



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Tienpidon ja liikenteen strategia

Tammikuu 2015

Esipuhe

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus saa vuosittain rahoituksen tienpitoon ja joukkoliikenteen ostoihin valtion talousarviossa. Rahoitus on ollut viime vuosina niukkenevaa. Liikennevirasto on linjannut, että teiden päivittäinen kunnossapito varmistetaan entiseen tapaan ja ensisijaisesti päätiestö on pidettävä hyvässä kunnossa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ylläpitoon käytettävissä oleva rahoitus vähenee ja tieverkon kunto heikkenee.

Tienpidon ja liikenteen strategiassa on tarkasteltu rahoituksen kohdentamista ja arvioitu, millaisia vaikutuksia strategian linjauksilla on. Strategian laadintaan on osallistunut ELY-keskuksen asiantuntijoita ja sen valmistelun yhteydessä on käyty vuoropuhelua alueen elinkeinoelämän ja kuntien kanssa.

Strategiassa on esitetty kaksi tarkastelukehikkoa. Ensimmäisessä osassa esitetään tienpidon linjaukset vuosille 2015 - 2019, joille rahoituskehikset ovat tiedossa. Toisessa osassa on esitetty näkemys kestävästä tienpidosta, mikä tarkoittaa tienpidon rahoituksen optimoitua tasoa tieverkon palvelutason ja kunnan näkökulmasta.

Joukkoliikenteen rahoituksen osalta on tehty tarkastelu vuosille 2012 - 2016 nykyisen palvelutasopäätöksen mukaisesti. Vuoden 2017 alusta voimaan tulevan uuden palvelutasopäätöksen mukaisesta palvelutasosta sekä joukkoliikenteen järjestämistä vasta ja kustannusvaikutuksista on tehty ennakoarvio.

Strategiantyön ohjausryhmään ovat kuuluneet:

| | |
|---------------------|-------------------------------|
| Timo Mäkikyrö | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Martti Norrkniivilä | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Risto Leppänen | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Jussi Sääskilähti | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Jarkko Pirinen | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Kari Holma | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Ari Hoppania | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Timo Lehtiniemi | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Antti Huttunen | Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus |
| Pekka Knuutinen | Kainuu ELY-keskus |
| Kari Pehkonen | Kainuu ELY-keskus |
| Hannu Heikkinen | Kainuun liitto |
| Jussi Rämät | Pohjois-Pohjanmaan liitto |

Strategian käytännön laatimistyöstä ovat Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa vastanneet Timo Mäkikyrö, Martti Norrkniivilä ja Ari Hoppania. Konsulttina on toiminut Plaana Oy, jossa työstä ovat vastanneet Hilikka Piippo ja Päivi Annamaa.

Oulussa tammikuussa 2015

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Työpajan tulosten purkua



Kuva: Marja Laine

Kansi: Plaana Oy

Kannen kuvat: aura-auto ja linja-auto Kuvatoimisto Rodeo Oy,
aiikulkukäytävä Hilikka Piippo

Strategian lähtökohdat

Maanteiden päivittäistä kunnossapitoa ja ylläpitoa ohjaavat koko maassa Liikenneviraston määrittelemät toimintalinjat sekä tulostavoitteet, joista Liikennevirasto sopii jokaisen ELY-keskuksen kanssa vuosittain. ELY-keskusten liikkumavarat toiminnan kohdistamisessa ovat siten varsin pieniä.

Tienpito

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen toimialueeseen kuuluvat Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnat. ELY-keskus vastaa alueellaan maanteiden ja niihin liittyvien laitteiden ja varusteiden kunnossapidosta sekä perustienpitoon kuuluvien rakentamis- ja parantamishankkeiden toteuttamisesta. Kaikki kunnossapito- ja rakentamistyöt hankitaan urakoitsijoilta.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on noin 13 900 km maanteitä ja 700 km kevyen liikenteen väyliä. Päälystettyjen teiden yhteispituus on noin 8 400 km. Maanteillä ja kevyen liikenteen väylillä on yli 2 000 siltaa. ELY-keskuksen alueella liikennöi myös lautta ja lossi. Hailuodon lautta liikennöi välillä Oulunsalo - Hailuoto ja Alassalmen lossi Vaalassa välillä Salmenranta - Manamansalo. Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaa lautta- ja lossiliikenteen hoidosta koko Suomessa.

Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelmassa on esitys tienpidon rahoituksesta vuosille 2015 - 2019. Esityksen mukaan Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tienpidon rahoitus alenee vuonna 2015 selvästi edellisiin vuosiin verrattuna. Vuodesta 2016 alkaen rahoituksen taso kuitenkin nousee jonkin verran vuosittain.

Rahoitustason korotuksesta huolimatta tienpidon rahoituksen reaalin ostovoima laskee arviolta noin 3 % vuodessa. Koska päivittäinen kunnossapito on linjattu tärkeimmäksi ja maanteiden kunnossapidon alueurakat on sidottu indeksiin, ostovoiman vähentyminen kohdistuu pääosin ylläpitoon.

