

**Uudenmaan ELY-keskuksen
liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen
toiminta- ja taloussuunnitelma 2011–2014**



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Uusimaa



Tienpidon asiantuntemus vahvistuu muutoksissa

SISÄLTÖ

- Ylijohtajan esipuhe.....2
- Liikenne- ja aluehallinto uudistuivat3
- Toiminta-alueena neljä maakuntaa.....4
- Tiestön liikennöitävyys ja kunto painopisteinä.....6
- Tiehankkeet 2011–2014 ja kartta.....8–15
- Perustienpidon rahoitus kunnossa-pitoo ja peruskorjauksiin.....16
- Vaikutusten painopisteet ennallaan....17
- Asiakastarpeet hankekoreissa.....18
- Yhteistyötä liikennejärjestelmien suunnittelussa.....19
- Ota meihin yhteyttä.....20



Valtion aluehallinnon organisointi muuttui perusteellisesti vuoden 2010 alussa. Entisten tiepiirien, lääninhallitusten liikenne- ja sivistysosastojen, ympäristökeskusten ja TE-keskusten toiminnot yhdistettiin alueellisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin. Organisaatiouudistuksen yhteydessä myös maantieteelliset vastuualueet muuttuivat. Kanta- ja Päijät-Hämeen maakuntien osalta vastuu liikenneasioista siirtyi Hämeen tiepiiriltä Uudenmaan ELY-keskukselle.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueen neljän maakunnan alue on tiheään asuttu ja nopeasti kasvava. Alueen toimintaan vaikuttavat kansainväliset muutokset, joihin on löydettävä tänne soveltuvat ratkaisut. Myös ilmastonmuutoksen hillintä ja nykyinen taloudellinen tilanne asettavat omat haasteensa lähivuosien toiminnalle.

Joukkoliikenteen merkitys liikennejärjestelmätöössä vahvistuu, kun sen järjestäminen on nyt osa ELY-keskuksen toimintaa. Samaan aikaan on astunut voimaan uusi joukkoliikennelaki, jonka tavoitteena on joukkoliikennepalvelujen turvaaminen koko maassa ja joukkoliikenteen kulkumuo-to-osuuden lisääminen kaupunkiseuduilla. Merkittävä muutos on Helsingin seudun liikenteen kuntayhtymän (HSL) toiminnan käynnistyminen. Kuntayhtymä vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

Uuden liikennepoliittisen selonteon valmistelu on alkanut liikenne- ja viestintäministeriössä. Keskeisenä lähtökohtana ovat yhteiskunnan muutosvoimat, niiden heijastuminen liikennejärjestelmään sekä niistä aiheutuvat haasteet liikennejärjestelmälle. Vuoden vaihteessa aloittanut Liikennevirasto valmistele parhaillaan myös omaa pitkän tähtäimen suunnitelmaansa, joka on tulossa sidosryhmien lausuntokierrokselle vuoden lopulla.

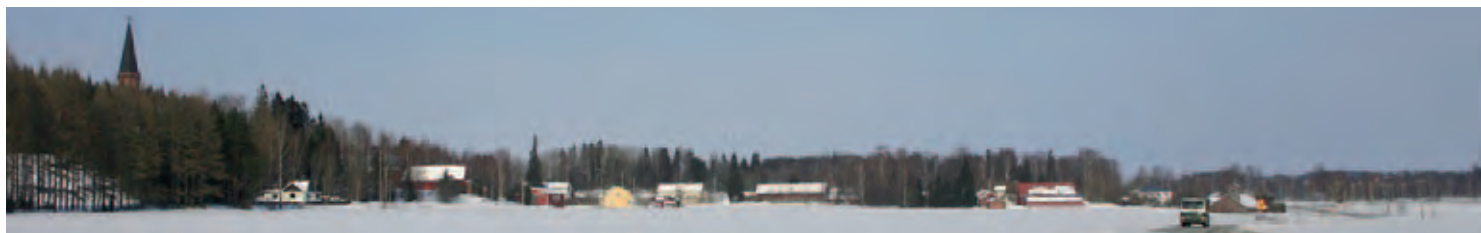
Kesällä 2009 valmistui liikenne- ja viestintäministeriön toimesta Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys. Sen taustalla ovat edellisessä liikennepoliittisessa selonteossa asetetut tavoitteet. Selvityksen päätelmissä ruuhkamaksua pidetään tehokkaana keinona selonteon tavoitteiden ja yhteiskunnallisten hyötyjen saavuttamisessa. Selvitys oli hyvä keskustelun avaus. Siitä saatujen lausuntojen pohjalta on käynnistynyt Helsingin seudun ruuhkamaksun lisäselvitystyö.

Uutena mahdollisuutena on nähtävä myös kansallisen älyliikenteen strategian ehdotukset. Näkökulmana on saada älyliikenteen keinoin olemassa olevasta liikenneinfrastruktuurista ja liikennepalveluista kaikki teho irti.

Tienpidon rahoitus on edelleen niukkaa varsinkin perustienpidon investointien osalta. Liikenneinvestointien määrä on jäänyt pahasti jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Vaihtoehtoisia rahoitusmalleja pohtinut selvitysmies nosti esiin muun muassa budjetin ulkopuolisen valtion tie- ja liikenne-rahaston. Tilille korvamerkittäisiin liikenteen käyttömaksut ja sillä voisi olla alueellisia ja toiminnallisia osarahastoja.

Uudistusten keskellä tienpidon asiantuntemus kuitenkin säilyy ja jopa kasvaa. Tarpeita liikennejärjestelmän kehittämiseksi Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on valtavasti. ELYn liikenne ja infrastruktuuri-vastuualue sekä ympäristö ja luonnonvarat vastuualue kehittävät liikennejärjestelmää yhteistyössä sidosryhmien kanssa vastaamaan kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita. Päivittäisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus turvataan edelleen.

Rita Piirainen
ylijohtaja



Liikenne- ja aluehallinto uudistuivat

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutettiin vuoden 2010 alussa merkittäviä rakenne-uudistuksia. Liikennehallinto organisoitui kahdeksi uudeksi virastoksi; Liikennevirastoksi ja Liikenteen turvallisuusvirastoksi. Aluehallintouudistuksen yhteydessä tiepiirit ja lääninhallitusten liikenneosastot koottiin osaksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia. Lisäksi lainsäädännön toimeenpano-, ohjaus- ja valvontatehtäviä hoitamaan perustettiin aluehallintovirastot.

Liikenneviraston tehtävänä on vastata liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toimillaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta sekä alueiden tasapainoista ja kestävästä kehitystä.

