

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015



Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015

TIEHALLINTO

Tampere 2001

Kannen kuva Erja Joentausta

Viestipaino Oy
Tampere 2001

Julkaisua myy/saatavana:
Tiehallinto, Hämeen tiepiiri, tienpidon suunnittelu

TIEHALLINTO
Hämeen tiepiiri
Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE
Puhelinvaihte 0204 22 11

ALKUSANAT



Tielaitos siirtyi historiaan vuoden 2001 alussa, jolloin sen työn jatkajaksi tuli Tiehallinto-niminen virasto. Hämeen tiepiiri jatkaa yhtenä yhdeksästä tiehallinnon piireistä. Myös toimintaympäristössämme on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Uudistunut tiepiiri vastaa näihin haasteisiin seuraamalla entistä tarkemmin asiakkaidemme tarpeita sekä tarkistamalla tienpidon linjauksia vuoteen 2015 saakka.

Tienpidon rahoituksen oleellinen vähentyminen 90-luvulla, kustannusten nousu ja vastaavasti tieverkolla tapahtunut liikennemäärien jatkuva kasvu aiheuttaa sen, että todelliset tarpeet ovat huomattavasti raportissa esitettyjä suurempia. Tiepiirin perustehtäväksi on määritelty liikkumisen turvaaminen yleisillä teillä kaikissa olosuhteissa. Kun teihin ja siltoihin sitoutuneesta kansallisesta omaisuudesta on myös pidettävä hyvää huolta, jää liikenneolosuhteiden kehittämiseen hyvin niukasti rahaa.

Yhdyskuntarakenteen ja elinkeinoelämän muutokset lisäävät sekä ihmisten että tavaroiden liikkumistarpeita ja keskittävät liikkumista entistä enemmän pääteille ja kaupunkiseuduille. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn turvaaminen edellyttää sujuvia tieyhteyksiä, joten tieverkon kehittämistä voidaan pitää teollisuutemme elinehtona. Kehittämisrahoituksen vähentäminen ja kalliiden, mutta välttämättömien hankkeiden siirtäminen perustienpidon rahoituksella toteutettavaksi tuo mukanaan koko yhteiskuntaan heijastuvia ongelmia. Väestön ja työpaikkojen keskittyessä kaupunkiseuduille, maaseuduilla väestö vähenee. Maaseudulla tienpidon lähtökohtana on, että liikkuminen turvataan kaikkina aikoina koko tieverkolla.

Tienpidon pitkän tähtäyksen linjaukset ohjaavat tiepiirin toimintaa ja ohjelmointia, joka näkyy käytännössä muun muassa tiepiirin vuosittain uusittavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 pohjautuu Tielaitoksen keväällä 2000 valmistuneeseen julkaisuun *Tienpidon linjaukset 2015* sekä laajaan seminaari- ja keskusteluserjaan tiepiirin yhteistyötahojen kanssa. Suunnittelutyöstä on vastannut Hämeen tiepiirissä tieinsinööri *Janne Lintilä*. Raportoinnissa, suunnittelussa ja muissa käytännön tehtävissä on toiminut diplomi-insinööri *Ari Vandell* Tieliikelaitoksen konsultoinnin Länsi-Suomen yksiköstä. Hämeen tiepiirin johtoryhmä on hyväksynyt selvityksen 14.11.2000.

Tampereella 12.2.2001

Mauri Pukkila
Tiejohtaja

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	7
Tienpidon tavoitteet	8
2 TOIMINTALINJAT	10
Toimintalinjojen pääpiirteet	10
Toimenpiteet	11
Rahoitus	14
Yhteenveto toimintalinjasta tuotteittain	15
3 VAIKUTUKSET	16
Vaikutukset pääkohdittain	16
Yhteenveto vaikutuksista	20
Mitä, jos . . .	21
4 PROSESSIKUVAUS	23
Työn eteneminen	23
Yhteistyökumppanit ja osallistuminen	24
Seuranta	24
5 VAIHTOEHDOT	25
Vaihtoehtojen muodostamisperusteet	25
Vaihtoehtojen yleiskuvaus	26
Vaihtoehtojen vaikutustarkastelu	29
6 LAUSUNNOT	30
Maakuntien liittojen lausunnot	30
Alueellisten ympäristökeskusten lausunnot	32
Hämeen tiepiirin vastineet	33

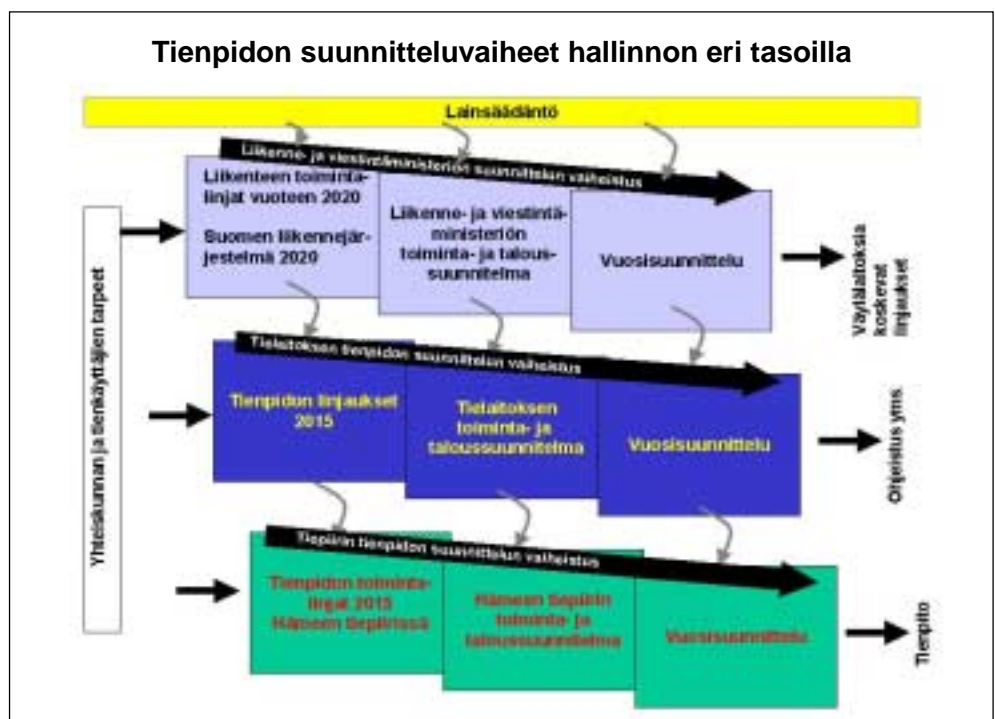
1 JOHDANTO

Tielaitos julkaisi keväällä 2000 *Tienpidon linjaukset 2015* raportin. Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjoissa on tarkennettu laitostasoisia linjauksia alueellisten erityispiirteiden perusteella. Toimintalinjoissa määritellään tienpidon tavoitteet, tiepiirin tienpidon painotukset ja muutokset tuotteittain sekä edelleen näiden linjausten vaikutukset.

Tienpidon toimintalinjojen taustalla on laitostasoisien linjausten lisäksi liikenneministeriön (nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön) *raportit Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020 ja Suomen liikennejärjestelmä 2020*. Tienpidon toimintalinjoista tienpidon suunnittelu etenee keskipitkän tähtäyksen suunnitteluun, jota edustavat toiminta- ja taloussuunnitelmat. Ne tarkennetaan edelleen käytännön toimenpiteisiin vuosisuunnittelulla.

Tienpidon toimintalinjojen tarkasteluajanjaksoksi on valittu 15 vuotta. Todellisuudessa toimintaympäristö muuttuu niin nopeasti, että suunnitelma joudutaan tarkistamaan 5–6 vuoden välein. Edellisen kerran tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelma on laadittu vuonna 1996.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat ja työn lähtökohdat on kirjattu tarkemmin raporttiin *Suunnittelun lähtökohdat*. Tässä raportissa on kuvattu myös odotettavissa olevia toimintaympäristön muutoksia. Työn vaiheet ja vaikutustarkastelu on puolestaan kirjattu suunnitelmasta laadittuun työraporttiin.



Tienpidon tavoitteet

Hämeen tiepiirin tienpidon tavoitteet on määritelty käyttäen hyväksi Tiehallinnon määrittämiä tienpidon tavoitteita, jotka puolestaan on johdettu liikenne- ja viestintäministeriön asettamista koko liikennejärjestelmää koskevista tavoitteista.

Liikenne- ja viestintäministeriön v. 1997 määrittelemät liikennejärjestelmän yleistavoitteet

Talous

- yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
- yritystalous (kilpailukyky, logistiikka)

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

- liikkumisen alueellinen tasa-arvo
- liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo

Ympäristö ja turvallisuus

- ihmisiin kohdistuvien haittojen minimointi
- luontoon kohdistuvien haittojen minimointi
- liikennejärjestelmän sopeutuminen rakennettuun ympäristöön
- luonnonvarojen säästäminen

Hämeen tiepiirin tienpidon tavoitteet

1. Päivittäisen liikkumisen varmistaminen

- Turvataan tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus.
- Mahdollistetaan tienpidon osalta turvallinen liikkuminen.
- Minimoidaan ruuhkien aiheuttamat haitat.
- Mahdollistetaan yhdistetyt kuljetukset sekä toimivat matkaketjut.

2. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

- Kohdennetaan ja mitoitetaan tienpidon toimet yhteiskunnan kannalta taloudellisesti.
- Tuetaan liikennejärjestelmän kehittämistä, yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä.
- Tuetaan valtakunnan, maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmien tavoitteita.
- Liikenneverkon pääoma-arvo pidetään yhteiskunnan ja käyttäjien kustannusten kannalta optimitasolla.

3. Liikenneturvallisuus

- Tienpidolla mahdollistetaan liikkuminen ilman vakavia onnettomuuksia.
- Vähennetään suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia sekä lievennetään niiden seurauksia.
- Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta myös kaatumis- ja liukastumisonnettomuuksien osalta.

4. Ympäristö

- Edistetään hiilidioksidipäästöjen valtakunnallista vähentämistavoitteiden toteutumista.
- Vähennetään tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesi- ja meluhaittoja.
- Sopeutetaan ratkaisut yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan sekä taajama- ja kaupunkikuvaan.
- Vältetään uusien teiden sijoittamista arvokkaille luonto- ja kulttuurialueille.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä ja luonnonvarojen säästeliästä käyttöä.
- Liikenteen aiheuttamat terveyshaitat pidetään mahdollisimman vähäisinä.

5. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen

- Mahdollistetaan yritysten järkevä sijoittuminen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen että yritysten kilpailukyvyn kannalta.
- Varmistetaan tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus.
- Kehitetään kansainvälisiä liikennekäytäviä ja -alueita.
- Turvataan elinkeinoelämän ja maaseudun perustuotannon välttämättömät kuljetukset.
- Lisätään kuljetusten luotettavuutta ja aikatauluvarmuutta.

6. Alueellinen ja sosiaalinen tasapuolisuus

- Otetaan tienpidossa huomioon valtakunnalliset ja maakuntien – alueiden käyttötavoitteet.
- Liikennejärjestelmä ja tienpito tukevat alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
- Otetaan huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset tarpeet kasvavan ja pienenevän väestömäärän alueiden liikkumismahdollisuuksien turvaamista suunniteltaessa.
- Tienpidon toimenpiteissä ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan väestön ikärakenteen ja muista yhteiskunnan arvioiduista muutoksista johtuvat tarpeet.
- Turvataan kaikkien väestöryhmien liikkumistarpeet riippumatta ihmisten iästä, sukupuolesta, liikuntakyvystä tai taloudellisesta asemasta kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla.
- Turvataan joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet sekä jalankulku- ja pyöräilymahdollisuudet

2 TOIMINTALINJAT

Toimintalinjojen pääpiirteet

- 1. Tiestön pitäminen liikennekelpoisena on tiepiirin perustehtävä**
- 2. Tieomaisuudesta pidetään hyvää huolta**
 - Päälystetyn tiestön kunnan heikkeneminen pysäytetään.
 - Sorateillä painopiste yksittäisistä kelirikkokorjauksista ja päälystämisestä hoitoon ja rakenteen parantamiseen kohdentaen ne elinvoimaisille ja kehittyville alueille.
 - Siltojen lisääntyvään korjaustarpeeseen vastataan.
- 3. Pääteiden parantaminen keskittyy tärkeimmille liikennekäytävillä**
 - kehittämishankkeina edistettävät tiet: vt 2, vt 3, vt 4, vt 9, vt 10–vt 12 Hämeenlinna–Lahti–(Kouvola)
 - perustienpidon hankkeina parannettavat tiet: valtateillä 3, 9, 10, 12 ja kantatiellä 54 yksittäisiä liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä.
- 4. Kaupunkiseuduilla edistetään läpikulkuliikenteen käyttämien pääteiden kehittämistä**
- 5. Kaupunkiseuduilla painotetaan liikennejärjestelmän kannalta tärkeiden yhteyksien parantamista kaikkien kulkumuotojen (jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne ja tavaraliikenne) osalta**
- 6. Muut tieverkon investoinnit tehdään lähinnä liikenneturvallisuuden perusteella tai ne ovat investointeja, jotka vähentävät käyttökustannuksia**
- 7. Liikennetiedotuksen avulla tehostetaan liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta. Lisäksi edistetään informaatioteknologian mahdollisuuksien kehittämistä.**
- 8. Ympäristöinvestoinnit toteutetaan laadittujen suunnitelmien mukaisesti. Haittojen korjaustarve vähenee, mutta ympäristöarvojen merkitys toiminnassa kasvaa.**

Toimenpiteet

Toimenpiteiden kohdentamisessa on haluttu tuoda enemmän asiakasnäkökulmaa tiehallinnon palveluihin. Tämän vuoksi toimenpiteet esitetään perinteisen tuotejaon sijasta jaotuksella päätiet, kaupunkiseudut, taajamat ja muut tiet.

