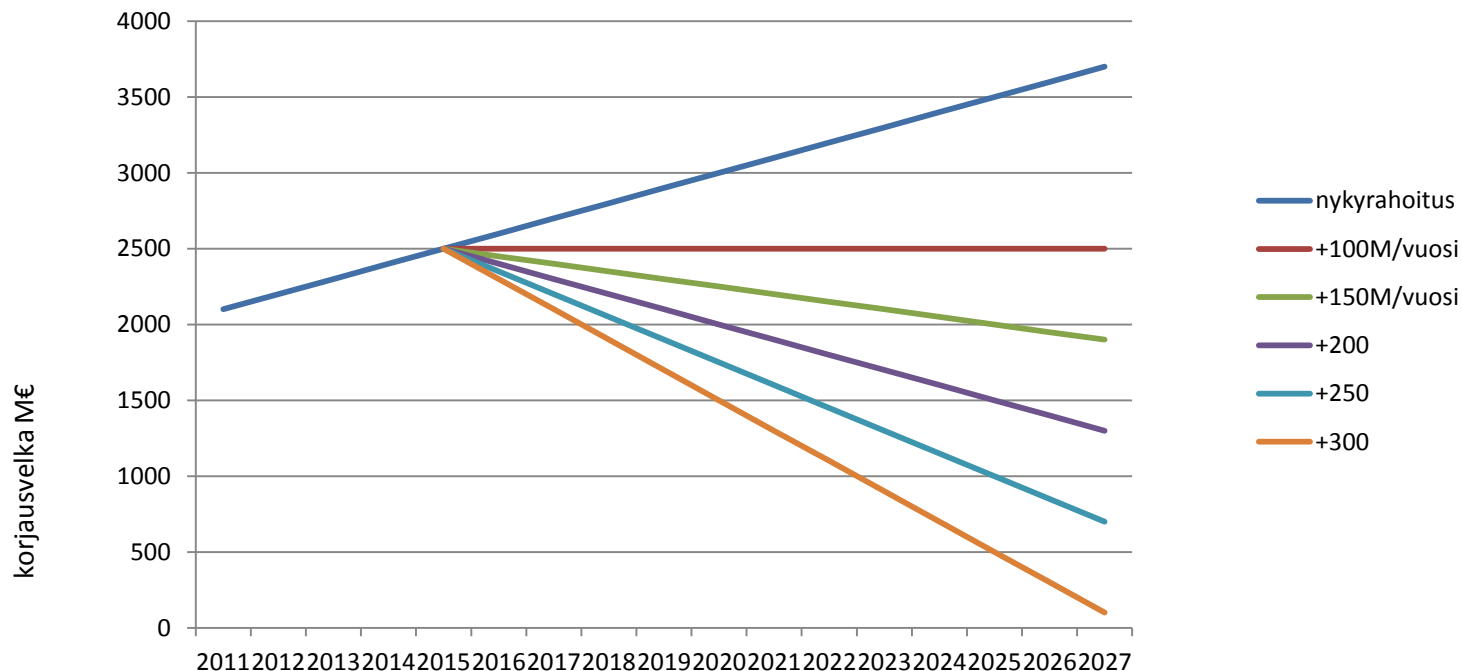
Perusväylänpidon määrärahat

2016;	1 065 000 M€
2015;	932 909 M€
2014;	1 016 938 M€





Väylien korjausvelan kehittyminen eri rahoitustasoilla



Lähde: Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö. Parlamentaarisen työryhmän ehdotus, LVM julkaisu 35/2014



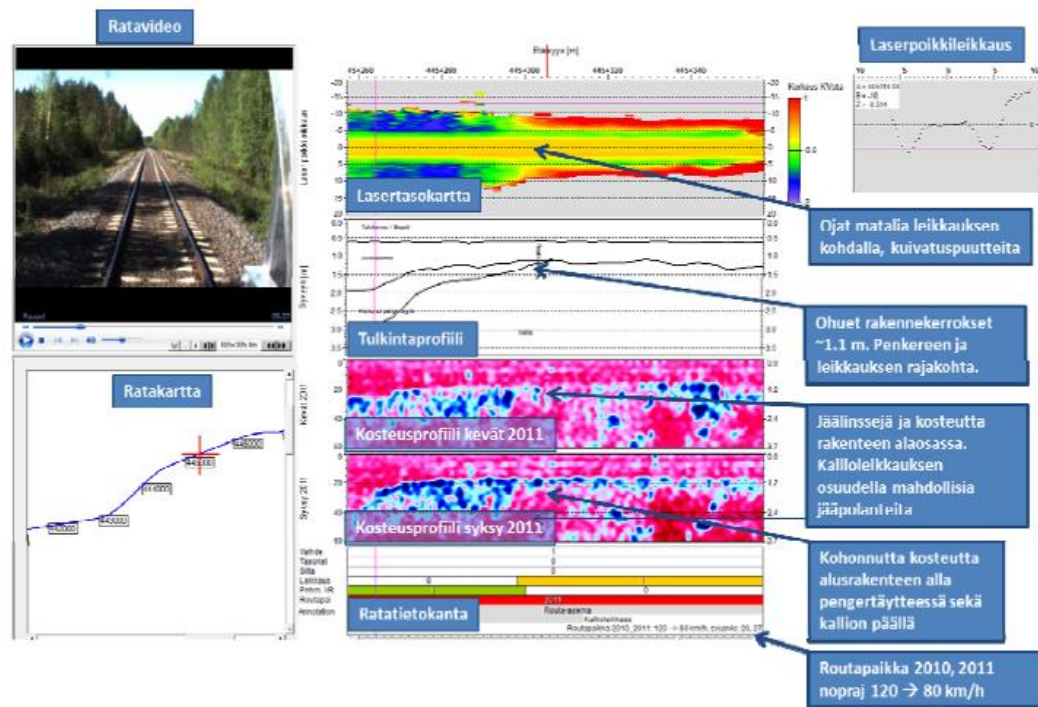
Mitä tapahtuu korjausvelalle?

- Rahoituksen painopiste on päivittäisessä kunnossapidossa ja ylläpidossa
- Korjausvelkarahoituksella voidaan vuonna 2016 hidastaa korjausvelan kasvua, mutta se ei riitä korjausvelan vähentämiseen
- Korjausvelka vähenee vuosina 2017-18, kun lisärahoitus on suurempi
- Korjausvelka jakaantuu lähes tasan tienpidon ja radanpidon kesken, vesiväylillä ongelmat ovat vähäisempiä.

TAE 2016: *"Korjausvelkarahoitusta kohdennetaan myös digitaalisuuden ja automaation edistämiseen korjausvelan hallinnan kehittämiseksi ja siten uuden korjausvelan synnyn ehkäisemiseksi. Korjauskohteiden ja toimenpiteiden valinta tehdään asiantuntijavirastossa poliittisesti päätettyjen kriteereiden mukaisesti."*



Miten korjauskohteet valitaan?