Liikennevirastoon ovat yhdistyneet kaikki kulkumuodot. Uudistuksen myötä liikennejärjestelmänäkökulma sekä kokonaisvaltaisen liikennepolitiikan valmistelu ja toteutus vahvistuvat.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vastuualue kattaa liikenteen lupahallinnon ja valvonnan kaikkien kulkumuotojen osalta. Virasto tukee omalta osaltaan liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista, erityisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta, ympäristöhaittojen vähentämistä ja liikennemarkkinoiden toimivuutta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hoitavat alueellisia valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä. ELY hoitaa entisten työ- ja elinkeinokeskusten, tiepiirien, alueellisten ympäristökeskusten ja lääninhallitusten tehtäviä. Erityisesti joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden osalta tehtävien hoito keskittyy aiempaa tehokkaammin samaan organisaatioon. Uudistuksen tavoitteena on parantaa kauttaaltaan valtion aluehal-

linnon kansalais- ja asiakaslähtöisyyttä, tuloksellisuutta ja tehokkuutta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii yhteistyössä maakunnan liittojen kanssa. Uudenmaan ELYn liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue käsittää Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat.

Uudistuksessa vahvistetaan maakunnan liittojen toimivaltaa aluekehittämisen viranomaisena kokoamalla liittoihin alueellisia suunnittelu- ja ennakointitehtäviä, joihin liitot saavat lakisääteisen vetovastuun. Maakuntaohjelmien vaikuttavuutta valtion alueviranomaisiin nähden lisätään.

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelman 2011–2014 väylänpidon strategiset linjaukset korostavat viraston tehtävien kahta osa-aluetta: liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennepalveluja sekä väyläverkon ylläpitoa, kehittämistä ja liikenteen hallintaa.

Perusväylänpidon rahoitus kuluu lähes kokonaan olemassa olevan verkon välttämättömään kunnossapitoon, liikenteen hallintaan ja peruskorjauksiin, joiden määrä on jatkuvasti lisääntynyt väylästä ja sen laitteiden ja järjestelmien vanhetessa sekä fyysisesti että toiminnallisesti.

Mahdollisuudet rahoittaa muuta rakentamis- ja uudistamistoimintaa kuin suuria kehittämisinvestointeja ovat lähes olemattomat. Kuitenkin yhteiskunnan ja maankäytön muutokset, kansainväliset säädökset ja eri toimijoiden muuttuvat tarpeet edellyttävät, että liikennejärjestelmää ja paikallisia liikennejärjestelyjä kehitetään joustavasti ja alueellisesti kattavasti.

Uudenmaan ELYn strateginen tulospäätös nostaa painopisteiksi alueellisen kilpailukykyyn ja väestön hyvinvoinnin edistämisen sekä ilmastomuutoksen hillintään ja kestävästä kehityksestä vaihtamisen. Strategisissa tavoitteissa korostuvat liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen niin, että ratkaisut vähentävät liikennetarvetta, parantavat turvallisuutta sekä edistävät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä. Toisaalta elintärkeiden kansainvälisten ja valtakunnallisten yhteyksien sujuvuus on turvattava.



Toiminta-alueena neljä maakuntaa

Vuoden 2010 alussa toteutetun aluehallintouudistuksen myötä Uudenmaan ELYn liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen toiminta-alue muodostuu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen maakuntien alueista. Uudenmaan ELY pyrkii vastaamaan muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin.

Uudenmaan ELYn liikenne- ja infrastruktuurivastuualue muodostuu Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnista. Vuoden 2010 alusta alkaen alueella on yhteensä 51 kuntaa ja alueella asuu enemmän kuin joka kolmas suomalainen eli lähes 1,9 miljoonaa asukasta. Asukastiheys on Suomen huipputuokkaa, sillä alue on vain murto-osa, noin 6 prosenttia maamme pinta-alasta. Uudenmaan ELYllä on hoidettavanaan 9 100 kilometrin maantieverkko. Lähes 40 prosenttia maamme työpaikoista sijaitsee alueella. Pääkaupunkiseudulle pendelöi päivittäin noin 118 000 työmatkalaista. Pendelöinti on kasvanut erityisen voimakkaasti pääkaupunkiseutua ympäröivissä kehyskunnissa sekä oikoradan vaikutusalueen kunnissa. Yli 40 prosenttia maamme joukkoliikenteen suoritteista muodostuu Uudenmaan ELYn alueella.

Uudenmaan maakunta muodostuu Helsingin ja Raaseporin seutukunnista. Helsingin seutu on Suomen henkinen ja taloudellinen veturi – metropolialue, jonka menestykselle kestävä aluerakenne, vahva elinkeinoelämä, hyvä elinympäristö ja sujuvat kansalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet ovat tärkeitä. Helsingin seudulla sijaitsevat maan suurin kansainvälinen lentokenttä ja satama sekä suurin yliopisto, korkeakoulut ja tärkeimmät tutkimuskeskukset. Helsingin seutu on Suomen nopeimmin kasvava ja tiheimmin asuttu alue. Helsingin seutukunta kasvaa edelleen, mutta toisaalta Raaseporin seutukunnassa työikäisen väestön määrä laskee nopeasti.

Itä-Uudenmaan maakunta muodostuu Loviisan ja Porvoon seutukunnista. Itä-Uudenmaan maakunnan sijainti nopeasti kasvavan ja kehittyvän Itämeren alueen piirissä sekä Helsingin seudun ja Venäjän välisellä rannikkovyöhykkeellä on maakunnan kehityksen kannalta hyvä.

Itä-Uusimaa on voimakkaasti teollistunut maakunta, jonka vahvuuksia ovat kemian- ja energiateollisuus. Väestö on kasvanut Porvoon seutukunnassa, mutta Loviisan seutukunnassa työikäisen väestön määrä on kääntymässä laskuun.

Uudenmaan ELYn tunnuslukuja suhteessa muuhun maahan

		Uudenmaan ELY/ Uusimaa, Itä-Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme		Koko maa
Maapinta-ala (2009)	km ²	19 460	6%	304 100
Maantiet (2009)	km	9 136	12%	78 141
Liikennesuorite (2008)	milj.autokm	10 451	29%	35 557
Joukkoliikennesuorite (2007)	milj.km	133	43%	306
Väestö (2008)	milj.	1,88	35%	5,33
Työpaikat (2006)	milj.	0,90	39%	2,31

Suomen vilkkaimmat maantiejaksot

Tie	Tieosa	ELY-keskus	KVL ajon./vrk
101	Kehä I, Vihdintie–Tuusulanväylä	Uusimaa	89 100
51	Länsiväylä, Kehä I–Kehä II	Uusimaa	68 300
50	Kehä III, Vt 3–Kt 45	Uusimaa	67 800
45	Tuusulanväylä, Maunula–Kehä III	Uusimaa	65 700
1	Turunväylä, Kehä I–Kehä II	Uusimaa	56 400
4	Lahdenväylän alku	Uusimaa	50 500
102	Kehä II, Olari–Henttaa	Uusimaa	47 800
12	Teiskontie, Hervannanvaltaväylä–Irlantie	Pirkanmaa	46 700
3	Hämeenlinnanväylä, Haaga–Kaivoksela	Uusimaa	45 400
4	Vt 4, Vt 22–Hintta	Pohjois-Pohjanmaa	44 700

Kanta-Hämeen maakunta muodostuu Forssan, Hämeenlinnan ja Riihimäen seutukunnista, joissa on yhteensä 11 kuntaa. Kanta-Hämeen vahvuutena on hyvä saavutettavuus Suomen suurista keskuksista ja kansainvälisten yhteyksien terminaleista. Häme on osa Etelä-Suomen voimakkaasti kehittyvää Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhykettä.