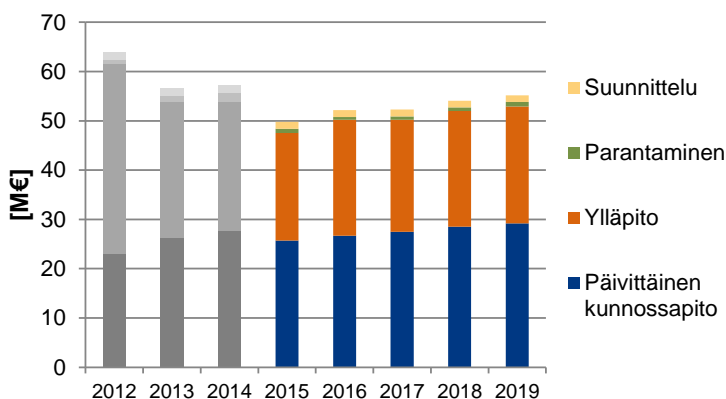
Joukkoliikenteen järjestäminen

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on yksi toimivaltaisista viranomaista, joilla on joukkoliikenteen järjestämisvastuu Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella. Toimivaltaiset viranomaiset saavat vuosittain valtiolta rahoitusta joukkoliikenteen järjestämiseen alueellaan. Liikennevirasto jakaa valtion budjetissa määritellyn rahoituksen.

Suomen linja-autoliikenteessä on käynnissä merkittävin muutos vuosikymmeniin. Tulevaisuudessa liikenne jakautuu viranomaisen hankkimaan liikenteeseen ja puhtaasti markkinaehtoiseen liikenteeseen. Joukkoliikennejärjestelmän muutokset näkyvät vaiheittain 1.7.2014 - 31.12.2019. Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa muita toimivaltaisia viranomaisia ELY-keskuksen ohella ovat Oulun kaupunki Oulun seudulla ja Kajaanin kaupunki alueellaan. Toimivaltaiset viranomaiset suunnittelevat ja kilpailuttavat järjestämänsä liikenteen. Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat reittiliikenneluvan hankkineet liikenteenharjoittajat.

Liikennevirasto ohjaa valtakunnallisesti joukkoliikennepalvelujen kehittämistä osana liikennejärjestelmää. Viime vuosina Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle kohdistettu rahoitus on säilynyt samalla tasolla. Niukka rahoitus on johtanut palvelujen karsimiseen, kun hankinnat on jouduttu sopeuttamaan vuosittaisiin rahoitusraameihin. Vuonna 2013 Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus hankki liikennettä 4,2 milj. eurolla. Liikenne käsitti 3,4 milj. liikennöntikilometriä ja palveluja käytti n. 0,5 milj. matkustajaa. ELY-keskuksen toimialueen kunnat käyttävät kuljetuspalvelujen järjestämiseen noin kymmenkertaisen summan ELY-keskukseen verrattuna.

POP ELYn perustienpidon rahan käyttö 2012-2014 ja ennuste 2015-2019



Elinkeinoelämän ja kuntien tarpeet ja odotukset

Haastattelut

Strategiatyöhön liittyen tehtiin kevään ja kesän 2014 aikana 16 haastattelua yrityksille, joille kuljetukset on tärkeä osa liiketoimintaa sekä kuljetusalan etujärjestöjen (SKAL, LAL) ja MTK:n edustajille. Elinkeinoelämän tarpeet ovat jo aikaisemminkin olleet tärkeässä roolissa mm. päivittäisen kunnossapidon suunnittelussa. Haastatteluilla haluttiin saada ajankohtaista tietoa siitä, mikä käsitys haastateltavilla oli tieverkon hoidon tasosta ja nykyisestä kunnosta sekä selvittää tienpitoon kohdistuvia odotuksia.

Lähes kaikki haastatellut pitivät pääteiden kunnossapitoa ja päivittäistä hoitoa tienpidon tärkeimpänä tehtävänä. Toimiva logistiikka on elinkeinoelämän perusta ja yritysten tärkeä kilpailukytekijä. Yritysten logistiikan toimivuus perustuu maantieverkolla liikkuvien kuljetusten onnistumiseen. Seututieverkoon kunto on tärkeä mm. jakeluliikenteen ja linja-autoliikenteen kannalta ja seututieverkoon hoidon tasoon haluttiin parannusta.

Haastattelujen tulosten perusteella voidaan todeta, että pääteiden talvihoidon tasoa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen pääteillä pidetään hyvänä. Talvikunnossapidon suurimpana ongelmana nousi esiin liukkaas alemmalla tieverkolla. Suuri osa haastatelluista toimijoista totesi, ettei sorateiden kunto ole ongelma oman yrityksen kannalta. Useimmat kuitenkin painottivat, että koko tieverkko on tarpeen pitää kunnossa.

Muutamit haastatellut olivat sitä mieltä, että päällystevauriot ja uraisuus ovat selvästi lisääntyneet alemman tieverkon ohella myös päätieverkolla. Sorateiden kelirikkoaikaisista painorajoituksista on haittaa erityisesti puukuljetuksille, ja haastateltu puukuljetusyrityksen edustaja oli sitä mieltä, että painorajoituksia pidetään voimassa liian pitkään.

Työpaja

Strategiatyön loppuvaiheessa järjestettiin kunnille ja elinkeinoelämän toimijoille työpaja, jossa esiteltiin tienpidon vaihtoehtoja sekä kuultiin ehdotuksia ja odotuksia tienpidon painotuksiin.

