

Tienpidon linjaukset 2015
Tiivistelmä



Olennaista tiessä on sen kulkija

Tienpidon linjaukset 2015 on tienpidon pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Linjaukset ovat Tielaitoksen näkemys tienpidon suuntaamisesta ja painotuksista nykyisen tasoisella rahoituksella. Näkemys on hioutunut eri tahojen kanssa tehdyn yhteistyön tuloksena. Käyty vuoropuhelu antoi arvokasta tietoa linjausten pohjaksi.

Tielaitoksen johtokunta hyväksyi linjaukset maaliskuussa 2000. Esitetyt linjaukset ovat valtakunnallisia. Koska paikalliset tarpeet ja olot maan eri osissa ovat hyvinkin erilaisia, linjaukset jättävät liikkumavaraa tiepiirien alueelliseen suunnitteluun. Alueellisiin tarpeisiin nähden suunnitelman pohjaksi otettu nykyinen rahoitustaso on kuitenkin alhainen.

Tienpito on tänä päivänä entistä kiinteämmin osa yhteiskunnan kehittämistä. Sen on palveltava samoja tavoitteita, jotka ohjaavat koko yhteiskuntaa. Linjausten tavoitteisto on laaja-alainen mutta myös ristiriitainen. Moniarvoisen yhteiskunnan ja tienkäyttäjien tarpeet ovat tulevaisuudessa moninaisia. Tieverkon on kyettävä palvelemaan niitä vuosikymmeniä.

Tielaitos



Lasse Weckström
Pääjohtaja

SISÄLTÖ

Olennaista tiessä on sen kulkija	3
Tienpidon haasteet	4
Tienpidon tavoitteet	6
Tienpidon linjaukset 2015	8
Linjausten vaikutukset	12

Tienpidon



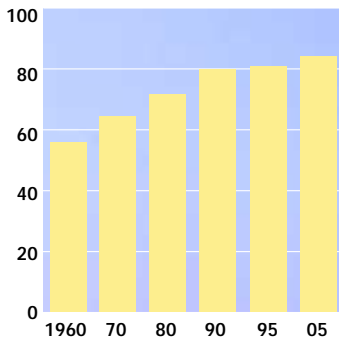
Tienpidon linjaukset 2015 suuntaavat tienpitoa tuleville vuosikymmenille.

Tienpidossa on osattava vastata nykyisiin haasteisiin ja nähtävä tulevaisuuden liikenteen edellyttämät investointitarpeet. Yhteiskuntamme muuttuu koko ajan. Tienpidon ohjauksen ja tehtävien ratkaisujen kannalta signaalit tulevasta ovat keskeisiä lähtökohtia.

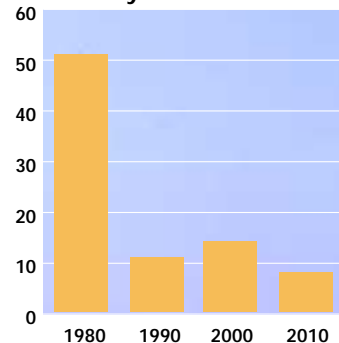
Yhteiskunta kehittyi

- Muuttoliike jatkuu. Väestö keskittyy suuriin kaupunkeihin, kasvukeskuksiin ja taajamiin. Samaan aikaan yhdyskuntien rakenne hajoaa.
- Väestö ikääntyy. Tienkäyttäjien ikäjakautuma muuttuu.
- Arvostukset ja elämäntavat muuttuvat, vaikka ihminen ei muutu perusolemukseltaan ja inhimillisiltä piirteiltään.
- Autoistuminen kasvaa ja liikkuvuus lisääntyy.
- Ympäristöarvojen merkitys kasvaa.
- Tietoyhteiskunta muuttaa toimintatapoja sekä liikkumis- ja kuljetustarpeita.
- Informaatioteknologia helpottaa ja tehostaa liikenteen hallintaa ja ohjausta.
- Talous jatkaa kasvuaan. Liikenne kasvaa talouskasvun myötä.
- Elinkeinorakenne muuttuu. Tietoteknisen ja elektroniikkateollisuuden merkitys kasvaa. Kuljetuksia ohjataan entistä tehokkaammin.
- Kansainvälistyminen jatkuu. Kansainvälinen liikenne lisääntyy ja liikenneyhteyksien merkitys kilpailutekijänä voimistuu.
- Kansainväliset sopimukset vaikuttavat entistä enemmän myös liikennesektorilla.

