



6.6.2012

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
12. 07. 2012	
Dnro/Dnr	HEL 2012-011299
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	08 00 01

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri - vastualueen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013-2016

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lähettää käyttöönnne ja mahdollista lausuntoa varten oheisen tienpidon ja liikenteen suunnitelman vuosiksi 2013-2016.

Lausunnot suunnitelmasta pyydetään lähettämään 30.9.2012 mennessä Uudenmaan ELYn kirjaamoon sähköpostiosoitteeseen kirjaamo.uusima@ely-keskus.fi, jolloin ne voidaan ottaa huomioon laadittaessa seuraavia suunnitelmia.

Lisätietoja antavat ylijohtaja Rita Piirainen, yksikön päällikkö Mirja Noukka ja ohjelmointivastaava Mervi Varis. Uudenmaan elinkeino-, ympäristökeskuksen puhelinnumero on 0295 021 000. Sähköpostiosoitteet ovat muotoa etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Suunnitelma löytyy internetistä Doria-julkaisuarkistosta elinvoimaa alueille sarjasta osoitteesta : www.doria.fi/ely-keskus sekä osoitteesta www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut

Planer hittar du även på svenska på internetsidor, www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer

Ylijohtaja

Rita Piirainen

Yksikön päällikkö

Mirja Noukka

LIITTEET

Uudenmaan ELY-keskus/Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013-2016

JAKELU

Erillisen jakelun mukaan

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

Kutsunumero 0295 021 000
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi
www.ely-keskus.fi

Asemapäällikönkatu 14
PL 36
00521 Helsinki



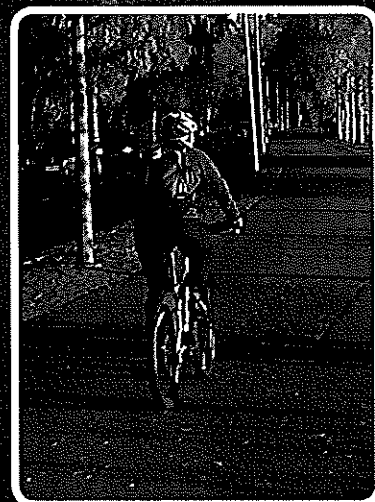
Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

ELINVOIMAA ALUEELLE 2 | 2012

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016

Uudenmaan elinkeino- ja liikenne- ja ympäristökeskus

MERVILÄINEN
MIRJA NOKKA
TOLLIHAVERI



Esipuhe

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus haluaa olla aktiivinen yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja liikkumisen kehittäjä. ELY-keskus osallistuu kestäväen yhdyskuntarakenteen luomiseen etenkin liikennejärjestelmätyön kautta. Myös toimivan päivittäisen liikkumisen varmistaminen kuuluu ELY-keskuksen perustehtäviin. Tämä toteutuu erityisesti tieverkon hoidon ja ylläpidon sekä joukkoliikenteen palvelujen tarjoamisen keinoin. Myös liikenneturvallisuutta on edelleen parannettava. Tavoitteemme määrittelevät, että henkilövahinkoon johtavia liikenneonnettomuuksia tulee vähentää 15 % seuraavien neljän vuoden aikana. ELY-keskuksen strateginen tulossopimus nostaa lisäksi esille kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – käytön tukemisen. Kaikkien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää tiivistä ja tuloksekasta yhteistyötä sidosryhmien kanssa.

Hallitus on antanut liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle huhtikuussa 2012. Selontekoon sisältyvät väyläverkon investointiohjelmat tuovat kaivattua pitkäjänteisyyttä sekä investointien suunnitteluun että toteutukseen. Kuluvalla hallituskaudella toimialueellamme käynnistetään väyläverkon kehittämishankkeita Kehä I:llä ja Kehä III:llä, Helsinki-Riihimäki rataosuudella, Riihimäen kolmioraiteella ja Helsingin ratapihalla. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen, MAL-aiesopimuksen hankekokonaisuuteen osoitettava rahoitus antaa työkaluja pienten maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen liittyvien kustannustehokkaiden investointien toteuttamiseen. Myöhempien vuosien liikenneverkon kehittämisohjelmaan sisältyy suunnittelukohteina pitkään odotetut valtatie 12 hankkeet: Lahden eteläinen kehätie ja yhteysväli Lahti-Kouvola sekä Pisara-rata ja Hyvinkää-Hanko -radan sähköistys.

Liikennepoliittikka on paljon enemmän kuin infrahankkeet. Jo pääministeri Kataisen hallituksen hallitusohjelman viesti on, että liikennepoliittikka kytketään kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden ja työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kehikseen. ELY-keskuksella yhteistyökumppaneineen on tässä merkittävä rooli. Liikennepoliittinen selonteko linjaa yli 50 keskeistä toimenpidettä. Uudenmaan ELY-keskuksen näkökulmasta näistä voi nostaa esille muutamia:

- Perusväylänpidon ja joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan hallituskausien taitteessa tehtävillä tasokorotuksilla.

- Väyläinvestoinneista siirretään 100 milj. euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 lähtien.

- Vuosina 2013–2015 pyritään osoittamaan lisärahoitusta pieniin investointiohjelmiin.

- Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla MAL-aiesopimusten sitovuutta parannetaan ja vahvistetaan niissä palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten huomioon ottamista. Aiesopimusmenettelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia. Myös joukkoliikennettä edistävistä toimista ja liityntäpysäköinnin järjestämisestä sovitaan osana aiesopimuksia.

- Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseen ja käytön lisäämiseen kohdistetaan rahoitusta. Muilla seuduilla turvataan julkisen liikenteen peruspalvelutaso.

- Julkisin varoin järjestettävät henkilökuljetukset yhdistetään ja järjestetään nykyistä joustavampina ja taloudellisempina palvelukokonaisuuksina, jolloin myös haja-asutusalueen liikennepalvelut voidaan turvata.

ELY-keskukset ovat toimineet nyt runsaat kaksi vuotta. Liikenteen tehtäväalueen näkökulmasta organisaation kehittämisen seuraavia askelia ovat tavara- ja joukkoliikenteen elinkeinolupien myöntämisen ja valvonta-tehtävien keskittäminen valtakunnallisesti Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukseen vuoden 2013 alusta sekä liikenteeseen ja ympäristöasioihin liittyvien hankintojen yhdenmukaistaminen ja tehostaminen.



Rita Piirainen
ylijohtaja



Liitekartat

1. Investointihankkeet suunnitelmakaudella 2013–2016
2. Ylläpidon hankkeet suunnitelmakaudella 2013–2016
3. Vuoden 2012 hankkeet
4. Joukkoliikenteen palvelutaso ja siirtymäajan sopimusten umpeutuminen

Julkaisu internetissä: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut

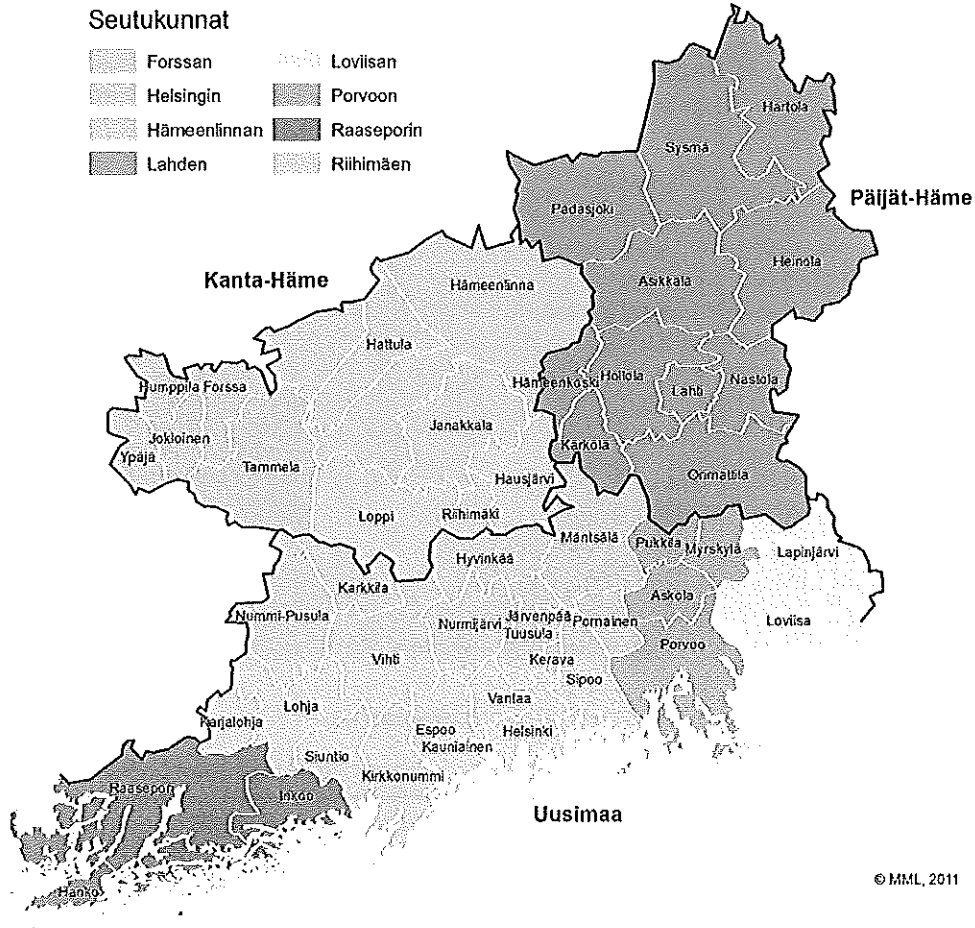
Toiminta-alueena kolme maakuntaa

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastualueen toimialue kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat, yhteensä 50 kuntaa. Alueella on valtakunnan vilkkaimmat tieosuudet, suurimmat liikennemäärät ja useita merkittäviä kansallisen ja kansainvälisen henkilö- ja tavara-liikenteen solmukohtia.

Helsinkiä ympäröivät säteittäiset väylät ja kehäväylät palvelevat kukin kymmeniä tuhansia käyttäjiä vuorokaudessa. Vähäliikenteisimmällä tiestön osalla on vuorokaudessa joitakin kymmeniä käyttäjiä. ELY-keskuksen tehtävänä on tarjota koko verkolla mahdollisuudet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen.

Suomen väestö on kuluneiden 30 vuoden aikana kasvanut noin 590 000 hengellä, mistä Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen osuus on ollut kolme neljäsosaa. Maanteiden liikennesuorite on tänä aikana kaksinkertaistunut. Seuraavien kolmenkymmenen vuoden aikana Suomen väestön ennustetaan kasvavan vielä noin 610 000 hengellä, mistä hieman vajaa puolet kohdistuu Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueelle. Liikenteen kasvu on hidastunut, mutta liikennesuoritteiden ennustetaan tulevien 30 vuoden aikana edelleen kasvavan noin kolmanneksella.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-toimialue suhteessa koko maahan		Uudenmaan ELY-keskus		Koko maa
			Osuus koko maasta	
Maapinta-ala (1.1.2011)	km ²	19 421	6 %	303 892
Maantiet (1.1.2011)	km	9 136	12 %	78 162
Liikennesuorite (2011)	milj. auto-km	10 903	30 %	36 740
Perusväylänpidon rahoitus (2012)	milj. €	103,7	20 %	531,3
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY ja LVM yht. (2011)	milj. €	12,5	25 %	50,8
Väestö 2011 (31.12.2010)	henkilöä	1 908 636	36 %	5 375 276
Väestönkasvu 1980-2010 (Tilastokeskus)	henkilöä	447 399	76 %	587 498
Väestönkasvu 2011-2040 (Tilastokeskuksen väestöennuste)	henkilöä	282 315	46 %	610 080
Työpaikat (2009)	kpl	908 390	40 %	2 289 975
Työvoima (2011)	hlö	970 000	36 %	2 672 000
BKT (2009)	milj. euroa	76 459	44 %	173 267



Lähtökohtana liikkujien tarpeet



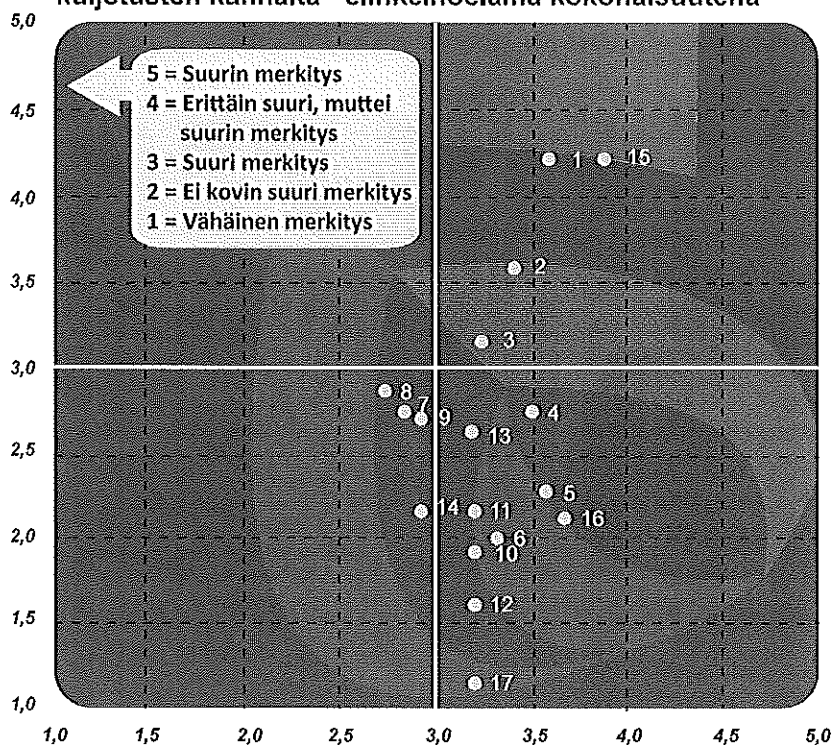
Liikkujien monenlaisia tarpeita kartoittaakseen ELY-keskukset keräävät tietoa erilaisista asiakaslähteistä. Välittömän asiakaspalautteen ja erilaisista suunnitelmista saatujen lausuntojen lisäksi tietoa saadaan yhteistyössä Liikenneviraston kanssa tehtävistä tutkimuksista.

