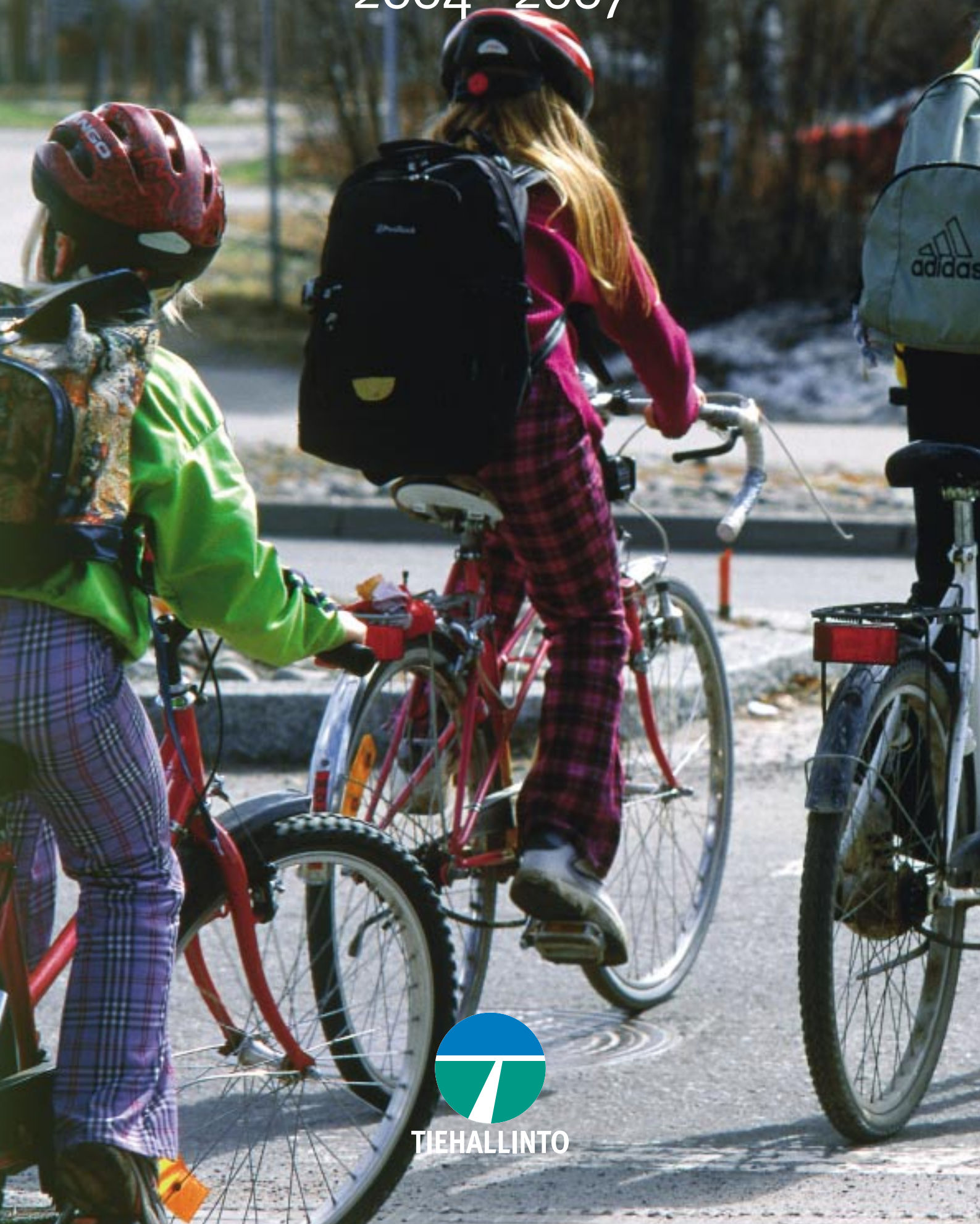


Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 - 2007



TIEHALLINTO



TIEHALLINTO

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 - 2007
Tiehallinto, Helsinki 2003

Kuvat:

Olli Penttinen kansikuva ja s. 31

Heikki Heiniö s. 2-3, 15, 22

Rismo Virpimaa s. 6, 8, 13, 21, 28, 32, 35, 43

ISBN 951-726-929-3 TIEH 1000049
Edita Prima Oy, Helsinki 2003

Julkaisua myy/saatavana:
Tiehallinto, julkaisumyynti
Telefaksi 0204 22 2652
S-posti julkaisumyynti@Tiehallinto.fi
www.Tiehallinto.fi/julk2.htm

Tiehallinto
Opastinsilta 12 A, PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 150

Sisältö

ESIPUHE	4
TIEHALLINNON HAASTEET JA TOIMINTASTRATEGIAT	5
Kohti tiehallintoviranomaisen uutta roolia	
Tiehallinnon toimintastrategia	
Tieläitosuudistuksen siirtymäkauden järjestelyt	
TIENPIDON HAASTEET	9
Tie- ja liikenneolojen yleistavoitteet	
Suunnittelun lähtökohdat	
Toimintaympäristön muutokset	
Nykytila ja suunnitelmakaudella kriittisiksi muodostuvat tekijät	
PERUSTIENPITO 2004 - 2007	13
Perussuunnitelma	
Peruslaskelmataso	
Kehittämissuunnitelma	
Perustienpidon tuoteryhmäkohtaiset toimintalinjat	
KEHITTÄMISINVESTOINNIT	21
Perussuunnitelma ja peruslaskelmataso	
Kehittämissuunnitelma	
VAIKUTUKSET	23
Ohjelmaston vaikutukset	
Toiminta vaikutusalueilla	
PÄÄKAUPUNKISEUTU	29
Nykytila	
Tulevaisuuden haasteet	
Toiminta suunnitelmakaudella	
TIEHALLINNON TOIMINTA 2004-2007	33
Strategiset linjaukset ja toiminnan painopisteet	
Tulosohjaus	
Oman toiminnan kehittäminen	
Viranomaistoiminta	
Oman toiminnan kustannukset	
TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA	38
T&K-strategia	
T&K-ohjelma	
RESURSSIT	40
Henkilöstö	
Rahoitus	
Tase ja omaisuus	
VIITTEET	44
LIITTEET	44

Tienpidon toimintaympäristössä käynnissä olevista muutoksista yksi suurimpia on pitkään jatkunut väestön muuttoliike ja väestön kasvun voimakas keskittyminen. Valitettavasti tienpidossa ei pystytä vastaamaan läheskään kaikkiin liikenteen kasvun aiheuttamiin haasteisiin. Liikenteen toimivuus heikkenee kaupunkiseuduilla ja vilkkaimmilla yhteysväleillä.

Tiehallinto noudattaa tienpidossa viime vuosina vakiintuneita hyväksytyjä linjauksia. Nykyisen tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus varmistetaan, tieverkon kunto turvataan ja liikenneturvallisuuden parantaminen on ensisijainen tavoite.

Toiminta- ja taloussuunnitelman perussuunnitelma perustuu vuoden 2003 TAE:n rahoitustasoon ja kehittämisvaihtoehto LVM:n Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004 - 2007 -työryhmän ehdotukseen peruspalvelutason turvaavasta rahoitustasosta.

Perussuunnitelman rahoituskehysellä tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus ja kunto voidaan turvata. Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamisessa investointien vähäisyydestä johtuen nopeusrajoitusten tarkistamisen merkitys lisääntyy edelleen ja tavoitteen saavuttaminen on epävarmaa. Muiden tavoitteiden kuten alueiden tasapuolisen kehityksen tukemiseen ei ole juurikaan mahdollisuuksia.

Kehittämissuunnitelmassa voidaan tieverkon kunto kääntää hitaaseen nousuun, jonka ansiosta alemman luokan verkon palvelutason puutteet pitkällä aikavälillä hitaasti vähenevät. Liikenteen toimivuus heikkenee myös kehittämissuunnitelmassa, vaikkakin ongelmien

kärjistymistä voidaan hidastaa. Mahdollisuudet reagoida toimintaympäristön ongelmiin paranevat jonkin verran. Tiehallinto on arvioinut, että vasta perustienpidon 710 miljoonan euron rahoitustasolla olisi mahdollista kohtuullisesti vastata yhteiskunnan tienpidolle kohdistamiin odotuksiin.

Tiehallinnon kehittäminen kohti uuden roolin mukaista tiehallintoviranomaista jatkuu suunnitelmakaudella. Tavoitteena on toiminnan kehittäminen asiakaslähtöiseksi, jossa näkökulmina ovat ihmisten liikkumistarpeet, elinkeinoelämän odotukset, alueiden tasapuolinen kehittyminen sekä yhteiskunnan asettamat odotukset liikenneturvallisuudelle ja ympäristölle.

Tiehallinnon toimintaympäristössä on odotettavissa merkittäviä muutoksia, jotka kohdistuvat sekä aluehallintoon että keskushallintoon. Tiehallinnon toiminnan kehittäminen luo hyvät mahdollisuudet sille, että Tiehallinto omalta osaltaan on valmis muutoksiin ja myötävaikuttamaan muutosten toteuttamiseen vuorovaikutuksessa muiden tahojen kanssa.

Tieliikelaitosuudistuksen siirtymäaika päättyy vuoden 2004 lopussa. Siirtymäkauden järjestelyt on pystytty toteuttamaan suunnitellulla tavalla.

