

Tienpidon toimintalinjat v. 2015 Hämeen tiepiirissä

Suunnittelun lähtökohdat



Tampere 2000

Tielaitos
Hämeen tiepiiri

Tienpidon toimintalinjat v. 2015 Hämeen tiepiirissä

Suunnittelun lähtökohdat

Tielaitos
Hämeen tiepiiri

Tampere 2000

Raportin tuotanto:
Tielaitos, TUOTANTO
Konsultointi, Länsi-Suomen yksikkö

Tampere 2000

Julkaisua saatavana:
Hämeen tiepiiri, tienpidon suunnittelu
Faksi 0204 44 3942
internet: <http://www.tielaitos.fi/hame/pts>

Kansikuva: Heikki Heiniö

Tielaitos
Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE
Puhelinvaihte 0204 44 154

ALKUSANAT

Tämä selvitys on osa Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 suunnitelmaa, joka perustuu valtakunnalliseen Tienpidon linjaukset -suunnitelmaan. Hämeen tiepiirin toimintalinjoissa tarkennetaan valtakunnallista selvitystä alueellisilla toimintaympäristöön ja tienpitoon liittyvillä erityispiirteillä. Tässä väliraportissa esitetään tienpidon toimintaympäristön alueellisia erityispiirteitä. Lisäksi raportissa luodaan katsaus toimintaympäristön kehittämiseen Hämeen tiepiirin näkökulmasta.

Tienpidon linjaukset Hämeen tiepiirissä työ käynnistyi syksyllä 1999 lähtötietojen keräämisellä ja nykyisen toimintaympäristön kuvauksella. Tässä raportissa esitetyjä työn lähtökohtia on tarkennettu syksyllä 1999 ja keväällä 2000 järjestetyissä sidosryhmäseminaareissa sekä kevään 2000 aikana yhteistyökumppaneiden kanssa käydyissä palaverissa.

Raportin laadinta on tehty Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat työtä varten perustetun työryhmän valvonnassa. Työryhmään kuuluivat Hämeen tiepiiristä suunnittelu-päällikkö Matti Höyssä, tieinsinööri Janne Lintilä, tienpidon suunnittelija Risto Mäki, ja ympäristösuunnittelija Tuula Säämänen.

Raportti on laadittu Hämeen tiepiirin Tienpidon suunnittelu –yksikön toimeksiannosta ja tehty Tielaitoksen Konsultoinnin Länsi-Suomen yksikössä, jossa työstä on vastannut diplomi-insinööri Ari Vandell. Lisäksi tulevaisuuden toimintaympäristöosan tekemiseen on osallistunut Timo Keski-Petäjä Tampereen Yliopistosta.

Tampereella kesäkuussa 2000

Tielaitos
Hämeen tiepiiri

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	5
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	7
2.1 Työn lähtökohtina toimivat suunnitelmat	7
2.1.1 Liikenneministeriön toimintalinjat	7
2.1.2 Laitostason tienpidon toimintalinjat	7
2.2 Tieliikenteen kysyntä	7
2.2.1 Yleistä	7
2.2.2 Väestö- ja aluerakenne	8
2.2.3 Taloudelliset tunnusluvut	11
2.2.4 Tieliikenne	12
2.2.5 Elinkeinoelämän kuljetukset	13
2.3 Tieliikenteen nykytilanne	14
2.3.1 Tieliikenteen väylät ja niiden tekniset ominaisuudet	14
2.3.2 Palvelutaso	16
2.3.3 Liikenneturvallisuus	17
2.3.4 Ympäristön tila	19
2.3.5 Tienpidon nykyhetken tila	21
2.4 Maakuntien erityispiirteet	23
2.4.1 Yleistä	23
2.4.2 Kanta-Häme	23
2.4.3 Pirkanmaa	23
2.4.4 Päijät-Häme	23
2.5 Tieliikenteen nykytilanteen ongelmat	24
2.5.1 Vanhat päätiet	24
2.5.2 Päälystetyn tieverkon kunto	24
2.5.3 Soratiet ja kelirikko	25
2.5.4 Siltojen korjaustarve	25
2.5.5 Kaupunkiseutujen sujuvuusongelmat sekä muiden teiden ruuhkat viikonloppuisin ja työssäkäyntiliikenteessä	26
2.5.6 Kevyen liikenteen kuolemat sekä kohtaamis- ja suistumisonnettomuudet	26
2.5.7 Pohjavesi, melu, ilmanlaatu ja ympäristönsuojelu	27
2.5.8 Tienpidon rahoitus ja erilaisten tarpeiden sovittaminen	28

3 TOIMINTAYMPÄRISTÖ TULEVAISUUDESSA	29
3.1 Väestön ja aluerakenteen kehitys	29
3.2 Talouden ja elinkeinorakenteen kehitys	30
3.3 Tieliikenteen kehitys	30
3.3.1 Liikenteen kysyntä	30
3.3.2 Liikenne-ennuste	31
3.2.2 Tieliikenteen palvelutaso	32
3.4 Muut kehitysnäkymät	33
3.4.1 Liikennepoliittiset kehitysnäkymät	33
3.4.2 Teknologian kehitysnäkymät	34

LIITE	HT Timo Keski-Petäjän kirjoittama skenaario Tienpidon kehitysnäkymistä
-------	--

1. JOHDANTO

Tielaitoksen keskushallinnon ohjaama koko Tielaitoksen tienpidon pitkän aikajakson suunnitelma valmistui vuoden 2000 alussa. Suunnitelma on pohjana tiepiirien omille toimintalinjasuunnitelmille. Vuoden 2015 Hämeen tiepiirin toimintalinjat –suunnitelmassa otetaan huomioon maakuntien toimintaympäristöjen erityispiirteet osatekijöineen yksityiskohtaisemmin kuin laitostason suunnitelmassa. Eri osatekijöitä ovat mm. väestö- ja aluerakenne, talous, tie- ja liikenne sekä ympäristö.

Tienpidon toimintalinjat –suunnitelman tulee osoittaa millä strategialla, resursseilla ja toimenpiteillä sekä millä aikavälillä tiepiiri aikoo saavuttaa valtakunnalliset ja alueelliset tie- ja liikenneolojen ylläpidon ja kehittämisen tavoitteet. Työn yksittäisistä tavoitteista voidaan mainita mm:

- tienkäyttäjien ja muiden yhteistyötahojen tarpeiden ja toiveiden huomioon ottaminen
- alueellisten tekijöiden huomioon ottaminen
- tienpidon tuotteiden ja palveluiden yhteen sovittaminen
- realististen toimintalinjojen ja rahoituksen yhteen sovittaminen
- TTS- ja vuosisuunnittelun lähtökohtien tuottaminen

Suunnitelman melko pitkä aikajänne (15 v) mahdollistaa useiden painotuksiltaan ja vaikutuksiltaan erilaisten, toteuttamiskelpoisten tienpidon ohjelmien laatimisen. Tällaisella pitkän aikajakson ohjelmalla voidaan tarvittaessa vaikuttaa tienpidon painotuksien muuttamiseen. TTS -suunnitelmakausi on usein liian lyhyt merkittävien toimintalinjamuutosten toteuttamiseksi.

Tässä väliraportissa on esitetty nykyisen toimintaympäristön kuvaus sekä tieliikenteen nykytilanteen ongelma-analyysi.

Hämeen tiepiirin alue koostuu 62 kunnasta, joista 34 sijaitsee Pirkanmaan, 16 Kanta-Hämeen ja 12 Päijät-Hämeen maakunnassa. Hämeen tiepiirin kunnat on esitetty kuvassa 1.1.



Kuva 1.1 Hämeen tiepiirin alueen kunnat

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Työn lähtökohtina toimivat suunnitelmat

2.1.1 Liikenneministeriön toimintalinjat

Hämeen tiepiirin toimintalinjat perustuvat Tielaitoksen toimintalinjat 2015 -suunnitelmaan. Lähtökohdat laitostasaisen suunnitelman tavoitteille on puolestaan esitetty liikenneministeriön laatimissa strategisen tason suunnitelmissa. Näistä suunnitelmista tärkeimmät on esitetty seuraavissa raporteissa:

- Liikenteen toimintalinjat 2020
- Suomen liikennejärjestelmä 2020
- Liikenneverkkojen kunnossapito ja kehittäminen 2000-2003 –ministeriötyöryhmän mietintö
- Liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 2000-2003 –suunnitelma

2.1.2 Laitostason tienpidon toimintalinjat

Tielaitoksen toimintalinjat 2015 -suunnitelma käynnistyi valmistelevilla töillä vuonna 1998 ja se valmistuu vuoden 2000 alussa. Laitostasaisen työn tavoitteena on ollut tarkentaa Liikenneministeriön koko liikennejärjestelmää koskevia linjauksia tienpitoa koskeviksi linjauksiksi vuodesta 2000 eteenpäin. Tavoitteena on edelleen ollut ottaa huomioon entistä paremmin nykytilan, toimintaympäristön muutosten ja alueiden kehittämistavoitteiden erilaisuus maan eri osissa.

2.2 Tieliikenteen kysyntä

2.2.1 Yleistä

Tieliikenteen kysynnästä on selvitetty eri kulkumuotojen liikennemäärät ja niiden jakautuminen tieverkolla. Tavaraliikenteestä on käsitelty eri tavaryhmien määriä ja niiden jakautumista tieverkolla.

Suunnitelmassa esitetään perustiedot Hämeen tiepiirin nykyisestä tieverkosta. Suunnitelmassa käsitellään tieverkon laadullisia ominaisuuksia ja niiden kehittymistä 1990-luvulla ja lisäksi Hämeen tiepiirin liikenteellisen sijainnin tuomia erityispiirteitä.

Tiestön puutteista tarkastellaan sekä kokonaisuutena että tieluokittain tieverkon laajuutta, yhdistävyyttä, teiden liikenteenvälityskykyä, teknisiä ominaisuuksia ja kuntoa.

2.2.2 Väestö- ja aluerakenne

Väestö- ja aluerakenteen tutkimusaineistona on käytetty Tilastokeskuksen tilastotietokannan (Kuntafakta) tietoja, jotka perustuvat pääosin 1.1.1999 tilanteeseen.

Hämeen tiepiirin alueen maakuntien yhteenlaskettu asukasmäärä on 807 000 (tilanne 1.1.1999). Pirkanmaa on maakunnista suurin, 445 000 asukasta ja Kanta-Häme pienin, 165 000 asukasta. Päijät-Hämeessä on 197 000 asukasta.

Hämeen tiepiirin kuntien asukasmäärät ja ikäryhmien osuudet v. 1998 on esitetty kuvassa 2.1-1. Hämeen tiepiirin alueella asukkaat keskittyvät melko voimakkaasti kolmostien ja pääradan varteen. Muista asutuskeskittymistä merkittävin on Lahti.

Nuorten, alle 15 -vuotiaitten suhteellinen osuus on suurin kasvavissa kunnissa kuten Ylöjärvellä ja Lempäälässä. Näissä kunnissa nuorten osuus on yli 22 %. Vanhojen, yli 64 -vuotiaitten osuus on suurin muuttotappiollisissa kunnissa kuten Luopioisissa, Längelmäellä ja Suodenniemellä. Näissä kaikissa kunnissa yli 64 -vuotiaitten osuus on yli 25 %.

Suunnittelun lähtökohdat

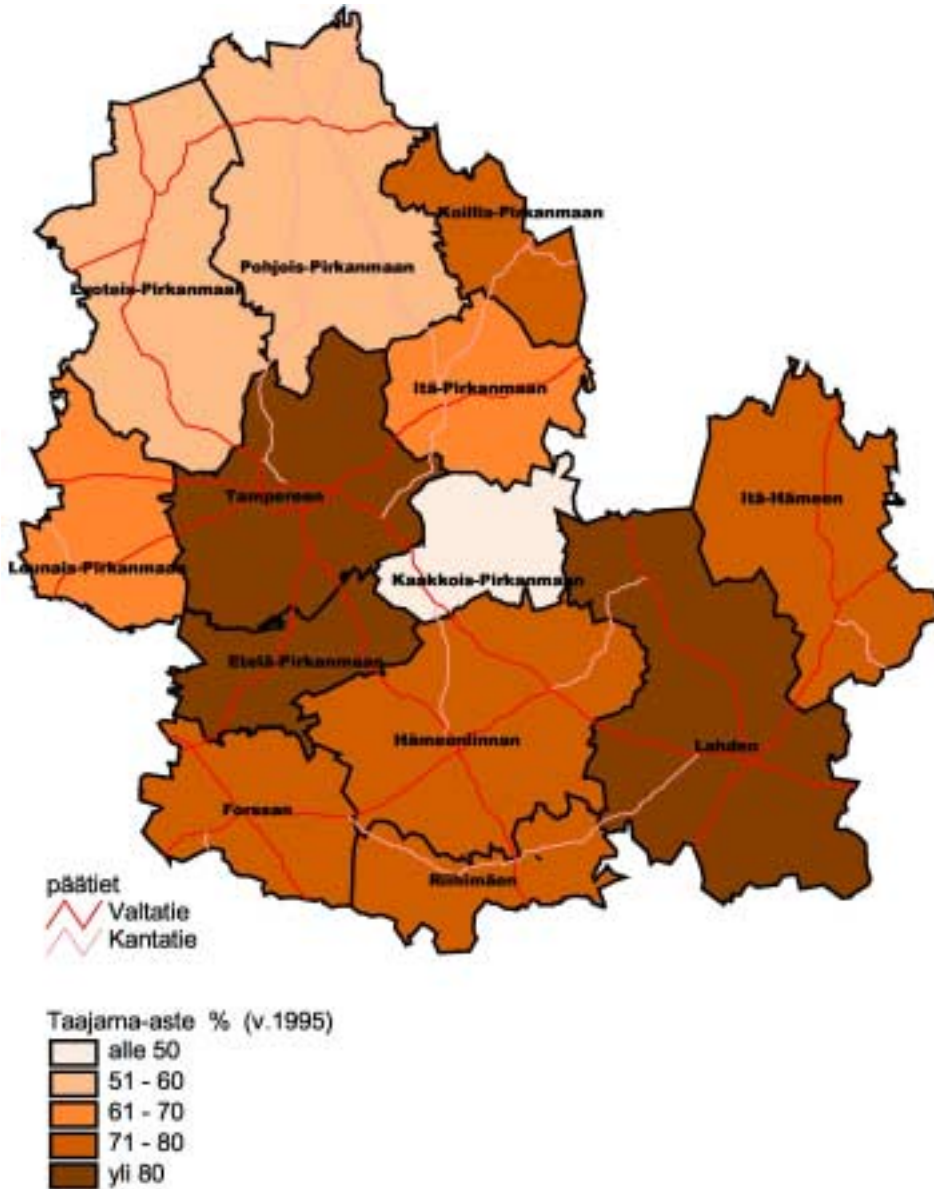
SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT



Kuva 2.2.1 Hämeen tiepiirin kuntien asukasmäärät ja ikäryhmien osuudet v. 1998

Seutukunnittainen taajama-aste (väestöosuus, joka asuu taajamiksi määritellyillä alueilla) on suurin Tampereen, Etelä-Pirkanmaan ja Lahden seutukunnissa, joissa se on yli 80%. Taajama-aste on pienin Kaakkois-Pirkanmaan seutukunnassa (alle 50 %). Myös Luoteis- ja Pohjois-Pirkanmaan seutukunnissa taajama-aste on alle 60 %. Suuri taajama-aste kuvaa hyvin väestön keskittymistä kaupunkien läheisyyteen.

Alueilla, joilla taajama-aste on pieni, väestö on hajaantunut voimakkaasti maaseudulle. Näillä alueilla palvelut ovat selvästi heikompia ja asukkaiden riippuvuus henkilöautosta on suuri. Hämeen tiepiirin alueen seutukunnat ja niiden taajama-asteet on esitetty kuvassa 2.2.2.



Kuva 2.2-2 Hämeen tiepiirin seutukunnat ja niiden taajama-aste

Työpaikkaomavaraisuudeltaan parhaat seutukunnat (v.1996) ovat Koillis-Pirkanmaa, Tampere ja Forssa. Näissä seutukunnissa työpaikkaomavaraisuus on yli 100%. Pienin työpaikkaomavaraisuus on Riihimäen seutukunnassa (alle 90%), jossa pääkaupunkiseudun vaikutus on ilmeinen. Myös Pirkanmaan pohjoisosissa työpaikkaomavaraisuus on alle 95%.

