



# 1 Tienpidon tavoitteet

Savo-Karjalan tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelmassa (PTS) osoitetaan, millä strategialla, resursseilla ja toimenpiteillä sekä millä aikavälillä tiepiiri aikoo saavuttaa valtakunnalliset ja alueelliset tienpidon tavoitteet. PTS toimii tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS) sekä lyhyemmän aikavälin suunnittelun lähtökohta-aineistona.

Tienpidon tavoitteiden perustan muodostavat liikenneministeriön määrittelemät koko liikennejärjestelmää koskevat talouteen, alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon sekä ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvät yleistavoitteet (Liikenneministeriö: Liikenteen toimintalinjat 2020).

Tielaitos on määrittäessään tienpidon linjauksia ja tienpidon tavoitteita (Tienpidon linjaukset 2015) tulkinut paitsi näitä yhteiskunnan asettamia tavoitteita myös toimintaympäristön muutoksia sekä yhteistyötahojen ja tienkäyttäjien odotuksia. Näin muodostetut valtakunnalliset tienpidon tavoitteet ohjaavat toimintaa koko maassa ja asettavat reunaehdoja alueelliseen, tiepiirikohtaiseen toimintaan. Koska olosuhteet ja tarpeet ovat kuitenkin maan eri osissa hyvin erilaiset, edellyttävät ne alueellista liikkumisvaraa.

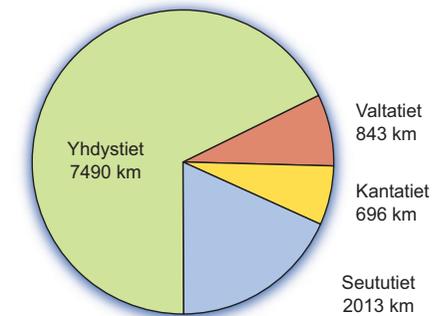
Valtakunnallisia odotuksia tiepiiriikohtaisille tienpidon tavoitteille ovat erityisesti

- liikenneturvallisuuden parantaminen sekä valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumisen tukeminen
- tieverkon kunnon ja päivittäisen liikennekelepoisuuden turvaaminen koko maassa ympäri vuoden.

Muita tienpitoa ohjaavia odotuksia ovat mm.

- elinkeinoelämälle ja maaseudun perustuotannolle välttämättömien kuljetusten turvaaminen alemmalla tieverkolla kaikkina vuodenaikoina
- toimivien ja turvallisten päätieyhteyksien tarjoaminen sekä satama- ja tavaraterminaaliyhteyksien parantaminen
- yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tiivistämisen tukeminen
- kansainvälisten liikennekäytävien ja -alueiden kehittäminen
- alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumisen edistäminen
- tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvien pohjavesi- ja meluhaittojen vähentäminen
- tärkeiden luonto- ja kulttuurialueiden sekä luonnon monimuotoisuuden säilymisen edistäminen.

Savo-Karjalan tiepiirin  
yleisten teiden pituus tieluokittain 1.1.1999





Savo-Karjalan tiepiirin tienpidolle asettamat tavoitteet perustuvat toisaalta em. yleistavoitteisiin ja valtakunnallisiin reunaehtoihin ja toisaalta tienpidolle asetettuihin alueellisiin odotuksiin, tarpeisiin ja painotuksiin. Lisäksi taustalla on arvio liikenteen ja tienpidon nykytilasta, sen perusteella tapahtunut ongelmien tunnistaminen ja kehittämistarpeiden määrittely.

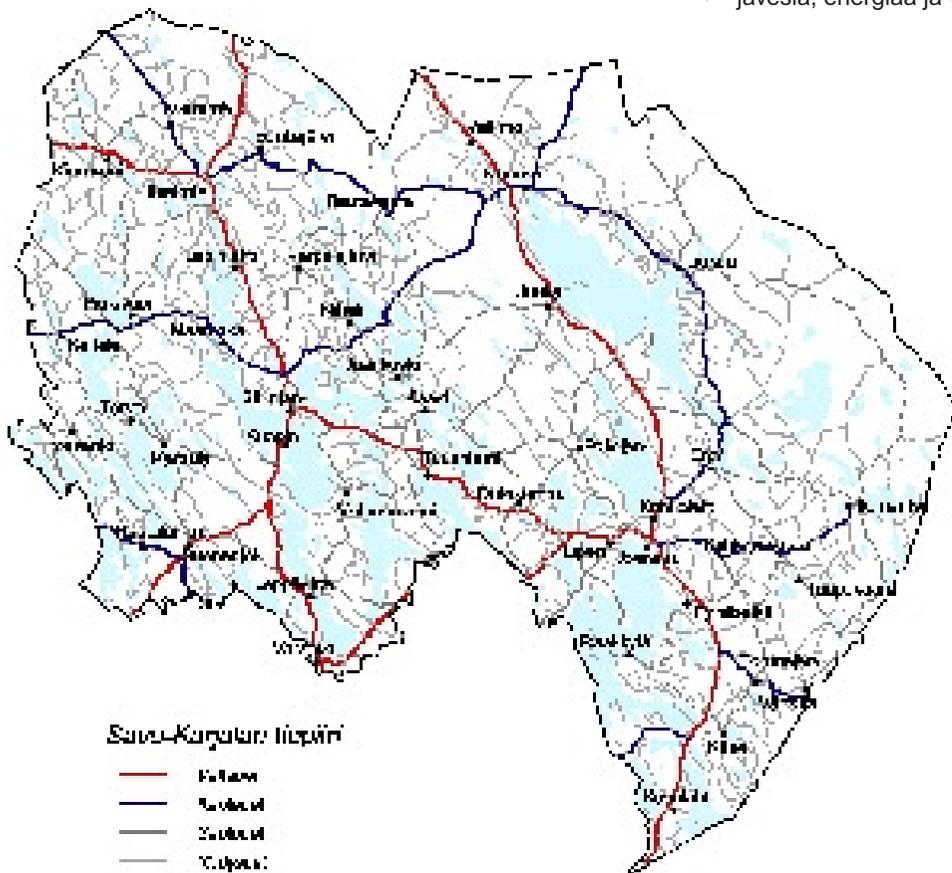
Tavoitteet on ryhmitelty liikenneministeriön määritelmien yleistavoitteiden pohjalta kolmeen pääryhmään talouden, ympäristön ja turvallisuuden sekä alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon tavoitteisiin. Yksittäisiä tavoitteita on kaikkiaan useita kymmeniä. Ne koskevat mm. alue- ja yritystaloutta, liikenteen toimivuutta, liikennemuotojen yhteistyötä, yhdyskuntarakennetta, turvallisuutta, terveyttä, luontoa, pohjavesiä, energiaa ja virkistysalueita.

Yksittäisistä tavoitteista ensisijaisen tärkeiksi on Savo-Karjalan tienpidon suunnitelmassa 2000-2010 määritelty valtakunnallisten tavoitteiden ja maakunnan odotusten perusteella työhön osallistuneiden näkemyksenä seuraavat:

- Parannetaan perustuotannon kuljetusten sujuvuutta ja luotettavuutta koko tieverkolla.
- Estetään tiestön rappeutuminen ja pääoma-arvon lasku.
- Parannetaan jatkuvasti tienpidon ja tiehallinnon oman toiminnan tehokkuutta ja taloudellisuutta.
- Parannetaan liikenneturvallisuutta sekä tuetaan valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista.
- Vähennetään liukkaudentorjunnasta, pölynsidonasta ja vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvia pohjavesiriskejä ja -haittoja.
- Parannetaan kuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

Tienpidolle asetetut odotukset ja myös tavoitteet ovat ristiriitaisia; kaikkia tavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa samanaikaisesti. Sen vuoksi tienpidon toimintalinjojen vaikutuksia arvioitaessa joudutaan ottamaan kantaa siihen, mitkä tavoitteet ovat ensisijaisia.

Tienpidon tavoitteet on jaettu kolmeen tärkeysluokkaan. Tavoitteen yleinen yhteiskunnallinen tärkeys tienpidon näkökulmasta sekä mahdollisuus vaikuttaa tienpidon pitkän aikavälin suunnitelmalla kunkin tavoitteen toteutumiseen ovat olleet perusteena tienpidon tavoitteiden priorisoinnille.





## 2 Tienpidon suunnitelma 2000–2010

Tienpidon suunnitelma on muodostettu kolmen vaihtoehdoisen toimintalinjan, *henkilöautoliikennettä, elinkeinoelämän kuljetuksia ja elinympäristöä* painottavan toimintalinjan vertailun pohjalta. Vertailu perustuu toimintalinjojen vaikutuksiin, arvioon tienpidon tavoitteiden toteutumisesta, eri tienkäyttäjryhmien liikkumisolosuhteiden muutoksiin sekä näiden perusteella tehtyyn arvioon vaihtoehtojen vahvuuksista ja heikkouksista.

Yksikään vaihtoehdoista ei toteuta sellaisenaan tyydyttävästi työssä asetettuja tienpidon tavoitteita. Lopullinen ehdotus on muodostettu elinkeinoelämän kuljetuksia painottavan vaihtoehdon pohjalta. Sidosryhmien kannanotot ovat vaikuttaneet merkittävästi lopullisen toimintalinjan painotuksiin.

**Vuotuiseksi perustienpidon ja ulkopuolisen rahoituksen kokonaisrahoitustasoksi suunnitelmassa on oletettu nykyinen noin 275 miljoonan markan taso.** Lisäksi ohjelmakaudella on oletettu toteutuvan kolme isoa tieverkon kehittämishanketta niin, että keskimääräinen vuotuinen rahoitus niihin on 34 miljoonaa markkaa.

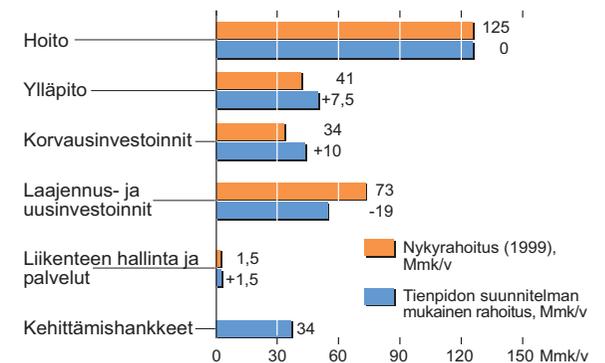
Tienpidon suunnitelman uusista painotuksista johtuvia muutoksia rahankäytössä on havainnollistettu oheisessa kuvassa.

