

Kohti kestäväää ja elinvoimaa lisäävää liikennejärjestelmää

Timo Kievari

Tavaraliikenteen ajankohtaispäivä

5.11.2019

Toimiva liikenteen infrastruktuuri hallitusohjelmassa

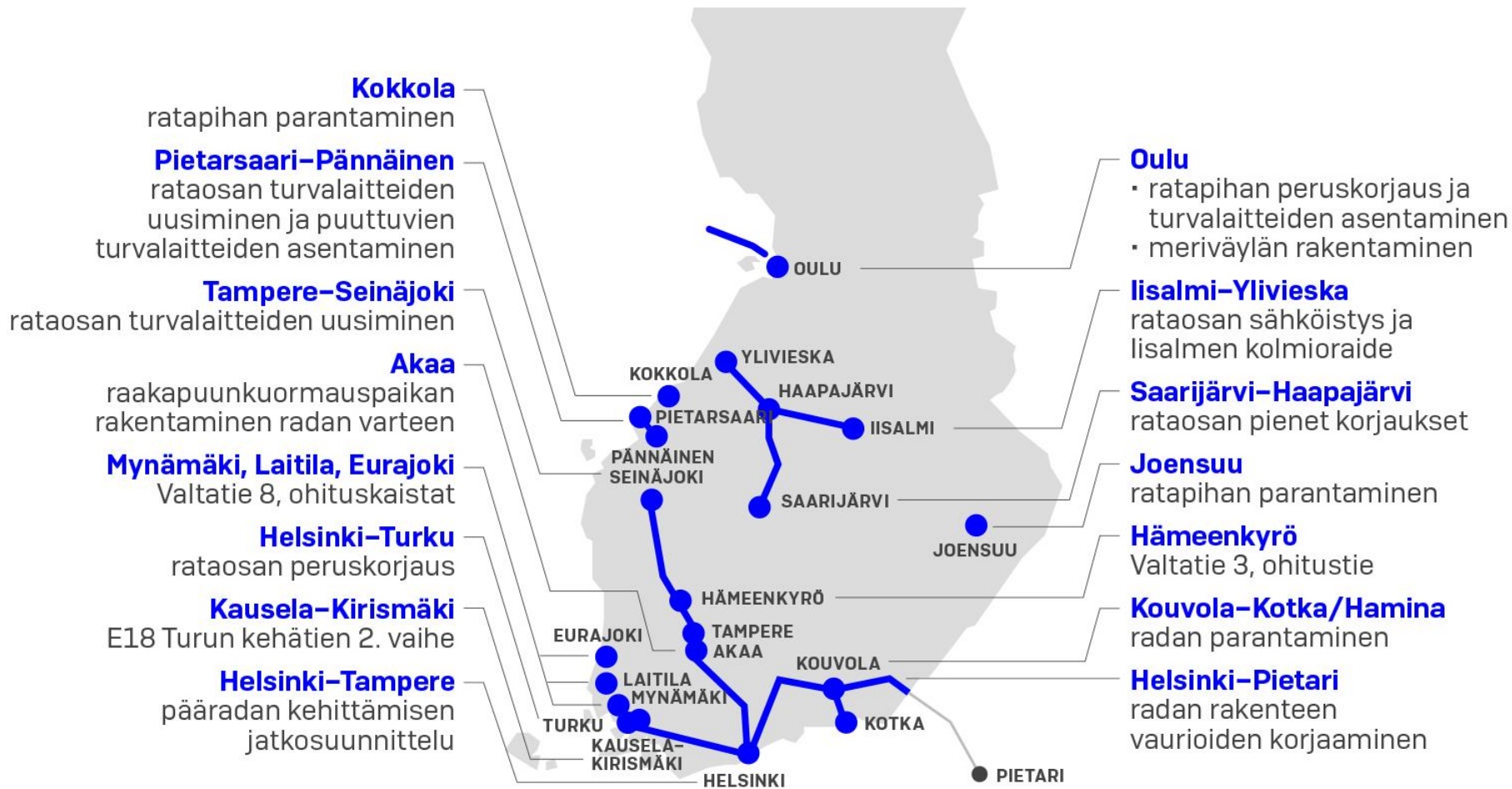
Käynnistetään merkittäviä **liikennehankkeita** kesäkuussa annetulla lisäbudjetilla.

