

Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004–2013

Ministerityöryhmän mietintö

SISÄLLYSLUETTELO

VALTIONEUVOSTOLLE

1	LÄHTÖKOHDAT	7
2	VÄYLIENPIDON OHJELMOINNIN UUDISTUS	8
3	UUDET LIIKENNEVÄYLIEN RAHOITUSMALLIT	9
4	LIIKENNEVERKON KUNTO JA KUNNOSSAPIDON RAHOITUSTARVE.....	11
5	INVESTOINTIOHJELMA	13
5.1	Investointiohjelman laadintaprosessi	13
5.2	Käynnissä olevat hankkeet ja sitoumukset	14
5.3	Investointiohjelma vuosille 2004 - 2007	15
5.4	Vuosien 2008 - 2013 hankekorit	20
5.5	Muita kehittämishankkeita	23
5.6	Investointiohjelman vaikutukset.....	23
6	TYÖRYHMÄN ESITYSTEN RAHOITTAMINEN	25
7	INVESTOINTIOHJELMAN SEURANTA JA JATKOVALMISTELU.....	28

LIITE

1. Työryhmän asettamispäätös
2. Yhteenveto investointiohjelman 2004 - 2007 hankkeista

Tämän mietinnön lisäksi on työryhmän kannanottojen pohjaksi laadittu taustaselvitys. Taustaselvityksen liitteinä ovat mm. katsaus työryhmän läpikäymiin rahoitusmalleihin sekä liikenne- ja viestintäministeriön asettaman, erillisen elinkaarimallityöryhmän raportti.

VALTIONEUVOSTOLLE

Talouspoliittinen ministerivaliokunta asetti 27.5.2003 ministerityöryhmän laatimaan ehdotuksen liikenneinfrastruktuurin ylläpitämisen ja kehittämisen yleisistä linjauksista seuraavan kymmenen vuoden aikana sekä väylätoiminnan tarkemmista painotuksista tämän hallituskauden aikana. Työryhmän tuli ottaa kantaa väylätoiminnan ohjelmoinnin uudistukseen, perusväyläpidon tasoon sekä seuraavien kymmenen vuoden investointiohjelmaan. Investointiohjelman rahoittamisesta tuli myös tehdä ehdotus. Työryhmän asettamispäätös on liitteenä.

Työryhmä on saanut työnsä valmiiksi kokoonnuttuaan seitsemän kertaa. Tämän työryhmän mietinnön kannanottojen perustaksi lisäksi on laadittu erillinen taustaselvitys. Heti työn alussa järjestettiin seminaari liikenneväyläinvestointien rahoitustavoista. Suuri haaste työryhmälle on ollut, että hallituskauden uusista hankkeista vain E18 Muurla - Lohja -moottoritiele on varattu rahoitus.

Työryhmän pysyviä asiantuntijoita ovat olleet budjettipäällikkö Tuomas Sukselainen valtiovarainministeriöstä, kansliapäällikkö Sirkka Hautojärvi ympäristöministeriöstä, kansliapäällikkö Juhani Korpela liikenne- ja viestintäministeriöstä, pääjohtaja Eero Karjaluoote Tiehallinnosta, ylijohtaja Ossi Niemimuukko Ratahallintokeskuksesta ja pääjohtaja Jukka Hirvelä Merenkululaitoksesta. Kokouksissaan työryhmä on lisäksi kuullut toimitusjohtaja Kalevi Hemilää ja johtaja Raimo Mansukoskea Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitosta, pääjohtaja Mikko Talvitietä Ilmailulaitoksesta, toiminnanjohtaja Eero Yrjö-Koskista Suomen Luonnonsuojeluliitto ry:stä, alivaltiosihteeri Martti Hetemäkeä valtiovarainministeriöstä, pääjohtaja Henri Kuitusta VR Yhtymä Oy:stä sekä eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtajaa Matti Saarista ja eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajaa Markku Laukkasta. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet rakennusneuvos Juhani Tervala ja yli-insinööri Juha Parantainen liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmän väliraportti oli esillä talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa 2.12.2003. Ministerivaliokunta puolsi tuolloin elinkaarimallin jatkokehittelyä käytettäväksi osassa hallituskaudelle esitettävistä hankkeista. Lisäksi talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli E18 Muurla - Lohja-moottoritien toteuttamista elinkaarimallilla 14.1.2004. Työryhmä ei ole käsitellyt joukkoliikennettä, koska hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä on jo ottanut kantaa joukkoliikennettä koskeviin toimiin.

Työryhmä on ottanut lähtökohdaksi hallitusohjelmassa investointiohjelmalle asetetut tavoitteet. Hallitusohjelman mukaan hallituksen tavoitteena on pyrkiä pitkäjänteiseen liikenneväylien ylläpitoon ja kehittämiseen. Hallitus valmistele erikseen monivuotisen, kaikki liikennemuodot kattavan liikenneinfrastruktuurin investointiohjelman. Investointiohjelman tulee vahvistaa Suomen aluerakennetta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Ohjelman rahoitus ja mahdolliset uudet rahoitusratkaisut selvitetään ja sovitaan erikseen.

Liikenneväylienpitoa tulee suunnitella pitkäjänteisesti ja yhtenä kokonaisuutena. Liikenneväylienpitoa koskevan strategisen ohjauksen ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä esitetään parannettavaksi niin, että pitkävaikutteisista investoinneista ja vuotuisesta kunnossapidosta päätetään nykyistä selkeämmin toisistaan erillään. Pienistä investoinneista on perusteltua koota vaikutuksiltaan yhdensuuntaisia teemoja, joista päätetään kuten isoista investoinneista.

Väylienpidon nykyistä tasoa ei voida pitää riittävänä. Hallituskaudella on varauduttava uusiin kehittämishankkeisiin ja niiden vaatimaan rahoitukseen. Myös liikenneväylien kunnossapidon resurssit on lisättävä. Kunnossapidon resurssit voidaan turvata aloittamalla riittävä määrä ongelmakohtiin pureutuvia teemahankkeita.

Työryhmä on mitoittanut esityksensä hallituskauden investointiohjelmaksi niin, että **liikenneverkon kehittämisen volyyymi säilyy aiempien hallituskausien tasolla**. Aikaisemmat hallitukset ovat aloittaneet noin yhden miljardin euron verran isoja kehittämishankkeita. Työryhmä esittää hallituskauden loppuvuosina 2005 - 2007 aloitettavaksi noin 940 milj. € arvosta isoja hankkeita. Lisäksi esitetään liikenneverkon kunnossapidon tehostamiseksi 340 milj. € arvosta teemahankkeita (teemahankkeisiin käytetään perusväylänpidon määrärahoja). Aiempien päätösten mukaisesti aloitetaan lisäksi E18 Muurla - Lohja -moottoritien rakentaminen. Isoista kehittämisinvestoinneista yhdeksän esitetään toteutettavaksi suoralla budjettirahoituksella ja viisi julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön perustuvalla elinkaarimallilla. Elinkaarimallihankkeista ei aiheudu valtiolle kustannuksia hallituskauden aikana.

Työryhmä esittää, että E18 Lohja-Muurla-moottoritie toteutetaan elinkaarimallilla ja että hankke otetaan vuoden 2004 ensimmäiseen lisätalousarvioon (tilausvaltuus noin 700 milj. €). E18 Lohja - Muurla -moottoritien lisäksi elinkaarimallipakettiin esitetään alustavasti neljää muuta tiehanketta (tilausvaltuus myös noin 700 milj. €). Elinkaarimallin käyttöön sopivia hankkeita on enemmänkin ja jos elinkaarimallin käyttö joissakin alustavasti valituissa hankkeissa osoittautuu tarkemmissa tarkasteluissa ongelmalliseksi, ne voidaan korvata muilla hankkeilla. Elinkaarimallin käyttöä ratahankkeessa kokeillaan Lahti - Luumäki -rataosan parantamisessa. Tätä hanketta valmistelemaan perustetaan asiantuntijatyöryhmä.

Ratojen kunnossapitoon tarvitaan jo vuoden 2004 ensimmäisessä lisätalousarviossa pika-apuna 50 milj. € lisämääräraha eduskunnan lausuman mukaisesti. Lisäksi työryhmä esittää 15 milj. euroa lisää rahoitusta yksityisteihin vuosina 2005 - 2007.

Hallituskauden jälkeisille vuosille 2008 - 2013 työryhmä esittää alustavasti viittä teemahanketta (noin 235 milj. €) ja 23 isoa kehittämisinvestointia (noin 1930 milj. €). Jäljellä olevien Pohjolan kolmion hankkeiden on käynnistyttävä viimeistään ohjelmakauden loppuvuosina. Suomi on sitoutunut Pohjolan kolmion hankkeiden toteuttamiseen ennen vuotta 2015.

Työryhmä esittää, että investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden toteuttamisesta päätetään tasaisesti hallituskauden aikana tehtävien kehys- ja budjettipäätösten yhteydessä. Väylänpidon pitkäjänteisyyden turvaamiseksi työryhmä kuitenkin pitää välttämättömänä sitä, että hallitus selkeästi sitoutuu työryhmän esittämään priorisointijärjestykseen ja esitettyyn elinkaariohjelmaan jo käsitellessään liikenne- ja viestintäministeriön määrärahaehyksiä vuosille 2005 - 2008.

Työryhmä esittämien hankkeiden toteutukseen tarvitaan noin 550 milj. euroa (+ noin 120 milj. euroa arvonlisäveroa) valtion tai muuta rahoitusta sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriön määrärahaehyksissä vuosille 2004 - 2007 on osoitettu. Valtion talousarvioon kohdistuvien menopaineiden pienentämiseksi työryhmä esittää, että osana kunkin hankkeen suunnittelua selvitetään vielä mahdollisuudet uusien rahoitusmallien käyttöön.

Työryhmä uskoo, että sen esitykset toteutuessaan luovat edellytyksiä talouden kasvulle, helpottavat kansalaisten jokapäiväistä liikkumista ja edistävät valtakunnan osien tasapainoista kehitystä. Esitykset tukevat hallitusohjelman toteutusta.

Työryhmän esittämä investointiohjelma työllistää sekä lyhyellä että pitkällä aikajänteellä. Yhden miljardin euron suuruisen investointiohjelmaan tarvitaan rakennusaikana noin 15 000 - 25 000 henkilötyövuoden työpanos, joten neljän vuoden aikana toteutettuna liikennehankkeet työllistävät rakentamisen aikana vuosittain keskimäärin 4 000 - 6 000 ihmistä. Eniten kuitenkin työllistää elinkeinoelämän kasvusysäys, jonka liikenneolojen paraneminen saa aikaan. Tällä tarkoitetaan tavaroiden ja palvelujen kysynnän kasvua liikenneyhteyksien paranemisen seurauksena ja tämän ansiosta syntyviä pysyviä työpaikkoja.

Työryhmä esittää, että asiasta annettaisiin valtioneuvoston käsittelyn jälkeen eduskunnalle pääministerin ilmoitus.

Helsingissä 10.2.2004

Leena Luhtanen
liikenne- ja viestintäministeri

Juha Korkeaaja
maa- ja metsätalousministeri

Hannes Manninen
alue- ja kuntaministeri

Kari Rajamäki
sisäasiainministeri

Ulla-Maj Wideroos
toinen valtiovarainministeri

Työryhmän sihteerit

Juhani Tervala
rakennusneuvos

Juha Parantainen
yli-insinööri

1 LÄHTÖKOHDAT

Työryhmä on ottanut lähtökohdaksi hallitusohjelman linjaukset:

- Laadukkaat ja toimintavarmat liikenneväylät ovat perusedellytys yhteiskunnan tehokkaalle, alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle.
- Investointiohjelman tulee vahvistaa Suomen aluerakennetta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä.
- Väylien kuntoa ja pääoma-arvoa pyritään ylläpitämään ja turvaamaan tiestön, rataverkon sekä yksityisteiden peruspalvelutaso vähintäänkin nykytasoisena.
- Aluekehityksen turvaamiseksi huolehditaan liikenneväylien ja liikenneyhteyksien ylläpidosta.

Työryhmän kuulemat asiantuntijat ovat korostaneet liikenneverkon kunnan merkitystä elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueiden kehityksen kannalta. Liikennehankkeet ovat antaneet sysäyksen monen paikkakunnan kehitykselle. Hanko - Skogby - tieyhteyden rakentaminen on tästä hyvä esimerkki. Tiehankkeen ansiosta Hankoon avattiin uusi laivayhteys Saksasta, mikä on monin tavoin piristänyt paikkakunnan elinkeinoelämää. Liikenneinfrastruktuurin ja aluekehityksen yhteydestä kertoo myös se, että monet suuret kaupungit ovat aikanaan syntyneet liikenneverkon solmukohtiin. Suomelle liikenneyhteyksien toimivuus on erityisen tärkeää. Hyvällä liikenneverkolla voidaan kompensoida syrjäisestä sijainnista, ankarasta ilmastosta ja pitkistä etäisyyksistä aiheutuvia lisäkustannuksia ulkomaankaupan kuljetuksillemme.

Valtio hallinnoi noin 19 miljardin euron väyläomaisuutta. Työryhmä on kiinnittänyt huomiota tämän suuren omaisuuden hallinnan lyhytjänteisyyteen. Kehittämishankkeista päätetään vuosi ja hanke kerrallaan. Näin lyhytjänteisesti ja pienissä osissa päätettynä liikenneverkon kehittämisen yhteiskunnalliset vaikutukset eivät hahmotu, eikä väylienpidon hyödyt ja haitat tasapainoisesti jakava, kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen väyläpolitiikka ole mahdollista. Myös kehittämishankkeiden pitkäkestoiset lupa- ja lunastusprosessit edellyttävät pitkäjänteisyyttä. Useissa maissa liikenneväyläinvestoinneista päätetään monivuotisin ohjelmin.