Päätiet

Hämeen tiepiirin keskeisestä sijainnista johtuen tiepiirin rooli on merkittävä valtakunnallisesti tärkeiden liikenneyhteyksien kehittämisessä. Yhdyskuntarakenteen voimakas kehittyminen Helsinki–Tampere–Vaasa sekä Helsinki–Lahti–Jyväskylä liikennekäytävien varsilla korostaa valtateiden 3 ja 4 valtakunnallista merkitystä.

Päätiet on jaettu osaverkkoihin liikenteen ja verkostollisen aseman mukaan. Valtakunnallisissa Tienpidon linjauksissa on esitetty ensisijaisesti kehitettävien pääteiden runkoverkko. Näistä on lisäksi valittu ne tieosuudet, joiden kehittäminen on vuoteen 2015 mennessä ajankohtaista. Kehitettävien yhteyksien merkittävänä valintaperusteena on ollut niiden tärkeä asema yritysten logistisessa ketjussa.

Tiepiirissä edistetään kehittämishankkeina laitostasoisissa linjauksissakin esitettyjä teitä eli valtateita 3, 4 ja 9. Lisäksi tiepiiri edistää kehittämishankkeina valtatie 2 parantamista sekä yhteyden Hämeenlinna–Lahti–(Kouvola) parantamista valtateilla 10 ja 12.

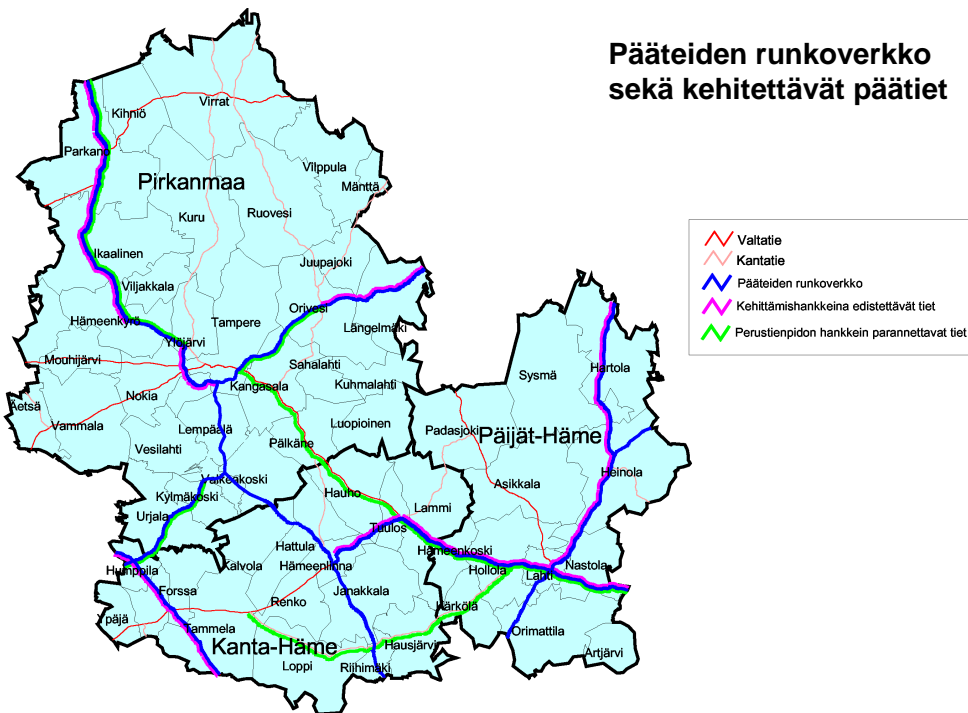
Edellisten lisäksi tiepiiri parantaa valtateiden 3 (Tampere–Vaasa), 9 (Turku–Jyväskylä), 10 (Hämeenlinna–Tuulos), 12 (Tampere–Kouvola) ja kt 54 (Tammela–Lahti) olosuhteita perustienpidon rahoituksella. Näillä teillä toteutetaan yksittäisiä liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä, kuten ohituskaistoja ja liittymäjärjestelyjä. Valtateilla 3, 10 ja 12 varaudutaan tekemään perustienpidon rahoituksella väliaikaisratkaisuja ennen kehittämishankkeina parantamista.

Muulla päätieverkolla tehdään vain välttämättömät liikenneturvallisuutta edistävät toimenpiteet.

Ympäristötoimenpiteiden osalta ei käytetä luokittelua, vaan toimenpiteiden valinta perustuu niiden tehokkuuteen noudattaen laadittuja ympäristöohjelmia. Ympäristön suojaustoimenpiteiden osalta päätiet ovat yleensä tehokkaita parantamiskohteita.

Pääteiden hoito ja ylläpito säilytetään nykyisellä, korkealuokkaisella tasolla.





Kaupunkiseudut

Kaupunkiseuduilla tarkoitetaan tässä yhteydessä Tampereen, Hämeenlinnan ja Lahden seutuja. Näiden alueiden tieverkon kehittämistä edistetään läpikulkuliikenteen käyttämillä päätieverkon reiteillä.

Kaupunkiseuduilla korostuu matkaketjuajattelu ja liikenteen monimuotoisuus. Kaupunkiseuduilla tuetaan kaikkien liikennemuotojen toimintaedellytyksiä sekä eri liikennemuotojen välisiä toimintoja. Tieverkon kehittämisen lisäksi tehdään liikennejärjestelmäyhteistyötä etenkin asemien ja terminaalien sekä niihin johtavien yhteyksien kehittämiseksi. Perustienpidon toimenpiteissä korostuu liikenneturvallisuuden parantaminen. Hämeen tiepiiri lisää panostustaan kaavoitusprosessissa. Tavoitteena on parantaa liikenteen ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta sekä näin vähentää yhdyskuntarakenteen muutoksista aiheutuvia liikenteellisiä haittoja.

Kaupunkiseuduilla melusuojaukset ovat tehokkaita, joten ne keskittyvät kaupunkiseutujen pääteille. Kaupunkiseuduilla suojataan myös pohjavesialueita alemman riskin perusteella laaditun toimenpideohjelman mukaan. Hoidon, ylläpidon, kevyen liikenteen väylien rakentamisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen linjaukset ovat samoja kuin taajamissa.



Taajamat

Kunnossapidossa korostetaan taajamia. Liikenneympäristön hoidossa painotetaan viihtyisyyttä pääteiden lisäksi vain taajamissa. Näissä säilytetään liikenneympäristön hoidossa nykyinen taso. Taajamien liikenteelliset erityispiirteet ja poikkeavat rakenteet asettavat erityisvaatimuksia talvihoidolle. Tiepiirin talvihoitopolitiikassa on taajamille muodostettu valtakunnallisesta luokituksesta poikkeava talvihoitoluokka.

Taajamissa parannetaan liikenneturvallisuutta nopeusrajoituksia tukevin toimenpitein. Toimenpiteet ovat kuitenkin kevyitä ja kohdentuvat vain ongelmakohtiin. Viihtyisyyttä ei paranneta. Nopeusrajoitusten alentamiseen ei tiepiirin alueella enää juurikaan ole realistisia mahdollisuuksia. Kevyen liikenteen verkkoa täydennetään ja laajennetaan taajamissa sekä tärkeimpien asutus- ja palvelukeskusten välillä. Kaupunkiseutujen tavoin Hämeen tiepiiri lisää panostustaan kaavoitusprosessissa.

Muut tiet

Tiet pidetään liikennöitävässä kunnossa läpi vuoden. Talvella saattaa vähäliikenteisimmillä tieosilla raskaan liikenteen kulku hetkeksi hankaloitua. Lisäksi raskasta liikennettä rajoittavat kelirikkovauriot ja painorajoitukset.

Päällystetyn tieverkon kunnan heikkeneminen pysäytetään. Tämä edellyttää kuitenkin nykyisen linjauksen jatkamista ylläpidossa eli paikkausten ja uusien menetelmien käytön sekä niistä aiheutuvien esteettisten ja ajomukavuuteen vaikuttavien haittojen hyväksymistä.

Sorateistä huolehditaan ensisijaisesti hoitotoimenpitein. Sorateiden hoitoa tehostetaan luokittamalla tiet sorastuskierron mukaan ja nopeuttamalla kiertoa tärkeimmissä luokissa. Sorateiden rakennetta parannetaan laajempina kokonaisuuksina. Vähitellen näillä rakenteen parantamisinvestoinneilla korvataan kelirikkokorjaukset. Soratiet parannetaan ensisijaisesti sorateinä. Sorateita päällystetään kuitenkin edelleen. Parantamiskohteiden valintaan

vaikuttaa taloudellisen kannattavuuden ohella myös kylien elinvoimaisuus.

Liikenneympäristön hoidossa keskitytään liikenneturvallisuuden kannalta oleellisimpaan.

Alemmalta tieverkolta parannetaan vain selvimmät liikenneturvallisuusongelmakohteet. Liikenneturvallisuustoimenpiteitä kehitetään nykyistä kokonaisvaltaisemmiksi. Samalla kertaan parannetaan pidempi tieväli tai laajempi tieverkon osa poistamalla samantyyppiset liikenneturvallisuusongelmat tarkasteltavalta alueelta.



