



Uusi Liikenne Politiikka kunnossapidossa

T.Toivonen
19.4.2013

Mitä uusi liikennepolitiikka on?

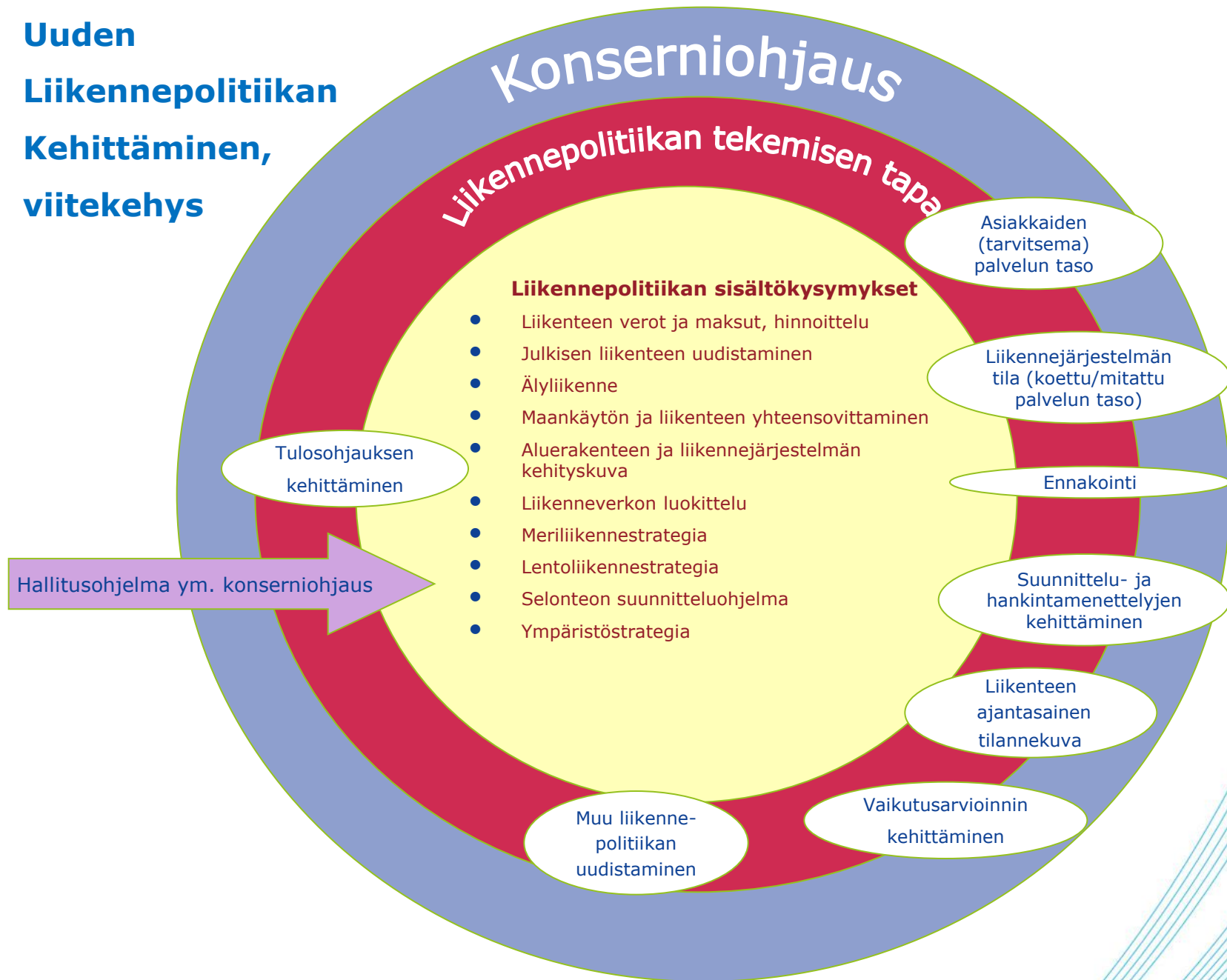
Tausta... Kansallinen älyliikenteen strategia 2009, Liikennerevoluutio 2010-2011, Hallitusohjelma 2011, Liikennepoliittinen selonteko 2012

- **Liikennepolitiikka osa muuta yhteiskuntapolitiikkaa**
- **Palvelutasoon perustuva päätöksenteko**
 - Käyttäjä- ja asiakaslähtöisyyden kehittäminen
- **Monipuolinen keinovalikoima**
 - Liikennejärjestelmän tehokas käyttö
 - Vaikutusten tunnistaminen -> tehokkaimpien keinojen valinta
 - Taloudellinen ohjaus
- **Kasvu- ja liiketoimintamahdollisuuksien edistäminen**
- **Vastuullisuus**
 - Yhteiskunnan resurssien fiksu käyttö
 - Yhteinen ympäristövastuu
- **Yhteistyö ja avoin vuorovaikutus**
- **Ennakkovaikuttaminen**

Uuden liikennepolitiikan teesit

1. Liikennepolitiikan tähtäimessä on koko Suomen etu
2. Liikennepolitiikka on yhteiskuntapolitiikkaa
3. Liikenne on palvelu
4. Julkisin varoin tarjottavan palvelun tason määrittävät päättäjät
5. Palvelun tason perusteina ovat ihmisten, yritysten ja yhteiskunnan tarpeet
6. Resurssit hyödynnetään viisaasti, vastuullisesti ja oikeudenmukaisesti
7. Uusien ideoiden ja teknologioiden mahdollisuuksiin tartutaan rohkeasti
8. Liikennepolitiikka luo edellytyksiä innovaatioille ja uudelle liiketoiminnalle
9. Tuloksena on kokonaisuutena toimiva liikennejärjestelmä – nyt ja tulevaisuudessa
10. Yhteinen työ alkaa nyt!