Keskeisenä asiana työpajassa nousi esiin kuntien ja muiden mukana olleiden tahojen huoli siitä, että tieverkkoon tehdyt pienet kuntia maankäytön kehittämistä ja elinkeinoelämää tukevat investoinnit ovat olleet viime vuosina varsin vähäisiä. Kuntien ja elinkeinoelämän edustajien kanta oli, että tienpidon rahoitusta olisi tarpeen selvästi lisätä, mutta investointeihin tarvittavaa rahoitusta ei kuitenkaan voida ottaa muilta perustienpidon osa-alueilta. Sidosryhmien edustajien näkemyksiä tienpidon rahoituksen kohdentamisesta kartoitettiin ”äänestyskellä”, jonka tulos on esitetty oheisessa kuvassa.

Työpajan äänestystulos tienpidon rahoituksen kohdentamisesta



1. Suunnittelukauden 2015 - 2019 linjaukset

Päivittäinen kunnossapito

Päivittäinen kunnossapito muodostuu erilaisista hoidon toimenpiteistä kuten teiden talvihoidosta, sorateiden hoidosta, rakenteiden ja laitteiden hoidosta sekä liikenneympäristön hoidosta. Päivittäisellä kunnossapidolla varmistetaan tieverkon liikennöitävyys.

Talvihoito

Talvihoitoa varten maantiet jaetaan viiteen hoitoluokkaan ja kevyen liikenteen väylät kahteen hoitoluokkaan. Hoitoluokka ja sen kautta talvihoidon palvelutaso määräytyy tien liikennemäärän, liikenteen koostumuksen ja toiminnallisen luokan mukaan. Lisäksi huomioidaan paikalliset olosuhteet sekä matkailuliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet mahdollisuuksien mukaan.

Talvihoitoluokitus

- Paljas ja pitävä, läpi talven suolattava
- Paljas, läpi talven suolattava
- Osin lumipintainen, pakkaskelillä suolaamaton
- Taajamissa, hieman syvemmät urat sallittuja
- Lumipintainen, pistehiekoitettava, ongelmakelillä hiekoitetaan koko tie
- Sama kuin edellinen, mutta hieman pidemmällä toimenpideajalla



Maantiet luokitellaan talvihoitoluokkiin yhteysväleittäin. Tavoitteena on, että yhteysväleillä ajo-olosuhteet ovat samaa tasoa, eivätkä laatuero aiheuta tienkäyttäjälle yllätyksiä. Talvihoidon rahoitus on ollut viime vuosina noin 13 milj. euroa vuodessa.

Suunnittelukaudella talvihoitoa toteutetaan nykytasolla. Korkeatasoisinta talvihoito on vilkkailla pääteillä. Myös kevyen liikenteen väylien talvihoito pidetään hyvällä tasolla. Talvihoidon rahoitus nousee suunnittelukaudella kustannustason koohamisen myötä vaihteittain 15 milj. euroon.

Talvihoidon toimenpiteillä varmistetaan, että pääteillä liikkuminen on sujuvaa ja turvallista ja että alemmalla tieverkolla liikenne toimii.

Sorateiden hoito

Sorateiden kesähoidossa tiet luokitellaan kolmeen luokkaan: vilkkaat soratiet, keskivilkkait sekä vähäliikenteiset soratiet. Luokittelu tehdään pääosin liikennemäärän ja verkollisen aseman mukaan yhteysvälikohtaisesti. Sorateiden hoitoon Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on käytetty viime vuosina noin 4 milj. euroa vuosina.

Suunnittelukaudella soratiet hoidetaan lähes nykytasolla. Vilkkaita sorateita tullaan siirtämään keskivilkkaiden hoitoluokitus-kriteerien tasoon valtakunnallisten linjausten mukaisesti. Sorateiden hoidon vuosirahoitus on noin 4 milj. euroa. Ajo-olosuhteet säilyvät lähes nykytasolla lukuun ottamatta keväällä ja syksyllä esiintyvää kelirikkokautta.

Muu päivittäinen kunnossapito

Muuta päivittäistä kunnossapitoa on mm. viherhoito, varusteiden ja laitteiden hoito sekä kuivatusjärjestelmien hoito.

Viherhoidossa taajamissa tiestö on jaettu kahteen hoitoluokkaan ja taajamien ulkopuolella kolmeen viherhoitoluokkaan. Suunnittelukaudella taajamateiden ja erityisalueiden viherhoidon tasosta tingitään jonkin verran. Paljon henkilötyötä vaativien viheralueiden laajuutta vähennetään vaihteittain. Luokitusmuutoksia suunniteltaessa otetaan huomioon liikenneturvallisuus.

Varusteiden ja laitteiden osalta Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on kunnostamisen jälkeensä jääneisyttä erityisesti kaiteiden uusimisessa. Tätä jälkeensä jääneisyttä ei pystytä suunnittelukaudella poistamaan. Jatkossakin korjataan ainoastaan vaurioituneet ja rikkoutuneet varusteet ja laitteet, muutoin korjauksia tehdään vain turvallisuusperusteisesti. Liikennemerkkien kunto pyritään pitämään nykyisellä tasolla.

Tievalaistuksen yösammutusta laajennetaan.

Viherhoidon muutoksilla ja tievalaistuksen yösammutuksen laajentamisella on mahdollista saavuttaa yhteensä noin 200 000 euron vuosittainen säästö. Varusteiden ja laitteiden kuntotaso heikkenee suunnittelukaudella.