Rahoitus

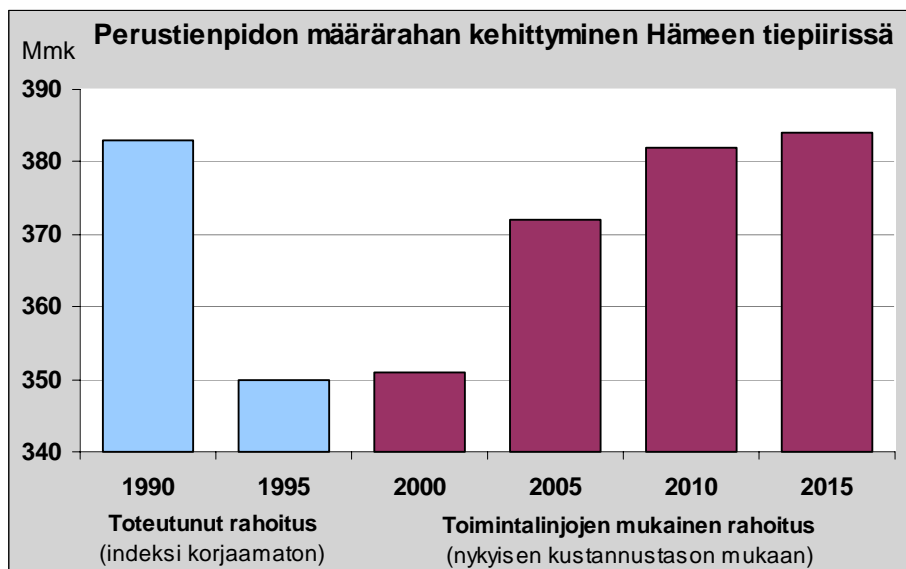
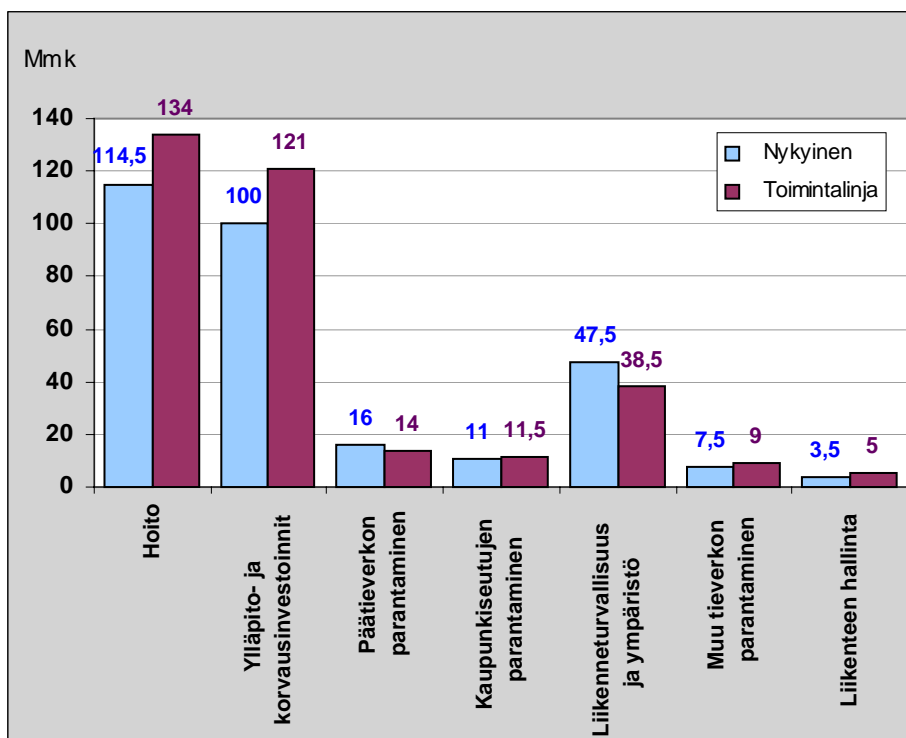
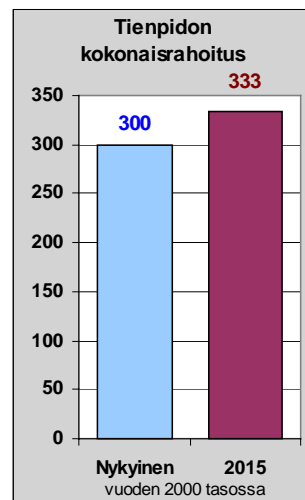
Valitun toimintalinjan vuotuinen rahoitus vuonna 2015 on 333 miljoonaa markkaa. Nykyisin perustienpitoon käytetään noin 300 miljoonaa markkaa ilman tiehallinnon omia kuluja.

Rahoitustason kasvattamiselle on realistiset perusteet. Ensinnäkin laitos-tasoiset linjaukset painottavat pääteitä ja kaupunkiseutuja. Toiseksi Hämeen liikennemäärät kasvavat muuta maata nopeammin. Lisäksi voidaan laitosuudistuksen johdosta odotettavissa olevat hyödyt siirtää tienpitoon.

Investointien painopistettä siirretään ylläpitoon ja korvausinvestointeihin. Laajennus- ja uusinvestointien rahoitus tulee vastaavasti vähenemään nykyisestä.

Alemman tieverkon rahoitus säilyy lähes nykyisellä tasolla. Tämä ei vastaa läheskään tiedossa olevaa parantamistarvetta. Kaupunkiseuduilla rahoitusta lisätään mm. joukkoliikenteen toimintaympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuuden parantamiseen käytettävää rahoitusta joudutaan lisäämään, jotta tavoite myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen jatkumisesta saavutetaan. Liikenteen hallinnan käyttökustannukset tulevat suunnittelukaudella kasvamaan selvästi laitteiden lisääntyessä. Kevyen liikenteen väylien rakentamiseen käytettävä rahoitus säilyy nykyisen suuruisena.

Kaikkia esitettyjä linjausmuutoksia ja niiden perusteella laskettuja muutoksia tuotteiden rahanjaossa ei voida välittömästi toteuttaa. Ainakin suunnitelmakauden alkuvuosina Tiehallinnolle ja tiepiirille asetetut tulostavoitteet saattavat ohjata tienpitoa vielä perinteiseen suuntaan. Suunnitelmakauden aikana muutoksia toteutetaan esitettyjen linjausten mukaisesti tiepiirissä tehtävien päätösten ohella myös vaikuttamalla tienpidon ohjausjärjestelmiin.



Yhteenveto toimintalinjasta tuotteittain



Tärkeimpiä pääkohtia tiestön hoidon osalta:

- Hoitoluokkia yhtenäistetään ja hoitoa tehostetaan.
- Tehostumisesta saavutettavaa säästöä ohjataan pääteiden hoidon ajoituksen ja valmiuden sekä taajamien talvihoidon oikea-aikaisuuden ja laadun parantamiseen.
- Alemmalla tieverkolla parannetaan hieman liukkauden torjunnan tasoa.
- Täsmähoitoa kohdennetaan ajallisesti tarpeeseen paremmin vastaavaksi, mutta sitä ei määrällisesti lisätä.
- Sorateiden hoitoon lisää rahoitusta ja sorastuskiertoa lyhennetään tärkeimmillä teillä.
- Liikennenympäristön hoidossa painotetaan liikenneturvallisuutta sekä pääteiden ja taajamien viihtyisyyttä.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön ylläpito- ja korvausinvestointien osalta:

- Päätiet pidetään tasaisina ja urattomina.
- Siltojen kunto säilytetään nykytasolla.
- Päälyllystettyjen teiden rakenteen parantamistarve lisääntyy, johon vastataan lisäämällä korvausinvestointien rahoitusta.
- Alemman päälyllystetyn tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään.
- Alemmalla tieverkolla hyväksytään kevyet ylläpitomenetelmät.
- Sorateita kunnostetaan pääsääntöisesti sorateinä.
- Kelirikkorjauksista siirretään painopistettä soratieosuuksien rakenteen parantamiseen.
- Kevyen liikenteen väyläverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön laajennus- ja uusinvestointien osalta:

- Päätieverkolla toteutetaan kehittämissuunnitelmien lisäksi vain sovittujen liikennekäytävien oleelliset hankkeet.
- Pääteiden runkoverkon kehittämistä edistetään.
- Muulla tieverkolla toteutetaan lähinnä vain liikenneturvallisuusinvestointeja
- Kevyen liikenteen väyläverkkoa täydennetään.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa ja varustusta parannetaan kaupunkiseuduilla valituilla laatuikäytävillä.
- Ympäristöhaittoja korjataan ja uusien syntymistä ehkäistään.
- Taajamahankkeet toteutetaan karsittuina keskittyen liikenneturvallisuuden parantamiseen.
- Liikenneturvallisuusinvestoinnit kallistuvat, joten rahoitusta vastaavasti lisätään.

Tärkeimpiä pääkohtia liikenteen hallinnan osalta:

- Nopeusrajoitusten tueksi tehdään fyysisiä toimenpiteitä.
- Muuttuviin nopeusrajoituksiin ja liikenneturvallisuutta parantaviin varoitusjärjestelmiin investoidaan nykyisellä tasolla.
- Vain liikenneturvallisuutta parantavat tai taloudellisesti tehokkaiksi todetut tienvarsille sijoitettavat telematiikkainvestoinnit toteutetaan.
- Investoinneilla turvataan myös nykyisten laitteiden kunto ja mahdollinen päivittäminen tekniikan kehittyessä.
- Liikenteen hallinnan käyttökustannukset lisääntyvät.
- Liikennetiedotuksella tuotetaan tietoa liikennekelpoisuudesta; kelirikko, painorajoitukset, tietyö, ruuhkat.
- Yhteistyötä kehitetään eri osapuolten kanssa.
- Varaudutaan tuottamaan tietoa uusiin liikenteen hallinnan sovelluksiin.

3 VAIKUTUKSET

Vaikutukset pääkohdittain

Päivittäisen liikkumisen turvaaminen

Valitussa toimintalinjassa esitetyillä hoidon ja ylläpidon toimenpiteillä turvataan koko tieverkon säilyminen liikennekelpoisena ilman huomattavia ongelmia. Tällä tarkoitetaan pääteillä hyviä ja alemmalla tieverkolla vähintään tyydyttäviä ajo-olosuhteita. Tieverkon pituudessa tulee uuden maankäyttö- ja rakennuslain nojalla tapahtumaan huomattavia muutoksia. Niiden vaikutusta on pohdittu tarkemmin herkkyytarkastelussa. Kevyen liikenteen verkon pituus kasvaa, mutta kasvuvauhti hidastuu.

Kaupunkiseutujen vilkkaimmilla teillä liikenteen turvaaminen vaatii tieverkon kehittämistä. Läpikulkuliikenteen käyttämien pääteiden ongelmat poistuvat kaupunkiseuduilla, jos tiepiirin linjauksissa näille teille esitetty kehittämissankkeina edistäminen toteutuu. Eräillä kaupunkiseutujen sisääntuloteilla ja alempiasteisilla tieverkon osilla on kuitenkin ilman toimenpiteitä odotettavissa kasvavia sujuvuusongelmia vuoteen 2015 mennessä.

Alemmalla tieverkolla on kelirikkokorjauksin turvattu syrjäisempien alueiden ajo-olosuhteita. Siirrettäessä painopistettä hoitoon ja rakenteen parantamiseen lisätään alemman tieverkon saavutettavuutta, sillä painorajoituksia voidaan näillä toimenpiteillä vähentää paremmin kuin yksittäisten kohtien korjauksella. Jouduttaessa entistä enemmän priorisoimaan toimenpiteitä, tienpitäjien kustannukset saattavat kasvaa ja asiakastytyväisyys heiketä.

Ajo-olosuhteet säilyvät talvisin nykyisellä tasolla. Nykyisen kehityksen jatkuessa päällystettyjen teiden kunto heikentyy ja myös niiden talvihoito vaikeutuu. Tämä kehitys saadaan kuitenkin katkaistua esitetyllä toimintalinjalla.

Päällystetyn tieverkon kunnostustarpeet lisääntyvät koko ajan. Esitetyn toimintalinjan mukaiset muutokset on tehtävä nopeasti, jotta esitetyllä rahoituksella tieverkon kunnan heikkeneminen saadaan pysäytettyä. Siltojen kunnostustarve kasaantuu jonkin verran tuleville vuosille, mutta niiden toimivuus saadaan turvattua.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Tienpidon kustannukset säilyvät lähes nykytasolla, mutta toimintalinjan toteuttaminen edellyttää nykyistä suurempaa tehokkuutta. Tämä johtuu korkeammasta vaatimustasosta ja tavoitteiden vaatimasta jatkuvasta eri osaluokkien kehittämistä.

Pääteiden kehittäminen pienentää ajokustannuksia valtakunnallisesti merkittävillä tieosuuksilla. Kaupunkiseutujen paikoittainen ruuhkautuminen yhdessä niiden suurten liikennemäärien ja nopean kasvun kanssa kuitenkin heikentää liikennetaloutta kokonaisuutena.

Seurattavat indikaattorit:

Talvihoitourakoiden laatu-
alitusten määrä: 6%
(talvi 1999/2000)

Talviajan tienpidon asiakas-
tyytyväisyys: 7,59
(talvi 1999/2000)

Seurattavat indikaattorit:

Laatutason alittavien päällystettyjen teiden määrän muutos edelliseen vuoteen verrattuna: 51 km

Painorajoitusten määrä: 705 km

Sorateiden inventoitu runko-
kelirikkipituus: 287 km

Seurattavat indikaattorit:

Tieverkon pituus: 9506 km
(1.1.2000)

Kevyen liikenteen verkon
pituus: 643 km
(1.1.2000)

Seurattavat indikaattorit:

Ruuhkautuneiden tieosuuk-
sen pituus (HCM:n palvelutasot
E ja F): 110 km

Seurattavat indikaattorit:

Tienpidon kustannukset /
liikennesuorite / asiakastyty-
väisyys:

379,4 Mmk/v (v. 2000) / 5032
milj. ajon.km (v. 1999) / 7,51
(talvi/kesä ka.)