### 2.1 Tienpito on osa yhteiskunnan kehittämistä

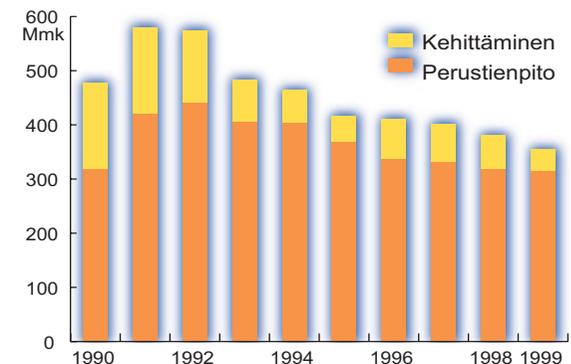
Tienpidon vaikutukset ulottuvat liikennejärjestelmän kehittämisen kautta kansalaisten, elinkeinoelämän ja viime kädessä koko yhteiskunnan hyvinvointiin. Elinkeinoelämän ja yhteiskunnan talouden tukeminen on keskeisessä asemassa, mutta toisaalta korostuu myös sosiaalisen ja alueellisen tasapuolisuuden vaatimus. Käyttäjryhmien ja yhteistyökumppaneiden odotukset ja tarpeet on sovittava yhteen tasapainoiseksi kokonaisuudeksi. Tiepiiri kantaa kokonaisvastuun yleisten teiden liikenteen toimivuudesta ja tienpidon vaikutuksista.

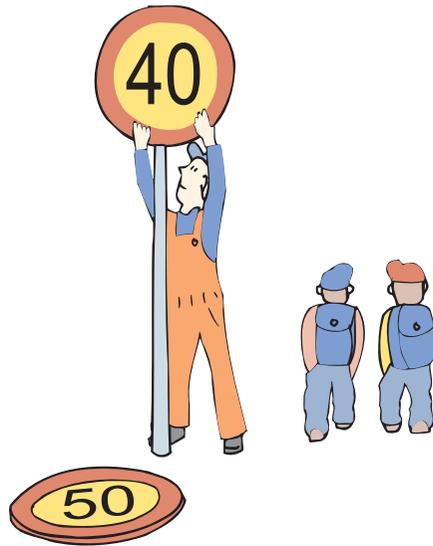
Savo-Karjalan tiepiiri osallistuu yhteistyökumppanina laajasti eri tahojen tekemään yhteiskunnan suunnitteluun. Tiepiiri laatii tienpidon pitkän tähtäyksen suunnitelman lisäksi tarkentavia osa-alueittaisia toimintalinjoja ja ohjelmia. Tiepiirillä on mm. ajantasainen ympäristöohjelma ja liikenneturvallisuusohjelma.

### Rahoitus



### Savo-Karjalan tiepiirille vuosina 1990–99 myönnetty rahoitus





Yhteisen kehittämissuunnan löytämiseksi tiepiiri toimii tiiviissä yhteistyössä alueellisten yhteistyökumppaneiden ja asiakkaiden kanssa. Tärkeitä yhteistyötahoja ovat Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien liitot ja ympäristökeskukset sekä alueen kunnat ja kaupungit.

Maankäytön suunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteensovitus parantaa liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Tiepiiri osallistuu maakuntien ja kuntien maankäytön suunnittelua koskeviin neuvotteluihin ja kehittämiskeskusteluihin liikennesuunnittelun asiantuntijana. Suunnittelussa ollaan mukana aktiivisesti alusta alkaen.

Suurimpien kaupunkiseutujen sisääntulo- ja ohikulkuteiden parantaminen vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja matka-aikojen lyhenemiseen, mikä mahdollistaa työssäkäyntialueen laajenemisen. Tämä kehitys ei tue yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Toisaalta kevyen liikenteen väylien rakentaminen taajamissa, joukkoliikenteen reittien sujuvuudesta huolehtiminen ja vilkkaimpien pysäkkien parantaminen edistää jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä. Tämä tukee yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja vähentää henkilöautolla liikkumisen tarvetta.

Tiepiiri kantaa huolta yksityistieverkon hoidon ja ylläpidon tasosta tarjoamalla asiantuntemusta tiekunnille.

### Liikennemuotojen yhteistyö tehostuu

Tiepiirin yhteistyö kuntien ja aluehallintoviranomaisten kanssa on toimivaa. Tiepiiri haluaa tehdä entistä tiiviimpää yhteistyötä muiden liikennemuotojen ja elinkeinoelämän kanssa.

Seuraavan kymmenvuotiskauden suuri yhteistyöprojekti on liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen ja niissä esitettävien hankkeiden toteuttaminen. Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmää suunnitellaan yhdessä muiden liikennemuotojen, kuntien ja erilaisten järjestöjen kanssa. Yhteistyössä hahmotetaan liikennejärjestelmän tavoitteet. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitellaan toimenpiteet ja hankkeet, jotka toteutetaan yhdessä.

### Taloudellisuus avainasemassa

Taloudellisuus on tienpidon keskeinen tavoite. Sen vaatimus on korostunut tienpidon rahoituksen kiristyttyä. Taloudellisuutta tarkastellaan koko yhteiskunnan taloudellisuuden ja toisaalta yksittäisten toimenpiteiden ja hankkeiden kannalta.

Yhteiskunnan taloudellisuuden parantamiseksi teiden rakentaminen mitoitetaan ja ajoitetaan tarkemmin sekä teiden kunnossapito ja liikenteen palvelut suunnataan niin, että niistä saadaan mahdollisimman suuri hyöty liikenteelle. Kehittämällä kuljetuksia ja joukkoliikennettä vähennetään mm. päällekkäisiä kuljetuksia ja henkilöautoliikennettä.



Yksittäisten tienpidon toimien ja rakennushankkeiden taloudellisuutta parannetaan mitoittamalla ratkaisut kulloiseenkin tarpeeseen ja etsimällä taloudellisempia ratkaisuja.

Tiepiirin toiminnan taloudellisuutta parannetaan karsimalla oman toiminnan kuluja ja kilpailuttamalla tienpitotyöt mahdollisimman tehokkaasti avoimilla markkinoilla.

## 2.2 Vuorovaikutus on tärkeää

Tiepiiri tekee liikenteeseen ja tienpitoon liittyviä suunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä muiden viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Yhteistyökumppaneille annetaan mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa tuotteiden ja palvelujen suunnitteluun. Vuorovaikutus asiakkaiden ja heitä edustavien yhteisöjen kanssa ohjaa tiepiirissä tehtäviä tienpidon valintoja.

Asiakkailta saadut aloitteet, palautteet ja kannanotot huomioidaan tienpitoa suunniteltaessa. Tiepiirin eri asiakkailta on hyvin erilaisia liikkumiseen ja teihin liittyviä tarpeita. Kaikkien odotuksia ei voida täyttää, mutta asiakkaiden tarpeet ohjaavat tienpitoa. Asiakkaiden tyytyväisyyttä mitataan ja seurataan säännöllisesti tehtävillä tutkimuksilla. Tutkimusten tulokset hyödynnetään toiminnan suunnittelussa.

Tiepiiri jakaa avoimesti tietoa toiminnastaan esimerkiksi palvelusitoumuksessa sekä Internetissä tiepiirin kotisivuilla. Palvelusitoumuksessa kerrotaan, millaista palvelua tiepiiriltä voi odottaa sen käyttöön

osoitetuilla resursseilla. Sitoumus tarjoaa asiakkaille mahdollisuuden arvioida tiepiirin toiminnan laatua ja antaa palautetta.

## Lupa- ja viranomaispalvelut kehittyvät

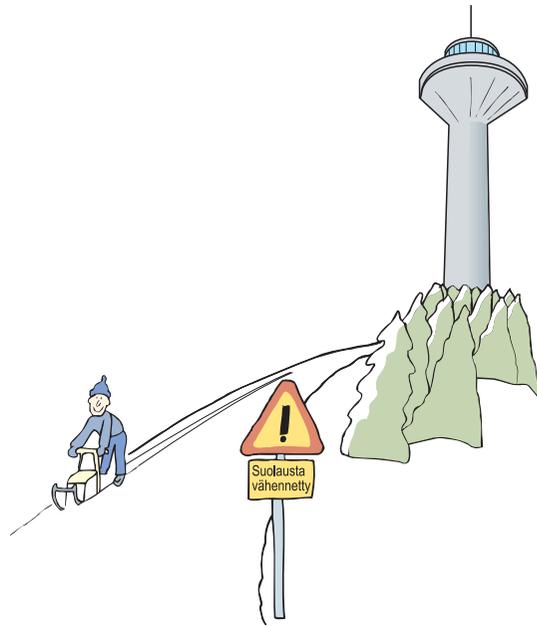
Lupa- ja viranomaispalveluja kehitetään entistä joustavammiksi ja helppokäyttöisemmiksi. Sähköistä asiointia kehitetään, jotta palvelujen saaminen olisi entistä helpompaa. Kuntien kanssa yhteistyössä perustetaan kuntiin asiointipisteitä, joissa saa lupa-asioihin liittyvää neuvontaa ja voi laittaa lupa-asiansa vireille. Internetin kautta käytettäviä palveluita kehitetään.

## 2.3 Vastuullisuus ympäristöstä lisääntyy

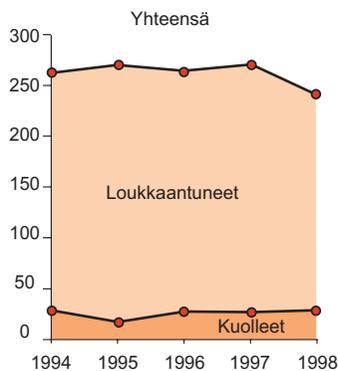
Kestävän kehityksen periaatteet ohjaavat toimintaa kaikessa tienpidossa. Tiepiiri kantaa osaltaan vastuun myös tieliikenteen ympäristövaikutuksista. Tiepiiri on valinnut yhdeksi tulevaisuuden päästrategiaksi ympäristön huomioon ottavan toimintatavan.

Tienpidon suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon ympäristöä koskevat tavoitteet. Ympäristöasioiden hallinnan edellyttämät menettelyt sisällytetään tiepiirin kaikkiin prosesseihin. Ympäristöä koskevat ohjeet, määräykset ja laatuvaatimukset sisällytetään kaikkiin tienpitotuotteiden ostoihin. Ympäristöosaamista halutaan ylläpitää ja kehittää erityisesti





**Savo-Karjalan tiepiiriin  
yleisten teiden  
liikenneonnettomuudet 1994–98,  
kaikki tiet**



ympäristövaikutusten arvioinnissa ohjelma- ja hanketasolla.

Tienpidossa ja tienpidon vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon luonto-, maisema- ja kulttuurihistoriallisten kohteiden suojelu, luonnonvarojen säästeliäs käyttö, ihmiseen kohdistuvien haittojen vähentäminen ja luonnon monimuotoisuuden vaaliminen.

Uusien teiden rakentaminen ja nykyisten parantaminen vaikuttaa väistämättä luontoon, maisemaan, kulttuuriperintöön ja ihmisiin. Haittoja voidaan välttää ja vähentää tiehankkeiden huolellisella suunnittelulla ja toteutuksella. Tiehankkeiden ympäristövaikutukset selvitetään mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Tiehankkeita suunnitellaan vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden, muiden yhteistyökumppaneiden ja viranomaisten kanssa.