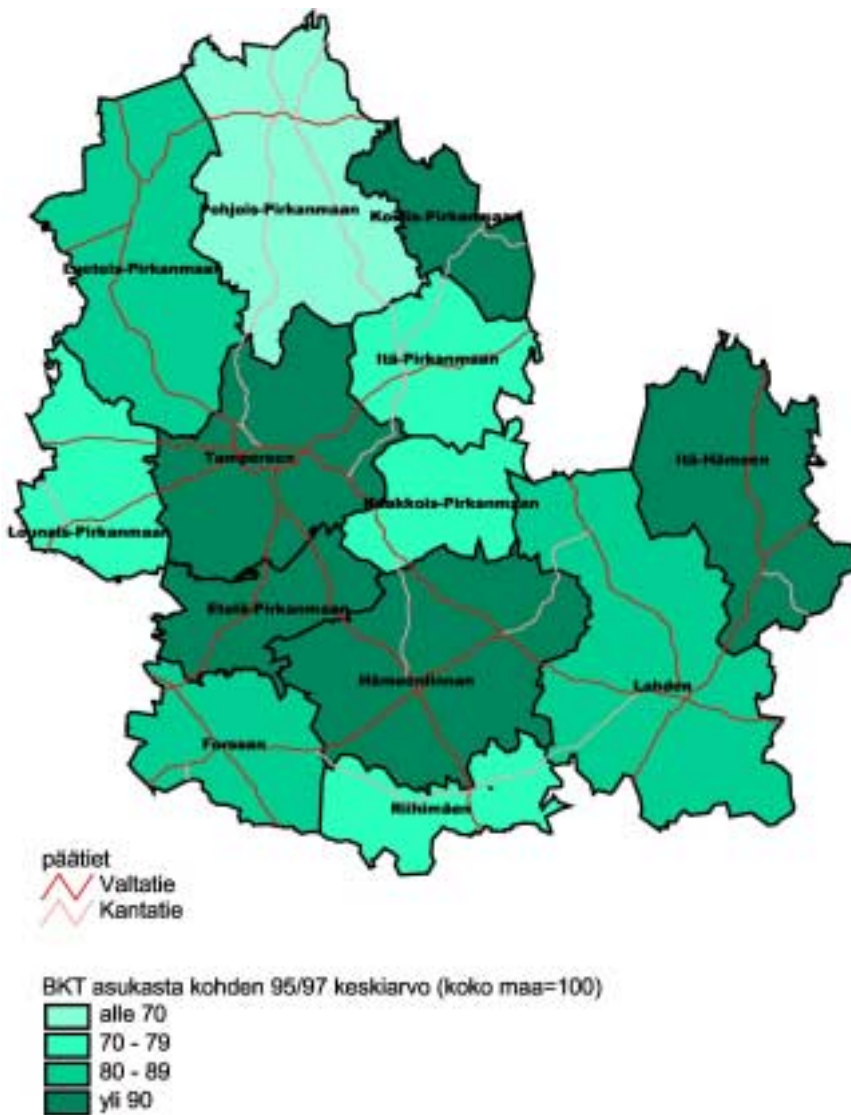
Työpaikkojen toimialajaottaisissa osuuksissa Hämeen tiepiirin seutukuntien välillä on suuria eroja. Tampereen, Hämeenlinnan ja Riihimäen seutukunnissa palvelujen osuus on yli 60%. Jalostuksen osuus on suurin Koillis- ja Etelä-Pirkanmaan seutukunnissa, joissa se on yli 45%. Alkutuotannon osuus on suurin Kaakkois-Pirkanmaalla (20%) ja Pohjois-Pirkanmaalla (18%).

2.2.3 Taloudelliset tunnusluvut

Seutukuntien taloudellista tilannetta on tarkasteltu asukasta kohden lasketun bruttokansantuotteen pohjalta. Koko maan keskimääräiseen bruttokansantuotteeseen suhteutetut arvot (v. 1995-1997 keskiarvo) esitetään kuvassa 2.2-3. Asukasta kohden laskettu bruttokansantuote ei yllä Suomen keskiarvoon missään tarkastelualueen seutukunnassa. Lähellä Suomen keskiarvoa ollaan vain Koillis-Pirkanmaalla ja Itä-Hämeessä. Bruttokansantuote on pienin Pohjois-Pirkanmaan seutukunnassa, alle 70% keskiarvosta. Valtakunnallisesti tarkasteltuna ero Uudenmaan maakunnan ja muiden maakuntien välillä on suuri. Vain Uudenmaan maakunnassa ylitetään Suomen bruttokansantuotteen keskiarvo. Samoin vain Uudenmaan maakunnan bruttokansantuotteen keskiarvo ylittää EU:n bruttokansantuotteen keskiarvon.

Bruttokansantuotteen kymmenen vuoden kehitystä tarkasteltaessa voidaan huomata, että 1980-luvun lopulla asukasta kohti laskettu arvo oli suurin Kanta-Hämeessä. 1990-luvun alun laman vaikutukset ovat kuitenkin olleet Kanta- ja Päijät-Hämeessä selvästi Pirkanmaata suuremmat. Vuonna 1997 asukasta kohti laskettu bruttokansantuote oli Pirkanmaalla selvästi suurin.

Vuonna 1997 koko Suomen asukasta kohden laskettu bruttokansantuote oli vain noin prosentin EU:n keskiarvoa pienempi. Hämeen tiepiirin alueen maakunnissa bruttokansantuote oli kuitenkin 10-15 % EU:n keskiarvoa pienempi.



Kuva 2.2-3 Bruttokansantuote asukasta kohden seutukunnittain 1995-1997 keskiarvo (koko maa = 100)

2.2.4 Tieliikenne

Suurimmat liikennemäärät Hämeen tiepiirin alueen pääteillä ovat Tampereen ja Lahden kaupunkialueiden läheisyydessä. Kaupunkiseutujen ulkopuolella liikenne on vilkkainta valtatiellä 3 Riihimäen ja Tampereen sekä valtatiellä 4 Uudenmaan tiepiirin rajan ja Lahden välillä.

Seutukuntakohtaisesti tarkasteltuna liikennemäärät (keskimääräinen liikennemäärä yleisten teiden tiekilometriä kohti) ovat selvästi suurimmat Tampereen seutukunnan alueella (yli 2000 ajon./vrk). Myös tiepiirin eteläisen alueen seutukunnissa keskimääräinen liikenne on pääosin yli 1200 ajon./vrk. Tiepiirin pohjoisosissa keskimääräiset liikennemäärät sen sijaan jäävät pääosin alle 800 ajon./vrk.

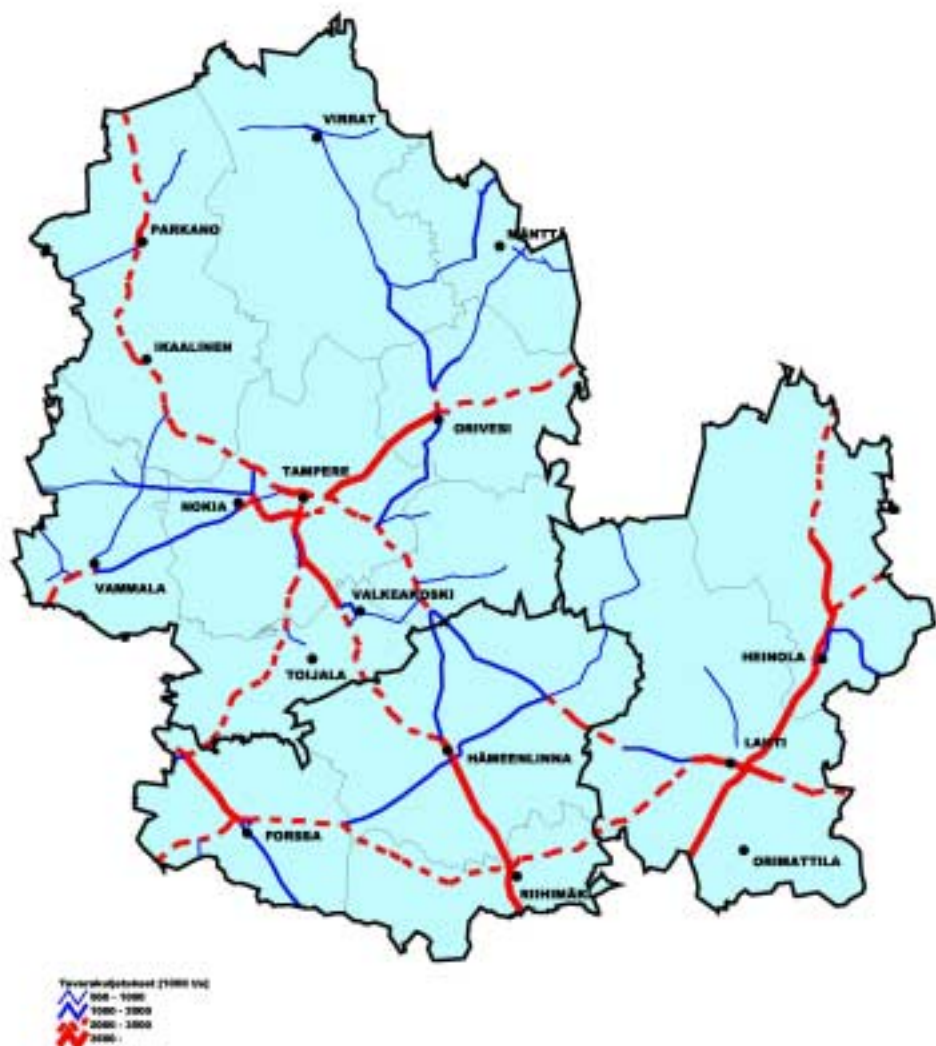
Suunnittelun lähtökohdat

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Suomen henkilöautotiheys oli vuonna 1998 keskimäärin 392 autoa 1000 asukasta kohti. Suurimmassa osassa Hämeen tiepiirin alueen seutukuntia henkilöautotiheys on keskiarvoa suurempi. Poikkeuksia ovat Tampereen ja Lahden seutukunnat, joissa tiiviin aluerakenteen ja joukkoliikenteen melko hyvän tarjonnan ansiosta henkilöautotiheys on selvästi valtakunnan keskiarvoa alhaisempi. Itä-Hämeen, Itä-Pirkanmaan ja Riihimäen seutukunnissa henkilöautotiheys on hieman valtakunnan keskiarvoa pienempi.

2.2.5 Elinkeinoelämän kuljetukset

Suurimmat kuljetusmäärät (kuva 2.2.5) sijoittuvat Tampereen ympäristöön, valtatielle 3 sekä valtatielle 4. Myös valtatiellä 2 Forssan ja Humppilan välillä kuljetusmäärät ovat erittäin suuria. Raskaan liikenteen KVL (keskivuorokausiliikenne) on pääsääntöisesti suurimmillaan siellä, missä kuljetusmäärätkin.



Kuva 2.2-5 Kuljetusmäärät Hämeen tiepiirissä v. 1995

2.3 Tieliikenteen nykytilanne

2.3.1 Tieliikenteen väylät ja niiden tekniset ominaisuudet

Päällystetyt tiet

Hämeen tiepiirin teistä 68 % (6427 km) on päällystettyjä. Päällystettyjen teiden osuus on hieman valtakunnan keskiarvoa (64%) suurempi. Päällystetyistä teistä 57 %:lla tiestöä (3667 km) on kevytpäällyste. Tämä on valtakunnan keskiarvoa (65%) hieman pienempi osuus.

Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä on viime vuosina kasvanut. Pääteistä suurin osa on kuitenkin pintakunnoltaan hyviä. Vähäliikenteisimmällä tieverkolla huonokuntoisia teitä on noin 14% kyseisen tieverkon pituudesta. Eniten laatutason alittavia teitä on liikennemääräluokassa 350-3000 ajon./vrk, mutta toisaalta vaatimustaso on kyseisessä luokassa vähäliikenteisiä teitä korkeampi, joten niiden kuntoa voidaan luonnehtia tyydyttäväksi.

Tienpitäjän kannalta tiestön rakenteellisen kunnon puutteet näkyvät päällysteiden nopeana vaurioitumisena. Kantavuudeltaan heikkotasoisien teiden määrä on pysynyt noin 2%:ssa.

Soratiet

Sorateiden osuus Hämeen tiepiirin tiestöstä on 32% (3075 km). Pirkanmaalla ja Päijät-Hämeessä sorateiden osuus on lähellä valtakunnallista keskiarvoa. Kanta-Hämeessä sorateiden osuus kaikista yleisistä teistä on kuitenkin selvästi valtakunnan keskiarvoa pienempi (22%).

Inventoitujen kelirikkovaurioiden määrä verrattuna tien pituuteen on vuodesta 1996 jonkin verran kasvanut Hämeen tiepiirissä. Vuosina 1996-97 kelirikko-osuuksien osuus oli selvästi alle valtakunnan keskiarvon, mutta vuonna 1998 tilanne oli selvästi valtakunnan keskiarvoa heikompi. Kelirikkovaurioiden määrässä on kuitenkin otettava huomioon vuositasolla olosuhteissa esiintyvät vaihtelut. Siksi kelirikkovaurioiden suhteellisten osuuksien muutoksista ei voida tehdä varmoja johtopäätöksiä.

Kevyen liikenteen väylät

Hämeen tiepiirin alueella oli 1.1.1999 kevyen liikenteen väylillä varustettuja yleisiä teitä 536 km. Kevyen liikenteen väylien yhteispituus oli vastaavasti 608 km (sisältää tien molemmilla puolilla olevat väylät). Tielaitoksen hoitamia kevyen liikenteen väyliä oli Hämeen tiepiirin alueella 450 km. Yleisiä teitä oli tiepiirin alueella 1.1.1999 yhteensä 9502, eli 5,6 % yleisistä teistä oli varustettu kevyen liikenteen väylillä. Koko maassa kevyen liikenteen väyliä on yleisten teiden varsilla 4075 km, mikä vastaa 5,2 % yleisten teiden pituudesta.

Suunnittelun lähtökohdatSUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Näin ollen Hämeen tiepiirin alueella on yleisten teiden pituuteen suhteutettuna hieman koko Suomen keskiarvoa enemmän kevyen liikenteen väyliä. Ajoneuvoliikenteen suoritteeseen suhteutettuna kevyen liikenteen väylillä varustettuja yleisiä teitä oli Hämeen tiepiirissä kuitenkin hieman koko maan keskiarvoa vähemmän.

Kevyen liikenteen väylillä varustettuja yleisiä teitä suhteessa asukasmäärään on eniten Kanta-Hämeessä (vähiten Pirkanmaalla). Yleisten teiden pituuteen suhteutettuna niitä on eniten Päijät-Hämeessä (vähiten Pirkanmaalla). Liikennesuoritteeseen suhteutettuna kevyen liikenteen väylillä varustettuja yleisiä teitä on kaikissa kolmessa maakunnassa likimain yhtä paljon.

Nopeusrajoitukset

Hämeen tiepiirin valta-, kanta- ja seututeiden nopeusrajoitukset (kesä) on esitetty kuvassa 2.3-1. Valtateiden tavoitenopeutta (100 km/h) on liikenneturvallisuus- ja ympäristösyistä jouduttu paikoin alentamaan. Merkittäviä pitkiä 100 km/h alhaisempia nopeusrajoituksia on mm. valtatiellä 3 Tampereen ja Ikaalisten välillä ja valtatiellä 9 Oriveden ja Jämsän välillä. Kantateilla on lukuisia pitkiäkin osuuksia, joissa tien tekniset ominaisuudet ja tien ympäristö eivät mahdollista 100 km/h nopeusrajoitusta. Viimeisten vuosien aikana taajamaosuuksille on asetettu lukuisia 30-40 km/h nopeusrajoitusalueita. Nämä sijaitsevat pääosin alemmalla tieverkolla, mutta myös valta- ja kanta-teille on jouduttu asettamaan joitakin alhaisia nopeusrajoituksia kiertoliittymien yhteyteen.