LAM-pisteiden keskinopeus:
89,3 km/h (v. 1999)

Tieverkon ajokustannukset
(HIPS-tieto): 9,53 mrd. mk/v

Jonoutuneen liikenteen osuus
LAM-pisteissä: 5,1 % (vähin-
tään 5 auton jono, väli alle 2s)

Hidastuneen liikenteen osuus
16,3% (alle 90% vapaasta
nopeudesta)

Seurattavat indikaattorit:

Yleisen talouden kehityksen mittarit

BKT / asukas EU 15 = 100:
 Kanta-Häme 85,4
 Pirkanmaa 90,7
 Päijät-Häme 84,8
 (v. 1997)

Työpaikkojen määrä:
 Kanta-Häme 63 336 kpl
 Pirkanmaa 182 703 kpl
 Päijät-Häme 77 791 kpl
 (v. 1998)

Liikenteen sujuvuuteen liittyvät ongelmat kasvavat jonkin verran kaupunkiseuduilla. Pääteillä sujuvuus tulee puolestaan paranemaan edellyttäen, että Tiehallinnon linjauksissa esitetyissä kehittämiskohteissa parannetaan ongelmallisimpien tieosuuksien liikennöitävyyttä.

Tienpidon vaikutuksia yhteiskuntatalouteen on yksiselitteisesti vaikea arvioida, mutta liikennejärjestelmän merkitys on kuitenkin kiistaton. Merkittäviä positiivisia vaikutuksia aikaansaava tekijä on tiestön kunnon parantaminen. Kunnon parantamiseen tähtäävällä toiminnalla voidaan varmistaa maksimi-hyötykuormien kuljetukset tieverkolla. Merkittäviä kerrannaisvaikutuksia saavutetaan myös liikenneturvallisuuden paranemisen johdosta. Saavutettavuuden ja sujuvuuden parantamisen kerrannaisvaikutukset yhteiskuntatalouteen jäävät sen sijaan vähäisiksi.

Liikenneturvallisuus

Seurattavat indikaattorit:

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä yleisillä teillä: 473 kpl (v. 1999)

Liikenteessä kuolleiden määrä yleisillä teillä: 61 (v. 1999)

Kevyen liikenteen onnettomuuksien määrä yleisillä teillä: 118 (1999)

Laskennallinen heva-poistuma: 5,6 heva-onn./v (ennuste 2000)

Liikenneturvallisuuden nykyinen taso turvataan hoidon ja ylläpidon toimenpitein. Liikenneturvallisuuden parantaminen sen sijaan entisestään vaikeutuu ja tulee vaatimaan uusia toimintamuotoja, yhteistyötä ja perinteisen tienpitäjän roolin laajentamista. Tienpidon toimenpitein parantaminen kohdistuu sinne, missä se on tehokkainta. Taajamien, kaupunkiseutujen ja vilkasliikenteisten pääteiden onnettomuusriskiä vähennetään. Toisaalta juuri näille teille ennustettu voimakas liikenteen kasvu pitää onnettomuuksien lukumäärän lähes nykyisen suuruisina.

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien, suistumis-, kohtaamis- ja liittymäonnettomuuksien vähentämiseen. Lisäksi lievennetään onnettomuuksien vakavuutta liikenneympäristön pehmentämistoimenpitein ja laskemalla nopeuksia. Tehokkaimmat perinteiseen tienpitoon luettavissa olevat toimenpiteet on kuitenkin jo tehty. Investoinnit eivät kuitenkaan lisäänty, eli onnettomuuksien vähentäminen hidastuu nykyiseen vauhtiin verrattuna jos liikenneturvallisuudelle ei anneta nykyistä enemmän painoarvoa. Perinteisen tienpitäjän roolin laajentaminen tiellä liikkujaan kohdistuvaan tai ajoneuvoon kohdistuvaan liikenneturvallisuustyöhön vaatii yhteistyötä muiden asiasta nykyisin vastaavien tahojen kanssa.



Ympäristö

Nykyiseen toimintaan verrattuna esitetty toimintalinja ei heikennä tilannetta. Käytännössä kuitenkin sekä liikenne että tienpito vaikuttavat ympäristöön ihmisen muun toiminnan tavoin lähes poikkeuksetta negatiivisesti. Toimintalinjoissa on esitetty toimenpiteitä, joilla parannetaan ympäristön tilaa ja korjataan aiempia puutteita. Useimmiten tienpidolla onkin sekä negatiivisia että positiivisia vaikutuksia ympäristöön.

Melualueella asuvien määrä kasvaa liikenteen lisääntyessä ja maankäytön tiivistyessä. Esitetyillä toimenpiteillä pystytään kuitenkin ongelmallisimmat kohteet suojaamaan. Liikenteen päästöt puolestaan vähenevät hiilidioksidia lukuun ottamatta suunnittelukauden aikana, mutta toimintalinjan osuus tähän kehitykseen on vähäinen. Pinta- ja pohjavesien laatu jonkin verran paranee tiesuolauksen vähenemisen ja esitettyjen suojausten ansiosta verrattuna nykyisen toiminnan mukaiseen kehitykseen. On kuitenkin muistettava, että vesiin liukenevat haitalliset aineet kerääntyvät, vaikkakin niiden vuotuiset määrät vähenevät. Investointien vähentyessä myös tienpitoon käytettävien materiaalien määrä ja alueiden käyttö vähenee. Rakentamisessa huomioidaan vaikutukset ihmisiin, luonnonympäristöön ja rakennettuun ympäristöön. Näihin kohdistuvat haittavaikutukset minimoidaan.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen

Esitetty toimintalinja ei juurikaan paranna elinkeinoelämän toimintaolosuhteita, vaan se keskittyy ylläpitämään nykyisiä. Toimintalinjasta puuttuvat etenkin kuljetusten sujuvuutta parantavat toimenpiteet ja joukkoliikenteen toimintaan merkittävästi vaikuttavien etuisuuksien luominen.

Ohituskaistojen rakentamisen ja muiden sujuvuutta parantavien toimenpiteiden väheneminen lisää ruuhkia ja jonoja liikenteessä. Tämä heikentää elinkeinoelämän toimintaolosuhteita. Painotusta on siirretty liikkumisen turvaamiseen koko tieverkolla. Suomen elinkeinoelämä on hajaantunut, ja kuljetusmatkat ovat pitkiä. Tietoliikennetekniikan voimakkaasta markkinaosuusien valtaamisesta huolimatta puuteollisuus on taloutemme perusta. Sen kilpailukyvyyn turvaaminen vaatii liikenneolojen jatkuvaa kehittämistä myös alemmalla tieverkolla. Esitetyssä toimintalinjassa ei kuitenkaan lisätä alemman tieverkon kehittämisen resursseja.

Taajamien ja kaupunkiseutujen ruuhkautuminen heikentää voimakkaasti kehittyvän JIT-ajattelun (just in time = juuri oikeaan aikaan) laajempaa käyttöön ottoa. Toisaalta JIT-ajattelun mukainen toiminta on vielä useimmissa massapainotteisissa yrityksissä vasta kehitysasteella, ja suurimmat logistiset puutteet ovat yritysten sisäisessä toiminnassa. Toistaiseksi näille yrityksille saavutettavuudella on suurempi merkitys. Sen sijaan korkean teknologian yrityksissä ja kaupan jakelussa varastojen siirtyessä pyörille JIT-ajattelu on jo arkipäivää.

Joukkoliikenteen toimintaympäristö kehittyi kaupunkiseuduilla, mutta pitkämatkaisessa liikenteessä ei parannusta ole näköpiirissä. Kaupunkiseuduillaan eivät esitetyt toimenpiteet tule estämään liikenteen sujuvuuden heikkenemisestä aiheutuvia haittoja. Pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat hyödyttämällä myös kuljetuksia.

Seurattavat indikaattorit:

Liikenteenmelualueella asuvien asukkaiden määrä: 48900 as (suojauksia ei huomioitu)

Melulta suojatut asukkaat: 12200 (yht. v. 2000)

Liikenteen päästöt :
CO: 39 900 t/a
CO₂: 1 872 000 t/a
HC: 6 700 t/a
NO_x: 18 100 t/a

Liukkaudentorjuntasuolan käyttömäärä: 16200 tn/v (ennuste 2000)

Suojatun tieverkon pituus-pohjavesialueella: 39 km (yht. v. 2000)

Riskialtis suojaamaton tieverkko: 175 km

Tienpitoon kulutettujen materiaalien seuranta täydennetään

PTS-kaudella muodostetaan myös pohjavesien laadun-seurantaverkosto

Seurattavat indikaattorit:

Kuljetusten määrä:
- Kanta-Häme 1435 milj.tnkm
- Pirkanmaa 3092 milj.tnkm
- Päijät-Häme 2000 milj.tnkm
YHTEENSÄ 8373 milj.tnkm

Toimipaikkojen lkm: 38392 kpl
- Kanta-Häme 7390
- Pirkanmaa 21455
- Päijät-Häme 9547
Liikevaihto 160 mrd. mk/v (v. 1998)
- Kanta-Häme 29 mrd. mk/v
- Pirkanmaa 94 mrd. mk/v
- Päijät-Häme 37 mrd. mk/v

Tasapuolisuus

Seurattavat indikaattorit:

Maakunnittainen perustienpidon rahoitusjakauma : (v. 2001–2005)

- Kanta-Häme: 22 %
- Pirkanmaa: 45 %
- Päijät-Häme 19 %

Autottomien asiakastytyväisyys: Tulokset saadaan tulevista kyselyistä

Toimintalinja painottaa koko tieverkon liikennöitävyyttä, mikä kohtelee tasapuolisesti koko tiepiirin aluetta. Toisaalta kevyen liikenteen, joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä on jo linjauksissa painotettu, joten sosiaalinen tasapuolisuus tulee melko hyvin toteutumaan.

Kaupunkiseuduilla joudutaan hieman kärsimään investointien vähäisyydestä verrattuna niiden tarpeisiin ja ongelmiin. Toisaalta juuri kaupunkiseuduilla toteutetaan sosiaalista tasapuolisuutta edistäviä hankkeita painottaessa joukkoliikenteen kehittämistä.

Alemman tieverkon varrella asuville varmistetaan saavutettavuus. Heidän muihin ongelmiinsa ei ole kuitenkaan useinkaan mahdollista löytää resursseja. Esimerkiksi yksittäisiä liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita ei ole mahdollista painottaa niiden vähäisen hyötysuhteen takia. Parannustoimenpiteet saatetaan kohdistaa vilkkaimmille teille, vaikka niiden onnettomuusriski olisi yksittäisen tiellä liikkujan kannalta pienempi. Muutoinkin alemmaa tieverkkoa ei kehitetä tarpeiden mukaisesti.

Liikenteen erityisryhmien osuus kasvaa tulevaisuudessa etenkin ikääntyvien tiellä liikkujien osalta. Myös heidän ongelmansa lisääntyvät etenkin liikenteen lisääntyessä. Ongelmiin on vaikea löytää ratkaisua ilman systemaattisia ja laajoja parantamistoimenpiteitä, joita ei esitetyllä rahoituksella ole juurikaan mahdollista tehdä. Etenkään vanhusten ongelmia ei yksittäisillä toimenpiteillä kyetä ratkaisemaan, sillä heidän sujuva ja turvallinen liikkumisensa edellyttää helppoa ja yhtenäistä liikkumisympäristöä.



Tiehallinnon väki ja suunnittelijat tutustuivat konkreettisesti liikuntaesteisten ongelmiin kaupunkiliikenteessä. Kuva Hämeen tiepiirin viestintä

Yhteenvedo vaikutuksista

Seuraavassa kuvaajassa on esitetty tiivistetysti valitun toimintalinjan vaikutuksia tavoitteiden toteutumiseen. Vaikutukset on esitetty liikennemuodotain ryhmiteltynä sekä niiden kohdentumisen mukaan.

VALITUN TOIMINTALINJAN VAIKUTUKSET NYKYISEN TOIMINNAN MUKAISEEN KEHITYKSEEN VERRATTUNA					
	Päätiet	Kaupunki- seudut	Taajamat	Muu tieverkko	
Päivittäisen liikkumisen turvaaminen					
Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus					
Liikenneturvallisuus					
Ympäristö					
Elinkeinoelämän toim.ed. tukeminen					
Tasapuolisuus					
	Henkilöauto- liikenne	Joukko- liikenne	Tavara- liikenne	Kevyt liikenne	Liikenne- järjestelmä
Päivittäisen liikkumisen turvaaminen					
Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus					
Liikenneturvallisuus					
Ympäristö					
Elinkeinoelämän toim.ed. tukeminen					
Tasapuolisuus					

VAIKUTUKSET: ++ (vihreä) + (vaalea vihreä) □ (valkoinen) Ei merkittävää vaikutusta tai +/- - (oranssi) -- (punainen)

Esitetyllä toimintalinjalla ei ole radikaalia eroa verrattuna nykyiseen toimintaan. Vertailussa pyrittiin säilyttämään sama mittakaava kuin vaihtoehtoja vertailtaessa, joissa erot tulivat radikaalimmin esiin. Esitetty toimintalinja muodostettiin kompromissina vaihtoehtoista ja nykyisestä linjauksesta.