Ylläpito

Ylläpidolla uusitaan tieverkkoa ja sen rakenteita sekä korjataan kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita. Tieverkon ylläpitoa suunniteltaessa otetaan huomioon myös palvelutason säilyttämisen edellyttämä teiden ja siltojen leventämistarve.

Päällystettyjen teiden ylläpito

Liikenneviraston sopii vuosittain ELY-keskusten kanssa tulostavoitteista. Tulostavoitteissa määritellään muun muassa päällysteiden kuntotilan minimivaatimukset ja tavoitearvot.

Päällystetty tieverkko on jaettu kolmeen ylläpitoryhmään, jotka ohjaavat toimenpiteiden priorisointia. Maantiet luokitellaan ryhmiin yhteysväleittäin liikennemäärän ja toiminnallisen luokan perusteella. Luokittelussa otetaan lisäksi huomioon tien yleinen standardi ja liikenteen luonne, liikennemäärä sekä tien talvihoitoluokka ja vallitseva nopeusrajoitus.

Ylläpitoryhmät

| KVL-luokka [ajon/vrk] | Toiminnallinen luokka | | | |
|--------------------------|-------------------------|-------|-------|-------|
| | Valta | Kanta | Seutu | Yhdys |
| ≥ 12000 | Vilkasliikenteiset tiet | | | |
| 6000-12000 | | | | |
| 3000-6000 | | | | |
| 1500-3000 | Keskivilkkait tiet | | | |
| 800-1500 | | | | |
| 350-800 | | | | |
| 200-350 | | | | |
| 100-200 | Vähäliikenteiset tiet | | | |
| < 100 | | | | |

Vuosittain päällystettävät tieosuudet valitaan kuntotilanteen perusteella siten, että tulostavoitteet saavutettaisiin ja että tienpito olisi samalla pitkäjänteistä.



Kuva: Tero Antti

2000-luvun alussa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella uusittiin päällysteitä vuosittain noin 600 km, josta kevyen liikenteen väylien osuus oli noin 15 km. Päällystysmäärät ovat selvästi vähentyneet tuosta tasosta, ja viime vuosina päällysteitä on uusittu noin 300 km kesässä. Päällystämisen kustannukset ovat vuositasolla olleet noin 17 - 22 milj. euroa, josta tiemerkintöjen ylläpitoon on käytetty vuosittain noin 2,5 milj. euroa.

Päällysteiden kunto on heikentynyt viime vuosina Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa erityisesti seutu- ja yhdysteillä. Huonontuminen johtuu päällysteiden ikääntymisen lisäksi teiden rakenteellisen kunnan heikkenemisestä, mikä heijastuu myös tien pintarakenteisiin. Suunnittelukaudella vilkasliikenteisten teiden päällysteiden kunto pidetään nykytasolla huomioiden myös palvelutason edellyttämä leventämistarve. Keski- ja vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunto heikkenee. Vähäliikenteisillä teillä nykyiset päällysteet hyödynnetään elinkaarensa loppuun ja mahdollisesta uudelleenpäällystämisestä tai sora-tieksi muuttamisesta päätetään tapauskohtaisesti erikseen.

Koska päällysteiden kunnossa on jo nyt puutteita, epätasaisten ja vaurioituneiden teiden määrä lisääntyy kiihtyvällä vauhdilla suunnittelukauden aikana. Tästä seuraa, että alemmalla tiiverkolla voidaan joutua ottamaan käyttöön päällysteen kunnosta johtuvia nopeusrajoituksia.

Sorateiden ylläpito

Sorateiden rakenteiden ylläpitoon on käytetty vuosittain noin 2 milj. euroa. Puolet rahoituksesta on kohdistunut runkotelirikko-korjauksiin ja puolet rumpujen sekä avo-ojien kunnossapitoon. Suunnittelukaudella runkotelirikko-korjausten rahoitusosuus vähenee noin 0,3 miljoonaan euroon ja sillä pystytään tekemään runkotelirikko-korjauksia noin 5 km vuodessa. Kelirikon alaisten sora-tieosuuksien määrä kasvaa suunnittelukaudella ja liikenteelle aiheutuva haitta lisääntyy jonkin verran.



Kelirikko ja painorajoitukset

Kelirikkoa esiintyy sekä päällystetyillä teillä että sorateilla. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella kelirikkokausi alkaa keväisin maaliskuussa pintakelirikkona. Viime vuosina syksyisen pintakelirikon esiintyminen on lisääntynyt johtuen sääolosuhteiden muuttumisesta.

Runkokelirikkoa esiintyy huhtikuusta kesäkuuhun. Viime vuosina runkokelirikon alaista tietä on ollut enimmillään 30 km. Runkokelirikkoa esiintyy erityisesti Pohjois-Pohjanmaan eteläosissa, Kuusamon seudulla sekä Kainuun eteläosissa.

Viime vuosina kelirikon vuoksi on asetettu hyvin vähän painorajoituksia, vain muutamia kilometrejä vuosittain. Painorajoituksen vähäisyys selittyy osittain sillä, että turve- ja puutavarakuljetusyritysten kanssa on käyty vuoropuhelua, jolla on saatu muutamilla teillä siirrettyä kuljetuksia kelirikkoajan ulkopuolelle.