Valaistus

Hämeen tiepiirin yleisistä teistä on valaistu 15% (1447 km). Valtakunnan keskiarvoon verrattuna (13%) valaistuja tieosuuksia on Hämeen tiepiirissä hieman keskiarvoa enemmän.

Talvihoitoluokat

Tiestön talvihoidon laatutason perusteella tiet on jaettu viiteen luokkaan. Vilkkaimmat valtatie kuuluvat IS talvihoitoluokkaan, jossa tien pinta pidetään pääosan aikaa paljaana (lähes kesäkeli). Muilta osin valta- ja kantatiet kuuluvat pääosin talvihoitoluokkiin I ja Ib. Talvihoitoluokassa Ib tie on osan talvea lumipintainen. Seututiet kuuluvat pääosin talvihoitoluokkiin II ja Ib. Pääosa alemmasta tieverkosta (koko tiestöstä yli puolet) kuuluu talvihoitoluokkaan III, jossa tie on lumipintainen ja sitä hiekoitetaan vain poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Sillat

Hämeen tiepiirin alueella oli 1.1.1999 yhteensä 2009 siltaa. Tämä vastaa noin 15% koko valtakunnan silloista. Silloista 31 % on yli 30 vuotta vanhoja. Hämeen tiepiirissä on tiepiireistä lukumäärältään suhteessa eniten korjaus-tarpeessa olevia siltoja. Sillat on jaettu viiteen kuntoluokkaan (paras kunto 0, heikoin kunto 4). Hämeen tiepiirin siltojen kunto noudattaa pääosin koko valtakunnan yleisten teiden siltojen jakaumaa. Hämeen tiepiirissä on parhaassa kuntoluokassa prosentuaalisesti laskien melko selvästi vähemmän siltoja kuin koko valtakunnassa. Kokonaisuudessaan parantamistarve on suurempi kuin koko valtakunnassa. Tämä johtuu kuitenkin pääosin keveiden teräsputkisiltojen suuresta määrästä. Parantamisen kustannukset ovat kuitenkin näillä silloilla vastaavasti melko pieniä. Painorajoitettuja siltoja oli 1.1.1999 Hämeen tiepiirissä 39 kappaletta (n. 2% kaikista Hämeen tiepiirin silloista).

2.3.2 Palvelutaso

Tieliikenteen kysynnän ja tarjonnan suhdetta on tutkittu palvelutasokäsitteen sekä tehtyjen sujuvuus- ja tienkäyttäjätutkimusten avulla. Liikenteen palvelutaso on arvioitu nykytilanteessa ja vuoden 2020 työmatka- ja viikonloppuliikenteessä. Arviot on tehty IVAR-ohjelman avulla siten, että tieverkko on kaikissa tarkasteluissa ollut vuoden 1998 alun tilanne. Tiet on luokiteltu tarkasteluissa kolmeen ryhmään; liikenne sujuvaa, liikenne jonoutunutta ja liikenne hidasta.

Luokkien rajat on määritelty liikenteen keskimääräisen matkanopeuden perusteella vertaamalla sitä samalla tiellä vapaissa ajo-olosuhteissa saavutettavaan matkanopeuteen. Liikenne on määritelty sujuvaksi, kun tarkasteltavan tunnin keskimääräinen matkanopeus on yli 90 % vapaan liikenteen ajonopeudesta. Jonoutunutta liikenne on silloin, kun tunnin keskimääräinen matkanopeus on alle 90% mutta yli 75% vapaan liikenteen nopeudesta. Jos keskinopeus on alle 75% vapaasta nopeudesta, liikenne on hidasta. Viimeinen luokka sisältää myös tilanteet, joissa liikenne pysähtelee tai seisoo.

Nykytilanteen ongelmallisin tiejakso tarkastelun perusteella on Tampereen läntinen kehätie (valtatie 3). Liikenne on väylällä hidasta suurimpien kuormitushuippujen aikana. Liikenne jonoutuu ajoittain valtatiellä 3 Kuljun ja Laka-laivan välillä, valtatiellä 12 Tampereen kohdalla ja valtatiellä 9 Tampereella Alasjärven liittymän pohjoispuolella. Viikonloppuliikenne jonoutuu lisäksi valtatiellä 3 Valkeakosken kohdalla, valtatiellä 12 Kangasalla ja Lahden läheisyydessä sekä valtatiellä 24 Lahden pohjoispuolella.

Suunnittelun lähtökohdat

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.3.3 Liikenneturvallisuus

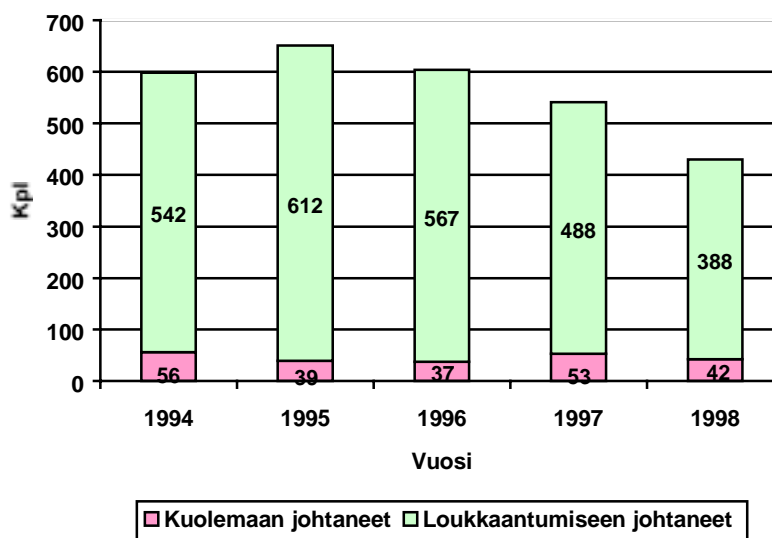
Koko maan yleisten teiden henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui noin 17 % Hämeen tiepiirissä (ajanjaksolla 1994-98). Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia Hämeen tiepiirissä oli keskimäärin 557 kappaletta vuodessa. Nämä onnettomuudet jakaantuvat niin, että 47 % tapahtui haja-asutusalueiden päätieverkolla, 36 % haja-asutusalueiden alemmalla tieverkolla ja 17 % taajamateillä. Taulukossa 2.3-1 on esitetty onnettomuuksien lisäksi tiepituuksien ja suoritteiden suhteet. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista n. 18 % oli kevyen liikenteen onnettomuuksia.

Taulukko 2.3-1. Henkilövahinko-onnettomuuksien, tiepituuksien ja suoritteiden suhteet Hämeen tiepiirissä.

	Henkilövahinko-onnettomuudet	Tiepituus	Suorite
haja-asutusalueiden pää-tiet	1319 kpl (47 %)	1500 km (16 %)	63 %
haja-asutusalueiden alempiasteinen tieverkko	994 kpl (36 %)	7500 km (79 %)	27 %
Taajamatiet	474 kpl (17 %)	500 km (10 %)	10 %
Yhteensä:	2787 kpl	9500 km	100 %

Hämeen tiepiirissä vuosina 1994-98 tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantui keskimäärin 777 ja kuoli 52 henkilöä/vuosi. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrien kehitys on esitetty kuvassa 2.3-1.

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien kehitys on tarkasteluajanjaksolla likimain saman suuruista kaikissa Hämeen tiepiirin maakunnissa.



Kuva 2.3-1 Liikenneonnettomuudet Hämeen tiepiirissä 1994-1998

Hämeen tiepiirin liikenneturvallisuustilannetta kuvataan useissa viime vuosina tehdyissä selvityksissä. Uusimmassa, ”Liikenneturvallisuuden riskitekijät ja turvallisuusongelmien ratkaisumallit” -selvityksessä (1999) on määritelty Hämeen tiepiirin yleisten teiden verkolta 60 pahinta liikenneturvallisuusongelmakohtetta. Tarkastelu tehtiin tutkimalla henkilövahinko- onnettomuuksien kasaumia, onnettomuustiheydeltään vaarallisia liittymiä sekä onnettomuusriskiltään vaarallisimpia tiejaksoja. Ongelmakohteet jaettiin vielä kahteen vaarallisuusluokkaan. I luokkaan sijoittui 22 kohdetta. Vaarallisia teitä oli I luokassa 8 kappaletta. Vaarallisia taajamateitä oli 7 kappaletta ja vaarallisia liittymiä oli 7 kappaletta. I luokkaan sijoitetuissa kohteissa on tapahtunut 5 % Hämeen tiepiirin henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Hämeen tiepiirin liikenneturvallisuuden 22 vaarallisinta kohdetta on esitetty kuvassa 2.3-2.

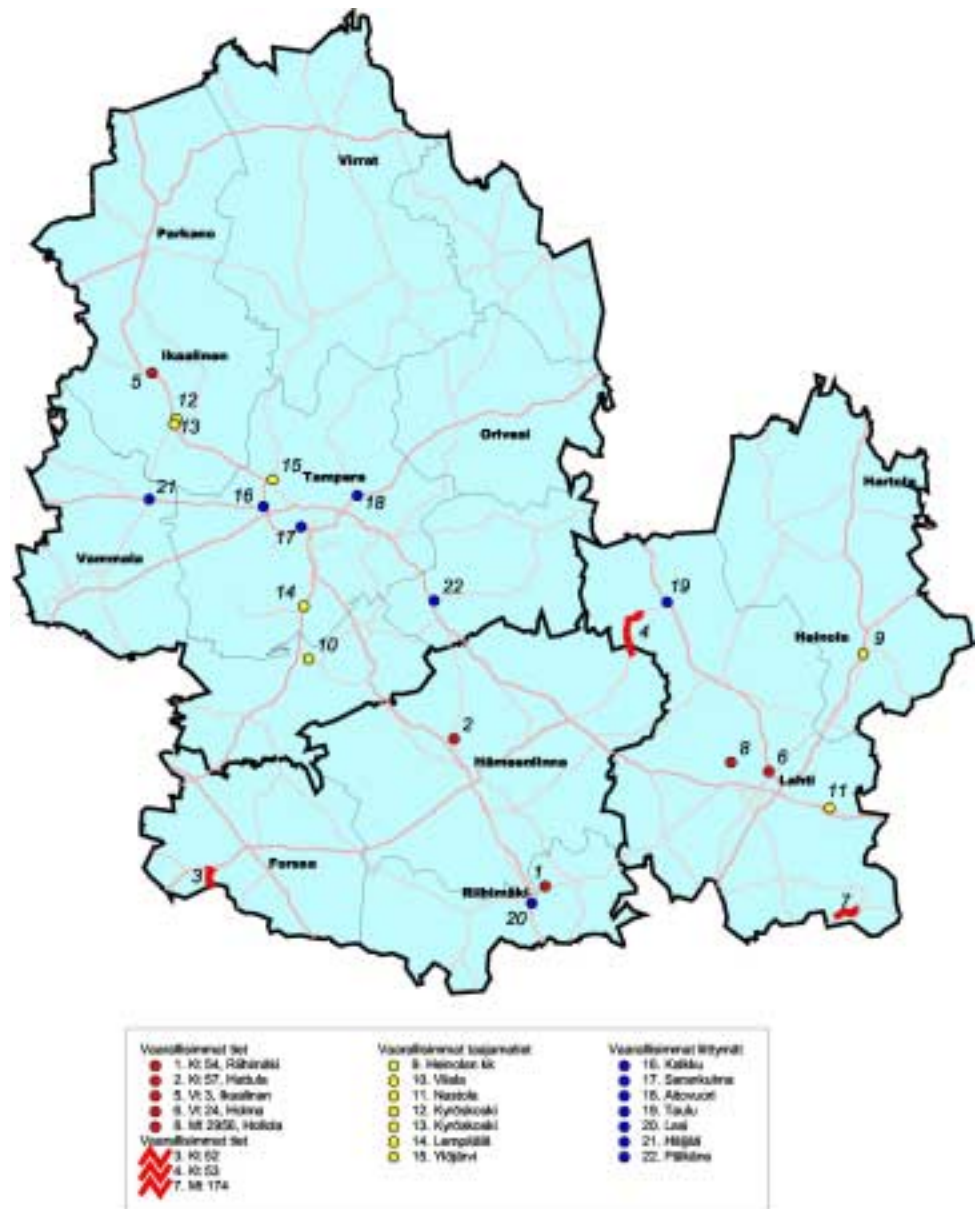
Hämeen tiepiirin liikenneturvallisuuden ongelmakohteet ovat suurimmalta osaltaan valta- ja kantateiden liittymissä sekä taajamateillä. Valta- ja kantateiden linjaosuuksilla onnettomuudet ovat yleensä tasaisesti jakaantuneet. Ongelmakohteita ovat pääteiden nelihaaraliittymät (Häijää, Pälkäne ja Taulu). Nelihaaraliittymien yleisin onnettomuustyyppi on risteämisonnettomuus.

Pääteillä on myös ongelmallisia eritasoliittymiä (vt 3 Sarankulma ja vt 9 Aito-vuori). Onnettomuusasteeltaan korkeita linja-osuuksia on kantateillä, joilla tien geometria ei enää vastaa liikenteellisiä vaatimuksia (kantatiet 52, 53 ja 54). Suurin onnettomuustiheys on Tampereen ja Lahden läpikulkuteillä (vt 12). Onnettomuusriskiltään nämä tiet ovat kuitenkin kohtalaisia.

Seututeiden ongelmakohteet ovat yleensä taajamien lähestymisjaksoilla, jotka eivät ole tieympäristöltään vielä selkeää taajama-aluetta mutta joilla on jo kohtalaisesti maankäyttöä palvelevia liittymiä (Vammala mt 249, Lempäälä mt 306, Nastola mt 312 ja Vääksy mt 313). Moottoriteiden rinnakkais-tiet ovat myös ongelmakohteita, jos niitä ei ole muutettu nykyistä käyttötarkoitusta vastaavaksi (esim. Lasiliittymä maantiellä 130 ja maantie 140 Vierumäellä). Yhdysteillä ongelmakohteet ovat lähinnä taajamatiejaksoilla. Taajamatiet voidaan jakaa karkeasti onnettomuustyyppien mukaan kevyen liikenteen tai ajoneuvoliikenteen (kääntymis-, risteämis- ja peräänajo-onn.) kannalta ongelmallisiksi. Kevyen liikenteen kannalta ongelmallisia ovat esim. Lempäälä, Kyröskoski (parantamaton tiejakso) ja Ylöjärvi. Ajoneuvoliikenteen kannalta ongelmallisia ovat Tervakoski ja Kyröskoski (parannettu tiejakso).

Suunnittelun lähtökohdat

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT



Kuva 2.3-2 Vaarallimmat tieosot, taajamatiet ja liittymät Hämeen tiepiirissä

2.3.4 Ympäristön tila

Pohjavesialueita on Hämeen tiepiirin alueella runsaasti Päijät-Hämeessä ja Kanta-Hämeessä. Perinteiset kulkureitit ovat johtaneet siihen, että nykyisetkin tiet kulkevat useiden pohjavesialueiden suuntaisesti harjualueilla. Pohjavesialueilla sijaitsevien teiden yhteispituus tiepiirin alueella on noin 1450 km. Tiepituus vedenhankinnan kannalta tärkeillä, I luokan pohjavesialueilla on 780 km (II luokan pohjavesialueilla 360 km). Näillä alueilla pohjavettä jo käytetään vedenhankinnassa tai tullaan 20-30 vuoden kuluessa käyttämään. Hämeen tiepiirin alueella on myös useita herkkiä pintavesialueita.

Suolan käyttö talvihoidossa on pudonnut 1990-luvun alkuvuosien aikana noin 14 tonnista/km alle 10 tonniin/km. Suolan määrän vähentäminen on pienentänyt pohjavesien kloridipitoisuuden liiallisen kasvun riskiä. Tiesuola on kuitenkin nostanut esimerkiksi Naarajoen vedenottamalla kloridipitoisuuden yli talousvedelle annetun ohjearvon.

Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttama riski on suurimmillaan Lahden sekä Tampereen alueen suurilla pohjavesialueilla.