**Taajamaväestön osuus
koko väestöstä**



**Liikenteen kasvu eri
vuosikymmenillä**



haasteet

Yhteiskunnan muutokset heijastuvat liikenteeseen

Liikenne kasvoi 1980-luvulla voimakkaasti. Taloudellinen lama 1990-luvun alkupuolella vähensi liikennettä, mutta kasvu kiihtyi jälleen vuosikymmenen lopulla. Liikenteen kasvun arvioidaan hidastuvan, mutta kasvavan vuoteen 2020 mennessä silti noin 30 prosenttia. Tavaraliikenteen ennustetaan lisääntyvän henkilöautoliikennettä nopeammin.

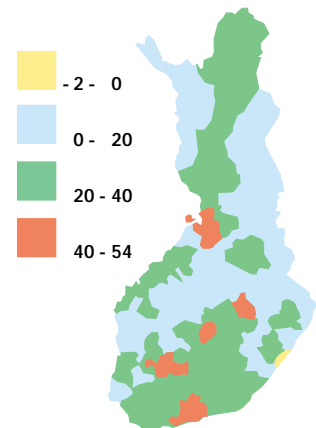
Eri alueilla liikenne kasvaa erilailla. Hyvän talouskehityksen ja kasvavan väestömäärän alueilla henkilö- ja tavaraliikenteen kasvu on nopeampaa kuin taantuvilla alueilla. Haja-asutusalueiden autoituminen jopa vähentää liikennettä alemmalla tieverkolla. Liikenne keskittyy entistä enemmän päteille.

Myös tietoyhteiskunta muuttaa liikkumista. Ihmisillä on mahdollisuus valita sekä asuin- että työpaikkansa vapaammin. Etä- ja joustotyön lisääntyminen saattaa vähentää työmatkojen määrää, mutta lisätä niiden pituutta. Vaikka työmatkaliikenteen kasvun ennustetaan hidastuvan, muu liikkuminen lisääntyy. Ihmisillä on entistä paremmat mahdollisuudet liikkua ja toteuttaa kotiin, työpaikkaan, opiskeluun, kouluun, harrastuksiin tai vapaa-aikaan liittyviä toiveita ja tarpeita.

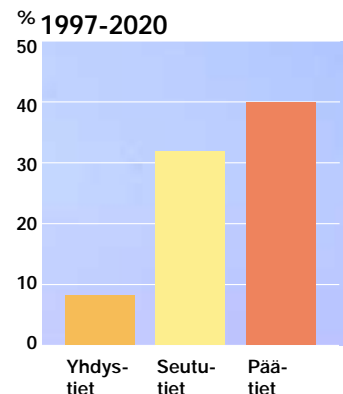
Ympäristötietoisuus ja ympäristöarvojen merkitys kasvavat. Asetetut päästötavoitteet ja kestävä kehityksen turvaaminen lisäävät paineita autoliikenteen vähentämiseen sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen.



Liikenteen muutos (%) eri alueilla 1997-2020



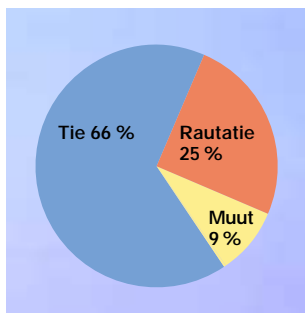
Liikenteen kasvu vuosina 1997-2020



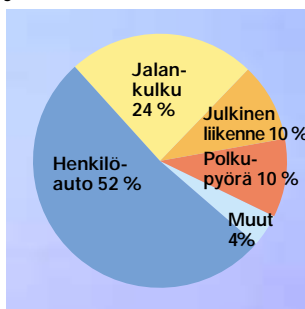
Tienpidon



Kotimaan tavaraliikenteen suoritteiden jakautuminen v.1997



Päivittäisten matkojen jakauma



Yhteiskunnan kehittyminen luo tienpidolle monia odotuksia. Nämä valtakunnalliset ja alueelliset tarpeet ovat tienpidon suunnittelun lähtökohtana. Asiakaslähtöisyys on yhteiskunnallisen vastuun ohella tienpidon tärkein arvo. Tuotteiden ja palvelujen laatu, saatavuus ja ajoitus perustuvat asiakkaiden tavoitteiden, tarpeiden ja odotusten sekä heidän toimintansa tuntemiseen.