Helsinki, tammikuu 2003



Pääjohtaja Eero Karjalainen, Tiehallinto

TIEHALLINNON HAASTEET JA TOIMINTA-STRATEGIAT

Kohti tiehallintoviranomaisen uutta roolia

Tiehallinto on toiminut nykyisessä roolissaan vuoden 2001 alusta lähtien, jolloin Tielaitoksen tuotanto eriytettiin tieliikelaitokseksi ja hallinnosta muodostettiin uusi tiehallintoviranomainen. Organisaatiouudistuksen siirtymäkausi jatkuu vuoteen 2004 saakka, jolloin tienpito kokonaisuudessaan on avattu kilpailulle.

Tiehallinnon arvoja ovat yhteiskunnallinen vastuu, asiakaslähtöisyys sekä osaaminen ja yhteistyö. Suunnitelmakauden tavoitteena on, että johto ja henkilöstö säilyttävät arvot ja soveltavat niitä jokapäiväisessä työssään.

Tiehallinnon kehittämisen suuntaviivat on kirjattu vuoteen 2007 ulottuvaan visioon sekä sen pohjalta laadittuun toimintastrategiaan. Toiminnan ja tienpidon kehittäminen asiakaslähtöiseksi vision ja arvojen mukaisesti on suunnitelmakauden keskeinen haaste.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistunut ehdotus kaikkien liikenne- ja väylähallintojen yhdistämisestä samaan virastoon. Esitys vastaa hyvin Tiehallinnon kehittämisajatuksia ja on sopusoinnussa myös vision, arvojen ja toimintastrategian kanssa.

Tiehallinto - arvostettu suunnannäyttäjä

Lähtökohtana yhteiskunnan tarpeet. Ymmärrämme liikenneolojen merkityksen kansalaisten hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä näiden keskinäisen yhteyden. Tunneimme toimintamme yhteiskunnalliset vaikutukset. Osaamme ennakoida toimintaympäristön muutokset. Viesimme yhtenäisesti ja selkeästi tienpidon perusteluista ja priorisoinneista.

Teemme yhteistyötä liikennejärjestelmän hyväksi. Vastaamme yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Meillä on valtakunnallisesti, alueellisesti ja paikallisesti toimivat verkostot. Annamme osaamisemme tasavertaisena kumppanina muiden käyttöön. Vahvoilla osaamisalueillamme olemme aloitteellinen yhteistyön kehittäjä.

Vastaamme asiantuntijana tienpidosta. Olemme kansainvälisesti arvostettu tienpidon asiantuntija ja tieliikennejärjestelmän kehittäjä. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus on toimintamme perusta. Käytössämme on parhaat tilauskäytännöt kehittyneillä ja toimivilla markkinoilla. Olemme julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa.

Luomme haasteellisen työyhteisön. Tiehallinto on haluttu työpaikka. Henkilöstömme on arvostettua, osaavaa ja motivoitunutta. Työyhteisömme on palkitseva ja tasa-arvoinen. Toimimme avoimesti ja yhtenäisesti. Varmistamme osaamisemme kehittämisen. Kannustamme uuden oppimista ja innovatiivisuutta. Uudistamme aktiivisesti prosessi- ja tiimipohjaisia toimintatapojamme.

Kuva 1. Tiehallinnon visio pähkinäkuoressa

Toimintastrategia

Vuonna 2002 valmistunut strategia asemoi Tiehallinnon ulkoiseen toimintaympäristöön ja vuorovaikutuskenttään. Strategia täsmentää organisaatorakenteen, määrittelee strategiset omat voimavarat sekä kuvaa varsinaisen toimintamallin eli toiminnan logiikan ja siihen liittyvän menestysuunnitelman.

Organisaatio

Tiehallinto on ydin- ja tukiprosessien sekä tulosityksiköiden eli tiepiirien, keskushallinnon ja erillisprojektien muodostama matriisiorganisaatio, jossa

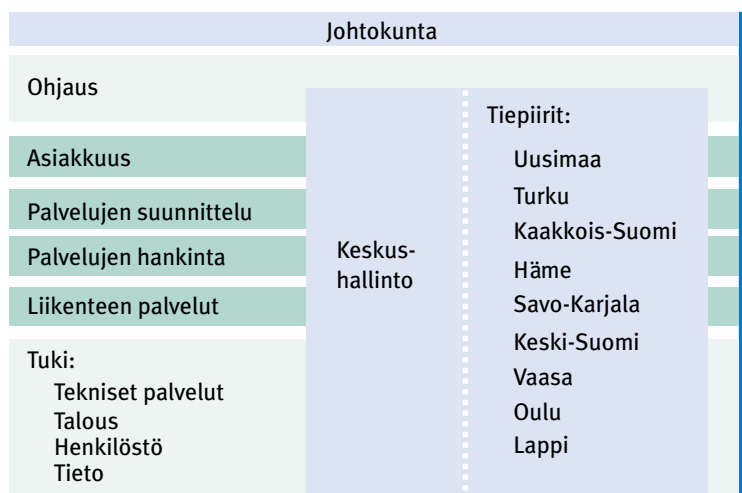
- tulosityksiköt vastaavat taloudellisesta ja toiminnallisesta tuloksesta ja
- prosessit vastaavat yhteisistä toimintatavoista, niiden soveltamisesta ja kehittämisestä.

Asiakkuusprosessin tavoitteena on luoda systemaattiset välineet asiakkuustietojen kokoamiseen, analysoimiseen ja hyödyntämiseen. Tiedot tukevat muiden prosessien asiakassuuntautunutta toimintaa tienpidon ja asiakastarpeiden vuorovaikutuksen ymmärtämiseksi sekä tienpidon toimenpiteiden ja perustelujen viestintää.

Palvelujen suunnitteluprosessin tavoitteena on suunnitella asiakastarpeiden ja käytettävissä olevien resurssien pohjalta tienkäyttäjille osoitetut palvelut yhteistyössä koko liikennejärjestelmän muiden toimijoiden sekä toimittajien kanssa.

Palvelujen hankintaprosessin tavoitteena on hankkia tienpidossa tarvittavat palvelut yhteiskunnan kannalta mahdollisimman edullisesti sekä yhteistyössä alan toimittajien kanssa kehittää hankintaa ja luoda edellytykset toimiville markkinoille.

Liikenteen palvelut -prosessin tavoitteena on yhteistyössä alan toimijoiden ja viranomaisten kanssa luoda tiedotuksen ja liikenteen ohjauksen keinoin edellytykset tienkäyttäjien mahdollisimman sujuvalle ja turvalliselle liikkumiselle.



Kuva 2. Tiehallinnon organisaatio 1.1.2002.



Missio ja toimintamalli

Missio:

Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja.

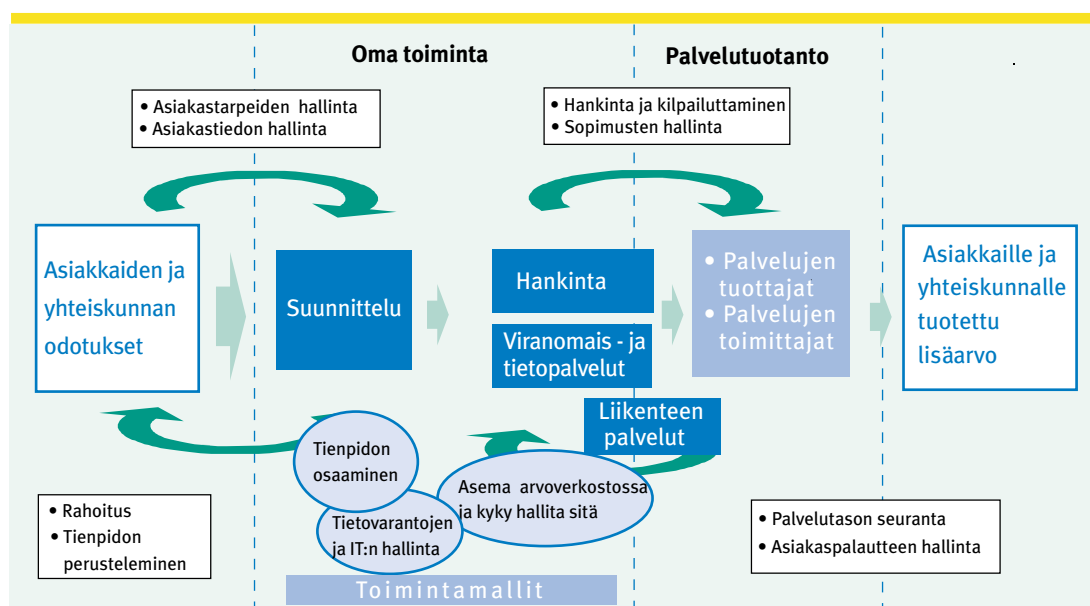
Tiehallinto vastaa yleisiin teihin liittyvistä viranomais-tehtävistä ja palveluista sekä hankkii yhteiskunnan tarvitsemat tienpidon tuotteet ja palvelut markkinoilta. Tavoitteena on vastata yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Tehtävänsä Tiehallinto hoitaa budjettivaroin. Tavoitteena on varmistaa yhteiskunnan tarpeita vastaava tienpidon rahoitustaso viestimällä avoimesti tie- ja liikenneolojen tilasta ja kehittymisestä.

Tiehallinnon omaa toimintaa ovat yleisiin teihin liittyvät viranomaistehtävät, palvelujen suunnittelu ja hankinta. Palvelutuotannon osalta Tiehallinto hyödyntää ulkoisia markkinoita. Liikenteen palveluista Tiehallinto tuottaa toistaiseksi itse liikenteen hallinnan peruspalvelut liikennekeskusten avulla.

Toiminnan lähtökohtana ovat asiakkaiden tarpeet. Yhdessä arvoverkoston kanssa Tiehallinto tuottaa asiakkaille lisäarvoa.