Väyläverkoston kokonaiskuva kootaan ja arvioidaan laaja-alaisesti. **Kokonaiskehittäminen** linjataan osana parlamentaarisen työryhmän esittämää 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Nostetaan **perusväylänpidon rahoitusta** vuodesta 2020 lähtien pysyvällä 300 miljoonan euron korotuksella.

Nostetaan suoran budjettirahoituksen rinnalle erillirahoituksen ratkaisuja **hankekohtaisesti**

Vuoden 2019 II lisätalousarvio



Talousarvioehdotus 2020



- LVM:n hallinnonalan budjetiksi 3,5 mrd. euroa. Liikenne- ja viestintäverkkoihin 2,1 md. euroa, liikenteen ja viestinnän palveluihin 771 milj. euroa.
- Perusväylänpitoon lisäystä 362 milj. euroa, josta teiden talvikunnossapitoon 20 milj. euroa. Tasoristeysten poistoon 12 milj. euroa.
- Osana perusväylänpidon rahoituksen nostoa alueellisesti kattava pienten parantamishankkeiden kokonaisuus.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen yhteensä ennätyskelliset lähes 25 milj. euroa.
- Joukkoliikenteeseen 20 milj. euron pysyvä ilmastoperusteinen tasokorotus.
- Turun tunnin junan ja Suomi-radnan suunnittelun rahoittaminen yhteensä 115 milj. eurolla, mikäli kuntien kanssa päästään sopimukseen.
- Pääradan liitännäisiä raideyhteyksiä/suunnitelmia väleillä Tampere-Pori, Tampere-Jyväskylä ja Seinäjoki-Vaasa parannetaan.
- Hangon ja Hyvinkään välinen rata sähköistetään. Kemin Ajoksen meriväylän syventämisen suunnittelu.
- Yksityisteiden avustuksiin 20 milj. euroa.
- Lisäksi vuoden 2019 toisessa lisätalousarviossa käynnistettyjen hankkeiden jatko.

Tien- ja radanpitoa koskevat vaatimukset

- Maantie- ja rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että...
- Maantiet ja rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että...
- Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat:
 - tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia
 - radan rakennetta, varusteita sekä tasoristeyksessä käytettävien liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

Maanteiden pääväylät

Palvelutasoluokka I:

- turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus
- nopeusrajoitus pääosin vähintään 80 km/h, moottoriteilla pääosin 120 km/h
- turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein
- liittymien määrää rajoitettu

Palvelutasoluokka II:

- turvataan alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus
- nopeusrajoitus pääosin vähintään 80 km/h
- alueelliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien määrässä ja tyyppivalinnassa

Erityisesti kaupungeissa pääväylien palvelutaso on sovittava paikallisten olosuhteiden ja maankäytön kehityksen mukaiseksi.

- Maanteiden pääväylät
- Muut valta- ja kantatiet



Rautateiden pääväylät

Rautateiden pääväylien rataosuuksilla noudatettava palvelutaso määräytyy kunkin rataosuuden liikenteellisen profiilin mukaan.

- Henkilöliikenteen radoilla nopeus on pääsääntöisesti vähintään 120 km/h.
- Tavaraliikenteen radoilla nopeus on pääsääntöisesti vähintään 80 km/h ja akselipaino on vähintään 22,5 tonnia.