Liikenneviraston vuonna 2011 teettämän **elinkeinoelämän asiakastutkimuksen** mukaan tiekuljetukset ovat yrityksille selvästi tärkein kuljetusmuoto, ja niihin ollaan kokonaisuudessaan tyytyväisiä. Tärkeimmät tieverkon osat ovat päätiät (valta- ja kantatiet) sekä kaupunkiseutujen päätiät (valta- ja kantatiet sekä tärkeät seututiet) ja katuverkko. Tutkimuksen mukaan turvallisuus nousee elinkeinoelämän arvostuksissa korkeimmalle, ja turvallisuustilanteeseen ollaan kohtuullisen tyytyväisiä. Hyvät kuljetusolosuhteet pääties-
töllä talviaikaan nousevat seuraavaksi tärkeimmiksi.

Myös toimitusaikojen ennustettavuus ja nopeus nähdään tärkeinä, ja näihin osa-alueisiin ollaan tyytyväisiä. Merkitykseltään pienempään muun tiestön ympärivuotisiin kuljetusolosuhteisiin ollaan tyytymättömiä.

Liikennevirasto teettää joka vuosi **talven tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen** ja joka toinen vuosi kesän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen. Tutkimukset tuottavat ELY-keskuskohtaista ja valtakunnallista tietoa. Talven 2011 tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen perusteella yleistyytyväisyys maanteiden kuntoon on Uudellamaalla hieman laskenut edellisten vuosien tasosta. Yksityishenkilöiden osalta tyytyväisyys on laskenut maltillisesti. Raskaan liikenteen ammattikuljettajat ovat yksityishenkilöitä kriittisempiä arvioissaan, ja tutkimuksen perusteella heidän tyytyväisyytensä maanteiden kuntoon talvikaudella on vielä vähentynyt aiemmasta. Tyytyväisimpiä asiakkaat ovat pääteiden lumen auraukseen ja liukkauden torjuntaan. Selkeänä kehittämiskohteena taas pidetään muiden kuin pääteiden talvihoitoa kokonaisuudessaan eli liukkauden torjuntaa, lumen aurausta ja

Liikenneverkkojen eri osien merkitys ja palvelutaso yrityksen kuljetusten kannalta - elinkeinoelämä kokonaisuutena



Tiet

- 1 Päätiät
- 2 Kaupunkiseutujen päätiät
- 3 Katuverkko
- 4 Yhteydet satamiin
- 5 Yhteydet lentoasemille
- 6 Yhteydet raja-asemille
- 7 Vähäliikenteiset tiät

Radat

- 8 Raskaan tavaraliikenteen radat
- 9 Yhteydet teollisuuslaitoksiin
- 10 Yhteydet satamiin
- 11 Yhteydet Venäjän raja-asemille
- 12 Yhteydet Ruotsin raja-asemille
- 13 Muut valtakunnallisesti merkittävät radat
- 14 Muut liikennöidyt radat (vähäliikenteiset radat)

Kauppamerenkulku

- 15 Kauppamerenkulun pääväylät
- 16 Muut kauppamerenkulun väylät
- 17 Saimaan syväväylä

1 = Erittäin tyytymätön 2 = Tyytymätön 3 = Ei tyytymätön eikä tyytyväinen
4 = Tyytyväinen 5 = Erittäin tyytyväinen

Lähde: Liikenneviraston elinkeinoelämän asiakastutkimus 2011

tienpintojen tasaisuudesta huolehtimista. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tilanne on kuitenkin valtakunnallista keskiarvoa parempi.

Kesän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus tehtiin viimeksi vuonna 2010, ja sen tulosten perusteella yleistytyväisyys maanteiden tilaan ja kuntoon kesällä on pysynyt suunnilleen samanlaisena viime vuosina. Päälysteiden kunto pääteillä on selkeä vahvuus. Keskeisimpiä kehittämiskohteita puolestaan ovat sorateiden kunto sekä päälysteiden kunto muilla kuin pääteillä. Tyytyväisyys maanteiden kuntoon kesäkaudella on Uudenmaan ELY-keskuksen alueella hieman maan keskiarvoa korkeampaa.

Kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään ja matkakeljuihin tutkittiin **Liikenneviraston kyselytutkimuksessa** vuonna 2011. Tutkimuksen perusteella Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ollaan koko maan keskiarvoa hieman tyytyväisempiä niin paikalliseen kuin pitkämatkaiseenkin joukkoliikenteeseen. Paikallisliikenteessä asukkaat ovat tyytyväisimpiä joukkoliikenteen olemassaoloon sekä etäisyyteen pysäkille tai asemalle. Kaukoliikenteessä arvostetaan erityisesti liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista saatavilla olevaan tietoon ollaan tyytyväisiä sekä paikallisen että kaukoliikenteen osalta. Sen sijaan lippujen hinnat aiheuttavat tyytymättömyyttä niin paikallisilla kuin pidemmälläkin matkoilla.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tehtiin joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyön yhteydessä vuonna 2011 **asukaskyselyitä**. Niiden perusteella joukkoliikenteen käyttämisestä voisi lisätä matkalippujen hintojen tuntuva alentaminen, aikataulujen muuttaminen paremmin matkustustarpeita vastaaviksi sekä yhteiskäyttöinen matkalippu eri liikennevälineisiin. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöistä tärkeimpinä pidetään aikataulujen sopivuutta, Internetistä saatavan aikataulu- ja reitti-informaation saatavuutta ja selkeyttä sekä liikennöinnin täsmällisyyttä ja luotettavuutta. Lähes kaikki kyselyyn vastanneet olivat sitä mieltä, että joukkoliikennepalveluja on tarvetta kehittää. Melkein samanlainen yksimielisyys vallitsi siitä, että joukkoliikenteen palvelujen kehittäminen on ympäristösyistä kannatettavaa. Lisäksi noin kolme neljästä vastaajasta kannatti joukkoliikenteen tukemista nykyistä enemmän verovaroin.

Asiakaspalautteen kerääminen on tärkeää tienpidon ja liikenteen suunnittelussa. ELY-keskusten asiakaspalvelua liikenteeseen liittyvissä asioissa hoitaa valtakunnallinen asiakaspalvelukeskus. Se opastaa ja neuvoo tie- ja liikenneasioissa sekä ottaa vastaan palautetta ja ohjaa palautteen asiantuntijoille. ELY-keskuksen asiantuntijat käsittelevät heille ohjatun

palautteen. Esimerkiksi hoidon alueurakoihin liittyvät palautteet ja toimenpide-ehdotukset käydään säännönmukaisesti läpi urakoitsijan kanssa, ja mahdolliset korjaavat toimenpiteet toteutetaan urakoissa.

Uudenmaan ELY-keskukseen tulee paljon toimenpide-ehdotuksia suoraan alueen asukkailta. Lisäksi kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa tehtävässä yhteistyössä nousee esiin teiden hoitoon, ylläpitoon ja kehittämiseen sekä joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviä tarpeita. Asiakkailta ja sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella nostetaan toimenpide-ehdotuksia **hankekoreihin** ja sieltä edelleen tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan rahoitusmahdollisuuksien rajoissa. Tienpidon ja liikenteen suunnitelman hankkeet synkronoidaan yhteistyössä kuntien ja sidosryhmien kanssa maakunnan liittojen ja HSL:n johdolla tehtyihin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin.

Kunnat ja maakuntien liitot ovat antaneet lausuntonsa edellisestä tienpidon ja liikenteen sekä maanteiden hoidon ja ylläpidon suunnitelmasta 2012–2015. Lausunnoissa korostuvat investointitarpeet, joita ELY-keskus ei ole pystynyt ottamaan toteuttamishjelmaansa. Niin ikään tuodaan esille huoli nykyisten väylien kunnosta ja kehoitetaan takaamaan tiestön hoidolle ja ylläpidolle riittävät määrärahat. Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja lipputukeen osoitettu rahoitus todetaan riittämättömäksi.



Yhteistyössä kohti toimivia ja turvallisia matkoja sekä hiilineutraalia metropolia

Liikennejärjestelmätyö

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualue tekee yhteistyötä alueensa liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämisessä eri sidosryhmien kanssa. Liikennejärjestelmätyö on eri toimijoiden yhteistä suunnittelua, osallistumista ja toimenpideyhteistyötä, joilla tavoitellaan liikennejärjestelmän kokonaisuhyötyä.

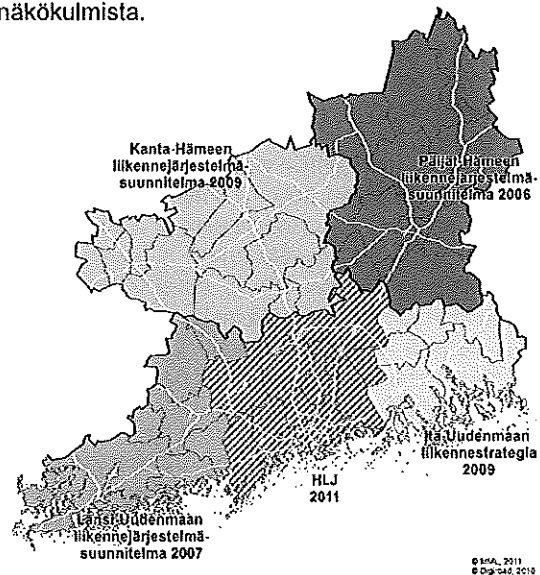
Uudenmaan ELY-keskus osallistuu mm. maankäytön ja alueiden kehittämisen suunnitteluun, liikenneturvallisuustyöhön, ympäristöyhteistyöhön sekä kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen, kuljetusten ja liikennepalvelujen suunnitteluun.

Viime aikoina liikennejärjestelmätyössä ovat korostuneet ilmastomuutoksen vaikutuksiin varautuminen ja hillintä sekä liikkumisen ohjauksen näkökulma. Nämä on nostettu painopistealueiksi myös ELY-keskuksen strategisessa tulossopimuksessa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on vakiintunut etenkin kaupunkiseutujen ja maakuntien tasolla tehtäväksi strategiseksi suunnitelmaksi. Merkittävä osa liikennejärjestelmän suunnittelusta ja päätöksenteosta tehdään myös yksittäisten kuntien sisällä. Tavoitteena on kytkeä maakuntien ja kuntien maankäytön suunnittelu sekä liikennejärjestelmäsuunnittelu kiinteästi yhteen prosessiin. Tätä tukee myös tavoite alueelle solmittavista liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutukseen tähtäävistä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteisistä sopimuksista. Seuraava kehitysvaihe on vielä laajempi maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän (MALPE) tarpeiden ja kehittämissopimusten yhteensovittaminen.

Maakunnallisissa ja muissa alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on vähitellen siirrytty strategisemmalle tasolle. Enää ei käsitellä vain liikenneverkkojen ja liikennejärjestelmän kehittämistä, vaan entistä laajemmin tavoitteissa ja strategioissa painoarvoa saa myös alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne sekä sen myötä liikkumistarpeen ja liikenteen haittojen vähentäminen esiintyvät linjauksina kaikissa Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle tehdyissä liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen monipuolinen kehittäminen sekä joukkoliikenteen peruspalvelun turvaaminen haja-asutusalueilla toistuvat suunnitelmissa. Erityinen painoarvo joukkoliikenteen kehittämisellä on Helsingin ja muiden kaupunkiseutujen suunnittelussa.

Etenkin kauempana pääkaupunkiseudulta liikenteellinen saavutettavuus ja hyvän liikenteellisen aseman vahvistaminen tai hyödyntäminen on nostettu esille linjauksissa. Alemman tieverkon kunto ja liikennöityvyys korostuvat haja-asutusalueilla niin työssäkäyntiliikenteen kuin maa- ja metsätalouden kuljetusten näkökulmista.



HLJ 2011

Tuorein alueella tehty suunnitelma on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HLJ 2011. Painopisteinä sen valmistelussa ovat olleet liikennejärjestelmän toimivuuden, maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen sekä ilmastomuutoksen hillinnän huomiointi. HLJ 2011 kehittämissuunnitelman linjaukset ja toimenpiteet on jaoteltu viiteen kehittämissuuntaan. Tämä tarkoittaa HLJ 2011:ssä sitä, että tavoitteena on ensisijaisesti vaikuttaa liikkumistarpeen vähentämiseen ja kulkumuodon valintaan sekä tehostaa nykyisen liikenneverkon käyttöä. Tässä hyödynnetään pieniä kustannustehokkaita parantamistoimenpiteitä (KUHA), jotka ovat HLJ 2011:ssä infrastruktuurihankkeiden priorisoinnin kärjessä.

KUHA-hankkeilla tuetaan kestävän liikkumisen edellytyksiä laajasti koko seudulla. Kasvavalla Helsingin seudulla tarvitaan kuitenkin myös isoja investointeja. Helsingin seudun liikenteen hallinnan johtoryhmä konkretisoi HLJ 2011:n toimenpidekokonaisuuksia kärkihankkeiksi, joita edistetään eri toimijoiden yhteistyönä. Kärkihankkeet käsittelevät mm. liikennejärjestelmän tilannekuvan kehittämistä, ruuhkien ja häiriöiden hallintaa sekä joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation kehittämistä.

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla olevat toimenpiteet nousevat esille useissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Raidehankkeet ovat myös saaneet suunnitelmissa entistä vahvemman roolin, varsinkin pääkaupunkiseudulla ja pääradan varrella. Päätiehankkeet on käsitelty yleensä niistä tehtyjen kehittämishankkeiden mukaisina, usein korostaen liikenneturvallisuuden parantamista hankkeen toteuttamisen ensimmäisenä vaiheena. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetyissä tienpidon toiminnaissa hyödynnetään ELY-keskuksen omaa ohjelmointia ja priorisointityökaluja (mm. hankekorit).

Joukkoliikenteen kehittämiseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään paljon toimenpiteitä: lippujärjestelmän kehittämistä, terminaalien ja laatuikäytävien kehittämistä, liityntäpysäköinnistä huolehtimista, joukkoliikenteen sujuvoittamista ja etuisuuksia sekä matkustajainformaation parantamista. Nämä kaikki ovat yhteistyössä kehitettäviä toimia. Liikenteen osien tai tukien suuntaamiseen ei suoria toimenpideohjeita ole juurikaan listattu.