Muutaman vuosikymmenen välein on havahduttu liikenneverkon huonoon kuntoon ja aloitettu vuosia kestävä perusparannusohjelma tie- tai rataverkon kunnan palauttamiseksi. Yleensä toimiin ryhdytään vasta kun väylien kunto on alittanut ”kipurajan”. Näin toteutettuna liikenneverkon kunnossapito tulee merkittävästi kalliimmaksi kuin ongelmat ennakoiva ja väylien elinkaaren ajan kustannukset minimoiva väylienpito.

Työryhmän linjaukset:

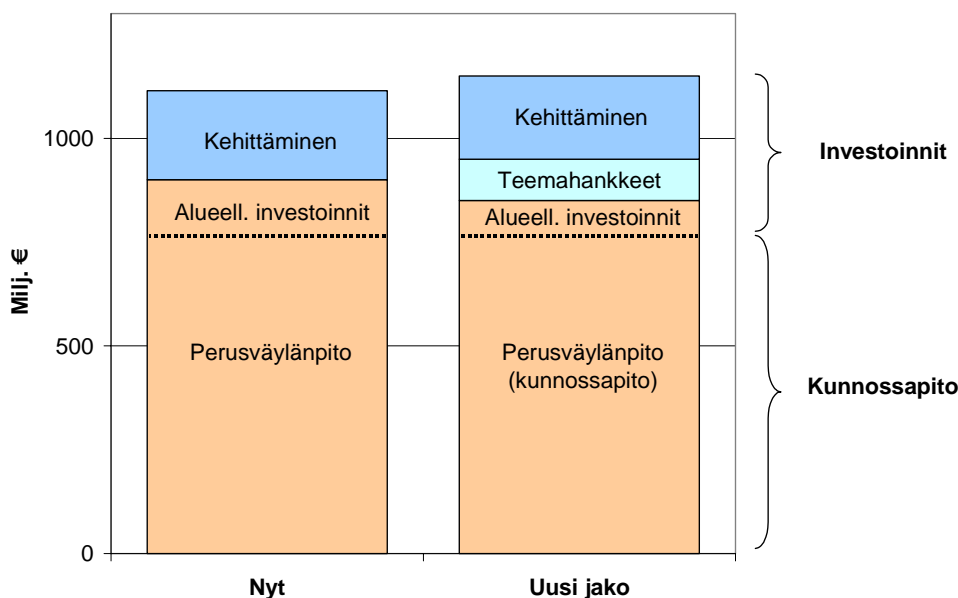
- *Liikenneväylienpitoa tulee suunnitella pitkäjänteisesti hallituskausittain ja pitemmäksi aikajänteeksi laadittavien strategioiden ja investointiohjelmien pohjalta.*
- *Kaikki liikennemuodot kattavasta investointiohjelmasta on perusteltua päättää yhtenä kokonaisuutena aina hallituskauden alussa.*
- *Liikenneväylien pidolle tunnusomaisesta syklisyydestä eli muutaman vuosikymmenen välein toistuvasta infrastruktuurin kunnostusohjelmasta on perusteltua pyrkiä hallittuun, elinkaarikustannukset optimoivaan väylienpitoon.*

2 VÄYLIENPIDON OHJELMOINNIN UUDISTUS

Työryhmän saaman selvityksen perusteella päätöksenteon selkeyden ja läpinäkyvyyden parantaminen puoltaa käytäntöä, jossa investoinneista ja kunnossapidosta päätetään nykyistä selvemmin erillään toisistaan. Investointeja sisältyy nykyisin sekä liikenneverkon kehittämiseen että perusväylänpitoon.

Tehokkaiden, pienien investointien vaikuttavuutta ei työryhmän saaman selvityksen mukaan myöskään kyetä täysin hyödyntämään. Pienet investoinnit ovat nykyisin osa perusväylänpitoa ja priorisoidaan samoilla periaatteilla kuin kunnossapito ja muut käyttömenot. Kehittämishankkeiksi tällaiset investoinnit ovat liian pieniä. Työryhmän näkemyksen mukaan pienistä investoinneista koottavien teimahankkeiden käyttöönotto parantaa merkittävästi väylieni-pidon strategisen ohjauksen mahdollisuuksia.

Väylätoiminnan uusi ryhmittely



Liikenneverkon kehittämiselle (ml. käynnissä olevat ja uudet hankkeet) ei nykyisin enää aseteta rahoituskehyksiä. TTS-kauden rahoituskehykset sisältävät siten vain keskeneräisten hankkeiden loppuun viemisen kustannukset. Siihen, kuinka uusiin investointeihin rahoitus-suunnittelussa pitäisi varautua, ei ole pelisääntöjä. Työryhmä pitää tällaisten pelisääntöjen laatimista tärkeänä, jotta uusien kehittämishankkeiden rahoituksen järjestämisessä ei jatkossa ole tarvetta erillisratkaisuihin.

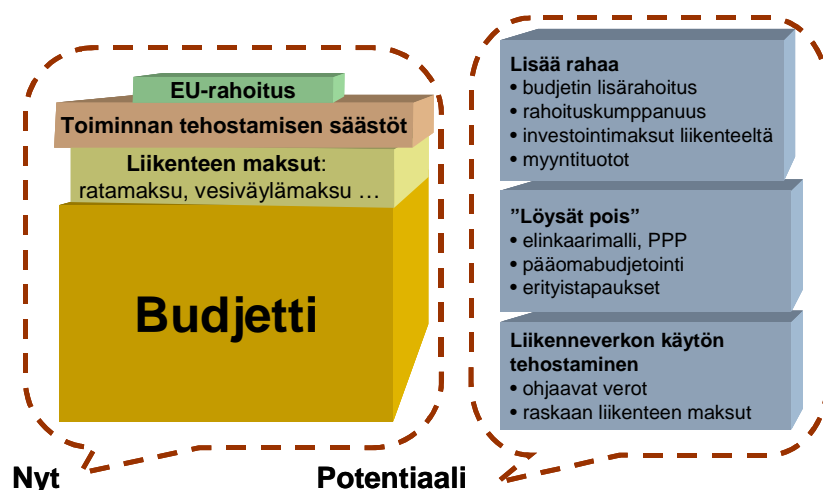
Työryhmän linjaukset:

- *Investoinnit ja kunnossapito on pyrittävä talousarviossa käsittelemään toisistaan erillään ja eri tavoin. Väylienpidon budjetointiuudistuksen käytännön toteutustapa (mm. talousarvion momentit) tulee selvittää erikseen.*
- *Pienistä investoinneista on perusteltua koota vaikutuksiltaan yhdensuuntaisia teemahankkeita, joista päätetään kuten isoista kehittämisinvestoinneista. Teemahankkeiden ”tuotekehitystä” tulee jatkaa.*
- *Rahoituskehyykset asetetaan nykyisin vain käynnissä oleville kehittämishankkeille. Liikennehankkeiden rahoitussuunnittelua on syytä kehittää niin, että hallituskauden kehyksissä otetaan huomioon myös investointiohjelman uusien hankkeiden rahoitustarve.*

3 Uudet liikenneväylien rahoitusmallit

Työryhmän toimeksiannon mukaan sen tuli laatia ehdotus myös väylienpitoa koskevien esitystensä rahoittamiseksi. Työryhmä onkin tehnyt laaja-alaisen kartoituksen liikenneinfrastruktuurin rahoituskeinoista ja selvittänyt niistä ulkomailla saatuja kokemuksia. Heti työn alussa järjestettiin seminaari liikenneväylien rahoitusmalleista.

Budjettirahoitus on pääasiallinen liikenneinvestointien rahoitustapa kaikissa maissa. Sen rinnalle on kehitetty muita täydentäviä menetelmiä. Rahoitusmallit voidaan jakaa periaatteessa kolmeen osaan eli lisää rahaa tuoviin malleihin ja toiminnan tehostamis- sekä käytön tehostamismalleihin.

Liikenneväylien rahoitusmalleja

Uusien rahoituskeinojen käyttökelpoisuuden kannalta merkittävä näkökohta on, kuinka nopeasti se voidaan ottaa käyttöön. Osa keinoista on toteutettavissa välittömästi osan taas vaatiessa merkittävää valmistelutyötä, siirtymäaikoja ja käyttöönoton mahdollistavan tekniikan yleistymistä.

Työryhmän arvion mukaan tämän hallituskauden aikana ovat toteutettavissa:

- Budjettirahoituksen lisääminen
- Elinkaarimalli, joka on jo todettu toteuttamiskelpoiseksi. Jos malli otetaan käyttöön, kannattaa samalla päättää useamman hankkeen ohjelman toteuttamisesta.
- Jo käytössä oleva rahoituskumppanuus, joka perustuu liikenneväylän tuoman kaavoitus- ym. hyödyn osittaiseen käyttöön liikenneinvestoinnin rahoitukseen.
- Kunnan tai yrityksen laina investointiin, jos tällä mahdollistetaan hankkeen toteutus investointiohjelman mukaisessa aikataulussa. Ruotsissa hankkeita voidaan tällä tavoin aikaistaa, ehtona on lainan korottomuus.
- Investointimaksut rautatieliikennöitsijältä (esim. rataverkon sähköistäminen, 25 tonnin akselipainon reitit). Maksua on jo päätetty käyttää kattamaan osa Keravan - Lahden - oikoradan rakentamiskustannuksista (VR Yhtymä Oy:ltä peritään investointimaksua hankkeen valmistuttua 15 vuoden aikana yhteensä 60 milj. €).

Työryhmän saamien selvitysten mukaan kaupunkiseutujen aluetullit ovat yleistyneet ulkomailla. Maksujen keruutekniikan kehitys pienentää tällaisten maksujärjestelmien ylläpitokustannuksia noin kymmenen vuoden aikajänteellä, minkä jälkeen on syytä harkita aluetullia pääkaupunkiseudulle. Myös EU-direktiivin mukaiset raskaan liikenteen kilometrimaksut saattavat tekniikan kehityksen myötä tulla ajankohtaiseksi, jos tällaiset maksut yleistyvät muualla EU:ssa.

Työryhmän linjaukset:

- *Suomalaista elinkaarimallia vastaavista hankkeiden toteutustavoista (PPP) on maailmalla saatu hyviä kokemuksia. Suomessa Järvenpää - Lahti -moottoritien rakentamista tällä mallilla voidaan pitää onnistuneena kokeiluna. Mallin käyttöä on syytä laajentaa ja aloittaa 3 - 6 investoinnin ohjelma elinkaarimallilla.*
- *Pääkaupunkiseudulla on perusteltua jatkaa käytäntöä, jossa osa liikennehankkeen kustannuksista katetaan hankkeen kaavoitushyödyillä (rahoituskumppanuus).*
- *Rautatieliikennöitsijältä perittävä investointimaksu otetaan käyttöön. Investointimaksua voidaan periä hankkeissa, joista liikennöitsijä saa suoraa rahallista hyötyä. Tällöin osa liikennöitsijän hyödyistä käytetään investoinnin rahoitukseen. Maksun periaatteet ja suuruus on selvitettävä hankekohtaisesti.*
- *Kunnan tai yrityksen korottomat lainat investointiin Ruotsin mallin mukaisesti saattavat eräissä tapauksissa soveltua Suomessakin käytettäväksi. Rahoitusmuoto edellyttää jatkoselvittelyjä.*
- *Pitemmällä aikavälillä on syytä selvittää aluetullijärjestelmän käyttöönottoa pääkaupunkiseudulla. Raskaan liikenteen kilometrimaksuja on tarpeen harkita myöhemmin maksujen keruutekniikan kehittymisen myötä, jos tällaiset maksut yleistyvät muualla EU:ssa.*

4 LIIKENNEVERKON KUNTO JA KUNNOSSAPIDON RAHOITUSTARVE

Työryhmän saamien selvitysten ja asiantuntijakuulemisten perusteella tie- ja rataverkon nykynto aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia kuljetuksille ja vaikeuttaa kansalaisten jokapäiväistä liikkumista.

Sorateilla muutaman viikon keväisin kestävä kelirikko hankaloittaa maaseudun asukkaiden liikkumista ja raskasta liikennettä, kuten linja-autoliikennettä sekä raakaapuun ja irtomaidon kuljetuksia. Päälystetyn tieverkon kunnan heikkeneminen on viime vuosina kyetty pysäyttämään, mutta yleistilanne on edelleen huono.

Rataverkko on työryhmän käsityksen mukaan vielä huonommassa kunnossa kuin tieverkko. Myös monet rautateiden valtakunnalliset runkoyhteydet ovat kiireellisen perusparannuksen tarpeessa. Tämä heikentää vakavasti rautatieliikenteen kilpailukykyä sille parhaiten soveltuvalla toiminta-alueella, pitkämatkaisissa raskaissa kuljetuksissa ja kaupunkien välisessä nopeassa junaliikenteessä. Ratahallintokeskuksen arvion mukaan nykyrahoituksella kyettäisiin pitämään vain noin kaksi kolmannesta rataverkosta sellaisessa kunnossa, että liikennejärjestyksiä ei tarvita.

Eduskunta on vuoden 2004 talousarvioon sisältyvässä lausumassaan edellyttänyt, että hallituksen tulee ministerityöryhmän työn valmistuttua arvioida perusradanpidon todellinen määrärahatarve ja osoittaa tarvittavat määrärahat vuoden 2004 ensimmäisessä lisätalousarviossa.