Kanta-Hämeen väestökehitys on ollut viime aikoina määrällisesti suotuisaa. Väestön sijoittuminen sen sijaan jättää toivomisen varaa. Väestön kasvu on kohdistunut erityisesti Riihimäen ja Hämeenlinnan seuduille. Maakunnan sisällä väestö on keskittynyt seutukeskuksiin ja asumisväljyys on kasvanut. Asutus on levinnyt taajamien laiduille ja kauas työpaikoista ja palveluista. Erityisesti Hämeenlinnan ja Riihimäen seuduilla asutus hajautuu. Myös suurin muuttovoitto kohdistuu ennusteen mukaan näille seuduille. Lisäksi Forssan seudulla väestökehitys kääntyy positiiviseksi. Kanta-Hämeen maakunnan elinkeinorakenne on palveluvaltainen, myös perusteellisuus on suhteellisen vahvaa. Metalliteollisuuden lisäksi elintarviketeollisuus ja ympäristöteknologia ovat merkittävässä asemassa. Hämeenlinnan seudulla työpaikkamäärien kasvu on viime vuosina ollut valtakunnan nopeimpia.

Päijät-Hämeen maakunta muodostuu Lahden ja Heinolan seutukunnista. Maakunnassa on 12 kuntaa. Liikenneyhteyksillä on ollut ratkaiseva merkitys Päijät-Hämeen kehityksessä. Uusimpien liikennehankkeiden myötä maakunnan logistinen asema valtakunnallisessa liikenneverkossa on vahvistunut. Ne kiinnostavat Lahden seudun osaksi Helsingin metropolialuetta ja liittävät Lahden ja Heinolan seudut entistä kiinteämmin yhdeksi toiminnalliseksi kaupunkiseuduksi.

Maakunnan väestömäärä on ollut viime aikoina hienoisessa kasvussa. Väestön kasvu painottuu kaupunkeihin ja maakunnan eteläosaan. Vapaa-ajan asumisen määrä ja merkitys on jo nyt suuri ja edelleen kasvamassa erityisesti maakunnan pohjoisosassa. Teollisuuden merkitys on Päijät-Hämeessä ollut perinteisesti suurempi kuin koko maassa keskimäärin, ja sen merkitys tulee säilymään tulevaisuudessa.

Vuoden 2010 alussa Uudenmaan ELY-alueella toteutui yksi kuntaliitos, kun Loviisa, Pernaja, Ruotsinpyhtää ja Liljendal yhdistyivät uudeksi Loviisan kaupungiksi. Vuoden 2013 alussa Karjalohja yhdistyy Lohjan kaupunkiin. Lisäksi luottamuseli-

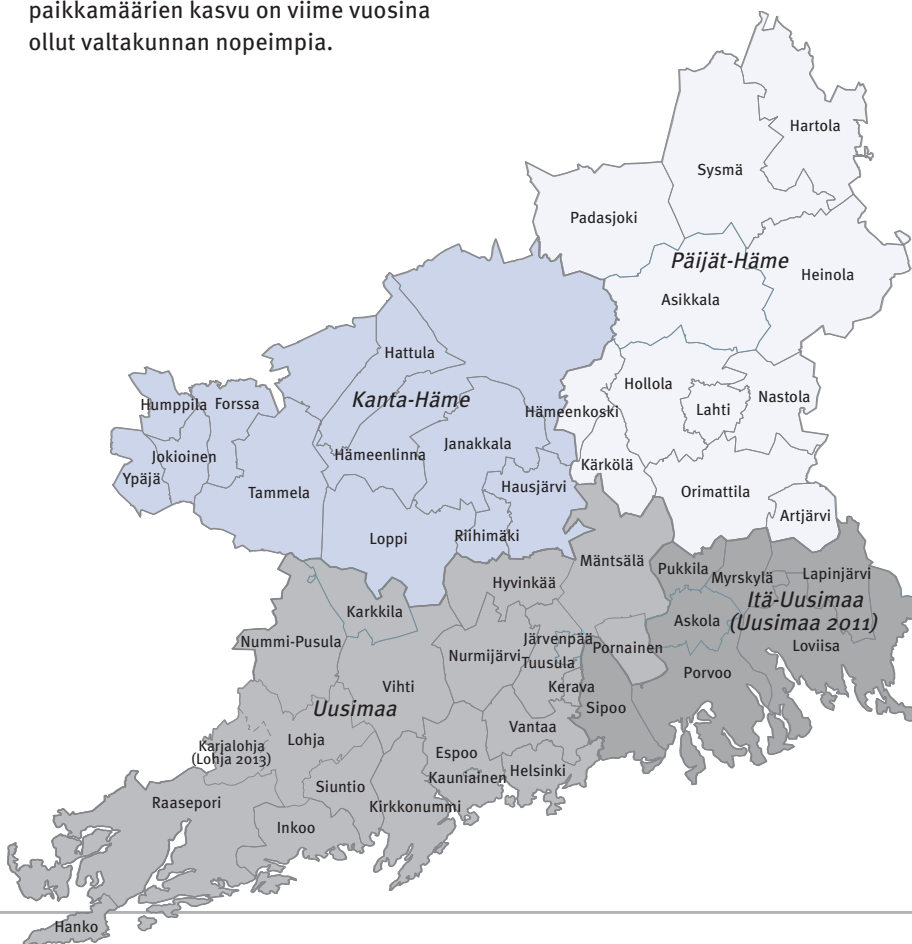
missä on tehty päätös kuntaliitosselvityksen käynnistämisestä Helsingin ja Vantaan sekä Lahden seudun kuntien (Lahti, Artjärvi, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kuhmoinen, Kärkölä, Nastola ja Padasjoki) osalta. Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti Itä-Uudenmaan maakunta liitetään osaksi Uudenmaan maakuntaa vuoden 2011 alussa.