Heikoimmat arvosanat on saanut tavaraliikenne ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tienpidon tasoa näiden osalta heikennettäisiin, vaan sitä, että vaatimukset tulevat näiden osalta koko ajan kasvamaan.



Anne Päivärinta 1994

Mitä, jos . . .

Vaikutustarkasteluun liittyi herkkyystarkastelu, jossa pohdittiin suunnitelmaan liittyviä epävarmuustekijöitä. Erityisesti suunnitelman toteuttamiseen vaikuttavat:

- tienpidon kustannustekijät
- liikenne-ennusteeseen vaikuttavat tekijät
- ympäristöarvojen muuttuminen
- tieverkon laajuus
- tekninen kehitys.

Tienpidon kustannustekijät

Tienpidon kustannustekijöihin liittyy monta epävarmuutta aiheuttavaa tekijää: Maanrakennusalan kustannustason jo alkanut voimakas nousu, tienpidon rahoitus ja uudet rahoitusmuodot sekä Tielaitoksen jakautumiseen liittyvät epävarmuudet kustannustasosta. Riskinä on lähinnä kustannustason voimakas kasvu ja epävarmuus eräiden tuotteiden hintatasosta kilpailutilanteessa. Tällaisessa tapauksessa joudutaan esitettyä linjausta karsimaan. Pakottavista syistä tullaan karsimaan seuraavista asioista (lista pätee pääsääntöisesti myös, jos jäljempänä esitetyistä muista epävarmuustekijöistä johtuen joudutaan linjauksia priorisoimaan uudestaan):

- rakenteiden ja laitteiden hoidon taso
- alemman (päällystetyn) tieverkon kunto
- sorateiden parantaminen
- liikenteen hallinnan investoinnit ja niiden vähentyessä myös käyttökustannukset
- hoidon taso pääteillä.

Näiden lisäksi tulee tarkastella uusia rahoitusmuotoja, mutta tiepiirin päättävällä ei ole niiden käyttöönotto.

Liikenne-ennusteen epävarmuustekijät

Liikenteen on ennustettu kasvavan muuta maata nopeammin Hämeen tiepiirin alueella. Ennusteen toteutumiseen vaikuttaa yleinen taloudellinen tilanne, liikenteen kustannustekijät, liikkumistarpeeseen vaikuttava tekninen kehitys sekä yhdyskuntarakenteen kehittyminen ja siihen vaikuttavat tekijät. Näiden lisäksi myös yksilötasolla tapahtuvat arvostustekijät vaikuttavat liikennekäyttämiseen. Esitetty toimintalinja keskittyy hyvin pitkälle tienpidon perustehtävään eli liikkumisen turvaamiseen, joten liikennemäärien ennustettua hitaampi kasvu tai vähentyminen ei juurikaan heikennä suunnitelman arvioituja vaikutuksia. Jo nykyisillä liikennemäärillä on kehittämistarpeita enemmän kuin mihin esitetyllä rahoituksella voidaan puuttua.

Liikenteen kasvun hidastumisesta ongelmallisempaa on liikenteen ennustettua voimakkaampi kasvu. Tällöin tulee pääteillä ja kaupunkiseuduilla päivittäisen liikkumisen turvaaminen mahdolliseksi. Tämä tarkoittaa myös sitä,

ettei alueita enää voida kohdella tasapuolisesti. Alueet ja tieverkko sekä niillä tehtävät toimenpiteet on tällöin priorisoitava ja hyväksyttävä se, että liikkumista jossain rajoitetaan. Myös aluerakenteen voimakas muuttuminen aiheuttaa ongelmia, mikäli se muuttaa liikenteen suuntautumista. Näihin muutoksiin voidaan kuitenkin varautua suunnittelulla ja yhteistyöllä.

Ympäristöarvojen muuttuminen

Ympäristön suojaustoimenpiteissä noudatetaan olemassa olevia suunnitelmia, joiden laatiminen on perustunut nykyisiin ympäristöarvoihin. Arvojen muuttuessa voidaan ympäristöön kohdistuvia toimenpiteitä joutua priorisoimaan uudelleen. Tiesuolan käyttöön liittyy vielä ratkaisemattomia kysymyksiä. Toimintalinjan herkkyyden kannalta suolan käyttö on oleellinen tekijä, sillä hoidon osuus rahoituksesta on merkittävä jo nykyisin. Suolan käytön vähentäminen lisää hoidon kustannuksia huomattavasti.

Lisäksi ympäristöarvot vaikuttavat liikenne-ennusteeseen, jolloin linjausten toteutumiseen pätee edellä *Liikenne-ennusteen epävarmuustekijät* -kappalessa esitetyt toteamukset.

Tieverkon laajuus

Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki tulee vaikuttamaan huomattavasti tieverkon laajuuteen. Muutokset toteutetaan kymmenen vuoden siirtymäajanjakson kuluessa. Se vähentää yleisten teiden määrää taajamissa. Linjauksiin tällä ei kuitenkaan voida katsoa olevan vaikutusta, sillä jäljelle jäävällä tieverkolla toimitaan kuitenkin samoilla periaatteilla. Lähinnä tämä muutos aiheuttaa lisäpaineita kunnille. Tieverkon laajuutta voidaan tarkastella suunnitelmallisesti myös muualla, mutta tällöin se on lähinnä keino kustannusten vähentämiseksi varsinaisen epävarmuustekijän ollessa tienpidon kustannuksiin liittyviä.

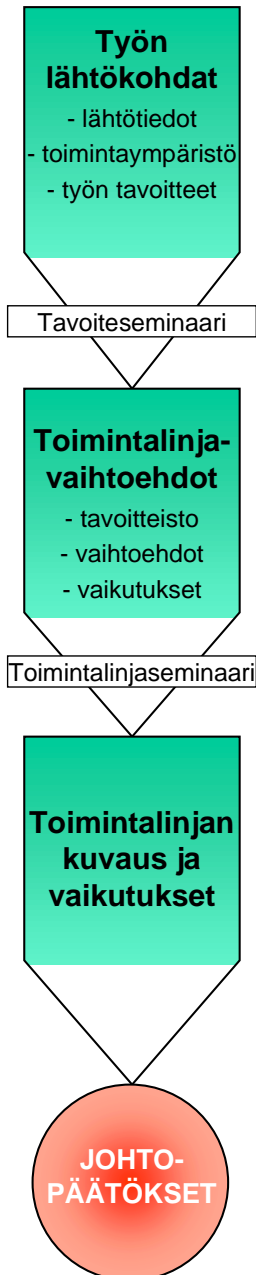
Tekninen kehitys

Uusi teknologia tuo myös uusia mahdollisuuksia tienpidon ongelmien ratkaisemiseen. Tietoliikennetekniikan avulla voidaan liikkumistarvetta vähentää, mutta uusia tarpeita on tällöin ennustettu tulevan tilalle. Uuden informaatioteknologian avulla voidaan taas ratkaista liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia. Tiepiiri varautuu tuottamaan tämän teknologian vaatimaa tietoa niiltä osin, kuin niillä saavutetaan yhteiskunnallisia hyötyjä. Ajoneuvoteknologian kehittyminen ei kuulu tiepiirin tehtäviin, mutta edesauttaa yhteisten tavoitteiden saavuttamista.



4 PROSESSIKUVAUS

Työn eteneminen



Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjojen v. 2015 laatiminen aloitettiin syksyllä 1999 työn lähtökohden selvittämisellä. Jo tätä ennen oli yhteistyökumppanien kanssa järjestetty keväällä 1999 seminaari, jossa oli käsitelty laitostasoisia tienpidon linjauksia ja samalla luotu pohjaa piirin vastaavalle toimintalinjatyölle. Erikseen julkaistussa *raportissa Suunnittelun lähtökohdat* on kuvattu käytetyt lähtötiedot, nykyinen toimintaympäristö sekä arvioita toimintaympäristön muuttumisesta.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat -työtä esiteltiin ensimmäisen kerran yhteistyökumppaneille marraskuussa 1999 järjestetyssä seminaarissa. Seminaarin aiheena olivat tiestön tilan esittely ja yleiskeskustelu tienpidon erityiskysymyksistä Hämeen tiepiirissä. Marraskuun seminaarin palautteen perusteella määritettiin työn tavoitteet, tienpidon tavoitteet ja toimintalinjavaihtoehtojen muodostamisperiaatteet.

Alkuvuonna 2000 pidetyssä ideaseminaarissa tarkistettiin tavoitteiden sisältö ja muodostettiin kolme toimintalinjavaihtoehtoa saadun palautteen mukaisesti. Samoihin aikoihin laadittiin ohjelma toimintalinjavaihtoehtojen ja valittavan toimintalinjan vaikutusten arvioimiseksi.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015 -työn vaikutustarkastelu jakaantui kahteen osaan: Tavoitteisiin peilaavaan toimintalinjavaihtoehtojen vertailuun sekä tämän rinnalla tehtävään tarvetarkasteluun. Kumpikin osa sisälsi kaksi vaihetta: vaihtoehtojen vaikutusten tarkastelun ja valitun toimintalinjan vaikutusten tarkastelun.

Toukokuussa 2000 järjestetyn kolmannen seminaarin tärkeimpiä tavoitteita oli vaihtoehtojen peruslinjojen esittely yhteistyökumppaneille sekä lähtökohden miettiminen lopullisen toimintalinjan muodostamista varten. Seminaarissa esiteltiin myös vaihtoehtojen alustava vertailu ja tässä yhteydessä yhteistyökumppaneilta pyydettiin kommentteja vaikutustarkastelutavasta ja vaikutustarkastelun alustavista tuloksista.

Saatujen kommenttien ja käydyn vuoropuhelun pohjalta laadittiin kesällä 2000 valitun toimintalinjan kuvaus. Kuvausta tarkennettiin elokuussa 2000 Hämeen tiepiirin johdolle järjestetyssä seminaarissa. Valitun toimintalinjavaihtoehdon tarkasteluja jatkettiin syys-lokakuussa 2000 vaikutus- ja herkkyystarkasteluilla sekä raportoinnilla.

Yhteistyökumppanit ja osallistuminen

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat -työn organisaatio muodostui suunnittelutyötä ohjanneesta työryhmästä sekä ohjausryhmästä. Ylintä päätösvaltaa käytti Hämeen tiepiirin johtoryhmä, jolle työtä esiteltiin ennen lopullisten päätösten tekoa.

Työn yhteydessä tehtiin käytettyyn prosessiin sovitettu ohjelmatason ympäristövaikutusten arviointi. Vaikutusarvioinnissa korostui osallistumisprosessi. Osallistumisella tarkoitetaan YVA-lain 2 § mukaan vuorovaikutusta hankkeesta vastaavan yhteysviranomaisen, eli tässä työssä tiepiirin, muiden viranomaisten sekä niiden välillä, joiden oloihin tai etuihin hanke tai suunnitelma saattaa vaikuttaa. Osallistumisen ja yhteistyön tarkoituksena on saada tietoa seuraavista asioista:

- Mitä eri tahot pitävät ympäristön kannalta merkittävänä kysymyksinä?
- Mitkä ovat ohjelman todennäköiset ympäristövaikutukset?
- Mitä alueellisella tasolla painotetaan?
- Miten vaikutukset kohdentuvat eri kansalaisryhmiin ja muihin tahoihin?

Vaikutustarkastelu tehtiin suunnitteluryhmän sisäisenä arviointiprosessina. Sitä täydensi aktiivinen vuoropuhelu yhteistyökumppaneiden kanssa. Vuoropuhelussa olivat kiinteimmin mukana Hämeen tiepiirin alueella toimivien kolmen maakunnallisen liiton (Hämeen liitto, Pirkanmaan liitto sekä Päijät-Hämeen liitto) sekä paikallisten kahden ympäristökeskuksen (Hämeen ympäristökeskus ja Pirkanmaan ympäristökeskus) edustajat. Seminaareihin kutsuttiin viranomaistahojen lisäksi tienkäyttäjien ja yritysmaailman edustajia. Lisäksi työtä esiteltiin tiepalvelujen neuvottelukunnalle, jossa on mukana eri tienkäyttäjryhmien edustajia.