Merikuljetuksille ei maamme sijainnin vuoksi käytännössä ole vaihtoehtoa. Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä noin 80 % kulkee meritse. Työryhmän saaman selvityksen mukaan etenkin Pohjanlahden rannikolla on paljastunut väylien paikoittaisia madaltumisia, mikä aiheuttaa haittaa ja taloudellisia menetyksiä liikenteelle. Merenkululaitoksen ilmoituksen mukaan parina viime vuonna saatu kahden miljoonan euron vuotuinen lisärahoitus on ollut riittävä. Samansuuruinen lisärahoitus tarvitaan tulevinakin vuosina väylien madaltumien kurissapitämiseen.

Työryhmän käsityksen mukaan tie-, rata- ja vesiväyläverkon kunnossapitoon tarvitaan noin 1040 milj. €v eli vuodessa noin 100 milj. € nykyistä enemmän. Rahoitusvaje saadaan kateeksi aloittamalla riittävä määrä ongelmakohtiin pureutuvia teemahankkeita.

	<i>Kunnossapidon rahoitus (milj. €/ vuosi)</i>				<i>Tarvittava rahoitus</i>
	<i>Nykyrahoitus</i>				
	2001	2002	2003 (arvio)	2004 (talousarvio)	
Yleiset tiet	540	630	630	585 ^{**)}	630^{***)}
Radat	320 ^{*)}	330 ^{*)}	345 ^{*)}	310	370
Vesiväylät	35	37	37	37	37
YHTEENSÄ	895	997	1012	932	noin 1040

^{*)} Lukuun sisältyy lisätalousarviossa erikseen päätetty VR:n voitontuloutuksen käyttö perusradanpitoon

^{**)} Lukuun sisältyy eduskunnan päättämä 25 milj. € lisäys perustienpitoon.

^{***)} Otettu huomioon rahoitustarpeen väheneminen 26 milj. €:lla tielaitosuudistuksen palveluprojektin päättyessä.

Työryhmä pitää välttämättömänä, että väylienpidon **tuottavuuden paranemisen** seurauksena syntyvät **säästöt käytetään kokonaisuudessaan väylienpitoon**. Tuottavuus on kuluneen vuosikymmenen aikana parantunut mm. uusien organisaatiomallien (tilaaja-tuottaja -malli, Tielaitoksen tuotannon liikelaitostaminen, VR:n yhtiöittäminen jne.), väylänpidon kilpailuttamisen ja hallinnon kehittämisen ansiosta. Tiestön hoidon kilpailuttamisen avulla on jo saavutettu noin 50 miljoonan euron vuotuinen pysyvä säästö. Kun tielaitosuudistukseen sisältyvä palveluprojekti päättyy siirtymäkauden lopussa, tienpitoon käytettäväksi vapautuu vuodesta 2005 alkaen 26 milj. €vuodessa. Hallinnon uudistamista on syytä jatkaa, mutta säästöjä näistä toimista saadaan vasta seuraavien hallitusten aikana.

Lentokenttien kehittäminen ja ylläpito rahoitetaan Ilmailulaitoksen lentoyhtiöiltä ja muilta asiakkailtaan keräämillä maksuilla. Tarvetta suuriin investointiin ei lähitulevaisuudessa ole ja Ilmailulaitos kykenee arvionsa mukaan tuloillaan kattamaan menot. Työryhmä on kuitenkin pannut merkille, että lentoliikenteen infrastruktuuria hallinnoidaan pitkälti liiketaloudellisin periaattein ja että lentoliikennejärjestelmän sovittaminen osaksi koko liikennejärjestelmää on puutteellista. Lentoliikenne on Suomelle maantieteellisistä syistä elintärkeä liikennemuoto ja sen kytkeminen kiinteämmin osaksi koko liikennejärjestelmän strategista suunnittelua on työryhmän näkemyksen mukaan välttämätöntä.

Työryhmä korostaa yksityisteiden roolia osana liikennejärjestelmää. Rahoituksen puutteen lisäksi yksityisteiden ongelmana on hallinnon hajanaisuus ja tehottomuus. Yksityisteiden pito on pirstoutunut niin pieniin osiin, ettei yksityisteiden taloudellinen ylläpito ole mahdollista. Yksityistiekuntien erilaisten yhteistyömuotojen kehittäminen on tärkeää.

Työryhmän linjaukset:

- *Liikenneväylien kunnossapidon nykyiset resurssit eivät riitä turvaamaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, kansalaisten jokapäiväisiä liikkumistarpeita tai alueiden elinvoimaa. Resursseja on lisättävä käynnistämällä ongelmakohtiin pureutuvia teemahankkeita.*
- *Rautateiden perusparannusohjelman loppuun vieminen on turvattava. Ratojen huono kunto uhkaa rautatieliikenteen kilpailukykyä ja vaarantaa pitkällä aikavälillä koko rautatieliikennejärjestelmän olemassaolon. ”Pika-apuna” ratojen kunnossapitoon esitetään jo vuoden 2004 ensimmäiseen lisätalousarvioon 50 milj. €.*
- *Sorateiden kelirikon vaikutukset mm. puukuljetuksiin ja maaseudun elinvoimaan tulee selvittää kattavasti valtakunnallisten toimintalinjojen laadinnan pohjaksi.*
- *Madaltuneiden meriväylien ruoppaus alkuperäiseen kulkusyvyyyteen on ulkomaankuljetusten taloudellisuuden kannalta välttämätöntä. Meriväylien ruoppauskustannukset kateetaan viime kädessä aluksilta perittävillä väylämaksuilla.*
- *Säästöt väylienpidon tuottavuuden paranemisesta on ohjattava täysimääräisesti takaisin väylienpitoon.*
- *Lentoliikenteen ja sen infrastruktuurin kehittämistarpeet osana koko liikennejärjestelmää on syytä selvittää tarkemmin.*
- *Yksityisteiden hallintoa ja ylläpitoa on tehostettava yksityistiekuntien yhteistyötä kehittämällä. Yksityisteiden rahoitusta esitetään lisättäväksi 5 milj. € vuodessa eli hallituskauden loppuvuosina 2005 - 2007 yhteensä 15 milj. €.*

5 INVESTOINTIOHJELMA

5.1 Investointiohjelman laadintaprosessi

Työryhmä on laatinut vuoteen 2013 asti ulottuvan kymmenvuotisen investointiohjelman. Esitystä tehdessään työryhmällä on ollut käytössään Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen hanke-esitykset. Lisäksi maakuntaliitot ovat tehneet hanke-esityksiä noin kuuden miljardin euron edestä.

Hankkeiden priorisointi on luonteeltaan prosessi eli hankkeita valitaan ja karsitaan monessa vaiheessa. Ehdotuksia uusiksi hankkeiksi perustellaan yleisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyn, alueitten kehittymisen tai väestön liikkumiseen liittyvillä ongelmilla. Hanke-ehdotukset arvioidaan yhteiskuntataloudellisin periaattein. Pääsääntöisesti vain yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita hankkeita otetaan jatkotarkasteluun (hyötykustannussuhde yli 1,5). Alustavassa valinnassa myös alueitten tasapaino, kansainväliset sitoumukset (mm. Pohjolan kolmio -hanke), tehdyt liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja aiesopimukset sekä maakuntien prioriteetit ovat tärkeällä sijalla. Lopulliseen ajoitukseen vaikuttaa hankkeen suunnitelmavalmius, hallinnolliset päätökset ja vaikutukset maarakennusalan markkinatilanteeseen. Taustaselvityksessä on esitetty valintaprosessia tarkemmin.

Vuosien 2005 - 2007 hankkeet on asetettu kiireellisyysjärjestykseen. Vuosien 2008 - 2013 hankkeet esitetään omalla listallaan, jota työryhmä **ei ole asettanut kiireellisyysjärjestykseen**. Hankelista laadittaessa työryhmä noudatti seuraavia periaatteita:

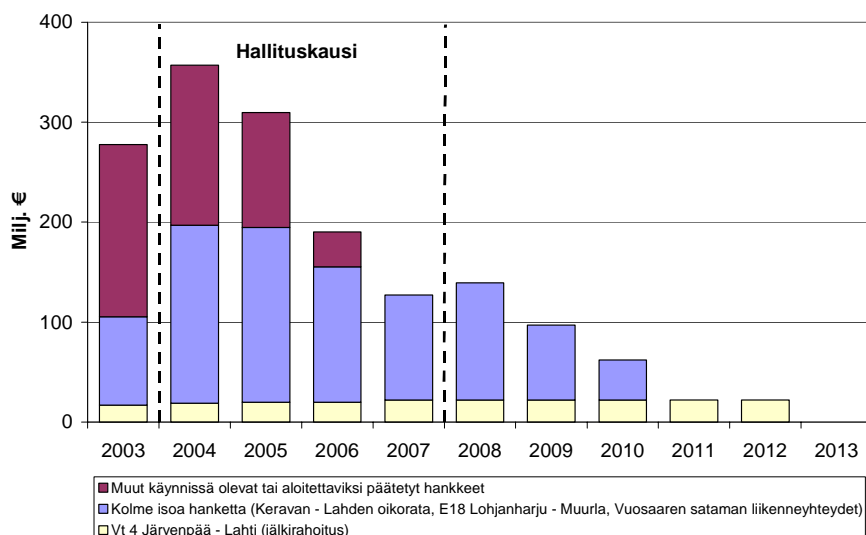
- Investointiohjelma sisältää myös pienistä investoinneista koottavia teemahankkeita, joilla lisätään kunnossapidon resursseja. Teemahankkeet priorisoidaan isojen investointien edelle.
- Edellisten hallitusten aikainen liikenneverkon kehittämisen volyyymi jatkuu eli hallituskaudella aloitetaan **noin yhden miljardin euron** edestä isoja kehittämisinvestointeja
- E18 Muurla - Lohja - moottoritie (335 milj. €) käsitellään erikseen, koska sen toteuttamisesta on jo tehty erillinen poliittinen päätös.
- Hankkeet arvioidaan liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamien periaatteiden mukaisesti

Maakuntien kärkihankkeet on pyritty sisällyttämään investointiohjelmaan silloin kun se hankkeiden teknisen ja hallinnollisen valmiuden puolesta on ollut mahdollista. Hallituskauden loppuvuosina 2005 - 2007 aloitettavien hankkeiden listalla maakuntien kärkihankkeista ovat E18 Muurla - Lohja -moottoritie, Hakamäentie, valtatie 6 Lappeenranta - Imatra, Seinäjoki - Oulu - ja Lahti - Luumäki -ratojen peruskorjaukset, valtatie 4 Heinola - Jyväskylä ja valtatie 4 Kemmin kohdalla. Monet maakuntien toivomista pienemmistä investoinneista sisältyvät lisäksi teemahankkeisiin tai perusväylänpidon rahoituksella toteutettaviin hankkeisiin.

5.2 Käynnissä olevat hankkeet ja sitoumukset

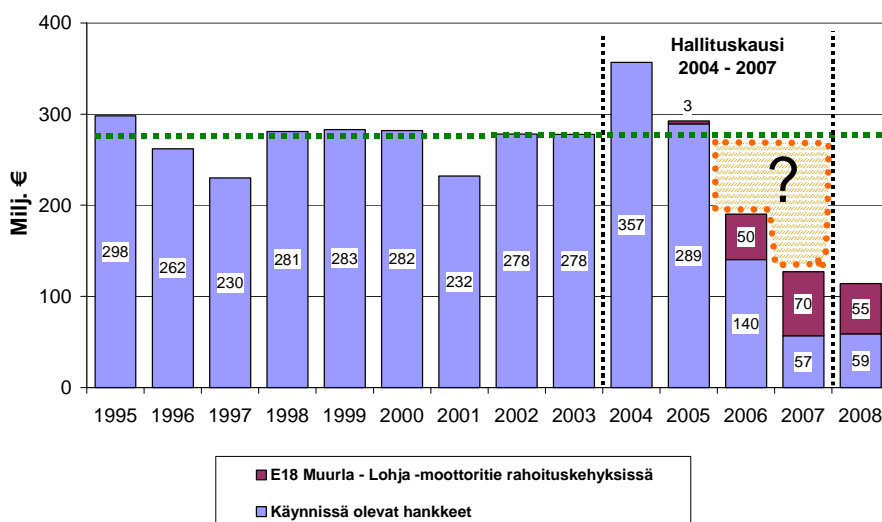
Noin 20 aiempien hallitusten käynnistämää tai päättämää liikennehanketta (ml. E18 Muurla - Lohja) on edelleen rakenteilla. Käynnissä olevien hankkeiden arvo on noin kaksi miljardia euroa. **Tämän hallituskauden aikana käynnissä olevista hankkeista aiheutuu noin 835 miljoonan euron kustannukset ja seuraavalla hallituskaudella noin 235 milj. €kustannukset.**

Käynnissä olevien liikennehankkeiden rahoitustarve



Kehittämishankkeiden vuotuiset menot ovat 1990-luvun loppupuoliskolla ja 2000-luvun alussa olleet 250 - 300 miljoonaa euroa. **Tämän hallituskauden rahoituskehyksissä ei olla varauduttu yhdenkään uuden hankkeen aloittamiseen.** Työryhmä pitää tilannetta kestäättömänä, liikenneverkon kehittämisen tulee jatkua myös tällä hallituskaudella. Isot kehittämishankkeet on pystyttävä suunnittelemaan pitkäjärteisesti. Aiempaan liikenneverkon kehittämisen rahoitustasoon verrattuna kehyksissä on hallituskauden loppuvuosina 2006 - 2007 yhteensä noin 220 miljoonan euron vaje.