**Uuden
Liikennepolitiikan
Kehittäminen,
viitekehys**



ULP jalkautus Livissä

LVM/ LIVI tulossopimus vuosille 2013-2015

- Liikennepolitiikka tähtää kasvun, kilpailukyvyn ja hyvinvoinnin tuottamiseen ja tukemiseen koko Suomessa, se on osa yhteiskuntapolitiikkaa. Uuden liikennepolitiikan mukaisesti liikenteen palvelut on tuotettava mahdollisimman viisaasti ja tehokkaasti kulloinkin käytettävissä olevilla resursseilla. Asiakaslähtöisyys, käyttäjien mukaantulo palvelujen suunnitteluun, kehittämiseen ja toteuttamiseen, palvelutaso-ajattelu, monipuolinen keinovalikoima, talouskasvun ja liiketoiminnan edistäminen, vastuullisuus sekä yhteistyö ja avoin vuorovaikutus ovat uuden liikennepolitiikan lähtökohtia.
- Uusi liikennepolitiikka on läpikäyvä linjana kaikessa Liikenneviraston toiminnassa. Liikenneviraston rooli uuden liikennepolitiikan toteuttamisessa ja omaksumisessa on merkittävä ja sen vuoksi se on myös omana painopistealueena.

Painopiste 1. Uuden liikennepolitiikan toteuttaminen

- Liikennevirasto toteuttaa uutta liikennepolitiikkaa mm. kehittämällä ja testaamalla toimintatapoja sovituihin kohteisiin 2013. Liikennevirasto osallistuu ja tuo asiantuntemuksensa LVM:n vetämiin selonteon jatkoselvityksiin (liikennepolitiikan sisältökysymykset) ja osallistuu uuden liikennepolitiikan jalkautuksen koordinoitiin sovitulla tavalla, soveltaa uutta liikennepolitiikkaa ELY-keskusten kanssa ja ottaa toiminnassaan käyttöön yhdessä hyväksytyt uudet toimintamallit.
- Liikennevirasto valmistelee ehdotuksen perusväylänpidon suunnitelmaksi vuosille 2014–2017 keväällä 2013 tehtävän kehyspäätöksen ja liikennepoliittisen selonteon pohjalta vuoden 2014 talousarvion laadinnan pohjaksi.
- Liikennevirasto osallistuu liikenteen verojen ja maksujen uudistamiseen aktiivisesti
- Liikenneviraston viestinnän avulla tuetaan muutosten toimeenpanoa sekä uuden liikennepolitiikan jalkauttamista

Liikennevirasto: olennaiset toimijat ja tekemiset ULP toimeenpanossa 1/3

- Liikenneviraston johtoryhmä
 - Sitoutuu uuden liikennepolitiikan jalkauttamiseen tulossopimuksella
 - Osallistuu uuden liikennepolitiikan jalkauttamisen ohjaukseen
 - Liikenneviraston ohjauksen johtoryhmässä (LYHTY)
- Liikenneviraston edustajat (Ronni, Puntanen) ULP jalkautuksen koordinaatioryhmässä
 - Osallistuvat hankesuunnitelman laadintaan
 - Koordinoivat uuden liikennepolitiikan jalkauttamistoimia
 - Liikennevirastossa ja informoivat johtoa ja asiantuntijoita
 - Informoivat ELY-L johtajia ja LJ-päälliköitä kuukausikokouksissa
 - Järjestävät LIVIn sisäiset tilannekatsaukset 2-3 krt/ v

Liikennevirasto: olennaiset toimijat ja tekemiset ULP toimeenpanossa 2/3

- Toimintatapojen kehittäjät/ Valkoiset soikiot
 - Palvelutaso, asiakaslähtöisyys: Kruth, Karhula
 - Vaikutukset: Goebel
 - Liikennejärjestelmän tila: Kuikka
 - Ajantasainen tilannekuva: Kummala et al
 - Suunnittelu: Karhula, Nuutinen, Snicker-Järvinen
 - Hankinta: Laakso, Kaasalainen
 - Ennakointi: LVM vetoinen Puntanen, Rekimies
 - Tulosohjaus: LVM vetoinen Hiltunen, Ronni
 - Kunnossapito: Toivonen
- Informaatioaineistojen laadinta helmikuun 2013 aikana kustakin em. aihealueesta:
 - Keskeinen ajattelutapa, 3-5 kalvoa + viiteaineistot sekä toimintatavan kehittämisprojektin aikataulu
- Osallistuminen hallinnonalan orientaatiotyöpajaan 7.3.
- Projektien (väli)tuloksista informointi
- Iteraatiokierrokseen osallistuminen ja tekemisen suuntautuminen niiden pohjalta