Palvelujen suunnittelu perustuu asiakasryhmien ja yhteiskunnan tarpeisiin. Tiehallinto hankkii ajantasaista tietoa tie- ja liikenneolojen nykytilasta ja sen kehittymisestä seuraamalla tie- ja liikenneolojen kehittymistä, toimintaympäristön muutoksia ja asiakastytyvääsyyttä sekä selvittämällä asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden tarpeita ja näkemyksiä.

Pääosa tienpidon tuotteista ja palveluista hankitaan markkinoilta laatuvaruullisina kokonaispalveluina. Hankintojen perusteena on kokonaistaloudellisuus, toimittajan laatuvaru, yhteistoimintakyky, palvelujen elinkaarikustannukset sekä markkinoiden kehittäminen.



Kuva 3. Tiehallinnon toiminnan logiikka.

Menestymissuunnitelma

Tiehallinnon menestys nojaa seuraaviin tekijöihin:

- ## Menestymissuunnitelma
- Tiehallinnon menestys nojaa seuraaviin tekijöihin:
- Toiminnan kehittäminen tilaajavirastona. Tiehallinto hyödyntää ulkoisten verkostojen osaamista ja kumpuuta sekä käyttää hyväksi markkinoiden mahdollisuuksia tuottaa tai kehittää tarvittavia palveluja.
 - Kyky suunnitella ja hankkia yhteiskunnan tarvitsemat tie- ja liikennepalvelut. Tämä perustuu tienpidon osaamiseen, asemaan arvoverkossa ja kykyyn hallita sitä sekä tiedonhallintaan. Tehtävien menestyksessä hoitaminen edellyttää vahvaa osaamista kaikilla kolmella osaamisalueella.
 - Aloitteellinen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäjä ja käynnistäjä sekä tarvittaessa myös suunnittelun integraattori. Tämä mahdollistaa ulkoisten verkostojen osaamisen hyödyntämisen palveluiden tuottamisessa.
 - Paras tieto ihmisten liikkumisesta ja tavaroiden kuljetuksista sekä tie- ja liikenneolojen merkityksestä ja vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle, ympäristölle, elinkeinoelämälle, aluerakenteen ja maankäytön kehittymiselle sekä eri väestöryhmille.
 - Paras tieto tiestön tilasta. Taito maksimoida asian tuntijajärjestelmien avulla tieverkon käytettävyyden annettujen resurssien puitteissa.
 - Aloitteellinen yhteistyön kehittäjä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Profiloituminen nykyistä laaja-alaisemmaksi liikenneturvallisuustyön vastuunkantajaksi.
 - Ajantasainen tieto tieympäristön tilasta sekä tienpidon ja liikenteen ympäristövaikutuksista. Ulkoisten verkostojen proaktiivinen yhteistyökumppani ympäristöasioiden kehittämisessä.
 - Yksityisten teiden avustusjärjestelmästä ja neuvonnasta huolehtiminen. Tuntee yksityistieverkon tilan ja toimii aloitteellisena yksityistienpidon kehittäjänä.
 - Keskeinen MVR-alan kehittäjä. Kehittyminen infra-alan hankintatoimen suunnannäyttäjäksi ja yhdeksi julkishallinnon johtavaksi hankintaorganisaatioksi. Käytössä modernit menettelytavat koko hankintaketjun ja sopimuskumppanien hallinnassa, alan markkinoiden ja niiden kehityksen tuntemus sekä sähköiset toimintamallit.
 - Liikenteen telemaattisten palvelujen edellytysten luominen. Vastuunotto liikenteen hallinnan peruspalveluista - liikenteen ohjauksesta, tiedotuksesta ja häiriönhallinnasta - jotka hankitaan liikennekeskuksesta tilaaja-tuottaja -mallin pohjalta. Liikennekeskusten toimintaa kehitetään edelleen osana koko liikennejärjestelmän tietopalveluja. Yksilölliset palvelut ovat kaupallisen sektorin vastuulla.

- Tiedon maksuttoman hyväksikäytön edistäminen. Tiestö- ja liikennetietojen ja niiden ylläpidon hankinta markkinoilta. Tietopalvelujen kehittäminen ja tarjoaminen asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden käyttöön.
- Keskeinen vastuunotto tie- ja liikennealan osaamisesta. Ydinosaamisen ohella Tiehallinnolla on laajempaa sektorivastuuta edellyttävää osaamista muun muassa tie- ja liikenneteknisessä normituksessa, silta-asioissa, liikenneturvallisuusasioissa ja liikenteen hallinnassa. Syvää asiantuntijaosaamista hankitaan verkostojen ja ostopalveluiden kautta. Tiehallinto varautuu ottamaan vastuuta kansallisesta MVR-alan standardisoinnista.
- T&K-toiminnan suuntaaminen tienpidon ja liikennejärjestelmän vaikutusten hallinnan sekä yhteiskunnan tarpeista lähtevään tuotteiden ja palveluiden toiminnallisten vaatimusten kehittämiseen. Yksityiskohtainen rakenteellinen ja materiaaliteknologinen (esimerkiksi päällysteet) kehittäminen siirtyy alan muiden toimijoiden vastuulle.
- Oman toiminnan rationalisointi keskittämällä hallinnollisia tehtäviä ja varautumalla joidenkin tehtävien ulkoistamiseen.

Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja.

Tiehallinto

- vastaa Suomen yleisistä teistä
- ylläpitää ja kehittää yleisiä teitä osana liikennejärjestelmää sekä tarjoaa liikenteen ohjaus- ja tietopalveluja
- kehittyy aktiiviseksi yhteistyökumppaniksi, verkottujaksi ja liikennejärjestelmäsuunnittelun integraattoriksi
- edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä
- vastaa keskeisesti tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta
- hankkii tienpitoon liittyvät palvelut ja tuotteet markkinoilta ja kehittyy infra-alan hankinta-toimen suunnannäyttäjäksi
- vastaa tiestöä ja liikennettä koskevista tietopalveluista
- toimii asiakaslähtöisesti.

Kuva 4. Tiehallinnon toiminta-ajatus ja keskeiset tehtävät



Tielaitosuudistuksen siirtymäkauden järjestelyt

Tielaitosuudistus toteutetaan neljän vuoden siirtymäkautena vuosina 2001-2004. Siirtymäkauden aikana kilpailu yleisten teiden tienpidossa avataan vaiheittain niin, että rakentamisessa ja ylläpidossa kilpailu on kokonaan avattu vuoden 2003 alusta ja suunnittelussa ja hoidossa vuoden 2005 alusta lähtien.

Siirtymäkaudella Tiehallinto hankkii rakentamisen ja ylläpidon sekä suunnittelun ja hoidon Tieliikelaitokselta neuvottelu-urakoina siltä osin kuin niitä ei ole avattu kilpailulle. Kilpailun avaamisen uskotaan alentavan tienpidon tuotteiden vuosittaista hintatasoa noin 50 miljoonaa euroa.

Vuosina 2001 ja 2002 kilpailutetuissa hoidon alueurakoissa hintataso putosi vajaat 15 prosenttia aikaisempiin neuvottelu-urakoihin verrattuna. Rakentamisen ja ylläpidon sopimushinnat ovat asettuneet keskimäärin vajaat 9 prosenttia tilaajan kustannusarviota alhaisemmalle tasolle. Tiehallinnon alustavien arvioiden mukaan uudistuksella tavoiteltu kustannussäästö toteutuu siirtymäkauden jälkeen.

Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttaminen valtioneuvoston ja eduskunnan määrittelemän politiikan ja reunaehtojen mukaisesti varmistetaan neuvottelu-urakoilla. Koska niihin sijoitetaan optimaalista tarvetta enemmän henkilöstöä, hintataso on jonkin verran kilpailtuja urakoita korkeampi.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti Tiehallinto on lisäksi varannut yhteensä 15 miljoonaa euroa Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttamiseen vuosina 2001-2005. Tiehallinto huolehtii myös liikelaitoksen virkasiirroista muualle valtionhallintoon. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut seurantaryhmän muutosprosessin hallinnan varmistamiseksi.

TIENPIDON HAASTEET

Tie- ja liikenneolojen yleistavoitteet

Tienpidon strategia perustuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan strategian ”Kohti älykästä ja kestävästi liikennettä 2025” mukaisiin yleistavoitteisiin sekä ministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2003 - 2006 asetettuihin tavoitteisiin ja linjauksiin.

Tienpidon pitkän aikavälin linjaukset on esitetty Tienpidon linjaukset 2015 -suunnitelmassa ja ne noudattavat liikenne- ja viestintäministeriön liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus:

- kohdentaa ja mitoittaa tienpidon toimet mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi
- turvata tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus koko maassa ympäri vuoden
- luoda edellytykset kuljetus- ja matkaketoille 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 tavaraterminalleihin
- turvata alemman tieverkon välttämättömät kuljetukset kaikkina vuodenaikoina
- lisätä liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja luotettavuutta
- kehittää kansainvälisiä liikennekäytäviä ja -alueita

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo:

- ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista
- ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset 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
- vähentää tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesiriskejä ja meluhaittoja
- sopeuttaa tieliikenteen ratkaisut kaupunki- ja taajamarakenteeseen
- edistää arvokaiden luonto- ja kulttuurialueiden säilyttämistä
- edistää luonnon monimuotoisuutta ja luonnonvarojen säästeliästä käyttöä

Taulukko 1. Tienpidon yleistavoitteet Tienpidon linjaukset 2015 -suunnitelman mukaisesti

Tie- ja liikenneoloista käytävää yhteiskunnallista keskustelua varten Tiehallinto on laatinut ”Tie- ja liikenneolojen tavoitetila” -selvityksen. Se on Tiehallinnon asiantuntijanäkemyksistä liikenteellisistä olosuhteista, joihin yhteiskuntalähtöisesti kannattaa pyrkiä. Sen tehtävänä on toimia pitkäjänteisen tie- ja liikenneolojen kehittämisen perusteluna ja liikkumisen tavoitteellista palvelutasoa koskevan yhteiskunnallisen keskustelun herättäjänä.¹⁾

Tavoitetila on laadittu kolmitasoiseksi, jossa tasot toimivat toisilleen perusteluina:

- liikkumisen tavoitteellinen palvelutaso, jonka juuret ovat yhteiskunnan perustoiminnoissa

- tie- ja liikenneolojen tavoitetila, joka kuvaa tavoitteellisia olosuhteita tieverkolla
- tienpidon ”tavoiteohjelma”, jossa kuvataan tavoitetilan edellyttämät tienpidon toimet ja niiden kustannukset.