Näistä lähtökohdista tienpidolle on asetettu tavoitteet, jotka tukevat Euroopan unionin liikennepolitiikkaa, valtioneuvoston linjauksia ja liikenneministeriön toimintalinjoja.

Tienpidon tavoitteet:

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

- kohdentaa ja mitoittaa tienpidon toimet tehokkaiksi ja taloudellisiksi
- turvata tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus koko maassa ympäri vuoden
- luoda edellytykset kuljetus- ja matkaketjuille eri liikenne- ja kulkumuotojen kesken
- tukea yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä
- tukea ja edistää valtakunnallisten ja alueellisten liikennejärjestelmien tavoitteita ja toteuttaa niitä koskevia investointeja

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- tarjota toimivat ja turvalliset päätieyhteydet sekä yhteydet satamiin ja tavaraterminaaleihin
- turvata alemman tieverkon välttämättömät kuljetukset kaikkina vuodenaikoina
- lisätä kuljetusten turvallisuutta, sujuvuutta ja luotettavuutta
- kehittää kansainvälisiä liikennekäytäviä ja -alueita

tavoitteet

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

- ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteuttamista
- ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän tarpeet eri tavoin kehittyvillä alueilla
- turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset kaikille väestöryhmille
- parantaa etenkin suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä

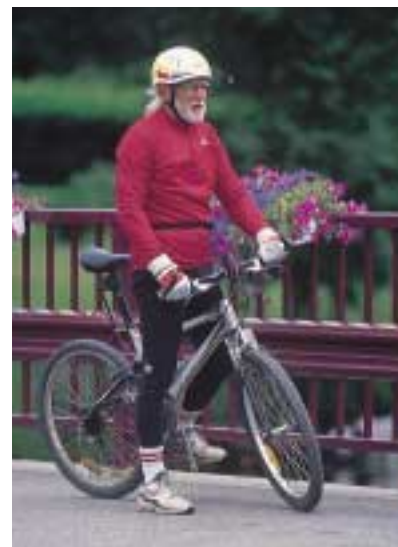
Liikenneturvallisuus

- parantaa liikenneturvallisuutta niin, että tieliikenteessä kuolee ja loukkaantuu yhä vähemmän ihmisiä
- vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia
- parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja vähentää liukastumisonnettomuuksia

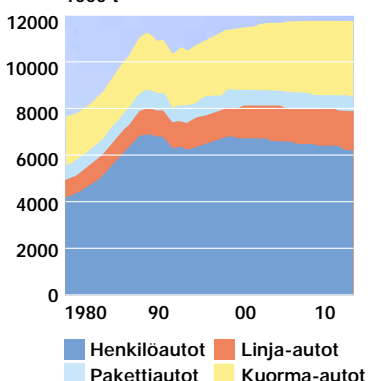
Ympäristö

- edistää kansallisen ilmastostrategian toteutumista tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi
- vähentää tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesi- ja meluhaittoja
- sopeuttaa tieliikenteen ratkaisut kaupunki- ja taajama-rakenteeseen
- edistää arvokkaiden luonto- ja kulttuurialueiden säilyttämistä
- edistää luonnon monimuotoisuutta ja luonnonvarojen säästeliästä käyttöä

Tienpidolle asetetut tavoitteet ovat aiempaa moninaisemmat. Niissä kuvastuu yhteiskunnan moniarvoinen kehittäminen. Tavoitteet ovat osittain myös keskenään ristiriitaisia. Se merkitsee entistä suurempia haasteita tienpidon suunnittelulle ja korostaa entistä laajempaa asiantuntemuksen ja yhteistyön merkitystä.