Asiakkaiden tarpeet
Korjausvelan hallinta
Digitalisaatio/uudet palvelut
Liikenneturvallisuus ja ympäristö



Kuva 103. Kuivatuspuutekohteen tarkasteluesimerkki.



Perusväylänpidon lisärahan kohdentaminen korjausvelan vähentämiseksi 1/3

Liikenneinfraa tulee kehittää **asiakastarpeet** edellä, ja huomioon tulee ottaa niin elinkeinoelämän kuin asukkaidenkin tarpeet.

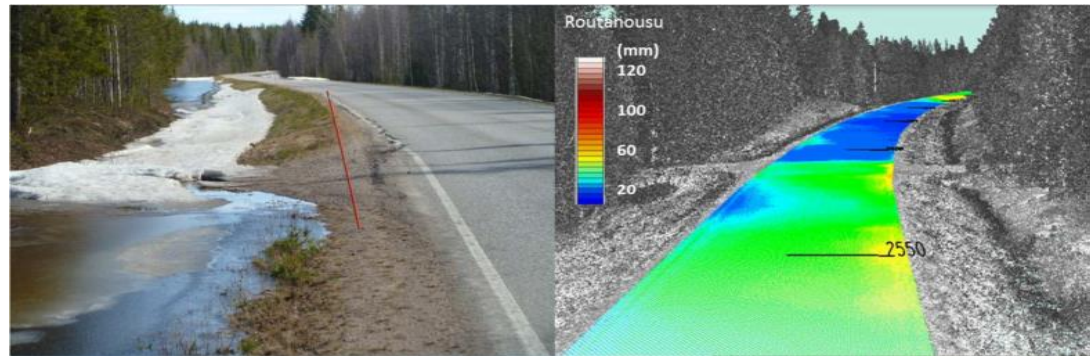
Elinkeinoelämän kilpailukyky ja investoinnit biotalouteen edellyttävät toimivaa liikennejärjestelmää ja laadukasta infrastruktuuria koko Suomessa.

Liikenneinfra tulee olla niin hyvässä kunnossa, että teollisuuden raskaat kuljetukset onnistuvat mahdollisimman sujuvasti ilman tien huonosta kunnosta johtuvia paino- ja nopeusrajoituksia.

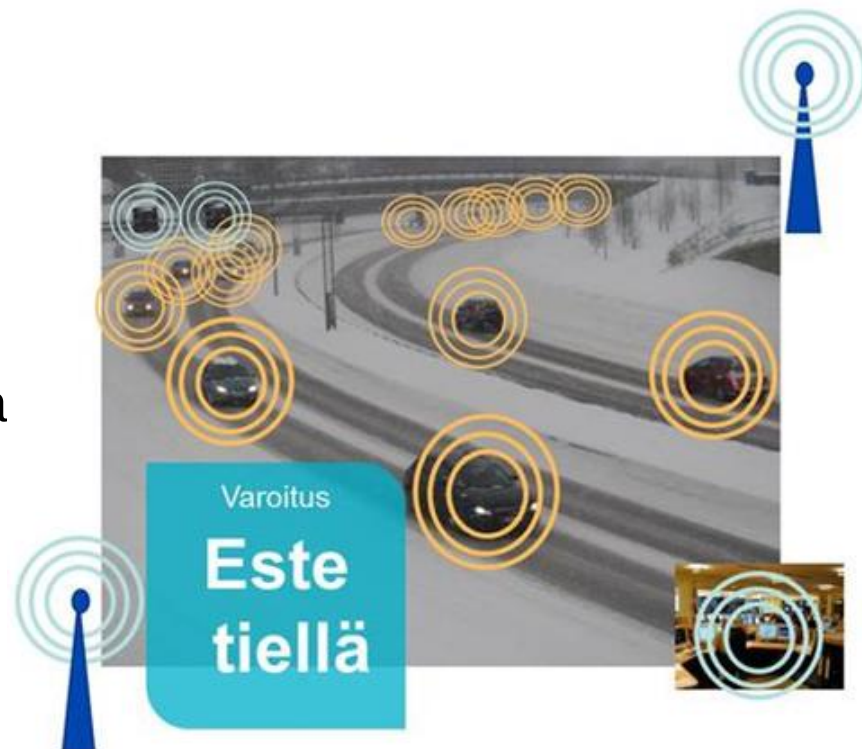


Väyläomaisuutta on kuitenkin **hallittava kestävästi** myös omistajan näkökulmasta. Pelkkä teiden reikien paikkailu voi johtaa myöhemmin rakenteen hajoamiseen, jolloin väylän palvelutaso romahtaa ja korjaamisen kustannukset ovat moninkertaiset.

Tarvitaan **uudenlaisia ajattelutapoja ja toimintamalleja**. Tehokkaampia keinoja ongelmien ratkaisemiseksi mm. innovaatioita ja uutta teknologiaa hyödyntämällä sekä rakenteellisia uudistuksia, jotka estävät jatkossa korjausvelan kasvun.



- **Digitalisaatio** ja **automatisaatio** tulevat muuttamaan infran vaatimuksia. On välttämätöntä, että väyläverkkomme on digitalisaation ja automatisaation edellyttämässä hyvässä kunnossa ja olemassa oleva infra sopii liikenteen älykkäille palveluille