Tavoitetila pohjautuu yhteiskunnan toimintoihin, jotka antavat perustan liikkumiselle ja kuljetuksille sekä niiden tarvitsemille olosuhteille. Näkökulmat ovat:

- ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet
- elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka
- alueiden kehittyminen.

- yhteiskunnan odotukset (lainsäädäntö, tavoiteohjelmat, sopimukset, liikenneturvallisuus, ympäristö, sosiaalinen tasa-arvo, taloudellisuus ja tehokkuus, vastuu omaisuudesta jne).

Tavoitetila tähtää korkeampaan palvelutasoon kuin aiemmin laadittu Tienpidon linjaukset 2015 sekä liikenne- ja viestintäministeriön työryhmien mietinnöt "Liikenteen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla" ja "Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004-2007". Tavoitetila on laadittu rahoituskehiksestä riippumattomasti yhteiskunnallisen hyvän näkökulmasta. Merkittävät tavoitteet kuten nykyistä selvästi paremman turvallisuuden varmistaminen keskeisellä osalla päätieverkkoa sekä vastaaminen vilkkaiden kaupunkiseutujen, erityisesti pääkaupunkiseudun kasvaviin liikenteellisiin haasteisiin vaativat selvästi aikaisempaa suuremman rahoituksen.

Suunnittelun lähtökohdat

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma on osa valtionhallinnon suunnittelujärjestelmää. Määrälliset lähtökohdat perustuvat ministeriön ohjeisiin, hallitusohjelmaan sekä valtioneuvoston periaatepäätöksiin:

- Hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelmien laatiminen sekä kehysten valmistelu vuosille 2004 - 2007, liikenne- ja viestintäministeriön ohjekirje 23.9.2002. Ohjekirjeessä on annettu suunnitelmakauden rahoituskehikset peruslaskelmatasolla sekä kehittämisvaihtoehdoille.
- Pääministeri Paavo Lipposen II hallituksen hallitusohjelma vuodelta 1999. Hallitusohjelman mukaan liikenneverkkojen kunto ja arvo säilytetään vuoden 1999 tasolla. Tienpidon nykyiset linjaukset perustuvat hallitusohjelmaan.
- Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.01.2001. Tiehallinto on sitoutunut periaatepäätöksessä asetettuihin tavoitteisiin.
- Valtion talousarvio vuodelle 2003.

Toiminta- ja taloussuunnitelma perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vision yleistavoitteisiin, suunnitelmiin, toimintalinjoihin sekä niiden pohjalta laadittuihin tienpidon pitkän aikavälin linjauksiin:

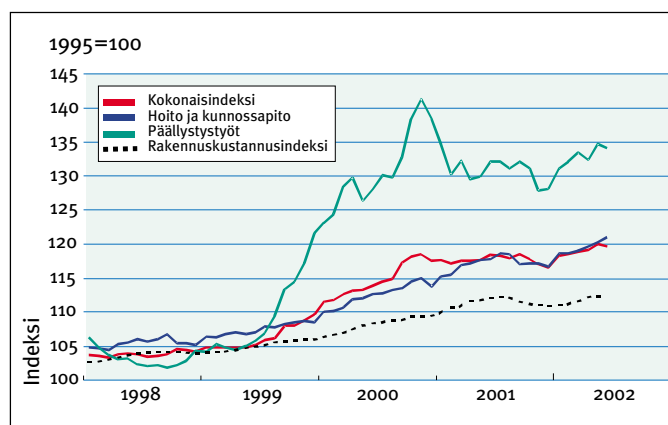
- Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025, liikenne- ja viestintäministeriö 2000
- Toiminta- ja taloussuunnitelma 2003 - 2006, liikenne- ja viestintäministeriö 2002

- Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004 - 2007, liikenne- ja viestintäministeriö 2003
- Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä, liikenne- ja viestintäministeriö 1999
- Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001 - 2005, liikenne- ja viestintäministeriö 2000 (liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suunnitelma)
- Tienpidon linjaukset 2015, TIEL 1000025
- Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2003 - 2006, Tiehallinto 2002

Toimintaympäristön muutokset

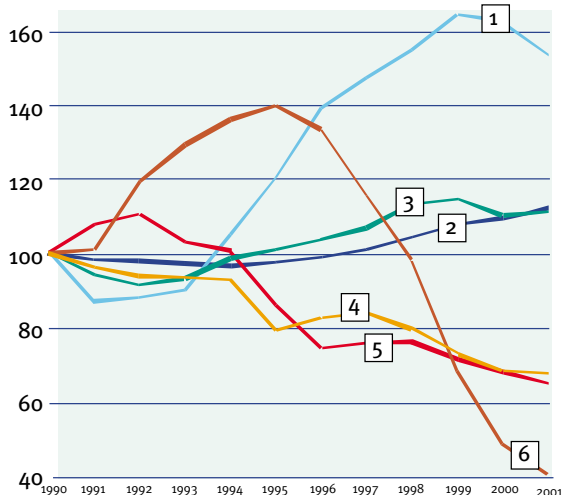
Kustannustaso

Maarakennusalan kustannustason nousu oli 1990-luvulla hidasta. Vuonna 1999 kustannustaso kääntyi selvään nousuun ja kasvoi vuoden 1999 toukokuusta vuoden 2000 syyskuuhun noin 12 prosenttia. Tuona aikana maarakennuskustannusten nousu oli muuta rakennusalaan nopeampaa. Erityisesti päällystystöiden kustannustason nousu oli muun muassa öljyn hinnan voimakkaan nousun vuoksi selkeästi muuta maarakennusalaan voimakkaampaa. Kustannustaso on jäänyt pysyvästi noin 20 prosenttia korkeammalle tasolle.



Kuva 5. Maarakennuskustannusindeksin sekä rakennuskustannusindeksin kehitys vuosina 1998 - 2002

Kustannustason nousu on merkinnyt tienpidon rahoituksen ostovoiman vähentymistä noin 67 miljoonalla eurolla. Kuitenkin tienpidon rahoituskehikset noudattavat edelleen vuoden 1999 hallitusohjelman tasoa. Rahoitustasoa on korjattu vuoden 2002 talousarviossa ja vuoden 2003 talousarvioesityksessä kertaluontoisena lisänä 50 miljoonaa euroa, jonka jälkeen kehys palaa 50 miljoonaa euroa alemmalle tasolle vuosina 2004 - 2007.



- Liikenteen verokertymä kasvanut 1)
- Liikenne kasvaa, tiet kuluvat ja kuormittuvat 2)
- Maanrakentamisen tuottavuus parantunut 3)
- Teiden hoidon ja hallinnon kustannukset alentuneet 4)
- Tienpidon rahoitus supistunut reaalisesti kolmanneksen 5)
- Päällystetyn tieverkon kunto huonontunut 6)

Kuva 6. Kehitystietoja

Muuttoliike

Suomessa on 1990-luvun puolivälistä asti ollut käynnissä voimakas muuttoliike maaseudulta keskuksiin ja edelleen muutamille kasvaville kaupunkiseuduille. Ennusteiden mukaan muuttoliike jatkuu vielä ainakin vuoteen 2020 saakka.

Tieliikenteen kannalta merkittävää on kasvun voimakas keskittyminen. Kymmenen yliopistokaupungin väkiluku kasvaa vuoteen 2030 mennessä 12 prosenttia eli 180 000 henkilöä ja suurten kaupunkien kehyskuntien väkiluku 16 prosenttia eli 220 000 henkilöä. Kehyskuntiin muuttaa lapsiperheitä, joilla on suuri autotiheys. Autoa käytetään keskimääräistä enemmän työmatkoihin, asiointiin ja harrastuksiin.

Muuttoliike kasvukeskuksiin on hajauttanut yhdyskuntarakennetta ja lisännyt liikennetarvetta. Työpaikat ovat edelleen kasvukeskuksissa, joten työmatkaliikenne kehyskunnista kasvukeskuksiin lisääntyy. Väestön kasvu näkyy lähivuosina erityisesti liikenteen voimakkaana kasvuna kasvakeskusten sisääntuloteillä ja muilla pääväylillä sekä kasvukeskuksia yhdistävillä pääteillä.

Muuttotappioalueiden 338 kunnassa väestön määrä vähenee 14 prosenttia eli 250 000 henkilöä vuoteen 2030 mennessä. Alueitasolla yhteyksien merkitys maakuntakeskukseen korostuu, seututasolla kuntien välinen yhteistyö muuttaa palvelurakenteita. Alemman luokan tieverkolle kohdistuu liikenteen hitaasta kasvusta huolimatta uudenlaisia odotuksia. Työmatkat ja matkat palveluihin, kouluihin ja harrastuksiin pitenevät.