Liikennevirasto: olennaiset toimijat ja tekemiset ULP toimeenpanossa 3/3

- Strategiaprosesseihin osallistuvat/ Keltainen alue
 - Hinnoittelu/ Goebel
 - Julkinen liikenne/ Rosenberg
 - Älyliikenne/ Kummala
 - Maankäyttö & liikenne/ Karhula
 - Aluerakenne & Liikennejärjestelmän kehityskuva / Karhula
 - Liikenneverkon luokittelu/ Karhula
 - Meriliikennestrategia/ Tuurnala, Eronen et al
 - Lentoliikennestrategia/ Herneoja, Kruth, Karhula
 - Hankeohjelmat/ Nuutinen, Karhula
 - Hankesuunnittelijat / ELY, Livi
 - Ympäristöstrategia/ Säämänen, Hovi
 - Soveltamiskohteiden projektipäälliköt/ Livi, Ely
- Toimintatavan kehittäminen mukaan substanssiprojekteihin
- Osallistuminen hallinnonalan orientaatiotyöpaja, iteraatiokierrokset
- Omalta osaltaan uusien toimintatapojen kehittäminen projekteissa

Kunnossapidon suunnittelu osana ULPia

Mitä on kunnossapidon suunnittelu

- **Suunnittelu poikkeaa monella yksittäisten investointien suunnittelusta**
 - sisältää paljon tieverkkotasosta suunnittelua (verkon eri osien palvelutaso ja sen vaikutukset liikenteellisiin ja yhteiskunnallisiin kriteereihin)
 - sisältää koko väyläomaisuuden ja sen kuntotilan hallinnan
 - keskeinen kysymys on toimenpiteiden kohdentaminen ja ohjelmointi kokonaisuuden (sovittujen linjausten) kannalta parhaalla tavalla

Mitä on kunnossapidon suunnittelu

● Suunnittelu sisältö

- rahoituksen kokonaistarpeen arviointi
- linjaukset verkon palvelutasosta ja väyläpääoman tasosta
 - palvelutason ja vaikutusten optimointi (eri asiakasryhmät, eritasoiset väylät etc.)
 - rahoituksen käytön periaatteet
- väyläverkon luokitukset (kuinka eritasoiset väylät ja niiden palvelutaso priorisoidaan)
- yksittäisten ylläpitokohteiden ohjelmointi (esim. vuotuinen päällystysohjelma)
- laatuvaatimusten määrittely kunnossapidon hankintaa varten
- ylläpidon ja hoidon tuote/kohdekohtaisen suunnittelun (osittain hankinnan yhteydessä), esim. tienpidossa:
 - sillankorjaussuunnitelmat
 - urakkakohtaiset laatu- ja tuotevaatimukset
 - tarkennukset yleisiin vaatimuksiin (tehostettu täsmähoito liikenteen erityistarpeiden perusteella)

Näkökulmia ULP:n kannalta (1)

Kunnossapidon ohjaus ja suunnittelu mahdollistaa uudet ajatukset ja painotukset

- Kunnossapito kohdistuu ja vaikutukset syntyvät **koko verkolla**
 - Verkkotasolla tulevat esille yhteiskunnalliset, alueittaiset ja asiakasnäkökulmat
- Verkkojen luokittelulla ja luokkien tasovaatimuksilla voidaan kohdentaa palvelutasoa erilaisten matkojen ja kuljetusten suhteen ja tukea yhteiskunnan tai yhdyskuntien halutun suuntaista kehitystä.
- Kunnossapidon linjausten valmistelu sisältää vuoropuhelun asiakasryhmien kanssa (tätä voisi vielä voimistaa). Kunnossapidon suunnittelu antaa luonnostaan mahdollisuuden politikoinnille ja uusille painotuksille.
- Kunnossapito on ainoa tienpitäjän toimi suurimmalla osalla tieverkkoa. (Rautateillä investoinnit vaikuttavat verkon pituuteen suhteutettuna enemmän)
 - Seutu- ja yhdysteille ei kohdennu investointeja
- Kunnossapitoa ei liikennepoliittisesti voida korvata investoinneilla, eikä juuri päinvastoinkaan.

Näkökulmia ULP:n kannalta (2)

Kunnossapito on kuitenkin suurelta osin ”must” - toimintaa

- Rahoituksellinen liikkumavara on erittäin pieni. Kaikki raha ”peruspalvelutasoon”, ...eikä riitäkään.
- Osa kunnossapidosta (väyläomaisuuden ylläpito) on irti palvelutasoajattelusta (vrt. putkiremontti). Perustuu tekniseen korjaustarpeeseen.
- Kunnossapito kaavamaista, vaikea kohdentaa verkolla laaja-alaisesti juuri tiettyihin kuljetustarpeisiin → kuitenkin toteutetaan täsmähoitoa, jota voisi lisätä.
- Kunnossapito ei hetkellisesti muuta palvelutasoa kovinkaan paljon, paitsi talvikunnossapidon osalta.
- Päivittäisen kunnossapidon pitkät sopimukset ja urakkamuoto (alueurakat) vähentävät mahdollisuutta joustavaan palveluun. → urakkamuotojen tarkastelu liikennepolitiikan kannalta.