Liikenneverkon kehittämisen volyyymi vuodesta 1995 alkaen



Suomi on Essenin huippukokouksessa vuonna 1994 sitoutunut saamaan Pohjolan kolmion hankkeet valmiiksi vuoteen 2010 mennessä. Euroopan komissio lokakuussa 2003 julkistetussa ja ministerineuvoston joulukuussa hyväksymässä TEN-suuntaviivaehdotuksessa hankkeille on annettu lisäaikaa. Hankkeittain aikataulu on nyt seuraava:

Hanke	TEN-suuntaviivojen mukaan valmis viimeistään vuonna	Kustannukset (milj. €)
Moottoritie Helsinki - Turku (osuus Muurla - Lohja)	2010	335
Keravan - Lahden oikorata	2006	330
Moottoritie Helsinki - Vaalimaa	2015	410
Rata Helsinki - Vainikkala (osuus Lahti - Vainikkala)	2014	235

Pohjolan kolmion tieyhteys Helsingin länsipuolelta (Helsinki - Turku) valmistuu ennen vuotta 2010 ja töiden painopiste siirtyy tämän jälkeen Helsingin itäpuolelle. Rataosuuksista Helsinki - Turku -väli on valmis ja Keravan - Lahden oikorata valmistuu hallituskauden aikana. Hallituskauden jälkeiselle ajanjaksolle jää Lahden ja Vainikkalan välisen ratajakson valmistuminen. Työryhmä pitää erittäin tärkeänä Helsingin ja Pietarin välisen matka-ajan lyhenemistä.

Keski-Pasilan kaavoituksen hyödyksi valtiolle arvioidaan ainakin 105 milj. € Valtiolle aiheutuu järjestelystä noin 36 milj. € kustannukset (ratatyöt 20 milj. € ja pilaantuneen maa-aineksen poisto 16 milj. €). Helsingin kaupungille aiheutuu kunnallisteknisiä kustannuksia noin 20 milj. € Kaavoitushyödyn tuloutus ratkeaa hallituskauden aikana.

5.3 Investointiohjelma vuosille 2004 - 2007

Työryhmä on mitoittanut esityksensä hallituskauden investointiohjelmaksi niin, että **liikenneverkon kehittämisen volyymi säilyy aiempien hallituskausien tasolla**. Aikaisemmat hallitukset ovat aloittaneet noin yhden miljardin euron verran isoja kehittämishankkeita. Työryhmä esittää hallituskauden loppuvuosina 2005 - 2007 aloitettavaksi noin 940 milj. € arvosta isoja hankkeita. Lisäksi esitetään liikenneverkon kunnossapidon tehostamiseksi 340 milj. € arvosta teemahankkeita (teemahankkeisiin käytetään perusväylänpidon määrärahoja). Aiempien päätösten mukaisesti aloitetaan lisäksi E18 Muurla - Lohja -moottoritien rakentaminen. Ilmalan ratapihan perusparannusta (koko hanke noin 160 milj. € valtion osuus 100 milj. €) tulee vielä selvittää ja arvioida hankkeen rahoitusta. Hanke on toteutettava hallituskaudella.

Työryhmä edellyttää, että väylälaitokset huolehtivat vanhenemassa olevien suunnitelmien uusimisesta niin, että investointiohjelmaan merkityt hankkeet voidaan suunnitelmavalmiuden puolesta toteuttaa esitetystä järjestyksessä.

Työryhmä esittää alustavasti, että julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön perustuvalla **elinkaarimallilla** toteutettaisiin E18 Muurla - Lohja -hankkeen (tilausvaltuus noin 700 milj. €) lisäksi neljä hanketta (rakentamiskustannukset 314 milj. € valtuus yhteensä noin 700 milj. €), hankkeiden tarkempi aloitusajankohta vuosina 2005 - 2007 määritetään erikseen:

- Hakamäentien parantaminen
- Valtatie 6 Lappeenranta - Imatra
- Valtatie 4 Lusi - Vaajakoski
- Kehä I Turunväylä - Vallikallio

Eräiltä osin em. hankkeiden toteutettavuus elinkaarimallilla edellyttää vielä lisäselvityksiä. Siltä varalta, että alustavien elinkaarihankkeiden toteuttaminen tällä mallilla osoittautuu tarkemmissa tarkasteluissa ongelmalliseksi, työryhmä on listannut elinkaaripaketille ”varahankkeita” (valtatie 4 Kemin kohta ja sillat, kantatie 51 Kirkkonummi - Kivenlahti ja valtatie 14 Savonlinnan keskusta). Myös nämä hankkeet ovat periaatteessa toteutettavissa elinkaarimallilla.

Elinkaarimallin käyttöä ratahankkeessa esitetään kokeiltavaksi Lahti - Luumäki -rataosan parantamisessa (150 milj. €). Hanketta valmistelemaan **perustetaan asiantuntijatyöryhmä**. Hankkeen edellyttämä tilausvaltuus on arviolta 240 milj. € (15 vuoden sopimusaika, korot 50 milj. € kunnossapitokustannukset 38 milj. €).

**Hankekorin 2004 - 2007 yhteenveto
(ei sisällä jo päätettyä E18 Muurla - Lohja -hanketta)**

	Lukumäärä	Milj. €
Tiehankeita	15	730
Ratahankeita	5	500
Vesiväylähankkeita	3	50
Hankkeita yhteensä	23	1280

Isot hankkeet	15	940 (73 %)
Teemahankkeet	8	340 (27 %)
Yhteensä	23	1280 (100 %)

Työryhmän esitys vuosien 2004 - 2007 investointiohjelmaksi kiireellisyysjärjestyksessä on esitetty seuraavassa taulukossa. Teemahankkeet priorisoidaan isojen investointien edelle.

Hanke	Milj. €	H/k-suhde	Rahoitus, toteutus	Huomautuksia
TEEMAT				
Yli-ikäisen päällysrakenteen uusiminen rataverkolla	100	kannattava		Peruskorjataan uusimisikään tulleet ratajaksoja (mm. Pieksämäki - Kuopio, Siilinjärvi - Viinijärvi ja Turku - Toijala)
Satamien ja terminaalien tieyh-teyksien kehittäminen	30	kannattava		Hanke sisältää satamateiden rakentamisia ja parantamisia mm. Kokkolassa, Raumalla, Hamina-sa, Torniossa, Kemissä, Naanta-lissa ja Kuopiossa sekä Seinäjoen lentoaseman tieyhteyden ja jät-teenkäsittelylaitosten tiejärjestely-jä Tampereella ja Lappeenrannas-sa.
Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen	60	kannattava		Työmatkaliikenteen sujuvuutta parantavia hankkeita mm. pää-kaupunkiseudulla sekä Tampe-reen, Turun, Jyväskylän ja Oulun ja Joensuun (valtatie 6 Niittylahti - Reijola) työssäkäyntialueilla.
Pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet	8	kannattava	V	Parannetaan meri- ja sisä-vesiväylien turvallisuutta ja navi-goitavuutta Suomenlahdella, Poh-janlahdella, Saaristomerellä ja Saimaalla.
Päätteiden turvallisuuden paran-taminen	40	kannattava		Parannetaan vilkkaiden päätteiden ongelmakohtia eri puolilla Suomea.
Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen itäisessä Suomessa	40	kannattava		Parannetaan itäisen Suomen tava-raliikenteen sujuvuudelle tärkeitä ratapihoja Imatralla, Vainikkalas-sa ja Kouvolassa.
Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisil-lä pääväylillä	32	kannattava	K	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007. Joukkoliikennettä edistäviä toi-mia valtatiellä 3, Vihdintiellä, Tuusulanväylällä ja Länsiväyläl-lä.
Koulumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaja-jamissa	30	kannattava		Parannetaan koulumatkojen tur-vallisuutta 50 - 60 maaseututaa-jamassa eri puolella Suomea.
Yhteensä 8 teemahanketta	340			

ISOT INVESTOINNIT				
Poliittinen päätös tehty: E18 (valtatie 1) Muurla – Lohja	335	1,7	E	Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2010 (osa EU:n prioriteettihanketta ”Pohjolan kolmio”)
Tornion meriväylä	11	4,4	V	Sataman tuloväylän syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset. Sataman pääkäyttäjä on Outokumpu Oyj:n terästehdas.
Hakamäentien parantaminen	76	2,9	E, K	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.
Raahen meriväylä	30	3,4	V	Sataman tuloväylän syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset. Väylää käyttävät kaupungin satama ja Rautaruukki Oy:n teollisuussatama.
Rataosan Seinäjoki - Oulu palvelutason parantaminen, vaihe 1 (koko hanke 400 milj. €)	195	2,5	I	Parannetaan Etelä- ja Pohjois-Suomen välistä runkoyhteyttä. Hanke lyhentää matka-aikoja ja mahdollistaa tehokkaammat tavarakuljetukset.
Valtatie 2 Vihti - Pori	40	kannattava		Parannetaan suurimmat ongelmakohteet pääkaupunkiseudun ja Porin väliseltä yhteydeltä.
Valtatie 6 Lappeenranta - Imatra	119	1,6	E	Kaupunkiparin välinen onnettomuusaltis ja raskaan liikenteen kuormittama tie parannetaan kaksiajorataiseksi. Alueella maan tärkein puuteollisuuden keskittymä.
Valtatie 4 Kemin kohta ja sillat	49	2,2	(E)	Parannetaan vilkasliikenteinen ja onnettomuusaltis valtatie moottoritieksi ja rakennetaan Kemijoen ylittävät sillat.
Rataosan Lahti - Luumäki palvelutason parantaminen	150	2,5	I, E *)	Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2014 (osa EU:n prioriteettihanketta ”Pohjolan kolmio” ja nopeaa junayhteyttä Helsinki - Pietari).
Kehä I Turunväylä - Vallikallio	65	5,7	E, K	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.
Rataosan Tampere - Seinäjoki palvelutason parantaminen	15	3,0	I	Parannetaan Etelä- ja Pohjois-Suomen välistä runkoyhteyttä.
Kantatie 51 Kirkkonummi - Kivenlahti	42	3,8	(E)	Parannetaan vilkasliikenteinen ja onnettomuusaltis kantatie moottoritieksi. Uudenmaan läntisen rannikkoseudun pääväylä.
Valtatie 5 Lusi - Mikkeli puuttuvat parannustyöt	17	kannattava		Itäisen Suomen pääväylä, valtatie 5, on pääosin rakennettu uudelleen. Hanke sisältää kolme vielä puuttuvaa parannuskohdetta Heinolan ja Mikkelin välillä.
Valtatie 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa	25	2,3		Runasliittymäiselle ja onnettomuusalttiille valtatiejaksolle rakennetaan ohikulkutie. Vanha tie jää paikallisliikenteen käyttöön.
Valtatie 4 Lusi - Vaajakoski	54	1,6	E	Parannetaan kapea, mäkinen ja mutkainen valtatie Heinolan pohjoispuolelta Jyväskylään.
Valtatie 14 Savonlinnan keskusta	50	4,5	(E)	Hanke sisältää tie-, rata- ja vesiväyläjärjestelyjä. Hankkeen sisältöä on vielä arvioitava ennen sen aloittamista.
Yhteensä 15 isoa investointia	940			

E= elinkaarimallihanke , **(E)** = mahdollinen elinkaarimallihanke, **E *** = Elinkaarimallin sopivuutta ratakkeisiin kokeiluun, **I**= ratakkeiden investointimaksu otetaan käyttöön , **K**= kunnalla merkittävä maksuosuus , **V**= kustannukset katetaan vesiväylämaksuilla

Vuosina 2005 - 2007 aloitettavat teemapaketit

TIETEEMAT

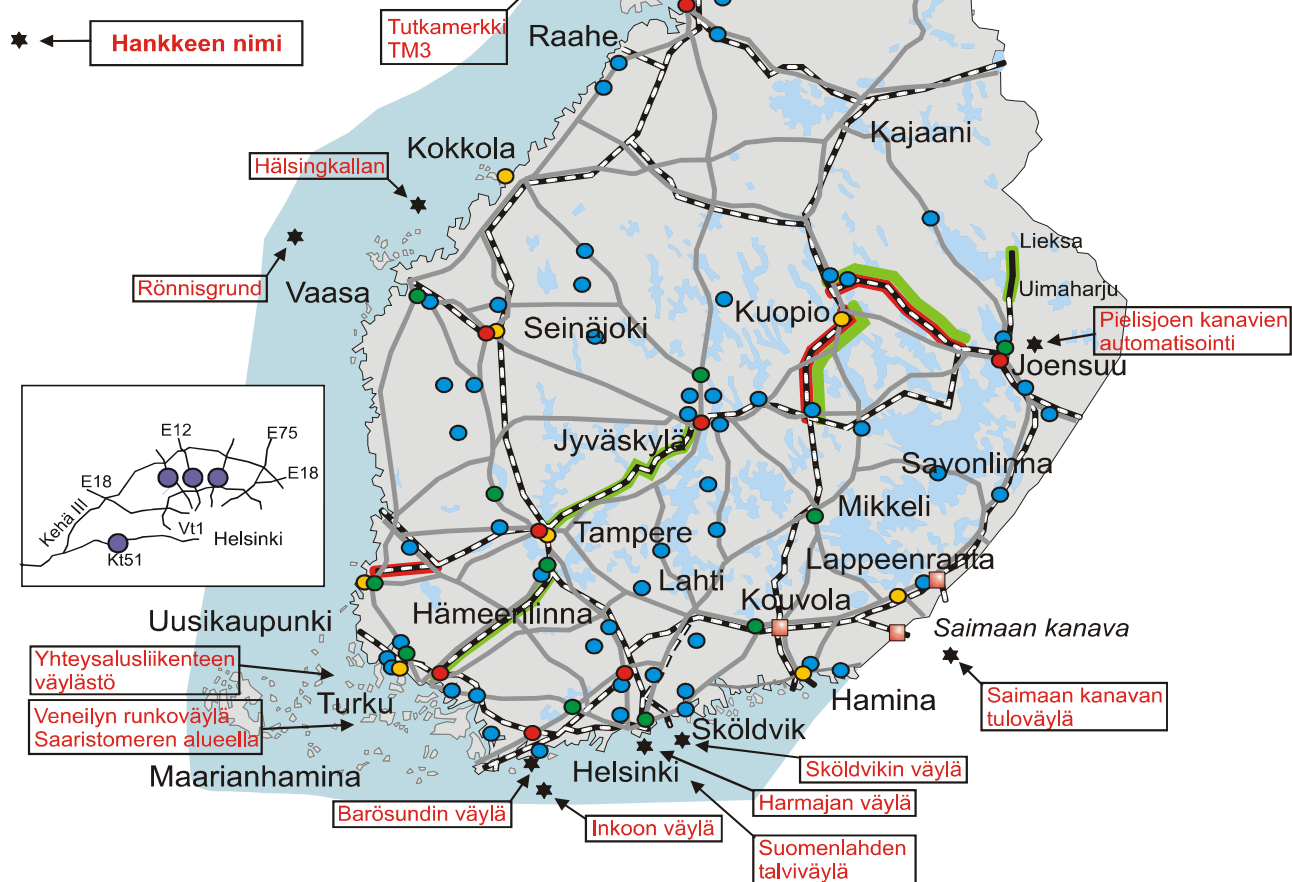
- Koulumatkojen edellytysten parantaminen maaseututaajajamissa 30 milj.euroa (63 kpl)
- Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen 30 milj.euroa (10 kpl)
- Pääteiden turvallisuuden parantaminen 40 milj.euroa (13 kpl)
- Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen 60 milj.euroa (8 kpl)
- Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunki-seudulla 32 milj.euroa (4 kpl)