Vuoden 2012 aikana Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueen alueelle aloitetaan maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta sekä Kanta- että Päijät-Hämeen alueille. Myös Länsi-Uudenmaan alueelle on tavoitteena laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys. Näiden suunnitelmien vetovastuu on maakuntien liitoilla. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu suunnitelmiin sekä asiantuntemuksellaan että rahoituksella.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Vuoden 2011 aikana on tehty joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö kaikkien toimivaltaisten viranomaisten alueella. Liikennejärjestelmäsuunnitelmiin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden käsittely ei ole tähän mennessä kuulunut. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on esitetty joukkoliikenteen infraan, rahoituksen ja muuhun kehittämiseen liittyvät tarpeet ja joukkoliikennesuunnitelma on konkretisoitunut asian linjastoiksi ja liikennekokonaisuuksiksi. Palvelutasotavoitteiden mukaan tuomisella liikennejärjestelmäsuunnitteluun voidaan ohjata resursseja rahoituksen ja toimenpiteiden kannalta selkeästi ja mahdollisimman tehokkaasti.

Taksiluvut

Taksiliikennelain tavoitteena on turvata laadukkaiden taksipalvelujensaatuus ympärivuorokautisesti kautta maan. Tätä tarkoitusta varten ELY-keskukset vahvistavat vuosittain jokaiseen toimialueensa kuntaan taksilupien kuntakohtaiset enimmäismäärät tavallisille ja esteettömille henkilöautoille. Maan kattava taksiverkko on osa muuta julkista liikennettä ja sen merkitys korostuu erityisesti haja-asutusalueilla paitsi asiointi-, koululais- ja vammaispalvelukuljetuksissa myös muussa hiljaisen ajan liikenteen hoitamisessa. Uudenmaan ELY-keskus vahvistaa toimialueensa kuntien taksilupien enimmäismäärät sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta eivätkä heikennä palvelujen laatua. Kiintiöissä huomioidaan kuntakohtaisesti mm. keskeiset väestökehitykseen liittyvät tekijät sekä kunnan joukkoliikenteen määrä ja taso. Tältä osin taksikiintiöiden määrittäminen on osa muuta ELY-keskukselle kuuluvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Maakuntakaavat

Uudenmaan liitossa on nyt käynnissä maakuntakaavan yhdistäminen ja uudistaminen koko maakunnan alueelle. Laajaa metropolialuetta tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena. Alueen kilpailukyky edellyttää sidosryhmien yhteistä tahtotilaa aluerakenteen kehittämistä ja sitä tukevasta liikennejärjestelmästä.

Päijät-Hämeen maakuntakaavatyö käynnistyi keuhällä 2010. Tämä kokonaismaakuntakaava tulee valmistuessaan korvaamaan vuonna 2008 vahvistetun ensimmäisen Päijät-Hämeen maakuntakaavan. Uuden maakuntakaavan valmistelutyössä tullaan keskittymään erityisesti vastuullisen alue- ja yhdyskuntarakenteen ratkaisuihin. Alueen liikennejärjestelmäsuunnitelma tehdään kiinteästi yhteistyössä maakuntakaavoituksen kanssa. Suunnitelmassa määritetään maakunnan liikennejärjestelmän haluttu palvelutaso sekä keinot sen saavuttamiseksi. Palvelusajattelussa käytetään perinteistä liikennesuunnittelua laajempaa keinovalikoimaa tavoitteiden saavuttamiseksi ja pyritään löytämään perusteet toimenpiteiden priorisoinnille.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja maakuntakaava ovat keinoja maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän (MALPE) tarpeiden ja yhteensovittamiseen. Liikennejärjestelmän suunnittelulla palvellaan edellä mainittuja tarpeita. Samalla kannustetaan liikennettä ja sen haittoja vähentävään maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän suunnitteluun.

Kanta-Hämeeseen laaditusta ensimmäisestä maakuntakaavasta tuli lainvoimainen vuonna 2007. Nyt Kanta-Hämeessä on valmistelussa yhdyskuntien rakentamiseen liittyvä vaihemaakuntakaava.

Tavoitteena turvallinen liikkuminen

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon keskeisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman mukaan liikennekuolemien määrä tulee puolittaa ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vähentää neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä. Maankäytön muutokset ja liikennemäärien kasvu sekä niukka valtion rahoitus asettavat tälle tavoitteelle suuria haasteita.

ELY-keskuksen toiminta on laajasti liikenneturvallisuutta edistävää. Liikenneturvallisuusnäkökulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa.



Suunnitelmakauden liikenneturvallisuustoimenpiteitä ovat mm. ajonopeuksien alentamiseen tähtäävät toimenpiteet, tien reunaympäristön turvallisuuden parantaminen ja maanteiden liittymien parantaminen sekä jalankulun, pyöräilyn, mopoilun ja joukkoliikenteen käytön edellytysten parantaminen.

Turvallisuuden kehitys Uudenmaan ELY-keskuksen maanteilla

Onnettomuusriski on Uudenmaan ELY-keskuksen maanteilla keskimääräistä koko maan vastaavaa riskiä pienempi. Suurista liikennesuoritteista johtuen alueella tapahtuu kuitenkin muihin ELY-keskuksiin verrattuna määrällisesti eniten henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia. Riski joutua liikenneonnettomuuteen on pienentynyt 2000-luvulla, mutta liikennesuoritteiden kasvusta johtuen onnettomuusmäärät ovat vähentyneet vain vähän.

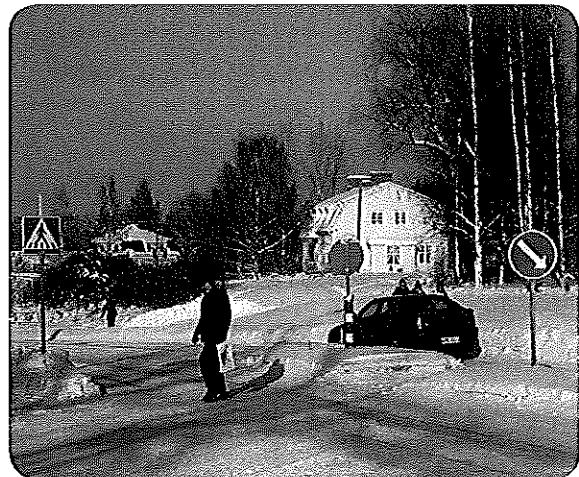
Maanteiden henkilövahinko-onnettomuudet eivät vuonna 2011 vähentyneet vuoteen 2010 verrattuna. Liikennekuolemien määrä kasvoi edellisestä vuodesta. Eniten tapahtui edelleen yksittäis-, peräänajo- ja risteämisonnettomuuksia sekä kevyen liikenteen onnettomuuksia. 2000-luvun huolestuttava trendi on ollut mopo-onnettomuuksien huomattava lisääntyminen.

Eniten kuolemia tapahtuu yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksissa. Kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista yli puolessa on ollut riskitekijänä huomattava ylinopeus, päihteet, lääkkeet, itsetuhoinen tai piittaamaton mielentila tai merkittävästi heikentynyt ajoterveys.

Liikenneturvallisuussuunnitelmat uudistuvat

Vuonna 2012 Vuonna 2012 laadittava Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma tulee ohjaamaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyön organisointia ja painotuksia. Suunnitelmassa sovitetaan yhteen valtakunnallisen suunnitelman linjaukset ja Uudenmaan, Kanta- ja Päijät-Hämeen erityispiirteet sekä esitetään konkreettiset toimenpiteet asetettaviin tavoitteisiin pääsemiseksi. Suunnitelmassa kuvataan myös alueellisen yhteistyön toteutusmalli.

Useamman kunnan kattavia alueellisia liikenneturvallisuussuunnitelmia tullaan laatimaan aiempaan tapaan keskimäärin kaksi vuodessa. Suunnitelmissa pääpaino on pienissä liikenneturvallisuustoimenpiteissä (esim. suojatiet ja niiden parantaminen, hidasteet, näkemien raivaus) ja nopeusrajoitusten tarkistamisissa, kuntien liikenneturvallisuustyön aktivoinnissa sekä entistä vahvemmin myös kestävästä liikkumisesta edistävän liikennejärjestelmätason ajattelun ja toimenpiteiden lisäämisessä. Lisäksi mopoiluun (mm. reitit, ajokäyttäytyminen ja liikennemäärät) ja mopo-onnettomuuksien ehkäisyyn kiinnitetään aiempaa enemmän huomiota. ELY-keskuksen periaatteena on toteuttaa alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisia pieniä toimenpiteitä heti suunnitelman valmistumisen jälkeen.



Liikenneturvallisuussuunnitelmat

-

Hlōā
tai
kpl

Suorite
(milj.
autokm)



Kohti uusia joukkoliikenteen järjestämistapoja

Uudenmaan ELY-keskus vahvisti joulukuussa 2011 päätöksellään **joukkoliikenteen palvelutason** alueellaan vuosiksi 2012–2016. Palvelutason vahvistaminen tehtiin tässä muodossa ja joukkoliikennelakiin perustuvana ensimmäistä kertaa. Päätöstä edelsi laajassa yhteistyössä tehty palvelutason määrittelytyö. Palvelutaso määriteltiin ja vahvistettiin valituille yhteysväleille, joita on kolmentasoisia: kylä – kunta-keskus, kuntakeskus – kuntakeskus ja kuntakeskus – maakuntakeskus. Yhteysväliä luokiteltiin valtakunnallisen suosituksen mukaisesti viiteen palvelutasoluokkaan, jotka perustuivat määrällisiin ja laadullisiin kriteereihin.

Vahvistettu palvelutaso kuvaa tahtotilaa siitä, minkä tasoista joukkoliikenteen palvelua alueille tavoitellaan.

ELY-keskuksen lisäksi myös muut toimivaltaiset viranomaiset ovat vahvistaneet joukkoliikenteen palvelutason. HSL, Lahden seudun viranomainen, Hämeenlinnan seudun viranomainen sekä Hyvinkää ja Riihimäki vahvistivat palvelutason omalla alueellaan.

Lisäksi ELY-keskuksen alueen asukkaiden joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa LVM:n vahvistama kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso sekä Uudenmaan ELY-keskukseen rajoittuvien muiden ELY-keskusten vahvistamat palvelutasot.

Palvelutasotyö on prosessi ja se jatkuu suunnittelujaksolla. Vahvistetut palvelutasot ohjaavat ELY-keskuksen, LVM:n ja kuntien toimia ja joukkoliikennepalveluiden hankintoja. ELY-keskus edistää vahvistetun palvelutason toteutumista myöntämällä kunnille valtionavustusta joukkoliikennepalveluiden ylläpitämiseen, matkalippujen hinnanalennuksiin ja kehittämiseen. Lisäksi ELY-keskus ostaa palvelutason toteutumista edistävää, kuntakeskusten välistä peruspalvelutasoista joukkoliikennettä. Kaupunkiseuduilla rahoituksen painopiste on matkalippujen hinnanalennuksissa ja palveluostoissa, joilla edistetään joukkoliikenteen käyttöä. Maaseudulla keskeistä on turvata liikkumisen peruspalvelut ostamalla täydentäviä liikennepalveluita. Palvelutason toteutumista seurataan Liikenneviraston ohjeiden mukaisesti.

Palvelutasoluokittelu (taulukko) tukee ja ohjaa myös joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämistoimenpiteitä. Kullekin luokalle on määritetty myös laadullisia, mm. infrastruktuuria koskevia tekijöitä.

Palvelutasoluokkien kuvaukset (ks. liitekartta)	
Kilpailutaso	Kilpailutason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.
Houkutteleva taso	Houkuttelevan tason joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle.
Keskitaso	Keskitason joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin.
Peruspalvelutaso	Peruspalvelutason joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoiset yhteydet työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoille.
Minimitaso	Minimitasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet.
Lakisääteinen taso	Lakisääteinen taso tarkoittaa tilannetta, jossa kunta järjestää alueelta vain lakisääteiset koulu- ja muut henkilökuljetukset.



Uuden joukkoliikennelainsäädännön mukaiset liikenteen järjestämismallit

Suomen joukkoliikennelainsäädäntö uudistui loppuvuonna 2009 kun EU:n palvelusopimusasetus (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) astuivat voimaan. Siitä alkoi kymmenen vuoden pituinen siirtymäaika, jonka aikana siirrytään uusiin liikenteen järjestämismalleihin. Ensimmäinen muutos tapahtui lain voimaantullessa, kun vanhasta lupaperusteisesta järjestelmästä siirryttiin sopimus pohjaiseen malliin ja entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan sopimuksiksi.

Siirtymäajan sopimuksilla pyritään turvaamaan joukkoliikenteen palvelutason säilyminen siirtymäaikana. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sopimukset päättyvät vaihtelevasti vuosien 2014 ja 2019 välillä (liitekartta). Yli puolet näistä liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen välisistä siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy suunnittelujaksolla. Siirtymäaikana sopimuksiin tehdään perusteltuja aikataulu- ja reittimuutoksia, joiden tavoitteena on ensisijaisesti vastata matkustajien tarpeisiin. Kannattamattomien vuorojen lakkauttaminen on myös mahdollista.

Suunnittelujakson aikana viranomaisten päätettäväksi tulee, miten joukkoliikennepalvelut järjestetään siirtymäajan jälkeen: **markkinaehtoisesti tai PSA:n mukaisesti**. Molemmissa päävaihtoehdoissa joukkoliikenteen järjestäminen tukeutuu palvelutason määrittelyyn. Toteutettavan palvelutason määrää ja laatua rajoittaa kuitenkin valtion joukkoliikennerahoituksen niukkuus.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttamista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti **markkinaehtoisesti**. Markkinaehtoisessa liikenteessä toimivaltainen viranomainen myöntää liikennöitsijöille hakemuksesta reittiliikennelupia. Palvelutason määrittely suuntaa liikennöitsijöiden hakemuksia ja toimii samalla reittiliikenneluvan myöntämisen kriteerinä. Reittiliikennelupia voidaan myöntää jo siirtymäaikana.