Hämeen tiepiirin alueen laajimmat Natura 2000-verkoston ehdotetut alueet sijaitsevat Päijänteen alueella, Kanta-Hämeen eteläosissa ja Pohjois-Pirkanmaalla. Natura-alueiden lisäksi Hämeen tiepiirin vilkkaimmin liikennöityjen teiden vaikutuspiirissä on paljon erilaisia, eriasteisesti suojeltuja kohteita.

Tehtyjen selvitysten mukaan liikenteen päästöt Hämeen yleisillä teillä eivät aiheuta välittömiä terveyshaittoja. Laskennalliset pitoisuudet eivät ylitä valtioneuvoston päätöksen mukaisia ilmanlaadun ohjearvoja.

Liikennemelun kannalta ongelmallisia alueita sijaitsee pääosin kaupunkiseutujen vilkasliikenteisten teiden varsilla sekä moottoriteiden läheisyydessä. Yli 55 dBa:n liikennemelualueella asuu Hämeen tiepiirin alueella n. 50 000 ihmistä. 55 dBa:n ekvivalenttia melutasoa pidetään päivämelun rajarvona asutusalueilla. Yöaikaan melutason tulisi olla 5 dB alemmalla tasolla ja uusien virkistysalueita suunniteltaessa 10 dB alemmalla tasolla. Taajamien ulkopuolella virkistysalueilla ohjearvo on päivällä 45 dB ja yöllä 40 dB.

Hämeen tiemaisemassa näkyvät eri vuosikymmenien suunnitteluperiaatteet. Maisemallisia ongelmakohteita on pääosin perusparannetuilla teillä, joilla alueen maisemallisiin arvoihin ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota.

Taajama- ja kaupunkikuvan osalta suurimmat ongelmat ovat voimakkaasti kasvavissa taajamissa, jotka ovat usein tieympäristöltään yksitoikkaisia ja sekavia. Myös maankäytön ja liikenteen välillä on usein ristiriitoja. Näiden taajamien keskusta- ja sisääntulojaksoissa on parantamista kaipaavia osuuksia. Joissakin taajamissa on myös nähtävissä ristiriita uuden ja vanhan keskustan taajamaympäristöissä.



Kuva 2.3-3 Pohjavesi- ja Natura-alueet Hämeen tiepiirissä

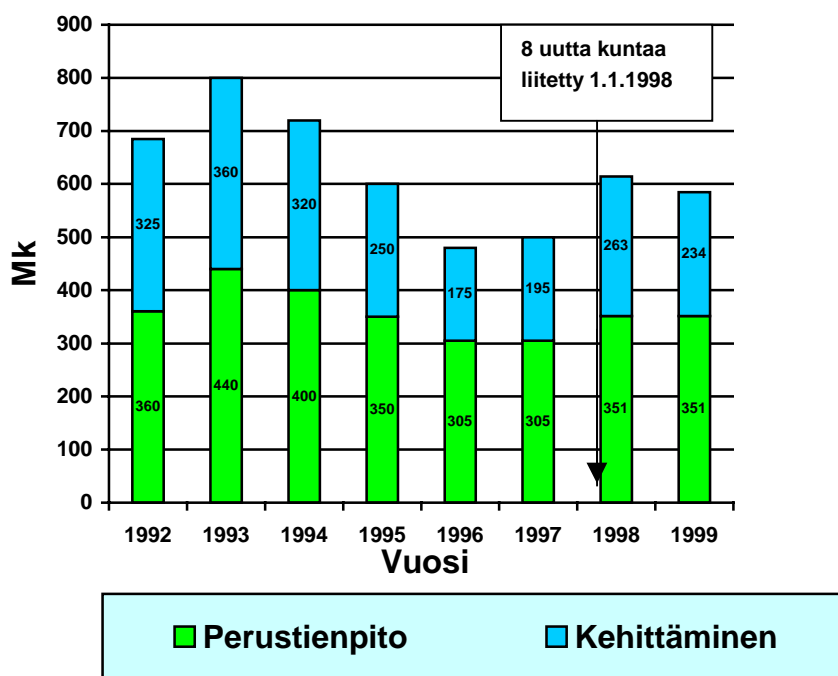
2.3.5 Tienpidon nykyhetken tila

Tielaitoksen keskushallinto jakaa perustienpidon rahoituksen tiepiireille tiepituuden, liikennesuoritteen ja tiestön kunnon perusteella. Jakamisperusteet vaihtelevat perustienpidon tuoteryhmittäin. Tuoteryhmiä ovat hoito, ylläpito ja korvausinvestoinnit, laajennus- ja uusinvestoinnit, liikenteen hallinta sekä tiehallinto. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkon kehittämiseen käytettävä rahoitus päätetään eduskunnan vuosittaisessa tulo- ja menoarviossa hankkeittain. Hämeen tiepiirin saama vuotuinen tienpidon kokonaisrahoitus on laskenut vuoden 1993 noin 800 milj. mk:sta nykyiseen noin 600 milj. mk:aan. Suurimmat leikkaukset ovat kohdistuneet kehittämishankkeisiin.

Perustienpidon rahoitus on viime vuosina vakiintunut runsaaseen 350 milj.mk:aan. Lähivuosina ei ole näköpiirissä rahoituksen merkittävää kasvua. Perustienpidon rahoitukseen ei sisälly työllisyys- ja EU-rahoitusta. Näiden suuruudesta ja kohdentamisesta neuvotellaan vuosittain työvoimaviranomaisten ja maakuntien liittojen kanssa.

Tienpidon tuotteiden sisällä rahoitus jakaantui vuonna 1999 seuraavasti:

- hoito 33%
- ylläpito ja korvausinvestoinnit 28%
- laajennus- ja uusinvestoinnit 25%
- suunnittelu 4%
- tiehallinto 10%



Kuva 2.3-4 Tienpidon määrärahojen kehittyminen Hämeen tiepiirissä 1990-luvulla

2.4 Maakuntien erityispiirteet

2.4.1 Yleistä

Hämeen tiepiirin alueella toimivan kolmen maakunnan erityispiirteet käydään läpi maakuntaliittojen kanssa käytävien neuvottelujen, liittojen selvitysten sekä laitostason Tienpidon toimintalinjat -työn aikana tehtyjen selvitysten avulla.

Jo laitostason työssä pyrittiin löytämään ne alueelliset liikenteelliset kehittämistarpeet, joita maakunnat ovat ohjelmissaan eniten korostaneet. Tarkastelujen kohteena on ollut erityisesti tieliikenne. Yhteisinä ongelmina ovat useissa maakunnissa olleet väestön ikääntyminen ja väheneminen sekä työttömyys. Maakuntien sisäinen muuttoliike on useassa maakunnassa kohdistunut maakuntakeskukseen. Lähes kaikissa maakunnissa on korostettu alemman tieverkon merkitystä.

Yhteisinä piirteinä Hämeen tiepiirin alueen maakunnille voidaan todeta melko vähäinen väestömäärän kasvu (lukuun ottamatta Tampereen seutukuntaa) ja edelleen melko suuri työttömyys. Maakunnat sijaitsevat edullisesti Etelä-Suomessa. Maakuntien kautta kulkee useita maan päätie- ja raideliikenneyhteyksiä sekä kansallista ja kansainvälistä liikennettä. Tavoitteina kaikilla maakunnilla onkin logistisen aseman kehittäminen vastaamaan entistä paremmin sijaintietua. Liikenteellisissä tavoitteissa ovat painottuneet sekä pääteiden että alemman tieverkon kehittäminen. Lisäksi huomiota on kiinnitetty kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen.

2.4.2 Kanta-Häme

Kanta-Hämeessä kiinnitetään huomiota ainakin hyviin maaliikenneyhteyksiin (liikennejärjestelmän ja logistiikan korostuminen) ja mahdollisuuksiin pääkaupunkiseudun kasvupaineiden purkajana sekä edelleen maakunnan mahdollisuuksiin keskittymisen lieventäjänä.

2.4.3 Pirkanmaa

Pirkanmaalla erityisesti esille tulevia asioita ovat suuret alueelliset olosuhteerot, Hämeen tiepiirin alueen voimakas väestönkasvu ja sen keskittyminen Tampereen seutukuntaan, kansallisesti ja logistisesti edullinen sijainti sekä liikenneverkon ja logistiikan korostuminen (päätieyhteydet) sisämaa-aseman takia.

2.4.4 Päijät-Häme

Päijät-Hämeessä korostuvat ainakin Lahden ja Heinolan alueen merkittävä asema väestön ja elinkeinojen osalta, väestön ikääntyminen ja väestön kas-

vun pysähtyminen sekä alueen sijainnilliset voimavarat pääkaupunkiseudun välittömässä vaikutuspiirissä. Kuten muissakin Hämeen tiepiirin alueen maakunnissa, logistiikan kehittäminen on merkittävässä asemassa.

2.5 Tieliikenteen nykytilanteen ongelmat

Tieliikenteen nykytilanteen ongelmia on käsitelty yhteistyökumppaneille järjestetyn seminaarin yhteydessä esitettyjen kysymysten perusteella sekä tiepalveluiden neuvottelukunnan kokouksessa käsiteltyjen kysymysten perusteella. Kaikkia kysymyksiin liittyviä ongelmia ei tässä yhteydessä ole välttämättä noussut esille.

2.5.1 Vanhat päätiet

Pääteillä on paljon vanhoja tiejaksoja, jotka eivät vastaa nykyisen liikenteen ja ajoneuvokaluston tarpeita. Näille tiejaksoille on ominaista mm. kapeus, mutkaisuus ja onnettomuusalttius. 1950-1960 luvuilla rakennettujen päätteiden tekninen käyttöaika alkaa olla lopussa. Niiden peruskorjaus on täten lähitulevaisuudessa väistämätöntä.

Saadussa asiakaspalautteessa korostuu määrärahojen tarkka kohdentaminen suurimpiin ongelmakohteisiin, jos riittävää rahoitusta ei voida saada teiden laajamittaiseen parantamiseen. Ongelmallisten päätteiden parantaminen ei kuitenkaan saisi johtaa tien hoidon ja alemman tieverkon kunnon laiminlyöntiin. Ohituskaistojen suunnitteluun ja käytön ohjaukseen tulisi kiinnittää lisää huomiota.

2.5.2 Päälystetyn tieverkon kunto

Nykyisen rahoitustason aiheuttama tieverkon kunnon heikkeneminen näkyy etenkin alemmalla ja vähäliikenteisellä tieverkolla. Niukentunut rahoitus pakottaa myös keveisiin toimenpiteisiin – näistä esimerkkinä ovat urapaikkaukset. Riittämätön rahoitustaso aiheuttaa päälysteiden heikkenemisen lisäksi myös rakenteiden ikääntymisen. Mikäli tieverkkoa ei vähitellen paranneta, parannustarpeet kasaantuvat tuleville vuosille. Tämä tarkoittaa suurta ker-tainvestointitarvetta tieverkkoon.

Tiepiirin saamassa palautteessa on selkeästi otettu kantaa alemman tieverkon päällysteiden kunnan parantamisen puolesta. Tehtäviä toimenpiteitä ei tulisi enää päästää kasautumaan, jotta tulevaisuudessa ei ajauduta todella kalliisiin parannustoimenpiteisiin. Myös keinoja, joilla teiden kulutusta voitaisiin vähentää, tulee tutkia (mm. nastarenkaiden käyttö). Kommenttina on noussut esiin myös se, että hyvä soratie voi olla parempi kuin huono päällystetty tie.

Alentunut tierahoitus ei pysty vastaamaan elinkeinoelämän rakenteen ja toimintatapojen muutoksiin. Raskaan kaluston renkaat ovat levenemässä (paripyörät vähenevät), varastot siirtyvät yhä enemmän pyörille ja yökuljetusten osuus lisääntyy.

2.5.3 Soratiet ja kelirikko

Sorateita on n. 3080 km eli n. 32% Hämeen tiepiirin tiepituudesta. Liikennesuoritteesta kuitenkin vain 2% on sorateilla. Sorateiden liikenteellä on kuitenkin suuri merkitys haja-asutusalueiden elinvoimaisuudelle. Sorateiden kunto on heikkenemässä ja tästä on tullut tiepiirille runsaasti palautetta etenkin kelirikkoaikana. Kelirikon aiheuttamien vaurioiden ehkäisemiseksi joudutaan heikoimmille tieosille asettamaan painorajoituksia. Pahin kelirikkotilanne on Koillis-Pirkanmaalla. Vaikka Koillis-Pirkanmaalla liikennemäärät ovat tiepiirin pienimmät, tieverkon merkitys on siellä alkutuotannolle ja alueen muulle elinkeinoelämälle suuri.

Sorateiden kelirikko-ongelmaa pidetään vakavana. Saadun palautteen perusteella korjattavat kohteet tulisi valita arvioimalla teiden todelliset haitat liikenteelle. Teiden kuormitusta pahimpaan kelirikko aikaan voidaan vähentää kuljetusten suunnitelmallisuudella ja oikealla ajoituksella. Ylisuuren kuljetuskaluston käyttöä tulisi välttää. Kunnoltaan riittävien sorateiden päällystämistä toivottiin.

2.5.4 Siltojen korjaustarve

Hämeen tiepiirissä on yhteensä noin 2000 siltaa. Sillan ensimmäinen peruskorjaus on yleensä tarpeellinen 30-40 vuoden kuluttua sillan rakentamisesta. Siltojen ikäjakauman mukaan niiden korjaustarve tulee seuraavan 15 vuoden aikana kasvamaan huomattavasti. Tällä hetkellä Hämeen tiepiirissä on 39 painorajoitettua siltaa. Moniin siltoihin aiheutuu uusimistarvetta myös liikenneteknisistä puutteista.

Asiakaspalautteessa ei tullut esille siltojen kunnosta aiheutuvaa merkittävää haittaa. Sen sijaan mm. liikuntasaumojen kuntoa (korkeutta) kritisoitiin. Liikuntasaumojen katsottiin rasittavan raskaan liikenteen kalustoa. Siltojen laajamittaisen korjaamisen lykkäämistä ei pidetty järkevänä. Siltojen korjaaminen tulisi hoitaa mahdollisimman tehokkaasti, jolloin haitta liikenteelle on mahdollisimman pieni.

2.5.5 Kaupunkiseutujen sujuvuusongelmat sekä muiden teiden ruuhkat viikonloppuisin ja työssäkäyntiliikenteessä

Liikenteen ruuhkautumisen kannalta ongelmallisimmat kohteet sijaitsevat kaupunkiseutujen sisään-tulo- ja kehäteillä. Kaupunkiseutujen ulkopuolella ongelmia syntyy lähinnä vain viikonloppuisin ja työmatkaliikenteen huippu-tuntien aikana. Liikenne tulee jatkossa lisääntymään kaupunkiseuduilla, sillä toiminnot keskittyvät yhä enemmän suurimmille kaupunkiseuduille. Työmatkaliikenteen ongelmia lisää myös maankäytön hajautumisesta aiheutuva työssäkäyntietäisyyksien kasvu.

Palautteessa henkilöautoliikenteen ruuhkautumista pidettiin osittain hyväksyttävänä työmatkaliikenteessä. Joukkoliikenteen sujuvuutta tulisi sen sijaan edelleen parantaa. Tehdyt joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet (mm. seutulippu) ovat selvästi nostaneet joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tätä kehityssuuntaa tulisi jatkossakin suosia.

Liikenteen ruuhkautumista merkittäväillä valtatieluokkaisilla ohikulkuväylillä ei kuitenkaan pidetty sallittavana. Tampereen kehätien pikainen parantaminen on tärkeää, samoin läpikulkuliikenteeltään vilkkaan Paasikiventien (vt12).

2.5.6 Kevyen liikenteen kuolemat sekä kohtaamis- ja suistumisonnettomuudet

Hämeen tiepiirin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien kokonaismäärä on ollut usean vuoden ajan laskussa. Vuonna 1999 tämä myönteinen kehitys kuitenkin pysähtyi. Vakavimmat onnettomuudet ovat useimmiten kevyen liikenteen onnettomuuksia sekä ajoneuvoliikenteen kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia. Onnettomuuksista hieman yli puolet tapahtuu valta- ja kantateillä. Vaikka riski joutua onnettomuuteen pääteillä on melko pieni, ovat onnettomuuksien seuraukset yleensä vakavia. Onnettomuusriskiltään suurimpia ovat taajamatiet, joilla tapahtuu paljon kevyen liikenteen onnettomuuksia.