■ Rautateiden pääväylät
■ Muu rataverkko



Uusi strateginen suunnittelutaso pitkäjänteiseen kehittämiseen



Valtakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma



**Kuntien ja
kaupunkiseutujen**
liikennejärjestelmäsuunnitelmat



Maakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Suunnitelman sisältämät kokonaisuudet



1. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset
2. Liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset päämäärät ja suunnitelman tavoitteet
3. Toimenpideohjelma (valtio ja kunnat)
4. Valtion rahoitusohjelma
5. Yhteenveto vaikutusten arvioinnista
6. Suunnitelman seuranta ja jatkuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön organisointi
7. Evästyksiä seuraavalla suunnittelukierrokselle

Vaikutusten arvioinnin viisi osa-alueetta

LAINSÄÄDÄNTÖ



Laki liikennejärjestelmästä
ja maanteistä (503/2005)

Laki viranomaisten
suunnitelmien ja ohjelmien
ympäristövaikutusten
arvioinnista (200/2005)

ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET



Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso



Taloudellinen kestävyys



Ekologinen kestävyys



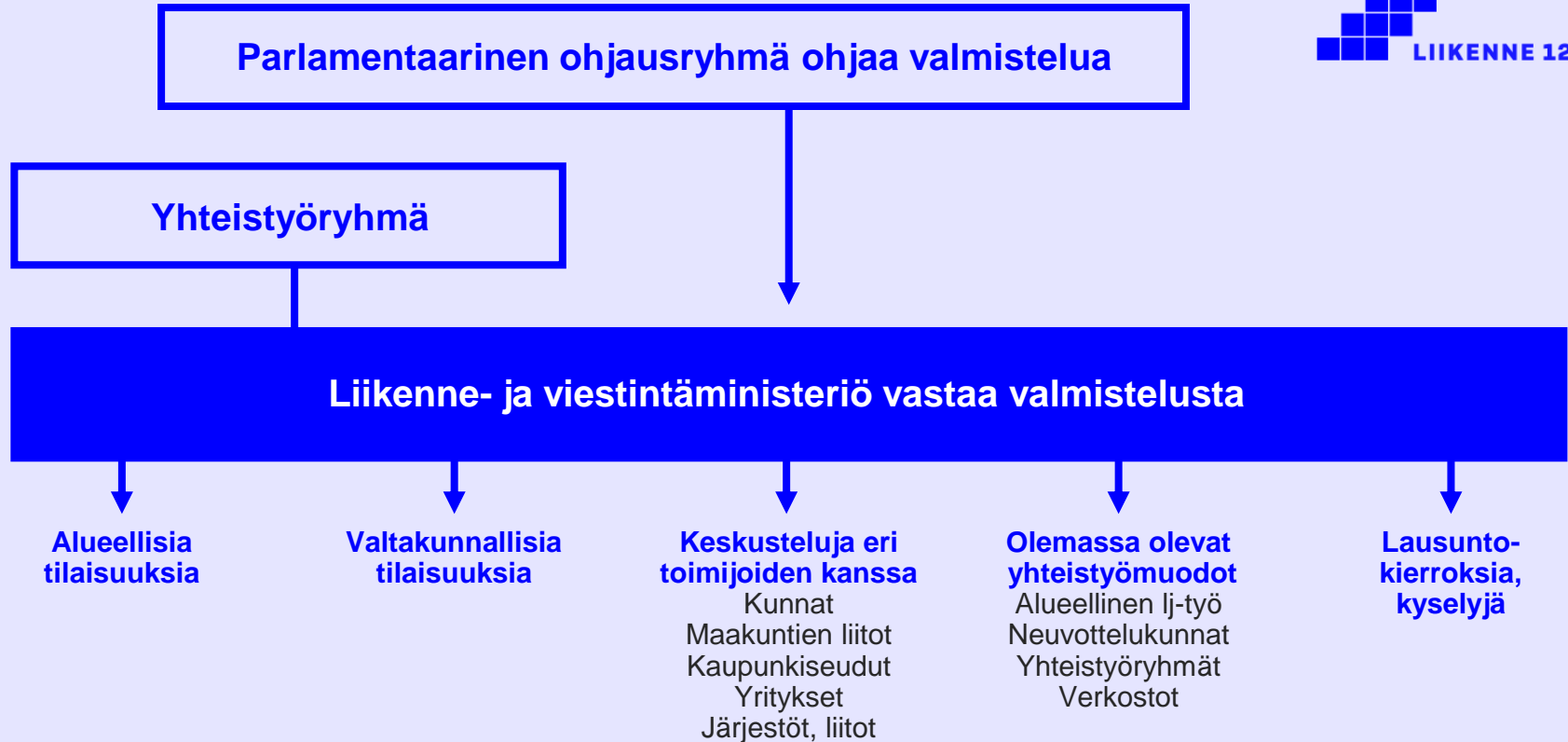
Sosiaalinen kestävyys



Liikennejärjestelmän turvallisuus

Suunnittelun eteneminen





Valmisteluun liittyvä aineisto: valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019

Kohti pitkäjänteisempää kehittämistä

- Väyläverkoston kokonaiskuva kootaan ja arvioidaan laaja-alaisesti ja kokonaiskehittäminen linjataan osana parlamentaarisen työryhmän esittämää 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan asetuksen toimivuus ja muutostarpeet arvioidaan liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön yhteydessä, jotta yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä toimii ja vientisatamat sekä rajanylityspaikat tulevat huomioon otetuksi.

Perusväylänpito

- Perusväylänpitoon 300 milj. € vuosittainen tasokorotus (2020 eteenpäin), josta 20 milj. € korotus talvikunnossapitoon
- nostolla varmistetaan, ettei korjausvelka enää kasva ja olemassa olevaa korjausvelkaa pystytään purkamaan.