Materiaalivalinnoissa ovat etusijalla luontoa säästävät ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavat vaihtoehdot. Rakentamisessa lisätään uusio- ja kierrätysmateriaalien käyttöä sekä sellaisten menetelmien käyttöä, joilla voidaan entistä paremmin hyödyntää olemassa oleva tierakenne. Ylijäämämassojen hyötykäyttöä lisätään.

Suolaa (NaCl) käytetään liukkauden torjunnassa nykyinen määrä 5000-6000 tn/v, mikäli ei löydetä korvaavia materiaaleja tai menetelmiä. Pölynsidontaan käytetään suolaa (CaCl<sub>2</sub>) hieman yli 5000 tn/v. Suolalla tehtävää sorateiden pölynsidontaa vähen-

netään vedenottamoiden läheisyydessä. Pohjavesisuojaus tehdään vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla pääasiassa teiden rakentamisen yhteydessä yhteensä noin 10 km. Tarvittaessa suojaus rakennetaan myös erillishankkeina. Kiireellisesti suojattavia kohteita ei ole. Sorateitä päällystetään tärkeimpien pohjavesialueiden kohdalla.

Tieliikennemelu ei ole merkittävä ongelma Savo-Karjalan tiepiiriin alueella. Vuonna 1999 tehdyn meluselvityksen mukaan yli 65 dBA:n melualueella asuu noin 400 asukasta ja yli 55 dBA:n melualueella asuu noin 12 600 asukasta. Kiireellisimpiä meluntorjuntakohteita ovat asuntoalueet, joilla on asukkaita yli 65 dBA:n melualueella. Asutuksen sijoittuminen hajanaisesti pääteiden varsille on meluntorjunnan kannalta ongelmallista.

Yksittäisten melualueella olevien talojen suojaus ei ole taloudellisesti eikä maisemallisesti kannattavaa. Meluhaittoja ehkäistään ennalta parhaiten maankäytön suunnittelun keinoin niin, että uusia melulle häiriöherkkiä alueita ei rakenneta ainakaan ilman meluntorjuntaa nykyisten tai suunniteltujen teiden melualueelle. Tiepiiri rakentaa melusuojaus pääasiassa teiden rakentamisen yhteydessä, jolloin suojataan yhteensä noin 800 asukasta. Melun tasoa voidaan vähennetään myös vähämeluisilla päällysteillä, liikenteen reittihjauksella ja nopeusrajoituksilla erityisesti kaupunkiseuduilla ja taajamissa.

Liikenteen ja tienpidon aiheuttaminen päästöjen määrä ei tienpidon toimin juurikaan muutu nykyi-



sestä. Polttoaineen kokonaiskulutuksessa ei myöskään tapahdu merkittävää muutosta. Vaikka tieliikenteen osuus kokonaispäästöistä on tiepiirin alueella merkittävä, jäävät ilman epäpuhtauspitoisuudet pääteiden läheisyydessä yleensä alle ohjearvojen.

Virkistysalueiden ja –reittien saavutettavuuden ja jatkuvuuden turvaaminen otetaan huomioon tiehankkeiden suunnittelussa ja rakentamisessa.

## 2.4 Liikenneturvallisuuden painoarvo merkittävä

**Tiepiiri sitoutuu** yhteiskunnan asettamiin liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteisiin ja toimii niiden toteuttamiseksi parhain käytettävissä olevin keinoin.

Tienpidon toimenpiteistä pyritään toteuttamaan ne, jotka ovat turvallisuuden kannalta tehokkaimmat. Erityisesti kiinnitetään huomiota päätieverkon vakavien henkilövahinko-onnettomuuksien riskin pienentämiseen sekä kevyen liikenteen kannalta turvallisiin taajamaympäristöihin. Pieniä tehokkaita toimia toteutetaan koko tieverkolla.

Onnettomuuksien vähentämiseksi pääteiden vilkkaimilla osuuksilla tehostetaan liukkauden torjuntaa sekä polanteen ja lumen poistoa. Kaikilla kevyen liikenteen väylillä pyritään talvella varmistamaan turvalliset liikkumisolosuhteet. Pintakunnoltaan huonojen päällysteiden määrää vähennetään ja ajouria poistetaan. Erillisin näkemäraivauksin parannetaan

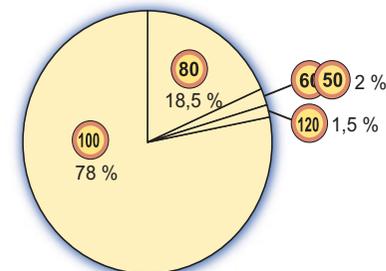
ongelma-alueilla hirvien havaittavuutta. Ajoratamerkinät pidetään hyvässä kunnossa.

Pääteitä parannetaan mm. rakentamalla ohituskaistoja, leventämällä teitä, lisäämällä keskikaiteiden käyttöä sekä parantamalla yleisten että yksityisten teiden liittymäjärjestelyjä. Kyläkeskusten kohdille rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja joukkoliikenteen pysäkeille parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä yhteensä 4 – 5 kilometriä/vuosi. Vilkkaimpien pysäkkien turvallisuutta ja toimivuutta parannetaan yhteistyössä kuntien kanssa. Tiestön valaistusta lisätään. Tärkeitä ajoratamerkinöitä ja heijastavia reuna-apaaluja lisätään kohteissa, joissa niistä saadaan liikenneturvallisuushyötyjä. Tieympäristöä pehmentään suistumisonnettomuuksien vaikutusten lieventämiseksi. Uusissa rakennuskohteissa huomioidaan liikenneympäristön pehmentäminen jo suunnitteluvaiheessa.

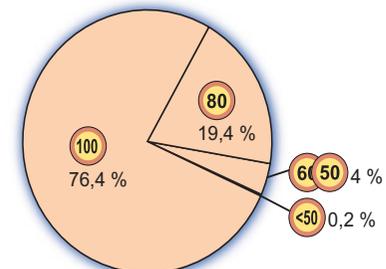
Erillisinä liikenneturvallisuuden parantamishankkeina alennetaan nopeusrajoituksia ja parannetaan kevyen liikenteen vilkkaita tasoyliytyksiä taajamissa sekä lisätään tievalaistusta erityisesti kyläkeskusten kohdalla. Vilkasliikenteisiä rautatien tasoristeyskohtia poistetaan erityisesti taajamissa ja terminaaliyhteyksillä.

Liikenteen häiriöistä tiedottamista ja keli- ja sääinformatiota lisätään. Kelin mukaan muuttuvia talvinopeusrajoituksia otetaan käyttöön, mikäli nykyistä edullisempia tekniikoita on käytettävissä.

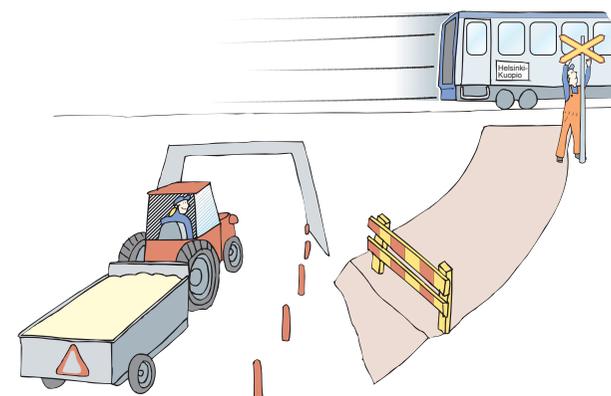
### Valta- ja kantateiden pituudet eri nopeusrajoitusluokissa



Valtatiet

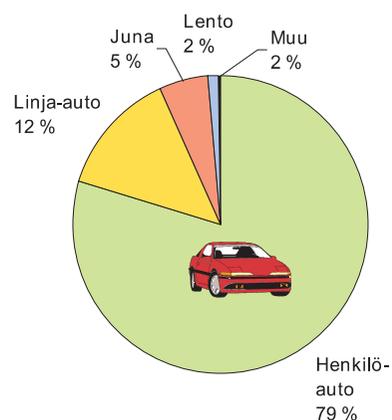


Kantatiet

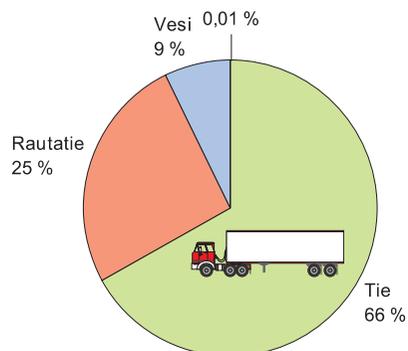




**Kotimaan henkilöliikenteen suoritteiden jakautuminen eri liikennemuodoille v. 1997**



**Kotimaan tavaraliikenteen suoritteiden jakautuminen eri liikennemuodoille v. 1997**



**Yhteistyö ja uusien ratkaisumallien etsiminen korostuu**, koska perinteisin tienpidon keinoin liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuudet ovat rajalliset. Tiepiiri osallistuu yhdessä muiden alueellisten viranomaisten kanssa mm. maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen. Yhteistyöllä haetaan ratkaisuja, joilla vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja samalla parannetaan kevyen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Alueellisilla liikenneturvallisuussuunnitelmilla täydennetään liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Tiepiiri parantaa kansalaisten osallistumismahdollisuuksia ja varmistaa liikenneturvallisuusasioiden huomioon ottamisen tilaus- ja tuotantotoiminnassa. Tiepiiri huolehtii yhteistyössä eri tahojen kanssa liikennevalistuksesta sekä turvallisuustiedotuksesta.

### Tieverkon laajuus ei muutu

Valtion hoitaman yleisen tieverkon laajuus ei juurikaan muutu suunnitelmakaudella.

Yksityisteitä otetaan yleisiksi teiksi liikenteen tarpeiden ja valtakunnallisten kriteerien pohjalta noin 50-70 km. Lisäksi yleisiksi teiksi otetaan suurimmissa kaupunkikeskuksissa eräitä terminaaliyhteyksiä. Mahdollisten uusien henkilöliikenteen rajanylityspaikkojen (esim. Ilomantsin Haapovaara) yhteyksien muuttaminen yleisiksi teiksi voi tulla ohjelmakaudella ajankohtaiseksi.

Yleisten teiden muuttaminen yksityisteiksi, kaduiksi ja rakennuskaavateiksi on vähäistä. Vähäliikenteisiä, lyhyitä yleisiä teitä tai tiejaksoja muutetaan yksityisteiksi. Taajamateitä muutetaan kaduiksi ja rakennuskaavateiksi kuntien kanssa yhdessä sopien. Vuonna 2010 loppuu vuonna 2000 voimaan astuneen maankäyttö- ja rakennuslain siirtymäkausi, mikä johtaa taajamissa kaavoitetuilla alueilla eräiden yleisten teiden muuttamiseen kaduiksi. Kaikkiaan ohjelmakaudella lakkaa yleisiä teitä 50-100 km.