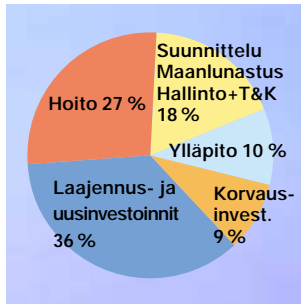
Tieliikenteen pakokaasupäästöt, hiilidioksidi (CO₂)
1000 t



Tienpidon lin



Tienpidon menot vuonna 1999



Mitä saa miljoonalla?

Valtatien vuotuinen kunnossapito	60 km
Valtatien päällysteen parantaminen	7 km
Tievalaistus	3 km
Seututien rakenteen parantaminen	2 km
Kevyen liikenteen väylä	1 km
Pohjavesisuojaus	550 m
Meluseinä	350 m
Moottoritien rakentaminen	70 m

Yhteistyö korostuu

Tienpito on osa koko yhteiskunnan kehittämistä. Tielaitoksen yhteiskunnallinen vastuu onkin laajempi kuin vastuu yleisistä teistä ja tieliikenteen oloista. Teitä ylläpidetään ja kehitetään osana liikennejärjestelmää eri liikennemuotojen yhteistyönä. Tienpidon vaikutukset ulottuvat liikennejärjestelmän kehittämisen kautta kansalaiseen, elinkeinoelämään ja viimekädessä yhteiskunnan hyvinvointiin. Tienpidon vaikutuksia arvioidaan tästä näkökulmasta.

Asiakaslähtöisyys korostaa yhteistyön merkitystä tienkäyttäjien ja kaikkien muiden kanssa, joihin liikenteen vaikutukset kohdistuvat. Näin tienpitoa voidaan ohjata muuttuvien tarpeiden mukaan. Laaja ja aktiivinen yhteistyö kuntien ja maakuntien kanssa on tärkeää muun muassa liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseksi entistä paremmin.

Yhteiskunnan ja alueiden kehittämiseksi on löydettävä yhteinen suunta. Vain silloin voidaan kehittämisspanostukset suunnata tehokkaasti.

Liikenneturvallisuuden painoarvo säilyy suurena

Tielaitos on sitoutunut yhteiskunnan tavoitteisiin parantaa liikenneturvallisuutta ja etsii aktiivisesti uusia ratkaisuja.

Kaikkien toteutettavien tieinvestointien edellytetään selvästi parantavan turvallisuutta. Fyysistä liikkumisympäristöä pyritään kehittämään niin, ettei inhimillinen virhe liikenteessä johda kuolemaan tai vakavaan vammautumiseen. Kaksikaistaisten teiden perusongelma, kohtaamisonnettomuudet, ei kuitenkaan kokonaan poistu.

Turvallisuus on keskeinen tekijä myös kunnossapidossa. Huomiota kiinnitetään kaikkiin käyttäjäryhmiin, erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja liikuntarajoitteisten turvallisuuden parantamiseen.

Pelkästään tienpidon keinoin liikenneturvallisuuden parantaminen on rajallista. Yhteistyö ja monitahoisen vaikuttamisen merkitys kasvaa. Pitkällä aikajänteellä maankäyttöön liittyvät ratkaisut ovat merkittäviä. Tienkäyttäjän vastuuta liikenteessä korostetaan aktiivisesti.

jaukset 2015

Vastuu ympäristöstä lisääntyy

Kestävän kehityksen periaatteet ohjaavat tienpitoa. Tietoisuus ja vastuu globaaleista ja paikallisista ympäristöhaitoista lisääntyvät. Tielaitos kantaa omalta osaltaan vastuun tienpidon ja tieliikenteen ympäristövaikutuksista.

Tienpidossa otetaan huomioon ihmiseen kohdistuvien haittojen vähentäminen, luonnon monimuotoisuuden vaaliminen, luonnonvarojen säästeliäs käyttö sekä arvokkaiden luonto- ja kulttuurihistoriallisten kohteiden suojeleminen. Tiesuolien ympäristövaikutukset selvitetään mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Vastuu ympäristöstä merkitsee, että

- ympäristövaikutusten arvioinnit vaikuttavat aktiivisesti suunnittelussa
- melu- ja pohjavesisuojaus rakennetaan ja kohdennetaan tehokkaasti
- tiesuolan ympäristöhaittoja vähennetään muun muassa vähentämällä suolankäyttöä
- uusiutumattomien luonnonvarojen käyttöä vähennetään ja uusiokäyttöä tehostetaan ja että
- ympäristöauditointi on osa tienpidon teettämisestä.