Seminaarien välillä käytiin kahdenkeskisiä neuvotteluja joissa pääpaino oli vaihtoehtoisten toimintalinjojen sisällössä ja niiden vaikutuksissa. Lisäksi yhteistyöryhmiltä pyydettiin työstä lausunto.

Seuranta

Tienpidon toimintalinjat ovat lähtökohtana tulevalle toiminta- ja taloussuunnittelulle ja vaikuttavat siten tienpidon rahoitusjakaumaan ja toteutettaviin hankkeisiin.

Toimintalinjat työssä esitettyjen mittareiden toteutumista seurataan toiminta- ja taloussuunnitelmissa vuosittain. Tienpidon tilaa kuvaavat mittarit saattavat vielä tarkentua mm. Tienpidon tunnusluvut -projektin johtopäätösten myötä. Toimintalinjoissa esitettyjen painotusten toteutumista tulee myös seurata ja sitä on verrattava tienpidon tilaa kuvaaviin mittareihin. Tarkastelu on syytä tehdä muutaman vuoden välein riippuen tässä suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden toteutumisesta. Jos seurannan perusteella havaitaan merkittäviä tai odottamattomia muutoksia toimintaympäristössä tai linjauksia ei ole voitu toteuttaa, on suunnitelmaa syytä tarkistaa.

5 VAIHTOEHDOT

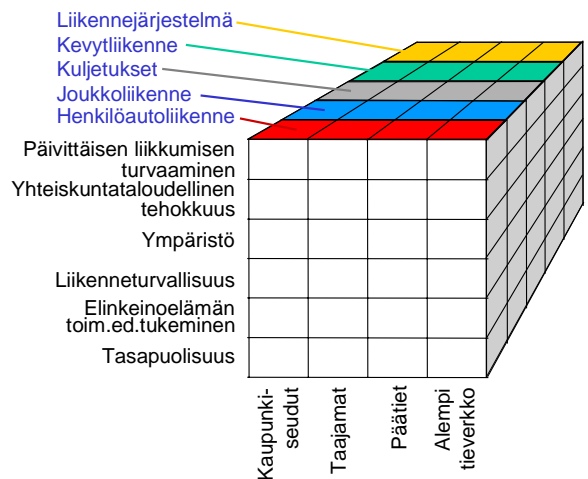
Vaihtoehtojen muodostamisperusteet

Vaihtoehtojen muodostaminen tehtiin ideointiseminaarin ja saatujen kommenttien pohjalta. Vaihtoehtojen muodostamisessa käytettiin hyväksi kolmiulotteista palvelutasokuvaajaa, jonka ulottuvuuksia ovat:

- tavoitelohkot
- liikennemuodot
- tieverkon luokittelu pääteihin, alempiasteisiin teihin, kaupunkiseudun liikenneverkkoon ja taajamiin.

Liikenneturvallisuuden parantamista pidettiin ehdotomana painopisteenä. Liikenneturvallisuuden parantaminen onkin huomioitu tienpidon kaikilla osa-alueilla vaihtoehdosta riippumatta. Myös tieverkon pääoma-arvon säilyttämistä pidettiin tärkeänä. Pääteiden yhtenäinen taso tulee säilyttää kaikissa tiepiireissä. Hämeen päätiet tulevat korostetusti esiin myös valtakunnallisissa tienpidon linjauksissa. Vaikka pääteillä ei voida poiketa tai ainakaan tinkiä yhtenäisestä laatusasta, on tässä suunnitelmassa esitetty vaihtoehtoja vaadittavan tason saavuttamiseksi.

Palvelutasokuvaajan ulottuvuudet



Toimintalinjavaihtoehdot muodostettiin jonkin verran karrikoiduiksi keskustelun synnyttämiseksi ja vaikutusten esiin saamiseksi. Toisaalta vaihtoehtoja muodostettaessa huomioitiin, ettei yksittäisen tiepiirin tavoitetaso voi poiketa kovinkaan paljoa laitostasolla sovitusta.

Myös toimintalinjavaihtoehdoista käydyn keskustelun ja vuoropuhelun aikana nousi esiin yksittäisiä asioita, joita toivottiin vaihtoehdoissa erityisesti painotettavan. Vastaavasti pyydettiin muiden tahojen kommenttia asioista, joissa optimiratkaisuista voidaan tinkiä.

Tarkasteltavaksi valittiin kolme toimintalinjavaihtoehtoa:

- päätievaihtoehto
- ylläpitovaihtoehto
- liikennejärjestelmävaihtoehto.

Toimintalinjavaihtoehdoista on seuraavassa esitetty niiden pääpiirteet. Kaikissa vaihtoehdoissa huolehditaan perustoiminnoista siten, että liikenneturvallisuus ei heikkene, liikenteen sujuvuuden heikkenemisestä ei synny merkittäviä haittavaikutuksia, pääteiden liikennöinti varmistetaan ja muukin tieverkko pidetään vähintään henkilöautolle kuljettavassa kunnossa.

Toimintalinjavaihtoehtojen muodostamisprosessia sekä vaihtoehtoja on selostettu tarkemmin työraportissa.

Vaihtoehtojen yleiskuvaus

Päätievaihtoehto

Päätievaihtoehto painottaa nimensä mukaisesti erityisesti pääteiden kehittämistä, mutta toisaalta nykyinen hoitotaso ja tiestön kuntotaso säilytetään mahdollisuuksien mukaan. Vaihtoehdossa joudutaan luultavasti jonkin verran tinkimään alemman tieverkon laatutasosta ja etenkin sen kehittämistä.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön hoidon osalta:

- Kaupunkiseutujen tärkeimmillä pääteillä talvihoitoa tehostetaan
- Pääteillä kunnossapitoa tehostetaan
- Alemman tieverkon hoitokustannuksia vähennetään tehostamalla toimintaa ja lisäämällä piste- ja täsmähoitoa.
- Soratieverkon sekä rakenteiden ja laitteiden hoidosta tingitään
- Rahoitustaso säilyy ennallaan, sillä ylläpidon vähenemisestä johtuen hoidon tarve lisääntyy

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön ylläpito- ja korvausinvestointien osalta:

- Pääteiden pintakuntoa ja rakenteellista kuntoa parannetaan
- Pääteiden siltojen kunto säilytetään nykytasolla
- Taajamateiden kunto heikkenee pääteitä lukuun ottamatta
- Rakenteiden ja laitteiden uusiminen on nykyistä vähäisempää
- Alemmalla tieverkolla hyväksytään kevyet ylläpitomenetelmät
- Painorajoitusten määrä jonkin verran lisääntyy
- Sorateitä parannetaan kelirikkorjausten lisäksi lähinnä vain sorateiksi.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön laajenus- ja uusinvestointien osalta:

- Investoinnit kohdistetaan ensisijaisesti pääteiden ongelmakohteisiin
- Modernisoitavia pääteitä edistetään kehittämishankkeina
- Muulla tieverkolla painotetaan lähinnä vain liikenneturvallisuusinvestointeja
- Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan pääteillä ja taajamissa vain turvallisuuden kannalta oleellisissa kohteissa sekä kaupunkiseuduilla verkon epäjatkuvuuskohtissa
- Joukkoliikenteen palvelutasoa ja varustusta parannetaan valituilla pääteillä kaupunkiseuduilla
- Ympäristöhaittoja korjataan ja uusien syntymistä ehkäistään pääteillä.
- Levähdysalueverkkoa laajennetaan ja niiden palvelutasoa nostetaan

Tärkeimpiä pääkohtia liikenteen hallinnan osalta:

- Kaupunkiseuduilla vaarallisten aineiden kuljetukset ohjataan kaupunkiseutujen ulkopuolelle
- Muuttuvia nopeusrajoituksia ja liikenneturvallisuutta parantavia varoitusjärjestelmiä lisätään jonkin verran pääteillä.





Ylläpitovaihtoehto

Toisena vaihtoehtona on perustoinnoista huolehtiminen. Tämä tarkoittaa sitä, että tieverkon kehittäminen perustienpidon rahoituksella on nykyistä vähäisempää. Sen sijaan keskitytään päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen tasapuolisesti koko tieverkolla. Vaihtoehdossa pyritään tiestöpääoman optimoimiseen. Liikenteessä hyväksytään vähäinen viikonloppu- ja työmatkaliikenteen jonoutuminen sesonkiaikoina.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön hoidon osalta:

- Pääteillä talvihoitoa ja hoidon ajoitusta tehostetaan.
- Taajamien talvihoitoa tehostetaan kevyen liikenteen väylien, lumen poiskuljetuksen sekä tasaisuusvaatimusten osalta.
- Myös alemmalla tieverkolla hoidon tasoa parannetaan.
- Kaupunkiseuduilla, taajamissa ja pääteillä liikennenympäristö hoidetaan korkeatasoisesti myös ulkonäön ja viihtyisyyden osalta.
- Levähdysalueverkon palvelutasoa nostetaan ja siisteyttä parannetaan.
- Sorateiden pölynsidonta säilyy nykyisellä tasolla, mutta uusia menetelmiä kokeillaan.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön ylläpito- ja korvausinvestointien osalta:

- Ylläpidon ja korvausinvestointien osalta pyritään optimitasoon, jossa tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannukset ovat alimmillaan.
- Pääteiden ja taajamien päällysteet pidetään tasaisina ja urattomina.
- Pääteiden rakenteellista kuntoa parannetaan.
- Taajamaväylien kuntoa parannetaan kokonaisvaltaisesti.
- Myös alemman päällystetyn tieverkon kuntoa parannetaan.
- Kevyen liikenteen väylien pinta- ja rakenteellista kuntoa parannetaan.
- Siltojen kuntoa parannetaan tarpeen mukaisesti.
- Rakenteita ja laitteita uusitaan tarpeen mukaisesti.
- Painorajoitusten määrää vähennetään sekä silloilla että sorateilla.
- Soratieverkon kuntoa parannetaan sorateiksi kelirikkorjauksin ja liikennemäärien tai maankäytön edellyttäessä ne päällystetään.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön laajennus- ja uusinvestointien osalta:

- Investointien painotus on liikenneturvallisuusinvestoinneissa.
- Liikenteen sujuvuutta parannetaan alemmalla tieverkolla vain, jos liikenneturvallisuus paranee samalla.
- Seututieverkolla toteutetaan suuntauksen parantamiseen ja leventämiseen sekä rakenteen parantamiseen tähtäviä investointeja.
- Pohjavesi- ja meluhaittoja estetään rakentamalla suojauksia pääteillä, kaupunkiseuduilla ja taajamissa.
- Kevyen liikenteen verkkoa laajennetaan turvattomien kohteiden lisäksi epäjatkuvuuskohtiin, kaupunkiseutujen ympäristykuntiin ja asutusalueiden välille.

Tärkeimpiä pääkohtia liikenteen hallinnan osalta:

- Liikenteen hallintaa kehitetään pääsääntöisesti vain perinteistä tekniikkaa käyttäen, liikenteen hallinnan kustannukset säilyvät nykytasolla.
- Liikenteen hallintaan liittyviä telematiikkainvestointeja tehdään vain, jos niillä saavutetaan etuja investointeja siirtämällä tai muita taloudellisia etuja.

Liikennejärjestelmävaihtoehto

Kolmannessa vaihtoehdossa kehitetään koko liikennejärjestelmää tavoitteiden mukaiseen suuntaan, mutta perinteisestä poikkeavilla menetelmillä. Liikennettä pyritään minimoimaan liikenteen hallinnan keinoin. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan. Lisäksi pyritään edesauttamaan matka- ja tavaraketjujen muodostamista. Alemmalla tieverkolla vastuuta säilytetään jonkin verran kuljetusyrityksille siten, että esim. linja-autoliikenteen edellytetään joiltain osin siirtyvän kevyempään kalustoon ja tavarankuljetukset pyritään entistä enemmän hoitamaan kelirikkokauden ulkopuolella.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön hoidon osalta:

- Tavoitteena on linja-autopysäkkien, levähdysalueiden ja kevyen liikenteen yhteyksien korkea hoitotaso.
- Alemman tieverkon talvihoitotasoa lasketaan pistemäisen hoidon ja täsmähoidon osuutta lisäämällä.
- Liikenneympäristöä hoidetaan alemmalla tieverkolla vain välttämättömien toimenpiteiden osalta.
- Suolausta vähennetään pääteillä auruasta vastaavasti tehostamalla.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön ylläpito- ja korvausinvestointien osalta:

- Kevyen liikenteen väylien kuntoa parannetaan.
- Pääteillä säilytetään nykyinen pintakuntotaso.
- Rakenteiden ja laitteiden uusiminen vähentyy alemmalla tieverkolla.
- Siltojen kunto heikkenee hieman.
- Alemman tieverkon kunto laskee hieman, koska parannustoimenpiteet ovat keveitä.
- Soratiet parannetaan sorateinä.