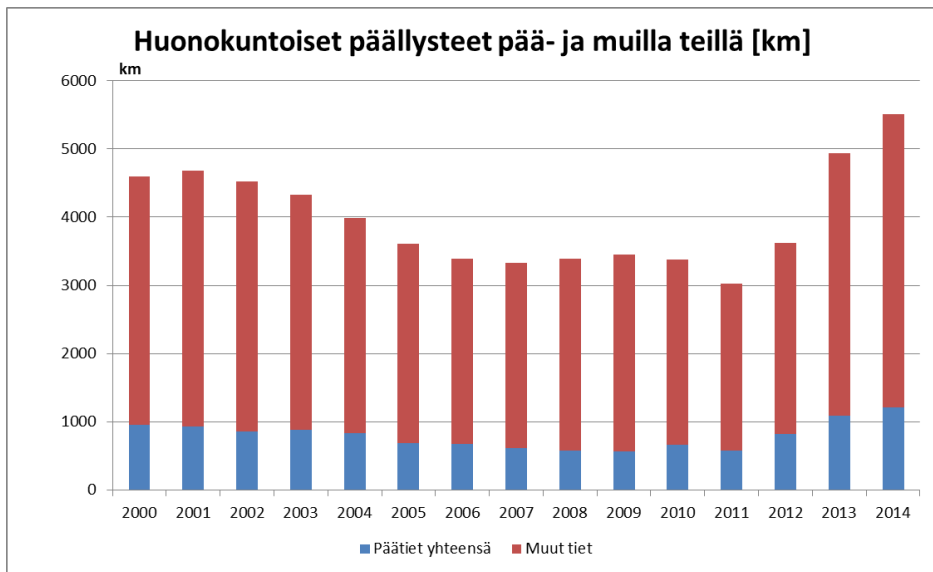


Kuva: NordicWay, Coop-hanke

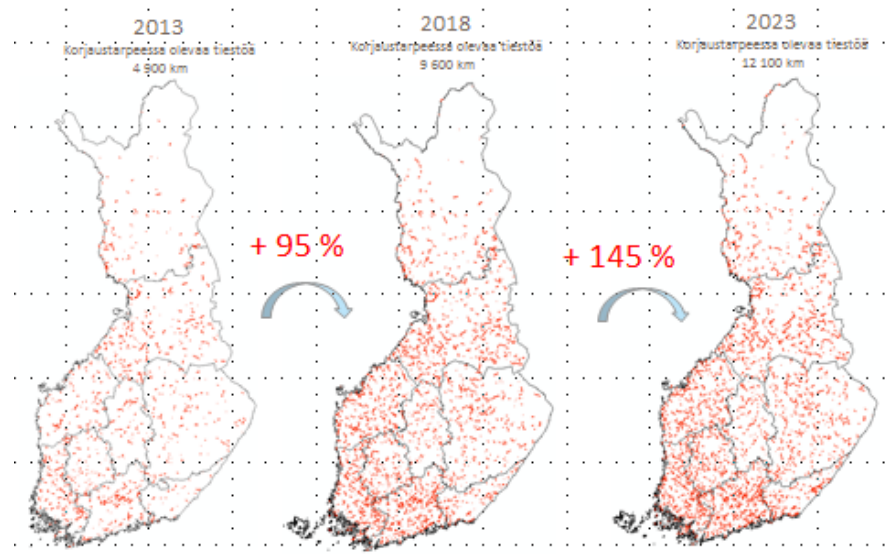


Esimerkki: Päälystetyn tieverkon kunnon kehittyminen

- Rahoitusvaje näkyy eniten vähäliikenteisellä verkolla ja kevyen liikenteen väylillä
- Myös vilkkaiden teiden kunto heikkenee, joskin hitaammin



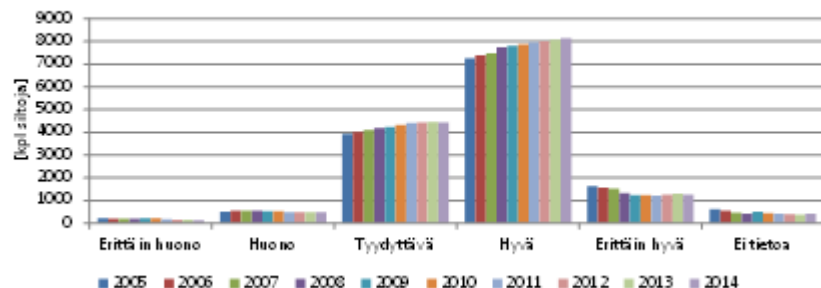
Kehitysarvio viime vuosien rahoitustasolla