Markkinaehtoiselle, reittiliikenneluvalla ajettavalle liikenteelle voidaan maksaa lipputukea vain sovel-

tamalla PSA:n mukaista **yleistä sääntöä**. Tällöin liikenteille määrätään hintavelvoite, eli liikennöitsijät velvoitetaan perimään matkustajilta markkinahintaa alempi hinta, ja matkustajien saama hinnanalennus korvataan liikennöitsijöille. Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jollaista voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä.

Markkinaehtoista liikennettä voidaan täydentää PSA:n mukaisin **lisäostoin**.

Palvelusopimusasetusta on noudatettava, kun toimivaltainen viranomainen järjestää liikenteen markkinaehtoista liikennettä monilukuisempaan, luotettavampaan, korkealaatuisempaan tai edullisempaan. Toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös PSA:n käyttönotosta käytännössä ainakin kaksi vuotta ennen liikenteen käynnistymistä.

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi **käyttöoikeussopimuksen** mukaisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyttää viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen. Käyttöoikeussopimus eroaa hankintalain mukaisesta ostosopimuksesta muun muassa siltä osin, että kustannus- ja tuloriski sekä suunnittelu- ja markkinointivastuu ovat muita sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla.

Tilaaaja-tuottajamallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja. Teoriassa mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen on myös viranomaisen oma tuotanto, jossa esimerkiksi kunnallinen liikelaitos tuottaa joukkoliikennepalvelut.

Kävelyä ja pyöräilyä edistetään

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi keväällä 2011 valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn strategian vuoteen 2020 mennessä. Sen mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn asemaa tulee merkittävästi vahvistaa liikennejärjestelmässä. Strategia tähtää tuntuvaan kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämiseen lyhyiden henkilöauto-matkojen sijaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on perinteisesti ollut liikenneturvallisuus- ja infrastruktuuripainotteista. Merkittävä muutosta liikkumisvalinnoissa ei kuitenkaan voida saavuttaa vain rakentamalla uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Lisäksi tarvitaan asenteisiin vaikuttamista, olemassa olevien väyläverkkojen laatutason nostoa sekä kävelyä ja pyöräilyä suosivaa yhdyskuntarakennetta ja palveluverkkoa.

Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä voidaan jokapäiväinen liikkumisympäristö tehdä viihtyisämmäksi, turvallisemmaksi ja terveellisemmäksi. Tämä edellyttää eheää yhdyskuntarakennetta, jossa asuminen, työ- ja opiskelupaikat sekä lähipalvelut sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä vähennetään liikennejärjestelmän hiilidioksidipäästöjä.

Strategian jalkauttamiseksi on Liikenneviraston toimesta laadittu kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma. Suunnitelmaa laadittaessa on käyty laajaa vuorovaikutusta kuntien, eri hallinnonalojen ja muiden yhteistyötahojen kanssa. Vuoden 2012 alussa valmistunut toimenpidesuunnitelma onkin monen tahon yhteinen linjaus sisältäen tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet vuoteen 2020 mennessä.

Uudenmaan ELY-keskus on aloittanut oman kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman laatimisen. Tarkoituksena on koota kaikki hyvinkin erilaiset edistämistoimet yhteen suunnitelmaan ja laatia niiden toteuttamisesta ohjelma lähivuosille ja aina vuoteen 2020 asti. Uudenmaan ELY-keskuksen strategisissa linjauksissa pyritään kohti hiilineutraalia metropolia. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman laatiminen tukee hyvin tätä linjausta.

Uudenmaan ELY-keskus tekee kuntien kanssa tiivistä yhteistyötä maankäytön suunnittelussa. Kävelyn ja pyöräilyn todelliset edistämismahdollisuudet määrittyvät hyvin pitkälle juuri tässä vaiheessa.

Kävely- ja pyöräteiden rakentaminen, niiden kunnossapito ja ylläpito, liityntäpysäköinnin järjestäminen pyöräilijöille ja oman henkilökunnan liikkumissuunnitelman laatiminen ovat myös esimerkkejä Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimista. Uudenmaan ELY-keskuksen toimenpidesuunnitelma valmistuu keväällä 2012.

Monet Uudenmaan ELY-keskuksen alueen kunnat laativat myös omia suunnitelmiaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Helsingin seudun 14 kunnan alueella määritellään parhaillaan pääpyöräilyverkkoa ja pyöräilyn laatukäytäviä. Liikenneturvallisuuden rinnalle tärkeiksi tavoitteiksi on nostettu pyöräilyn helppous, sujuvuus ja mukavuus. Viikkaimille työmatkareiteille muodostetaan pyöräilyn laatukäytäviä, joiden kesä- ja talvikunnossapito on luotettavaa ja korkeatasoista. Verkon kehittämistoimille laaditaan priorisoitu toimenpideohjelma.

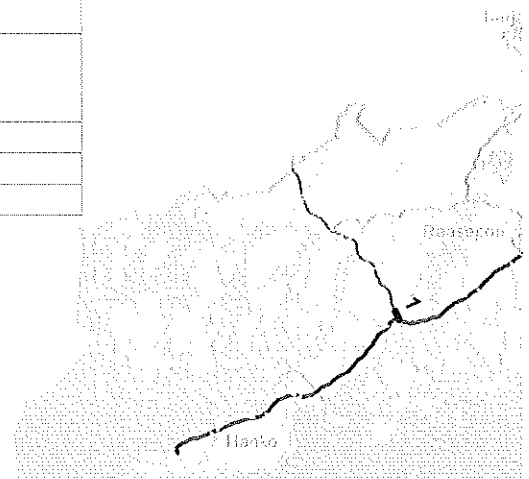
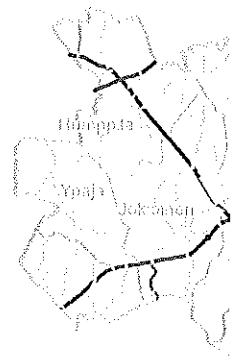




Uudenmaan ELY-keskus

Investointihankkeet suunnitelmakaudella 2013–2016

Nro kartalla	HANKKEEN NIMI	Kust.arv. milj. €	Kunnat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella
Kevyen liikenteen järjestelyt		8,8	
1	Kt 52 Västerbyn jkp-tie ja liittymä	1,2	Raasepori
2	Mt 1456 Vähänummi-Kellokoski jkp-tie	1,3	Tuusula, Järvenpää
3	Mt 178 (Valkontie), jkp-tie välillä Petaksentie-Solvikintie ja Vanha Valkontie-Valko 1. vaihe	1,5	Loviisa
4	Mt 120 Oikopolun alikulkukäytävä	0,4	Vihä
5	Mt 170 Hangö-Box jkp-tie	1,2	Sipoo
6	Mt 313 Anianmetsä-Loukkuharju jkp-tie	0,8	Asikkala
7	Mt 1131 Haapajärvi-Veikkola jkp-tie	1,3	Kirkkonummi
8	Mt 3051 Parolannummentie-Männistöntie jkp-tie	0,7	Hattula
9	Mt 2955 Hälvälän koulun kohdan liikenneturvallisuusjärjestelyt	0,4	Hollola
Liittymäkohteet		3,0	
10	Vt 12 Pälkäne - Hauho, liittymä- ja liikenneturvallisuusjärjestelyt	1,5	Hämeenlinna, Pälkäne
11	Mt 143 / mt 2830 kiertoliittymä	0,4	Hyvinkää
12	Mt 116 Suittantie / mt 1170 Ratakatu liittymä	0,3	Lohja
ei kartalla	Pienet liittymien parantamistoimenpiteet	0,8	Uudenmaan ELY
Kohteet, joissa kunnilla/muilla sidosryhmillä rahoitusosuus on merkittävä		15,2	
13	Mt 11679 Massbyn jkp-tie	1,4	Sipoo
14	Mt 1130 Lapinkylän jkp-tie, Paloasema - mt 1131	1,8	Kirkkonummi
15	Mt 120 Mariannantien liittymän parantaminen (Juvanmalmi)	2,5	Espoo
16	Mt 11845 Pennala-Renkomäki jkp-tie	1,9	Orimattila, Lahti
17	Mt 170 Kulloo-Ernestas jkp-tie	3,2	Porvoo
18	Mt 114 Kehä II-Turunväylä (Nihtisilla)	4,4	Espoo
Pohjavesiohjelma			
19	Vt 25 Lohja / Lohjanharju pohjavedensuojelus	4,6	Lohja
Pienet liikenneturvallisuuden parantamiskohteet		5,2	
ei kartalla	Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2013-2016	2,0	Uudenmaan ELY
ei kartalla	Pienet joukkoliikenteen parannuskohteet 2013-2016	1,2	Uudenmaan ELY
ei kartalla	Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen 2013-2016	1,0	Uudenmaan ELY
ei kartalla	Pienet liittytäväsäköntikohteet 2013-2016, sis. pyöräpysäköintiä, liittytäväsäköinnin rakentamista, liittytäväsäköinnin viitoitusta	1,0	Uudenmaan ELY
Rakenteellisten vaurioiden korjaus, painumat		4,9	
20	Kt 50 Luoman pohjoisen tulopenkereen korjaus	3,5	Kirkkonummi
21	Vt 7 Koskenkylä Granvikin siltaan liittyvä puupaalutuksen korjaus	0,9	Porvoo
22	Mt 186 Pitkälahti	0,5	Karjalohja
23	Mt 110 Leppävaaran alikulkukäytävä	1,5	Espoo
Uudenmaan ELY-keskuksen alueella käynnistyvät isot investoinnit			
24	Kehä I:n parantaminen - Kivikontien eritasoliittymä - Kehä I välillä Espoon raja - Vihtintie - Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä, 1-vaihe	35,0	Helsinki
25	E 18, Kehä III:n kehittäminen - Lentoaseman tien parantaminen - Lahdenväylän ja Porvoonväylän välin parantaminen - Kehä III - Porvoo liikenteen hallintajärjestelmä	110,0	Vantaa
ei kartalla	Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankkeet * valtion rahoitusosuus liikennepoliittisen selonteon mukaisesti vuosille 2014 ja 2015	15,0*	
ei kartalla	Helsinki-Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisääminen	150,0	
ei kartalla	Riihimäen kolmioraide	10,0	Riihimäki
ei kartalla	Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen	100,0	Helsinki



Talvihoidon taso säilyy

Tieverkon hoito koskettaa koko tieverkkoa ja sen liikennettä sekä ympäröivää maankäyttöä. **Talvihoidon toimintalinjat (2008)** ohjaavat maantieverkon talvihoitoa. Tavoitteena on tarjota mahdollisuudet toimiviin ja turvallisiin kuljetuksiin ja liikkumiseen myös talvikautena koko maassa ja kaikkina vuorokauden aikoina.



Liikenteelle tarjottava palvelutaso suunnitellaan tien liikennemäärän, tieluokan ja liikenteen luonteen perusteella, ottaen huomioon keskeiset asiakastarpeet. Näiden perusteella määräytyy tien talvihoitoluokka ja sen laatutasoa kuvaavat laatuvaatimukset.

ELY-keskus määrittelee teiden talvihoitoluokat valtakunnallisten ohjeiden ja linjausten mukaisesti. Alueiden rajoilla varmistetaan hoitoluokkien yhteneväisyys. Talvihoitoluokkiin ei ole tulossa 1.10.2012 alkavalla alueurakkakaudella oleellisia muutoksia.

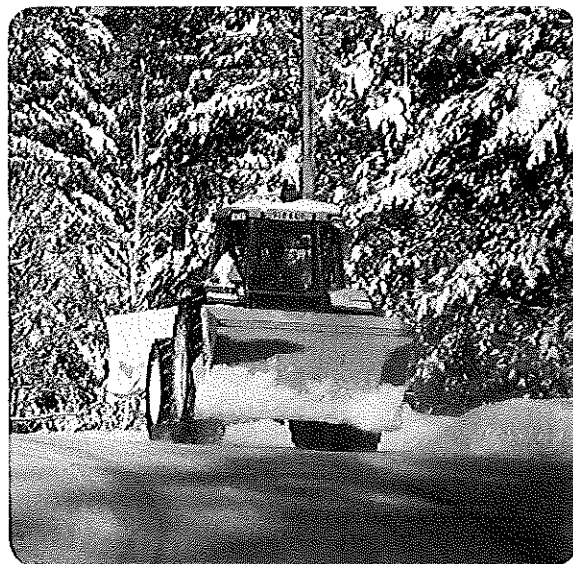
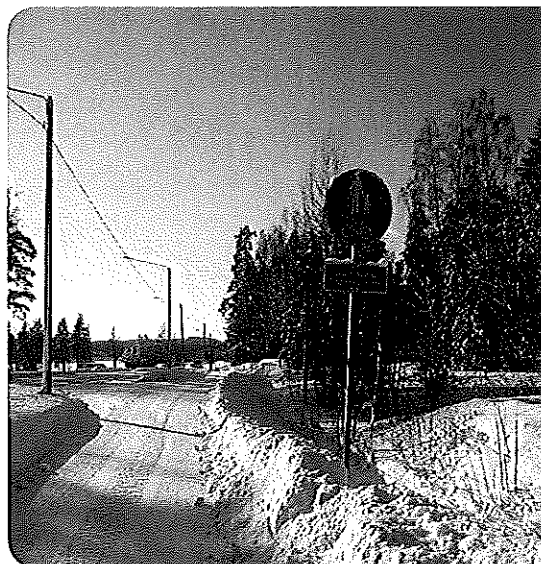
Pääosa kriittisestä asiakaspalautteesta kohdistuu tiestön hoitoon tai ongelmiin, joita korjataan hoitotoimin. Tiestön talvihoidon tasoa on viime vuosina nostettu. Keskeisin ero aikaisempiin vaatimuksiin on siirtyminen yhtenäisiin laatuvaatimuksiin vuorokaudenajasta riippumatta. Pääteiden osalta muutokset on jo otettu käyttöön. Muulla tieverkolla muutokset otetaan käyttöön vuoteen 2017 mennessä sitä mukaa, kun urakoita kilpailutetaan.