Tieverkon hallinnollinen ja toiminnallinen luokitus tarkistetaan. Ohjelmakaudella on perusteltua nostaa kantatie 88 väliä lisalmi-Pulkila valtatieksi, sillä se on osa valtakunnanosakeskusten välistä suorinta yhteyttä. Seututieverkoston laajuus tarkistetaan ohjelmakauden alkuvuosina.

Yleisten teiden hoidon ja ylläpidon laajuuteen vaikuttaa teiden leventäminen ja ohituskaistojen määrän

lisääminen sekä kevyen liikenteen väylien rakentaminen. Lisäksi taajamien saneeraukset sekä laitteiden ja varusteiden määrän kasvaminen lisäävät hoidon ja ylläpidon tarvetta.



## 2.5 Tiestön hoito pidetään nykytasolla



Teiden päivittäisellä hoidolla ja ylläpidolla varmistetaan koko tieverkon liikenteellinen toimivuus sekä tieympäristön viihtyisyys ja turvallisuus. Tieverkon liikennekelpoisuus takaa elinkeinoelämälle, asumiselle ja yhteiskuntapalveluille liikenteelliset perusedellytykset koko tiepiirin alueella.

Suunnittelukaudella hoidon taso pysyy pääosin nykyisellään. Talvihoidossa hoitotasoa nostetaan pääosin vilkkailla pääteillä sekä taajamien ja suurimpien kaupunkien kevyen liikenteen reiteillä sekä maakuntakeskusten terminaaliyhteyksillä. Kesähoidossa tehostetaan alemman tieverkon hoitoa reiteillä, joilla on elinkeinoelämän kuljetuksia ja matkailuliikennettä. Levähdys- ja pysäköintialueiden sekä taajamien ja kaupunkien sisääntuloväylien viheralueiden hoitoon kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Kesähoidossa joudutaan tinkimään tieympäristön hoidosta, mm. niitosta. Talvi- ja kesähoidossa suolan käyttö säilyy nykyisellään. Talvihoidossa pyritään löytämään suolaa korvaavia aineita ja kesähoidossa vähennetään sorateiden pölyntorjuntaa vedenottamoiden läheisyydessä.

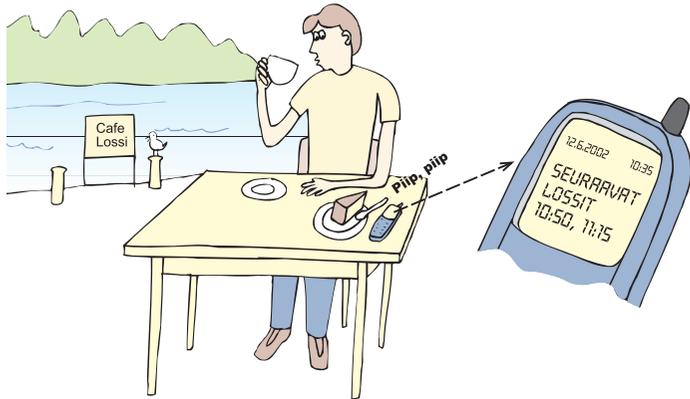
Hoidon osuus koko suunnittelukauden rahoituksesta on lähes puolet. Hoidon rahoituksesta puolet käytetään talvihoidoon. Hoitokustannusten ei odoteta nousevan merkittävästi suunnittelukauden aikana. Painotuksen muutokset aiheuttavat rahoituksen siirty-

mää muista tuoteryhmistä talvihoitoon. Talvihoidon kustannusten arvioidaan nousevan 10-15 % suunnittelukauden aikana liikenteen kasvun ja yleisen hintatason nousemisen vaikutuksesta.

**Talvihoidon taso** paranee vilkkaalla päätieverkolla. Muulla tieverkolla ja taajamissa hoitotaso pysyy nykyisellään. Vilkailla pääteillä, noin 700 km:llä, hoitotaso vakioidaan siten, että se on samalla tasolla vuorokauden ympäri. Tieverkon vilkkaimilla osuuksilla varaudutaan nostamaan talvihoitoluokkaa 500 km:n matkalla. Hoitoluokan muutokset tehdään liikennemäärien perusteella. Maakuntakeskusten sisääntuloväylien sekä tuotantolaitoksien, satamien ja suurten varastojen liikenneväylien kunnossapitoa tehostetaan

Seutu- ja yhdysteillä talvihoito säilyy pääsääntöisesti nykyisellään, mutta asiakkaiden tarpeista lähtevää talvihoitoa (täsmähoitoa) lisätään. Tarpeet selvitetään ennen talvikautta ja tarvittaessa täydennetään talvikauden aikana. Tiepiirillä on ollut viime talvikausina täsmähoitokohteita noin 1800 km. Täsmähoitokohteissa tehostetaan liukkauden torjuntaa, polanteen poistoa sekä aurauksen ajoitusta. Kohteiden määrä tulee vaihtelevaan talvikausittain. Hoitotoimenpiteillä tuetaan elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen toimintavarmuutta vaihtelevissa talviolosuhteissa. Vilkailla seututeillä tarjotaan parempaa hoitotasoa kuin hiljaisemmillä yhdysteillä. Hiljaisemmallakin tieverkolla tarjotaan sellainen talvihoidon taso, joka ei vaaranna peruspalveluiden toimivuutta.





Seutu- ja yhdysteiden päällysteiden parempi kunto helpottaa teiden talvihoitoa.

Kevyen liikenteen väylien talvihoitoon kiinnitetään huomiota vilkkaimilla työmatka- ja koululaisreiteillä taajamissa ja niiden ympäristössä. Tielaitoksen ja kuntien yhteistyöllä parannetaan taajamien talvihoitoa ajoitusta ja yhteensovittamista. Yhteistyötä tiivistetään linja-autopysäkkien hoidossa joukkoliikenteen käytön helpottamiseksi suurimmissa kaupungeissa ja taajamissa. Kevyen liikenteen väylien hoidon kiireellisyys määritetään niiden vilkkauden ja sijainnin mukaan. Kaikilla kevyen liikenteen väylillä pyritään tarjoamaan turvalliset liikkumisolosuhteet pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Kevyen liikenteen väylien hoidon tehostamisella ja ajoituksella pyritään estämään liukastumis- ja kaatumisonnettomuudet.

Tieympäristön hoidossa säilyy pääsääntöisesti nykyinen taso. Opasteiden ja liikennemerkkien kuntoon ja havaittavuuteen kiinnitetään erityistä huomiota taajamien ja kaupunkien läheisyydessä. Muulla tieverkolla liikennemerkkien kunto säilytetään nykyisellä tasolla.

**Kesähoidon taso** säilyy pääosin nykyisellään. Sorateiden tasaisuutta parannetaan elinkeinoelämän kannalta keskeisillä kuljetusreiteillä. Tasaisuuden parantamisella vähennetään tiestöstä aiheutuvan tärinän haittoja tieverkolla, jolla kuljetetaan tärinälle herkkiä tuotteita (esim. marjat). Keväisin pyritään minimoimaan kelirikosta aiheutuvat haitat. Sorateiden hoito säilyy muuten nykyisellä tyydyttävällä tasolla ja toi-

menpiteet keskittyvät pintakunnon sekä kuivatuksen ylläpitoon.

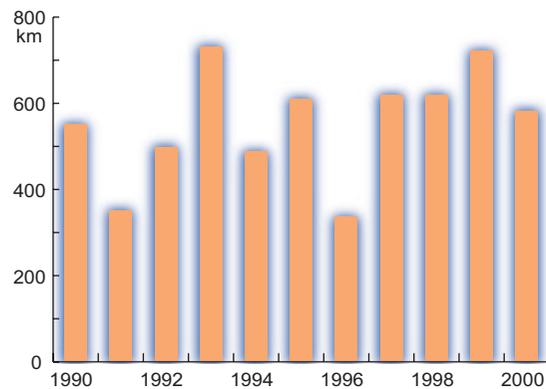
Tieympäristön kesähoidon tasosta tingitään pääteillä ja muulla tieverkolla. Taajamissa ja suurimmissa kaupungeissa hoidon taso paranee hieman. Hiljaisemmillä pääteillä ja muulla tieverkolla vähennetään tienvarsien niittokertoja kuitenkin niin, etteivät liikenneturvallisuus ja viihtyisyys heikkene. Tienvarsien hoidossa tehostetaan luonnonmukaista hoitotapaa sekä lisätään yhteistyötä maanomistajien kanssa tieympäristön viihtyisyyden parantamiseksi.

Taajamien ja kaupunkien sisääntuloväylillä painotuu viheralueiden ja istutusten hoito. Maaseututaajamissa ja -kylissä pyritään löytämään kyläympäristöön sopivat hoitomenetelmät siten, että ne korostavat maaseudun viihtyisyyttä. Koko tieverkolla parannetaan levähdys- ja pysäköintialueiden viihtyisyyttä ja siisteyttä. Ympäristön hoitoa tehostetaan kuntien ja Tielaitoksen hoitotöiden yhteensovituksella.

**Lossien ja siltojen** hoitoa kehitetään asiakkaiden liikennetarpeet nykyistä paremmin huomioivaksi. Lossiliikenteen toimivuutta parannetaan mm. aikatauluja kehittämällä. Avattavien siltojen aukaisua pyritään rajoittamaan työmatkaliikenteen aikana. Muuten siltojen hoito säilyy nykyisellä tasolla tavoitteena siltojen arvon säilyttäminen.

**Tiemerkinnät, liikennemerkkit ja muut varusteet** pidetään sellaisessa kunnossa, että ne turvaavat liikenneturvallisuuden ja toimivat tarkoitetulla tavalla. Ajouramerkinnoissa käytetään luotteettomia maa-

**Kelirikon aiheuttamat liikenerajoitukset Savo-Karjalan tiepiirissä 1990–2000**





leja. Päätieverkolla ja taajamissa ajoratamerkintöjen kunnostus tehdään kokonaisina tiejaksoina. Alemmalla tieverkolla merkintöjen kunnostusta voidaan tehdä paikkausluontoisesti. Samantasoisella tieverkolla merkinnät ovat laadullisesti ja määrällisesti samanlaiset.

## 2.6 Päätieverkon hyvä kunto säilyy



Ylläpidolla ja peruskorjauksilla parannetaan tiejaksot alkuperäiseen kuntoon. Suunnittelukauden

aikana käytetään kolmasosa perustienpidon rahoituksesta tiestön peruskorjauksiin ja ylläpitoon.

Peruskorjaus kohdistetaan vähäliikenteisille pääteille sekä seutu- ja yhdysteille. Erityisesti painotetaan elinkeinoelämän kuljetusten ja joukkoliikenteen kannalta tärkeimpiä reittejä. Samalla paranevat myös muun autoliikenteen olosuhteet. Kierrätysmateriaalien käytöllä haetaan uusia ratkaisuja päällystysmenetelmiin ja tierakenteisiin.