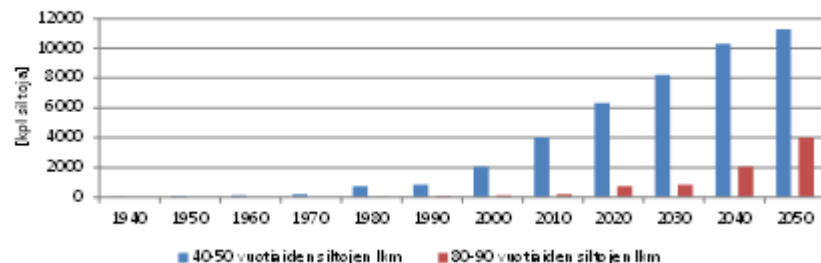


Esimerkki: Tiesillat, korjaus- ja rahoitus-tarpeen hallinta

Tiesiltojen lukumäärän kehitys kuntaluokittain 2005-2014

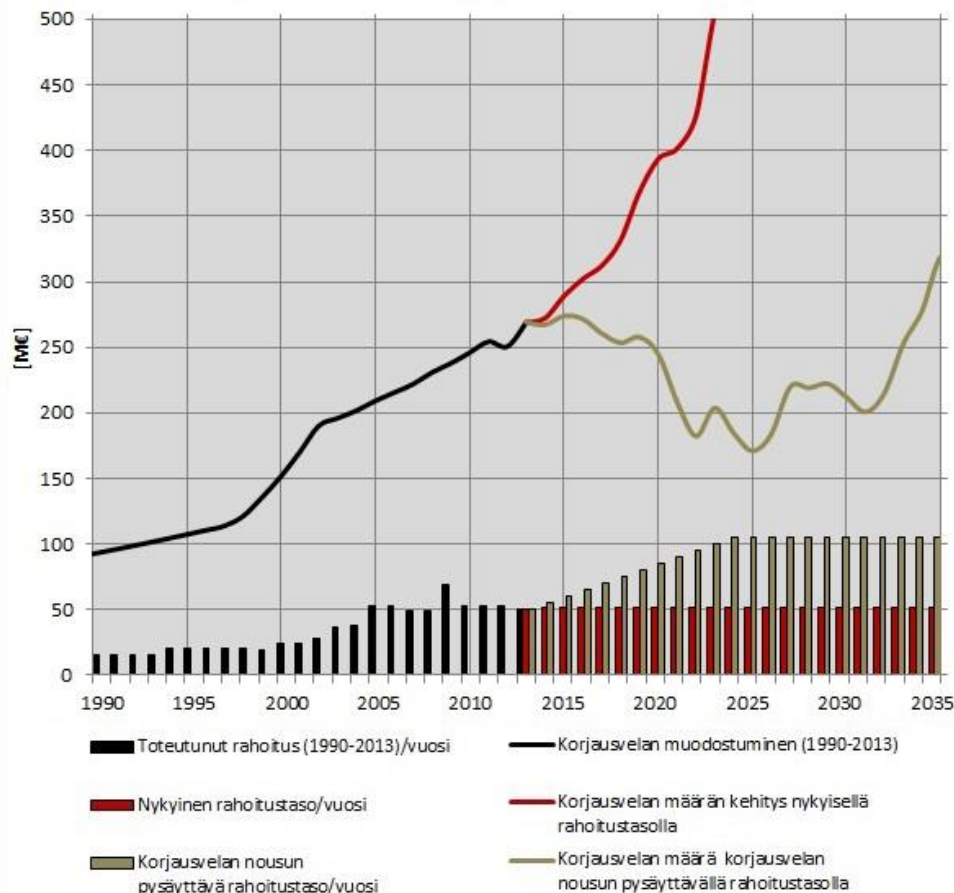


a) Varsinaisten tiesiltojen ikääntyminen lukumäärän suhteen



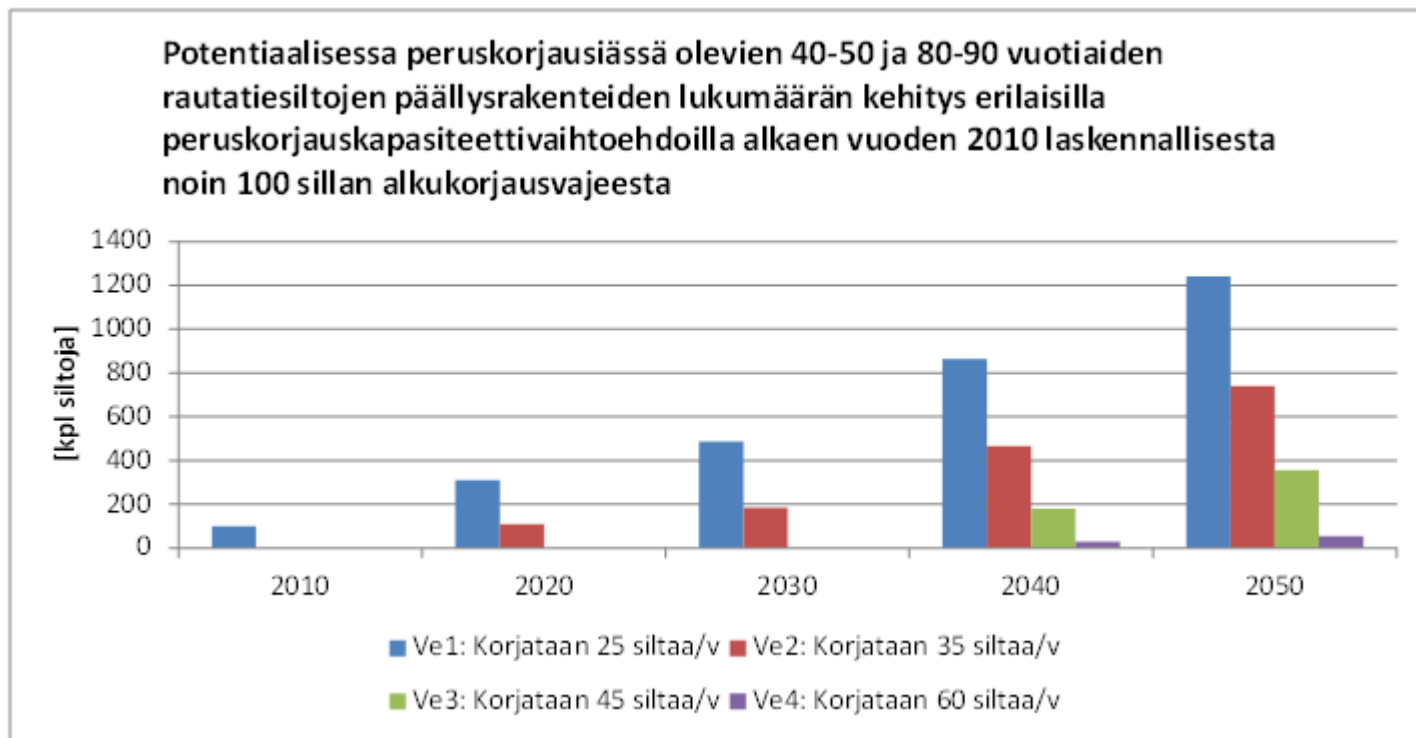
Lähde: Taitorakenteiden ylläpidon toimintalinjat,
Liikenneviraston selvityksiä 26/2015, julkaisematon luonnos

Tiesiltojen korjausvelan muodostuminen ja kehitysvisio





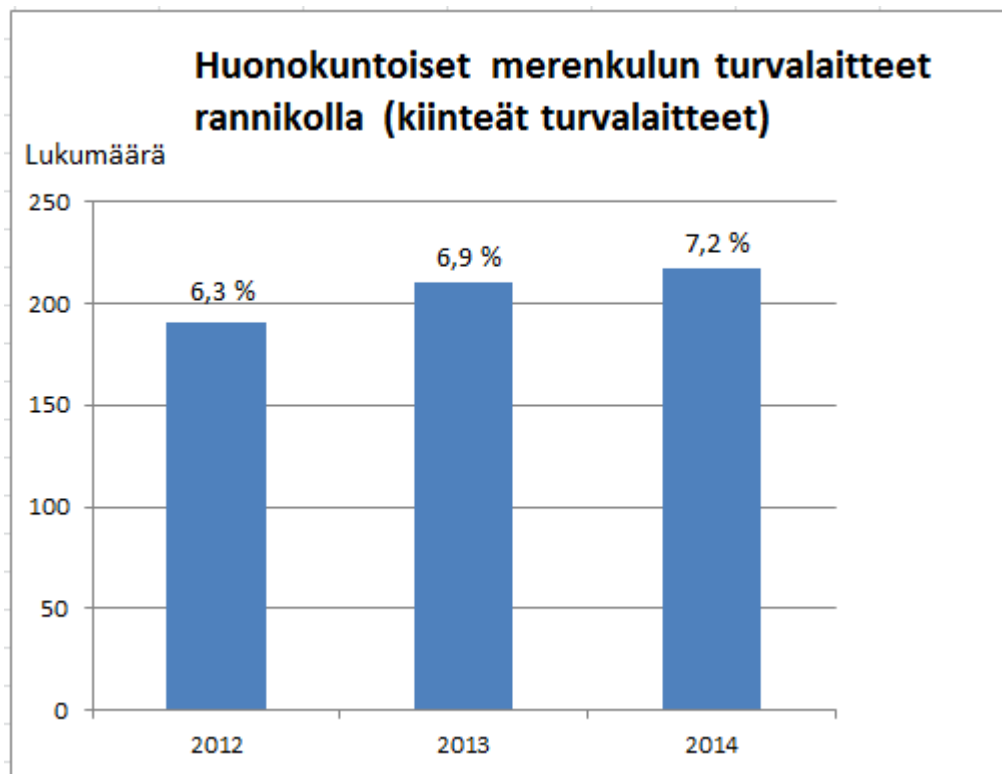
Esimerkki: Rautatiesiltojen päällysrakenteiden korjaustarpeen hallinta



Lähde: Taitorakenteiden ylläpidon toimintalinjat, Liikenneviraston selvityksiä 26/2015, julkaisematon luonnos



Esimerkki: Huonokuntoiset merenkulun turvalaitteet kauppamerenkulun väylillä



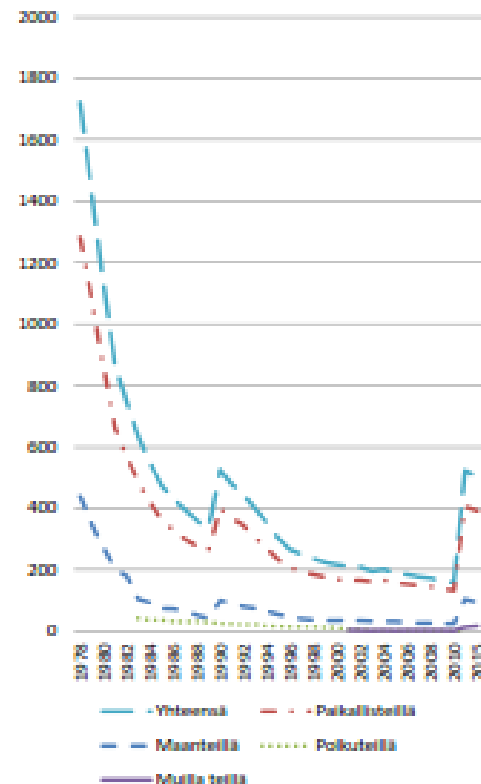


Asiakasvuoropuhelu

- Elinkeinoelämän kanssa käytävä vuoropuhelu (Liikennevirasto, ELY-keskukset, keskeisenä rahdinantajat, kuljetusyritykset) tarpeista ja kohdekohtaisista hyödyistä; infran pullonkaulat