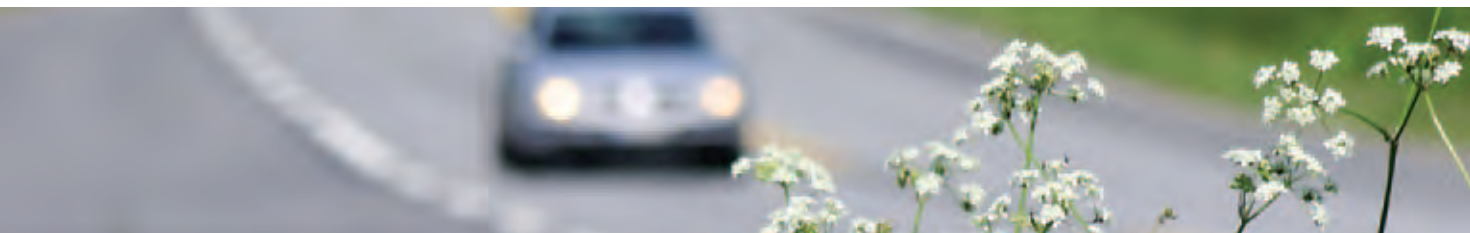
LITU 2008

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien sekä Riihimäen seudun alueella tehtiin vuosien 2007–2008 aikana laaja liikennetutkimus. Henkilöhaastatteluilla selvitettiin asukkaiden arkisia liikkumistottumuksia ja niihin vaikuttavia taustatekijöitä.

Keskimäärin tutkimusalueen asukkaiden matkoista 32 prosenttia kuljetaan jalan tai pyörällä, 20 prosenttia joukkoliikenteellä ja 45 prosenttia henkilöautolla. Helsingin seudun kunnissa korostuu selvästi suurempi auton käyttö erityisesti Vihdissä, Nurmijärvellä, Sipoossa ja Pornaisissa, joissa lähes kaksi kolmesta kulkee matkansa autolla. Työmatkojen osuus Helsingin seudun matkoista on reilu viidesosa. Työmatkoista lähes puolet tehdään henkilöautolla, 34 prosenttia joukkoliikenteellä ja 15 prosenttia jalan tai pyörällä. Työmatkasuoritteesta jopa yli 80 prosenttia tehdään autolla, mikä heijastaa voimakasta pendelöintiä pääkaupunkiseudulle.

Pääkaupunkiseudulla liikkumisessa korostuu keskimääräistä suurempi joukkoliikenteen ja pienempi henkilöauton kulkutapaosuus. Työmatkojen osuus pääkaupunkiseudun matkoista on noin neljäsosa. Työmatkoista 43 prosenttia tehdään autolla, 39 prosenttia joukkoliikenteellä ja 16 prosenttia jalan tai pyörällä. Eniten joukkoliikennettä käyttävät alle 30-vuotiaat nuoret sukupuolesta riippumatta. Kokonaisuudessaan pääkaupunkiseudun asukkaiden liikkumistottumukset eivät ole muuttuneet merkittävästi 2000-luvun alkuun verrattuna.





Tiestön liikennöitävyys ja kunto painopisteinä

Uudenmaan ELYn tienpidon strategian mukaisesti turvataan ensisijaisesti tiestön päivittäinen liikennöitävyys sekä varmistetaan liikenteen ajo-olosuhteet, toimivuus ja turvallisuus. Näin hoidon ja ylläpidon toimet nousevat nykyisellä rahoitustasolla entistä merkittävämpään rooliin.

Tieverkon hoidolla turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kansalaisten päivittäiset liikkumismahdollisuudet. Tieverkon hoito hankitaan yleensä 5-vuotisina laatuvarusteluina palvelusopimuksina. TTS-kaudella tieverkon hoidon perustaso nousee hieman, erityisesti talvihoidon uusittujen toimintalinjausten myötä.

Talvihoito on tienkäyttäjille ehkä tutuin ja päivittäiseen liikkumiseen eniten vaikuttava toimintamuoto. Nyt talvihoidolla parannetaan yöajan olosuhteita niin, että hoidon tason vaatimukset ovat samat vuorokauden ympäri. Hoitoluokat määrit-

televät edelleen tavoiteltavan laatutason ja sen, kuinka nopeasti tielle on tehtävä hoitotoimenpiteet.

Muilla tieverkon hoidon toimenpiteillä pidetään soratiet kulkukelpoisina, hoidetaan lauttaliikenne ja huolehditaan tieympäristön siisteydestä sekä valaistuksen ja muiden varusteiden käyttökunnosta. Sorateiden suhteellinen osuus on Hämeen maakuntien alueella selvästi suurempi kuin Uudellamaalla.

Tieverkon ylläpidon toimet jaotellaan päällysteiden, tierakenteiden, siltojen, varusteiden ja laitteiden sekä liikenne-

ympäristön parantamiseen. Ylläpidon tavoitteena on, että tehokkailla ja oikein kohdennetuilla toimilla tieverkon ja sen varusteiden ja laitteiden optimaalinen käyttöikä saavutetaan mahdollisimman pienin kustannuksin. Ylläpidon ja korvausinvestointien reaalin rahoitus on vaarassa pienentyä suunnitelmakauden aikana. TTS-kaudella pyritään varmistamaan ensisijaisesti vilkkaimmin liikennöityjen teiden hyvä kunto.

Päällysteitä uusitaan erityisesti vilkkaaliikenteisillä päätteillä. Noin 3 prosenttia Uudenmaan ELYn tiestöstä on huonokuntoista, joten asfalttiteiden kunto on

Talvikunnossapidon tasoa nostetaan

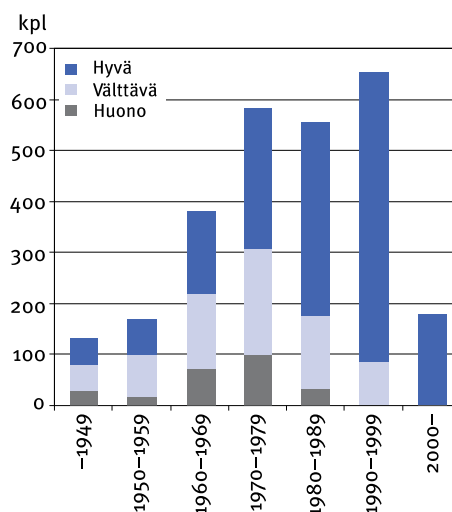
Maanteiden talvihoitoa parannetaan tiukentamalla laatuvaatimuksia. Pääteiden osalta muutokset on jo otettu käyttöön.

Muutoksen myötä talvikunnossapito on jatkossa samanlaatuista ympäri vuorokauden. Tällä muutoksella halutaan parantaa erityisesti raskaan liikenteen olosuhteita sekä varmistaa parempi tiestön kunto vilkkaalle aamuliikenteelle. Aiemmin maanteiden talvikunnossapidon laatutaso on yöllä ollut päiväsaikaa hiukan alhaisempi lukuun ottamatta kaikkein vilkkaimpia teitä.