Palautteen mukaan liikenneonnettomuuksien analysointiin tulisi kiinnittää jatkossa yhä enemmän huomiota. Ongelmakohteet tulisi yksilöidä entistä seikkaperäisemmin. Toimenpiteet, niin tienpidolliset kuin valvontaan liittyvät,kin voidaan näin kohdentaa entistä tarkemmin.

Suunnittelun lähtökohdatSUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentämiseen tulisi kohdistaa erityistä huomiota. Toimenpiteitä voivat olla kevyen liikenteen väylät ja liikenteen rauhoittaminen. Toimenpiteillä ei kuitenkaan saisi liikaa vaikeuttaa esim. joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Jatkossa tulisi tutkia enemmän myös koko matkaketjun turvallisuutta esimerkiksi kotoa kouluun tai töihin.

Onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn tulee kiinnittää riittävästi huomiota. Näin suunnittelu- ja rakentamisvaiheen hyvien ratkaisujen avulla voidaan välttyä monilta erillisiltä liikenneturvallisuustoimenpiteiltä, joiden toteuttaminen voi olla kallista. Onnettomuustilastoista tulisi erottaa puhtaista onnettomuuksista tahallisuus ja törkeä tuottamuksellisuus, kuten päihtyneenä tai huumaantuneena ajo. Tällaiset onnettomuudet ilmentävät laajempaa yhteiskunnallista pahoinvointia, eikä niitä voida tienpidon keinoin kohtuudella ehkäistä.

Valvonnan ja valistuksen merkitystä ei pidä aliarvioida. Lisää valistusta tarvittaisiin mm. olosuhteiden riittävässä huomioon ottamisessa sekä oman auton ominaisuuksien tuntemuksessa. Liikennekurin on katsottu viime aikoina höltyneen.

Muuttuvien nopeusrajoitusten käytössä nähdään etuja liikenneturvallisuusongelmien lieventämisessä.

2.5.7 Pohjavesi, melu, ilmanlaatu ja ympäristönsuojelu

Hämeen tieverkko on rakentunut perinteisten kulkureittien mukaisesti, useimmiten harjuille tai muuten vedenoton kannalta edullisille alueille. Tämän johdosta pohjavesialueilla kulkevien teiden määrä on suuri, 1450 km. I-luokan pohjavesialueilla teitä on 780 km.

Liikenteen melu on edelleen jo tehdyistä suojaustoimenpiteistä huolimatta ongelma monilla alueilla. Yli 55 dBA:n liikennemelualueella asuu noin 50000 ihmistä.

Tienpidossa pyritään tulevaisuudessa vähentämään suolan määrää. Myös ilman epäpuhtauspitoisuudet saattavat vilkkaimpien teiden (KVL>20000) läheisyydessä nousta hetkittäin lähelle ohjearvoja. Ohjearvot on määritetty kuitenkin terveystarkoituksella, joten jo huomattavasti ennen ohjearvojen saavuttamista voidaan ilman epäpuhtaudet kokea haitallisina.

Saadussa palautteessa tehtyjä pohjavedensuojauksia pidettiin hyvinä. Esimerkiksi paperiteollisuudessa pohjavesisuojaus otetaan huomioon ekotaselaskelmia tehtäessä, jolloin ympäristön kannalta korkealuokkainen kuljetusväylä voi olla kilpailukeino.

Suolausta ei tulisi liikenneturvallisuussyistä lopettaa. Toisaalta tulisi kuitenkin koko ajan kehittää uusia, suolan käytön määrää vähentäviä keinoja.

Meluntorjuntaa pidettiin hyvänä asiana, mutta melusteiden suunnitteluun tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota. Melusteiden tulisi olla törmäysturvallisia ja ympäristöönsä sopivia. Lisäksi melusteiden ohella tulisi harkita muiden meluntorjuntakeinojen, kuten melutasoltaan alhaisten päällysteiden käyttöä. Meluntorjunnassa tulisi ottaa huomioon myös se, että varsinkin kevyelle liikenteelle kuulohavainnot liikenteestä ovat tärkeitä, eikä melutasoa saisi laskea liian alhaalle.

Tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kaupunkialueilla tulisi suosia pääliikennevirtojen sujuvuutta. Koska raskaan liikenteen polttoaineenkulutus ja sen seurauksena myös päästöt kasvavat moninkertaisiksi kiihdytyksissä, tulisi liikennevirta pääväylillä olla mahdollisimman sujuvaa. Ahtaita kiertoliitymiä ei pidetä suotavina myöskään tämän takia.

2.5.8 Tienpidon rahoitus ja erilaisten tarpeiden sovittaminen

Tienpidon ongelmien korjaamiseen on käytettävissä yhä vähemmän rahaa. Tavoitteista joudutaan tinkimään lähes kaikissa ongelmakohtissa. Kaupunkiseutujen ongelmien ratkaisemiseksi ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamiseksi tarvitaan uusia rahoitusratkaisuja. Myös uusia menetelmiä ongelmien ratkaisemiseksi etsitään. Perustienpidon nykyisellä rahoituksella ei voida turvata tieverkon kuntoa eikä parantaa liikenneturvallisuutta. Sekä haja-asutusalueiden saavutettavuuden että kaupunkiseutujen liikenteen toimivuuden turvaaminen ei nykyisellä rahoituksella ole mahdollista. Suurten hankkeiden toteuttaminen tulee nykyisellä budjettikäytännöllä kalliiksi.

Asiakaspalautteessa otetaan kantaa uusien suurhankkeiden tarpeellisuuden tarkkaan arviointiin, jotta riittävästi rahaa voidaan kohdentaa kunnossapitoon sekä alemman tieverkon parantamiseen.

Tieverkon rapistumista ja hoitotason laskua ei saa hyväksyä siitäkään syystä, että ne ovat selkeä liikenneturvallisuusuhka ja samalla uhka yhteiskuntataloudelle.

3 TOIMINTAYMPÄRISTÖ TULEVAISUUDESSA

Toimintaympäristön tulevaisuuden kuvaus perustuu Tielaitoksen raportissa Tienpidon toimintalinjat 2015 esitettyihin toimintaympäristön kuvauksiin sekä Liikenneministeriön teettämiin Liikenteen skenaariot 2025 -tutkimuksiin. Niitä on kuitenkin analysoitu paikallisten olosuhteiden ja kehitysnäkymien perusteella. Tulevaisuudenkuvauksessa on käytetty apuna myös HT Timo Keski-Petäjän kirjoittamaa skenaariota Tienpidon kehitysnäkymistä, joka hieman lyhennettynä on tämän raportin liitteenä.

3.1 Väestön ja aluerakenteen kehitys

Nykyisen Hämeen tiepiirin alueen asukasluku on kasvanut 21 000 asukkaalla vuodesta 1985. Kasvu ei kuitenkaan ole jakaantunut tasaisesti. Suurinta kasvu on ollut Tampereen seudulla ja alueen eteläosien kaupungeissa. Asukasluvun suhteellinen väheneminen on ollut suurinta Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen pohjoisosissa.

Tilastokeskuksen vuonna 1998 valmistuneen kuntien asukasmäärän kasvunusteen v.1998-2020 mukaan suurin, yli 10 % kasvu kohdistuisi Tampereelle (ja todennäköisesti sen ympäristökuntiin) ja eräisiin Kaakkois- ja Etelä-Pirkanmaan kuntiin. Eniten asukasluku vähenisi alueen pohjoisreunalla.

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan v. 2020 Pirkanmaalla olisi 462 000 asukasta (+4% nykytilanteeseen), Päijät-Hämeessä 199 000 asukasta (+ 1%) ja Kanta-Hämeessä 169 000 asukasta (+4 %). Koko Hämeen tiepiirin alueen asukasmäärän ennustetaan olevan 830 000 asukasta (+3%).

Väestö tulee Hämeen tiepiirin alueella keskittymään entistä enemmän kaupunkiseuduille sekä voimakkaiden liikennekäytävien varrella sijaitseviin taajamiin. Väestön keskittyessä kaupunkiseuduille näiden aluerakenne tulee kuitenkin hajaantumaan. Liikenneyhteyksien paranemisen johdosta sekä Tampereen että pääkaupunkiseudun vaikutusalueet tulevat kasvamaan. Merkittäviä tekijöitä tässä kehityksessä ovat moottoriteiden Helsinki–Lahti ja Helsinki–Tampere valmistuminen sekä pääratojen kehittäminen.

Kokonaisuudessaan väestö ikääntyy. Myös ikääntyneiden terveys paranee ja ajokortin omistus lisääntyy, joten ikääntyneiden osuus kasvaa myös liikenteessä. Tämä asettaa tulevaisuudessa erityisvaatimuksia tienpidolle, jotta sosiaalinen tasa-arvotavoite pystytään toteuttamaan.

Ikääntyminen ei kuitenkaan tapahdu homogeenisesti, vaan haja-asutusalueilla väestön ikääntyminen on kaupunkiseutuja nopeampaa. Haja-asutusalueilla ei tulevaisuudessa voida järjestää joukkoliikennettä tehokkaasti, joten tarve henkilöautolla liikkumiseen kasvaa.

3.2 Talouden ja elinkeinorakenteen kehitys

Suomessa uskotaan suotuisan taloudellisen kehityksen jatkumiseen myös pitkällä aikavälillä. Elinkeinorakenteen jo havaittu muutosvaihe tulee jatku- maan. Tietointensiivinen teollisuus ja palvelut lisääntyvät elektroniikkateolli- suuden saavuttaessa yhä vahvemman aseman. Myös perinteiset metsä- ja metalliteollisuus säilyvät teollisuutemme vahvana kivijalkana. Näiden valta- kunnallisten linjojen mukaisesti tulee kehittymään myös Pirkanmaa. Kanta- Hämeessä ja Päijät-Hämeessä sen sijaan tulee korostumaan pääkaupunki- seudun vaikutus, joten palvelujen osuus tulee siellä tulevaisuudessa lisään- tymään muuta maata enemmän.

Kansainvälistyminen tulee EU:n laajentumisen ja yhteistyön syventymisen myötä korostumaan, mikä puolestaan asettaa erityisvaatimuksia etenkin sisämaan teollisuuden liikenneyhteyksille. Elinkeinorakenteen muutosten johdosta tieliikenteen kuljetusmäärät tulevat jatkossa lisääntymään, niiden eräkkö pienenemään ja kuljetusten täsmällisyysvaatimukset kasvamaan. Tienpidossa tämä asettaa vaatimuksia matka- ja kuljetusketjujen toimivuuden varmistamiselle. Tämä edellyttää entistä tarkempaa asiakkaiden pro- sessien tuntemusta.

3.3 Tieliikenteen kehitys

3.3.1 Liikenteen kysyntä

Tulevaisuudessa ihmisten arvostukset ja elämäntavat muuttuvat. Liikenne- ministeriön teettämän haastattelututkimuksen (Liikenneskenaariot 2025, Yksilön arvot, asenteet ja matkustuskäyttäytyminen tulevaisuudessa) mu- kaan tulevaisuuden liikkumisen määrään ja laatuun vaikuttaa huomattavasti myös väestön ikärakenteen muutos.

Vapaa-ajan liikenteen osuus kasvaa. Hämeessä tällä on erityisen suuri mer- kitys, sillä tiepiirin sijainti on keskeinen erityisesti lomaliikenteen ja muun pitkämatkaisen liikenteen kannalta. Päätieverkon lisäksi vapaa-ajan liikenne kuormittaa myös alemmaa tieverkkoa, sillä tiepiirin alueella on suosittuja mökkeilykuntia.

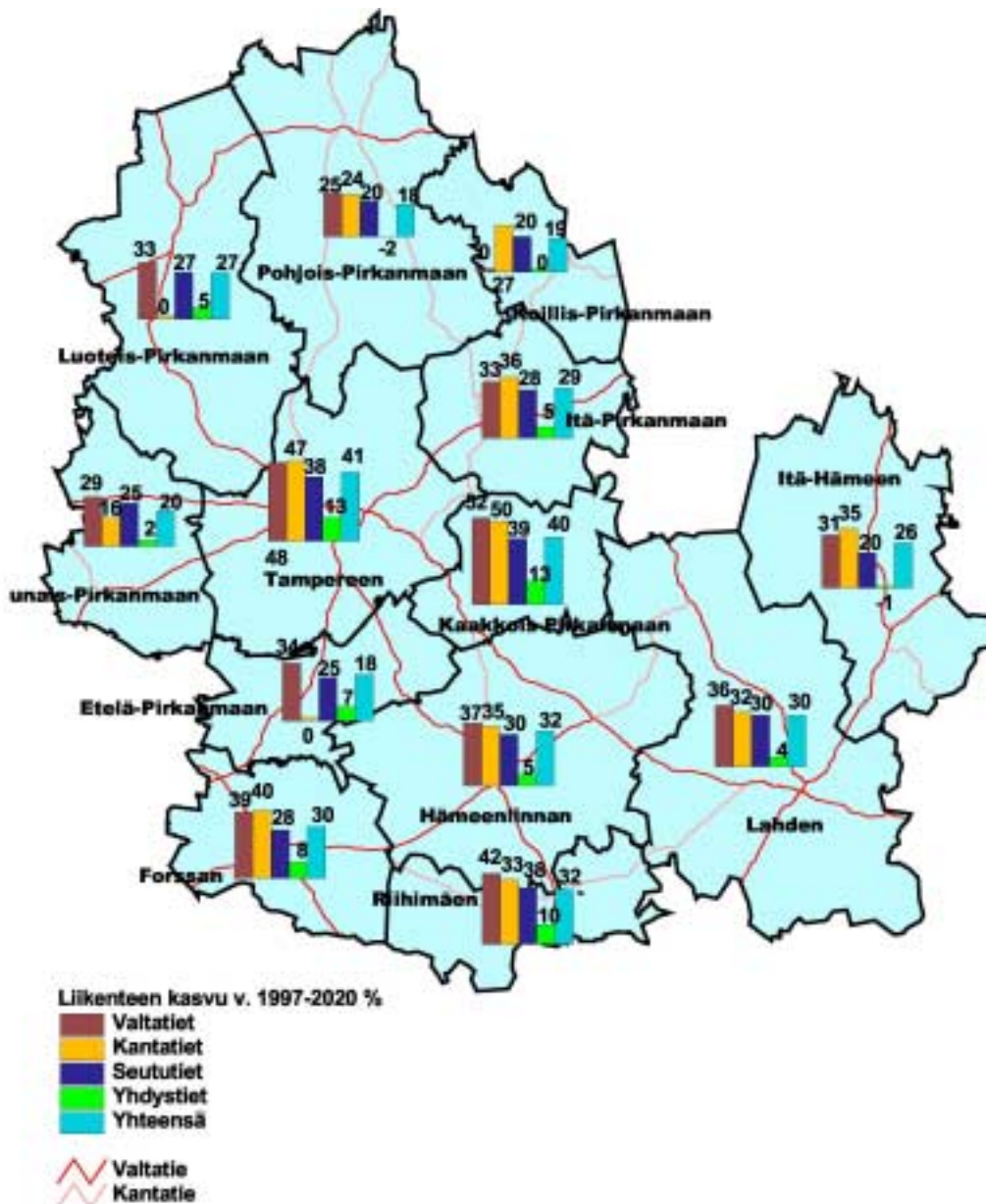
Ympäristö- ja terveysarvojen merkityksen odotetaan tulevaisuudessa kasva- van, joskin päinvastaiseen viittaa kotitalouksien kokonaiskulutuksen lisään-

tyminen. Liikenneskenaariot 2025 –tutkimuksessa tehtyjen haastattelujen mukaan autoliikenteen, pyöräilyn ja kaupungeissa myös joukkoliikenteen määrän kasvua pidettiin todennäköisenä.