Alemman luokan verkolla on suuri määrä yhdysteitä, joiden liikennemäärät pienenevät. Perusteet pitää tiet yleisinä teinä ovat vähentyneet.

Uusi alueiden kehittämislaki

Uusi alueiden kehittämislaki tuli voimaan vuonna 2003. Laissa määritellään maakunnan liiton ja valtion viranomaisten välistä yhteistyötä alueiden kehittämisessä. Valtion viranomaisten on otettava huomioon maakuntaohjelmat, edistettävä niiden toteuttamista ja arvioitava toimenpiteidensä vaikutuksia aluekehitykseen. Uutena asiana lakiin sisältyy yksivuotinen maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma, johon sisältyvät muun muassa Tiehallinnon toimenpiteet maakuntasuunnitelman toteuttamiseksi. Tavoitteena on sovittaa entistä tehokkaammin yhteen eri hallinnonalojen toimenpiteet alueellisten kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi.

Nykytila ja suunnitelmakaudella kriittisiksi muodostuvat tekijät

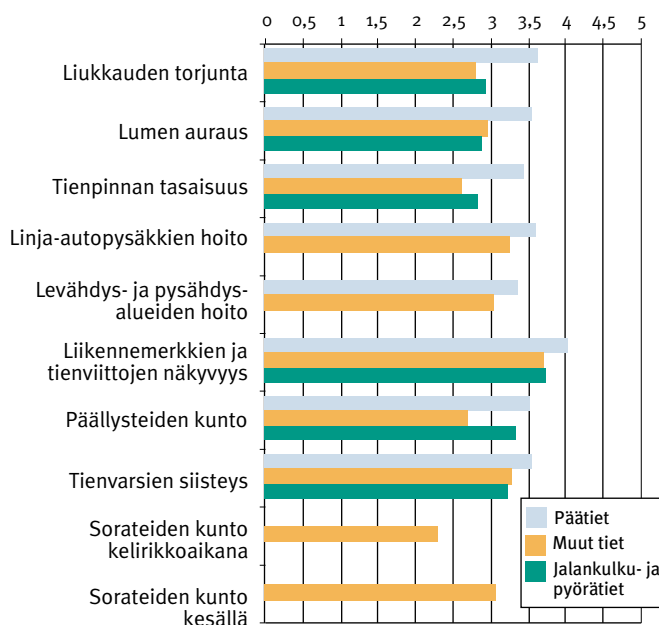
Tienpidon nykytila

Tienpidon painopiste on selkeästi nykyisen tieverkon ylläpidossa. Tieverkon kunnan pitkään kestänyt heikkeneminen saadaan kuluvana vuonna pysäytetyksi supistamalla laajennus- ja uusinvestointeja.

Tienkäyttäjät ovat tyytyväisiä pääteiden hoidon tasoon. Sen sijaan alempilukkaisten teiden hoidon tasoon ollaan tyytymättömiä. Hoidon tason olennainen nostaminen ei kuitenkaan ole mahdollista.

Pääteiden kunto on hyvä eikä tilanne ole viime vuosina sanottavasti heikentynyt. Sen sijaan muiden päällystettyjen teiden kunto on heikentynyt ja siitä on saatu negatiivista palautetta tienkäyttäjiltä.

Päällystettyjen teiden kunto on kokonaisuudessaan heikentynyt 1990-luvun puolivälistä lähtien. Tiestön



Kuva 7. Asiakastytytyväisyytuloksia vuodelta 2002

kunnon jälkeensäjäämän arvo on tällä hetkellä noin 450 miljoonaa euroa. Tämä aiheuttaa tienkäyttäjille 50 miljoonan euron ja tienpitäjälle 30 miljoonan euron vuotuiset lisäkustannukset verrattuna optimikuntoiseen tieverkkoon. Optimitilaan pääseminen edellyttäisi noin 800 miljoonan euron investointia tieverkon kuntoon.

Sorateilla kelirikon määrä vaihtelee vuosittain, mutta pitkän aikavälin trendi on ollut laskeva. Vuosittain inventoituja kelirikko-kohteita on ollut noin 1000 kilometriä. Ongelmana on edelleen soratiestön kauttaaltaan heikko rakenteellinen kunto. Vuosittain kelirikko-kohteita parannetaan 50 - 100 kilometriä.

Pääosa silloista on vielä hyväkuntoisia. Huonokuntoisten siltojen osuus on kohtalaisen pieni, mutta lukumäärä on kasvamassa. Korjausta vaativien siltojen määrä on kasvanut nopeammin kuin niitä on voitu korjata. Jatkossa peruskorjausikään tulevien siltojen määrä lisääntyy selvästi.

Uusiin laajennus- ja uusinvestointeihin ei ole paljon mahdollisuuksia. Liikenneturvallisuuden lisäksi investoinneilla ei voida juurikaan tukea muiden tavoitteiden toteuttamista. Rahoitustaso ei mahdollista liikenteen kasvusta, maankäytön kehittymisestä tai elinkeinoelämän tarpeidesta johtuvia investointeja.

Muuttoliikkeen tarpeisiin ei voida vastata

Kasvavien kaupunkiseutujen ongelma on liikenteen keskimääräistä voimakkaampi kasvu. Sen aiheuttamiin tar-

peisiin Tiehallinnolla ei ole valmiutta vastata. Ongelmat ovat jo nähtävissä ja tulevat edelleen kärjistymään suunnitelmakauden aikana. Tiehallinto ei pysty toteuttamaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien investointihankkeita yleisten teiden osalta, eikä riittävässä määrin myöskään perustienpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä toimenpiteitä.

Investointeja tarvitaan muun muassa joukkoliikenteen sujuvuutta turvaaviin järjestelyihin, lisäkaistoihin, pysäkkijärjestelyihin ja matkaketjujen toimivuuteen. Kaupunkiseutujen pääteiden toimivuus edellyttää eritasoliittymien täydentämistä, kaistajärjestelyjä ja monia pikaparannustoimenpiteitä. Kiireellisiksi luokiteltuja meluntorjuntahankkeita tulisi voida toteuttaa.

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen vaikeaa

Tiehallinto on sitoutunut noudattamaan valtioneuvoston periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Periaatepäätös edellyttää viiden kuolemaan johtaneen onnettomuuden ehkäisemistä vuosittain Tiehallinnon toimenpiteillä. Tulostavoitteen mittarina käytetyn laskennallisen henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien (heva) vähenemän kannalta se merkitsee 50 hevan vähenemää vuositasolla ja yhteensä 200 hevan vähenemää koko suunnitelmakaudella.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan esitykseen sisältyi merkittävä turvallisuusinvestointien lisäys. Turvallisuustoimenpiteitä esitettiin erityisesti vilkkaimmille pääteille, joilla kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski on suurin. Investointien vähetessä liikenneturvallisuustavoitetta ei voida kuitenkaan toteuttaa neuvottelukunnan esittämällä tavalla. Nykyisellä rahoitustasolla ja painotuksilla tavoitteeseen edetään lyhytjänteisesti pääasiallisesti pienillä liikenneturvallisuustoimilla ja nopeusrajoituksilla. Toivottujen vaikutusten saavuttamien edellyttäisi nopeuksien valvonnan samanaikaisista kehittämistä. Nopeusrajoitusjärjestelmän suuremmat tarkistukset edellyttävät yhteiskunnallista keskustelua ja poliittisia kannanottoja.

Päätieverkon modernisoimiseen ei ole mahdollisuuksia

Päätieverkolla on runsaasti yhteysvälejä, joita on tarpeen modernisoida liikenneturvallisuuspuutteiden ja pullonkaulojen poistamiseksi sekä elinkeinoelämän tarpeiden tukemiseksi. Päätieverkon modernisoimiseen on kuitenkin vain vähäisiä mahdollisuuksia.

PERUSTIENPITO 2004 - 2007

Perussuunnitelma

Tienpidon perussuunnitelman lähtökohtana on vuoden 2003 talousarvioesityksen 600 miljoonan euron taso perustienpidossa.

Tienpidon painotukset

Tienpidon keskeisenä tavoitteena on varmistaa tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus, kunto ja liikenneturvallisuus.

Hoidon taso säilytetään nykyisellään. Talvihoidossa noudatetaan vuonna 2001 tarkistettuja toimintalinjoja.

Tiestön kunnon heikkeneminen pysähtyy nykyisten toimintalinjojen mukaisesti vuonna 2002. Tiestön kunto säilytetään suunnitelmakaudella nykytasolla.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit suunnataan ensisijaisesti liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaisiin toimenpiteisiin. Näitä ovat liikenneympäristön pehmentämiset, kaiteiden parantamiset, riista-aidat, kevyen liikenteen väylät ja alikulut, liittymien parantamiset, valaistukset ja taajamien nopeusrajoituksia tukevat toimenpiteet. Vain liikenneturvallisuusinvestoinnit ja aivan välttämättömät akuutit toimenpiteet ovat mahdollisia.

	Perussuunnitelma 600 M€	Kehittämissuunnitelma 650 M€
1. Kehittäminen - hankkeet - pääteiden turvallisuusteema	5	5 1 - 2
2. Perustienpito (ilman nopeusrajoituksia)	20	23
3. Nopeusrajoitukset ja niiden valvonta	25	20
Yhteensä	50	50

Taulukko 2. Vaihtoehtojen vaikuttavuus suhteessa 50 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä tavoitteeseen

Investoinneilla ei voida tukea maankäytön ja elinkeinoelämän toiminnan kehittymisestä aiheutuvia tarpeita eikä parantaa kaupunkiseutujen pääteiden ja runkoverkon sujuvuutta.