Toinen parannus kohdentuu erittäin vilkkaiden teiden ennakoivan liukauden torjunnan tehostamiseen. Muutos koskee erityisesti pääkaupunkiseudun keskeisiä työmatkaliikenteen väyliä. Tavoitteena on poistaa liukkaudesta syntyvät häiriöt.

Kolmas merkittävä muutos koskee lähinnä seutu- ja yhdysteiden talviuraisuutta ja liukkaita, joita vähennetään.

Uudenmaan ELYn siltojen kunto valmistumisvuosittain



kokonaisuutena hyvä. Tämänhetkiselä rahoitustasolla syntyy kuitenkin päällystyksessä jälkeenjäneisyttä – päällysteitä uusitaan hitaammin kuin teiden hyvän kunnon säilyttäminen edellyttäisi.

Tierakenteissa on erityisenä haasteena sortumavaarallisten painumien korjaaminen. Seurannassa on useita kymmeniä kohteita, joissa tie painuu ja on vaarassa pitkällä tähtäimellä jopa sortua. Usein painumaa oikaistaan ensiavuksi päällystämällä. Varsinainen rakenteen korjaus tehdään myöhemmin. Pieniä tiejaksojen rakenteen parantamiskohteita toteutetaan vuosittain parikymmentä. Muita tierakenteisiin kohdistuvia keskeisiä ylläpidon toimia ovat rumpujen korjaukset ja uusimiset, kelirikkokorjaukset sekä toimenpiteet, joilla ehkäistään tulvavesien nousu tielle.

Siltojen korjaustarve on lisääntynyt voimakkaasti 1960- ja 1970-luvuilla rakennettujen lukuisten siltöjen tultua peruskorjausikään. Siltojen ylläpidon

rahoitusta on jo muutaman viime vuoden aikana lisätty, mutta huonokuntoisten siltöjen määrä on Uudenmaan ELYn alueella kasvanut nykyiseen 204:ään. Tavoitteena on, että valta-, kanta- ja seututeillä ei ole lainkaan erittäin huonokuntoisia siltöja.

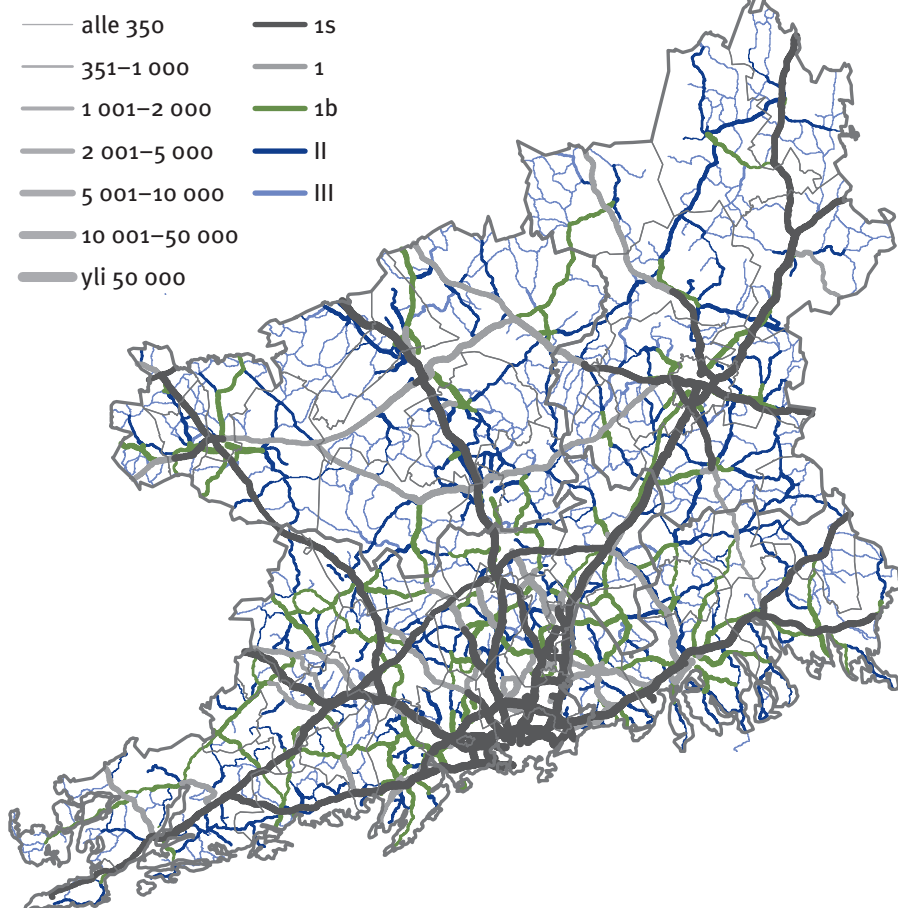
Varusteet ja laitteet on tavoitteena pitää liikenteen edellyttämässä kunnossa. Kailta osin niiden teknistä vanhenemista ei ole kuitenkaan pystytty kompensoimaan. Merkittävää kunnossapitovelkaa on syntynyt mm. kaiteiden, liikenteen ohjauslaitteiden, valaistuksen, pysäkkikatosten, suoja- ja riista-aitöjen sekä lossirantojen suhteen.

Tarve **perustienpidon uus- ja laajennusinvestointeihin** on suuri, sillä hankereissa odottaa toteutusta lähes 2 000 toimenpidettä. Suunnitelmakauden investoinneissa korostuu kestävän liikkuksen näkökulma, sillä hankkeet keskittyvät pääasiassa kevyen liikenteen järjestelyihin ja joukkoliikenteeseen.

Investointitarpeet ovat selvästi rahoituksen tarjoamia mahdollisuuksia suuremmat. Eniten tarpeita syntyy asutuksen ja elinkeinoelämän kehittymisen vaatimista liikennejärjestelyistä ja liikennevirtojen paikallisesta muuttumisesta. Vaikka investointitarve pohjautuu usein liikenteen sujuvuuden tai liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen, lähes kaikki investoinnit parantavat samalla myös liikenneturvallisuutta.

Isoja investointeja on tällä hetkellä käynnissä Uudenmaan ELYn alueella useita. Lisäksi moottoritien rakentaminen välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka on käynnistymässä vuonna 2010. Hallituksen vuoden 2008 alussa julkaisemassa liikennepoliittisessa selonteossa esitettiin vuoden 2011 jälkeen käynnistettävänä hankkeina Kt 50 Kehä III:n toinen vaihe, Mt 101 Kehä I:n pullonkaulat, valtatie 10/12 välillä Hämeenlinna–Lahti, Lahden eteläinen kehätie (valtatie 12), valtatie 12 välillä Lahti–Kouvola sekä pääkaupunkiseudun ulosmenoteiden parantaminen.

Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne ja hoitoluokat



Joukkoliikenteen järjestäminen on osa ELYn toimintaa

ELY myöntää ja valvoo joukkoliikenne-, tavaraliikenne- ja taksilupia, joilla huolehditaan henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisista ja taloudellisista toimintaedellytyksistä sekä riittävästä liikennepalvelusta. ELY vastaa maantieliikenteen lippusopimuksista, liikenteen ostamisesta ja valtion avustusten myöntämisestä. Uuden joukkoliikennelain astuttua voimaan huolehditaan linja-autoliikenteen siirtymäajan sopimusten toteutumisesta, käyttöoikeussopimuksista ja reittiliikenneluvista.

Julkisen liikenteen järjestämisessä on kaksi painopistealuetta. Maaseudulla turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen markkinaosuus pyritään säilyttämään.



Perustienpidon rahoitus kunnossapitoon ja peruskorjauksiin

Perustienpidon rahoituksesta valtaosa käytetään tieverkon hoitoon ja ylläpitoon. Tarve palvelutasoa parantaviin investointeihin on kuitenkin jatkuvasti lisääntynyt, mutta nykyrahoitustasolla näihin tarpeisiin voidaan vastata vain minimaalisesti.

Tienpito rahoitetaan pääosin valtion talousarviosta. EU avustaa väylänpidon suunnittelu- ja rakentamishankkeita. Lisäksi perustienpidon investoinneissa osarahoittajina voivat toimia kunnat, jotka ovatkin viime vuosina yhä enemmän osallistuneet pienten paikallisten tiehankkeiden rahoittamiseen. Myös kehittämishankkeissa on lähdetty rohkeasti kokeilemaan uusia rahoitusmalleja kuntien ja yksityisen sektorin kanssa.

Perustienpidon rahoituksen kohdentamisesta päätetään Liikennevirastossa. Rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarvioon kirjattavilla tulostavoitteilla. Tieverkon isot kehittämisinvestoinnit päätetään erikseen eduskunnassa. Myös useista pienistä investoinneista koostuvista teemahankkeista päätetään erikseen valtakunnallisesti eduskunnassa. Teemahankkeet ovat osa perustienpidon rahoitusta.

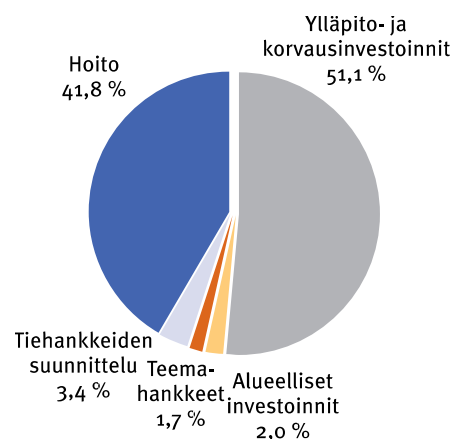
Uudenmaan ELYn perustienpidon rahoituksesta on tieverkon hoito ja ylläpito vienyt jatkuvasti yhä suuremman osan, nyt jo yli 90 prosenttia. Tieverkon hoitoon on TTS-kaudelle täytynyt tehdä selvä tasokorotus, jolla katetaan kuitenkin vain viime vuosien kustannustason nousu. Tieverkon peruskorjaukset ja erityisesti siltojen parantamiset edellyttävät jatkossakin ylläpidon rahoituksen pitämistä korkealla tasolla.

Jo lähes minimiin supistuneet mahdollisuudet toteuttaa alueellisia investointeja vähenevät entisestään edellä kuvatuista tekijöistä johtuen. Investointien rahoitustaso on viimeisen kymmenen vuoden aikana laskenut radikaalisti ja Uudenmaan ELYn perustienpidon rahat riittävät enää vain muutaman pienen investointihankkeen toteuttamiseen vuosittain.

Tällä hetkellä isoihin tieinvestointeihin käytettävä rahoitus Uudenmaan ELYn alueella on lähes yhtä suurta kuin perustienpidon rahoitus kokonaisuudessaan. Useimmat käynnissä olevat hankkeet päättyvät kuitenkin vuonna 2011 eikä isojen investointien rahoitustason säilymisestä korkealla tasolla ole varmuutta.

Joukkoliikenteen palveluiden ostoon ja kehittämiseen käytetään Uudenmaan ELYn alueella vuosittain noin 7–8 miljoonaa euroa. ELY ostaa linjaliikennettä täydentävää usean kunnan alueella ajettavaa linja-auto- ja taksiliikennettä. Kunnille voidaan myöntää valtionavustuksia kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämiseen, matkalippujen hinnanalennuksiin, palvelulinja- ja kutsujoukkoliikenteen käynnistämiseen, matkojenyhdistyskeskuskokeiluun sekä joukkoliikenteen suunnitteluun.

Uudenmaan ELYn perustienpidon rahoituksen jakaantuminen vuosina 2011–2014



Uudenmaan ELYn perustienpidon rahoitus 2011–2014 (milj. euroa)

	2011	2012	2013	2014
Hoito	37,5	39,0	40,5	42,0
Ylläpito- ja korvausinvestoinnit	49,3	48,8	48,3	48,3
Uus- ja laajennusinvestoinnit	8,6	2,0	2,0	1,5
Alueelliset investoinnit	2,3	2,0	2,0	1,5
Teemahankkeet	6,3	0,0	0,0	0,0
Tiehankkeiden suunnittelu	3,2	3,2	3,2	3,2
Rahoitus yhteensä	98,6	93,0	94,0	95,0

Vaikutusten painopisteet ennallaan

Uudenmaan ELYn liikenne- ja infrastruktuurivastualueen toiminta- ja taloussuunnitelman hankkeiden painottamisessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia verrattuna Uudenmaan ja Hämeen tiepiirien vastaaviin suunnitelmiin. Hankkeista etenkin E18-tien itäisen osuuden rakentaminen parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Suunnittelualueen laajeneminen neljä maakuntaa kattavaksi ei muuta vaikutusten painopisteitä. Perustienpidon rahoitustaso antaa vain niukasti mahdollisuuksia toteuttaa alueellisia investointeja, joten keskeisimmät vaikutukset aiheutuvat isoista investoinneista. Kunnat osallistuvat edelleen itselleen tärkeiden hankkeiden rahoitukseen, jotta kipeimmät ongelmat saataisiin ratkaistua nopeammin.

Hankekorien priorisointimenettelyä on kehitetty ja parhaillaan sitä laajennetaan kattamaan Kanta- ja Päijät-Hämeen hankkeet. Priorisoinnin keskeneräisyyden vuoksi uusia laajennus- ja uusinvestointeja ei nostettu TTS-suunnitelmaan. Seuraavan kauden 2012–2015 suunnitelmaan hankkeet saadaan johdonmukaisesti koko alueelta uuden priorisointimenettelyn pohjalta.