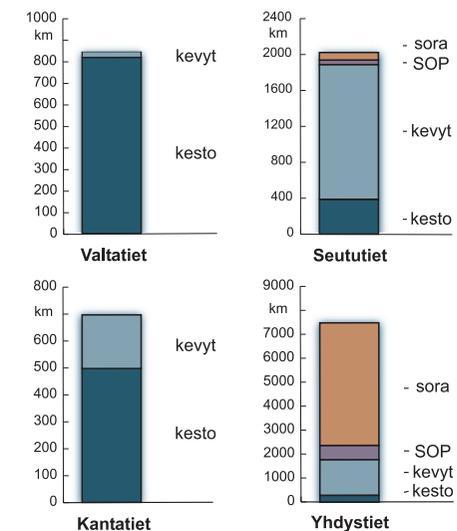
Suunnittelukaudella päällystetyn tieverkon pinta- ja rakenteellinen kunto paranee seutu- ja yhdysteillä. Muulla tieverkolla kunto säilytetään nykyisellä hyvällä tasolla. Siltojen kunto säilyy nykyisellään ja niiden suunniteltu käyttöikä varmistetaan ylläpidolla. Sorateiden kelirikkovaurioiden korjausta lisätään nykyisestä, jolloin runkokelirikon määrä vähenee. Kevyen liikenteen väylien päällysteiden uusimista lisätään, jolloin mm. pyöräilijöiden ajomukavuus paranee.

**Pääteiden** pinta- ja rakenteellinen kunto säilytetään nykyisellä hyvällä tasolla pääasiassa päällysteitä uusimalla. Pääteiden rakenteen parantamisen tarve on vähäinen ja tehtävät toimenpiteet ovat pistemäisten routavaurioiden korjaamista.

**Päällystetyn alemman tieverkon** pintakunto paranee ja rakenteellisen kunnan heikkeneminen hidastuu. Päällysteitä uusitaan kuntakeskusten välisillä yhteyksillä sekä elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen kannalta keskeisillä kuljetusreiteillä. Suunnitelmakauden aikana korvataan vilkkaimmin liikennöityjä sirotepintauksia (SOP) kestävämmillä päällystetyypeillä 80-100 km:n matkalla. Huonokuntoisia vähäliikenteisiä SOP-teitä muutetaan sorateiksi 50-80 km. Suunnitelmakauden toimenpiteillä vähennetään painorajoituksia 20 %, mikä vastaa noin 120 tiekilometriä.

**Sorateiden runkokelirikon** aiheuttamat haitat vähenevät. Tiejaksot pyritään kunnostamaan kokonaisuudessaan, mutta rakenteen parantamista tehdään vain vaurioituneissa kohdissa. Korjauskohteet valitaan maa- ja metsätalouden kuljetusten tarpeet huomioon ottaen siten, että ne tukevat myös maaseudun yritystoimintaa. Suunnitelmakaudella runkokelirikon määrän arvioidaan vähenevän 50 km vuodessa, mutta kauden aikana syntyy uusia kelirikkokohtia. Koko suunnitelmakauden aikana runkokelirikon arvioidaan pienenevän yli kolmanneksella. Korjauksista huolimatta soratieverkolla joudutaan käyttämään keväisin painorajoituksia noin 100 km:lla runkokelirikon ehkäisemiseksi.

Päällystepituudet päällystetyypin mukaan maakunnittain





**Siltojen kunto** säilyy nykyisellään koko suunnitelmakauden ajan. Painorajoitettujen siltojen määrä ei lisäännä nykyisestäään. Siltojen pääoma-arvo säilytetään nykyisellään.

**Kevyen liikenteen väylien** päällysteiden kunto paranee. Erityistä huomioita kiinnitetään vilkkaiden työmatka- ja koululaisreittien päällysteiden kuntoon.

## 2.7 Investoinnit keskittyvät kaupunkiseuduille ja taajamiin



Liikenteen kasvun on oletettu olevan nopeinta pääteillä, kaupunkiseuduilla ja merkittävimpien taajamien lähellä.

Tienpidossa painottuvat entistä enemmän Kuopion ja Joensuun seudut.

Maakuntakeskuksissa Kuopiossa ja Joensuussa sekä muilla suurimmilla kaupunkiseuduilla (Iisalmen, Varkauden, Kiteen ja Lieksan kaupunkiseudut) parannetaan yhteyksiä satamiin, tuotantolaitoksiin ja terminaaleihin. Sisääntuloteitä ja niiden liittyviä katuverkkoon parannetaan ja raskaalle liikenteelle rakennetaan pysäköintialueita. Liikenteenohjausjärjestelmää uudistetaan ja laajennetaan valtatiellä 5 Kuopion seudulla ja valtatiellä 17.

Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan. Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan sekä kuntien ja Tielaitoksen kevyen liikenteen verkon yhteensopivuutta parannetaan. Joukkoliikenteen reit-

tien liittymien sujuvuudesta huolehditaan ja vilkkaimpia vaihtopysäkkejä parannetaan yhteistyössä kuntien sekä liikennöitsijöiden kanssa. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen houkuttelevuutta parannetaan, jotta autoliikenteen kasvua voitaisiin hillitä lyhyillä työ- ja asiointimatkoilla.

Kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen liikkumista taajamissa selkeytetään. Taajamien nopeusrajoituksia alennetaan 40 (30) kilometriin tunnissa ja rajoitusten tueksi tehdään useissa taajamissa rakenteellisia muutoksia.

Merkittävimmät taajamien parantamistyöt tehdään Iloantsissa, Juuassa, Pielavedellä ja Kaavilla. Taajamien keskustojen pääliikenneväyliä kavennetaan, korotettuja suojateitä ja liittyviä rakennetaan, pysäköinti järjestellään selkeämmäksi, istutuksia lisätään, kevyen liikenteen väyliä ja kiertoliittyviä rakennetaan. Edellisiä hieman kevyempiä parantamistyitä tehdään Reijolassa ja Juankoskella. Muissa taajamissa tehdään pieniä yksittäisiä liikenneturvallisuuden parantamistyitä. Taajamien parantamistyöt suunnitellaan yhteistyössä kuntien, maanomistajien, yrittäjien, asukkaiden ja ympäristöviranomaisten kanssa.

### Pääteiden kehittämistä vain vilkkaimmilla jaksolla

Savo-Karjalan tiepiirin alueen päätteitä parannetaan tulevina vuosina vilkkaimmilla osuuksiltaan: valtatie 5 välillä Leppävirta-Kuopio, valtatie 6 välillä Niitty-





lahti-Reijola ja Haavanpää-Onkamo, valtatie 9 Suonenjoki-Vehmasmäki ja valtatie 17 välillä Vartiala-Riistavesi ja Tuusniemi-Ohtaansalmi.

Pääteiden laatutasoa parannetaan valtakunnallisesti yhtenäisin periaattein. Tavoitteena on luoda valtakunnallisesti tasalaatuiset liikenneolosuhteet.

Toimenpiteinä ovat suuntauksen parantaminen, ohiuskaistat, eritasoliittymät, tasoliittymien parantaminen, tien leventäminen, keskikaiteelliset ratkaisut, kevyen liikenteen väylät, rinnakkaistiejärjestelyt ja alikulkukäytävät. Tarvittaessa tehdään pohjavesi- ja melusuojauksia.

Tieympäristöä pehmennetään poistamalla lähellä tietä olevaa puustoa, loiventamalla luiskia, suojamalla kaitein kalliioleikkauksia ja käyttämällä törmäysturvallisia valaisinpylväitä.

Merkittävimmät kehittämishankkeet ovat valtatie 17 ja 6 parantaminen Joensuussa, valtatie 5 parantaminen välillä Päiväranta - Vuorela Kuopiossa ja valtatie 5 parantaminen välillä Joroinen - Varkaus.

Vähempiliikenteisillä päätieosuuksilla voidaan tehdä ainoastaan pistemäisiä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä ja tarvittaessa nopeusrajoitusten muutoksia.

Niiralan raja-asemalle johtava kantatie 70 pyritään parantamaan pienin liikenneturvallisuustoimenpitein EU –rahoituksella. Savo-Karjalan kansainvälisen liikenteen tutkimuksen mukaan kantatie 70 laajempi

parantaminen ei tule ohjelmakaudella ajankohtaiseksi.

Tienkäyttäjiä palvelevien levähdysalueiden laatutasoa nostetaan, samalla kuitenkin alueiden määrää vähennetään.

### Seutu- ja yhdysteillä keskitytään peruskorjaukseen

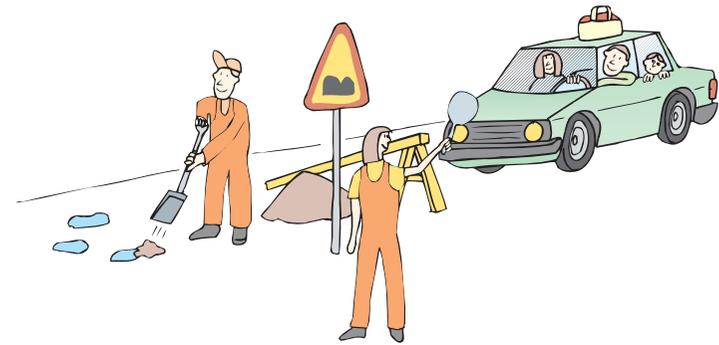
Seutu- ja yhdystieverkon merkittävään kehittämiseen ei ole mahdollisuuksia. Kyseisellä tieverkolla tehdään pääasiassa vain välttämättömiä peruskorjauksia. Kelirikkoisia teitä peruskorjataan pahimmin vaurioituneilta osiltaan ja päällysteiden kuntoa parannetaan.

Ainoastaan muutamia vilkkaimpia sorateitä peruskorjataan ja päällystetään. Päällystettävien osuuk-sien valinnassa painotetaan kuntakeskusten välisiä yhteyksiä, elinkeinoelämän kuljetusten ja matkailun tarpeita sekä liikennemääriä. Sorateitä päällystetään vain tärkeimpien pohjavesialueiden kohdalla.

Puutavaran välivarastointi- ja kuormauspaikkojen toteuttamisessa tehdään yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa.

Sillat pidetään kunnossa, jotta elinkeinoelämän kuljetuksia haittaavat painorajoitukset eivät lisäänty.

Vilkailla seututeillä taajamien läheisyydessä tehdään jossakin määrin kevyen liikenteen väyliä ja parannetaan liittymiä. Seutu- ja yhdystieverkolla teh-

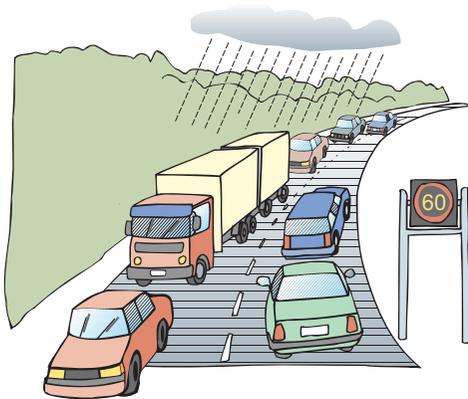
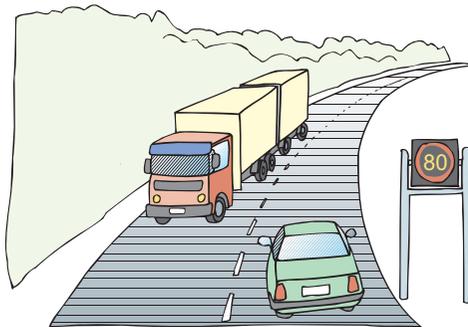




dään myös liikenneturvallisuuksi parantavia töitä tiepiirin liikenneturvallisuuksiohjelman ja kuntien kanssa yhteistyössä laadittujen liikenneturvallisuuksiohjelmitien perusteella.