Uuden LiikennePolitiikan haasteita perusväylänpidolle

- Yhteiskuntapolitiikka: Perusväylänpito on keskeisin osa koko väylänpitoa ja merkittävä osa liikennepolitiikkaa. Perusväylänpidon rahoituksella tuotetaan peruspalvelua yhteiskunnalle ja sen ohjauksella vaikutetaan palvelun tasoon ja kohdentumiseen
 - Yhteiskuntapolitiikan eri lohkojen ja panostusten tulee olla samansuuntaisia.
 - Miten saavutetaan paras yhteisvaikutus eri sektoreiden toimien kanssa?
- Asiakaslähtöisyyden kehittäminen: Asiakaslähtöisyys perusväylänpidossa liittyy erityisesti
 - Väyläverkon ja sen liikenteen ja tason hallintaan
 - Päivittäisen kunnossapidon palvelutason määrittelyyn
 - Liikenteen ohjaukseen kulloisessakin asiakastarpeessa
 - Ylläpidon priorisointiin asiakastarpeen perusteella sekä
 - Parantamistoimien suunnitteluun ja priorisointiin yhteistyössä asiakkaiden kanssa.
- Kokonaisvaikutusten hallinta: mistä kaikesta ja miten asiakkaan saama palvelutaso muodostuu ja mitkä toimet ovat siinä olennaisimpia?
- Innovatiivisuus: palveluntuottajien innovaatioiden hyödyntäminen ja siihen kannustaminen hankintamenettelyillä

ULP Kunnossapidossa

ULP lyhyesti:

- Linjausten teko nykyistä vieläkin laajemmalla foorumilla
- Täsmäkunnossapidon lisääminen
- ULP:n huomioiminen urakkamuodoissa (joustomahdollisuuksien lisääminen)
- Yhteistyön lisääminen hankinnassa

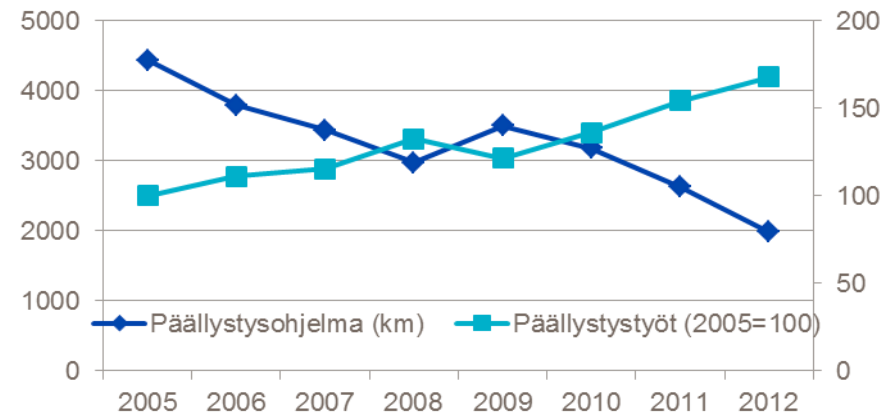
- Kunnossapidon linjausten valmistelu sisältää vuoropuhelun asiakasryhmien kanssa (tätä voisi vielä voimistaa). Kunnossapidon suunnittelu antaa luonnostaan mahdollisuuden politikoinnille ja uusille painotuksille.
- Kunnossapito kaavamaisista, vaikea kohdentaa verkolla laaja-alaisesti juuri tiettyihin kuljetustarpeisiin → kuitenkin toteutetaan täsmähoitoa, jota voisi lisätä.
- Päivittäisen kunnossapidon pitkät sopimukset ja urakkamuoto (alueurakat) vähentävät mahdollisuutta joustaan palveluun. → urakkamuotojen tarkastelu liikennepolitiikan kannalta.
- Erityisesti päivittäisessä hoidossa palvelu- ja laatuajattelun lisääminen urakoitsijoiden toimintakulttuurissa. Yhteisen, liikennettä palvelevan toimintatavan löytäminen menettelyissä.

Mitä ULP kunnossapidossa käytännössä

- Yhteistyötä asiakkaiden kanssa lisätään
 - Kunnossapidon linjaukset, laatu verkon eri osilla, rahoituksen käytön painotukset
 - Päälysteiden uusimisien ja ylläpidon kohteiden priorisointi
 - Hoidon täsmäkohteet
- Päälysteiden ylläpitoon lisätään vaihtoehtoja
 - Päälysteillä voi tarkoittaa useammin, mutta lyhyemmällä matkaa
 - Täsmäpaikkaus
 - Toimenpidevaihtoehtoja paikkaukseen
 - Paikkausurakat
- Hankinta
 - Joustavuuden lisääminen (esim. rahoituksen muuttuessa)
 - Yhteistyö urakoitsijoiden kanssa urakan vaatimusten kehittämisessä
 - Urakoitsijoiden palveluajattelu (hoito)
 - Innovatiivisuus (vaan kuinka?)