Painorajoitettujen siltöjen lukumäärä yleisillä teillä 1.1.1978-1.1.2015



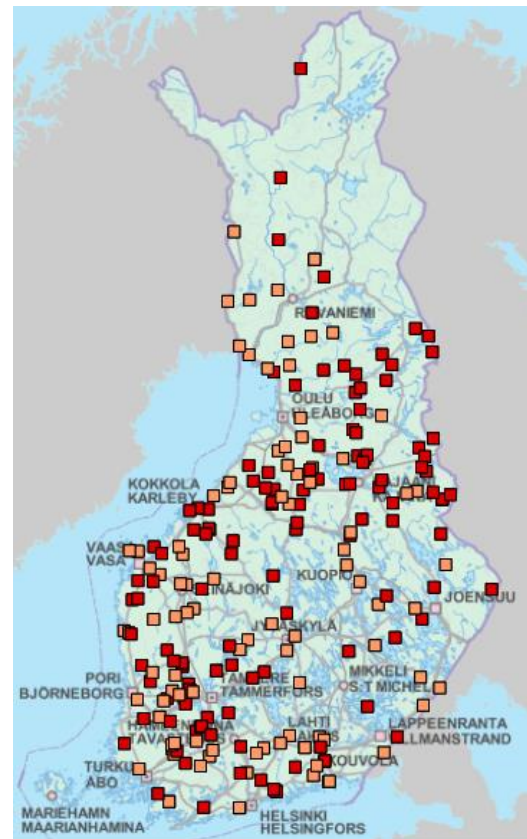


Tarpeiden ja korjauskohteiden julkistaminen internetissä

- Tärkeä osa prosessia lähikuukausina

Kuvaesimerkki: Painorajoitetut sillat ja alikulkujen rajoitukset:

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/tiet/siltarajoitukset>





Viraston toimintamenot

Liikenneviraston toimintamenot

2014; 86 154 M€

2015; 81 080 M€

2016; 78 917 M€

Menot suuremmat kuin määrärahat.

Säästökohteina ainakin

- Toimitilamenot
- Matkustus
- Palveluiden ostot
- Henkilöstö





Helsingin ratapihan remontti käynnistyy



Vuonna 2016 käynnistetään uutena kehittämishankkeena Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen. Hankkeen tavoitteena on vähentää lähi- ja kaukojunien häiriöitä Helsingin alueella ja muualla Suomessa sekä lisätä ratapihan kapasiteettia.

Hankkeen kustannusarvio on 60 milj. euroa, josta vuodelle 2016 osoitetaan määrärahaa 12 milj. euroa.

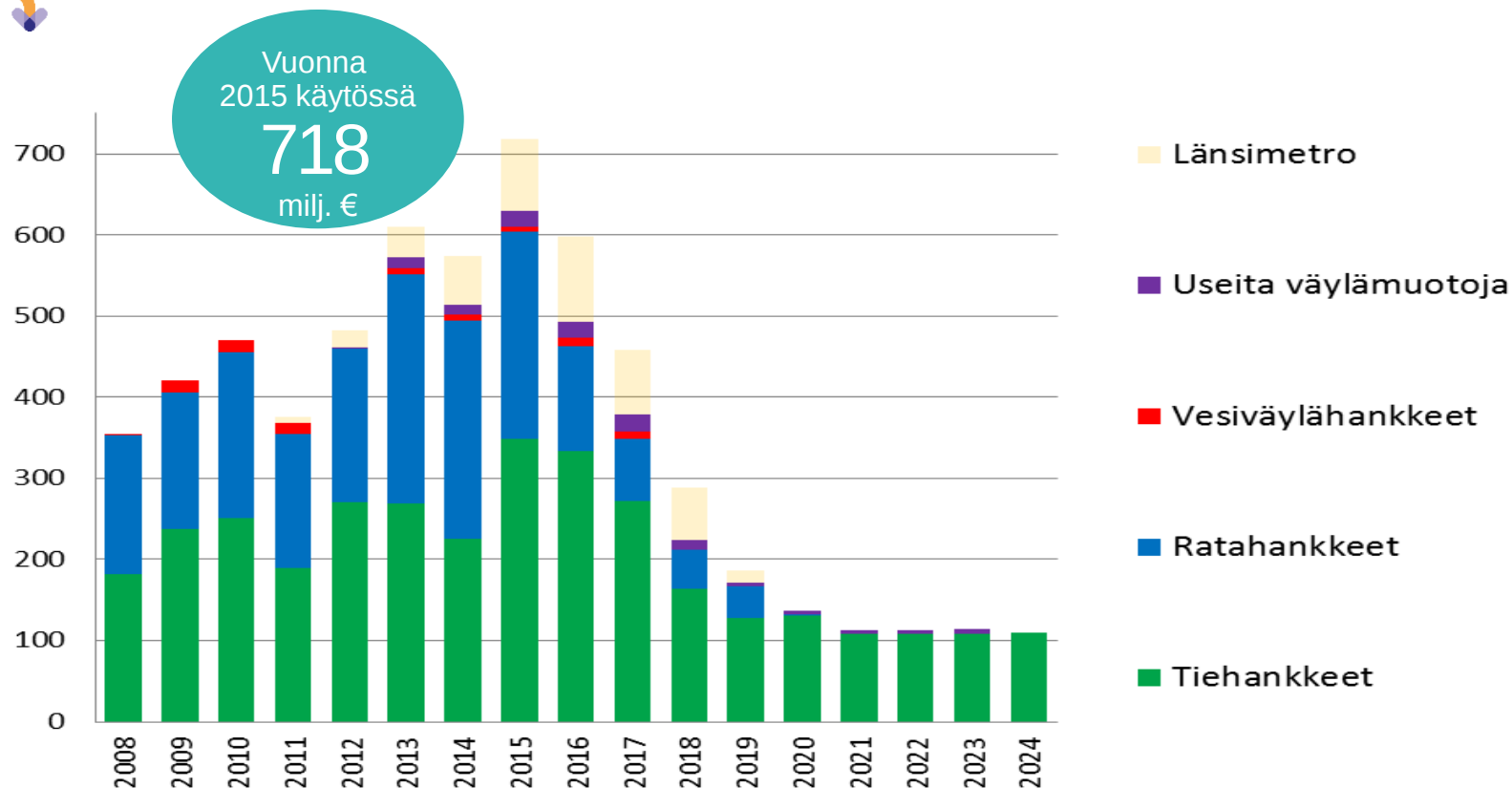
Kehittämisinvestoinnit



Aiempina vuosina päätettyihin, keskeneneräisiin
väylähankkeisiin varataan 389,4 milj. euroa.
Jo valmistuneiden elinkaarirahoitushankkeiden
palvelumaksuihin varataan 103,6 milj. euroa.