Liikenneturvallisuudessa Tiehallinnon liikenneturvallisuustavoitteeksi on valtioneuvoston periaatepäätöksen pohjalta arvioitu 50 hevan vähenemä vuosittain. Tavoitteen saavuttamiseksi perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit sekä muut toimet suunnataan pääasiassa liikenneturvallisuutta tehokkaasti parantaviin toimenpiteisiin. Nopeusrajoituksia tarkistetaan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti. Arvion mukaan puo-



Perussuunnitelma milj. €	Tot. 2001	Arvio 2002	TAE 2003	TTS-kausi			
				2004	2005	2006	2007
Perustienpito,	552,4	637,8	603,7	600,0	600,0	600,0	600,0
Hallinto	78,4	83,4	79,2	88,0	86,0	86,0	86,0
Hoito	206,2	220,3	205,0	195,9	190,1	190,1	190,1
Ylläpito ja korvausinv.	136,0	182,0	196,3	200,0	200,0	200,0	200,0
Laajennus- ja uusinv.	97,9	112,5	89,9	93,1	106,3	108,1	108,1
Suunnittelu	25,5	28,9	25,0	21,3	22,1	22,1	22,1
Liikenteen hallinta	6,0	6,5	6,0	7,0	7,5	7,5	7,5
Palveluprojektit	19,7	22,0	12,6	4,2			
Sopeuttaminen	2,3	1,6	3,9	4,1	1,7		
Tuotot (kuntien osuudet)	-19,6	-19,4	-14,2	-13,6	-13,7	-13,8	-13,8

Taulukko 3. Perustienpidon rahankäyttösuunnitelma, perussuunnitelma 600 miljoonaa euroa

let tavoitteesta saadaan perustienpidolla ja kehittämissuunnitelmissa ja toinen puoli nopeusrajoitusten tarkistuksilla.

Liikenteen hallinnassa toiminta keskittyy ajantasaisen liikenteen ja kelin seuranta- ja järjestelmän ylläpitämiseen ja kehittämiseen sekä liikenteen hallinnan peruspalvelujen tuottamiseen.

Liikennekeskustoiminnan painopiste on valtakunnallisen vuonna 2003 aloittavan liikennekeskusyksikön toiminnan kehittämisessä. Nykyisen yhdeksän toimipisteen sijaan toiminta keskittyy neljään pisteeseen: Helsinkiin, Turkuun, Tampereelle ja Ouluun. Helsingin toimipisteen tavoitteena on kehittyä pääkaupunkiseudun liikenteen hallintakeskukseksi.

Peruslaskelmataso

Valtioneuvoston vahvistama perustienpidon rahoituskehys on suunnitelmakaudella noin 45 miljoonaa euroa pienempi kuin perussuunnitelman pohjana oleva vuosien 2002 ja 2003 taso.

Peruslaskelmatason mukaisella rahoituksella noudatetaan nykyisiä toimintalinjoja. Rahoitus käytettäisiin pääasiassa hoitoon ja ylläpitoon siten, että

- tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus voidaan turvata
- hoidon taso säilyy nykyisellään
- ylläpidon linjauksena on tieverkon kunnon säilyttäminen.

Investointirahat käytettäisiin keskeneräisten hankkeiden toteuttamiseen, yhteisesti rahoitettavien ohjelmien loppuun rahoittamiseen. Uusia laajennus- ja uusinvestointeja voitaisiin aloittaa vain vähän.

Kehittämissuunnitelma

Tienpidon kehittämissuunnitelmassa perustienpidon rahoitustaso on 650 miljoonaa euroa. Lähtökohtana on elinkeinoelämän, väestön ja alueiden perustoiminnot turvaava palvelutaso. Rahoitustasoa on arvioitu LVM:n työryhmässä Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004 - 2007.

Tienpidon painotukset

Tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus, kunto ja liikenneturvallisuus turvataan.

Hoidon taso säilytetään nykyisellään. Talvihoidossa noudatetaan vuonna 2001 tarkistettuja toimintalinjoja.

Tiestön kuntoon käytettävää ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitusta lisätään niin, että kunto kääntyy suunnitelmakaudella nousuun.

Perustienpidon investointeja suunnataan nykyisten toimintalinjojen mukaisesti liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Lisärahoitusta käytetään muun muassa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen aseman parantamiseen, ympäristöhaittojen ehkäisemiseen ja maakuntien priorisoimisiin hankkeisiin.

Yhteisesti rahoitetaan lossien korvaaminen silloilla, liittymäohjelman loppuun saattaminen, pohjavesien suojausohjelma sekä EU-hankkeiden kansalliset osuudet.

Liikenneturvallisuustavoitteen toteutumista tuetaan lisäämällä liikenneturvallisuusinvestointeja sekä erityisesti pääteiden pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Nopeusrajoitusjärjestelmää tarkistetaan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisilla toimenpiteillä. Perustienpidolla ja kehittämisinvestoinneilla saavutetaan liikenneturvallisuustavoitteesta kaksi kolmasosaa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisten nopeusrajoitustoimenpiteiden toteuttamista.

Perustienpidon toimintalinjat

Hoito

Talvihoidossa toimitaan vuonna 2001 suunnittelukaudella hyväksytyjen toimintalinjojen mukaan ²⁾. Tavoitteena on liikenteen mahdollisimman yllätyksettömät olosuhteet ja liikenteen hyvä toimintavarmuus. Palvelutaso ei muutu merkittävästi kauden aikana. Pääties-tön ajo-olosuhteet ovat hyvät, seututeiden tyydyttävät ja yhdysteiden vähintäänkin riittävät. Kevyen liikenteen väylien palvelutaso on hyvä.

Maaseudun perusverkon palvelutaso ei tällä hetkellä tyydytä tienkäyttäjien enemmistön tarpeita. Erityisesti ammattiliikenteellä on vaikeuksia ongelmallisissa säissä. Tiestön hoitotasoa parannetaan kohdennetuilla täsmätoimenpiteillä. Myös urakoitsijoiden palveluvalmiutta lisätään. Tavoitteena on varmistaa jokapäiväisten toimintojen edellyttämä liikennöinti ja tasavertaiset toimintaedellytykset eri alueilla.

Talviliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi on tärkeää säilyttää nykyinen hoitotaso. Turvallisuustason olennainen parantaminen talvihoidon keinoin ei ole mahdollista. Yksittäisten tieosuuksien laatutasoa säädetään kuitenkin liikenteen toimivuuden seurannan ja asiakaspalautteiden pohjalta. Liikenneturvallisuus on eri vuo-



denaikoina keskimäärin samalla tasolla, kohtaamisen-nettomuuksien riski korostuu talvella.

Pohjavesivaikutusten vähentämiseksi suolan käyttöä rajoitetaan hallitusti erityisesti pohjavesialueille. Hoitotason muuttuessa liikenteen toimivuus ja turvallisuus varmistetaan muilla keinoilla, tarvittaessa nopeusrajoituksin. Suolaa parempien vaihtoehtojen tutkimista jatketaan. Uusien, mahdollisesti kalliimpien menetelmien käyttöönotosta päätetään kokonaisvaikutusarviointien pohjalta. Rahoituskehityksessä siihen ei vielä ole varauduttu.

Sorateilla tienkäyttäjät kokevat hoitotason liikenteen tarpeisiin nähden puutteelliseksi. Suunnittelukaudella pyritään nykyistä hieman parempaan tasoon. Maaseudun vähäliikenteinen tiestö tulee edelleenkin säilymään pääosin sorapintaisena ³⁾.

Liikenneympäristön hoidossa toimitaan hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisesti ⁴⁾. Hoidon taso on aiemman käytännön mukainen. Tiemerkintöjen käyttö yhtenäistetään pyrkimällä yhtenäisiin menettelyihin maan eri osissa.

Hoito miljoonaa euroa	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Talvihoito	98,8	93,3	88,8	85,5	85,5	85,5
Liikenn ympäristön hoito	53,3	47,1	45,9	44,7	44,7	44,7
Rakenteiden ja laitteiden hoito	14,8	12,3	11,7	11,2	11,2	11,2
Sorateiden hoito	31,5	29,8	28,0	27,2	27,2	27,2
Lauttaliikenteen hoito	21,9	21,8	21,5	21,5	21,5	21,5
Hoito yhteensä	220,3	204,3	195,9	190,1	190,1	190,1

Taulukko 4. Hoidon kustannukset tuotteittain

Ylläpito ja korvausinvestoinnit

Nykytila ja tulevaisuuden haasteet

Päällystettyjen teiden kunto on heikentynyt vuodesta 1995 lähtien. Huonokuntoisten teiden määrällä mitattuna heikkeneminen on ollut keskimäärin 200 - 300 kilometriä vuodessa. Vuosina 2002 ja 2003 rahoitus nostetaan tasolle, jolla päällystettyjen teiden kunnon heikkeneminen pysähtyy. Päällysteiden kunto säilytetään suunnitelmakaudella vuoden 2002 tasolla.

Saavutettava kuntotaso on hallitusohjelman tavoitteen alapuolella. LVM:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2003 - 2006 mukaan liikenneinfrastruktuurissa tavoitellaan tasoa, jossa infrastruktuurin omistajan ja liikenteen yhteenselaskettut kustannukset ovat mahdollisimman pienet. LVM:n kuntotavoitteen saavuttaminen edellyttäisi rahoituksen selvää nostamista nykyisestä.