Taloudellisuustavoite avainasemassa

Taloudellisuus on yhdessä hyvän tuottavuuskehityksen kanssa keskeinen tavoite tienpidossa. Sitä tarkastellaan sekä osana laajempaa yhteiskunnallista kokonaisuutta että yksittäisen hankkeen kannalta. Tienpidon ohjauksella vaikutetaan siihen, että liikenne ja kuljetustoiminta ovat koko kansantalouden kannalta edulliset.

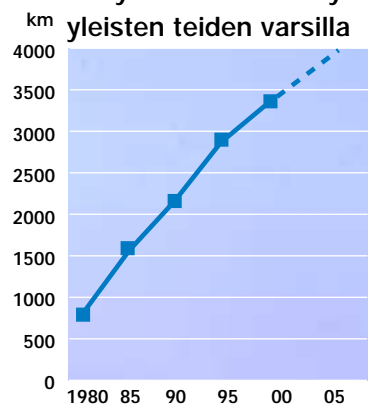
Investointien tulee olla tehokkaasti kohdennettuja ja ajoitettuja. Suunnittelussa tarkastellaan laadultaan ja kustannuksiltaan erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

Tiestön kunnon ylläpidon taloudellisuus varmistuu, jos tienkäyttäjän ja tienpitäjän kustannusten summa on pitkällä aikajännteellä mahdollisimman pieni. Tiestöä hoidetaan joustavasti liikenteen tarpeiden mukaan. Koko tieverkko on käytettävissä ympäri vuoden.

Kehitystyössä panostetaan taloudellisten ratkaisujen löytämiseen. Tienpidon kilpailuttamista lisätään, jolloin markkinoita voidaan hyödyntää tehokkaasti.



Kevyen liikenteen väylät yleisten teiden varsilla



Yleiset tiet tärkeillä pohjavesialueilla

Suolattavat tiet
(talvihoito-
luokka I s ja I) 626 km

Osittain suolattavat tiet
(talvihoito-
luokka I b) 786 km

Kaikki yleiset tiet
4287 km

Tienpidon lin



Tieverkon keskeiset kehittämiskohteet



Päätteitä kehitetään tasapainoisesti

Liikenteen kasvu keskittyy päätteille. Suurinta se on kasvavilla kaupunkiseuduilla ja niiden välisillä tieosuuksilla. Nykyisen tieverkon iästä johtuen päätiestöä olisi nykyaikaistettava huomattavasti enemmän kuin se rahallisesti on mahdollista.

Päätieverkon kehittäminen painottuu sen keskeiselle osalle eli runkoverkolle. Käytettävissä olevalla rahoituksella pyritään saamaan mahdollisimman suuri valtakunnallinen ja alueellinen hyöty.

Parannustyöt tehdään vaiheittain niin, että yhteysvälien palvelutasoa parannetaan laajalla osalla runkoverkkoa. Tavoitteena on liikennöinnin ja kuljetusten tasainen nopeus ja hyvä matka-aikojen ennustettavuus, ei välttämättä suuri nopeus.

Suunnittelukaudella rakennetaan yhteysvälit Muurla-Lohjanharju (E18) ja Lahti-Heinola (vt 4) moottoriteiksi. Muilta osin painopiste siirtyy kaksikaistaisten päätiejaksojen parantamiseen.

Seutu- ja yhdysteiden liikenteelliseen kehittämiseen on monia alueellisia tarpeita. Rahoituksesta johtuen parantaminen on vähäistä ja kohdistuu lähinnä korjausrakentamiseen sekä yksittäisiin liikenneturvallisuutta parantaviin järjestelyihin taajamien läheisyydessä.