RATATEEMAT

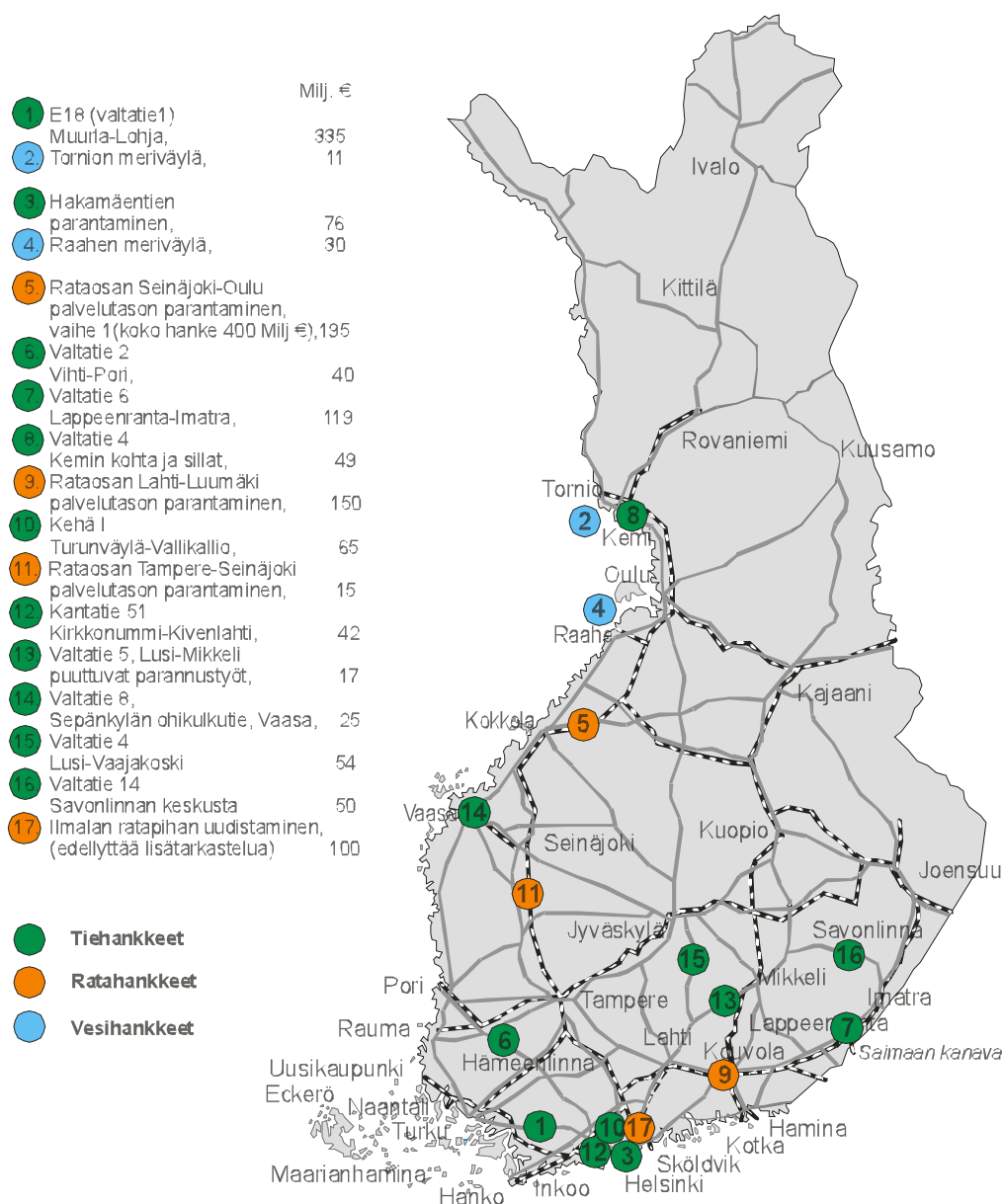
- ▬ Vuoden 2004 lisätalousarvio 50 milj.euroa
- ▬ Yli-ikäisen päällysrakenteen uusiminen 100 milj.euroa
- ▬ Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen itäisessä Suomessa 40 milj.euroa

VESIVÄYLÄT

Pienet väylästä ja turvalaiteiden kehittämishankkeet:



Vuosina 2005 - 2007 aloitettavat isot investoinnit



5.4 Vuosien 2008 - 2013 hankekori

Hallituskauden jälkeen aloitettavien kymmenvuotisohjelman hankkeiden lista on alustava. Tieto hankkeiden vaikutuksista täsmentyy suunnittelun edetessä ja myös toimintaympäristö muuttuu. Nämä seikat vaikuttavat hankkeiden kiireellisyyssjärjestykseen. Työryhmän näemyksen mukaan kymmenvuotisohjelma kannattaa päivittää hallituskausittain.

Työryhmä esittää alustavasti, että vuosina 2008 - 2013 toteutettaisiin noin 2,2 miljardin euron edestä hankkeita (1930 milj. € arvosta isoja hankkeita ja 235 milj. € arvosta teimahankkeita). Esitettävistä 28 hankkeesta kymmenen (rakentamiskustannukset noin miljardi euroa) on periaatteessa toteutettavissa elinkaarimallilla.

Hankekorin 2008 - 2013 yhteenvedo

	Lukumäärä	Milj. €
Tiehankeita	19	1175
Raideliikennehankeita	8	984
Vesiväylähankeita	1	5
Yhteensä	28	2164

Isot hankkeet	23	1928 (89 %)
Teemahankkeet	5	236 (11 %)
Yhteensä	28	2164 (100 %)

Vuosien 2008 - 2013 hankkeet (ei kiireellisyysjärjestyksessä) on seuraavassa taulukossa:

Hanke	Milj. €	H/k-suhde	Toteutettavissa elinkaarimallilla	Huomautuksia
TEEMAHANKKEET				
Rataverkon sähköistäminen	90	kannattava		Sähköistetään rataosia Joensuun seudulla sekä Hyvinkää - Hanko - ja Seinäjoki - Vaasa -ratajaksot. Hanke on tarkoitus aloittaa nykyisten sähköistyshankkeitten valmistuttua heti vuoden 2008 alusta.
Tasoristeysten poistaminen	65	kannattava		Poistetaan tasoristeyskiskoja rataosilla Luumäki - Imatra, Seinäjoki - Oulu, Jyväskylä - Kuopio ja Turku - Toijala.
Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen läntisessä Suomessa	35	kannattava		Parannetaan Tampereen ja Riihimäen ratapihoja sekä parannetaan Jämsänkoski - Rauma -ratajakso 25 tonnin akselipainoiset kuljetukset kestäväksi.
Ajantasaista ja kattavaa tietoa tieliikkuville tieliikenteen tietoverkkoa kehittämällä	26	kannattava		Ajantasainen liikenteen seurantajärjestelmä tärkeimmille pääteijakoille ja suurimmille kaupunkiseuduille.
Meluntorjunta pääkaupunkiseudulla	20	kannattava		Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuoden 2007 jälkeen.
Yhteensä 5 teemahanketta	236			

ISOT INVESTOINNIT				
MARJA-rata	300	1,6	E ^{*)}	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuoden 2007 jälkeen.
Kehä II Turuntie - Hämeenlinnäväylä	260	2,7		Parannetaan pääkaupunkiseudun poikittaisyhteyksiä jatkamalla Kehä II -tietä.
Rataosan Seinäjoki - Oulu palvelutason parantaminen, vaihe 2	205	2,5		Hankkeen toinen vaihe.
E18 (valtatie 7) Koskenkylä - Loviisa - Kotka	150	kannattava	E	Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2015 (osa EU:n prioriteettihanketta "Pohjolan kolmio").
Metro/raideyhteys Ruoholahti - Mäntynkylä (valtionapu 30 % eli 124 milj. € koko hanke 412 milj. €)	124	kannattava		Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuoden 2007 jälkeen.

E18 (Kehä III) Vantaankoski - Lentosemantie	116	3,1	E	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.
Kehä I Espoon ja Helsingin alueella	96	kannattava	E	Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuoden 2007 jälkeen.
Rataosan Luumäki - Vainikkala lisäraide	85	erityisperustelut		Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2014 (osa EU:n prioriteettihanketta "Pohjolan kolmio" ja nopeaa junayhteyttä Helsinki - Pietari).
Rataosan Luumäki - Imatra tasonosto	80	2,5		Jatkoa Lahti - Luumäki -hankkeelle.
E18 (valtatie 7) Hamina - Vaalimaa	73	erityisperustelut		Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2015 (osa EU:n prioriteettihanketta "Pohjolan kolmio").
E18 (valtatie 7) Haminan ohikulkutie	60	1,5	E	Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2015 (osa EU:n prioriteettihanketta "Pohjolan kolmio").
Valtatie 12 Lahti - Kouvola	58	kannattava	E	Onnettomuusalttiin ja paikoitellen kapean, mäkisen ja mutkaisen raskaan liikenteen pääväylän parantaminen.
Valtatie 3 Tampereen läntinen ohikulku, 2 vaihe	57	2,9	E	Ohikulkutien täydentäminen.
Valtatie 3 Tampere (Ylöjärvi) - Vaasa	48	kannattava	E	Parannetaan Tampere - Vaasa -yhteysvälin pahimmat ongelmatkohdat.
Valtatie 5 Päiväranta - Vuorela, Kuopio	40	erityisperustelut	E	Onnettomuusalttiin ja häiriöherkän tieosan korjaaminen Kuopiossa. Hanke edellyttää kalliita teknisiä ratkaisuja.
Valtatie 8 Turku - Pori	37	kannattava		Parannetaan suurimmat ongelmatkohdat Turun ja Porin väliseltä yhteydeltä.
Valtatie 15 Kotka - Kouvola	37	kannattava	E	Onnettomuusalttiin, suurteollisuuden kuljetuksissaan käyttämän satamayhteyden parantaminen.
Valtatie 21 Palojoensuu - Kilpisjärvi	27	erityisperustelut		Merkittävä yhteys Suomesta Norjaan. Mäkisellä tiellä on roudan aiheuttamia painumia.
Valtatie 20 Kuusamontie Oulu, Hintta - Korvenkylä	23	2,6		Oulun sisääntuloväylän välityskyvyn ja turvallisuuden parantaminen.
Valtatie 6 Joensuun kohta	22	2,6		Parannetaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Joensuun kehätiellä.
Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie	15	2,0		Siirretään valtatieyhteys pois ruuhkaiselta ja onnettomuusalttiilta katuverkolta.
Valtatie 15 Kotkan sisääntulotie	10	2,0		Parannetaan Kotkan keskustaan ja satamiin johtavan yhteyden välityskykyä ja turvallisuutta.
Haminan meriväylä	5	3,4		Sataman tuloväylän syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset.
Yhteensä 23 isoa investointia	1928			

5.5 Muita kehittämishankkeita

Työryhmä on tarkastellut kaikkiaan kuuden miljardin euron edestä hankkeita ja valinnut näistä kymmenvuotiohjelmaan ja hallituskauden investointiohjelmaan saamiensa selvitysten perusteella vaikutuksiltaan edullisimmat hankkeet.

Työryhmä toteaa, että hankkeiden ajoittumiseen voivat eräissä tapauksissa vaikuttaa muutkin kuin pelkät liikenteelliset kriteerit. Esimerkki tällaisesta hankkeesta on valtatie 12 Tampereen rantaväylän kattaminen (noin 100 milj. euroa). Hankkeella on mittavia maankäyttöhyötyjä, joilla voidaan kattaa rakennuskustannuksia huomattavan suurella osuudella. Jos kaavoitusratkaisu edellyttää tien rakentamista lähiaikoina, asia on ratkaistava erityistapauksena. Tämän tapaisia hankkeita voi olla muitakin.

Päijänne-Saimaan kanava eli ns. **Savon kanava** (32 milj. euroa) on hanke, jolla on merkittäviä alueellisia yritys- ja matkailuelinkeinoa tukevia vaikutuksia. Toteutettuna sillä on merkitystä koko Päijänne-Saimaa-vesistön matkailun ja vesiliikenteen kehittymisen ja niihin liittyvän yritystoiminnan kannalta. Hankkeen mahdollisia rahoituslähteitä ovat rakennerahat, työllisyysrahat, kuntien rahoitus ja eräät KTM:n rahoitustuet. Pohjois-Savon maakunnan yhteistyöryhmä on jo varannut päätöksillään ja puolloillaan kanavan rakentamiseen EAKR-rahoitusta ja sitä vastaavaa kansallista vastinrahaa. Valtion osuus koko hankkeen rakentamiskustannuksista voi olla korkeintaan 50 % (vastinraha). Työryhmä esittää, että hanketta koskeva ratkaisu tehdään hallituksessa kevään 2004 aikana.