- Korjataan perusväylästä, poistetaan pullonkauloja, toteutetaan päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta parantavia investointeja, jotka hyödyttävät niin joukkoliikenteen kehittämisen, alueellisen saavutettavuuden kuin elinkeinoelämänkin tarpeita. Myös alemman tieverkon ja yksityisteiden korjausvelan pitää vähentyä.

Perusväylänpito

- Tasokorotusta ohjataan alueellisesti tasapainoisella tavalla elinkeinoelämän tarpeet huomioon ottaen ennen 12-vuotisen liikennejärjestelmä-selonteon valmistumista:
 - matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeuttamiseen,
 - tavaraliikenteen pullonkaulojen poistamiseen,
 - liikenneturvallisuuden parantamiseen,
 - akselipainojen korottamiseen ja
 - väyläverkkojen päällysteisiin ja siltoihin.
- Toteutetaan rautateiden nopeutus- ja turvallisuustoimenpiteitä perusväylänpidon tasokorotuksen sisällä.

Kohti kestäviä kulkutapoja

- Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlaskettua matkasuoritetta on kasvatettava selvästi. Joukkoliikennetuki ja joukkoliikenteen ostot saavat ilmastoperusteisen tasokorotuksen, vuosittain 20 milj. euroa.
- Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Suunnitteluun ja hankkeiden edistämiseen varataan 41 milj. euroa 2020-2022. Kävelyn ja pyöräilyn infratarpeet otetaan huomioon väyläverkon kehittämishankkeiden yhteydessä 10 milj. € osuudella kokonaisrahoituksesta.
- Liikenteen digitalisaation, palveluistumisen ja yhteiskäytön mahdollisuudet käytetään täysimittaisesti järjestelmän kehittämiseksi, päästöjen vähentämiseksi ja saavutettavuuden parantamiseksi.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Vaarallisten tasoristeysten poistamiseen on varattu lisärahoitusta 22 miljoonaa euroa vuosina 2020–2022.

Investointien rahoitus

- Raideinvestointien määrää kasvatetaan nykytasosta.
- Suoran budjettirahoituksen rinnalle nostetaan erillisrahoituksen ratkaisuja hankekohtaisesti - hankeyhtiöt.
- Hankkeita ei eroteta koko väyläverkoston kehittamisestä ja 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jotta kustannustehokkaimmat ja toimivimmat ratkaisut tulevat käytäntöön.
- Käynnistääkseen seuraavat rataverkon kehittämishankkeet (hallitus pääomittaa Pohjolan Rautatiet Oy:tä tarpeen mukaan):
 - Päärata ja sen laajennukset
 - Helsingistä länteen suuntautuva rata (mukaan lukien Espoon kaupunkirata)
 - Helsingistä itään suuntautuva rata