Suunnittelukaudella maanteiden perusparantamiseen ei ole juurikaan mahdollisuuksia ja teiden rakenteellinen kunto heikenee. Päällystetyillä teillä lisätään kelirikkoaikeisten painorajoitusten käyttöä niillä tieosuuksilla, joilla on suuri vaurioitumisriski. Rajoitukset kohdentuvat vähäliikenteisille päällystetyille teille.

Sillat

Siltojen ylläpidon keskeisenä tehtävänä on varmistaa siltojen kunto, kantavuus ja toimivuus. Siltojen kuntoa seurataan systemaattisesti määrävälein tehtävillä tarkastuksilla.

Siltojen kunto Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on ollut varsin hyvä, koska siltojen kunnostusta on painotettu 2000-luvun alun toimenpiteissä. Viime vuosina siltojen kuntotilanne on kuitenkin kääntynyt laskusuuntaan. Alemmalla tieverkolla on yhteensä 78 painorajoitettua siltaa, joista 58 on tullut painorajoitusten piiriin vuonna 2013. Painorajoituksen alaisten siltojen määrän lisääntyminen aiheutuu siitä, että maanteilla on sallittu v. 2013 marraskuusta lähtien aiempaa painavimmat ajoneuvot. Uudet painorajoitukset kohdentuvat pääosin vähäliikenteisten teiden silloille.

Siltojen korjaukset priorisoidaan kuntokriteerien perusteella. Viime vuosina Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on käyttänyt siltojen ylläpitoon keskimäärin 4 milj. euroa vuodessa.

Suunnittelukauden aikana siltojen ylläpitoon käytetään keskimäärin vajaat 4 milj. euroa vuodessa. Painorajoituksia voidaan poistaa 6 - 8 sillalta 1,6 milj. euron teemarahoituksella v. 2014 - 2015.

Siltojen vaurioiden määrä lisääntyy ja huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa. Painorajoitettujen siltojen määrä vähenee.

Perustienpidon investoinnit

Perustienpidon rahoituksella pystytään toteuttamaan ainoastaan yksittäisiä pieniä liikenneturvallisuuden parantamiseen, liikenteen hallintaan ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä. Varsinaisia perustienpidon investointeja ei pystytä juurikaan tekemään etenkin ilman kunnan tai muun toimijan vahvaa panostusta. Kokonaisuudessaan rahoitusta on erittäin niukasti, noin 1,0 milj. euroa vuodessa.

Jonkin verran investointeja voidaan kuitenkin toteuttaa erillisrahoituksen avulla. Tällaisia ovat esimerkiksi Oulun seudulle kohdistettu MALPE-rahoitus sekä Itä- ja Pohjois-Suomeen kohdistettu EAKR-rahoitus.



Kuva: Janne Lohela

Suunnittelukauden 2015 - 2019 vaikutustarkastelu

Vaikutustarkastelu on tehty suunnittelukauden keskimääräiseen vuosirahoituskehukseen 52 milj. euroa. Suunnittelukaudella päätieverkon palvelutaso säilyy nykytasolla. Ihmisten päivittäinen liikkuminen ja elinkeinoelämän kuljetukset pystytään turvaamaan. Liikenneverkon kunto kuitenkin heikkenee ja korjausvelka kasvaa, mikä tulee aiheuttamaan ongelmia jo

lähitulevaisuudessa. Liikenteen palvelutaso laskee etenkin päätieverkon ulkopuolella. Kaupunkiseuduilla matka-ajat voivat pidentyä paikallisesti, kun maankäytön muutoksiin ei kaikilta osin pystytä vastaamaan. Alemmalla tieverkolla matka-ajat ja ajokustannukset lisääntyvät jonkin verran kunnan heikkenemisen vuoksi.

| Osa-alue | Vaikutukset | Vuosirahoitus |
|---|---|---------------|
| Talvihoito | Pääteillä liikkuminen on sujuvaa ja turvallista ja että alemmalla tieverkolla liikenne toimii. | 14,2 M€ |
| Sorateiden hoito | Ajo-olosuhteet säilyvät lähes nykytasolla lukuun ottamatta keväällä ja syksyllä esiintyvää kelirikkokautta. | 4,2 M€ |
| Viherhoito | Taajamateiden viherympäristön hoidon taso alenee jonkin verran. Muulla tieverkolla tienvarsien hoito (niitto ja raivaus) säilyy nykyisellään. | 2,1 M€ |
| Liikennemerkkien ja kuivatusjärjestelmien hoito sekä alueiden puh- taanapito | Kuivatusjärjestelmien, rumpujen ym. kunto säilyy nykyisellään. | 2,7 M€ |
| Valaistuksen, liikennevalojen ja pumppaamoiden käyttö ja hoito | Tievalaistus on öisin sammutettuna nykyistä laajemmin. | 3,9 M€ |
| Päällystettyjen teiden ylläpito | Epätasaisten ja vaurioituneiden teiden määrä lisääntyy keskivilkkailla ja vähäliikenteisillä teillä. Vähäliikenteisillä teillä voidaan joutua ottamaan käyttöön päällysteen kunnosta johtuvia nopeusrajoituksia. | 16,6 M€ |
| Sorateiden rakenteiden ylläpito | Kelirikon alaisten tieosuuksien yhteispituus kasvaa suunnittelukaudella ja liikenteelle aiheutuva haitta lisääntyy. | 1,4 M€ |
| Sillat | Siltojen vaurioiden määrä lisääntyy ja huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa. Painorajoitettujen siltojen määrä vähenee. | 3,8 M€ |
| Varusteiden ja laitteiden uusiminen | Varusteiden ja laitteiden kuntotaso heikkenee suunnittelukaudella. | 0,7 M€ |
| Investoinnit | Vuosittain pystytään toteuttamaan vain yksittäisiä kuntien maankäytön kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä sekä pieniä liikenneturvallisuuden parantamiseen, liikenteen hallintaan ja joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä kohteita. | 1,0 M€ |
| Suunnittelu | Suunnitelmavalmius on tyydyttävällä tasolla. | 1,4 M€ |
| Yhteensä | | 52 M€ |