Investointihankkeiden valtion rahoitus





2015 käynnissä olevat isot investointihankkeet rahoitusmuodoittain

Jälkirahoitushankeet
23 M€

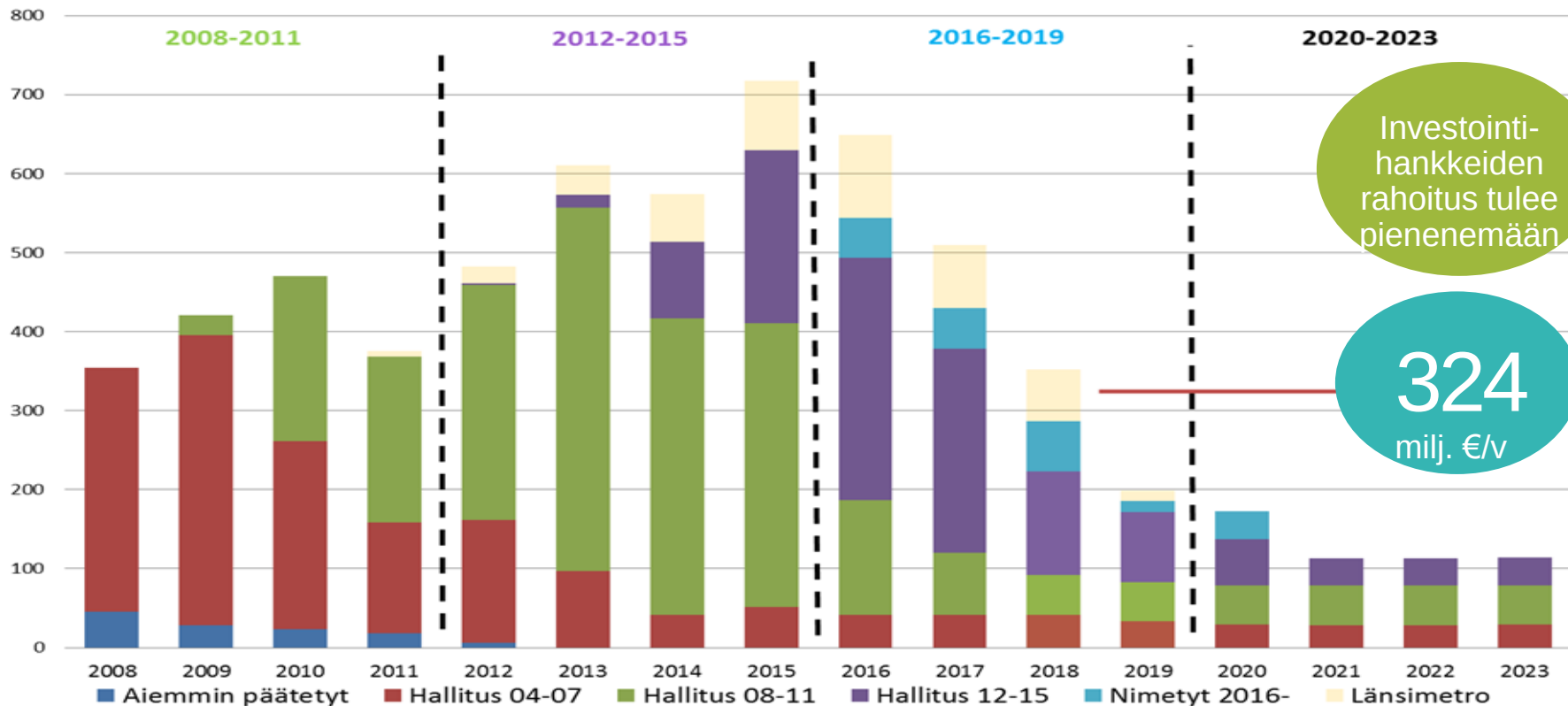
Elinkaari-
hankkeet
102 M€

Avustukset
(Länsimetro)
89 M€

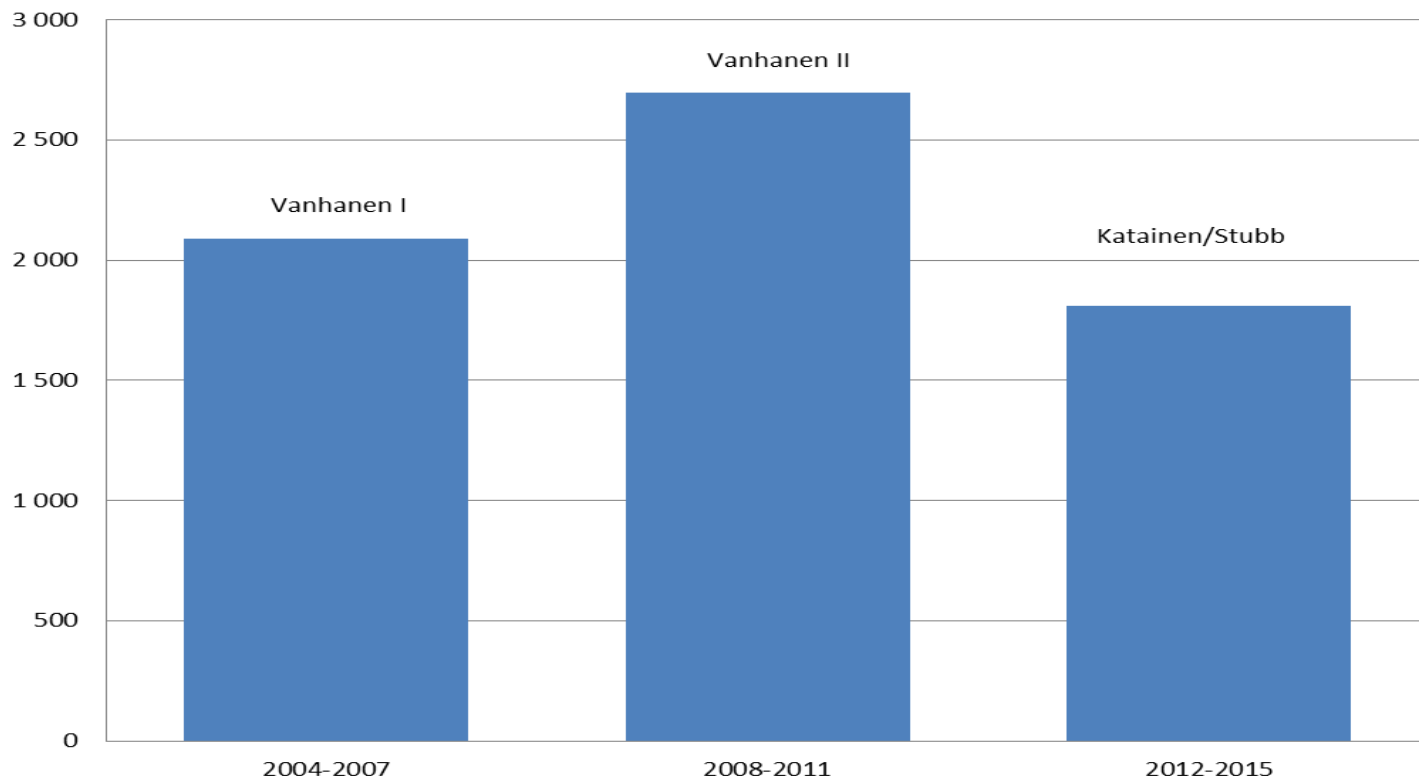
Perinteinen
budjettirahoitus
504 M€

Vuonna
2015 käytössä
718
M€

Liikenneinvestointien valtion rahoitusta sidottu eri hallituskausina



Eri hallitusten käynnistämät investoinnit (milj. €)