Sorateiden rakenteen tilaa mitataan runkokelirikon määrällä ja asetetuilla painorajoituksilla. Runkokelirikosta kärsiviä sorateita on viimeisen viiden vuoden aikana inventoitu 3 200 kilometriä. Inventoituja kelirikko-kohteita on ollut vuosittain noin 1 000 kilometriä ja kelirikkorajoituksia noin 3 000 - 4 000 kilometriä. Osittain määrä riippuu painorajoitusten toimintalinjasta, jolla pyritään minimoimaan elinkeinoelämälle aiheutuvia haittoja. Painorajoitusten määrä on vähentynyt viimeisen 15 vuoden aikana.

Sorateiden kelirikko aiheuttaa tien käyttäjille lisäkustannuksia. Esimerkiksi metsäteollisuus on arvioinut vuotuiset kelirikon aiheuttamat lisäkustannukset 67 miljoonaksi euroksi. Yhteiskuntatalouden kannalta runkokelirikolle alttiita tieosuuksia on perusteltua vähentää nykyisestä 3 200 kilometristä 1 000 - 1 500 kilometriin.

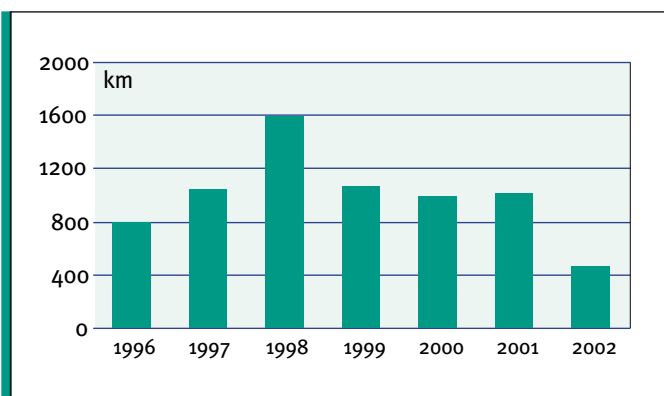
Siltojen tilaa kuvaavat siltojen ikäjakautuma, siitä johdettu peruskorjaustarve sekä siltojen yleistarkastuksilla saadut arviot siltojen yleiskunnosta.

Peruskorjausikäen tulevien siltojen lukumäärä lisääntyy voimakkaasti suunnitelmakaudella. Siltojen ylläpidossa on haasteena löytää sellaiset strategiat, jotka minimoivat siltojen elinkaarikustannukset. Ylläpito edellyttää rahoituksen lisäämistä TTS-kaudella. Kuntoindeksillä mitattuna kaikkien siltojen yleiskunto on heikentynyt hitaasti viime vuosina.

Tavoitteet ja toimenpiteet suunnitelmakaudella

Perussuunnitelmassa tieverkon kunto säilytetään vuoden 2002 tasolla. Kehittämissuunnitelmassa kunto käännetään hitaasti nousuun.

Päällystettyjen teiden kuntotaso säilyy vuoden 2002 tasolla. Huonokuntoisten teiden määrä säilyy nykyisel-



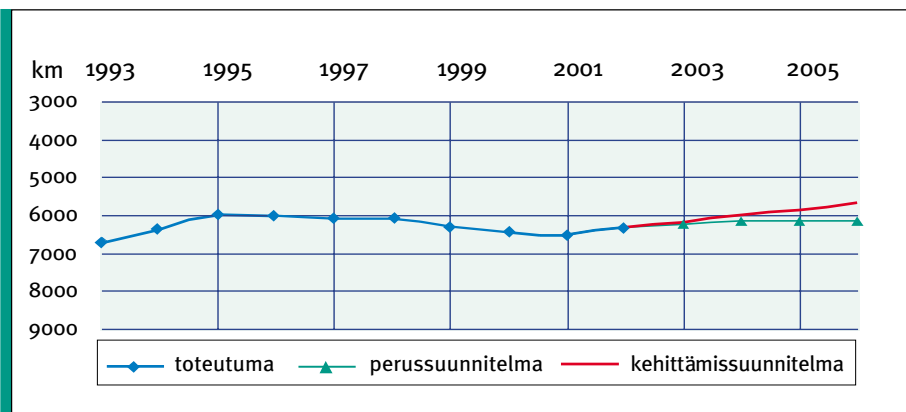
Kuva 8. Runkokelirikkoisten teiden määrä 1996 - 2002

lään. Kehittämissuunnitelmassa huonokuntoisten teiden määrä kääntyy hitaasti laskuun ⁵⁾.

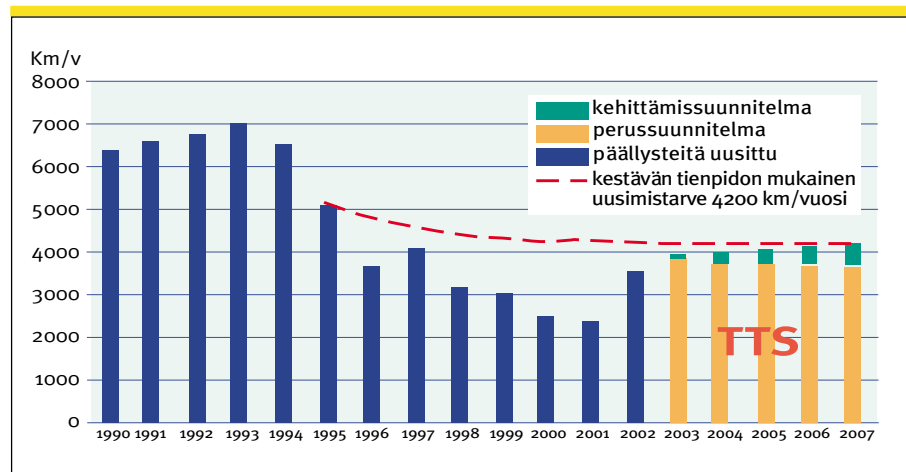
Tavoitteena on nostaa päällysteiden uusimismäärät TTS-kaudella kestävä ylläpidon tasolle. Kehittämissuunnitelmassa päästään lähelle tätä tasoa, mutta koko jälkeenjäämän kurominen ei ole mahdollista.

Sorateiden runkokelirikkoa vähennetään 50 - 100 kilometriä vuodessa. Toimenpiteet suunnataan liikenteellisesti tärkeimmille tieosuuksille.

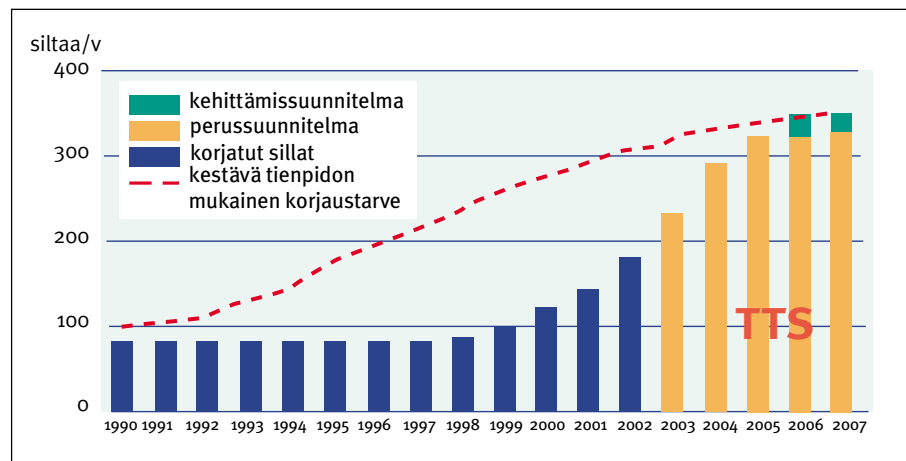
Siltojen ylläpidossa tavoitteena on siltojen kunnon säilyttäminen nykyisellään ⁶⁾.



Kuva 9. Huonokuntoisten teiden määrä eri vaihtoehdoilla



Kuva 10. Päällysteiden uusimisessa tavoitteena on kestävä ylläpidon taso



Kuva 11. Tavoitteena on siltojen kunnon jälkeen jäämän kasvun pysäyttäminen

Ylläpito ja korvausinvestoinnit (M€)	2003	2004	2005	2006	2007
Päällysteiden ylläpito	73,7	78,0	78,2	78,2	78,2
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	15,6	14,9	14,5	14,5	14,5
- päällysteet	3,94	3,77	3,67	3,67	3,67
- soratiet	7,72	7,38	7,18	7,18	7,18
- sillat	3,93	3,76	3,65	3,65	3,65
Korvausinvestoinnit	110,7	107,10	107,3	107,3	107,3
- päällysteet	73,36	66,23	65,13	63,13	63,13
- soratiet	15,28	15,62	14,82	14,82	14,82
- sillat	22,07	25,24	27,35	29,35	29,35
Yhteensä	200	200	200	200	200

Taulukko 5. Rahoituksen käyttö, perussuunnitelma

Ylläpito ja korvausinvestoinnit (M€)	2003	2004	2005	2006	2007
Päällysteiden ylläpito	74	80	82	85	90
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	16	16	17	17	17
- päällysteet	4	4	4	4	4
- soratiet	8	8	9	9	9
- sillat	4	4	4	4	4
Korvausinvestoinnit	110	109	111	113	113
- päällysteet	72	68	69	68	66
- soratiet	19	16	14	15	16
- sillat	19	25	28	30	31
Yhteensä	200	205	210	215	220

Taulukko 6. Rahoituksen käyttö, kehittämissuunnitelma

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit

Perustienpidon investointien määrä on **perussuunnitelmassa** 95 - 105 miljoonan euron tasolla. Siinä ovat mukana kuntien arviolta noin 13,5 miljoonan euron kustannusosuudet. Rahoituksesta pieniin tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin käytetään noin 35 miljoonaa euroa ja yhteisesti rahoitettaviin ohjelmiin noin 10 miljoonaa euroa. Loppuosalla toteutetaan tulostavoitteiden mukaisia toimenpiteitä sekä liikenteen kasvusta, toimintaympäristön muutoksista ja alueellisista tarpeista johtuvia pieneköjä hankkeita.