2. Kestävä tienpito – asiantuntijanäkemyks tavoitteellisesta maanteiden kunnosta ja palvelutasosta

Kestävä tienpito -tarkastelussa on esitetty arvio tienpidon rahoituksen tasosta, jolla turvataan tieverkon kunnan säilyminen nykytasolla ja jolla voidaan vastata tienkäyttäjien ja elinkeinoelämän palvelus- ja odotuksiin sekä tukea kuntien maankäytön kehittämistä. Esitys sisältää myös toimenpiteitä, jotka voivat heikentää nykyistä palvelutasoa vähäliikenteisellä tieverkolla. Kestävän tienpidon mukainen toiminta edellyttää jonkin verran muutoksia nykyisiin tienpitoa ohjaaviin toimintalinjoihin.

Päivittäinen kunnossapito

Maanteiden talvihoidossa korkein palvelutaso säilyy nykyisellään vilkkailla pääteillä ja kevyen liikenteen väylillä. Seututeillä parannetaan liukkauden torjuntaa kuljetusketjujen toimivuuden varmistamiseksi. Erittäin vähäliikenteisillä teillä, joilla ei ole säännöllisiä raskaita kuljetuksia, talvihoidon tasoa alennetaan. Näilläkin teillä raskaiden kuljetusten toimivuus voidaan varmistaa täsmähoidolla.

Seututeiden liukkauden torjunnan parantamisen arvioidaan lisäävän tienpitäjän kustannuksia noin 0,2 milj. euroa vuodessa. Erittäin vähäliikenteisten teiden talvihoidon tason alentamisella puolestaan arvioidaan saatavan noin 0,7 milj. euron säästö.

Sorateiden kesähoito säilyy nykytasolla vilkkailla ja keskiviilkailla sorateilla, mutta vähäliikenteisemmällä sorateilla laskeetaan hoidon tasoa. Tällä muutoksella arvioidaan saavutettavan vuositasolla noin 0,5 milj. euron säästö.

Viherhoidossa korkeatasoisina hoidettujen alueiden määrää vähennetään (esim. taajamat, meluvallit, levähdysalueet). Muutoksella voidaan saavuttaa vuosittain 0,2 milj. euron säästö. Muilla alueilla säilytetään nykyinen viherhoidon taso.

Ylläpito

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen päällystetyistä teistä huonokuntoisia on noin 13 %. Eryteisesti huonokuntoisia päällysteitä on keskiviilkailla ja vähäliikenteisillä teillä. Päällysteiden kunnan säilyminen vilkkailla ja keskiviilkailla teillä edellyttää noin 450 km vuosittaista uudelleenpäällystämistä. Tämä taso saavutetaan 25 milj. euron vuosirahoituksella, mikä tarkoittaa noin 8 milj. euron lisäystä nykyiseen rahoitukseen.

Vähäliikenteisten teiden uudelleenpäällystämistä arvioidaan kriittisesti. Mikäli maantien liikennemäärä on alle 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, tehdään uudelleenpäällystäminen ainoastaan tien varren maankäytön tai tien verkollisen aseman sitä edellyttäessä.

Soratieverkon palvelutason varmistamiseksi on tarpeen tehdä runkokelirikkokorjauksia pistemäisinä kohteina noin 20 km vuodessa, minkä kustannusvaikutus on noin 1,2 milj. euroa. Tämän lisäksi on vähäinen määrä erittäin vilkkaita sorateita (noin 25 km), jotka on perusteltua päällystää. Näiden teiden parantamisen kokonaiskustannus on noin 7 milj. euroa.



Kuva: Kari Holma



Kuva: Hilka Piippo

Siltojen osalta tavoitteena on hidastaa huonokuntoisten siltojen määrän kasvua ja vähentää painorajoitusten alaisten siltojen määrää. Tavoitteen toteuttaminen tarkoittaa noin 6 milj. euron vuosirahoitusta.

Lisää rahoitusta tarvitaan myös teiden varusteiden ja laitteiden ylläpitoon ja saneerauksiin. Merkittävimmän kustannuserän muodostavat valaistuksen, tiekaiteiden, viitoituksen, sekä liikennevalojen kunnostukset. Tievalaistusta voidaan purkaa, jos saneeraustarpeessa olevalle valaistukselle ei enää ole alkuperäistä tarvetta. Rahoitustarve on yhteensä noin 1,2 milj. euroa vuodessa.

Investoinnit

Kaikki maantieverkon kehittäminen, mihin ei ole osoitettu erillistä rahoitusta, tehdään perustienpidon rahoituksella. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen perustienpidon investointirahoituksen vuositarve on noin 3 milj. euroa vuodessa. Tämä rahoitustaso mahdollistaa sen, että vuosittain voidaan toteuttaa vaikutuksiltaan tehokkaita 1 - 2 milj. euron hankkeita, esimerkiksi liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Näiden lisäksi toteutetaan liikenneturvallisuuden parantamiseen, liikenteen hallintaan (esim. liikennevalot) ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseen liittyviä pieniä kohteita.

Esitetyllä määrärahalla pystytään vastaamaan kuntien maankäytön kehittämisen liikennejärjestelmälle tuomiin haasteisiin sekä parantamaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Samalla parannetaan liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Maankäytön kehittämiseen liittyvien hankkeiden toteuttaminen edellyttää yleensä kuntien osallistumista rahoitukseen.



Kuva: Janne Lohela

Kestävä tienpito -vaikutustarkastelu

Kestävä tienpito -tarkastelun tuloksena arvioidaan vuosirahoitustarpeeksi noin 66 milj. euroa. Tämä on 14 milj. euroa enemmän kuin suunnittelukaudella 2015 - 2019, mikä tarkoittaa noin 25 % korotusta vuosirahoitukseen. Tällä rahoitustasolla voidaan vastata tienkäyttäjien ja elinkeinoelämän palvelu-

taso-odotuksiin, tukea kuntien maankäytön kehittämistä ja turvata vilkkaiden ja keskivilkkaiden teiden kunnan säilyminen nykytasolla. Vaikutustarkastelu on esitetty oheisessa taulukossa, jossa on kuvattu rahoituksen muutoksen keskeisin vaikutus palvelutasoon ja tieverkon kuntoon.

| Osa-alue | Vaikutukset | Kestävän tienpidon vuosirahoitus | Suunnittelu-kauden vuosirahoitus | Muutos (+ lisäys / - vähenemä) |
|---|--|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Talvihoito | Liikennöinti on sujuvaa vilkkaalla ja keskivilkkaalla maantieverkolla. Erittäin vähäliikenteisten maanteiden palvelutaso voi heiketä jonkin verran. | 13,7 M€ | 14,2 M€ | - 0,5 M€ |
| Sorateiden hoito | Ajo-olosuhteet säilyvät lähes nykytasolla. Vähäliikenteisten sorateiden palvelutaso heikkenee jonkin verran. | 3,7 M€ | 4,2 M€ | - 0,5 M€ |
| Viherhoito | Taajamateiden viherympäristön hoidon taso alenee. Muulla tieverkolla tienvarsien hoito säilyy ennallaan. | 1,9 M€ | 2,1 M€ | - 0,2 M€ |
| Liikennemerkkien, kuivatusjärjestelmien hoito ja alueiden puh- taanapito | Kuivatusjärjestelmien, rumpujen ym. kunto säilyy nykyisellään. Ei vaikutusta palvelu- tasoon. | 2,7 M€ | 2,7 M€ | +/- 0 € |
| Valaistuksen, liikenne- valojen ja pumppaa- moiden hoito | Tievalaistuksen sammutusta jatketaan nyky- linjausten mukaisesti. Vaikutus palvelutasoon on vähäinen. | 3,9 M€ | 3,9 M€ | +/- 0 € |
| Päällystettyjen teiden ylläpito | Vilkasliikenteisten ja keskivilkkaiden teiden sekä kevyen liikenteen väylien päällysteiden kuntotason heikkeneminen pysähtyy. Palvelu- taso säilyy nykyisellään. | 25,0 M€ | 16,6 M€ | + 8,4 M€ |
| Sorateiden ylläpito | Runkokelirikon määrä ei kasva. Liikenteen palvelutaso säilyy nykyisellään. | 2,3 M€ | 1,4 M€ | + 0,9 M€ |
| Erittäin vilkkaiden sora- teiden päällystäminen | Palvelutaso paranee | 1,0 M€ | 0,0 M€ | + 1,0 M€ |
| Sillat | Painorajoitettujen siltojen määrä vähenee. Haitta elinkeinoelämän kuljetuksille vähenee. | 6,0 M€ | 3,8 M€ | + 2,2 M€ |
| Varusteet ja laitteet | Varusteiden ja laitteiden kunto paranee. | 1,2 M€ | 0,7 M€ | + 0,5 M€ |
| Investoinnit | Kuntien maankäytön kehittämismahdollisuu- det ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Toimenpiteiden vaikutusalueella liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus (erityisesti kevyt liikenne) paranee. | 3,0 M€ | 1,0 M€ | + 2,0 M€ |
| Suunnittelu | Esisuunnittelu säilyy nykytasolla ja toteutus- suunnitelmia tehdään investointien toteutus- sen mukaan. | 1,5 M€ | 1,4 M€ | + 0,1 € |
| Yhteensä | | 66 M€ | 52 M€ | + 14 M€ |

Joukkoliikenne

1. Suunnittelukauden 2015 - 2019 linjaukset

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus vahvisti joukkoliikenteen palvelutason ajalle 1.1.2012 - 31.12.2016 toimialueelleen vuoden 2011 lopulla. Tavoitteena on, että linja-autoliikenteen palvelutaso säilyy koko ELY-keskuksen alueella vähintään nykytasoisena. Kaupunkiseuduilla pyritään vaikuttamaan yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa palvelutason paranemiseen. Maakuntakeskusten välisessä liikenteessä palvelujen odotetaan paranevan markkinoiden vapautuessa. Palvelutason säilyttäminen nykytasolla on haastavaa erityisesti maaseutualueilla matkustajamäärien vähetessä. Päätyviä ostosopimuksia on osin uusittu siten, että liikenteiden hankinta on toteutettu yhteisrahoituksella kuntien kanssa. Osa kuntien sisäisistä sopimuksista on siirtynyt kokonaan kuntien vastuulle.