Uusia tuulia päällysteiden ylläpitoon – kokeiluriihen satoa

- Enemmän ennakointia: Tarvitaan tarkempaa tilatietoa tiestöltä
- Vaihtuvien nopeusrajoitusten ja varoitusmerkkien käyttö tien pinnan kunnon tai säätilan mukaan
- Vuorovaikutuksen lisääminen tienkäyttäjien kanssa:
 - Järjestetään ELY -keskuksen ”tupailta” tai jalkaudutaan paikalliseen valmiiseen tilaisuuteen
 - Järjestetään ”Nettiyleisötilaisuus” karttapalautejärjestelmän avulla
 - Helppokäyttöinen palvelu ”APS”, kanava tienkäyttäjien havaintojen keräämiseen automaattisesti paikkatietoon sidottuna
 - Etsintäkuulutus paikallislehteen pahimpien/haitallisimpien vaurioiden löytämiseksi kunnostusohjelmaan
- Paikallisen talkoohengen hyödyntäminen –perustetaan vähäliikenteisten teiden ”hoitokuntia”



Raskaan kaluston massat ja mitat

19.4.2013

Logistisia säästöjä raskaille kuljetuksille

Varsinainen muutos

- Ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino 60 t → 76 t
- Kolmeakselinen akseliyhdistelmä 24 t → 27 t
- Sallittu korkeus 4,2 m → 4,4 m

Siirtymäaikana (5 v) sallitut lisäykset nykykalustoon

- 7 -akselinen yhdistelmä 60 t → 64 t
- 2 –akselinen auto 18 t → 20 t
- 3 –akselinen auto 26 t → 28 t



Sama kuljetusmäärä voidaan hoitaa vähemmällä kalustomäärällä

Arvioidut hyödyt elinkeinoelämälle 80 – 160 M€ vuodessa

Energiatehokkuus ja paranee ja CO₂ –päästöt vähenevät

Tieverkon tulee mahdollistaa painavammat ja korkeammat kuljetukset

Tieverkon pullonkauloja tarve poistaa

- Painorajoitettuja siltoja tulee olemaan suuruusluokkaa 400 kpl
- Matalia alikulkuja 150 – 200 kpl

Tienrakenteiden kestävyys varmistettava pitkällä aikavälillä

- Tiet kyllä periaatteessa kestävät, mutta niiden rasitus lisääntyy
- Suurimmat ongelmat: heikot reunat, kapeat tiet, heitot ja muut epätaisuudet
- Korjaustarve lisääntyy, varsinkin kun rakenteet ovat muutoinkin vanhoja ja kuntosuutetta paljon
- Kestävyyteen vaikuttaa olennaisesti paripyörävaatimus
 - Nykyisen kaluston yksittäispyörät rasittavat rakenteita
 - Paripyörörien käyttö lieventää olennaisesti räsitusä
- Painavien yhdistelmien selviytyminen pahoilla talvikeleillä (talvihoidon tehostus)

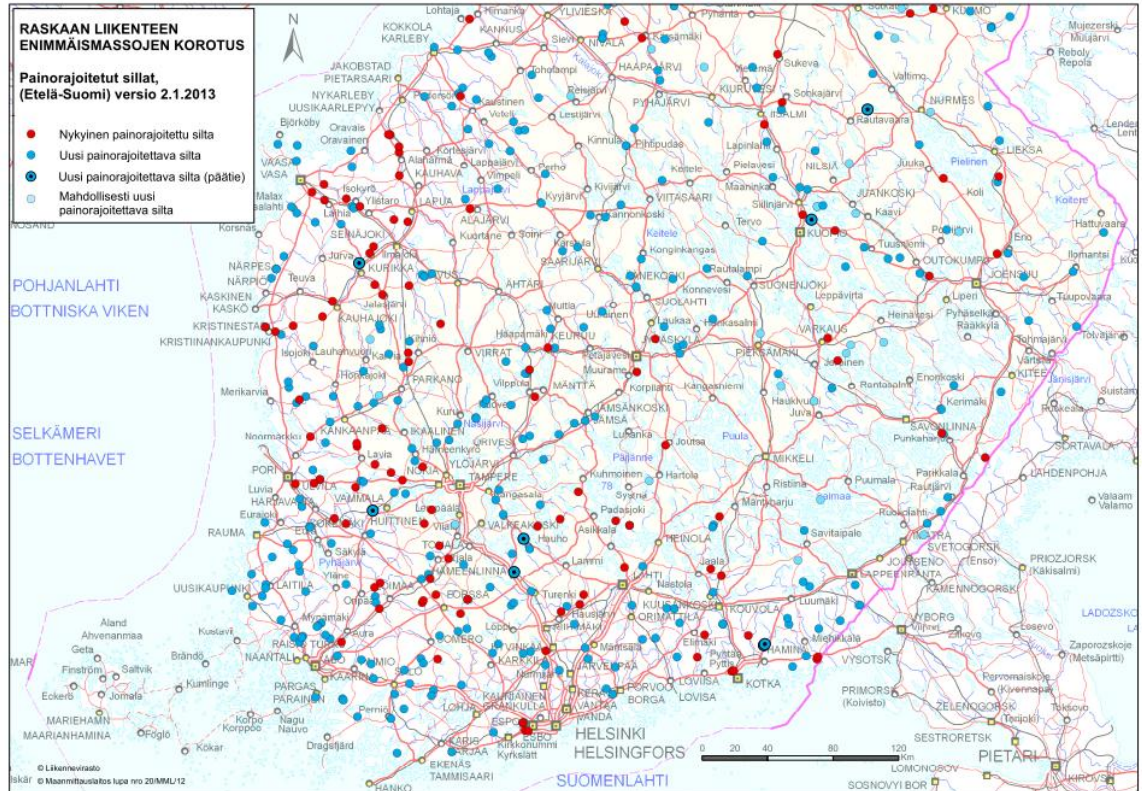
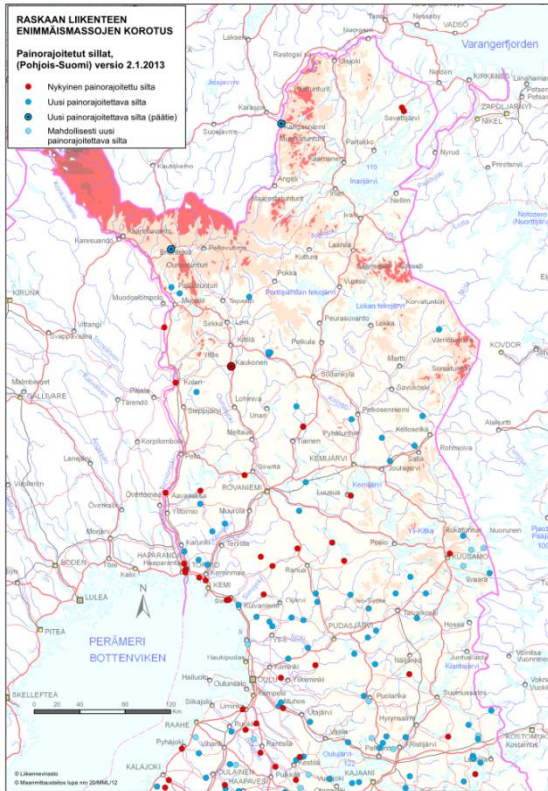
Rahoitustarve maantieverkolla 20 vuoden aikana