Elinkeinoelämän kilpailukyky on otettu hyvin huomioon suunnitelman painopisteitä valittaessa. Monet suunnitelman kehittämishankkeet parantavat tavaraliikenteen sujuvuutta. Tällaisia ovat esimerkiksi E18-tien kehittäminen Kehä III:lla ja Koskenkylä–Loviisa–Kotka-osuuden rakentaminen. Lisäksi parannetaan Kehä I -tietä ja rakennetaan Klaukkalan ohikulkutie. Nämä hankkeet sujuvoittavat työmatkaliikennettä. Kasvava liikenne aiheuttaa ongelmia muilla tieosuuksilla, eikä suunnitelmakauden investoinneilla pystytä vastaamaan odotusten mukaisesti elinkeinoelämän tarpeisiin. Keskimäärin teiden ruuhkaisuus tulee lisääntymään myös jatkossa.

Tiestön hoidon puolella elinkeinoelämän ja työmatkalaisten liikkumista helpottavat talvihoidon tason parantaminen pääteillä öisin ja vilkkaiden teiden

ennakoivan luokkudentorjunnan tehostaminen.

Ihmisten jokapäiväisiin liikkumistarpeisiin vastataan myös joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteisiin vaikuttamalla. Edelliseen suunnitelmakauteen verrattuna kevyen liikenteen asema heikkenee, sillä jo valmistuneiden hankkeiden tilalle ei ole noussut yhtään kevyen liikenteen hanketta. Uusiin hankkeiden valitsemista on lykätty osin priorisoinnin uudistamisen vuoksi. Joukkoliikenteen olosuhteita edistään pääkaupunkiseudun säteittäisillä päävyylillä. Kehitys on kokonaisuutena tarkasteltuna hiukan heikompi kuin edellisessä TTS-linjassa.

Alueiden kehittymiseen tuovat parannusta etenkin taajamateiden järjestelyt, joita on tässä suunnitelmassa kuitenkin vain yksi. Tämä ei riitä muuttamaan tavoitealueen negatiivista perussuuntausta.

Ympäristövaikutukset säilyvät jokseenkin ennallaan. Uusien teiden rakentaminen, etenkin E18, aiheuttaa väistämättä haittoja luonnolle, mutta tiehankkeisiin sisältyy toimenpiteitä haittojen minimoimiseksi. Myös pohjaveden suojaukset pysyvät ennallaan edelliseen suunnitelmakauteen nähden. Ilmastotavoitteiden huomioon ottaminen edellyttäisi kulkumuotojakauden ohjaamista joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suuntaan. Meluntorjunnan teemapakettia ei edelleenkään päästä toteuttamaan.

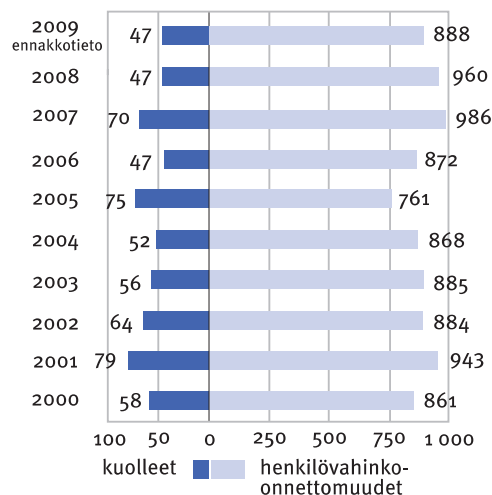
Liikenneturvallisuus pysyy ennallaan edelliseen kauteen verrattuna, sillä mukana on edelleen edellisellä kaudella suunnitelmaan otettu kohtaamisonnet-

tömuksien vähentäminen keskikaitein kolmella eri tieosuudella. Isot investoinnit parantavat osaltaan myös liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuteen keskittyvänä toimenpiteenä jatkuu automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääkaupunkiseudun kehäteillä.

TTS-suunnitelman vaikutukset tavoitealueittain

	Suunnitelman vaikutukset verrattuna nykytilaan	Suunnitelman vaikutukset verrattuna edelliseen TTS-linjaan
Elinkeinoelämän kilpailukyky	😊	😊
Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet	😐	😞
Alueiden kehittyminen	😐	😐
Ympäristövaikutukset	😐	😐
Liikenneturvallisuus	😊	😊

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden määrä Uudenmaan ELYn maanteilla





Asiakastarpeet hankekoreissa

Tietoja kansalaisten ja elinkeinoelämän tieverkkoon kohdistuvista tarpeista on ylläpidetty investointien hankekoreissa jo usean vuoden ajan. Nyt Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien alueilta on tehty myös ylläpidon ja peruskorjausten hankekorit. Järjestelmää laajennetaan seuraavaksi Kanta- ja Päijät-Hämeen tieverkkoon.

Ylläpidon ja peruskorjausten hanketarpeista on nyt muodostettu hankekorit ensimmäistä kertaa. Päälysteet, tierä-

kenteet, varusteet ja laitteet sekä liikenneympäristön parantaminen on jaettu yhteensä 27 hankekoriin. Mu-

kana ei ole päälystys- eikä siltaohjelmassa esitettyjä hankkeita.

Hankekoriin muodostamisessa on ollut tavoitteena selvittää ylläpidon ja peruskorjausten lähivuosien hanketarpeet ja helpottaa siten TTS-kauden ohjelmointia. Tarvittavien resurssien määrä on tiedossa aiempaa tarkemmin.

Kevyen liikenteen väylä- ja alikulkutarpeiden priorisointimenettelyä on uudistettu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueella. Uutena piirteenä on käyttäjämäärien huomioon ottaminen menettelyssä. Tavoitteena on ollut löytää kevyen liikenteen hankkeet, jotka tehokkaimmin vähentävät henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia, edistävät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä sekä tukevat yhdyskuntarakenteen eheytymistä. Terävimpään kärkeen on pyritty löytämään Uudenmaan ELYn näkökulmasta parhaat hankkeet. Menetelmä laajennetaan vuonna 2010 Kanta- ja Päijät-Hämeen hankkeisiin.

Parhaat hankkeet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Luokka A1 on kärkihankejoukko, joka Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnissa sisältää yhteensä kymmenen kiireellisintä hanketta. Uudenmaan ELY toteuttaa kevyen liikenteen väylähankkeita rahoitustasonsa mahdollistamassa laajuudessa ensisijaisesti kiireellisyysluokasta A1. Kunnan aloitteesta ja osittain rahoittamana on mahdollista toteuttaa hankkeita myös kiireellisyysluokista A2 ja A3. Luokan B hankkeet eivät ole tällä hetkellä Uudenmaan ELYn näkökulmasta ajankohtaisia.