Laatuvaatimukset ja asiakastyytyväisyys

Toimintalinjat on tarkennettu hoidon alueurakoissa erillisiksi, yksityiskohtaisiksi laatuvaatimuksiksi, jotka määrittelevät tavoiteltavan tason muun muassa lumen auraukselle ja liukkauden torjunnalle sekä aikarajat hoitotoimenpiteiden aloittamiselle. ELY-keskus on määritellyt valtakunnallisia linjauksia tarkemmin vaatimukset esimerkiksi ruuhkaisten teiden liukkaudentorjunnalle sekä koulukuljetusten käyttämien teiden liukkaudentorjunnalle ongelmakeleillä. Asiakkaiden erityistarpeiden vuoksi tienkohdan hoitotapaa ja laatua on muutettu ilman, että hoitoluokkaa on muutettu. Erityiskohteiden tarve tarkistetaan urakoiden uudelleenkilpailutuksen yhteydessä ja erityistapauksissa se on mahdollista muulloinkin.

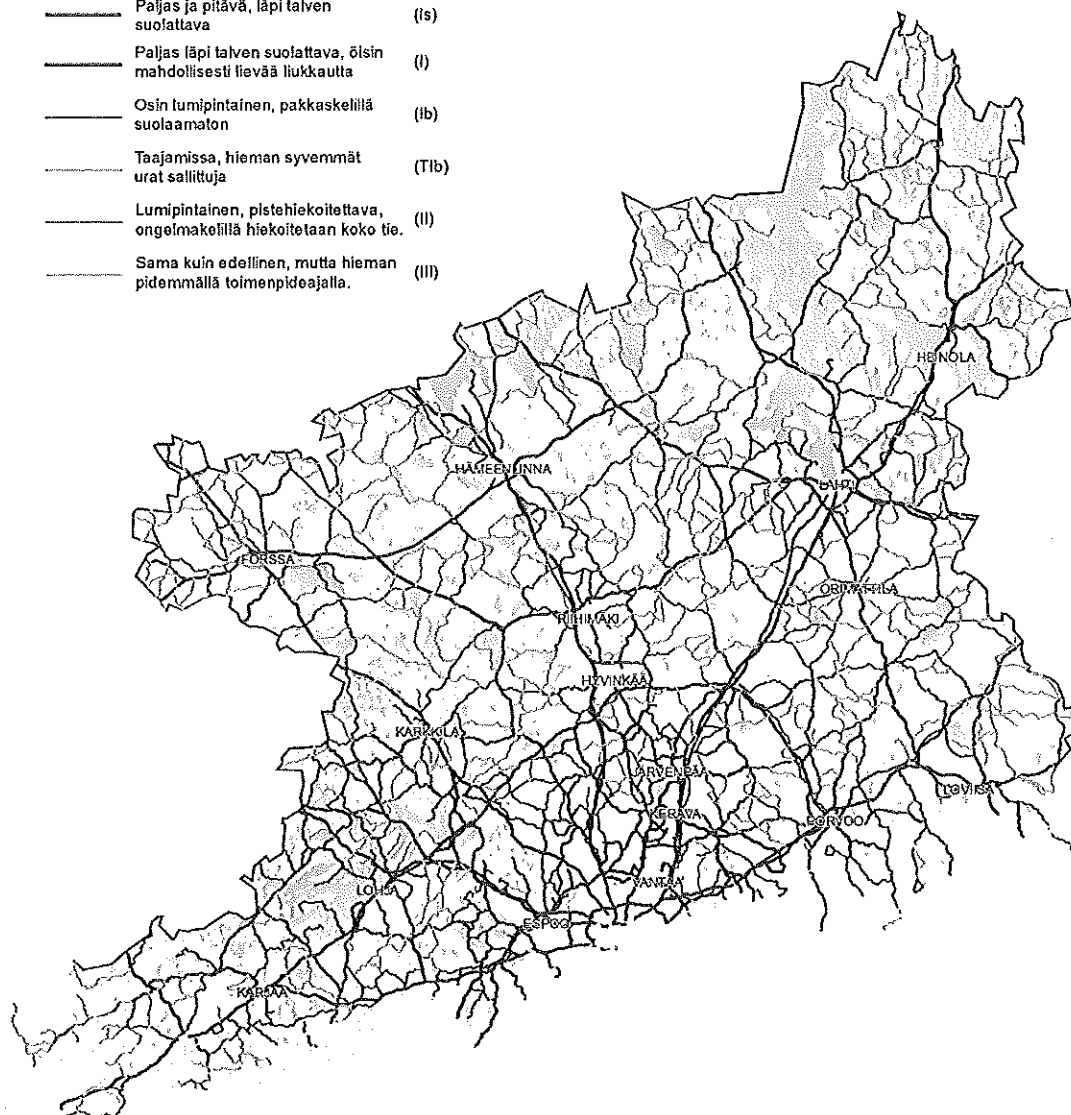
Liukkaudentorjuntaan käytetyn suolan aiheuttamia ympäristöhaittoja pyritään vähentämään. Alueurakoihin on määritetty suolan käytön maksimimäärä, jonka ylittämisestä urakoitsijaa sakotetaan. Pohjavesialueilla ja osalla moottoriteiden rinnakkaisteistä suolausta on vähennetty. Suolauksen vähentämisestä varoitetaan liikennemerkillä.

Talvihoidon vaikutus ihmisten liikkumiseen on kokonaisuudessaan suuri. Tienkäyttäjät ovat vuoden 2011 tutkimuksen mukaan tyytyväisiä talvihoidon laatuun erityisesti pääteillä. Satunnaisia ongelmia on jatkosakin vähäliikenteisellä tieverkolla etenkin raskaalla liikenteellä. Taajamien läheisyydessä työmatkaliikenteen olosuhteet pysyvät nykyisellä hyvällä tasolla. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kannalta talvihoidon palvelutaso pysyy ennallaan.



Talvihoito maanteillä 1.10.2012 alkaen

- | | | |
|---|--|-------|
| — | Paljas ja pitävä, läpi talven suolattava | (Is) |
| — | Paljas läpi talven suolattava, öisin mahdollisesti lievää liukkaita | (I) |
| — | Osin lumipintainen, pakkaskelillä suolaamaton | (Ib) |
| — | Taajamissa, hieman syvenmät urat sallittuja | (Tib) |
| — | Lumipintainen, pöstehiekoitettava, ongelmakelillä hiekoitetaan koko tie. | (II) |
| — | Sama kuin edellinen, mutta hieman pidemmällä toimenpideajalla. | (III) |



MML, 2011
Digroad 2010

Tieyhtiöt vastaavat elinkaarihankkeina rakennetuista teistä

Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella on jälkirahoitus- tai elinkaarihankkeina rakennettuja moottoritieitä, joiden rahoituksesta, rakentamisesta ja kunnossapidosta ovat kokonaisvastuussa tieyhtiöt.

Suomen ensimmäinen jälkirahoitustie, vuonna 1999 avattu valtatie 4 välillä Järvenpää-Lahti sekä sen myöhemmin rakennettu jatke Heinolaan siirtyvät Nelostie Oy:ltä valtion vastuulle elokuun 2012 lopussa. Tämän jälkeen Uudenmaan ELY-keskus hankkii tien hoidon tavanomaiseen tapaan hoidon alueurakassa.

Vuonna 2009 avattu E18 (valtatie 1) Muurla-Lohja -osuus on Tieyhtiö Ykköstiie Oy:n vastuulla vuoteen 2029 asti.

E18 (valtatie 7) Koskenkylä - Kotka -osuuden rakentaminen moottoritieksi käynnistyi loppuvuodesta 2011. Samalla nykyisen valtatie 7 hoito siirtyi moottoritien rakentavalle Tieyhtiö Valtatie 7 Oy:lle. Moottoritie avataan kokonaisuudessaan liikenteelle 2014. Tien kunnossapidon ja rahoituksen sisältävä sopimuskausi ulottuu vuoteen 2026 saakka.

Vilkasliikenteisten teiden päällysteiden kunto varmistetaan

Päällysteiden ylläpidon toimintalinjat (2006) ohjaavat päällysteiden ylläpitoa. Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin ylläpitoluokkiin liikennemäärän ja tien toiminnallisen luokan sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Tavoitteena on, että päällysteiden kunto saadaan ylläpitoluokittain valtakunnallisesti samalle tavoitetasolle. Päällystystoimia ohjaa myös käytettävissä oleva rahoitus.

Valtakunnallinen linjaus on, että vilkkaiden teiden päällysteiden kunto nykytasoisena varmistetaan, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto joustaa käytettävissä olevan rahoituksen mukaisesti.

Uudenmaan ELY-keskuksessa edellä mainitut linjaukset tarkoittavat sitä, että vilkasliikenteisillä teillä päällysteiden kunto hieman paranee ja vähäliikenteisillä teillä heikkenee.

Teiden kuntoa mitataan urien, päällysteen tasaisuuden, vaurioiden ja tien kantavuuden perusteella. Päällystettyjen teiden kunto on kokonaisuutena varsin hyvä. Noin 5 % Uudenmaan ELY-keskuksen päällystetystä tiestöstä on huonokuntoista.

Päällysteitä ja tierakenteita ylläpidetään monin eri tavoin

Päällysteiden paikkauksilla korjataan liikennettä vaarantavat ja selvästi haittaavat vauriot, kuten reiät, halkeamat ja routaheitot. Liikennettä vaarantavia reikiä ei sallita ja ajomukavuutta oleellisesti haittaavat vauriot korjataan 1–2 viikon kuluessa. Liikennettä myös varoitetaan liikennemerkein ennen tien paikkausta.

Tierakenteen parantamista edellyttävät kohteet käydään läpi vuosittain. Rakenteen parantamista toteutetaan kiireellisyysjärjestyksessä teiden kunnon ja liikennemäärien mukaan. Päällystettyjen tiejaksojen rakenteen parantamista toteutetaan vuosittain 5–10 kohteella. Nykyisellä rahoitustasolla ei ole mahdollista toteuttaa kalliimpia toimenpiteitä kuten tielinjan oikaisuja. Lisäksi vuosittain kunnostetaan 1–2 soratietä sorateinä ja yksittäisiä, vilkasliikenteisimpiä sorateitä päällystetyiksi teiksi.

Tierakenteissa on erityisenä haasteena sortumavarallisten painumien korjaaminen. Seurannassa on useita kymmeniä kohteita, joissa tie painuu ja on vaarassa pitkällä aikavälillä jopa sortua. Usein painumaa oikaistaan ensiapuna päällystämällä. Varsinainen rakenteen korjaus tehdään myöhemmin. Useat näistä kohteista on perustettu puupaaluille. Paalutuksen tullessa käyttöikänsä päähän tie rakennetaan käytännössä uudestaan teräsbetonipaaluille ja paalulaatalle.

Kevyen liikenteen väylien kunnostamistarve arvioidaan niiden kunnon, arvioidun käytön, sijainnin ja asiakaspalautteen perusteella. Kevyen liikenteen väylien kunnostustoimenpiteet suunnataan tärkeimmille väylille, joilla liikkuu työmatkalaisia ja koululaisia. Kevyen liikenteen väylien kunto säilyy tasolla, joka turvaa liikkumisen, turvallisuuden ja esteettömyyden.

Päällysteitä uusitaan erityisesti vilkasliikenteisillä päätteillä. Vuonna 2011 päällystettiin yhteensä noin 500 tiekilometriä. Teiden rakenteita kunnostettiin noin 40 kilometrillä. Lisäksi päällystettiin rampeja noin 20 kilometriä ja kevyen liikenteen väyliä noin 20 kilometriä.

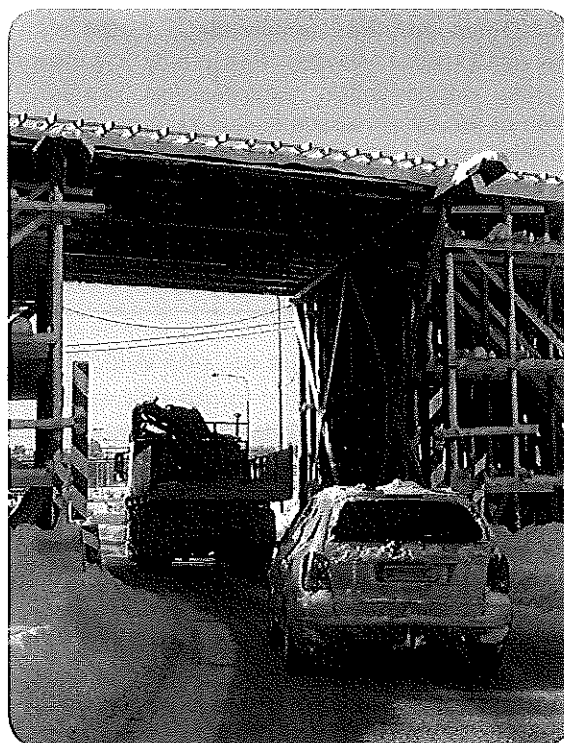
Uudenmaan ELY-keskus on laatinut selvityksen kohteista, joissa voidaan alentaa liikenteen aiheuttamaa rengasmelua päällystelajin valinnalla. Kohteiden yhteispituus on noin 100 km. Kohteet päällystetään ns. hiljaisella päällysteellä sitä mukaa, kun ne tulevat päällystysohjelmaan. Hiljaisia päällysteitä on kevääseen 2012 mennessä toteutettu noin 25 km. Vuosittain on toteutettu 0–2 kohdetta.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen tieverkon tunnuslukuja	
Päällystettyä tieverkkoa	7 200 km (79 % alueen tieverkosta)
Vilkasliikenteistä tieverkkoa (keskimäärin yli 3 000 ajoneuvoa/vrk)	3 500 km (49 % alueen päällystetystä tieverkosta)
Rampeja	500 km
Kevyen liikenteen väyliä	1 000 km

Työmaiden korkeat laatuvaatimukset ja tiedottaminen vähentävät liikkujien kokemia haittoja

Tietyömaat ovat väistämätön osa tiestön kunnossapitoa ja parantamista. ELY-keskus tekee parhaansa, jotta liikenne, mukaan lukien kävely ja pyöräily, olisi työmaiden kohdalla mahdollisimman turvallista ja sujuvaa. ELY-keskus velvoittaa tiellä työskentelevät urakoitsijat varmistamaan tienkäyttäjien ja työntekijöiden turvallisuuden ja minimoimaan työskentelyn liikkujille aiheuttamat haitat.