Tärkeimpiä pääkohtia tiestön laajennus- ja uusinvestointien osalta:

- Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien ja laatuikäytävien tasoa nostetaan.
- Kevyen liikenteen verkkoa täydennetään ja laajennetaan.
- Yhteyksiä terminaali- ja asema-alueille parannetaan.
- Nopeusrajoitusten tueksi rakennettavia fyysisiä hidasteita ja liikenteen rauhoittamista painotetaan.
- Alemmalla tieverkolla tehdään vain liikenneturvallisuusinvestointeja.
- Investointeja rahoitetaan rakennusohjelmalla vastaan tai ulkopuolisella rahoituksella.
- Kehittämishankkeet toteutetaan laitos-tasoisin linjauksen mukaisesti, mutta rahoitukseen neuvotellaan uusia muotoja.
- Liikenteen sujuvuutta parannetaan ensisijaisesti liikenteen hallinnan keinoin.
- Ympäristöhaittoja korjataan meluestein ja pohjavesisuojauksin pääasiassa vain kaupunkiseutujen ongelmallisimmissa kohteissa.

Tärkeimpiä pääkohtia liikenteen hallinnan osalta:

- Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan liikenteen hallinnan keinoin.
- Joukkoliikenteelle tarjotaan etuisuuksia liikennevaloissa. Matkakeskuksiin ja kuljetustermiinaaleihin tukeutuvaa liikennejärjestelmäajattelua kehitetään.
- Pysäköintialueiden opastusta parannetaan ja niitä lisätään (Park & Ride) keskusten ulkopuolelle.
- Ruuhkatiedotusta ja reittiopastusta lisätään, jolloin kalliimpia parantamistoimenpiteitä voidaan siirtää.
- Vaarallisten aineiden ja muiden kuljetusten reitti-ohjauksinformatiota kehitetään.
- Levähdysalueverkon palvelutasoa nostetaan ensisijaisesti informaatiopalvelujen osalta.
- Muuttuvia nopeusrajoituksia, uusia varoitussjärjestelmiä ja muita tienvarsinformatiota lisätään ja kehitetään.
- Alemmalla tieverkolla joudutaan lisäämään liikenteen rajoituksia.
- Kuljetusten suunnitteluun liittyvää informaatiota lisätään.



Vaihtoehtojen vaikutustarkastelu

Vaihtoehtojen vaikutustarkastelu ja vertailu tehtiin valitun vaihtoehdon vaikutustarkastelun yhteydessä kuvatuilla menetelmillä. Vaihtoehtojen vertailu on esitetty työraportissa.

Vaikutustarkastelun perusteella ei voitu päätyä suoranaisesti mihinkään tutkituista vaihtoehdoista, vaan esitetty toimintalinja on muodostettu vaihtoehtojen vahvuustekijöitä painottaen. Vahvuus- ja heikkoustehtäviä olivat vaihtoehtojen seuraavat:

Päätievaihtoehto

- + Pääteiden kokonaisvaltainen parantaminen lisää voimakkaimmin yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja liikenneturvallisuutta koska toimenpiteet kohdentuvat vilkkaimmin liikennöidyille väylille
- Toisaalta alueellisessa ja sosiaalisessa tasapuolisuudessa on puutteita ja päivittäisen liikkumisen turvaaminen alemmalla tieverkolla jää puutteelliseksi

Ylläpitovaihtoehto

- + Lieviä positiivisia vaikutuksia tasapuolisesti eri tavoitelohkoille ja toimintaympäristöille
- Rahoitus ei kohdennu millekään erityisalueelle, ja tällöin mm. pääteille keskittyvien yhteiskuntataloudellisesti merkittävien kuljetusten ajokustannukset kasvavat. Taloudellisesti vaihtoehto on epäedullinen, sillä turvataan ja kehitetään kaikkia väyliä melko tasapuolisesti, priorisoimatta niitä kannattavuuden mukaan.

Liikennejärjestelmävaihtoehto

- + Parantaa liikennöintiolosuhteita kaupunkiseuduilla ja taajamissa, parhaat vaikutukset kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämiseen
- Tiestön kunto ja hoito heikkenevät erityisesti alemmalla tieverkolla



6 LAUSUNNOT

Maakuntien liittojen lausunnot

Hämeen liiton lausunto

Hämeen tiepiirin toimintalinjat 2015 perustuu selvästi laajaan valmisteluun ja perusteelliseen työhön. Tielaitos on kuitenkin, kuten johdannossakin todetaan, suurten muutosten edessä ja samanaikaisesti koko yhteiskuntamme on kiihtyvässä muutosvaiheessa, johon liittyy kasvukeskusten voimakas painottuminen ja maankäytön muutospainheet mutta toisaalta olemassa olevan yhdyskuntarakenteen järkevän hyödyntämisen tarve. Näinkin pitkän aikavälin strategian tulisi harkiten tukea kestävään hyvinvoinnin hallitun kehityksen linjaa. Pitkälti Kanta-Hämeen osalta tehdyssä luonnoksessa näin onkin, mutta eräitä täsmennyksiä olisi syytä miettiä.

Tienpidon tavoitteissa ei ole moittimista. Toimintalinjat on johdettu kolmen vaihtoehdon synteeseinä. Toimintalinjojen pääkohdat ovat realismia tiedossa olevissa taloudellisissa puitteissa. Tiestön liikennekelpoisuus ja tieomaisuudesta huolehtiminen ovat keskeinen tehtävä ja pääteiden parantaminen (vt 2, vt 10–12 kehittämiss Hankkeina sekä kt 54 perustienpidon puitteissa) vastaa meidänkin näkemystämme.

*Kaupunkiseutujen painottaminen on ymmärrettävää, joskin se myös voimakkaasti lisää kasvun keskittymistä kaupunkiseuduille. Mielestämme kaupunkiseutujen raja-
us Kanta-Hämeessä vain Hämeenlinnaan ei vastaa maakunnan ajatuksia eikä kehittämistarpeita. Myös Riihimäen ja Forssan kaupunkiseudut tulisi ottaa mukaan tiepiirin käsitteistössä ja toiminnassa kuten ne ovat maakunnan kehittämisessä ja suunnittelussakin.*

Liikenneturvallisuuden painottaminen tieverkon investoinneissa on mielestämme oikein ja omalta osaltamme pyrimme yhdessä Hämeen tiepiirin kanssa edistämään liikenneturvallisuuden tarpeiden ja toimenpiteiden tiedostamista yhteistyössä eri osapuolten kanssa laadittavilla kaupunkiseutukohtaisilla liikenneturvallisuussuunnitelmissa, joista Hämeenlinnan seudun suunnitelma on valmistumassa, Forssan seudun suunnitelma käynnistymässä ja Riihimäen seudun suunnitelma ajateltu toteutettavaksi v. 2002.

Myönteistä on myös ympäristöarvojen merkityksen entistä voimakkaampi huomioon ottaminen tiepiirin tulevassa toiminnassa. Myös tältä osin toivomme jatkossakin tiivistä kehittämissyhteistyötä.

Hämeen liiton tavoitteena on v. 2002 loppuun mennessä saada valmiiksi maakuntakaavaluonnos. V. 2001 aikana laaditaan strategiaa määrittelevä maakuntasuunnitelma ja varsinainen maakuntakaavaluonnos v 2002 aikana. Tässä yhteydessä joudutaan miettimään maakunnan liikennejärjestelmän luonnetta ja siihen mahdollisesti liittyviä muospaineita ja pitkän aikavälin kehittämissvarauksia. Tähänkin työhön Toimintalinjat 2015 antaa suuntaviivoja, joita toivomme voivamme yhteistyössä Hämeen tiepiirin kanssa voitavan täsmentää suunnitteluvaiheessa. Esimerkkejä näistä kummallakin osapuolella toimintaan ja ratkaisuihin vaikuttavista asioista ovat mm.:

- *alempiasteisen tiestön varrella olevien kehittyvien alueiden määrittely*

- väylävarausten tarpeet ja sijainti pitkällä aikavälillä
- liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittäminen nykyistä paremmin raideliikennettä ja linja-autoliikennettä tukevaksi ja siihen tukeutuvaksi
- yhteensopivien paikkatietoa hyödyntävien suunnittelujärjestelmien ja lähtötietojen kehittäminen esim. DIGIROAD-hanke.

Toivomme Hämeen tiepiirin harkitsevan kaupunkiseutukäsitteen laajentamista kattamaan myös Riihimäen ja Forssan kaupunkiseudut. Esitetyt linjauksia pidämme pääpiirteittäin realistisilla, mutta näemme tärkeänä myös yhteistoiminnan tienpidon resurssien nostamisessa nyt lähtökohtana olevaa tasoa korkeammalla. Myös Hämeen liitto näkee voimakkaan liikenteen kasvun ja suuren läpikulkevan liikenteen vaativan pitkällä aikavälillä nykyisiä suurempia resursseja Hämeen tiepiirin tienpiin.

Pirkanmaan liiton lausunto

Hämeen tiepiirin toimintalinjat 2015 raportti on perusteellinen, selkeä ja hyvin tehty kuvaus piirin tienpidon tavoitteista ja toimintalinjoista sekä niiden vaikutuksista. Siinä tuodaan esiin liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena sekä uuden maankäyttö- ja rakennuslain tarpeet yhteistyön lisäämiselle tielaitoksen ja maakuntien liittojen kanssa.

Toimintalinjaluonnoksen yleisperiaatteet ja painotukset ovat pääosin maakunnan kehittämisstrategiaan suoraan liittyviä ja niitten toteutusta edistäviä.

Tienpidon painotuksissa painopiste siirtyy kaupunkiseuduille ja taajamiin, sillä muuttoliikkeen seurauksena niiden liikenne lisääntyy muita alueita huomattavasti enemmän. Kaupunkiseudulla ja taajamakeskustoissa liikenneolosuhteiden parantaminen on maaseutualueita huomattavasti kalliimpaa. Rahoituskehysten niukkuus huomioiden tuleekin kuntien jatkossa entistä suuremmassa määrin varautua vastaamaan itse niiden tie- ja kevyen liikenteen hankkeiden rakentamisesta, jotka kunta on omilla kaavoituspäätöksillään synnyttänyt.

Pirkanmaan suuri seutukuntakeskusten määrä ja niiden sijoittuminen tasaisesti maakunnan eri osiin korostaa seudullisten teiden merkitystä maakunnan yhdyskuntarakenteen ja elinkeinoelämän kehittämisessä. Seututeiden sujuvan liikennöinnin turvaaminen tuleekin huomioida korostetummin toimintalinjoja toteuttavia maakunnan tieverkon kehittämissuunnitelmaa sekä toiminta- ja taloussuunnitelmia laadittaessa.

Alemman asteisen tieverkon, erityisesti sorateiden parantamistarve ja aluerakenteellisten seikkojen huomioiminen parantamiskohteita valittaessa on toimintalinjauksissa huomioitu maakuntasuunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Kokonaisuutena Hämeen tiepiirin toimintalinjat 2015 antavat hyvän perustan maakunnan yhteisille ponnistuksille tieverkon olosuhteiden parantamiseksi.

Päijät-Hämeen liiton lausunto

Tienpidon toimintalinjat 15 vuoden päähän tukee sitä strategista kehittämistä, jota Päijät-Hämeen liitto aluekehitysviranomaisena eri osapuolien kanssa tekee. Tienpidon toimintalinjat on käytännöllinen tarkastelu siitä miten tiepiirille uskotut voimava-

rat tulisi kohdentaa taloudellisesti, alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa lisäten sekä ympäristöä ja turvallisuutta vaalien.