3.3.2 Liikenne-ennuste

Tieliikenteen ennustettu kasvu v. 1997-2020 (Tieliikenteen ennuste vuosille 1997-2030, Tielaitos 1999) on esitetty kuvassa 2.2.-4. Ennusteen mukaan suurin kokonaiskasvu on Tampereen seutukunnassa, jossa liikenteen ennustetaan kasvavan tarkasteluajanjaksolla 41%. Pienintä kokonaiskasvua ennustetaan Pohjois-Pirkanmaalle, jossa kasvun arvioidaan olevan 18%. Pääteillä kasvu on suurinta Tampereen ja Kaakkois-Pirkanmaan seutukunnissa. Ennusteen mukaan liikenne vähenee yhdysteillä Pohjois-Pirkanmaalla ja Itä-Hämeessä.

Liikennemäärien ennustetaan ylittävän vuonna 2020 jo nykyisinkin vilkkaan Paasikiven-Kekkosentien lisäksi 30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa valtatiellä 12 Tampereen kohdalla, valtatiellä 3 Tampereen eteläpuolella sekä valtatiellä 9 Tampereen itäisellä kehätiellä. Yli 20 000 ajoneuvon vuorokausiliikennemääriin ennustetaan ylittävän valtatiellä 3 Tampereen läntisellä kehätiellä, valtatiellä 9 Tampereen itäpuolella, valtatiellä 3 Hämeenlinnan eteläpuolella sekä valtatiellä 12 Lahden länsipuolella.



Kuva 2.2-4 Liikenteen kasvu v. 1997-2020 Hämeen tiepiirissä seutukunnittain ja tieluokittain

3.2.2 Tieliikenteen palvelutaso

Vuoden 2020 ennustetilanteessa valtatieltä 3 poistuvat merkittävimmät ongelmat Hämeenlinnan ja Ylöjärven väliltä. Pientä jonoutumista voi kuitenkin liikennemäärien kasvaessa esiintyä myös moottoritieosuuksilla. Nykytilanteen ongelmaosuuksien lisäksi vuoden 2020 ennustetilanteessa jonoutumista tulee olemaan valtatiellä 3 Ylöjärven ja Ikaalisten välillä, valtatiellä 9 Kangasalan ja Oriveden välillä, valtatiellä 12 Kangasalan ja Pälkäneen välillä.

Viikonloppuliikenteessä jonoutumista esiintyy lisäksi laajemmin valtatiellä 12 Tampereen ja Lahden välillä sekä valtatiellä 24 Lahden ja Asikkalan välillä. Lahden pohjoispuolella myös valtatiellä 4 esiintyy ajoittaista jonoutumista nykytilanteen mukaisella verkolla.

3.4 Muut kehitysnäkymät

3.4.1 Liikennepoliittiset kehitysnäkymät

Tulevaisuuden liikennepoliitikalle tulee olemaan leimallista kansainvälistymisen merkityksen lisääntyminen. Suomen liikennepoliitikan on sopeuduttava Euroopan unionin yhteiseen liikennepoliitikkaan ja kansainvälisiin sopimuksiin. Euroopan unionin liikennepoliitikassa on keskeistä ihmisten ja tavaroiden vapaa liikkuminen ja liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena. EU:ssa pyritään lisäksi vahvistamaan sosiaalista koheesiota ja vähentämään seutujen eriarvoisuutta. Alueellisen tienpidon kannalta tämä tarkoittaisi painotusten kohdistamista kansainvälisesti tärkeille väylille. Toisaalta seutujen eriarvoisuuden vähentäminen edellyttää tasapuolisuustavoitteen noudattamista tienpidossa.

Myös elinkeinoelämän kansainvälistyminen tulee asettamaan yhä suurempia vaatimuksia liikennepoliitikalle. Tienpidon lisäksi joudutaan tarkastelemaan yhä enemmän koko liikennejärjestelmän toimivuutta laajalla skaalalla lainsäädännöstä aina väylien kehittämiseen. Itse elinkeinoelämän kansainvälistymiseen liittyviä liikenteen kysyntämuutoksia on tarkasteltu jo edellä.

Liikenneministeriön julkaisussa Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020 on esitetty liikennejärjestelmän yleistavoitteet sekä liikenteen toimintalinjat, jotka ovat perustana liikennejärjestelmän pitkän tähtäyksen suunnittelulle. Hämeen tiepiirin toimintalinjojen tavoitteet perustuvat Liikenneministeriön liikennejärjestelmälle esittämiin yleistavoitteisiin, joista kerrotaan enemmän suunnitelmaraportissa. Toimintalinjoissa painotetaan tavoitteiden lisäksi seuraavia linjauksia:

- liikennejärjestelmää kehitetään osana EU-yhteistyötä
- liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena
- aluerakenteen muutoksiin varaudutaan
- yhdyskuntarakenteen hajoamista ehkäistään
- henkilöautoliikenteen kasvua hallitaan
- joukkoliikennettä kehitetään
- kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan
- tavaraliikenteen palvelutasoa parannetaan ja logistisia kustannuksia alennetaan
- liikenneverkkoja ylläpidetään ja kehitetään
- liikenneturvallisuutta parannetaan edelleen
- liikenteen hinnoittelua kehitetään liikennepoliitikan välineenä

- liikenteen ympäristöhaittoja vähennetään
- telematiikkaa kehitetään
- tutkimukseen ja kehittämiseen panostetaan

Liikenneministeriö on tehnyt kattavan selvityksen uusista tienpidon rahoitusmenetelmistä. Tienpidon toimintalinjoissa ei kuitenkaan oteta kantaa rahoitusmuotoihin, vaan tarkastelut tehdään nykyisillä menetelmillä. Vaihtoehtoisista rahoitusmuodoista saatavat hyödyt ja muut kustannusmuutokset kuitenkin huomioidaan herkkyytarkasteluissa.

3.4.2 Teknologian kehitysnäkymät

Teknologian kehittyminen vaikuttaa sekä liikenteen kysyntään että itse liikennöimiseen ja tienpitoon. Tietoyhteiskunnan kehitys mahdollistaa henkilöliikenteen kysynnän vähenemisen. Tällä hetkellä näkyvissä on ainakin etätyön ja nettikaupan mukanaan tuomat mahdollisuudet liikenteen kysynnän vähentämiseksi. Tämä ei kuitenkaan tarkoita liikenteen vähenemistä, sillä tavaroiden liikkuminen ja vapaa-ajan liikkumistarve lisääntyy.

Teknologian kehittyminen näkyy myös liikennevälineiden kehittymisenä, mikä osaltaan auttaa liikenneongelmien ratkaisemisessa. Suomen ajoneuvokanta on kuitenkin niin vanhaa (keski-ikä yli 10 v), että suunnitelmakauden aikana ei autokanta ehdi täysin uusiutua. Tämän johdosta ei ajoneuvoteknologian osalta ole odotettavissa suuria läpimurtoja ongelmien ratkaisemiseksi. Vaikka uusia tehokkaita ratkaisuja ongelmiin tänä aikana löytyisikin, ne eivät vielä ehdi liikenteessä vaikuttaa. Uuteen teknologiaan ja sen tarpeisiin on kuitenkin tienpidossakin varauduttava.

Tienpidon teknologioista informaatioteknologian sovellusten kehitys on ollut viime aikoina nopeinta. Tämä kehitys tulee luultavasti jatkumaan ja liikenneongelmien ratkaisemisessa näiden merkitys tulee jatkossa entisestään korostumaan liikenneväylätekniikan merkityksen vähentyessä. Näiden menetelmien kehittäminen ja niiden soveltaminen Suomen liikenneolosuhteisiin vaatii kuitenkin vielä innovatiivisuutta.

Esipuhe

Ohessa oleva kirjoitus on Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 työtä varten tilattu erillinen katsaus tienpidon toimintaympäristön muutosvisioista ja niiden vaikutuksista tienpitoon. Selvityksessä esitettävät skenaariot kuten muukin teksti on kirjoittajan näkemys toimintaympäristön kehityksestä. Näitä skenaarioita ei pidä sekoittaa tienpidon toimintalinjat työssä muodostettuihin vaihtoehtoihin. Tienpidon toimintalinjat työhön haluttiin tielaitoksen ulkopuolinen näkemys tienpidon uhista, mahdollisuuksista sekä toimintaympäristön ja tienpidon vuorovaikutuksista. Tielaitos pyrkii toiminnassaan ohjaamaan kehitystä siten, että tekstissä esitetyt uhkakuvat eivät toteudu, joten täytyy tässä alkupuheessa korostaa, että todennäköiseksi mainitun skenaarion osalta kysymyksessä ei ole Tielaitoksen valitsema tienpidon linjaus, vaan kirjoittaman esittämä kanta tienpidon luontevimmasta kehityssuunnasta. Tekstin asiasisältö on pääpiirteittäin pidetty alkuperäisessä muodossa, mutta siitä on joitain tilauksen ulkopuolelle meneviä osuuksia on tilaajan toimesta karsittu pois. Lopulliseen raporttiin tekstistä tulee vielä lyhyempi tiivistelmä.

HT Timo Keski-Petäjä:

Tienpidon toimintaympäristön kehitysnäkymät

Tämän katsauksen tehtävänä ei ole rakentaa eksaktia, yksityiskohtaista toimintaympäristön analyysiä esim. eri tilastollisten muuttujien valossa. Tarkoituksena on hahmottaa yleisen tason muutoksia, keskittyen tienpidon kannalta mahdollisimman olennaisiin yhteiskunnallisiin muutostrendeihin. Pyrin hahmottamaan näitä muutostrendejä muutaman vaihtoehtoisen mallin (skenaarion) kautta.

Vuoden 2000 alun perspektiivistä katsottuna tienpidon toimintalinjojen hahmottaminen 15 vuoden päähän ei ole käytännössä mielekäästä. Suunnittelun käytännöllinen ja ajallinen tarkentaminen tapahtuukin käytännössä vähintään 5 vuoden välein, jolloin myös toimintaympäristön muutoksia on tarkasteltava aina erikseen.

Toinen syy, miksi juuri nyt on vaikeaa arvioida toimintaympäristöä, johtuu Suomen viimeaikaisesta nopeasta yhteiskunnallisesta murroksesta. Suomen liittyminen euroalueeseen on tuonut kansantalouden kilpailukyvyyn keskeiseksi menestymisen mittariksi, josta huolehtiminen on erityisesti talouden tehosektorin ja sillä työllistyvien etu. Tehosektorin kilpailukyky onkin hyväksytty yleisesti mm. 2000-luvun alun työehtosopimusneuvottelujen lähtökohdaksi.

Ns. vientivetoinen kansantalouden elvyttäminen, vakaan valuutan oloihin siirtyminen ja sitä kautta vakiintunut korkotaso sekä tietoinen Suomen kehittäminen tietoyhteiskunnaksi kansallisen strategian avulla ovat kyenneet kehittämään talouden tehosektoria merkittävään kansainväliseen kilpailukykyyn. Mm. e-Europe – ohjelmassa eli Euroopan Yhteisöjen tietoyhteiskuntaohjelmassa on merkittäviä yhtäläisyyksiä Suomen tietoyhteiskuntastrategiaan, jonka toinen ohjelmakausi on käynnistynyt Lipposen II hallituksen toiminnan myötä.

Suomi on duaaliyhteiskunta

Kansantaloudellisesti onkin koettu duaaliyhteiskunnan syntyminen: talouden tehosektori on kyennyt tuottamaan kansainvälisestäikin merkittävän ja jo usean vuoden vakaana jatkuneen talouskasvun, jonka veturina ovat tunnetusti paperi-, metalli- sekä elektroniikka- ja informaatioteollisuus (it-sektori). Tässä kasvuihmussa myös duaalitalouden toinen puolisko, pk-sektori ja palveluyrittäminen, ovat menestyneet. Näiden alojen tunnettuna erityispiirteenä on it-teknologioiden alalla hyvin nopeasti kasvava e- ja m-business. Suomen siirtyminen yhä avoimempaan markkinatalouteen ja tietoyhteiskuntaan 1990-luvun aikana on myös tuonut pörssiosakkeiden omistamisen yleisemmäksi kuin koskaan: Suomalaisessa 2000-luvun alun kansankapitalismissa yli miljoona ihmistä omistaa osakkeita ja rahasto-osuuksia.

Polarisaatiokehitys

Samaan aikaan kun talouden tehosektori jauhaa kansantalouteen vaurautta, Suomalaisen yhteiskunnan sosiaalinen ja alueellinen eriarvoistuminen jatkuu ja mm. työttömyys on edelleen korkea. Kehityskulku sai alkunsa 1990-luvun lamasta, jolla on useita tunnettuja taustatekijöitä, kuten ylikuumentunut, velkapääomalla tapahtunut kulutus, epärealistinen pankki- ja osakebusiness, kestämaton valuutan arvo pakkodevalvaatioineen sekä Neuvostoliiton ja sen kanssa käydyn kaupan romahtaminen.

Työvoimapolitiittisesti tarkasteltuna tilanne on vaikea. Suuri osa edelleen työttömänä olevista ihmisistä on heikosti koulutettuja ja ikääntyneitä suhteessa duaalitalouden olojen työmarkkinojen kvalifikaatiovaatimuksiin.

Duaalitalouden oloissa myös Suomi kokenee jo 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana tilanteen, jossa vallitsee yhtä aikaa työvoimapula ja korkea työttömyys. Työvoimapulaa pahentaa laman aikana tapahtunut osaavan työvoiman maastamuutto mm. hoitoaloilla sekä erityisesti suurten ikäluokkien siirtyminen eläkkeelle. Vanhuuseläkeiässä siirtyä eläkkeelle vain murto-osa ikäluokasta. Esimerkiksi vuonna 2000 n. 48.000 ihmisestä vain 3.000 siirtyä eläkkeelle normaalissa 65 vuoden iässä eikä erilaisten varhaiseläke- tai yksilöllisten järjestelyjen kautta.

Polarisoituminen tienpidon haasteena

Duaalitalouden syntyminen on vauhdittanut Suomen alueellisen rakenteen polarisaatiota. Sosiaalinen polarisaatio yhdistyneenä alueelliseen on johtamassa siihen, että mm. asuntojen hinnat tungosaluilla ovat nousseet rajusti, mikä pakottaa tienpidon kannalta katsottuna merkittävään pendelöintiiliikenteeseen.

Toistaiseksi esim. pääkaupunkiseudulla kasvavia työmatkaruuhkia on kyetty tasaamaan junaliikenteellä, mutta on nähtävissä, että esim. Tampereen seudulla Vuoreksen lähion kaltaiset ratkaisut tulevat olennaisesti lisäämään myös tieverkoston kuormitusta.

Varallisuuserojen kasvu johtaa myös vapaa-ajan ja kulutustottumusten voimakkaaseen eriytymiseen. Vähittäiskaupassa on jo nyt havaittavissa painetta automarket- ajattelun entistä suurempaan hyödyntämiseen, mikä lisää päivittäisen henkilöautolla tapahtuvan työmatkaliikenteen houkuttavuutta. Erilaiset park and ride -ratkaisujen toteuttaminen voi tuoda tähän helpotusta, jolloin alueelliset matkakeskukset hoitavat syöttöliikenteen joukkoliikenteelle.

Tienpidon kannalta syöttöliikenteen varmistaminen on ongelma. Yhtäältä tarvitaan hyvin eritasoisten kulkuväylien varmentamista, sillä työmatkaliikenteen huippuikkunat ovat ajallisesti lyhyitä. Kuten todettua, tungosalueiden asuntojen hintojen kohoamisen myötä myös ruuhkahuiput tulevat kasvamaan.

Kotimaan matkailun ja mm. mökkielämän voi helposti odottaa kasvavan lähiaikoina entistä merkittävämmäksi. Loma-asuntojen kysyntä on erittäin suurta, ja loma-asuntoja haetaan yhä kauempaa. Samaan aikaan elintason ja tulotason nousu mahdollistaa tehokkaamman liikkumisen, jolloin loma-asunnolle lähdetään aikaisempaa lyhyempien ajallisten ikkunoiden puitteissa. Tämä nostaa liikennöitävyysvaatimuksia ja korostaa erilaisten korridorien eli keskeisten liikenneverkon väylien merkitystä. Oleellinen merkitys tulee olemaan syöttöliikenteellä ao. koridoreihin.