Seututieverkolla sijaitseva Vehmersalmen lossi ja yhdystieverkolla sijaitsevat Möninin ja Hirvisalmen tai Kortejoen lossit korvataan silloilla keskushallinnon rahoittaman ohjelman mukaisesti.

Liikenteen nopeustasoa taajamissa alennetaan. Myös maaseutuolosuhteissa joudutaan liikenneturvallisuuksien parantamiseksi laskemaan nopeusrajoituksia pistemäisesti. Nopeustasoa nostetaan vain pääteiden linjaosuuksien parantamisen yhteydessä.



## 2.8 Liikenteen hallinnan merkitys kasvaa

Tiepiiri jakaa ajantasaista tietoa tiesäästä ja kelistä joukkoviestimien kautta. Joukkoviestimissä tiedotetaan myös liikenteen häiriöistä, kuten liikenneonnettomuuksista ja tietöistä. Tietoa tie- ja liikenneoloista voi hakea myös Internetistä.

Tiepiiri toteuttaa yhdessä kaupunkien, kuntien ja palveluyrittäjien kanssa 4 – 6 infopistettä, joista saa tietoa tie- ja liikenneoloista ja niiden ennakoitusta kehityksestä. Tiepiirissä palvelee myös liikennekeskus, josta saa tietoa liikenteestä, kelistä, tietöistä, liikenteen häiriöistä, matkareiteistä ja lauttojen aikatauluista. Liikennekeskuksen toimintaa kehite-

tään lisäämällä yhteistyötä kuntien ja muiden tahojen kuten aluehälytyskeskusten ja poliisin kanssa.

Seuraavalla kymmenvuotiskaudella vaihtuvia nopeusrajoituksia lisätään valtatielle 17 sekä Kuopion että Joensuun läheisyyteen. Kuopion kohdalla valtatiellä 5 muuttuvia nopeusrajoituksia jatketaan Pitkälahteen saakka. Kuopioon ja Joensuuhun rakennetaan muuttuva reittiopastus.

Seutu- ja yhdystieverkon viitoitus saatetaan valtakunnallisen viitoitussuunnitelman mukaiseksi. Yksittäisten tärkeimpien matkailukohteiden sekä levähdys- ja pysäköintialueiden viitoitusta parannetaan.



## 3 Tienpidon suunnitelmasta annetut lausunnot, niiden sisältö ja vaikutukset

Tienpidon suunnitelmasta pyydettiin lausunnot kaikilta alueen kunnilta, maakuntien liitoilta, alueellisilta ympäristökeskuksilta, useilta muilta viranomaisilta, eri liikennemuotojen edustajilta, luonnonsuojelupiireiltä sekä alueen elinkeinoelämän etujärjestöiltä. Yhteensä 84 lausuntopyyntöä määräpäivään mennessä lausuntoja annettiin 37. Näistä viidessä ilmoitettiin, että lausunnonantajalla ei ole suunnitelman suhteen huomautettavaa.

Yhtenä merkittävimpänä asiana lausunnoissa nostettiin esiin huoli alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumisesta – syntykö maaseutu/kaupunkiseutu vastakkainasettelua. Toinen usein toistuva kysymys liittyi käytettävissä oleviin taloudellisiin resursseihin ja niiden riittävyyteen maakunnan perusteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Toisaalta myös epäiltiin suunnitelman realismia – ovatko lupaukset liian optimistisia siihen nähden, mitä esitettyllä rahoituksella käytännössä voidaan saada aikaan.

Monissa lausunnoissa esitettiin huoli alemman tieverkon kunnosta ja useat lausunnonantajat korostivat heille tärkeiden, pääosin suunnitelmassakin

esitettyjen asioiden ja maakunnallisten painotusten merkitystä. Lausunnoissa toivottiin myös yksittäisten kehittämis- ja perustiepidon hankkeiden toteuttamista tai vähintään hankkeiden ottamista tienpidon ohjelmaan. Kommentteja tuli myös suunnitelmassa esiintyvistä termeistä, käsitteistä ja yksittäisten lauseiden sisällöstä sekä oletetuista asiavirheistä.

Pääsääntöisesti lausunnot olivat kuitenkin myönteisiä ja niiden vaikutus itse toimintalinjan sisältöön on melko vähäinen. Erityisesti lausunnoissa kiitettiin suunnitteluprosessin aikaisesta viranomaisten välisestä yhteistyöstä ja sidosryhmien mukaanotosta suunnittelutyöhön. Myös tehtyjen selvitysten perusteellisuutta kiitettiin.

Lausuntojen perusteella suunnitelmaa tarkistettiin täydentämällä tarkasteluja siitä, miten tavoitteet saavutettiin ja mitä tavoitteita jäi saavuttamatta. Myös rahoitustarkasteluja täydennettiin valottamalla rahoitustason määrittymistä sekä kertomalla esitettyä tarkemmin, mitä mahdollinen ennakoitua suurempi/pienempi rahoitus tienpidossa merkitsisi. Huoli alemman tieverkon kunnosta huomioitiin.

Suunnitelman realismia selvennettiin kuvaamalla tarkemmin vaikutukset tienkäyttäjryhmittäin. Havainnollisuutta ja ymmärrettävyyttä parannettiin kuvien ja kaavioin. Asiavirheet korjattiin. Osa lausunnoissa esitettyistä yksittäisistä toimenpiteistä ja painotuksista lisättiin sellaisenaan suunnitelmaan.

Tienpidon suunnitelman vaikutuksia alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon on vaikea syvällisesti arvioida. Tiepiiri onkin käynnistänyt ko. aihepiiriin liittyvän erillisen selvityksen, jonka tulokset tuonevat aikanaan valaistusta myös tähän asiaan.

Lausunnoille annetun määräpäivän jälkeen tulevat lausunnot huomioidaan jatkosuunnittelussa.



## 4 Tienpidon suunnitelman vaikutukset



Tienpidon suunnitelman vaikutusarviointi perustuu ensisijaisesti tienpidolle asetettujen tavoitteiden toteutumiseen sekä tienpidon aiheuttamiin ei- tavoiteltuihin sivuvaikutuksiin.

Vaikutusten arviointi on ollut kiinteä osa suunnitelman valmisteluprosessia. Arviointi on osaltaan ohjannut suunnitelman laatimista ja päätöksentekoa kaikissa sen vaiheissa.

Suunnitelman sisältöön on vaikuttanut laaja, eri sidosryhmien kanssa tapahtunut vuorovaikutus suunnittelun eri vaiheissa.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että valittu toimintalinja tukee tasaisesti tienpidolle asetettuja tavoitteita. Tieverkon kunnan lasku pysähtyy, kuljetusten sujuvuus ja luotettavuus paranee erityisesti vilkkailuilla pääteillä sekä alemmalla tieverkolla kuljetusten kannalta tärkeillä tieosuuksilla, liikenneturvallisuus paranee selvästi ja jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat monin paikoin. Pohjavesiin kohdistuvat riskit ja haitat vähenevät hieman.

Toimintalinja ei suoranaisesti tue yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Kevyen ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen vähentää henkilöautolla liikku-

misen tarvetta ja voi välillisesti edistää yhdyskuntarakenteen eheytymistä.

Uusien väylien rakentaminen ja nykyisten parantaminen vaikuttaa luontoon, maisemaan ja kulttuuriperintöön. Haitallisia vaikutuksia voidaan kuitenkin välttää ja ehkäistä tiehankkeiden hyvällä suunnittelulla ja toteutuksella.

### 4.1 Vaikutukset talouteen

#### Alue- ja yritystalous

##### Tavoitteet

- *Parannetaan perustuotannon ja kaivannaisteollisuuden kuljetusten sujuvuutta ja luotettavuutta koko tieverkolla.*
- *Tuetaan tienpidon toimenpitein alueen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja uuden yritystoiminnan syntymistä.*
- *Tieverkon kehittämisessä painotetaan kuntakeskusten välisiä ja maakuntien ulkoisia yhteyksiä (vt5, vt6, vt17, Niirala).*



#### Vaikutukset:

Perustuotannon ja muiden kuljetusten sujuvuus ja luotettavuus ovat hyvät koko tieverkolla. Uuden yritystoiminnan ja myös matkailun kannalta sujuvat ja hyväkuntoiset päätiet ovat myönteinen asia

Elinkeinoelämälle tärkeät maakuntien ulkoiset ja kuntakeskusten väliset yhteydet paranevat.

#### Liikenteen toimivuus

##### Tavoitteet

- Turvataan ajoneuvoliikenteen toimivuus niin, että matka-aikojen ennustettavuus on hyvä.
- Parannetaan kuntakeskuksissa ja elinvoimaisissa kyläkeskuksissa mahdollisuuksia tehdä koulu-, työ- ja asiointimatkoja jalan ja polkupyörällä.
- Turvataan liikennöinti alemmalla tieverkolla.
- Parannetaan joukkoliikenteen olosuhteita pääteiden varsien vilkkaimmilla pikavuoropysäkeillä, maaseudun vaihtopysäkeillä sekä koulujen kohdilla.
- Turvataan tienpidon viranomaispalvelujen saatuus vähintään talousalueiden keskuksissa.
- Varmistetaan, että maakuntakeskuksissa ei synny liikenteen häiriöistä tienkäyttäjille aiheuttavia haittoja.
- Kehitetään viitoitusta ja opastusta sekä tienvarsi-palveluja tukemaan matkailun tarpeita paremmin.

#### Vaikutukset

Vilkailla pääteillä liikenteen sujuvuus paranee erityisesti raskaan liikenteen kannalta tärkeillä reiteillä. Alemmalla tieverkolla ajoneuvoliikenteen toimivuus paranee metsäteollisuuden kuljetusten kannalta tärkeillä tieosuuksilla. Matka-aikojen ennustettavuus paranee.

Liikenteen kasvusta huolimatta suurimpien kaupunkien sisääntulo- ja ohikulkuteiden toimivuus pysyy kohtuullisen hyvänä.