Käynnissä olevat isot kehittämishankkeet

TIEHANKKEET

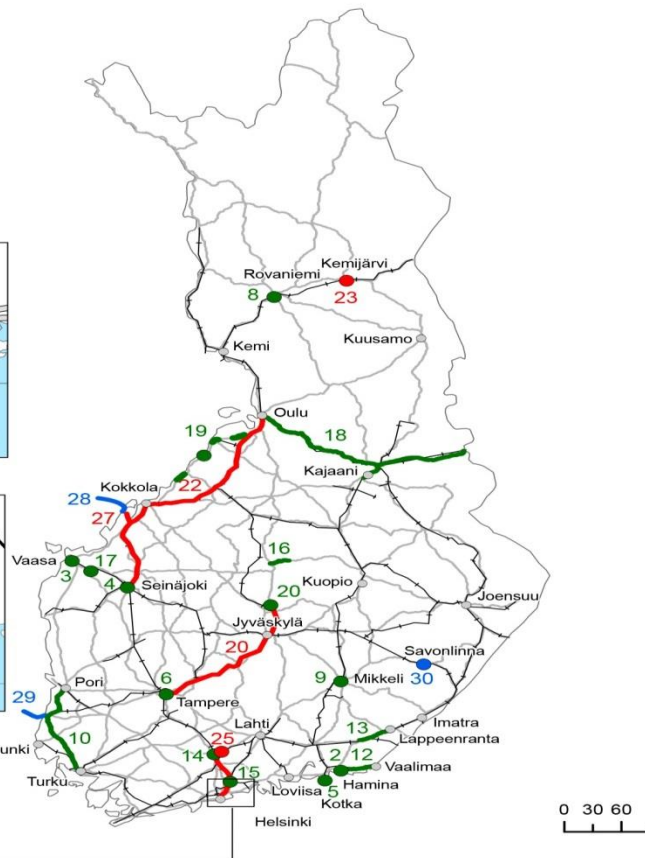
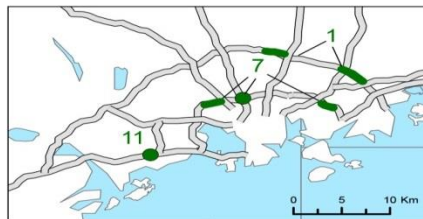
- 1 Kehä III 2. vaihe
- 2 E 18 Haminan ohikulkutie
- 3 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie
- 4 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- 5 E 18 Kotkan erillishanke
- 6 Vt 12 Tampereen rantaväylä
- 7 Mt 101, Kehä I parantaminen
- 8 Vt 4 Rovaniemen kohta
- 9 Vt 5 Mikkelin kohta
- 10 Vt 8 Turku-Pori
- 11 Länsimetron liityntäliikennejärjestelyt
- 12 E 18 Hamina-Vaalimaa (PPP-hanke)
- 13 Vt 6 Taavetti-Lappeenranta
- 14 Vt 3 Arolammin eritasoliittymä
- 15 Mt 148 parantaminen Keravan kohdalla
- 16 Kt 77 Viitasaari-Keitele
- 17 Vt 3 Tampere-Vaasa, Laihian kohta 1. vaihe
- 18 Vt 22 Oulu-Kajaani-Vartius
- 19 Vt 8 Pyhäjoen ydinvoimalan tieinvestoinnit
- 20 Äänekosken biotuotetehtaan liikenneyhteydet

RATAHANKKEET

- 20 Äänekosken biotuotetehtaan liikenneyhteydet
- 21 Kehärata
- 22 Pohjanmaan rata
- 23 Rovaniemi-Kemijärvi sähköistys
- 24 Keski-Pasilan länsiraide
- 25 Riihimäen kolmioraide
- 26 Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe
- 27 Pännäinen-Pietarsaari sähköistys

VESIVÄYLÄHANKKEET

- 28 Pietarsaaren meriväylä
- 29 Rauman meriväylä
- 30 Savonlinnan syväväylän siirto



Esimerkkejä hankkeista



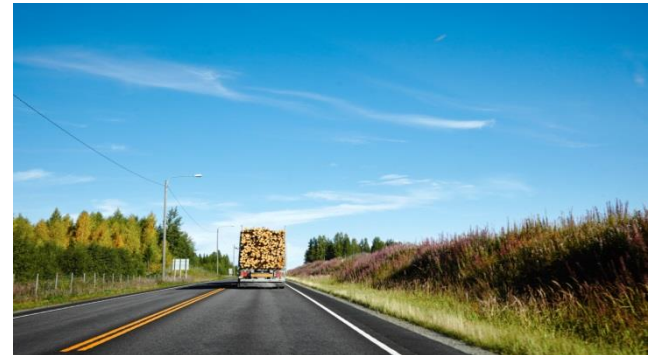
Joukkoliikennettä ja maankäytön kehittämistä



Sujuvuutta ja turvallisuutta



Edellytyksiä elinkeinoelämälle





Keskustojen kehittämistä ja lisää tilaa asumiseen





Rahoitusmalleista

- Parlamentaarinen korjausvelkatyöryhmä: talousarviorahoitusta täydennettävä muilla rahoitusmalleilla, joita ovat esim. elinkaarirahoitus, valtion sisäinen laina, liikenne rahasto sekä hyötyjä maksaa –malli.
- työryhmä suositteli, että uusia rahoitusmalleja kokeillaan ja otetaan käyttöön ennakolluulottomasti.
- Sipilän hallitus ei ole ottanut vielä kantaa rahoitusmalleihin.
- Ministeri Berner on kuitenkin todennut blogissaan 21.10.2015:
” Henkilöliikenteen sujuvuuden edistämiseksi ja elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentamiseksi tarvitaan myös uusia ja merkittäviä infrahankkeita, joihin haemme aidosti uusia rahoitusmalleja.

Rahoitusjärjestelmäratkaisut valmistuvat ennen vuodenvaihdetta. Uusia hankkeita olisi tarpeen käynnistää jo vuoden 2016 aikana.”