Aluerakenteen polarisoituessa tienpidon ongelmat siis polarisoituvat samalla. Yhtäältä tungosalueilla on työmatkaliikennettä, joka tulee kyetä hoitamaan kohtuullisesti ja eri liikkumisvälineitä huomioiden. Toisaalta mm. ympäristön turvallisuuden ja terveyden painotukset nousevat väestössä jatkuvasti. Tämä edellyttää mm. pölyn ja melun torjuntaa sekä eri liikennemuotojen väylien turvaamista erilleen toisistaan ja mm. kasvavaa moottoritietason korridorien kysyntää. Tähän vaikuttavat myös kansainväliset paineet.

Elintason noustessa on odotettavissa, että myös tienpidon asiakkaiden tietoisuus olemisestaan palvelujen kohteena kasvaa. Samoin kaavailut yksityisrahoitteiset tienpidolliset toimet lisäävät tätä mielikuvaa. Tietulleja maksava asiakas odottaa palveluja, vaikkakin maksaisi tietullit eri taholle kuin Tielaitokselle tienpitäjänä. Tärkeitä tulevat olemaan mielikuvat – myös 2000 –luvulla.

Polarisaation toisella puolella – haja-asutusalueilla – väestöllinen huoltosuhde heikkenee koko ajan. Tämä tarkoittaa, että yhtä työssäkäyvää kohti on jopa 4-5 ei-aktiiviväestön edustajaa (lapset, vanhukset, työttömät, työkyvyttömät). Tämä merkitsee kasvavaa painetta kuntien taloudelle ja mm. kunnallisen ja seudullisen yhteistoiminnan tulemistä välttämättömäksi 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä.

Koko Suomen tasolla katsottuna käynnissä on merkittävä taajamoituminen. Tilastokeskuksen laskelmien mukaan Suomen asutusrakenteesta autioituu 2000-luvun alussa vuosittain keskimäärin 191 asutettua neliökilometriä. Tienpidon kannalta tämä merkitsee painetta, mikäli halutaan pitää kiinni eri tasoisten väylien liikennöitävyydestä.

Tienpidon kannalta tällaiset eri liikennemuotoja ja väylästä liikennöitävyyttä koskevat päätökset ovat vahvasti toimintaympäristösidonnaisia. Vallitsevaa poliittista tahtotilaa – jonka taustalla on yhä enemmän laadultaan kiristyviä asiakkuusvaatimuksia esim. autoilijoiden etujärjestön taholta – voidaan pitää yhtenä toimintaympäristön tekijänä. Saman aikaisesti poliittinen tahtotila on toki tienpitäjän kannalta sisäinen strateginen ja taloudellinen ohjausvoima.

Rakenteista prosesseihin

Yhteiskunnallisen muutoksen ajanjaksoa 1960 –luvulta 1990 –luvulle luonnehti hyvinvointivaltion rakentaminen. Painopiste oli yhteiskunnallisten rakenteiden luomisessa niin sosiaalisesti kuin alueellisestikin mahdollisimman tasapuolisesti. Myös tieverkostoa osana Suomen infrastruktuuria kehitettiin voimakkaasti. Ajalle oli ominaista, että pohdittiin resurssien allokoimista eli sijoittamista optimaalisesti yhteiskunnallisten päämäärien saavuttamiseksi. Tyypillisesti muutoksiin reagoitiin rakenteilla: syntyi uusia rakenteita, toimintoja ja palveluita.

Ao. ajanjakson eetoksesta muistuu mieleen UKK:n lanseeraama ajatus ”onko maallamme malttia vaurastua”. 2000-luvun kansankapitalismissa uutta eetosta luonnehtii sijoittajamessujen kyltti: ”sinulla on oikeus vaurastua”. – Muutos tapahtuu kohti totuttujen rakenteiden – jopa lähes instituutioiksi miellettyjen, kuten Postin ja Tielaitoksen – roolin ja rakenteen muuttamista. Rakenteiden sijaan muutokseen reagoidaan eri organisaatioissa duaalitalouden oloissa prosesseja kehittämällä.

Turbulentissa, avoimessa ja pyörteisessä toimintaympäristössä ulkoisten vaikutusten uhka on merkittävä ja kansantalouden kilpailukyky on globalisaatio-oloissa taloudellisen kasvun ainoa tae. Siksi mm. Postin toimipisteverkostoa ei duaaliyhteiskunnassa voida arvioida Postin sinänsä tekemän kohtuullisen tuloksen valossa vaan tulevan, avautuvan kilpailuympäristön tuomassa kilpailukykyisyyden valossa. Tämä on merkittävästi erilainen tapa katsoa asioita. Rakenteiden sijaan reagoidaan siis prosesseja kehittämällä, mikä voi merkitä myös olemassaolevien, sinänsä kannattavienkin rakenteiden purkamista ja prosessien ohjelmoimista uudelleen, uusiin ja muuttuneisiin tarkoituksiin.

Tielaitos murroksessa

Tienpidon toimintalinjojen pohtimisessa 2000-luvun alkupuolella on otettava siis huomioon kansantalouden muuttuneen toimintaympäristön haaste. Se rajaa poliittisen päätöksenteon mahdollisuuksia ja asettaa sille kilpailukykyyn liittyviä reunaehtoja. Tämä merkitsee, että Tielaitoksen toimintojen ja prosessien on sopeuduttava poikkeuksellisen vahvasti toimintaympäristön muutoksiin.

Tienpidon toimintaympäristö siis muuttuu siten, että asiakkaiden vaatimukset kasvavat (mökkiliikenne, korridorien liikennöitävyys, syöttöliikenne, ympäristökysymykset, eri liikennemuotojen asema). Samalla alueellinen polarisaatio jakaa tienpidon kysymykset jyrkästi kahtia: miten huolehtia syrjäseutujen yhä kasvavista tarpeista, kun asiakkaita kuitenkin on yhä vähemmän ja maksutaakka on yhä vaikeampi perustella yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti? Toisaalta ruuhka-alueiden ja taajama-Suomen liikenneolot olisi voitava turvata jo duaalitalouden kilpailukykyynkin kannalta.

Uusi tekijä siis 2000-luvulla on se, että toimintaympäristöä ei tulisi tarkastella enää signaaleja antavana ”palvelutarpeiden kartoituksena”, vaan enemmän toimintaympäristönä, jonka analyysin perusteella voidaan tehdä omia valintoja ja painottaa asioita. Tällöin tarkastelu vaihtuu toimintaympäristön tarkastelusta vuorovaikutus- tai kontingenssitarkasteluksi.

Kolme skenaariota tienpidon ja toimintaympäristön vuorovaikutuksesta

Kolmeksi skenaarioksi puristettuna toimintaympäristö voi näyttäytyä tienpidon kannalta seuraavasti:

- **kaikille vähän:** tienpidossa lähdetään liikkeelle siitä, että resurssipohja ei kasva, mutta palvelutehtävä on yhteiskunnallisesti katsottuna keskeinen. Mihinkään ei erityisesti panosteta, vaan yhteiskunnallisen polarisaatiomuutoksen myötä ongelmia alkaa kasautua niin ruuhka-Suomeen kuin haja-asutusalueillekin sekä olennaisesti myös eri liikennemuotojen kannalta

- **satsataan haja-asutusalueille:** tienpidossa toimintaympäristön muutokseen reagoidaan panostamalla sinne, missä ei ole polarisaatiokehityksen vaikutuksena maksukykyistä kysyntää. Ruuhka-alueilla ja mm. loma- ja mökkiliikenteessä siirytään perimään käyttäjiltä maksua ja yhteiskunnalliset palvelut hoidetaan haja-asutusalueilla, missä väestölliset huoltosuhteet ovat korkeita ja rahoituspohja mm. kuntataloudessa on kriisissä
- **tienpidossa satsataan keskeisiin talouselämän ja mm. mökkeilyn korridoreihin sekä niiden syöttöliikenteeseen, kansantalouden kannalta keskeisten ja väestöltään suurimpien ruuhka- ja taajama-alueiden turvallisuuteen ja ympäristötekijöihin.** Keskeistä ovat suuren yleisön tarpeet ja laatutekijät.

Tielaitoksellahan on perinteisesti ollut vahva yhteiskunnallinen palvelutehtävä, jota määritellään ja ohjataan lainsäädännön tasolla. Tätä lainsäädäntöä ollaan käsittelemässä parhaillaan uudelleen. Myös Liikenneministeriön hallinto- ja palveluperiaatteissa korostuu kansalaisten tasa-arvoisuus niin sosiaalisessa (eri liikkumistarpeita omaavat ihmiset) kuin alueellisessakin mielessä (liikennekäytävät, alueelliset erityistarpeet, taajamat, haja-asutusalueet).

Käytännössä 2000-luvun alun uusi tilanne tienpidossa merkinnee sitä, että resurssipohjan säilyessä ennallaan tai korkeintaan kasvaessa rajoitetusti kaikkia toimintaympäristön lähiajan tasa-arvo- ym. haasteita ei tienpidollisesti ole enää mahdollista ratkaista pelkästään Tielaitoksen toimintaa kehittämällä tai resurssioimalla.

Toimintaympäristön kanssa tapahtuvan vuorovaikutuksen (kontingenssin) haasteet liittyvätkin duaalitalouden polarisoituvissa oloissa kykyyn hahmottaa tienpidossa uusia prosesseja uusien rakenteiden sijaan. Kysymyksessä ovat uudet toiminnot, joiden myötä uusia toimijoita voi myös tulla kuvaan mukaan (tienpidon kumppanuusympäristöjä alkaa muodostua). Esim. pienimuotoiset vapaaehtoisten ja mm. järjestöjen rekrytoimiset siivous- ym. valvontatoimintaan ovat tästä jo esimerkkejä.

Toimintaympäristön haasteet ja niihin reagointi (tienpidon toiminnot) on siis erotettava niiden tekemisen tavasta (tuottamisesta). Prosessit on kyettävä järjestämään uskottavasti uudelleen. Tielaitoksen olisi erityisesti skenaarioissa 2 ja 3 lupa keskittyä yhtäältä ydintoimintojensa mukaiseen osaamiseen, mutta myös kehitettävä uudentyypistä koordinoituvastuuta. Harmillisin sekä tienpidon että Tielaitoksen kannalta voisi olla hidasta kurjistumista kuvaava skenaario 1, jossa kyvyttömyydestä luoda uusia prosesseja kärsivät kaikki osapuolet – niin tienpito, tienpitäjä kuin tieverkoston eri käyttäjäryhmätkin.

Tielaitoksen muuttuvan toimintakulttuurin ja uuden yhteiskunnallisen tehtävän asemoimiseksi suhteessa duaalitalouden toimintaympäristön muutokseen voidaan ajatella vaikkapa uudistunutta Kuntalakia. Se poisti kunnilta velvollisuuden itse tuottaa palveluita ja luonnehti niiden tehtäväksi palvelujen järjestämisen (koordinoinnin). Tämä roolimuuotos mahdollistaisi hyvin monentyyppiset kokeilut, joilta 1990-luvun lama ja kuntatalouden kriisi valitettavasti vei realistisen pohjan aiheuttaen enemmänkin paniikkireaktioita ja mm. epäviisasta säästämistä.

Polarisaation myötä yhä edelleen olennainen kysymys on suuressa osassa maata ”miten otetaan pois oikein”. Samaan aikaan kasvualueilla ja duaalitalouden tehoytimen toimialoilla kasvuseutuineen pohditaan aivan erityyppisiä asioita, joista osa on luonnollisesti polttavia kaupunkipoliittisia ongelmia (tonttimaan saatavuus, asuntojen hinnat, infrastruktuurin riittävyys, koulut, päivähoido jne.).

LIITE 1 (6/10)

Perinteisestihän ns. SWOT –analyysissä kartoitetaan omia toimintoja heikkouksineen ja vahvuuksineen sekä toimintaympäristön muutoksia – uhkia ja mahdollisuuksia. Tällainen tarkastelu voi olla melko staattistakin, jos toimintakulttuuri on tuttu ja vakiintunut.

Näin ei Tielaitoksen osalta tienpidon suhteen voida ajatella asian olevan – varsinkaan vuoteen 2015 katsottaessa. Omat sisäiset heikkoudet ja vahvuudet olisi punnittava uudelleen, osana toimintaympäristön muutosten pohdintaa. Tämä tehtävä ei kuulu kuitenkaan tässä yhteydessä toimintaympäristön piirteiden pohdintaan, vaan menee ohi myös uudentyypisen vuorovaikutus- eli kontingenssitarkastelun, sisälle Tielaitoksen strategioihin. – Olisi kuitenkin mielenkiintoista laatia SWOT –mallit kaikissa em. skenaarioiden vaihtoehdoissa.

Ulkoinen ja sisäinen polarisaatiokehitys

Nykyisenkaltaisessa turbulentissa ja avoimessa toimintaympäristössä yhteiskunnallisten trendien tarkastelu on mahdollista, mutta niiden vaikutusten arviointi vaikeaa.

Aiempien mahdollisuuksien – ehkä hyvinkin staattisten toimintaympäristön tekijöiden – kääntyminen uhkaksi voi murtaa aiemmat vahvuudet ja rutiinit hyvinkin nopeasti ja rajusti. Tällöin hallitsemattomassa muutoksessa vahvuudet voivatkin kääntyä heikkouksiksi ja toimintaympäristön potentiaaliset mahdollisuudet alkaa muovautua uhkiksi. Tällaisesta esimerkki voisi olla aiemmin mainittu skenaario 1, jossa ei kyetä olemaan toimija ja tekemään valintoja toimintaympäristön suhteen. Myös eri sidosryhmien kannalta tilanne on kiusallinen.

Skenaariossa 1 osaaminen itse asiassa murentuu hitaasti. Asiakkaat (sidosryhmät) pettyvät. Palvelut heikkenevät suhteellisesti kaikkialla. Kehitys ja osaamisen tuotteistaminen pysähtyy ja syntyy ristiriitaisia odotuksia. Kontingenssia eli vuorovaikutusta ympäristön kanssa alkavat leimata taantumisen ja kriisit sekä vastakkainasettelujen nouseminen entistä vahvemmiksi, vaikka niihin ei reagoidakaan. Tungosalueilla asiakkaiden valitukset kasvavat räjähdysmäisesti, samoin haja-asutusalueilla; työilmapiiri heikkenee ja osaamista ei osata kohdentaa mielekkäästi.

Haja-asutusalueiden tienpidosta huolehtiminen skenaarion 2 mukaisesti voisi toimia myös esimerkkinä tästä kontingenssin arvaamattomuuden kehityksestä. Panostaminen haja-asutusalueille ei ole välttämättä Tielaitoksen kilpailukyvyyn kannalta mielekäästä. Tällöin olemassaoleva osaaminen ja hajautetut resurssit voivat muuttua vahvuudesta heikkoudeksi ja mahdollisuudesta uhkaksi, johon on reagoitava. Miten toiminnot ja prosessit tällöin järjestellään uudelleen? Miten ruuhka-alueet hyväksyvät skenaarion 2? Entä poliittinen paine? – Tilanteessa ei tarvitsisi kuitenkaan välttämättä tehdä tai jättää tekemättä, vaan kehittää uusia prosesseja, työtapoja, joissa on luotu esim. alueellista tienpidon kumppanuutta tai yhteistyötä maksupohjan suhteen on kehitetty.

Skenaarion 1 kannalta suuri uhka on siinä, että duaaliyhteiskunnan polarisoituvissa oloissa tienpidolliset tehtävät tulevat nopeasti kasvamaan ja muuttumaan haastavammiksi (mm. keskeisimpien korridorien kansainvälinen rooli). Laatuvaatimukset mm. ympäristöasioissa tullevat myös kiristymään. Näin ollen tarvetta vaativien tienpidollisten tehtävien lisäämiseen ja varsin laajaan laadunvarmistamiseen on yhä enemmän. Yhtälöä ei ehkä voida ratkaista ilman radikaaleja valintoja. Tällöin kysymys on tienpidon työnjaosta ja rahoituspohjasta, johon liittyy selvästi vallitseva poliittinen tahtotila ja työnjako mm. valtion, kuntien, eri tien käyttäjäryhmien, yrittäjien ja elinkeinoelämän välillä.