Lisääntyvää huomiota kaupunkiseuduille

Kaupunkiseutujen - erityisesti pääkaupunkiseudun ja muiden kasvukeskusten - liikenne lisääntyy huomattavasti muita alueita enemmän. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä kehitetään kattavana kokonaisuutena, jossa eri liikennemuodot tukevat toisiaan.

Näiden alueiden tieinvestointeja lisätään. Rahoitus riittää kuitenkin vain pahimpien autoliikenteen pullonkaulojen poistamiseen ja se kohdennetaan matkaketjujen toimivuutta sekä satama- ja terminaaliyhteyksiä parantaviin hankkeisiin. Tavoitteiden mukaisesti panostetaan erityisesti joukkoliikenteen, jalan kulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen.

Seudullinen sopimusmenettely lisääntyy liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutumisen edistämiseksi.

jaukset 2015

Tiestön hoito pidetään nykytasolla

Hoidon laatutaso säilyy pääosin nykyisellään. Näin taataan liikenteelliset perusedellytykset koko maan elinkeinoelämälle, asumiselle ja yhteiskunnallisille palveluille.

Talviliikennöinti jatkuu nykyisen kaltaisena. Talvihoidon tason varmistaminen on tienpidon keskeisin tehtävä siinäkin tapauksessa, että tienpidon rahoitus muuttuu. Erityisen tärkeää on talven liikenneturvallisuuden varmistaminen. Raskaan liikenteen käyttämät keskeiset tiet hoidetaan ylimmän hoitoluokan mukaisesti.

Tiesuolan aiheuttamia ympäristöhaittoja pyritään vähentämään kehittämällä teknologiaa ja parantamalla kaikkien tienkäyttäjien kykyä selviytyä talvisista liikenneolosuhteista.

Kevyen liikenteen väylien riittävän hyvällä hoidolla turvataan perusliikkumismahdollisuudet ja tuetaan joukko liikenteen käyttöä. Liukastumisonnettomuuksia pyritään vähentämään.

Tieverkon kunnan heikkeneminen pysäytetään

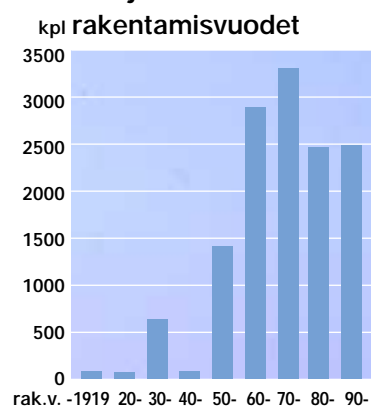
Tieverkon kunto on huonontunut hitaasti 1990-luvun puolivälin jälkeen. Ylläpito- ja korvausinvestointeja lisätään tiestön kunnan heikkenemisen pysäyttämiseksi. Siltojen vanheneminen lisää väistämättä korjaustarvetta tulevina vuosina.

Keskeinen tehtävä on investointien kokonaistaloudellinen ohjaus. Pääteiden ja muiden vilkkaiden teiden tasaisuus ja rakenteellinen kunto säilytetään nykyisellä hyvällä tasolla. Seutu- teiden tasaisuus ja rakenne pidetään tyydyttävänä ja päällystetyn vähäliikenteisen tiestön kunto välttävänä. Sorateiden runkokelirikon aiheuttamia haittoja vähennetään.

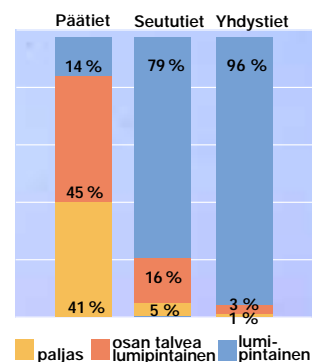
Raskaiden puutavarakuljetusten ajoitus on jatkossakin tärkeää kelirikkoherkillä teillä.



Siltojen



Talvikeli tieverkolla



Linjausten



Tienpidon linjauksilla edistetään eri tavoitteita tasapainoisesti. Vaikutukset ja aikaansaattava liikenteen palvelutaso ovat pitkälle riippuvaisia käytettävissä olevasta rahoituksesta ja liikenteen kehityksestä. Odotuksia on huomattavasti enemmän kuin mihin resurssit antavat mahdollisuuden vastata.