Tietyömaiden liikennejärjestelyillä on erityisen korkeat vaatimukset Helsingin sisääntulo- ja kehäteillä, sillä väylät toimivat kapasiteettinsa ylärajoilla. Suuret liikennemäärät tekevät teistä häiriöherkkiä. Toista tiedotetaan etukäteen mm. internetissä ja lehdistössä.



Vähäliikenteisimmät tiet ylläpidetään sorateinä

Uudenmaan ELY-keskuksen maanteistä noin 1 900 kilometriä (21 %) on sorapintaisia. Sorateiden hoidolla ja ylläpidolla vaikutetaan tien pintakuntoon ja rakenteelliseen kuntoon. Hoidon laatu ja tien kulkukelpoisuuden kriteerit riippuvat soratieluokasta. Soratieluokkia on kolme. Luokituksessa on huomioitu tien liikennemäärä, asiakastarpeet ja tien merkittävyys suhteessa muihin vähäliikenteisiin teihin.

Soratien pintakunto muodostuu tien tasaisuudesta, pölyävyydestä ja pinnan kiinteydestä. Näistä jokaiselle asetetaan erillinen laatuvaatimus.

Runkokelirikko, pintakelirikko ja kantavuusongelmat ovat tyypillisiä sorateiden rakenteellisista puutteista johtuvia ongelmia. Runkokelirikkoa esiintyy keväisin ja osin myös syksyisin. Lämpiminä ja sateisina syksyinä sekä leutoina talvina esiintyy erityisesti pintakelirikkoa. Teiden vaurioitumista vähennetään rajoittamalla raskasta liikennettä painorajoituksin. Näin myös turvataan kulkukelpoiset tiet välttämättömille kuljetuksille, kuten hälytysajoneuvoille, reittiliikenteen linja-autoille ja maidon sekä teuraseläinten kuljetuksille.

Soratien rakenteellisen kunnon tila ilmaistaan liittymävälikohtaisesti tien painorajoitusalttiudella. Viikkailta sorateilla ja verkollisilla runkoreiteillä ei pääsääntöisesti sallita painorajoituksia. Vähäliikenteisiltä sorateilta painorajoitusuhka poistetaan merkittävimmiltä raskaiden kuljetusten reiteiltä.

Rakenteelliseen kuntoon kohdistuvat korjaukset toteutetaan niin, että painorajoitusuhka voidaan systemaattisesti poistaa liittymäväleittäin. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kelirikon vuoksi asetettujen painorajoitusten määrä on vuosina 2007–2011 vaihdellut välillä 0–140 kilometriä. Painorajoitettujen teiden määrä on vaihdellut välillä 0–23 kappaletta vuosittain.

Kun soratien vuorokausiliikennemäärä ylittää 200 ajoneuvoa, tien päällystämistä harkitaan. Ne tiet, joiden vuorokausiliikenne ylittää 300 ajoneuvoa, ovat ensisijaisia päällystyskohteita. Jonkin verran toteutetaan myös kohteita, joissa soratien alku päällystetään siten, että päällystetyltä isommalta tieltä lähtiessä uusi päällyste yltää ohi kylämäisen asutuksen tai yksittäisen liikennettä enemmän synnyttävän kohteen.

Liikenneympäristön ja varusteiden kunto vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja viihtyisyyteen

ELY-keskukselle suunnatun asiakaspalautteen perusteella liikenneympäristöön liittyvät asiat koetaan yleisesti tärkeiksi.

Liikenneympäristöä ja tien varusteita hoidetaan alueurakoissa viherhoitosuunnitelmien ja hoidon tuotekorttien sekä työkohtaisten tarkennusten mukaisesti. Tehtäväkenttä on laaja ja monipuolinen.

Esimerkiksi tievarsien niitto ja vesakoiden raivaus sekä kaiteiden korjaaminen ja levähdysalueiden ja pysäkkikatosten siisteydestä huolehtiminen ovat liikenneympäristön hoitoa.

Varusteiden kunnossapidossa joudutaan tekemään valintoja

Tien varusteet ovat merkittävä osa tieomaisuutta sekä liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden perusedellytyksiä. Ensisijaisena periaatteena varusteiden hoidossa ja ylläpidossa onkin turvallisen liikkumisen varmistaminen tieverkolla.

» **Varusteiden palvelutaso riippuu rahoitustasosta. Erityisenä haasteena on käytössä olevien varusteiden toiminnallinen vanheneminen suhteessa nykyvaatimuksiin. Varusteiden hoidolla ja ylläpidolla pyritään säilyttämään teiden nykyinen palvelutaso.**

Varusteita ovat esimerkiksi tierummut, valaisimet, kaiteet, liikennemerkit, pysäkkikatokset, pumppaamot, riista- ja meluaidat, liikennevalot ja liikenteenhallintajärjestelmät.

Uudenmaan ELY-keskuksessa on tarkastettu useiden vuosien ajan huonokuntoisia **rumpuja** ja laadittu ohjelma niiden uusimiseksi.

Valaistusta saneerataan Uudenmaan ELY-keskuksen alueella vuosittain joitakin kilometrejä. Saneerauksen yhteydessä selvitetään valaisinkohtaisen ohjauksen käyttömahdollisuus. Lähivuosien saneeraushankkeet sisältävät myös kaikkien elohopealamppujen uusimisen ja valaistuksen poistamisen portaaleista. Valaistuksen poistamisen yhteydessä portaalien opasteaulut uusitaan paremmin heijastaviksi.

Kaiteita kunnostetaan, uusitaan ja täydennetään pääteillä systemaattisesti. Vilkasliikenteisten teiden kaiteilla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Yhteistyötä poliisin kanssa on tarpeen lisätä, jotta erityisesti pääkaupunkiseudun vilkkailla väylillä kolaroitujen kaiteiden korjauskustannukset saadaan kohdistettua niiden aiheuttajille.

Riista-aitoja ei ole viime vuosina kunnostettu tarpeita vastaavasti. Niiden ylläpitoon kohdennetaan suunnitelmakaudella jonkin verran rahoitusta. Myös olemassa olevien **meluseinien** kunnostus on tulossa ajankohtaiseksi.

Sulkupuomeja ja pumppaamoja saneerataan sähköisiksi ja kaukovalvottaviksi. Pumppaamoiden keski-ikä on noin 30-40 vuotta ja uusimistarve 1-2 pumppaamoja vuosittain.

Liikennemerkkejä on Uudenmaan ELY-keskuksen maanteilla on noin 60 000 kpl. Merkkejä uusitaan tarvittaessa hoidon alueurakoissa

Uudenmaan ELY-keskuksella on hoitovastuullaan viisi tunnelien hallintajärjestelmää, kaksi avo-osuuden liikenteenhallintajärjestelmää ja pääkaupunkiseudun matka-aikajärjestelmä. Liikennevalot sekä niiden keskusjärjestelmät tulevat lähivuosina vaatimaan uudistamista.

Pysäkkikatosten kunto on päässyt rappeutumaan ja niiden uusiminen vaatisi lähivuosina merkittävää lisäpanostusta. Tällä hetkellä suunnitellusti uusitaan vain kaikkein huonokuntoisimpia katoksia vilkkaimilla pysäkeillä ja hiljaisimpien pysäkkien huonokuntoisia katoksia on jopa jouduttu poistamaan. Pysäkkikatoksille tehdään myös paljon ilkeätyötä ja hoitourakoissa joudutaan vuosittain korjaamaan tai uusimaan kymmeniä pysäkkejä. Suurten kustannusten takia Uudenmaan ELY-keskuksessa on nyt linjattu, että jos pysäkkikatos hajotetaan useita kertoja peräkkäin lyhyen ajan sisällä niin katos poistetaan tältä kohteelta määräajaksi.



Siltojen kunnossapito painopisteenä

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on noin 3000 siltaa. Siltojen hoidon ja ylläpidon tehtävänä on varmistaa siltojen liikenneturvallisuus, kuormankantokyky ja toimivuus. Tavoitteena on myös siltojen säilyminen ulkonäöltään siisteinä ja ympäristöönsä sopivina.



Sillat ovat kalliita ja kriittisiä erikoisrakenteita, joiden tarpeelliset korjaukset varmistetaan niukoillakin resursseilla.

Vuosittain tehtävillä sillantarkastuksilla varmistetaan, että siltoihin ei ole syntynyt välitöntä liikenneturvallisuusvaaraa aiheuttavia vaurioita. Siltojen kuntoa seurataan viiden vuoden välein tehtävillä yleistarkastuksilla. Silloille tehdään myös erikoistarkastuksia (20–40 siltaa vuodessa) ja vesistösilloille tarvittaessa sukelustarkastuksia.

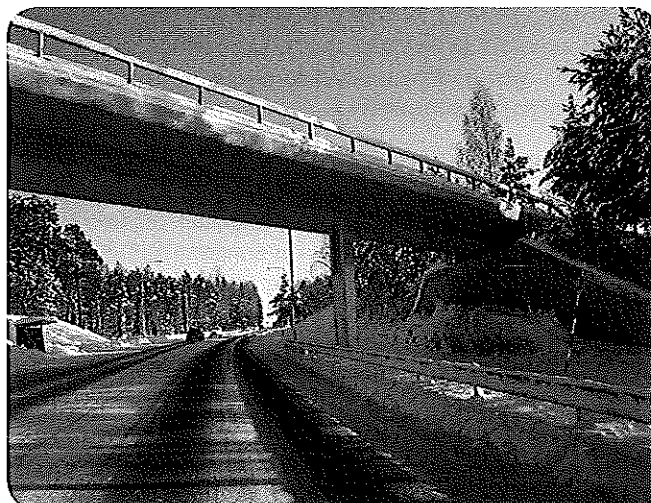
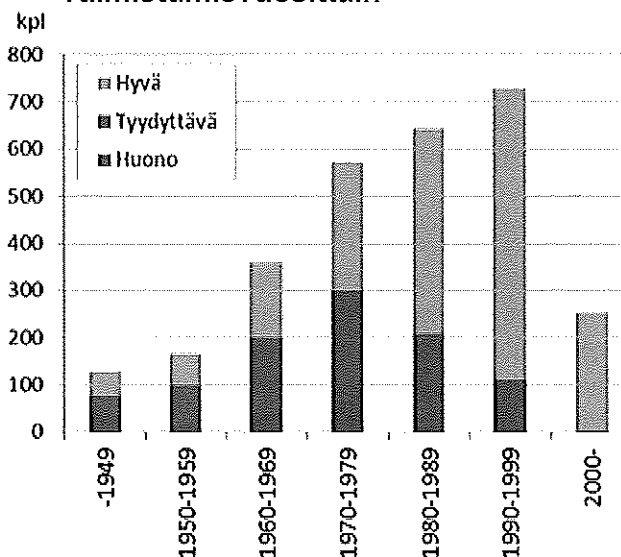
Siltojen kuntoa kuvataan viisiportaisella kuntoluokituksella (1 erittäin huono – 5 erittäin hyvä). Uudenmaan ELY-keskuksessa oli vuoden 2012 alussa siltoja kuntoluokassa 1 (erittäin huono) ja 2 (huono) yhteensä 178 kappaletta, joista 21 on painorajoitettuja. Kuntoluokassa 3 (tydyttävä) on noin neljännes silloista. Näistä merkittävän osan arvioidaan muuttuvan lähivuosina kuntoluokkaan 2 tai 1. Lisäksi useilla toiminta-alueen vilkasliikenteisillä teillä sillat ovat tulleet peruskorjausikään. Näitä siltoja on määrällisesti paljon ja korjauskohteina ne ovat suurista liikennemääristä johtuen erittäin vaativia.

ELY-keskuksessa on vuosittain täydentyvä siltojen ja laitureiden korjausohjelma. Siltoja otetaan korjausohjelmaan pääasiassa kuntopuutteiden perusteella. Vuosittain korjataan tai uusitaan noin 35–40 siltaa. Siltojen huonokuntoisuudesta johtuvaa haittaa tienkäyttäjille pyritään minimoimaan uusimisten ja peruskorjausten lisäksi ylläpitokorjauksilla. Ylläpitokorjauksia tehdään vuosittain noin sadalla sillalla. Lisäksi asianmukaisilla siltojen hoitotoimenpiteillä voidaan ennaltaehkäistä vaurioiden syntymistä ja hidastaa siltojen rappeutumista.

Sillan korjauksiin käytetty rahoitus on jo usean vuoden ajan ollut varsin korkealla tasolla ja sama jatkuu tässä tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa. Koko sillaston kuntoa kuvaavan vauriopistesumman ja huonokuntoisten siltojen lukumäärän kasvu on näin saatu taitumaan.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman mukaisilla toimenpiteillä vauriopistesumma ja huonokuntoisten siltojen lukumäärä eivät enää kasva. Myöskään painorajoitettujen siltojen määrä ei kasva.

Uudenmaan ELY-keskuksen siltojen kunto valmistumisvuosittain



Alueen omat investoinnit toteutetaan yhteistyössä

Alueen omilla investoinneilla tarkoitetaan tyypillisesti noin sadasta tuhannesta muutamii miljooniin mak-savia kohteita, joilla ratkaistaan teiden liikenneturval-lisuus- ja sujuvuuspuutteita sekä lievennetään liiken-teen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Investointitarpeet hankekoreissa

Uudenmaan ELY-keskuksen tiedossa olevat inves-tointitarpeet on koottu ja ryhmitelty hankekoreihin. Tunnistettuja hanketarpeita on yhteensä noin kaksi tuhatta. Suurimpia hankekoreja ovat kevyen liiken-teen ja liittymien korit, joissa molemmissa on noin 450 hanketta.

Hankekorit ja korikohtaisesti tehty hankkeiden priori-sointi antavat valmiudet tehokkaimpien toimenpiteiden valintaan yhtenäisin kriteerein koko toimialueella. Vii-meisimmät päivitykset on tehty kevyen liikenteen, liit-tymien ja tievalaistuksen hankekoreihin. Vuonna 2012 käynnistetään meluntorjunnan, pohjavesisuojausten ja erikoiskuljetusten hankekorien päivitys. Suunnitel-makaudella käynnistetään myös hankekorikokonai-suuden päivittäminen.