Muuttuvan tilanteen pahin mahdollinen vaihtoehto on tienpidon kannalta se, että toiminnot, joihin Tielaitoksella muuttuvassa tilanteessa ”ei ole varaa”, aiheuttavat toimintaympäristön suunnasta (asiakkailta ja sidosryhmiltä) yhteiskunnallista ja poliittista arvostelua ja kasvavia imago-ongelmia. Näin voi käydä erityisesti skenaarion 1 tilanteessa, jolloin Tielaitos sidosryhmineen on kyvytön tekemään uuden tilanteen mukaisia valintoja. Se joutuu siis reagoijaksi tilanteessa, jossa sen pitäisi voida olla toimija ja kyetä priorisoimaan asioita sidosryhmiensä kanssa.

Uudessa tilanteessa on siis kontingenssiajattelun mukaisesti pystyttävä samanaikaisesti uudistamaan sisäisiä prosesseja ja välttämään niiden aiheuttamaan sisäistä polarisaatiota sekä tuottamaan ulospäin laatua. Kuitenkin on myös kyettävä yhteistyöhön mm. eri tienpidollisten kumppaneiden kanssa. Oma ydinosaaminen on voitava hyödyntää ja tuotteistaa mielekkäästi ja ennakkoluulottomasti, jotta kilpailukyky säilyy. On siis uskallettava kysyä toimintaympäristön suhteen: ”teemme oikein, mutta teemmekö oikeita asioita”. – Keskeistä lienee muodostaa sidosryhmäfoorumi, jolla tienpidon muuttuvat pelisäännöt voidaan hoitaa mielekkäästi – asiakkaiden tarpeet ja tienpidon laatuvaatimukset säilyttää, mutta toimintoja eriyttää ja järjestellä mielekkäästi uudelleen.

Polarisaation tiedostaminen tienpidon reaalipolitiikkana

Polarisaatiokehitys on käsitykseni mukaan tullut suomalaisen duaaliyhteiskuntaan jäädäkseen. Avautuvassa globaalitaloudessa ei voida nähdä muuta mielekäästä selviytymisen tapaa kuin dualitalous, jossa Suomi siis jo on. Ongelmana kansantaloudellisesti on huolehtia saman aikaisesti kilpailukyvästä ja mm. väestön mahdollisuuksien tasa-arvoisuudesta koulutuksen ja mm. terveydenhuollon suhteen. Uutena piirteenä on se, että samaan aikaan talouden tehosektori ja kilpailukyvyyn ylläpito synnyttää kasvavia yhteiskunnallisia eroja, tuloeroja ja mm. alueellisia eroja, kuten todettua.

Polarisaatio kannattaakin tiedostaa lähinnä tienpidon toimintaympäristössä tapahtuvana alueellisena ja yhteiskunnallisena ilmiönä. Se on syytä irrottaa kaikesta poliittisesta ja yhteiskunnallisesta arvolutauksesta tai poliittisesta tahtotilasta, mikäli halutaan saada käsitystä muutostrendien olemuksesta. Tällainen realistinen tarkastelu ei tarkoita kehityskulkujen suoranaista hyväksymistä, mutta se antaa tilaa ”tienpidolliselle reaalipolitiikalle” ja avaa mm. sidosryhmäfoorumeja avoimelle keskustelulle.

Ei ole mielekäästä tinkiä palvelujen saatavuudesta ja laadusta, vaan keskustella ja sopia avoimesti siitä, kuka ja miten ao. palvelut eri liikennemuotojen ja tienpidon toimintaympäristöjen osalta hoidetaan.

Ennen muuta kysymys on siitä, miten maksupohja varmistetaan erityisesti paikallisten yhteisöjen (kuntien), valtion (veronmaksajien) ja tien käyttäjäryhmien (esim. palvelumaksut) kesken. On huomattava, että myös autoilijat maksavat polttoaineiden hinnoissa erittäin suuren osan veroa, joka olisi voitava käyttää asiakasryhmän kannalta mielekkäästi.

Kysyntää tasa-arvoperusteiselle tienpidolle

Tienpidon toimintaympäristössä on varmasti poikkeuksellisen suurta kysyntää sekä skenaarioille 2 että 3. Kysymys on yhteiskunnallisesta määrittelyvaltakamppailusta: maksavatko käyttäjät esim. käyttäjämäksuina tienpidosta siellä, missä autoilu on valinta (bensan hinnan vero-osuus ja mahdolliset tietullit ym.). Vai maksavatko eri käyttäjäryhmät erityispalveluista, esim. mökkiläiset maksavat syöttöliikenteen turvaamisesta? Entä kenelle maksetaan? Paikalliselle yrittäjälle vai Tielaitokselle? Kunnalle?

Haja-asutusalueiden ja heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien liikkumisen turvaaminen voidaan ajatella toimintaympäristön muutostilanteessa sellaiseksi tienpidon ydintoiminnoksi, joka vastaa parhaiten Tielaitoksen lakiin kirjattua yhteiskunnallista palvelutehtävää. Mikä rooli ja rahoituspohja tälle toimintamuodolle jää, on ratkaisematta. Toisaalta toimintaympäristön analyysi osoittaa, että tämä polarisaatiovaikutus on erittäin keskeinen ja raju 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Suomessa. Tässä lienee keskeinen koordinointi- ja laatuvaruuta korostava haaste.

Tämä toimintaympäristön komponentti on haitallisin, jos siihen reagoidaan skeaariolla 1. Poliittisesti vaikeita ja valintoja edellyttäviä ovat skenaariot 2 ja 3. Nämä muodostavat Tielaitoksen kontingenssissa toimintaympäristöön joka tapauksessa sisäistä polarisaatiota ja jännitettä mm. sidosryhmiin päin. Tämä pakottaa omien ydinprosessien erittelyyn mm. sidosryhmien kanssa, kuten todettua. Käytännössä kysymys on myös vaikeistakin priorisoinneista ja vahvasta panostuksesta uudessa palvelujen järjestelijän roolissa.

Toimintaympäristön kannalta kuntataloudessa tultaneen siirtymään erittäin nopeasti 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopulla polarisaatiovaikutusten vaikeimmassa päässä seudulliseen yhteistyöhön. Tällöin tapahtuu vähintään toiminnallisia kuntaliitoksia. Tällöin tienpidon palvelusitoumusten luonteva toteutus pohja olisi seudullinen, jolloin rahoituspohja olisi helpommin mielletävissä ja toiminnot optimoitavissa. Tienpitäjä neuvottelisi esim. paikallis- ja seutuhallinnon (oletettu uusi taso) kanssa tehtävistä, niiden suorittajista (mm. paikalliset yrittäjät), maksupohjasta ja ennen kaikkea tehtävien priorisoinnista ja laatutasosta.

Kurjistumispolitiikan (skenaario 1) sijaan olisi yhteiskunnallisesti mielekkäämpää, että poliittisesti ja seudullisesti päästäisiin tekemään valintoja eikä ajauduttaisi ruuhkiin, melu-, pöly- ym. ongelmiin hallitsemattomasti. Myös imagolliset ongelmat ovat tässä keskeisiä, kuten todettua.

Tielaitoksen yksi ydinosaamisen alue olisi jatkossakin mm. tienpidon eri tarpeiden objektiivinen analyysi ja tehtävien oikea-aikaisuuden ja laadun (sovitulta pohjalta) takaava koordinointi eri tienpidon toimijoiden kesken.

Tuottajasta järjestelijäksi: käytännön vaikutukset

Luultavasti painopiste siirtynee 2000-luvun alussa hyvin nopeasti Tielaitoksen ydinprosessien ja palvelujen kilpailuttamiseen. Sitä kautta kasvaa juuri vastuu tienpidon laadusta ja kontrollista (koordinoitivastuu). Tämä edellyttää kykyä nähdä toimintaympäristö mahdollisimman neutraalisti, realistisessa kehitysvälissä. Myös sidosryhmien on saatava avoin käsitys tilanteesta.

Ongelmana on tällöin se, että yhteiskunnallisen palvelutehtävän kannalta merkittävien tasa-arvonäkökohtien mukainen haja-asutusalueiden palvelutuotanto ei enää välttämättä ole lainkaan taloudellisesti kannattavaa, eikä palvelujen kysynnän vähäisyyden takia ole mahdollista käytännössä kattaa kustannuksia. Näin skenaario 2 olisi vaikeuksissa.

Käytännössä skenaariosta 2 luopuminen merkitsisi sitä, että asuinpaikan valinnalla vaikutettaisiin 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana entistä enemmän käytettävissä olevien tienpidollisten palvelujen luonteeseen ja tasoon. Ei kuitenkaan välttämättä heikentävästi, mikäli prosessit kykenevät reagoimaan ja ydinprosessit ao. palveluille kehitetään yhdessä sidosryhmien kanssa. Vastuuta palvelujen kehittämisestä olisi todennäköistä vyöryttää syntyvälle seutuyhteistyölle, sillä kuntatalouden ongelmat ratkaistaneen, kuten todettua, juuri seutuyhteistyöllä. Tien

käyttäjät eivät kysynnän vähäisyyden vuoksi voi käytännössä juurikaan maksaa palvelumaksuja, ellei esim. verohelpotusmalleja kehitetä.

Kun Tielaitoksen asema tienpidon toimijana todennäköisesti muuttuu palvelujen tuottajasta niiden järjestelijäksi, tienpidon osa-alueita tulee avautumaan kilpailulle. Toimintaympäristön polarisaatio muodostaa tällöin erilaisia uhkia, mutta olennaisesti myös uusia mahdollisuuksia. Tällöin voidaan sanoa, että todennäköisimmäksi skenaarioksi nousee skenaario 3, joka on toimintaympäristön muutostrendien mukainen mutta poliittisesti ja yhteiskunnallisesti haastavin ja uudentyyppisin.

Skenaario 3: ydinosaaminen ruuhka-alueilla ja korridoreissa

Mikäli toimintaympäristön muutosta katsottaisiin perinteiseen tapaan yhteiskunnallisen palvelutehtävän kautta, olisi suhteellisen helppoa olettaa skenaarion 1 mukaisen kurjistumismallin vievän kohti hidasta mutta ei riittävää tienpidon määrärahojen lisäämistä. Erityisesti poliittinen paine saattaisi johtaa haja-asutusalueiden aseman suhteelliseen parantumiseen, mikä on kuitenkin epätodennäköistä.

Olennaista onkin, että tienpitoa jouduttaisiin siis priorisoimaan sekä skenaarion 1 sivuvaikutuksena että skenaarioiden 2 ja 3 varsinaisena valintana. Ero sidosryhmien ja toimintaympäristön kannalta on se, että tilanne skenaariossa 1 ei ole kenenkään eikä minkään foorumin hallittavissa. Koska nyt jäljelle on jäämässä skenaario 3, priorisointi on osittain normaali jatke jo tapahtuneelle eri liikenneväylien priorisoinnille eri asiakassegmenttien mukaan. Tällöin on mm. pyritty varmistamaan työmatkaliikenne ja ruuhkahuiput sekä panostettu ympäristötekijöihin.

Priorisointi voitaisiin toimintaympäristön muuttuessa hyvinkin nähdä skenaariossa 3 itse asiassa sidosryhmien kannalta varsin demokraattisena toimenpiteenä. Se turvaisi enemmistön tyytyväisyyden palveluihin ja noudattelisi lähinnä mahdollisuuksien tasa-arvon periaatetta.

Välittömien liikkumispalvelujen turvaamiseksi pitäisi miettiä asuinpaikkaa tai satsata itse liikkumisen varmuuteen. Yhteiskunnan muuttuneessa ilmapiirissä tuskin kukaan kiinnittää myöskään huomiota siihen, kuka tienpidon palvelut tuottaa, jos ne voidaan kohtuudella ja riittävän laadukkaasti tuottaa kaikille ryhmille – joskaan ei yhtä aikaa eikä yhtä laadukkaasti. Skenaario 3 on siis vahvasti priorisoiva ja tukee duaaliyhteiskunnan eetosta.

Tienpito skenaariossa 3

Edellä mainituista tarkasteluista seuraa, että todennäköisin skenaario tienpidolle voisi olla skenaarion 3 mukainen – kun oletetaan ilman arvolatausta yhteiskunnallisen ja alueellisen kehityksen Suomessa noudattavan polarisoituvaa, duaaliyhteiskunnalle ominaista kehityskulkua.

Skenaariossa 3 siis aiemmin puhtaasti yhteiskunnallisten palvelutehtävien sijaan tulevat vaativat ja nopeasti kasvavat asiakaspalvelutehtävät ydintoimintojen osalta, ydinalueilla. Aikaisemmin tämä ydinosaamisen alue on – ja erityisesti skenaariossa 1 – ollut lähinnä yhteiskunnallisen palvelutehtävän näkökulmasta kuormittava ja sisäistä jännitettä aiheuttava, kuten mm. taistelu ja tasapainottelu hoito- ja tiemäärärahoista ydin- ja haja-asutusalueiden välillä osoittaa.

Siinä missä siis panostaminen ydinalueille oli aikaisemmassa toimintaympäristön ja tienpidon kontingenssissa yhteiskunnallisesti ja alueellisesti tasa-arvoiselle palvelutehtävälle kilpailija, on uudessa tilanteessa kysymys puhtaasti

LIITE 1 (10/10)

kannattavimmasta ydintoiminnosta jolle on myös yhteiskunnallisesti suurin tilaus ja enemmistön demokraattinen tuki.

Myös rahoituspohjan vaihtoehdot ovat skenaariossa 3 monipuolisimmat mm. suurten liikennevolyyymien takia. Kysymys onkin vain lähinnä kyvystä nähdä prosesseja uudelleen. – Tilannehan on ollut paradoksaalinen jo pitkään siksi, että tienpidon määrärahoista suuri osa kerätään jo nyt juuri ydinalueilta ja autotiheydeltään taajimmilta seuduilta sekä polttoaine- että muun verotuksen kautta.

Korridorit toimintaympäristön erityishaasteena

Ydinalueiden skenaariossa 3 vahvin erityispiirre on niiden ilmeneminen alueellisesti myös korridoreina eli liikennekäytävinä. Tällä tarkoitetaan mm. ydinalueiden välisiä käytäviä, kansainvälisesti merkittäviä yhdyskäytäviä, matkailukäytäviä ja myös mökkimatkailu- ja muita virkistysmatkailukäytäviä. Työmatkakäytävät ovat myös yksi erityispiirre syöttöliikenteineen.

Yhteiskunnallisen polarisaation myötä on yhä todennäköisempää, että loma- ja viikonloppuliikenne tulee entisestään kasvamaan. Yleisen vaurauden kasvun myötä saatetaan saavuttaa huomattavasti useampia ruuhkahuippuja kuin aikaisemmin (loma-asutus laajenee, kynnys matkustaa alenee, tehtävät matkat ja mm. saman vuorokauden aikana tehtävät matkat esim. kevät- ja syysiltoina pidentyvät, matkajalliset ikkunat kapenevat).

Korridorien priorisointi on myös tärkeä tehtävä – erityisesti imagon kannalta lienee syytä tarkkailla toimintaympäristöä herkästi. Korridorit eivät noudata mm. tiepiirien rajoja, mikä edellyttää uudentyypistä yhteistoimintaa yli tiepiirien rajojen. Tämä on erityisen tärkeä tehtävä skenaariossa 3, joka valitessa toimintaympäristöä halkovat korridorit ovat erityisasemassa kulkiessaan läpi alueiden, joilla tilanne on erityisesti varmistettava laadun ja ajoituksen suhteen, ts. että prioriteetti ei esim. syöttöväylien osalta yhtäkkiä romahda asiakkaan siirtyessä alueelta toiselle. Varsinaisten korridorien osalta ongelma ei ole suuri, mutta niiden syöttöliikenne voikin yllättävästi kasvaa juuri edellä mainittujen matkailu- ja mökkeilytottumusten muuttuessa.

Mahdolliset epäonnistumiset ao. korridorien syöttöliikenteen turvaamisessa haja-asutusalueilla voivat nopeasti nakertaa skenaarion 3 uskottavuutta ja toimivuutta. Tällöin vaikutukset tienpidon imagoon ovat hyvin kielteisiä ja hankaluuksia mm. erilaisten kumppanuus- ja sidosryhmäsopimusten osalta voi tulla aivan turhaan. Erityisesti tämän vuoksi yhtenä ydintoimintona skenaariossa 3 on juuri koordinoinnin ja laadunvarmistuksen kehittäminen.