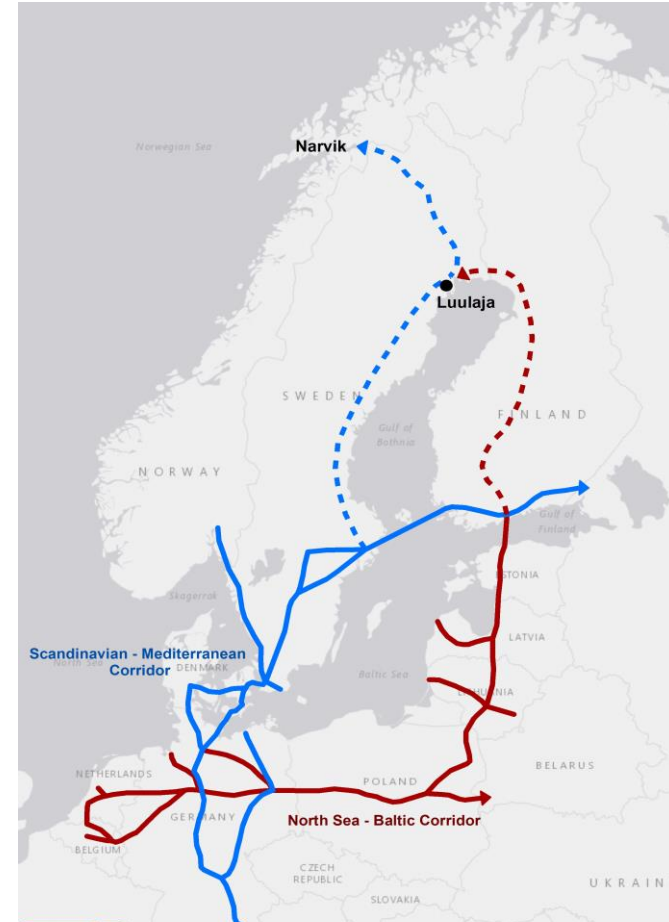
Suomi kytketään EU:n liikenneverkkoon

- Edistetään Suomen liikenneverkon kytkeytymistä Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T:n ydinverkkokäytäviin.
- Kuluvalla kaudella Suomeen saadusta CEF-tuesta valtaosa on liittynyt satamien ja meriliikenteen hankkeisiin. Syksyllä 2019 sekä syksyllä 2020 avataan todennäköisesti vielä CEF-täydennyshaut (ns. re-flow).
- Seuraavasta EU:n monivuotisesta rahoituskehyksestä (MFF) vuosille 2021-2027 on tarkoitus sopia syksyn 2019 aikana. CEF-rahoituskierröksistä (aikataulu ja jaettava rahasumma) päätettäneen syksyllä 2020 ja ensimmäinen seuraavan rahoituskauden CEF-tukihaku järjestettäneen vuoden 2021 aikana.

Verkkojen Eurooppa (CEF) –rahoitus ja TEN-T verkot

Komissio on ehdottanut, että

- CEF – rahoitusvälinettä uudistettaisiin osana EU:n seuraavaa, vuosien 2021–2027 pitkän aikavälin rahoituskehusehdotusta (MFF).
- Liikennehankkeille osoitettaisiin:
 - yleinen osuus 11,4 mrd. €
 - koheesiomaille varattu osuus 10 mrd. €
 - sotilaallisen liikkuvuuden osuus 5,8 mrd. €
- Pohjanmeri-Itämeri ydinkäytävää jatkettaisiin Suomen kautta Ruotsin Luulajan ydinsatamaan ja samalla Skandinavia-Välimeri ydinkäytävää jatkettaisiin Etelä-Ruotsista Luulajan ydinsatamaan, josta se jatkuisi Norjan Narvikin ydinsatamaan.
- Lopullisia päätöksiä ei vielä ole



Kiitos!