- Siltojen painorajoitusten poisto n. 200 M€
 - Matalien alikulkujen poisto n. 200 M€
 - Tierakenteiden vahvistaminen n. 200 M€
 - Alustavat ja valmistelevat työt n. 10 M€
-
- Katu- ja yksityistieverkolla arviolta n. 30 % maantieverkon tarpeesta

Alustava tieto kehysriihen päätöksestä:

- Lisärahoitusta 55 M€ kehyskaudelle
- Siirto suurista investoinneista perusväylänpitoon 100 M€/v 2016 lähtien (osa kunnossapitoon, pääosa pieniin investointeihin ?)

Painorajoitettavat sillat



- Painorajoitettavat sillat pääosin yhdysteillä, pääteillä vain noin 10 kpl
- Kohteista ja korjauksista on jo käyty teknisiä neuvotteluja ELY-jen kanssa

Hyötyjen aikaansaaminen edellyttää yhteistyötä

- Korjausten kohdennus yhteistyössä elinkeinoelämän ja kuljetusalan kanssa
 - Maksimi hyöty kuljetuksille
- Kaupunkien katuverkko, yksityistiet !!!
- Eri toimijoiden keskinäinen informaatio
 - Mm. yhtenen seminaari aiheesta SKAL:n kanssa
- Asiantuntijoiden tietous käyttöön (mm. tierakenteiden kestävyys)