Yhtenä tienpidon tavoitteena mainitaan yhteiskuntataloudellinen tehokkuus jolla tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä. Tavoitteena on myös tukea maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien tavoitteita. Tärkeänä yhteistyökohteena liitto esittää jatkossa liikennesuunnittelun ja maankäyttöstrategioiden kehittämisen yhteistyötä jotta liikenteen haitallista kasvua voitaisiin hillitä.

Tienpidon määrärahojen kohdentumista maakuntien liikennepoliittisten linjausten mukaisesti edistäisi tienpidon määrärahojen kohdistaminen maakunnittaisten rahoituspuitteiden pohjalta. Maakuntien aluekehitysroolin korostuminen edellyttää rahoitusinstrumenttien kehittämistä maakunnittain hallittavaksi. Liiton mielestä tienpidon ohjausta pitää kehittää tämän suuntaisesti.

Alueellisten ympäristökeskusten lausunnot

Hämeen ympäristökeskuksen lausunto

Ympäristökeskus toteaa aluksi, että tiepiiri on v. 2000 organisaatiollaan onnistunut hoitamaan tienpidon varsin hyvin, sillä Hämeen ja Päijät-Hämeen päätieverkko on nykyisellään kohtalaisen hyvässä kunnossa ja suunnitelmat sen kehittämiseksi ja parantamiseksi ovat edenneet pitkälle. Myös alemman tieverkon kunto on tyydyttävä, joskin tarpeita sen parantamiseksi on runsaasti.

Ympäristökeskus kiittää tiepiiriä siitä, että raportti on laadittu osallistuvan suunnittelun mukaisesti tärkeimpiä yhteistyökumppaneita kuullen. Ympäristökeskuksella on ollut mahdollisuus osallistua asiaa valmisteleviin seminaareihin ja työn alustavia tuloksia ja linjauksia on esitelty kahdenvälisissä neuvotteluissa kaksi kertaa.

Tienpidon toimintalinjat 2015 -raportti on tehty tilanteessa, jossa tienpidon rahoitus on vähenemässä, kustannukset nousemassa ja liikenteen määrä kasvamassa. Näiden seikkojen vaikutukset tienpitoon on tiedostettu raportissa varsin hyvin eikä ympäristökeskuksella ole esitettyihin yleisiin linjauksiin erityisempää huomautettavaa. Ympäristökeskus pitää esitettyä toimintalinjaa onnistuneena ja vaikutustarkasteluakin riittävänä. Raportista jää kuitenkin kaipaamaan osaa, jossa tiepiirin omaa, lähinnä sisäistä toimintaa olisi analysoitu uuden, vuoden 2001 alussa voimaan tulleen organisaation valossa eli onko tiepiirillä vielä näkemyksiä siitä, miten kaikkien toimien kilpailuttaminen tulee vaikuttamaan tienpitoon ja sen kustannuksiin – säilyykö hoidon taso riittävän hyvänä, miten tätä tullaan valvomaan ja miten mahdollisia puutteita korjataan. Ympäristökeskus katsoo, että raporttia voitaisiin tältä osin vielä täydentää lisäämällä siihen mahdollisia oman toiminnan seurannan indikaattoreita.

Pirkanmaan ympäristökeskuksen lausunto

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 -raportissa on esitetty tiepiirin tienpidon tavoitteet ja painotukset sekä niiden mukaiset tienpidon linjaukset. Perustienpidossa keskitytään päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen ja tiestön ylläpitoon sekä liikenneturvallisuuteen. Tienpidon painotuksia ovat lisäksi pääteiden kehittäminen valituilla liikenneväylillä, kaupunkiseutujen pääväylien kehittäminen ja liikennejärjestelmien parantaminen, liikennetiedotus sekä ympäristö.

Ympäristökeskus katsoo, että tienpidon tavoitteissa ympäristölliset näkökulmat ovat hyvin esillä. Valitun toimenpidelinjan toimenpiteissä näistä tavoitteista oltaisiin jäätymässä lähinnä rahan niukkuuden vuoksi. Erityisesti kasvihuoneilmiötä voimistavien hiilidioksidipäästöjen lisääntymistä selitetään lisäksi liikennesuoritteiden kasvulla. Ympäristökeskus pitää kuitenkin tärkeänä ja mahdollisena vaihtoehtoisten toimintatapojen käyttöönottoa rahan puutteesta johtuvien aiheutuvien epäkohtien lieventämiseksi. Tiepiiri ei yksinään voi vaikuttaa väyläratkaisullaan ja tienpidolla joukkoliikenteen toteutumiseen. Joukkoliikenteen kehittämisen ehdoton edellytys on sen käyttäjien tarpeiden asettaminen suunnittelun ja toteutuksen lähtökohdaksi. Tässä tiepiiri voisi olla yhtenä vastuullisella toimijana. Tienkäytöstä aiheutuvien haittojen estämisessä voimakkaana keinona on maankäytön ohjaus. Tiepiirin hyviä tietoja teiden melualueista ja ilman laadusta väylien läheisyydessä voisi hyödyntää tehokkaammin, tavoitteiden saavuttamiseksi. Ympäristökeskus on hyödyntänyt tietoja kuntien maankäytön ohjauksessa, mutta tietojen saatavuutta kehittämällä ne tulisivat suoraan maankäytöstä nykyisin vastaavien kuntien käyttöön.

Seurantaindikaattorit ovat pääosin määrällisiä. Asiakastytyväisyyttä aiotaan seurata kyselyin. Toivottavaa olisi laajentaa tienpidon vaikutusten seuranta hahmotamalla vaikutusten kohdistuvan elinympäristöön myös tienvarsia laajemmalla alueella. Seurantaindikaattorina voisi olla tällöin asukastytyväisyys. Suunnitteluprosessissa olivat mukana tiepiirin yhteistyötahot, joten asukkaiden näkemykset on vähintään tultava esille seurannassa, jonka tarkoituksena on tuottaa tietoa seuraavalle suunnittelukierrokselle. Seurattavissa indikaattoreissa on myös kulutettujen materiaalien seuranta, joka kuvaa luonnonvarojen käyttöä. Mikäli suunnittelukaudella tulee ajankohtaiseksi korvaavien materiaalien, kuten erilaisten jätteiden, käyttö rakentamisessa, seuranta tulee tarkentaa esimerkiksi paikkatietojärjestelmään perustuvalla rekisterillä.

Suunnitteluprosessin dokumentointiin on paneuduttu, mikä lisää merkittävästi prosessin läpinäkyvyyttä.

Muutoin ympäristökeskuksella ei ole huomauttamista raportista.

Hämeen tiepiirin vastineet

Hämeen liiton lausuntoon

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjoissa pyrittiin käyttämään samaa kaupunkiseutujen määrittelyä kuin laitostasoisissa linjauksissa. Kaupunkiseutujen määrittely lähti myös tuotemäärittelystä eli kaupunkiseutujen oli oltava niin suuria, että niissä on laajempien liikennejärjestelmäratkaisujen toteuttaminen kannattavaa, esim. seudullinen joukkoliikenne, liikenteen hallinnan ratkaisut jne. Forssassa ja Riihimäellä liikennejärjestelmäratkaisut ovat enemmän hankekohtaisia.

Yhteistyön jatkaminen Hämeen liiton lausunnossa esitetyllä tavalla on myös tiepiirin edustamien etujen kannalta suotavaa.

Pirkanmaan liiton lausuntoon

Tässä suunnitelmassa ei ole vielä huomioitu tieverkon laajuudessa uuden maankäyttö- ja rakennuslain johdosta tapahtuvia merkittäviä muutoksia muuten kuin herkkyytarkastelussa. Pirkanmaan liiton esittämät kommentit

uuden lain aiheuttamiin vastuunjaon muutoksiin ovat kuitenkin myös tiepiirin mielestä lain hengen mukaisia ja kuvastavat tulevaa toimintaa. Siirtymäkaudella vastuun siirtyminen kunnille tarkoittaa kaavoituspäätöksillä synnytettyjä uusia kaava-alueen sisäisiä väylätarpeita ja niiden ylläpitoa. Siirtymäajan jälkeen uusi laki edellyttää tie- ja katuverkon vastuunjaon laajempaa uudelleen tarkastelua.

Seudulliset yhteydet ovat ongelmallisia, sillä niiden tarpeet ovat huomattavasti suurempia kuin esitetyssä linjauksessa on niille voitu rahoitusta osoittaa. Ne on kuitenkin priorisoitu yhdystieverkon edelle. Seututeiden parantaminen vaatii usein myös rakenteellista parantamista, johon on tässä selvityksessä esitetty lisärahoitusta. Rakenteellisten ja liikenteellisten puutteiden korjaamiseksi on jatkossa löydettävä tuotejaosta riippumaton lähestymistapa. Tiepiiri käynnistää alemman tieverkon kehittämiselvityksen.

Päijät-Hämeen liiton lausuntoon

Päijät-Hämeen liiton lausunnossa esitetty liikennesuunnittelun ja maankäytön suunnittelun yhteistyö liikenteen haitallisen kasvun hillitsemiseksi vastaa erittäin hyvin näiden toimintalinjojen perusajatuksia. Tiepiiri pitää liikenteen perusteettoman kasvun hillitsemistä erittäin tehokkaana keinona liikenteen haittavaikutusten ja tienpitokustannusten hillitsemiseksi ja liikennejärjestelmän palvelutason nostamiseksi.

Näin vähäisillä resursseilla on vaikea toimia tiukasti maakunnallisten rahoituspuutteiden mukaisesti. Maakunnittaista rahoitusta kuitenkin seurataan ja siinä esiintyviä heilahduksia pyritään tasaamaan. Rahoitusinstrumenttien kehittäminen alueellisia tarpeita paremmin palveleviksi on kuitenkin eräs tulevia haasteitamme.

Hämeen ympäristökeskuksen lausuntoon

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015 laadittiin juuri ennen Tielaitoksen jakautumista. Eräs työn aikana määritellyistä lähtökohdista oli, etteivät organisaatiossamme sisäisesti tapahtuvat muutokset saa näkyä tienkäyttäjälle eli sillä ei pitäisi tienpidon linjauksiin olla mitään vaikutusta. Muutoksen sisäisiä ja taloudellisia vaikutuksia ei kuitenkaan vielä tiedetä, joten niitä käsiteltiin vain vaikutusten herkkyystarkastelussa. Selvää on, että kyseessä on eräs merkittävimmistä toimintalinjoihin vaikuttavista epävarmuustekijöistä, joten sitä tullaan sisäisesti, mutta avoimesti tuloksista tiedottaen, seuraamaan. Muutoinkin organisaatiomme sisäiset strategiat jätettiin tarkastelun ulkopuolelle, ja linjauksissa keskityttiin asiakkaillemme tarjottaviin lopputuotteisiin.

Pirkanmaan ympäristökeskuksen lausuntoon

Tiepiirin tämän hetkisten toimivaltuuksien rajoissa ei ole mahdollista ottaa enempää vastuuta joukkoliikenteen kehittämisestä. Tätä aluetta kehitetään koko liikennejärjestelmän hyväksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Myös Pirkanmaan ympäristökeskuksen lausunnossa mainittiin tienpitäjän ja maankäytön suunnittelijoiden yhteistyö, jolla muiden positiivisten vaikutus-

ten ohella vähennettäisiin tienkäytöstä aiheutuvia haittoja. Yhteistyö on tähänkin saakka sujunut hyvin, mutta saatujen kommenttien ja toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten johdosta on eri osapuolten syytä yhdessä miettiä yhteistyökuvioiden kehittämistä. Hämeen tiepiiri on ollut mukana perustamassa Tiesuunnittelun ympäristökysymykset -yhteistyöryhmää, joka tulee jatkossa käsittelemään ympäristöllisiä näkökulmia tiensuunnittelussa.

Tiepiirin asiakastyytyväisyyttä seurataan kyselyin. Tällä tarkoitetaan yleistä tiettyyn otokseen perustuvaa kyselyä, jolla kartoitetaan kaikkien kansalaisten tyytyväisyyttä Tiehallinnon toimintaan. Kulutettujen materiaalien seurantaan tullaan laajentamaan, ja se kytketään myös toimintalinjojen jatkoseurantaan, mutta raporttia laadittaessa käyttöä oli seurattu vasta otoksin.

Hämeen tiepiiri haluaa vielä kiittää kaikkia lausunnon antaneita ja muita työhön aktiivisesti osallistuneita tahoja hyvästä ja antoisasta yhteistyöstä. Toivottavasti pystymme kehittämään toimintaamme yhteistyössä myös tulevien haasteiden kanssa toimiessamme.