Hankkeiden rahoittaminen haasteellista

Mahdollisuudet toteuttaa alueellisia investointeja ELY-keskuksen yksinomaisella rahoituksella ovat vä-häiset, jos perusväylänpidon rahoitukseen ei saada korotusta. Uudenmaan ELY-keskuksen rahoitus riittää vain muutaman pienenhkön investointihankkeen to-teuttamiseen vuosittain. Se, että alueellisiin inves-tointeihin on käytössä vuosittain vain 3–4 miljoonaa euroa, rajoittaa myös toteutettavien hankkeiden eni-mäiskustannuksia.

Kestävien kulkumuotojen - kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen - käytön edistäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ovat Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet.

Toteutettavat kohteet painottuvat jalankulun ja pyö-räilyn olosuhteiden ja joukkoliikenteen toimintaedel-lytysten parantamiseen, liittymien parantamiseen sekä pieniin kohteisiin, jotka edistävät erityisesti kou-lulaisten liikenneturvallisuutta tai sujuvoittavat matka-ketjuja ja kulkumuodon vaihtoa. Lisäksi on käynnissä muutamia valtakunnallisia teemaohjelmia. Teemaoh-jelmien mukaisesti suunnitelmakaudella toteutetaan Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella yksi pohja-vedensuojaushanke: vt 25 Lohja-Lohjanharju.

Myös tien hallinnollinen luokka muuttuu monissa ta-pauksissa toteutettujen parannustoimien jälkeen. Uudenmaan ELY-keskus päivittää parhaillaan 2000-luvun alussa maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tulon jälkeen tehtyä karttaa, johon on määritelty ase-makaavoituksen myötä maantienä lakkaavat tiet. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016 si-sältää useita kohteita, joissa tienparannuksen rahoit-tavat ELY-keskus ja kunta yhdessä. Kunnostamisen jälkeen osuus lakkaa maantienä ja siirtyy kunnan vas-tuulle.

Vallion, kunnan ja yritysten yhteisrahoitus on noussut viime aikoina entistä enemmän keinoksi toteuttaa alueen omia investointeja. Elinkeinoelämän ja alueen kiireelliset tarpeet edellyttävät usein vallion rahoitus-mahdollisuuksia suurempaa ja nopeampaa rahoitusta. Näiden hankkeiden toteutuminen voi edetä kuntien tai yritysten sekä ELY-keskuksen välisten suunnittelu- ja toteutus-sopimusten avulla. Sopimuksissa kunnat tai yritykset ovat sitoutuneet vastaamaan kokonaan tai pääosasta kustannuksia. Vuosittain laaditaan noin 20 suunnittelusopimusta ja 20–30 toteutus-sopimusta. ELY-keskus toimii hankkeissa asiantuntijana ja toteu-tuskelpoiset ratkaisut etsitään yhteistyössä.

Investointihankkeita voidaan rahoittaa pienessä määrin myös työllisyysperusteisella investointirahoituksella, joka kanavoituu vallion talousarviosta ELY-keskusten Elinkeinot, työvoima, osaaminen ja kult-tuuri (E)-vastuualueiden kautta.

Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan, että vuo-sina 2013–2016 pyritään osoittamaan lisärahoitusta pieniin investointiohjelmiin. Tarpeet ovatkin moni-naiset: mm. liikenneturvallisuuden parantaminen, elin-keinoelämän toimintaedellytysten tukeminen, kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattaminen, joukkoliikenteen ja matkaketjujen sujuvoittaminen sekä pohjavesien suojelu ja liikennemelun torjunta.

Liikennepoliittinen selonteko linjaa liikenneverkon kehittämisohjelman

Huhtikuussa 2012 julkaistussa liikennepoliittisessa selonteossa on määritelty liikenneverkon kehittämisohjelma hallituskaudelle sekä 10-vuotinen investointiohjelma, joka on luonteeltaan suunnittelua ohjaava. Hallituskauden 2012–2015 ohjelmassa Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen tiestöä koskevat seuraavat hankkeet:

- Maantie 101 Kehä I:n parantaminen, valtion osuus 35 milj. euroa (Kivikontien eritasoliittymän rakentaminen, lisäkaistojen toteutus välillä Espoon raja - Vihdintie sekä vt 3 Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän I-vaiheen ramppijärjestelyjen toteutus).
- E18 Kehä III:n kehittäminen, valtion osuus 110 milj. euroa (Lentoasemantien parantaminen, tieosuuden vt 4 Lahdenväylä- vt 7 Porvoonväylä parantaminen sekä liikenteen hallinta valtatiellä 7 välillä Kehä III - Porvoo)
- MAL-hankekokonaisuudet (valtion osuus 30 milj. euroa, josta Helsingin seudulle 15 milj. euroa)
- Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen

Liikenneverkon kehittämisohjelma 2016–2022 sisältää seuraavat Uudenmaan ELY-keskuksen tiestön suunnittelukohteet:

- vt 12 Lahden eteläinen kehätie
- vt 12 Lahti-Kouvola -yhteysväli
- Mt 101, Kehä I:n parantaminen
- E18 Kehä III:n kehittäminen
- Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)

Teiden korjausvelka kasvaa

Korjausvelan on määritelty tarkoittavan huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden yhteenlaskettuja korjauskustannuksia. Korjaustarvetta puolestaan on määritelty olevan silloin, kun väylä on asetettua tavoitetta huonommassa kunnossa. Esimerkiksi viisiportaista arvostelua käytettäessä kahdessa alimmassa luokassa (kuntoluokat "huono" ja "erittäin huono") ei saa olla lainkaan väyläomaisuutta.

Liikennevirasto on selvittänyt väylien korjausvelan määrää (Liikenneviraston selvityksiä 42/2011). Selvityksen mukaan väyläomaisuuden korjausvelka on tällä hetkellä noin 2,2 miljardia euroa, josta maanteille kohdistuu 1,0 miljardia, rautateille 1,1 miljardia ja vesiväyliin 35 miljoonaa euroa. Luvut koskevat koko maata ja valtion omistamia väyliä. Teiden korjausvelasta noin 70 % kohdistuu tiestön linjaosuuksille ja vajaa neljännes taitorakenteisiin kuten siltoihin. Lop-

Lisäksi selonteon kehittämisohjelmat sisältävät useita raidehankkeita, jotka parantavat Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen liikkumis- ja kuljetusolosuhteita.

Tieverkon isojen kehittämisinvestointien toteutuksesta ja tarkemmasta ajoituksesta päätetään eduskunnassa, ja ne rakennuttaa Liikennevirasto hankkeille erikseen kohdistetulla rahoituksella. Isojenkin tiehankkeiden esi-, yleis- ja tiesuunnittelu hoidetaan kuitenkin ELY-keskuksissa.



puosa kohdistuu tien varusteisiin. Korjausvelan vuotuista kasvua ei ole valtakunnallisesti arvioitu.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella tiestön korjausvelkaa on erityisesti vähäliikenteisellä päällystetyllä tieverkolla ja silloissa. Tämänhetkiseksi päällystetyn tieverkon velkasummaksi on arvioitu 80 miljoonaa euroa, joka koostuu ajoratojen, ramppien ja kevyen liikenteen väylien päällysteiden kuntopuutteista, huonokuntoisista tierakenteista sekä sivukaltevuus- ja kuivatuspuutteista. Siltojen korjausvelkaa on useita kymmeniä miljoonia euroja. Teiden varusteissa korjausvelkaa voidaan arvioida olevan useita miljoonia euroja. Laskettu päällystettyjen teiden vuotuinen velan kasvu on nykyrahoitustasolla 3 milj. euroa vuodessa, ja se kohdistuu pääosin vähäliikenteeseen tieverkkoon. Siltojen korjausvelan kasvu on saatu taistumaan.

Pääosa rahoituksesta kohdennetaan päivittäisen liikkumisen varmistamiseen

Perusväylänpidon rahoitus kohdennetaan koko maassa yhtenäisin perustein väylänpidon tuotteille, joita ovat esimerkiksi tiestön talvihoito ja päällystämisen. Koko verkon toimintakunto ja liikennekävyys varmistetaan. Rakenteellinen kunto varmistetaan ensisijaisesti keskeisellä väyläverkolla, muun verkon kunto joustaa rahoituksen myötä. Kalliiden ja kriittisten kohteiden kuten siltojen kunnon säilyttäminen on ensisijaista.

Perusväylänpidon rahoitus vuonna 2012	mlj. €
Alueen omat investoinnit	5,0
Teemaohjelmat	1,8
Korvausinvestoinnit ja ylläpito	55,3
Hoito	33,2
Käyttö	3,9
Liikenteen hallinta	0,9
Suunnittelu	3,6
Yhteensä	103,7

MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia tällä hallituskaudella 30 mlj. eurolla edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Valtion rahoituksesta puolet (15 mlj. euroa) kohdistuu Helsingin seudulle. Toimenpiteet suunnitellaan niin, että ne parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. MAL-infrastruktuurihankkeiden ohjelma valmistellaan osana alueellista liikennejärjestelmätyötä ja MAL-aiesopimusten jatkovalmistelua. Seuraavalla hallituskaudella pienten liikenneinfrastruktuuritoimien rahoitusta jatketaan, ja liikennepoliittisen selonteon mukaan Helsingin seudulle kohdennetaan valtion rahoitusta 20 mlj. euroa vuodessa.

Uudenmaan ELY-keskuksella on käytössä **maanhan-kintaan ja korvauksiin** tarvetta vastaava määrä, vuodessa keskimäärin 9–10 mlj. euroa. ELY-keskukset hoitavat perusväylänpidon hankkeiden lisäksi myös Liikenneviraston toteuttamien isojen tiehankkeiden maanhankinnan. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella on käynnissä runsaasti yhdystieverkon rajaamistoimittuksia. Rajaamistoimittuksessa määritetään maantien tiealue ja maksetaan korvaus alkuperäisen tien rakentamisen jälkeen tiekäyttöön levinneestä alueesta. Rajaamistoimittukset ja niissä määrättyjen korvausten maksaminen saataneen päätökseen vuoden 2013 loppuun mennessä.

ELY-keskukset myöntävät **valtionavustusta yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen**. Uudenmaan ELY-keskuksen käytössä on vuosittain 500 000–900 000 euroa yksityistieavustuksiin. Avus-

tusta voi saada pysyvän asutuksen sekä perustuo-tannon tarvitsemien teiden peruskorjauksiin. Uu-denmaan ELY-keskuksen toimialueella on yli 2 300 valtionavustuskelpoista tiekuntaa ja 6 900 kilometriä avustuskelpoisia yksityisteitä. Rahoitus on suunnitel-makaudella niukempi kuin edeltäneellä nelivuotiskau-della, jolloin käytössä oli lisärahoitusta puukuljetusten kannalta merkittävillä teillä. Avustuksissa priorisoi-daan läpikäynnin kannalta tärkeitä ja tiekunnille ilman avustusta hyvin kalliita kunnostuskohteita, kuten sil-toja.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittä-miseen on Uudenmaan ELY-keskuksen käytössä vuo-sittain noin 6,5 mlj. euroa. Suurten kaupunkiseutujen saama joukkoliikennetuki ei sisälly summaan, sillä se myönnetään Liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Rahoituksen säilyessä samalla tasolla kustannus-tason nousu vähentää niin väylänpidon toimia kuin joukkoliikenteen palvelujen ostoja ja kehittämistäkin. On arvioitu, että suunnitelmakaudella ostovoima laskee yli 10 %. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että liikennepoliittisen selonteon linjaus – Perusväylänpidon ja joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima tur-vataan hallituskauden taitteessa tehtävillä kustannus-tason nousua vastaavilla tasokorotuksilla – toteutuu.

Mitä jää tekemättä?

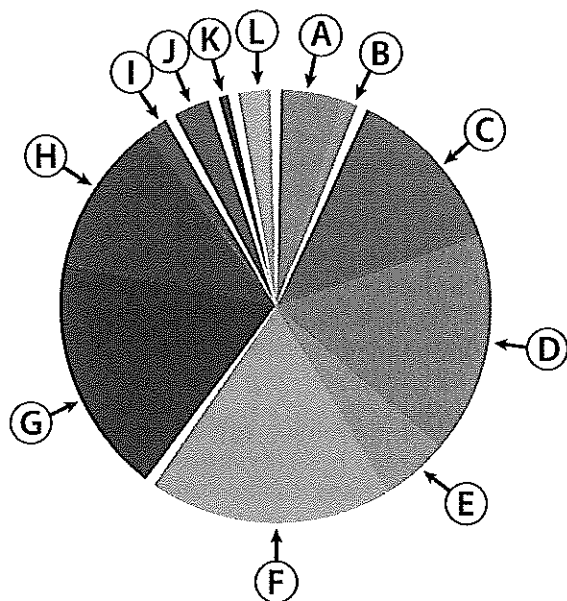
MAL-hankekokonaisuus ja pienet investointiohjelmat tuovat toivottua rahoitusta alueen omien investointien toteuttamiseen. Joukkoliikenteen infraa ja solmupis-teitä sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä on hankekoreissa kuitenkin niin paljon, että toimet etenevät tavoiteltuun nähden hitaasti. Maankäytön kehittämisestä seuraaviin muihin investointitarpeisiin ELY ei pysty edelleenkään vastamaan.

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttäisi huomattavaa lisäpanostusta esimerkiksi liittymien parantamiseen sekä pääteiden keskikaiteellisten ohi-tuskaistojen rakentamiseen. Väestön hyvinvoinnin ja liikenteen ympäristöhaittojen näkökulmasta tärkeitä meluntorjunnan erillishankkeita ei tehdä, ja pohjave-sien suojausohjelma etenee hitaasti tarpeisiin nähden.

Teiden ylläpitoon ei pystytä osoittamaan kaikilta osin tarvittavaa rahoitusta, vaan vähäliikenteisten tiestön korjausvelka kasvaa.

Vaikka kaupunkiseudut on tunnustettu joukkoli-iikenteen järjestämisen painopisteeksi, niille ei voida osoittaa lain salliman maksimimäärän mukaista avus-tusta. Lisäksi ELY-keskus joutuu karsimaan liikenteen ostoja.