Henkilöliikenne

- + Runkoverkon parannettavilla yhteysväleillä sujuvuus ja turvallisuus paranevat.
- + Kevyen liikenteen, joukkoliikenteen ja autottomien liikkujien olosuhteet paranevat taajamissa ja maaseudulla.
- Suurella osalla päätieverkkoa ja seututieverkkoa liikenne kasvaa ja liikkumisolosuhteet heikkenevät jossakin määrin vilkkaan liikenteen aikoina.

Tavaraliikenne

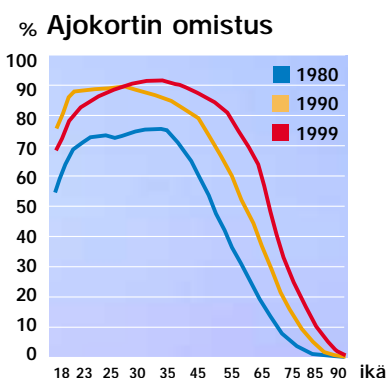
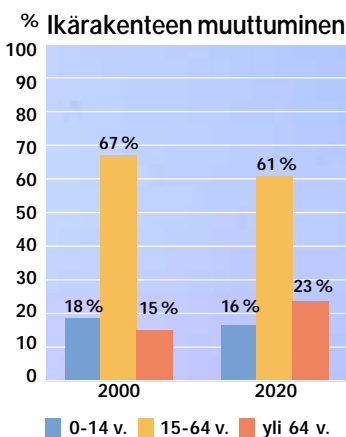
- + Tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat keskeisellä päätieverkolla.
- + Alemmalla tieverkolla perustuotannon kuljetuksilla on kohtuulliset olosuhteet, vaikka muutos nykytilanteeseen ei olekaan merkittävä.
- + Myös kuljetusketjujen toimintaedellytykset paranevat.
- + Yhteydet satamiin ja muihin terminaaleihin paranevat.
- Läheskään kaikkia tarpeellisia ja odotettuja päätiestön parantamistoimenpiteitä ei voida toteuttaa.

Liikenneturvallisuus

- + Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa nykyisellä vauhdilla.
- + Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee kaupunkiseuduilla ja taajamissa sekä päätieverkolla asutusalueilla.
- Kohtaamisonnettomuusriski säilyy korkeana.
- Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan vain kiireellisimpiin kohtiin, eivätkä ne riitä täyttämään kaikkia tarpeita.

Tasa-arvo

- + Tienkäyttäjien liikkumis- ja kuljetustarpeet maan eri osissa otetaan tasapuolisesti huomioon.
- + Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä lisätään.
- + Pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkiseutujen sisääntulo-, ohitusteiden ja kehäväylien olosuhteet paranevat.
- + Liikenteen ohjaus tehostuu.



vaikutukset

- Kasvavilla kaupunkiseuduilla liikenteen kasvu lisää autoliikenteen ongelmia.
- Maaseudulla sorateiden määrä säilyy lähes nykyisen laajuksena.

Ympäristö

- + Melu- ja pohjavesisuojaus rakennetaan vuosittain sama määrä kuin nykyisin.
- + Linjaukset tukevat kestävä kehityksen mukaisten kulkumuotojen valintaa.
- + Kaupunki- ja taajamakuva sekä luontoa koskevien tavoitteiden toteutumiseen sisältyy riskejä, jotka voidaan välttää hyvällä suunnittelulla ja yhteistyöllä.
- Meluntorjuntaa ei tehdä tarpeeksi ja melualueilla asuvien määrä kasvaa. Kaikkia tärkeimpiä pohjavesialueita ei pystytä suojaamaan. Myös taajamakuva jää pääosin nykyiselleen.
- Liikenteen hiilidioksidipäästöihin voidaan vaikuttaa vain marginaalisesti.