Itä-Suomen kanavahankkeiden jatkosuunnittelusta (mm. Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin toteutus, nykyisen Saimaan kanavan ylläpito, vuokrasopimusneuvottelujen aloitus) on päätetty 14.12.2000 asian oltua esillä myös hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa ja iltakoulussa. Työryhmä katsoo, ettei tähän mennessä ole tullut esiin uusia näkökohtia, joiden vuoksi asiaan tulisi nyt palata. Riippuen Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvottelujen etenemisestä asia arvioidaan tarvittaessa uudelleen.

5.6 Investointiohjelman vaikutukset

Vuosien 2004 - 2007 investointiohjelmaan valittujen hankkeiden hyötykustannussuhteet ovat välillä 1,6 - 5,7 eli investoinnit ovat yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavia. Suurin osa investoinneista on niin kannattavia, että ne maksavat itsensä yhteiskuntataloudellisina hyötyinä 30 vuoden kuluessa 2 - 3 -kertaisina takaisin.

Investointiohjelman sisältö on pyritty valitsemaan niin, että seuraavat vaikutukset ovat mahdollisimman hyvin tasapainossa:

- edistetään väestön jokapäiväisiä liikkumistarpeita
- edistetään yritysten kansainvälistä kilpailukykyä
- tuetaan alueiden tasapainoista kehitystä
- hyvä ympäristö ja liikenneturvallisuus

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu hankkeiden vaikutuksia:

	Sopimus- valtuus (milj. €)	Hankkeen tehokkuus (h/k-suhde)				Elinkeinoelämän tarpeet				Kansalaisten päivit- täiset liikkumistar- peet				Tasapainoinen aluekehitys				Ympäristö ja turvallisuus			
		1,5 - 2,0	2,0 - 2,5	2,5 - 3,0	> 3,0	tukee vähän ↔ paljon				tukee vähän ↔ paljon				tukee vähän ↔ paljon				tukee vähän ↔ paljon			
Hakamäentie	76			2,9																	
Vt 2 Vihti - Pori	40				1)																
Vt 6 Lappeenranta - Imatra	119	1,6																			
Vt 4 Kemin kohta ja sillat	49		2,2																		
Kehä I Turunväylä - Vallikallio	65				5,7																
Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti	42				3,8																
Vt 5 Lusi - Mikkeli	17				1)																
Vt 8 Sepänkylässen ohikulkutie	25		2,3																		
Vt 4 Lusi - Vaajakoski	54	1,6																			
Vt 14 Savonlinnan keskusta	50				4,5																
Rataosa Seinäjoki - Oulu, vaihe 1	195		2,5																		
Rataosa Lahti - Luumäki	150		2,5																		
Rataosa Tampere - Seinäjoki	15			3,0																	
Tornion meriväylä	11				4,4																
Raahen meriväylä	30				3,4																
Teema: Satamien ja terminaalien tieyhteydet	30				2)																
Teema: Kasvavien alueiden kehitys	60				2)																
Teema: Pääteiden turvallisuus	40				2)																
Teema: Joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla	32				2)																
Teema: Koulumatkat maaseututaajamissa	30				2)																
Teema: Ratojen yli-ikäisen päälysrakenteen uusiminen	100				2)																
Teema: Rautateiden tavaraliik- enne itäisessä Suomessa	40				2)																
Teema: Pienehköt vesiväylien kehittämishankkeet	8				2)																

1) Hankkeessa parannetaan yhteysväyliltä pahimmat liikenteen ongelmakohdat (tehokas hanke)

2) Teemahankkeet sisältävät tarkkaan harkittuja pieniä investointeja liikenteellisiin ongelmakohtiin (tehokkaita hankkeita)

Investointiohjelman valmistelussa on otettava huomioon vaikutukset maarakennusalan markkinoihin. Työryhmän käsityksen mukaan sen esittämä investointiohjelma ei aiheuta häiriöitä maarakennusalan markkinoihin. Uusien kehittämishankkeiden vuosikustannusten osuus maarakennusalan markkinoista on verraten pieni, enimmillään noin 7 %. Päinvastoin, monivuotinen investointiohjelma tehostaa suunnittelun pitkäjänteistymisen ansiosta maarakennusalan resurssien käyttöä. Työryhmä pitää kuitenkin tärkeänä, että investointiohjelman yksittäisiä hankkeita ajoitettaessa pyritään rakentamisen tasaiseen volyymiin.

Ympäristöministeriö valmistelee parhaillaan hallituksen esitystä laiksi suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista. Lain lähtökohtana on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/42/EY, joka on pantava jäsenmaissa täytäntöön 21.7.2004 mennessä. Tullessaan voimaan laki koskee sen voimaantulon jälkeen laadittavia suunnitelmia ja ohjelmia. Valmisteilla olevan, lakia täsmentävän asetusehdotuksen mukaan lakia ei myöskään sovellettaisi investointiohjelman tyyppisiin suunnitelmiin. Laki ei siten periaatteessa koske nyt laadittua investointiohjelmaa. Työryhmä pitää kuitenkin tärkeänä, että ympäristönäkökohdat otetaan riittävästi huomioon investointiohjelmaa toteutettaessa. Investointiohjelman kaikista isoista hankkeista laaditaan jo nyt hanketason ympäristövaikutusten arviointi. Työryhmä esittää, että osana investointiohjelman jatkovalmistelua tarvittaessa laaditaan yhteenvedo ohjelman ympäristövaikutuksista.

Työryhmän linjaukset

- *Tie- ja rataverkon kunto voidaan hallituskauden ajaksi turvata, kun kaudella aloitetaan noin 340 miljoonan euron edestä pienistä investoinneista koostuvia teemahankkeita. Kaikki työryhmän esittämät teemahankkeet priorisoidaan ennen kehittämistä.*
- *EU:n prioriteettiprojektin ”Pohjolan kolmio” osaprojektit on toteutettava aikataulussa, johon Suomi on TEN-suuntaviivapäätöksessä sitoutunut. E18 Lohja-Muurla moottoritie toteutetaan elinkaarimallilla ja hanke sisällytetään vuoden 2004 ensimmäiseen lisäbudjettiin (tilausvaltuus 700 milj. euroa).*
- *Isoja kehittämishankkeita aloitetaan suunnilleen saman verran kuin aiemmillä hallituskausilla hallituskaudella eli noin 940 milj. € edestä (15 hanketta). Hankkeet on asetettu kiireellisyysjärjestykseen. Ilmalan ratapihan perusparannusta vielä selvitetään ja pyritään hanke toteuttamaan erityisjärjestelyin.*
- *Elinkaarimallilla toteutetaan E18 Lohja - Muurla -hankkeen lisäksi alustavasti neljä muuta tiehanketta. Sopivia hankkeita on enemmänkin ja jos elinkaarimallin käyttö joissakin alustavasti valituissa hankkeissa osoittautuu tarkemmissa tarkasteluissa ongelmalliseksi, ne voidaan korvata muilla hankkeilla. Elinkaarimallilla toteutettavien hankkeiden yhteenlaskettu palvelumaksu on noin 70 milj. euroa eli noin 25 % kehittämisen vuosirahoituksesta.*
- *Perustetaan työryhmä laatimaan ehdotus rataosan Lahti-Luumäki toteuttamisesta elinkaarityyppisellä mallilla VR Yhtymä Oy:n kanssa. Hankkeen tilausvaltuus on arviolta 240 milj. euroa ja se edellyttää 15 vuoden aikana enimmillään noin 19 milj. euron palvelumaksua.*
- *Vuosien 2008 - 2013 hankekoriiin on tässä vaiheessa listattu hankkeita noin 2,2 mrd. € edestä (1930 milj. € arvosta isoja hankkeita ja 235 milj. € edestä teemahankkeita).*

6 TYÖRYHMÄN ESITYSTEN RAHOITTAMINEN

Kunnossapito

Väylätoimintojen uuden ryhmittelyn mukaisen **kunnossapidon resurssit** saadaan riittäviksi (aiemmin perusväylänpito), kun sille **osoitetaan lisärahoitus teemahankkeitten muodossa**. Työryhmän näkemyksen mukaan kaikki sen esittämät teemahankkeet ovat välttämättömiä liikenneverkon kunnan turvaamiseksi ja priorisoidaan ennen uusia isoja kehittämishankkeita. Teemahankkeet lisäävät kunnossapidon rahoitusta kahdella tavalla:

- Osa teemahankkeista sisältää liikenneverkon rakenteen kuntoon suoraan vaikuttavia toimenpiteitä (esim. teema ”yli-ikäisen päällysrakenteen uusiminen”)
- Teemahankkeisiin sisältyy perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia investointeja. Kunnossapitoon käytettäväksi jää vastaavasti enemmän määrärahoja, kun näitä investointeja toteutetaan osana teemahankkeita liikenneverkon kehittämisen rahoituksella.

Ratojen kunnossapitoon tarvitaan kuitenkin jo vuoden 2004 ensimmäisessä lisätalousarviossa 50 milj. euron ”pika-apu”. Tämä on tarpeen perusparannusohjelman jälkeensääntöisyyden kiinni kuromiseen.

Työryhmä pitää myös tärkeänä, että voitontuloutukset VR Yhtymä Oy:ltä, Tieliikelaitokselta ja Ilmailulaitokselta käytetään väylien pitoon.

Investoinnit

Investointiohjelman rahoituksen lähtökohdaksi on otettu E18 Muurla - Lohja -moottoritien toteuttaminen elinkaarimallilla. Hankkeen toteutukseen hallituskaudeksi varattu **rahoituskehys 123 milj. € jää siten käytettäväksi** muissa hankkeissa.

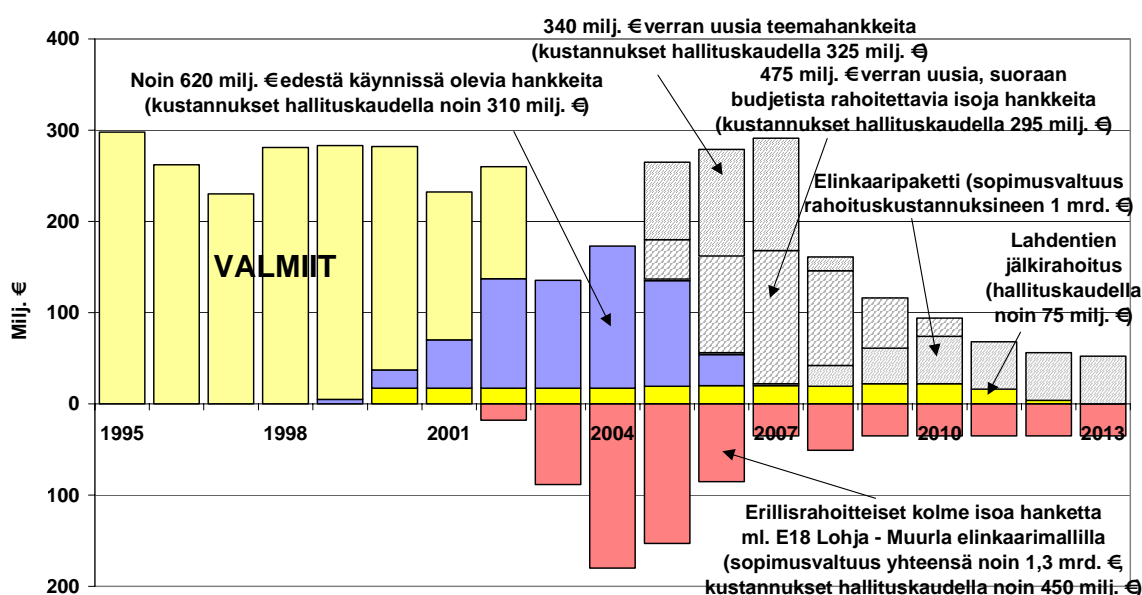
Hallituskauden kattavan rahoitusratkaisun mukaan **elinkaarimallilla** aloitetaan E18 Muurla - Lohja -hankkeen lisäksi neljä tiehanketta. Näiden hankkeiden kustannusarvio on 314 milj. € ja niiden toteutus elinkaarimallilla edellyttää noin 700 milj. euron sopimusvaltuutta (sisältää 25 vuoden kunnossapidon ja rahoituskustannukset). Tarvittaessa mallilla voidaan toteuttaa useampiakin hankkeita. Hankkeet ohjelmoidaan erikseen.

Kun kaikki neljä hanketta ovat 2000-luvun lopulla valmistuneet, niiden yhteenlaskettu vuotuinen palvelumaksu on noin 35 milj. € vuodessa. Lisäksi E18 - Lohja - Muurla -hankkeesta maksetaan noin 35 milj. € vuodessa palvelumaksua.

Kaikkien **elinkaarimallilla toteutettavien tiehankkeiden yhteenlaskettu palvelumaksu 70 milj. € vuodessa on noin 25 % liikenneverkon kehittämisen vuosirahoituksesta**. Elinkaarimallilla toteutettaviin hankkeisiin ei tarvita rahoitusta hallituskaudella 2004 - 2007.