Kiireellisimpien kohteiden rahoitustarve ylläpidon ja peruskorjausten hankekoreissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueella

Korin nimi	M€
Ramppien ja erillisten alueiden päällystäminen	3,4
Päällystettyjen pientareiden parantaminen	1,2
Kevyen liikenteen väylän parantaminen ja päällystäminen	0,9
Tien parantaminen ja päällystäminen	16,6
Rummut ja putkistot	4,2
Päällystettyjen teiden sivu- ja laskuojat	0,1
Kelirikkokorjaukset	1,1
Tulvatiet	2,2
Painumien oikaisu	26,5
Liikennevalot	2,9
Muu liikenteen hallinta	0,3
Opastusmerkit ja -taulut	0,5
Portaalit	0,6
Kielisuhteiden muutos	1,0
Muut liikenteenohjauslaitteet	0,9
Pumppaamojen saneeraus ja uusittavat sulkupuomit	0,7
Kaiteet	5,0
Linja-autopysäkkien katokset	0,8
Meluseinien ja -kaiteiden korjaaminen	ei arvioitu
Tukimuurit	0,1
Suoja- ja riista-aitojen uusiminen	1,7
Kiveyksien korjaaminen	0,1
Laiturit ja lossirannat	1,0
Valaistuksen saneeraus	3,3
Tieympäristön pehmentäminen	0,6
Levähdysalueiden saneeraus	ei arvioitu
Kallioiden rusnaus	0,2



Yhteistyötä liikennejärjestelmien suunnittelussa

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta- ja seurantaprosessit tarjoavat hyvän foorumin alueelliseen liikennepoliittiseen keskusteluun. Suunnitelmien laatiminen on osa eri toimijoiden yhteistä liikennejärjestelmätyötä, johon Uudenmaan ELY osallistuu aktiivisesti.

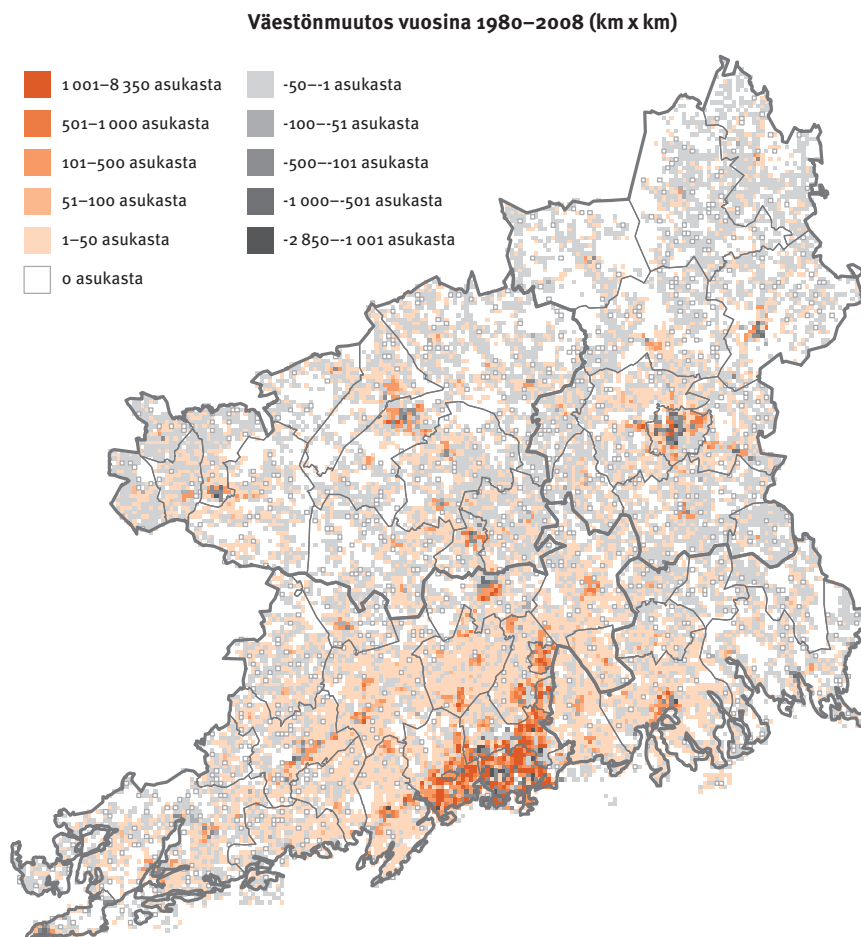
Uudenmaan ELYn alueella on viime vuosina laadittu maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat Itä-Uudellemaalle, Päijät-Hämeeseen ja Kanta-Hämeeseen. Lisäksi on laadittu Itä-Uudenmaan ja Uudenmaan yhteinen liikennestrategia, ULSA. Seudullisista suunnitelmista pisin historia on pääkaupunkiseudulla, jossa on laadittu jo neljä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Näistä tuorein on PLJ 2007. Parhaillaan laaditaan viidettä suunnitelmaa, nyt kuitenkin laajemmalle alueelle, Helsingin seudulle (HLJ 2011). Uudellamaalla on lisäksi laadittu Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun yhteinen suunnitelma (KEHYLI) sekä Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kanta-Hämeen seudulliset suunnitelmat Hämeenlinnan ja Forssan seuduilla ovat jo vanhentuneet.

Maakunnallisissa 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 tapahtuva liikumistarpeen ja liikenteen haittojen väheneminen esiintyvät linjauksina kaikissa alueen suunnitelmissa. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen monipuolinen kehittäminen sekä joukkoliikenteen peruspalvelun turvaaminen haja-asutusalueilla toistuvat suunnitelmissa. Samoin, eten-

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

Uudenmaan ELYn vastuulla olevat toimenpiteet ovat useiden liikennejärjestelmäsuunnitelmien selkärankana. Päätiehankkeet on käsitelty suunnitelmien mukaisina, usein korostaen liikenneturvallisuuden parantamista hankkeen toteuttamisen ensimmäisenä vaiheena.





Ota meihin yhteyttä

Liikenteen asiakaspalvelunumero

020 690 300 (suomenkielinen palvelu)

020 690 301 (ruotsinkielinen palvelu)

Palvelu arkin klo 9–16

Sähköpostiosoitteet

liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

trafikens.kundservice@ely-centralen.fi

Tienkäyttäjän linja, 24 h

Puh. 0200 2100 (pvm), ilmoitukset

tien kunnosta ja liikenteen ongelmista

Ajankohtaista tietoa tiestöstä ja

ELY-keskuksesta internetissä

(www.ely-keskus.fi)

- teiden kunnossapito
- tiehankkeet
- liikennejärjestelmätyö
- joukkoliikenne
- liikenteen lupa-asiat
- liikenteen peruspalvelujen arviointi
- liikenneturvallisuus
- liikenteen hallinta

Uudenmaan ELY-keskus

Käyntiosoite: Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Postiosoite: PL 36, 00521 Helsinki

Puh. 020 636 0303 (yksityistiet)

Valokuvat: Reijo Helaakoski
Painopaikka: Edita Prima Oy
Maaliskuu 2010



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Uusimaa