Perusväylänpidon rahoitus vuonna 2012



UUS- JA LAAJENNUSINVESTOINNIT (7 %)

- (A) Alueen omat investoinnit (5 %)
- (B) Teemaohjelmat (2 %)

KORVAUSINVESTOINNIT JA YLLÄPITO (53 %)

- (C) Tierakenteiden korjaukset (13 %)
- (D) Sillat (17 %)
- (E) Varusteet ja laitteet (5 %)
- (F) Päälysteet (18 %)

HOITO (32 %)

- (G) Talvihoito (18 %)
- (H) Liikenneympäristön hoito (12 %)
- (I) Sorateiden hoito (2 %)

(J) KÄYTTÖ (4 %)

(K) LIIKENTEEN HALLINTA (1 %)

(L) SUUNNITTELU (3 %)

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutukset

Tiestön hoidon taso turvaa toimivat ja turvalliset mahdollisuudet kuljetuksiin ja liikkumiseen kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina. Viikkaiden teiden kunto säilyy nykyisellä tasolla, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunnossa joustetaan käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Siltojen korjauksiin ja ylläpitoon panostetaan edelleen ja suunnitelman mukaisilla toimenpiteillä huonokuntoisten ja painorajoitettujen siltöjen määrä ei kasva.

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutukset tavoitealueittain

	Suunnitelman vaikutukset verrattuna nykytilaan	Pidemmän aikavälin strategisiin tavoitteisiin
Sujuvat matkakäytöt	😊	😞
Toimivat kuljetukset	😊	😞
Ilmastonmuutos ja ympäristö	😐	😞
Liikenneturvallisuus	😐	😞
Alueellinen kilpailukyky	😐	😞

Liikenneturvallisuus paranee nykytilaan verrattuna. Kevyen liikenteen hankkeiden määrää on lisääntynyt edelliseen suunnitelmaan verrattuna. Liittymäkohteita suunnitelmassa on saman verran kuin edellisessäkin suunnitelmassa. Suunnitelmakaudella panostetaan pieniin ja tehokkaisiin liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin.

Alueellista kilpailukykyä ja elinvoimaa tukevia hankkeita ei ole voitu nostaa ohjelmaan. Tiekuljetusten toimivuuteen vaikuttavat investoinnit jäävät yksittäisten, sinänsä erittäin merkittävien, isojen väyläverkon kehittämishankkeiden Kehä I:n ja Kehä III:n parantamisen varaan.

Ympäristövaikutukset pysyvät lähes ennallaan. Suunnitelmakaudelle sisältyy yksi pohjavesihanke, mutta melusuojauskohteita ei ole suunnitelmaan voitu nostaa. Ylläpidon keinona melun vähentämiseksi on melua vaimentavien päälysteiden käyttö. Melulle altistuvien määrää ei pystytäkään vähentämään.

Liikennejärjestelmätyössä korostuvat aiempaa enemmän eri suunnitelmatasoilla liikkumistarpeen vähentäminen sekä kestävien kulkumuotojen – joukko-liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn – käytön edistäminen. Nämä ovat myös ELY-keskuksen strategisen tulossopimuksen painopistealueita. Suunnitelmaan sisältyvillä toimenpiteillä ei kulkumuotojakaumaan voida vaikuttaa niin merkittävästi, että sillä olisi päästöjä vähentävä vaikutus.

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero

Raportteja / Elinvoimaa alueelle 2/2012

Tekijät

Mervi Varis

Mirja Noukka

Olli Haveri

Julkaisuaika

Kesäkuu 2012

Julkaisija

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja

Voidaan jättää pois jos on oma virasto

Julkaisun nimi

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen toimialue koostuu kolmesta maakunnasta ja 50 kunnasta. Suomalaisista alueella asuu joka kolmas, 1,9 miljoonaa henkeä. Suomen työpaikoista alueella sijaitsee 40 % ja maan bruttokansantuotteesta tuotetaan 44 %.

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on 9100 kilometriä tiestöä, jolla syntyy 29 % Suomen maanteiden liikennesuoritteesta. Alueella on maan suurimmat liikennemäärät ja vilkkaimmat tieosuudet, mutta myös vähäliikenteistä tieverkkoa. Uudenmaan ELY-keskus on myös yksi alueen joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

ELY-keskus kehittää liikkumisolosuhteita yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa mm. osallistumalla liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluun.

Uudenmaan ELY-keskus vahvisti ensimmäistä kertaa joukkoliikennelakiin perustuvana joulukuussa 2011 joukkoliikenteen palvelutason. Vahvistettu palvelutaso ohjaa ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankintoja. Toteutettavien palveluiden määrää ja laatua rajoittaa kuitenkin valtion joukkoliikennerahoituksen niukkuus. ELY-keskuksen käytössä on joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen vuosittain noin 6,5 milj. euroa.

Joukkoliikennelainsäädännön uudistumiseen liittyen on käynnissä vuoteen 2019 kestävä siirtymäaika. Yli puolet liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen välisistä siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy suunnitelmakaudella. Suunnittelujakson aikana tulee päätettäväksi, miten joukkoliikennepalvelut järjestetään siirtymäajan jälkeen: markkinaehtoisesti vai EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti.

Tienpidossa painotetaan aiempaan tapaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. ELY-keskuksen käytössä on vuosittain perusväylänpitoon hieman yli 100 milj. euroa. Talvihoidon taso säilyy. Siltojen tarpeelliset korjaukset tehdään. Vilkkaiden teiden päällysteiden kunto varmistetaan, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto joustaa käytössä olevan rahoituksen mukaisesti. Teiden korjausvelka kasvaa. Kestävien kulkumuotojen - kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen - käytön edistäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ovat Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet. Valtion, kuntien ja yritysten yhteisrahoitus on keino nopeuttaa alueen omia investointeja. Suunnitelmakaudella käynnistyy Helsingin seudulla MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -hankekokonaisuus MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi.

Liikenneverkon kehittämisohjelma 2012–2015 sisältää Uudenmaan ELY:n alueella Kehä I:n ja Kehä III:n parantamishankkeet, tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusimista sekä raidehankkeita, jotka parantavat ELY:n toimialueen liikkumis- ja kuljetusolosuhteita. Isoista väylien kehittämisinvestoinneista vastaa Liikennevirasto.

Asiasanat

ISBN (PDF)

ISBN (painettu)

ISSN-L

ISSN (verkkojulkaisu)

ISSN (painettu)

URN

978-952-257-514-2

978-952-257-513-5

2242-282X

2242-2838

2242-282X

URN:ISBN:978-952-257-514-2

Kokonaissivumäärä

Kieli

Hinta (sis. alv 8%)

28

suomi

Julkaisun myyntijakaja

Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut

Julkaisun kustantaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Painopaikka ja -aika

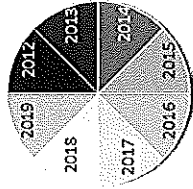
2012 Kopijyvä

PRESENTATIONSBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Rapporter/Livskraft i regionen 2/2012					
Författare Mervi Varis Mirja Noukka Olli Haveri		Publiceringsdatum Juni 2012			
		Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland			
		Projektfinansiär/uppdragsgivare			
Publikationens titel Plan för väghållningen och trafiken 2013–2016 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland					
Verksamhetsområdet för ansvarsområdet trafik och infrastruktur vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland omfattar tre landskap och 50 kommuner. Inom området bor var tredje finländare, 1,9 miljoner människor. Av arbetsplatserna i Finland finns 40 procent i området och man producerar 44 procent av landets bruttonationalprodukt. ELY-centralen i Nyland ansvarar för 9 100 kilometer vägar där 29 procent av trafikarbetet på landsvägarna i Finland uppkommer. Området har de största trafikmängderna och de livligaste vägvägnarna i landet men även ett glest trafikerat vägnät. ELY-centralen i Nyland är även en av regionens behöriga myndigheter för kollektivtrafiken. ELY-centralen utvecklar mobilitetsförhållanden i samarbete med olika intressegrupper bl.a. genom att delta i planeringen av trafiksystemet och markanvändningen. ELY-centralen fastställde i december 2011 för första gången servicenivån i kollektivtrafiken som bygger på kollektivtrafiklagen. Den fastställda servicenivån styr upphandlingen av kollektivtrafik vid ELY-centralen. Den knappa statliga finansieringen av kollektivtrafiken begränsar dock mängden och kvaliteten på de tjänster som kan utföras. ELY-centralen disponerar årligen cirka 6,5 miljoner euro för upphandling av kollektivtrafiktjänster. I anslutning till reformen av kollektivtrafiklagen pågår en övergångstid fram till år 2019. Över hälften av trafikeringsavtalen för övergångstiden mellan trafikidkarna och ELY-centralen löper ut under planeringsperioden. Under planeringsperioden måste beslut fattas om hur kollektivtransporttjänsterna ska ordnas efter övergångstiden: på marknadsvillkor eller enligt EU:s trafikavtalsförordning. Inom väghållningen betonas på samma sätt som tidigare tryggheten av den dagliga mobiliteten. ELY-centralen disponerar årligen något över 100 miljoner euro för bastrafikledshållningen. Vinterväghållningens nivå bevaras. Nödvändiga broreparationer utförs. Skicket på beläggningen på livligt trafikerade vägar säkerställs medan skicket på glest trafikerade vägar kan anpassas efter den finansiering som står till förfogande. Det eftersläpande underhållet av vägarna växer. De viktigaste urvalskriterierna vid valet av investeringar som finansieras av ELY-centralen i Nyland är främjande av hållbara trafikformer, dvs. gång-, cykel- och kollektivtrafik, samt förbättring av trafiksäkerheten. En gemensam finansiering av staten, kommunerna och företagen är ett sätt att snabbare genomföra regionens egna investeringar. Under planeringsperioden inleds i Helsingforsregionen en MBT(markanvändning, boende, trafik)-projekthelhet i syfte att främja MBT-intentionsavtalsförhandlet. Inom området för ELY-centralen i Nyland innehåller utvecklingsprogrammet för trafiknätet 2012–2015 förbättringsprojekt för Ring I och Ring III, förnyelse av ledningssystemen för väg-, sjö- och järnvägstrafiken samt spårprojekt som förbättrar mobilitets- och transportförhållandena inom verksamhetsområdet för ELY-centralen. Trafikverket svarar för de stora trafikledernas utvecklingsinvesteringar.					
Ämnesord					
ISBN (PDF)	ISBN (tryckt)	ISSN-L	ISSN (webbpublikation)	ISSN (tryckt)	URN
978-952-257-514-2	978-952-257-513-5	2242-282X	2242-2838	2242-282X	URN:ISBN:978-952-257-514-2
Sidoantal	Språk		Pris (inkl. moms 8 %)		
28	svenska				
Försäljning av publikationen/distributör					
Publikationen finns också på webben: www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer					
Publikationens förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland					
Tryckort och -datum: 2012 Kopijyvä					

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ja siirtymäajan sopimusten päättymisen seutulippualueittain

Siirtymäajan sopimusten päättymisen, alue (kpl)



Palvelutasoluokat

Yhteydet/alueet

- Kilpailutaso
- Houkutteleva taso
- Keskitaso
- Peruspalvelutaso
- Minimitaso
- Lakisääteinen taso
- Lahden/Hämeenlinnan seudun sisäisiä yhteyksiä

Rautatieasemat*

- Kilpailutaso
- Houkutteleva taso
- Keskitaso
- Peruspalvelutaso

Pikavuoropysäkit

- Houkutteleva taso
- Keskitaso
- Peruspalvelutaso

ELYn toimivaltia-alue

Muut toimivaltaiset viranomaiset

*Uudenmaan ELY ei vastaa junaliikenteen palvelutasomäärittämisestä. Aiemmin palvelutasoluokitus on esitetty alueiden kartoissa.

Riihimäen seutu (yht. 72)



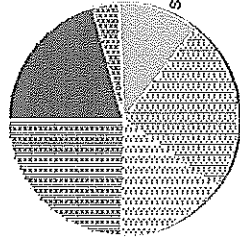
ELY:n liikenne, Hämeenlinnan seutu (yht. 67)



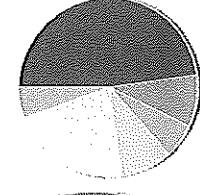
Forssan seutu (yht. 59)



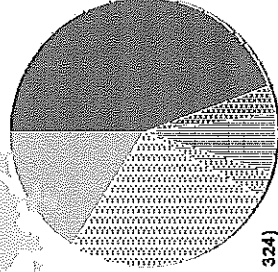
Länsi-Uusimaa (yht. 271)



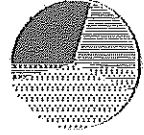
Itä-Uusimaa (yht. 180)



Keski-Uusimaa (yht. 324)



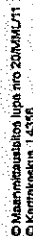
ELY:n liikenne, Lahden seutu (yht. 91)



0 15 30 60 Km

Ylläpidon hankkeet suunnitelmakaudella 2013–2016

Espoo
Forssa
Heinola
Hyvinkää
Hämeenlinna
Lahti
Myrskylä
Mäntsälä
Nummi
Porvoo
Raasepori
Vantaa
E18 Muurla-L

[illegible]



Yhteystiedot:

- www.ely-keskus.fi/uusimaa
- www.liikennevirasto.fi
- Liikenteen Asiakaspalvelukeskus / Kundenservice:
puh 0206 90300 (pvm/mpm), ma-pe 9–16
tfn 0206 90301 (lha/mta), må-fr 9–16
[liikenteen.asiakaspalvelu\(at\)ely-keskus.fi](mailto:liikenteen.asiakaspalvelu(at)ely-keskus.fi)
- Tienkäyttäjän linja puh. 0200 2100 (pvm/mpm), 24 h

ELINVOIMAA ALUEELLE 2 | 2012

TIENPIDON JA LIIKENTEEN SUUNNITELMA 2013–2016

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-513-5 (nid.)

ISBN 978-952-257-514-2 (pdf)

ISSN-L 2242-282X

ISSN 2242-282X (nid.)

ISSN 2242-2838 (pdf)

www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut