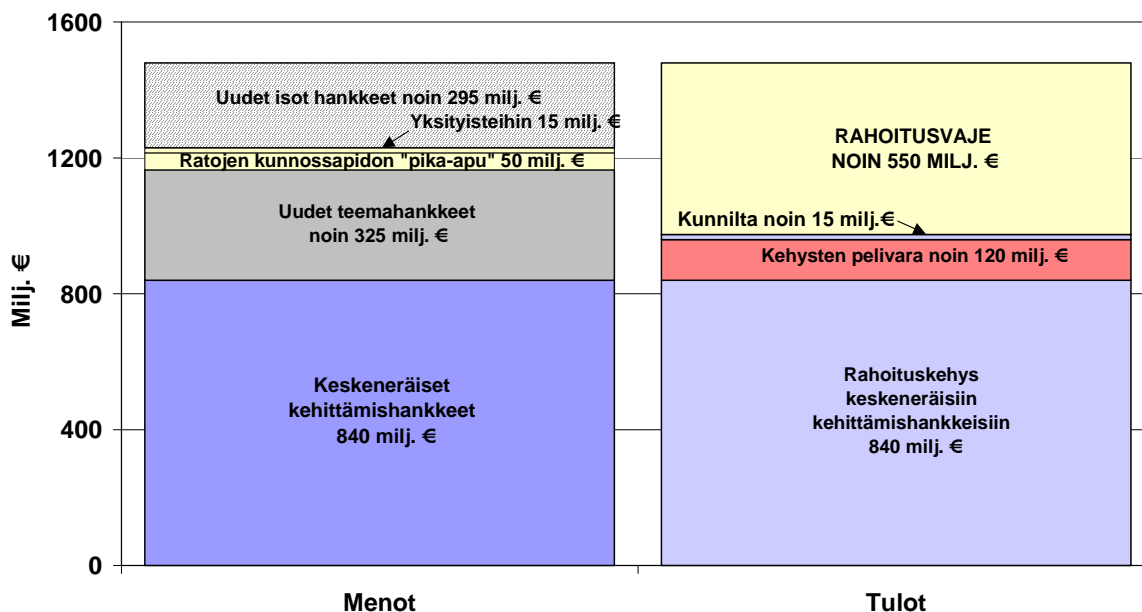
Jos Lahti-Luumäki-rataosan toteutetaan elinkaarimallilla, siitä aiheutuu **noin 19 milj. € vuotuinen palvelumaksu** (15 vuoden sopimusaika, rakentaminen 150 milj. €, korot noin 50 milj. € ja kunnossapito noin 38 milj. €).

Käynnissä olevien hankkeiden ja investointiohjelman 2004 - 2007 budjettivaikutukset



Perinteisesti budjetoitavia hankkeita esitetään hallituskaudella aloitettavaksi noin 815 milj. €arvosta (josta isoja kehittämishankkeita 475 milj. € ja teemahankkeita 340 milj. €). Hallituskaudella uusien perinteisesti budjetoitavien hankkeiden kustannukset ovat noin 620 milj. € ja sen jälkeen noin 195 milj. €

Hallituskauden 2004 - 2007 rahoitusvaje
(ei sisällä Ilmalan ratapihaa, valtion osuus 100 milj. €)



Työryhmä esittää, että investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden toteuttamisesta päätetään tasaisesti hallituskauden aikana tehtävien kehys- ja budjettipäätösten yhteydessä. Väylänpidon pitkäjänteisyyden turvaamiseksi työryhmä kuitenkin pitää välttämättömänä sitä, että hallitus selkeästi sitoutuu työryhmän esittämään priorisointijärjestykseen ja esitettyyn elinkaariohjelmaan jo käsitellessään liikenne- ja viestintäministeriön määrärahaehyksiä vuosille 2005 - 2008.

Työryhmä esittämien hankkeiden toteutukseen tarvitaan noin 550 milj. euroa (+ noin 120 milj. euroa arvonlisäveroa) valtion tai muuta rahoitusta sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriön määrärahaehyksissä vuosille 2004 - 2007 on osoitettu. Valtion talousarvioon kohdistuvien menopaineiden pienentämiseksi työryhmä esittää, että osana kunkin hankkeen suunnittelua selvitetään vielä mahdollisuudet uusien rahoitusmallien käyttöön.

Työryhmän linjaukset:

- *Työryhmä esittämien hankkeiden toteutukseen tarvitaan noin 550 milj. euroa valtion tai muuta rahoitusta sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriön määräraha-kehelyksissä vuosille 2004 - 2007 on osoitettu. Valtion talousarvioon kohdistuvien menopaineiden pienentämiseksi työryhmä esittää, että osana kunkin hankkeen suunnittelua selvitetään vielä mahdollisuudet uusien rahoitusmallien käyttöön.*
- *Ilmalan ratapihan parantamisesta tehdään erillisselvitys ja valtion osuus (100 miljoonaa euroa) pyritään hoitamaan erityisjärjestelyin.*
- *Voitontuloutukset VR Yhtymä Oy:ltä, Tieliikelaitokselta ja Ilmailulaitokselta tulee käyttää väylien pitoon rahoituskehysten lisäksi. VR Yhtymä Oy:ltä saatava voiton tuloutus on vuosittain arviolta 17 milj. € ja Tieliikelaitokselta saatava noin 3 milj. €.*
- *Vesiväylien kunnossapitoon tarvitaan lähivuosinakin nykyisen suuruinen rahoitus.*

7 INVESTOINTIOHJELMAN SEURANTA JA JATKOVALMISTELU

Liikenneverkon osia on työryhmän näkemyksen mukaan priorisoitava niin, että niukat resurssit kyetään kohdentamaan mahdollisimman tehokkaasti. Pitkämatkaiset tavara- ja henkilökuljetukset keskittyvät määrättyille reiteille ja kuljetuskäytävälle. Suomen kansantalouden kilpailukyvyyn ylläpitäminen edellyttää näiltä liikenneverkon tärkeimmiltä yhteysväleiltä hyvää toimintavarmuutta ja yhdenmukaista laatutasoa. Työryhmä painottaa, että taloudellisuusnäkökohdat on otettava huomioon määritettäessä näiden tärkeiden yhteysvälien laatutasoa. Esim. moottoriteiden mittava rakentaminen ei Suomen oloissa ole tarkoituksenmukaista, minkä vuoksi on kehitettävä muita korkealaatuisia tietyyppisiä. Työryhmä painottaa, että myös valtakunnallisesti tärkeimmän liikenneverkon ulkopuolella on turvattava riittävä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus.

Koska nyt laadittu hallituskauden investointiohjelma on ensimmäinen laatuaan Suomessa, työryhmä pitää tärkeänä, että sen toteutumista seurataan. Työryhmä onkin päättänyt kokoon-tua hallituskauden ajan vuosittain ennen budjettiriihtä tekemään tilannekatsauksen ja ohjelmoimaan toimia hallituskauden loppuajaksi.

Nyt laaditun investointiohjelman laadinnan aikana kertyneet kokemukset on hyödynnettävä seuraavan ohjelman valmistelussa. Työryhmän mielestä seuraavan investointiohjelman laadinnan pohjaksi tarvitaan lisäselvityksiä (mahdollisesti työryhmätyönä) ainakin seuraavista aiheista:

- liikenneverkon laajuuden vaikutukset
- liikennehankkeiden perustelujen kehittäminen yhteiskunnan saamien hyötyjen näkökulmasta (esim. millaisia kasvusysäyksiä liikennehankkeet antavat elinkeinoelämälle?)
- liikenneinvestointien priorisoinnin periaatteet
- liikenneväylien tilan seuranta sekä investointiohjelman vaikutusten arviointi ja havainnollistaminen (ns. ohjelmatason vaikutukset)
- teemahankekonceptin jatkokehittely (esim. budjetoinnin periaatteet ja teemahankkeiden vaikutusten arviointi)

Työryhmän linjaukset:

- *Liikenneverkon eri osien kehittämistarpeiden arviointia tulee jatkaa ns. ydinverkkotyöryhmän raportin ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta.*
- *Vähäliikenteisten, kannattamattomien rataosien toimintalinjoja tulee selkiyttää. Myös yleisten teiden ja yksityisteiden rajapinta tulee selvittää.*
- *Ministerityöryhmä kokoontuu tarvittaessa vuosittain ennen budjettiriihtä tekemään tilannearvion sen esitysten toteutumisesta ja liikenneväylärahoituksesta.*

VALTIONEUVOSTO

PÖYTÄKIRJA

14/2003

TALOUSPOLIITTINEN
MINISTERIVALIOKUNTA

1 (2)

Aika: 27.5.2003 klo 8.30**Paikka:** Valtioneuvoston linna, kokoushuone Plenum**Läsnä:** Pääministeri Anneli Jäätteenmäki, puheenjohtaja
Valtiovarainministeri Antti Kalliomäki
Toinen valtiovarainministeri Ulla-Maj Wideroos
Kauppa- ja teollisuusministeri Mauri Pekkarinen
Työministeri Tarja Filatov
Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen
Sosiaali- ja terveysministeri Sinikka Mönkkäre
Puolustusministeri Matti Vanhanen
Peruspalveluministeri Liisa HyssäläErityisavustaja Timo Laaninen
Erityisavustaja Maria Kaisa Aula
Erityisavustaja Timo Koivisto
Tiedotuspäällikkö Asko Mattila
Ylijohtaja Martti Hetemäki
Apulaisbudjettipäällikkö Hannu Mäkinen
Osastopäällikkö, budjettipäällikkö Tuomas Sukselainen, sihteeri**1. Liikenneinvestointiohjelmaa valmistelewan ministerityöryhmän asettaminen**

Asiakirja: Liikenne- ja viestintäministeriön muistio 23.5.2003

Liikenne- ja viestintäministeri Luhtanen esitteli asian.

Asiantuntijat: kansliapäällikkö Juhani Korpela ja rakennusneuvos Juhani Tervala

Ministerivaliokunta puolsi liikenne- ja viestintäministeriön esitystä seuraavassa muodossa:

*1) Asetetaan liikenneinvestointiohjelmaa valmisteleva ministerityöryhmä, jonka tehtävänä on 30.11.2003 mennessä tehdä ehdotus liikenneinfrastruktuurin ylläpitämisen ja kehittämisen yleisistä linjauksista seuraavan kymmenen vuoden aikana sekä väylätoiminnan tarkemmista painotuksista alkaneen hallituskauden aikana.**2) Työryhmän tulee ottaa kantaa väylätoiminnan ohjelmoinnin uudistukseen, perusväyläpidon tasoon sekä vuosien 2004 – 2007 investointiohjelmaan ja mah-*

dollisesti vuosina 2008-2013 aloitettaviin ajankohtaisiin hankkeisiin. Perustienpidon tason turvaamista koskeva arviointi sisältyy tarkasteluun.

3) Työryhmän tulee arvioida eri rahoituskeinoja ja tehdä ehdotus investointiohjelman rahoittamiseksi. Työryhmän tulee laatia ehdotuksensa valtioneuvoston 22.5.2003 liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle osoittamien määrärahakehysten puitteissa. Uusien rahoitusmuotojen osalta valtiolle myöhemmin aiheutuvat kustannukset on tällöin otettava huomioon.

4) Ministerityöryhmän puheenjohtajaksi nimitetään liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen ja jäseniksi alue- ja kuntaministeri Hannes Manninen , sisäasiainministeri Kari Rajamäki, maa- ja metsätalousministeri Juha Korkeaoja ja toinen valtiovarainministeri Ulla-Maj Wideroos.

5) Ministerityöryhmän pysyviksi asiantuntijoiksi kutsutaan budjettipäällikkö Tuomas Sukselainen valtiovarainministeriöstä, kansliapäällikkö Sirkka Hautajärvi ympäristöministeriöstä, kansliapäällikkö Juhani Korpela liikenne- ja viestintäministeriöstä, pääjohtaja Eero Karjaluoto Tiehallinnosta, ylijohdaja Ossi Niemimuukko Ratahallintokeskuksesta ja pääjohtaja Jukka Hirvelä Merenkululaitoksesta. Sihteereiksi määrätään liikenne- ja viestintäministeriöstä rakennusneuvos Juhani Tervalta ja yli-insinööri Juha Parantainen.

YHTEENVETO INVESTOINTIOHJELMAN 2004 - 2007 HANKKEISTA

(Teemahankkeiden parannuskohteet on merkitty myös karttaan raportin kohdassa 5.3)

Teemat

Yli-ikäisen päällysrakenteen uusiminen rataverkolla (100 milj. €)

Peruskorjataan uusimisikänsä tulleita ratajaksoja 200 - 250 km pituudelta (mm. Pieksämäki - Kuopio, Siilinjärvi - Viinijärvi ja Turku - Toijala). Rataverkon kunto paranee ja liikennöintirajoitusten määrän kasvua pystytään hillitsemään.

Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen (30 milj. €)

Useilla kaupunkiseuduilla pääreitti satamaan tai muuhun merkittävään liikenneterminaaliin kulkee kaupunkirakenteen läpi. Tämä on ongelma sekä asutukselle että kuljetuksille. Teemalla toteutetaan katuyhteyksiä korvaavia tai uusia yhteyksiä satamiin, muihin liikenneterminaaleihin ja maakunnalliseen jätteenkäsittelylaitokseen.

Teemaan sisältyvät hankkeet ovat Kokkolan satamatie, Rauman satamatie, Haminan satamatie, Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys, Röyttän satamatien parantaminen Torniossa, Ajoksen satamatien parantaminen Kemissä, Naantalın satamayhteyden parantaminen kantatien 40 liittymiä parantamalla, Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitoksen uusi tieyhteys (Soskuan tieyhteys) Lappeenrannassa sekä Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt.

Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen (60 milj. €)

Kasvavien alueiden ja taajamien kehittyessä ohikulkutiehankkeiden viivästyminen vaikeuttaa alueiden kehittämistä maankäyttösuunnitelmien mukaisesti, mikä heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Lisäksi ruuhkautuneet läpikulkuväylät haittaavat sekä pitkämatkaista että taajamien sisäistä liikennettä ja joukkoliikennettä, aiheuttavat turvallisuusriskin etenkin jalankulku- ja pyöräliikenteelle sekä heikentävät asumisviihtyisyyttä.

Teemalla toteutetaan kasvavilla alueilla tiehankkeita, jotka luovat edellytyksiä maankäytön eheyttämiseksi, keskustojen kehittämiseksi ja elinkeinoelämän kasvulle.

Teemaan sisältyvät hankkeet ovat Klaukkalan ohikulkutie Nurmijärvellä, mt 847 järjestelyt Haukiputaalla ja Kempeleessä, Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie, Karjaan läntinen ohikulkutie, Kuokkalan kehäväylä Jyväskylässä, Ylöjärven taajamajärjestelyt, kt 40 liittymien parantaminen Liedossa sekä vt 6 välin Niittytahti - Reijola parantaminen Joensuussa.

Pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet (8 milj. €)

Parannetaan meri- ja sisävesiväylien turvallisuutta ja navigoitavuutta Suomenlahdella, Pohjanlahdella, Saaristomerellä ja Saimaalla. Väylästäön tasoa ja liikenneturvallisuutta parannetaan vastaamaan liikenteen tarpeita. Hanke sisältää väyläkapeikkojen leventämisiä ja yksittäisten matalikkojen poistamista, kaarteiden oikaisuja, vaarallisten kohteiden merkinnän parantamista, turvalaitetekniikan nykyaikaistamista ja kaukovalvonnan kehittämistä sekä kanavien automatisointia ja niiden turvalaitteiden kehittämistä.

Teemaan sisältyy mm. väylämerkintätoita Pohjanlahdella, veneilyn runkoväylästä Saaristomerellä, väyläruoppaukset Suomenlahdella sekä Saimaan kanavan tuloväylän ruoppaus ja Pielisjoen kanavien automatisointi sisävesillä.

Pääteiden turvallisuuden parantaminen (49 milj. €)

Pääteiden osuus liikennekuolemista on 60 %. Teemalla toteutetaan tehokkaimmin turvallisuutta parantavia kohteita päätieverkolla. Toimenpiteitä ovat keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen, yksityistiejärjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentaminen, tien leventäminen nelikaistaiseksi, eritasoliittymien rakentaminen, tasoliittymien parantaminen sekä valaistuksen rakentaminen.

Teema sisältää 13 eri kohdetta yhteensä noin 60 kilometrin matkalla. Kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla päätiejaksoilla, joilla vakavien onnettomuuksien määrä on suuri. Teemalla vaikutetaan erityisesti vakavien kohtaamisonnettomuuksien määrään.

Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen itäisessä Suomessa (40 milj. €)

Parannetaan itäisen Suomen tavaraliikenteen sujuvuudelle tärkeitä ratapihoja Imatralla, Vainikkalassa ja Kouvolassa. Raakapuun tuonnin rajoitteena olevan Imatran ratapihan kapasiteetti saadaan vastaamaan nykyisiä ja metsäteollisuuden ilmoittamia tulevia liikennemääriä. Venäjältä tulevat junat voidaan käsitellä Kouvolan järjestelyratapihalla ja samalla Vainikkalan ratapihan kapasiteetti tulo- ja lähtöratapihana paranee merkittävästi. Kouvolan järjestelyratapihan toimivuus paranee selvästi ja logistiikkakeskuksen ja sekä konttiterminaalin liikenteen ratapihakapasiteetti riittää.

Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä (32 milj. €)

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen olosuhteet ovat heikentyneet säteittäisillä pääväylillä liikenteen kasvusta johtuen. Teemalla parannetaan joukkoliikenteen asemaa ja kevyen liikenteen yhteyksiä rakentamalla pysäkkijärjestelyjä, joukkoliikennekaistoja, liikennevaloja, melusteita, alikulkukäytäviä ja kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille. Toimenpiteet ovat luonteeltaan välttämättömiä pikaparannustoimenpiteitä. Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.

Isot investoinnit

E18 (valtatie 1) Muurla - Lohja -moottoritie (335 milj. € päätös tehty aiemmin, hyötykustannussuhde 1,7)

Suomen kansainvälisesti merkittävin E18 -tieyhteys rakennetaan kokonaisuudessaan moottoritieksi Turun ja Helsingin välillä. Tie yhdistää Suomen voimakkaasti kehittyvät alueet pääkaupunkiseutuun ja tärkeisiin ulkomaankaupan terminaaleihin. Hankkeen toteuttamisesta on tehty periaatepäätös vuoden 2002 talousarviossa. Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2010 (osa EU:n prioriteettihanketta ”Pohjolan kolmio”).

Tornion meriväylä (11 milj. € hyötykustannussuhde 4,4)

Sataman tuloväylän syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset. Sataman pääkäyttäjä on Outokumpu Oyj:n terästehdas. Väylä syvennetään 8,0 metristä 9,0 metriin. Hankkeen avulla voidaan lisäksi varmistaa jäänmurtoavustus ja turvata alusten liikennöinti Perämeren voimakkaasti vaihtelevilla vedenkorkeuksilla.

Teemaan kuuluvat tiejaksot ovat: vt 3 Hämeenlinnanväylä välillä Kannelmäki - Kaivoksela, mt 120 Vihdintie välillä Haaga - Kehä III, kt 45 Tuusulanväylä välillä Käpylä - Kulomäentie ja kt 51 Länsiväylän liittymäjärjestelyt.

Koulumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa (30 milj. €)

Taajamissa tapahtuu yleisillä teillä noin 500 henkilövahinkoon johtavaa liikenneonnettomuutta vuositain. Etenkin maaseututaajamissa koulujen, asutuksen ja keskustan palvelujen väliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat usein turvattomat varsinkin lapsille ja vanhuksille. Kuntien tekemistä toimenpideohjeista valtaosa koskee kevyen liikenteen olojen parantamista.

Teemalla parannetaan koulumatkojen turvallisuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita 50 - 60 maaseututaajamassa eri puolilla Suomea. Toimenpiteet ovat kevyen liikenteen väyliä, piennarlevityksiä, rinnakkaisraitteja, alikulkukäytäviä, turvallisia suojatiejärjestelyjä sekä yhteyksiä linja-autopysäkeille. Kohteet sijaitsevat asutuksen ja koulujen sekä asutuksen ja keskustajaman välillä. Kohteiden yhteispituus on 150 - 200 km ja niitä on suunniteltu toteutettavan yhtä monta (alustavasti seitsemän) kussakin tiepiirissä.

Hakamäentien parantaminen (76 milj. € hyötykustannussuhde 2,9)

Pasilan pohjoispuolitse nelikaistaiseksi kehitettävällä yhteydellä puretaan itä-länsisuuntaisen liikenteen ruuhkaa Helsingin niemen pohjoisosissa. Nykytilassa etenkin työmatkaliikenne ja päivittäiset jakekuljetukset ruuhkautuvat pahoin. Valtion osuus kustannuksista on 50 milj. € Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.

Raahen meriväylä (30 milj. € hyötykustannussuhde 3,4)

Sataman tuloväylän syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset. Väylää käyttävät kaupungin satama ja Rautaruukki Oy:n teollisuussatama. Rautaruukki Oy:n nykyiseen puskuproomuihin perustuvaan raaka-aineiden kuljetusjärjestelmään on tulossa muutoksia, jotka edellyttävät väylän syventämistä nykyisestä 8,0 metristä 10,0 metriin. Hankkeen avulla voidaan lisäksi varmistaa jäänmurtoavustus ja turvata alusten liikennöinti Perämeren voimakkaasti vaihtelevilla vedenkorkeuksilla.

Rataosan Seinäjoki - Oulu palvelutason parantaminen, vaihe 1 (195 milj. € koko hanke 400 milj. € hyötykustannussuhde 2,5)

Parannetaan Etelä- ja Pohjois-Suomen välistä runkoyhteyttä. Hanke lyhentää matka-aikoja ja mahdollistaa tehokkaammat tavarakuljetukset. Rataosa perusparannetaan 25 tonnin akselipainon kestäväksi ja siltä poistetaan pullonkauloja kehittämällä kohtauspaikkoja ja rakentamalla kaksoisraideosuuksia välille Seinäjoki - Kokkola.

Valtatie 2 Vihti - Pori (40 milj. €)

Parannetaan suurimmat ongelmakohteet pääkaupunkiseudun ja Porin väliseltä yhteydeltä. Liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan mm. poistamalla tasoliittymiä rinnakkaistiejärjestelyin, rakentamalla ja täydentämällä eritasoliittymiä, parantamalla ohitusmahdollisuuksia sekä toteuttamalla muita liikenneturvallisuus-toimia. Yhteydet Helsingin, Porin ja Rauman satamiin paranevat. Työmatkaliikenteen sujuvuus paranee kaupunkien tuntumassa.

Valtatie 6 Lappeenranta - Imatra (119 milj. € hyötykustannussuhde 1,6)

Kaupunkiparin välinen onnettomuusaltis ja raskaan liikenteen kuormittama tie parannetaan kaksiajorataiseksi. Alueella maan tärkein puuteollisuuden keskittymä. Lappeenrannan ohitus ja jatko edelleen Imatralle kehitetään suuren liikennemäärän edellyttämäksi korkealuokkaiseksi nelikaistatieksi. Tiellä on suuri merkitys maakuntien yhdistäjänä.

Valtatie 4 Kemin kohta ja sillat (49 milj. € hyötykustannussuhde 2,2)

Parannetaan vilkasliikenteinen ja onnettomuusaltis valtatie moottoritieksi ja rakennetaan Kemijoen ylittävät sillat. Kemin kohta täydennetään toisella ajoradalla, samoin Kemijoen ylitys. Uutta valtatielinjausta jatketaan myös etelään. Hanke edesauttaa Kemin maan-käytön kehittymistä ja päätieverkon toimivuutta ns. Perämeren kaaren alueella.

Rataosan Lahti - Luumäki palvelutason parantaminen (150 milj. € hyötykustannussuhde 2,5)

Kaksiraiteinen päärata Itä-Suomeen ja Venäjälle. Parannetaan rata 25 tonnin akselipainon kestäväksi ja tehdään nopeuden noston 160 - 200 km/h:iin mahdollistavia toimenpiteitä. Suomi on sitoutunut toteuttamaan hankkeen ennen vuotta 2014 (osa EU:n prioriteettihanketta ”Pohjolan kolmio” ja nopeaa junayhteyttä Helsinki - Pietari).

Kehä I Turunväylä - Vallikallio (65 milj. € hyötykustannussuhde 5,7)

Pääkaupunkiseudun tukkoisin pullonkaula järjestellään lisäkaistoin ja eritasoliittymien sujuvammaksi. Osittaisella tunneloinnilla suojataan vieriasutusta liikenteen melulta ja päästöiltä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja liikenneturvallisuus paranevat. Espoon kaupunki maksaa huomattavan osan kustannuksista. Hanke on PLJ-aiesopimuksessa ajoitettu vuosille 2004 - 2007.

Rataosan Tampere - Seinäjoki palvelutason parantaminen (15 milj. € hyötykustannussuhde 3,0)

Parannetaan Etelä- ja Pohjois-Suomen välistä runkoyhteyttä. Yksiraiteinen rataosa, josta on poistettu jo kaikki tasoristeukset. Työ sisältää alusrakenteen parannukset, jotka mahdollistavat 25 tonnin akselipainon sekä matka-aikojen lyhentämisen.

Kantatie 51 Kirkkonummi - Kivenlahti (42 milj. € hyötykustannussuhde 3,8)

Parannetaan vilkasliikenteinen ja onnettomuusaltis kantatie moottoritieksi. Nykyistä moottoritietä (Länsiväylää) jatketaan Kirkkonummelle. Jakso ruuhkautuu nykyisin pahoin varsinkin työmatkaliikenteessä, ja liittymistä on erittäin vaikea päästä tielle. Maankäyttö pahentaa tilannetta jatkuvasti.

Valtatie 5 Lusi - Mikkeli puuttuvat parannustyöt (17 milj. €)

Itäisen Suomen pääväylä, valtatie 5, on pääosin rakennettu uudelleen. Hanke sisältää kolme vielä puuttuvaa parannuskohdetta Heinolan ja Mikkelin välillä.

Valtatie 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa (25 milj. € hyötykustannussuhde 2,3)

Vaasan "esikaupungin" Mustasaaren kunnan keskus, Sepänkylä, ohitetaan uudella valtatielinjalla. Hanke mahdollistaa maankäytön kehittämisen Sepänkylässä. Hanke parantaa työ- ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta sekä rauhoittaa Sepänkylää turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi.

Valtatie 4 Lusi - Vaajakoski (54 milj. €, hyötykustannussuhde 1,6)

Parannetaan kapea, mäkinen ja mutkainen valtatie Heinolan pohjoispuolelta Jyväskylään. Geometrialtaan huono ja kapea tie on tavaraliikenteen pääväylä Suomen läpi ja erityisesti ohitukset ovat nykytilassa erityisen vaarallisia. Yhteysvälin huonoimpia osuuksia oikaistaan, ohitusmahdollisuuksia ja liittymiä parannetaan sekä tien pientareita levennetään. Tiejakso on koko Suomen halki kulkevan valtatie 4 keskeisin parantamishanke.

Valtatie 14 Savonlinnan keskusta (50 milj. €, hyötykustannussuhde 4,5)

Kaupungin sisään-tulo- ja läpiajoliikenne ohjataan uudelle rakennettavalle väylälle. Kaupungin katuverkon (Olavinkatu) ympäristö, turvallisuus ja viihtyisyys paranevat merkittävästi. Keskustaan vapautuu uusia alueita maankäyttöä varten. Hankkeen toteuttamisen periaateratkaisut ovat osaksi päättämättä (rataratkaisu keskustassa, vesiväylän toteutustapa jne.).