Liikenneviraston kysymykset

Kysely SKAL:n jäsenille

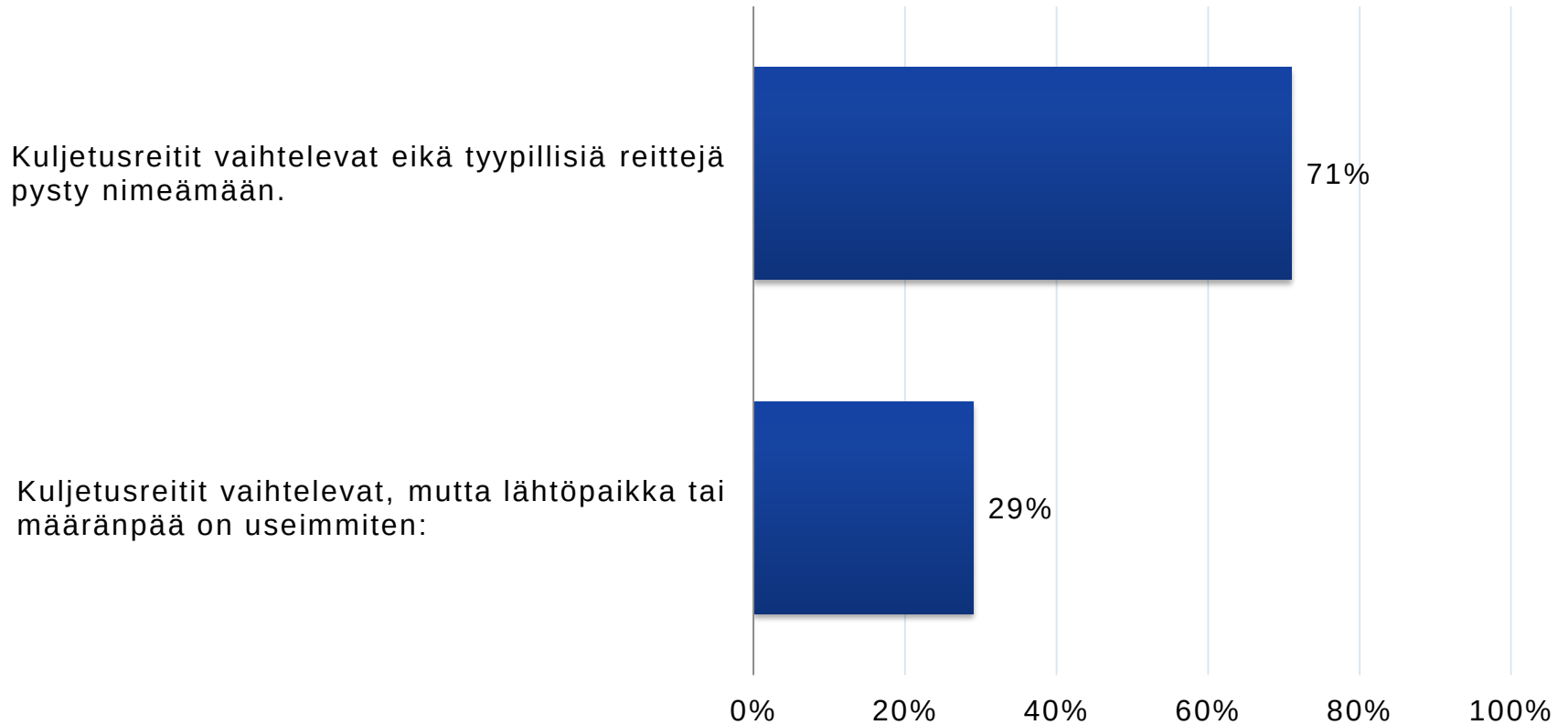
19.–29.3.