Suunnittelusta



Suunnittelun lähtökohdista

Liikenne- ja -väylien yhteistyö kuntien ja maakuntien kanssa, ELYt tienpidossa.

Suunnittelukohde **tukee hallitusohjelman linjauksien** toteutumista pitkällä aikajänteellä.

Uudet liikenne-ennusteet ja arviointimenetelmät.

Suunnittelukohde *toteuttaa tavoiteltavia vaikutuksia eli*

- **Asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen** (elinkeinoelämän toimintaedellytysten paraneminen, liikennöitävyyden ja matkustamisen parantaminen)
- **Kustannustehokkuuden paraneminen** (liikkumisen ja kuljetuskustannusten pienentäminen, väyläomaisuuden arvon ja väylien kunnon säilyttäminen)
- **Uusien palvelujen mahdollistaminen** (automaatisaatio, uudet innovaatiot)
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen**
- **Ympäristökestäväyyden edistäminen**

Keskeisiä suunnittelukohteita 1 / 2

TIEHANKKEET

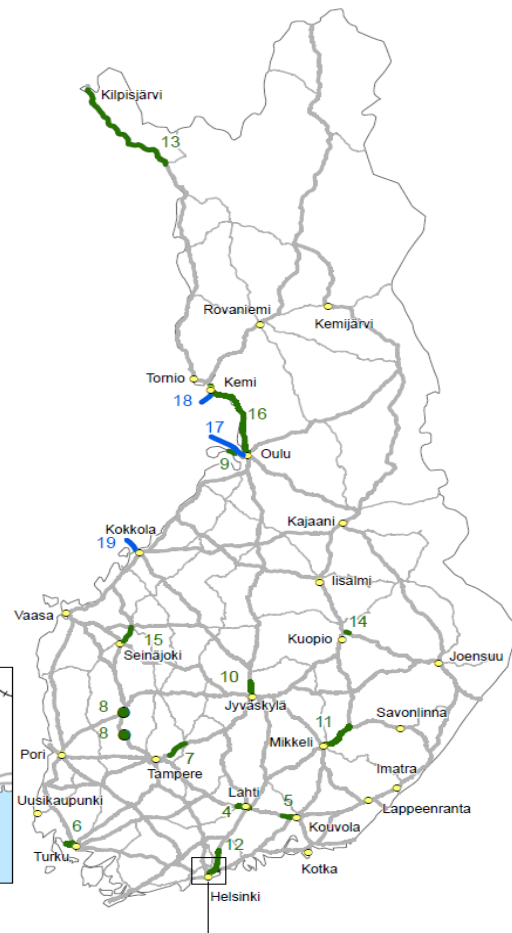
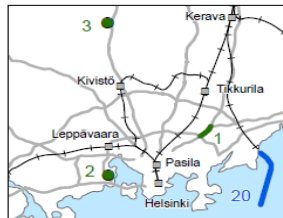
- 1 Vt 4 välillä Kehä I - vt 7, Helsinki
- 2 Kehä I pullonkaulat, Maarinsolmu, Espoo
- 3 Klaukkalan ohikulkutie
- 4 Vt 12 Lahden eteläinen kehätie
- 5 Vt 12 Lahti – Kouvola
- 6 E 18 Turun kehätie, Naantali – Kirismäki
- 7 Vt 9 Tampere – Orivesi
- 8 Vt 3 Tampere – Vaasa yhteysvälihanke, Parkano ja Ikaalinen
- 9 Hailuodon kiinteä yhteys
- 10 Vt 4 Kirri – Tikkakoski
- 11 Vt 5 Mikkeli – Juva
- 12 Vt 4 välillä Helsinki – Järvenpää
- 13 Vt 21 Palojoensuu – Kilpisjärvi
- 14 Vt 9 Jännevirran silta
- 15 Vt 19 Seinäjoki – Lapua
- 16 Vt 4 Oulu – Kemi

VESIVÄYLÄHANKKEET

- 17 Oulun meriväylä
- 18 Kemin Ajoksen meriväylä
- 19 Kokkolan meriväylä
- 20 Vuosaaren meriväylä

Lisäksi erillishankkeet:

KUHA hankkeet
Elinkeinopoliittiset hankkeet
Kasvukeskushankkeet (MAL)
Biotalous / alempi tieverkko



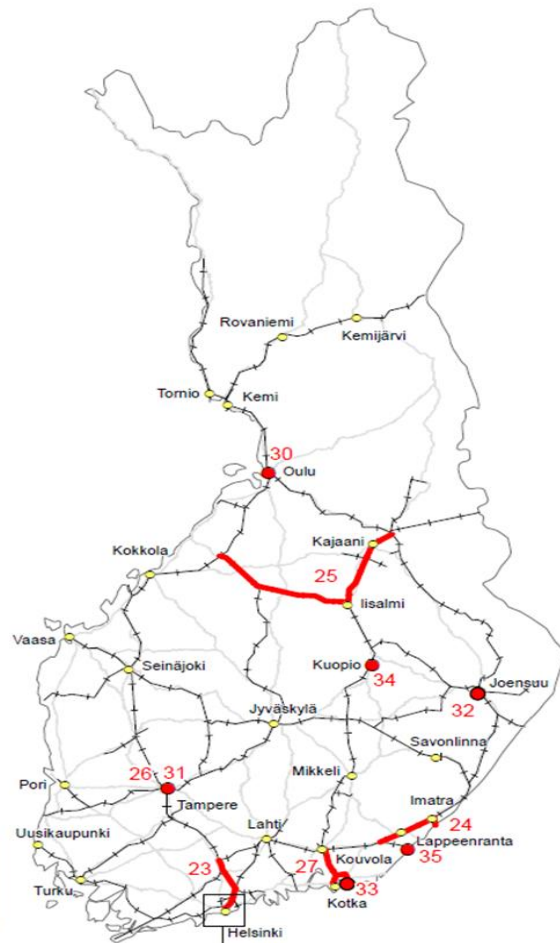
Keskeisiä suunnittelukohteita 2 / 2

— RATAHANKKEET

- 20 Pisara-rata
- 21 Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen (Helra)
- 22 Espoon rata Leppävaara – Kauklahti
- 23 Pasila - Riihimäki 2. vaihe
- 24 Luumäki - Imatra ja yhteys Venäjälle
- 25 Ylivieska – Iisalmi – Kontiomäki
- 26 Tampereen asemakeskus
- 27 Kouvola - Kotka / Hamina
- 28 Ruskeasannan asema Kehäradalle
- 29 Raakapuutermiinaali II - vaihe (useita kohtia)
- 30 Oulun ratapiha
- 31 Tampereen ratapiha
- 32 Joensuun ratapiha
- 33 Haminan ratapiha
- 34 Kuopion ratapiha
- 35 Vainikkalan ratapiha

Valtion avustushankkeet

- Tampereen raitiotie
- Raidejokeri
- Länsimetron jatkon liityntäliikenne





Yhteistyöllä vaikutamme !



Kiitos mielenkiinnosta!