ELY-keskus on tehnyt kuntien kanssa yhteistyösopimuksia, joilla pyritään tiivistämään yhteistyötä liikenteen järjestämisessä ja joissa sovitaan mm. kustannusten jaosta lähivuosina. Liikenne perustuu myös maaseudulla vielä suurelta osin asiakastuloilla toimivaan markkinaehtoiseen liikenteeseen, jota hoidetaan siirtymäajan sopimuksin ja niiden päättyessä reittiliikennelupaliikenteenä. Peruspalvelutason toteutumisessa on puutteita. Jos markkinaehtoisien liikenteen osuus säilyy nykyisellä tasolla, palvelutason säilyttäminen nykytasolla edellyttää noin 4,8 milj. euron rahoitusta vuodessa. Peruspalvelutason toteutuminen edellyttäisi vuosittain noin 5,3 milj. euron rahoitusta. Kaupunkiseuduilla ELY-keskuksen toimivallassa olevassa liikenteessä pyritään siirtymään uuteen valtakunnalliseen lippujärjestelmään vuoden 2016 kesästä alkaen. Tämä edellyttää kaupunkiseutujen liikenteiden kilpailuttamista.

Vaikutukset

Jos markkinaehtoisien liikenteen osuus säilyy nykytasolla, valtion rahoituksella pystytään turvaamaan maaseudun joukkoliikennepalvelujen säilyminen. Nykyisen tasoisella rahoituksella joukkoliikenteen palveluja ei pystytä kuitenkaan kehittämään.

Mikäli kustannukset kasvavat ja lipputulot vähenevät, tarjonta tulee sopeuttaa käytössä olevaan rahoitukseen tai kunnat joutuvat lisääntyvässä määrin osallistumaan liikenteen ylläpitämiseen, jolloin kuntien kustannukset kasvavat.

2. Tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso

Joukkoliikennepalvelut ja niiden kehittäminen voidaan turvata eri toimijoiden yhteistyöllä palvelujen suunnittelussa ja rahoituksessa. Joukkoliikenteen palvelutasoon voidaan tulevaisuudessa aidosti vaikuttaa, mutta tätä mahdollisuutta rajoittavat valtion ja kuntien niukat taloudelliset resurssit. Maaseudun joukkoliikennepalvelujen säilyminen edellyttää jatkossa kuntien osallistumista palvelujen kustannuksiin. Kuntien ja ELY-keskuksen palvelujen yhteissuunnittelua tehostetaan siten, että kuntien erilliskuljetuksiin käytettävää rahoitusta vapautuisi joukkoliikenteen ylläpitoon. ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasopäätöksen (1.1.2017 alkaen) valmistelu on käynnistetty. Valmistelussa määritellään yhteistyössä kuntien kanssa tarvittavat joukkoliikenteen palvelut ELY-keskuksen toimivalta-alueella ja sovitaan kustannusten jaosta.

Yhteistyön tehostamisella ja yhteissuunnittelulla ei ratkaista kokonaan joukkoliikenteen rahoitusvajetta. Valtakunnallisena tavoitteena on joukkoliikenteen peruspalvelujen turvaaminen ja joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattaminen kaupunkiseuduilla ja suurempien keskusten välillä. Tavoitteen suuntaan eteneminen edellyttäisi noin 6 milj. euron rahoitusta vuositason la ELY-keskuksen käyttöön.

Vaikutukset

Joukkoliikennepalvelut turvaavat osaltaan maaseutualueiden säilymistä elinvoimaisina. Mitä paremmat joukkoliikennepalvelut alueella on, sitä vähemmän tarvitaan kunnissa erilliskuljetuksia palvelujen saatavuuden turvaamiseen.

Kaupunkiseuduilla ja vilkkaasti liikennöidyillä yhteysväleillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämisellä voidaan vaikuttaa myönteisesti ympäristöön ja osaltaan vähentää tie- ja katuinfran kehittämistarpeita.

| Joukkoliikenteen palvelut | Vaikutukset | Vuosirahoitus |
|--|---|---------------|
| Suunnittelukausi 2015 - 2019 | Markkinaehtoisien liikenteen osuuden säilyessä nykyisessä laajuudessa ostopalveluilla palvelutaso säilyy nykytasolla. Peruspalvelutason toteutumisessa on puutteita. | 4,8 M€ |
| Tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso 2017 - | Joukkoliikenteen peruspalvelut turvataan koko toimialueella ja joukkoliikenteen markkinaosuus kasvaa kaupunkiseuduilla ja suurempien keskusten välisessä liikenteessä. | 6,0 M€ |
| Lisärahoitustarve | | 1,2 M€ |

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1,
PL 86, 90101 Oulu
puh. 020 636 0020
www.ely-keskus.fi