N=822



Kuljetusyrityksen pääasiallinen toiminta-alue

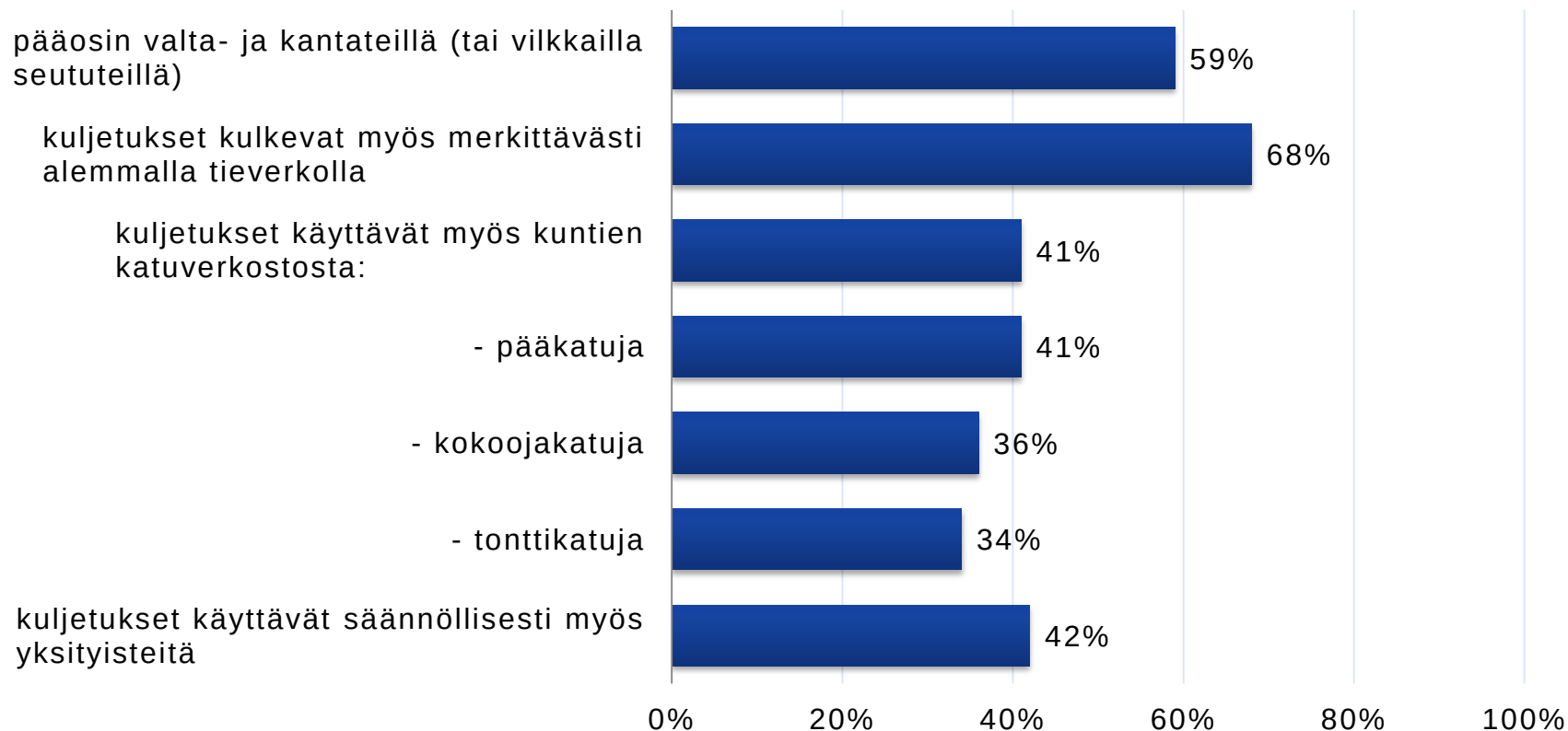
Valitse, jos olet samaa mieltä



■ Mitat ja massat - SKAL-kysely 2, Mitat ja massat - SKAL-kysely 2 (Kaikki) (KA: 1.288, Hajonta: 1.098) (Vastauksia: 749 / 5026 (15%))

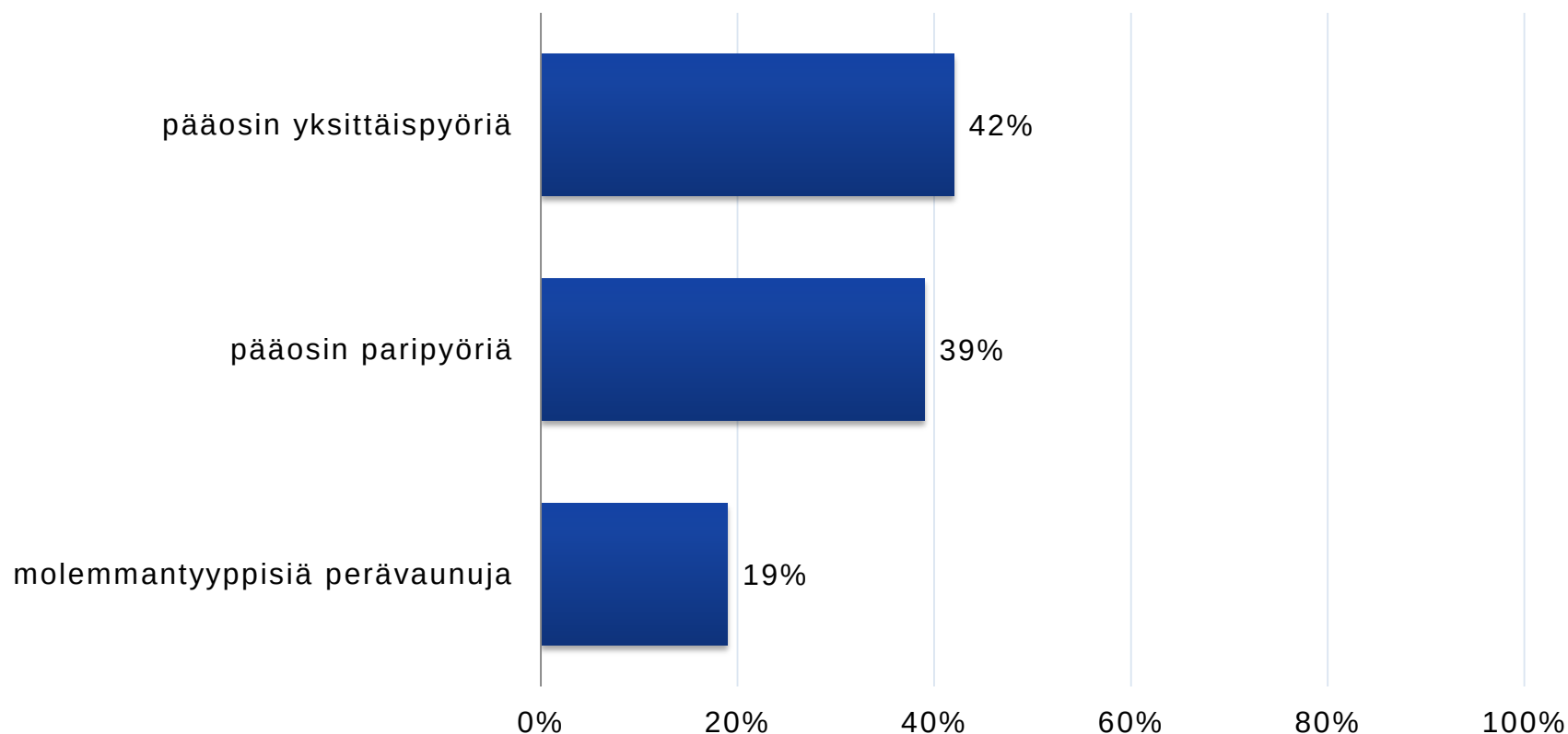


12. Eriluokkaisten liikenneväylien käyttö



■ Mitat ja massat - SKAL-kysely 2, Mitat ja massat - SKAL-kysely 2 (Kaikki) (KA: 3.617, Hajonta: 2.28) (Vastauksia: 809 / 5026 (16%))

15. Nykyisen kalustoni rengastus perävaunuissa on (tien rasitusvaikutusten arviointia varten)



■ Mitat ja massat - SKAL-kysely 2, Mitat ja massat - SKAL-kysely 2 (Kaikki) (KA: 1.764, Hajonta: 1.247) (Vastauksia: 747 / 5026 (15%))