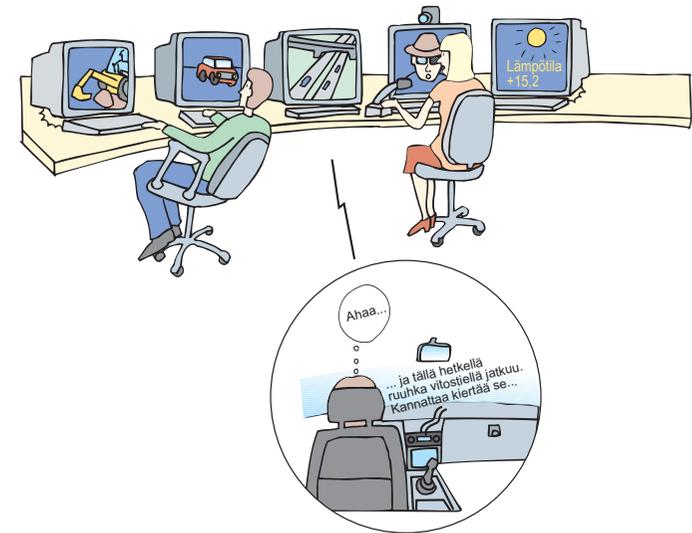
#### Yhteiskuntataloudelliset kustannukset

##### Tavoite

- Tarvittava liikenne ja kuljetukset hoidetaan mahdollisimman pienillä yhteiskuntataloudellisilla kustannuksilla.

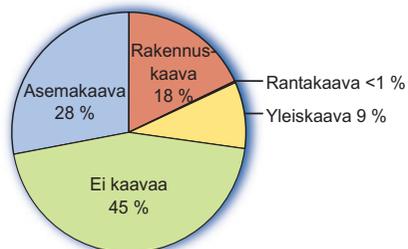
#### Vaikutukset

Kehittämishankkeiden toteuttamisella saavutetaan huomattavia yhteiskuntataloudellisia säästöjä. Teiden kunnan laskun pysäyttäminen, raskaan liikenteen kannalta tärkeiden tiejaksojen parantaminen, talvihoidon tason nosto pääteillä ja myös alemmalla tieverkolla kuljetusten ja joukkoliikenteen kannalta tärkeillä reiteillä ovat toimenpiteitä, joista syntyy yhteiskuntataloudellisia säästöjä.

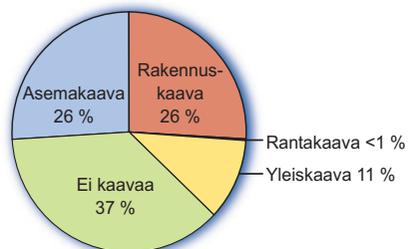




### Vuonna 1998 valmistuneiden rakennusten ja asuinhuoneistojen sijoittuminen kaava-asteen mukaan



Pohjois-Savossa



Pohjois-Karjalassa

## Tieverkon ja tienpidon taloudellisuus

### Tavoitteet

- *Estetään tietön rappeutuminen ja pääoma-arvon lasku. Rahoituksen niukkuuden vuoksi tavoitteesta voidaan tinkiä tiestöllä, jolla liikumis- ja kuljetustarpeet ovat vähäisiä.*
- *Parannetaan jatkuvasti tienpidon ja tiepiirin sisäisen toiminnan tehokkuutta ja taloudellisuutta.*

### Vaikutukset

Toimintalinja toteuttaa tieverkon ja tienpidon taloudellisuuden tavoitteita. Tiepiirin sisäisen toiminnan kehittäminen parantaa tienpidon tehokkuutta.

## Liikennemuotojen yhteistyö

### Tavoitteet

- *Tuetaan liikennemuotojen yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti.*
- *Parannetaan perustuotannon kuljetusketjujen toimivuutta.*
- *Tuetaan maakunnallisesti merkittäviä terminaalieja ja logistiikkakeskushankkeita.*
- *Kehitetään yhteyksiä Kuopion ja Joensuun lentoasemille.*

### Vaikutukset

Toimintalinja edistää liikennemuotojen yhteistyön tavoitteiden saavuttamista. Erityisesti perustuotannon kuljetusketjujen toimivuuden sekä merkittävien terminaalien ja logistiikkakeskushankkeiden osalta liikennemuotojen yhteistyön tavoitteet toteutuvat hyvin.

Toimintalinja tukee tulevien liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutusta, vaikka toimintalinjan panostukset kevyen ja joukkoliikenteen kehittämiseen ovat tästä näkökulmasta todennäköisesti riittämättömät.

## Yhdyskuntarakenne

### Tavoitteet

- *Tuetaan yhdyskunta- ja taajamarakennetta eheyttäviä liikenneratkaisuja.*
- *Vähennetään teiden estevaikutuksia elinvoimaisissa taajamissa.*

### Vaikutukset

Toimintalinja ei suoranaisesti tue yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Kevyen- ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen vähentää henkilöautolla liikumisen tarvetta ja voi välillisesti edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Teiden estevaikutukset eivät kokonaisuutena vähene, vaikka paikallisesti estevaikutuksia voidaan vähentää.



## 4.2 Vaikutukset ympäristöön ja turvallisuuteen

### Liikenneturvallisuus ja terveys

#### Tavoitteet

- Parannetaan liikenneturvallisuutta niin, että vuonna 2005 tiepiirin alueen yleisillä teillä kuolteiden määrä on enintään 18, ja että loukkaantuneiden osuus koko valtakunnan yleisten teiden onnettomuuksissa loukkaantuneista on enintään 9,2 %.
- Parannetaan koulukuljetusten turvallisuutta erityisesti vaihto- ja odotuspysäkeillä.
- Liikennemelulle altistuvien määrää vähennetään.
- Pakokaasuille ja pölylle altistuvien määrä ei kasva.

#### Vaikutukset

Toimintalinjan tuloksena liikenneturvallisuus paranee suurimmissa kaupungeissa, taajamissa ja vilkailla pääteillä. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 1990 –luvun kehityksen mukaisesti.

Tiepiiri saavuttaa keskushallinnon asettamat vuotuiset liikenneturvallisuustavoitteet. Alunperin tässä työssä asetettu tavoite ei vastaa Tielaitoksen tienpidon linjauksissa esitettyä jyvitystä tienpitäjäkohtaiseksi tavoitteeksi.

Koulukuljetusten turvallisuus paranee kyläkeskusten ja pysäkkien kevyen liikenteen yhteyksien rakentamisen myötä. Liikenteen melulta suojataan lähes 800 asukasta. Pakokaasuille altistuvien määrä kasvaa liikenteen lisääntyessä ja keskittyessä tiheimmin asutuille alueille.

### Luonnon monimuotoisuus

#### Tavoitteet

- Säilytetään luonnon monimuotoisuutta ja vältetään luonnon pirstoutumista.
- Säilytetään tärkeät alueet, kohteet ja luontotyypit kokonaisuuksina.

#### Vaikutukset

Luonnon monimuotoisuutta koskevien tavoitteiden kannalta toimintalinjan vaikutukset ovat jossain määrin haitallisia erityisesti uusien teiden rakentamisen ja nykyisten parantamisen vuoksi. Toimenpiteet vaikuttavat luonnon monimuotoisuuteen, tienvarsiluontoon sekä eläinten liikkumismahdollisuuksiin.

Tienpitoon käytettävien maa-ainesten otto aiheuttaa haitallisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen.



### Pohjavedet

#### Tavoite

- Vähennetään liukkaudentorjunnasta, pölynsidonasta ja vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvia riskejä ja haittoja pohjavesille.

#### Vaikutukset

Toimintalinja tukee kohtalaisesti tavoitetta vähentää pohjavesiin kohdistuvia riskejä ja haittoja. Vaikka suolan käyttö säilyy nykyisellään, pohjavesisuojausten rakentaminen ja sorateiden päällystäminen suojaavat pohjavesialueita.



### Ilma ja ilmasto

#### Tavoite

- Edistetään tienpidon toimin liikenteen ja tienpidon päästöjen vähentämistä.

#### Vaikutukset

Toimintalinja ei tue tavoitetta vähentää liikenteen ja tienpidon päästöjä. Toisaalta toimintalinja tukee kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä ja näin luo pitkällä aikavälillä edellytyksiä liikenteen päästöjen vähentämiselle.

### Energia

#### Tavoite

- Liikenteen energiankulutusta ei lisätä tienpidon toimin.

#### Vaikutukset

Toimintalinja tukee kohtalaisesti tavoitetta olla lisäämättä liikenteen energiankulutusta tienpidon toimin. Liikenteen nopeustaso ei nouse merkittävästi.

### Kiviaineksen ja tienpitomateriaalien käyttö

#### Tavoitteet

- Kiviainesvaroja käytetään säästeliäästi ja ottotoiminnan haitalliset vaikutukset minimoidaan.
- Lisätään kierrätysmateriaalien käyttöä.

#### Vaikutukset

Kiviainesvaroja käytetään säästeliäästi ja kiviaineksen ottotoiminnan haitalliset vaikutukset luontoon, maisemaan ja ympäristöön minimoidaan. Uusiopäällystemenetelmien ja kierrätysmateriaalien käytön kehittyminen korvaa tarvittavaa kiviaineksen määrää.

### Maisema- ja taajamakuva

#### Tavoitteet

- Vältetään maiseman kannalta tärkeiden kohteiden vaurioitumista.



- Sopeutetaan tienpidon toimet paikalliseen kaupunki-, taajama- ja kylärakenteeseen sekä –kuvaan.
- Toteutetaan tiehankkeet maisemaan soveltuviksi järvi-, harju- ja vaaramaiseman erityispiirteitä korostaen.

#### Vaikutukset

Tieverkon parantaminen ja maa-ainestenotto saattaa uhata maiseman kannalta tärkeitä alueita ja kohteita. Pääteitä parannettaessa on vain vähäisessä määrin mahdollista ottaa huomioon maiseman erityispiirteitä. Taajamissa tehdään taajamakuvaan kohentavia taajamasaneerauksia. Hoitotason nosto antaa mahdollisuuden sopeuttaa sisääntulo- ja ohikulkutiet kaupunki- ja taajamakuvaan.

#### Kulttuuriperintö

##### Tavoitteet

- Vältetään liikennehankkeiden suunnittelussa, toteutuksessa ja hoidossa kulttuuriympäristön kannalta tärkeiden alueiden ja kohteiden vaurioitumista.
- Kohennetaan tieympäristöä kulttuuriperinnön kannalta tärkeissä kohteissa.

#### Vaikutukset

Liikennehankkeiden suunnittelussa, toteutuksessa ja hoidossa voidaan välttää kulttuuriympäristön sekä

kulttuuriperinnön kannalta tärkeiden alueiden ja kohteiden vaurioitumista. Tieympäristön kohentamiseen erillishankkeina arvokkaissa kohteissa ei ole juurikaan resursseja.

#### Virkistysalueet ja -reitit

##### Tavoitteet

- Vältetään virkistyskäytölle tärkeisiin alueisiin ja kohteisiin kohdistuvia haittavaikutuksia.
- Tuetaan maakunnallisten virkistysreittien muodostamista ja käyttömahdollisuuksia.