Linjaukset rahoituksen muuttuessa

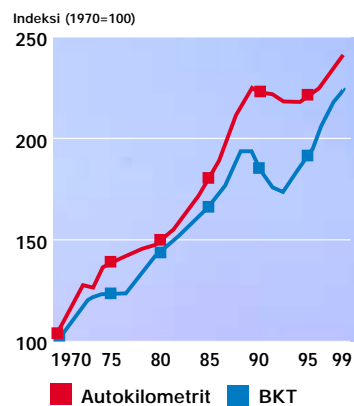
Suuremmista odotuksista huolimatta linjausten lähtökohdaksi on valittu todennäköisin rahoitustaso, eikä väylänpidon vastuiden ja tienpidon rahoituksen ole oletettu muuttuvan olennaisesti.

Jos rahoitus pienenee nykyisestä tai kustannusten nousu vähentää merkittävästi rahoituksen ostoarvoa, turvataan ensisijaisesti tieverkon päivittäinen liikennöintikelpoisuus ja liikenneturvallisuus ja supistetaan liikenteen sujuvuutta parantavia laajennus- ja uusinvestointeja. Vaikka tiestön kunnon ylläpito priorisoidaan tieverkon hoidon rinnalla, kunnon heikkenemistä ei voida kokonaan pysäyttää.

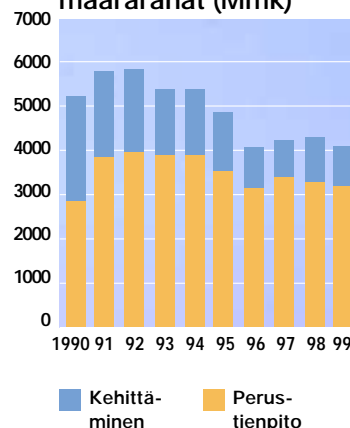
Nykyistä suurempi rahoitus mahdollistaa tieverkon liikenteellisten olosuhteiden ja kunnon parantamisen.

Lisärahoitus käytettäisiin laajennus- ja uusinvestointeihin sekä jossakin määrin tiestön kunnon parantamiseen. Teiden hoitotaso pidettäisiin pääosin nykyisenä ja sorateita parannettaisiin huomattavasti. Myös pääteiden ja kaupunkiseutujen tiehankkeita voitaisiin aikaistaa, jolloin liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat nopeammin ja vastaavat paremmin eri tahojen odotuksia.

BKT ja tieliikenne



Tienpitoon käytetyt määrärahat (Mmk)





Tiesitkö, että...

- Suomessa on noin 470.000 kilometriä tieliikenteen väyliä, joista on
 - yleisiä teitä 77.900 km
 - katuja ja kaavateitä 22.000 km
 - yksityisiä teitä 350.000 km
 - kevyen liikenteen väyliä 11.000 km
- Tielaitoksen vastuulla olevat yleiset tiet välittävät noin 65 % koko liikenteestä. Niillä ajetaan autolla vuodessa 29.121.000.000 kilometriä, josta henkilöautojen osuus on 84 %, pakettiautojen 7 %, kuorma-autojen 8 % ja linja-autojen 1 %.
- Yleisistä teistä on
 - valtateitä 8 582 km
 - kantateitä 4 686 km
 - seututeitä 13 396 km
 - yhdysteitä 51 229 km
- Valtatiet ja kantatiet muodostavat päätiestön. Noin 65 % yleisistä teistä on päällystetty, sorateitä on noin 28.000 kilometriä. Taajamissa on yleisiä teitä noin 7000 kilometriä, ja niiden osuus yleisten teiden koko liikenteestä on 29 %. Yleisillä teillä on lähes 14 000 siltaa.
(Tiedot ovat vuodelta 1999.)

Tienpidon linjaukset 2015 -julkaisut



myös ruotsiksi ja
englanniksi

Julkaisujen laatija:
Tielaitos, tiehallinto, tie- ja liikenneolojen suunnittelu
PL 33, 00521 Helsinki
Julkaisutilaukset:
Tielaitoksen julkaisumyynti
www.tielaitos.fi/kirjasto/tilaus.htm
sähköposti: elsa.juntunen@tielaitos.fi
faksi: 0204 44 2652

Painopaikka: Suomen Painotuote Oy, Helsinki 2000

Valokuvat: Seppo Sarjamo, sivut 1, 4, 5, 6, 9, 11 ja 13,
Antero Aaltonen, sivut 7, 8, 10 ja 12.