#### Vaikutukset

Toimintalinja haittaa jossain määrin virkistysalueita ja -reittejä koskevien tavoitteiden toteutumista. Tavoite maakunnallisten virkistysreittien käyttömahdollisuuksien tukemisesta toteutuu huonosti, koska vilkkaiden pääteiden parantaminen voi heikentää virkistysalueiden saavutettavuutta.

Toimintalinja tukee tavoitetta välttää virkistyskäytölle tärkeisiin alueisiin ja kohteisiin kohdistuvia haittavaikutuksia. Kaupunkien sisääntulo- ja ohikulkuteitä rakennettaessa käytetään pääosin nykyisiä tielinjoja. Samalla on mahdollista parantaa alikuluin yhteyksiä virkistysreiteille.





### 4.3 Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu perustuen edellä kohdissa 4.1 ja 4.2 esitettyihin vaikutuksiin. Siten ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi kokoa edellä esitettyä tienpidon suunnitelman vaikutuksia alueen asukkaiden ja tienkäyttäjien näkökulmasta.

Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on ollut erittäin merkittävä osa sidosryhmätyöskentelyllä, jonka avulla saatua tietoa on käytetty hyväksi arvioitaessa vaikutuksia asukkaiden ja tienkäyttäjien kannalta.

#### Tienkäyttäjien näkökulma

Toimintalinja tarjoaa hyvät liikkumismahdollisuudet erityisesti niille henkilöauton käyttäjille, jotka liikkuvat suurimmilla kaupunkiseuduilla tai keskusten välillä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteet ja turvallisuus paranevat uusien kevyen liikenteen väylien ansiosta sekä taajamien alhaisempien nopeusrajoitusten johdosta. Parannukset kohdistuvat erityisesti koululaisten käyttämiin reitteihin sekä vanhusten liikkumismahdollisuuksia ja työmatkaliikennettä palveleviin yhteyksiin pääteillä ja taajamissa. Liikennemäärien kasvaessa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asema heikkenee niillä pääteillä, joille ei kohdistu toimenpiteitä.

Joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet paranevat, kun kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille kehitetään ja kevyen liikenteen väylien talvihoidon tasoa nostetaan.

#### Asuin- ja elinympäristö

Uusien teiden rakentaminen ja olemassa olevien teiden parantaminen voi aiheuttaa luontoon, maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvia muutoksia ja siten aiheuttaa haittaa alueen asukkaiden elinympäristölle ja alueella liikkuville. Tiehankkeiden huolellisella suunnittelulla haittoja voidaan ehkäistä ja vähentää.

Olemassa olevien virkistysalueiden käytölle ei aiheudu erityisiä haittoja. Yhteydet virkistysalueille paranevat paikoitellen suurimmilla kaupunkiseuduilla uusien kevyen liikenteen yhteyksien ansiosta. Tämä edistää erityisesti autottomien mahdollisuuksia päästä helposti virkistysalueille ja saattaa myös vähentää henkilöauton käyttöä lyhyillä virkistysmatkoilla.

Teiden estevaikutuksia voidaan vähentää erityisesti pienissä kaupungeissa ja taajamissa mm. alikulkuja rakentamalla ja näin parantaa autottomien liikkumismahdollisuuksia arkipäivän elinympäristössä.



## Turvallisuus

Henkilövahinkoihin johtavien onnettomuuksien määrä vähenee liikennemäärien kasvusta huolimatta.

Kevyen liikenteen väylästä kehittäminen parantaa turvallisuuden tunnetta. Toisaalta liikennemäärältään kasvavilla teillä, joilla ei ole erillistä kevyen liikenteen väylää, sekä kevyen liikenteen objektiivinen liikenneturvallisuus että turvallisuuden tunne heikkenevät.

## Melu ja päästöt

Liikenteen melulle altistuvien määrä vähenee lähes 800 asukkaalla.

Liikenteen aiheuttamien päästöjen määrä ei kokonaisuutena liikennemäärien kasvun vuoksi vähene, vaikka ajoneuvotekniikan kehitys vähentääkin ajoneuvokohtaisia päästöjä. Päästöhaitat keskittyvät pienemmälle alueelle kaupunkiseuduille ja pääteiden varteen, minkä seurauksena haitat kohdistuvat aikaisempaa suurempaan määrään ihmisiä.

Ilman epäpuhtauspitoisuudet jäävät pääteiden läheisyydessä yleensä alle ohjearvojen. Kevättalvella ja keväällä pienhiukkasten ja otsonin pitoisuudet saattavat tilapäisesti nousta korkeiksi kaupunkiseutujen pääteillä. Tästä saattaa aiheutua oireita herkästi altistuvilla.

Sorateiden pölyhaitat vähenevät hieman haja-asutusalueilla alemman tieverkon liikennemäärien pienentyessä. Kaupunkiseuduilla pölystä aiheutuu keväisin ongelmia myös päällystetyillä tiellä hiekotushiekkan pölyämisen vuoksi. Vuonna 1995 Savo-Karjalan alueella tehdyn selvityksen mukaan asukkaat kokevat pölyn liikennemelua suuremmaksi haitaksi asuinympäristössään.

## 4.3 Vaikutukset tienkäyttäjryhmiin

Seuraavan 10 vuoden aikana henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet **paranevat** suurimmilla kaupunkiseuduilla, vilkkailla pääteillä ja alemmalla tieverkolla.

Henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet **säilyvät ennallaan** pienemmissä kaupungeissa ja muissa taajamissa.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet **paranevat** suurimmilla kaupunkiseuduilla, pienemmissä kaupungeissa ja muissa taajamissa sekä paikoitellen vilkkailla pääteillä.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet **säilyvät ennallaan** alemmalla tieverkolla.

Niillä tiejaksoilla, joilla ei tehdä parantamista, saattavat joidenkin tienkäyttäjryhmien olosuhteet heikentyä esimerkiksi liikenteen kasvun vuoksi.

## Liikkumisolosuhteiden muutokset nykytilanteeseen verrattuna

	Suurimmat kaupungit	Muut taajamat	Vilkaat pääte	Muut tiet
Henkilöautoliikenne				
Tavaraliikenne				
Joukkoliikenne				
Jalankulku ja pyöräily				



Tilanne paranee nykyiseen verrattuna



Tilanne ei muutu nykyiseen verrattuna



Tilanne huononee nykyiseen verrattuna



## 5 Jos tienpidon suunnitelman lähtökohdat muuttuvat

Tienpidon suunnitelma perustuu oletettuun todennäköiseen ja realistiseen perustienpidon rahoitustasoon (n. 275 Mmk/vuosi). Rahoitustaso ei riitä kattamaan kaikkia alueen odotuksia ja tienpidon tavoitteita. Toteutumatta jää mm. alemman tieverkon kuntoon, liikenneturvallisuuteen, taloudellisuuteen, kevyen liikenteen toimintaedellytyksiin, kuntakeskusten välisiin yhteyksiin sekä pohjavesiin ja taajamakuvaan liittyviä tavoitteita.

Perustienpidon rahaa tarvittaisiin vuositasolla lisää noin 130 – 140 miljoonaa markkaa. Lisärahoitus tai mahdollisen tienpidon kustannustason laskun kautta saatu väljyys käytettäisiin ensisijaisesti kelirikkokorjauksiin, päällysteiden uusimiseen ja korjaamiseen, alemman tieverkon talvikunnossapitoon, kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, taajamasaneerauksiin sekä vilkkaiden pääteiden laatutason parantamiseen.

Lisärahoituksella toteutettavilla toimenpiteillä liikenneturvallisuusvaikutukset kaksinkertaistuisivat, ties-

tön, erityisesti alemman tieverkon, kunto paranisi suunnitelman mukaisesta tasosta huomattavasti ja myös ympäristön laatutaso paranisi. Vaikutukset tasa-arvoon olisivat myös positiivisia.

Työllisyys- ja EU-rahoitus sekä rata- ja merenkulkuviranomaisten, kuntien ja elinkeinoelämän osallistuminen tiehankkeiden rahoitukseen nykyistä voimakkaammin saattavat edesauttaa suunniteltua useamman hankkeen toteuttamisessa. Hankkeiden keskinäistä kiireellisyysjärjestystä tämä ei kuitenkaan muuta.

Kehittämishankkeisiin tarvittaisiin lisää rahaa noin 200 miljoonaa markkaa. Tällöin kyettäisiin toteuttamaan myös valtatiellä 5 Nerכון kohta, valtatiellä 17 väli Siilinjärvi - Pöljä sekä valtatie 17 perustienpidon rahoituksella parantamatta jäävät osuudet. Jos valtatielle 17 saadaan kehittämishanke tienpidon uusien toimintalinjojen mukaisesti, tämä tarjoaa mahdollisuuden tehdä perustienpidon rahoituksella pääteiden parantamishankkeita muualla. Hankkeita



valtatiellä 6 Joensuun eteläpuolella ja kantatiellä 70 välillä Onkamo - Niirala olisi mahdollista nopeuttaa.

Mikäli rahoitustaso lähivuosina laskee entisestään tai kustannustaso nousee, joudutaan tienpidossa tinkimään erityisesti sellaisista rakentamisen hankkeista, joilla on vähäinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Viimeiseksi tingitään tiestön päivittäisestä hoidosta.

### Toimintaympäristön muutokset

Aluerakenteen kehityksen suunta, väestön muuttaminen taajamiin ja väestön ikääntyminen ovat merkittäviä tieliikenteen määrään vaikuttavia tekijöitä. Oletettavaa on, että nykyinen kehityssuunta ei Savo-Karjalan alueella lähivuosina merkittävästi muutu, vaikka etätyön yleistymisen, eläkeikäisten lisääntyvä osa-aika-asuminen kesämökeillä ja uusien elinkeinojen kehitys mahdollisesti muuttavatkin liikennevirtoja.





## 6 Tienpidon suunnitelman seuranta

Tienpidon suunnitelman painotukset otetaan huomioon vuosittain laadittavassa Savo-Karjalan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS). TTS on tienpidon pitkän tähtäyksen suunnitelmaan verrattuna astetta konkreettisempi suunnitelma, joka ulottuu laatimista seuraavalle neljälle vuodelle.



TTS:n laadinnan yhteydessä tarkastellaan myös toimintaympäristön muutoksia ja verrataan niitä pitkän tähtäyksen suunnitelman pohjana olleisiin oletuksiin.

Tienpidon pitkän tähtäyksen suunnitelma uusitaan noin viiden vuoden välein.

Tienpidon suunnitelman vaikutukset konkretisoituvat tiehankkeiden suunnittelussa sekä tieverkon hoidon ja ylläpidon toimenpiteitä täsmennettäessä. Kaikkien hankkeiden ympäristövaikutukset arvioidaan hankkeen luonteen edellyttämällä tasolla. Merkittävimmin ympäristöön vaikuttavien hankkeiden ympäristövaikutukset arvioidaan YVA –lain mukaisesti. Vaikutusten seuranta tehdään ympäristövaikutusten arvioinnin edellyttämällä tavalla.