Yhteisesti rahoitettaviin ohjelmiin kuuluvat lossien korvaaminen silloilla, liittymäohjelman loppuun saattaminen, EU-ohjelmahankkeiden kansalliset rahoitusosuudet sekä pohjavesien suojausohjelma. Losseja korvaavia siltoja käynnistetään vuonna 2003 Pinoperä, T sekä Toijansalmi, KaS. Vuonna 2004 käynnistetään Wattkast, T, Ulkoluoto, T sekä Mönni, SK.

Perustienpidon investoinnit ovat pieniä, yleensä alle miljoonaa euroa. Yli kahden miljoonan euron hankkeita voi yleensä toteuttaa vain yhteisesti rahoitetuilla ohjel-

M€	2003	2004	2005	2006	2007
Losseja korvaavat sillat	5,3	8,2	4,8		
Liittymäohjelma	16,9	3,1			
Bussijokeri	0,8				
EU-ohjelmahankkeet	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1
Pohjavesiohjelma	2,1	1,7	2,0	2,0	2,0
Yhteensä	31,2	19,1	12,9	8,1	8,1

Taulukko 7. Yhteisesti rahoitettavien hankkeiden ohjelma

milla. Rahoitustasosta johtuen muun muassa alueiden kehittymistä tukevat investoinnit, joukkoliikennekaistat ja eritasoliittymien täydentämiset jäävät toteuttamatta. Perustienpidon investoinneilla vaikutetaan eniten liikenneturvallisuustavoitteen toteutumiseen. Parantamalla kevyen ja joukkoliikenteen asemaa tuetaan samalla sosiaalisen kestävyys toteutumista. Tienpidon ja liikenteen ympäristöhaitat vähenevät hankkeiden vaikutusalueilla.

Kehittämissuunnitelmassa investointien rahoitus lisääntyy noin 40 miljoonaa euroa. Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden osuutta lisätään 5 miljoonaa euroa. Loppuosalla poistetaan liikenteen toimivuutta haittaavia pullonkauloja, toteutetaan alueellisista tarpeista lähteviä kuntien ja maakuntien priorisoimia hankkeita, joukko- ja kevytliikenteen asemaa parantavia toimenpiteitä sekä edistetään liikenteen hallintaa.

Liikenteen hallinta

Toiminta painottuu toimintalinjojen ⁷⁾ mukaisesti pääteiden ongelmakohteisiin, suurten kaupunkien sisään-tulo- ja kehäteille sekä moottoriväylien ympäristöihin, joissa liikenteen hallinta vaikuttaa tehokkaimmin. Keskitetään toimintoihin, jotka parhaiten varmistavat turvallisuuden, sujuvuuden ja kysynnän tehokkaan hoitamisen.

Rahoituksen käyttö painottuu ajantasaisen liikenne- ja kelitiedon keruun ja hallinnan kattavuuden sekä luotettavuuden varmistamiseen.

LVM:n hallinnonalan liikennetelematiikan toimintalinjojen mukaan liikenneverkon kansainvälisillä runkoyhteyksillä on oltava ajantasainen liikenteen tiedotus- ja häiriönhallinta. Myös muuttuvan ohjauksen tulee olla ajantasaista. Tämä edellyttää Tiehallinnolta liikenteen ja kelin seurantajärjestelmän toteuttamista pääteiden runkoverkolle suunnitelmakaudella.

Toimenpiteet suunnitelmakaudella

- Kehitetään edelleen liikennekeskustoimintaan perustuvaa liikenteen tiedotuksen, ohjauksen ja häiriönhallinnan tuottamista sekä ajantasaisen seurantatiedon hankkimista. Tuetaan kaupallisia liikenteen palveluja antamalla luotettavaa lähtötietoa. Tiehallinnon ja eri viranomaisten kesken toteutetaan yhteiset toimintamallit ja yhteensopivat tietojärjestelmät, joiden tavoitteena on alueellisista tarpeista lähtevän liikenteen hallinnan kehittäminen.

- Ylläpidetään kansallista tie- ja katutietojärjestelmää Digiroadia.
- Jatketaan nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämisen suunnittelua ja vaikutusten tarkastelua. Toteutetaan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisia nopeusrajoitusten tarkistuksia. LVM:n antamien nopeusrajoitusten yleisohjeiden muuttosta edellyttävistä tarkistuksista tehdään esitykset ministeriölle.
- Lisätään automaattista nopeudenvälvontaa yhteistyössä poliisin kanssa noin 500 kilometrin matkalla.

Kehittämissuunnitelmassa

- Toteutetaan runkoverkon ajantasaiset liikenteen ja kelin seurantajärjestelmät tehtyjen suunnitelmien mukaisesti.

Suunnittelu

Suunnitteluun kuuluu liikennejärjestelmäsuunnittelu, tiehankkeiden esisuunnittelu sekä tie- ja rakennussuunnittelu.

Haasteena on konkretisoida liikenne- ja viestintäministeriön yleistavoitteet ja yhteiskunnan tarpeet, viedä ne suunnitelmiin, toimintalinjoihin ja ohjelmiin sekä varmistaa, että hankkeet palvelevat asetettuja tavoitteita. Suunnittelulta edellytetään entistä parempaa tietoisuutta tiehankkeiden ja tienpidon vaikutuksista sekä vaikutusten jatkuvaa seurantaa.

Tiehallinnon vision mukaisesti tienpidossa korostuvat entistä enemmän asiakaslähtöisyys ja koko liikennejärjestelmän näkökulma. Se edellyttää aktiivista osallistumista yhteiskunnalliseen keskusteluun ja paikalliseen sekä alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, laaja-alaista yhteistyötä maankäytön suunnittelussa sekä sitä palvelevien selvitysten laatimista. Suunnittelun vuorovaikutus- ja osallistumismenettelyillä tuetaan sosiaalisen kestävyys toteutumista ja otetaan huomioon paikalliset elinkeinoelämän ja asukkaiden sekä muiden tienkäyttäjien tarpeet.

Tienpidolle asetettujen tavoitteiden toteutuminen edellyttää tuotteiden suunnitteluohjeiden ja laatuvaatimusten tarkistamista sekä uusien teknisten ratkaisujen jatkuvaa kehittämistä.

KEHITTÄMISINVESTOINNIT

Perussuunnitelma

Perussuunnitelmassa oletetaan, ettei TTS-kaudella aloiteta uusia hankkeita talousarvioissa jo päätettyjen lisäksi. Ainoastaan vuonna 2003 käynnissä olevat hankkeet toteutetaan valmiiksi ja näiden lisäksi toteutetaan vuoden 2002 talousarviossa periaatteessa päätetty E18:n moottoritiejakso Muurla - Lohja. Kauteen 2004 - 2007 kohdistuu näiden lähtökohtien perusteella taulukon 8 mukainen jatkorahoitustarve. Muurla - Lohja ja Lahdentie -hankkeista jää lisäksi rahoitustarvetta suunnitelmakauden jälkeen.

Jatkorahoitustarve	Kausi 2004-07	Myöhempi tarve
Ennen TA2003:a päätetyt:		
Keh. momentin päättyvät (mom ..77)	6 M€	-
Lohja-Lohjanharju (mom ..78)	31 M€	-
Muurla - Lohja (mom ..78)	210 M€	100 M€
Kokonaishankkeet (mom ..79)	23 M€	-
Lahdentien jälkirahoitus (mom ..79)	67 M€	70 M€
TA2003:n uudet hankkeet (mom ..78):		
- Vt 13 Nuijamaan raja-asema		
- Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 1. vaihe		
- Vt 5 Joroinen - Varkaus		
- Vt 4 Lahti - Heinola		
- Vt 4 Jyväskylä - Kirri		
- Vt 8 Raision kohta		
TA2003:n uudet yhteensä	160 M€	-
Jatkorahoitustarve yhteensä	497 M€	170 M€

Taulukko 8. Aiemmistä päätöksistä johtuva jatkorahoitustarve

Kehittämissuunnitelma

Suurten hankkeiden kehittämissuunnitelmavaihtoehdolle ei ole annettu suunnittelukehyksiä. Lähtökohtaa antavat kuitenkin LVM:n vuonna 2004 alkavaa hallituskautta varten tekemät selvitykset sekä LVM:n TTS 2004-07, joiden mukaan tie-, rata- ja vesiväylien uusiin hankkeisiin tavoitellaan kaudella 2004 - 07 noin miljardin euron rahoitusta. Käytännössä uusiksi hankkeiksi on kuitenkin tulkitettava vuonna 2003 alkavat hankkeet, jotka yhtä lukuun ottamatta lisättiin talousarvioon vasta eduskuntakäsittelyssä.

Kehittämismallivaihtoehdon lähtökohtana Tiehallinto on arvioinut, että tiehankkeiden osuus voi olla yllä mainitusta miljardista eurosta noin 600 miljoonaa euroa. Se mahdollistaisi taulukossa 9 esitetyn hankeohjelman toteuttamisen optimaalisella tavalla aloittamalla tasaisesti 3 - 4 hanketta vuosina 2004-06.

Ehdotetun hankeohjelman lähtökohtana on Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman 2003 - 2006 hankekorin. Siinä esitettyjen hankkeiden korkea priorisointi on saanut tukea niin sidosryhmiltä kuin

LVM:n selvityksistäkin. Lisäksi on laadittu ehdotus neljästä teemapaketista, jotka sisältävät useampia yksilöityjä keskisuuria niin sanottuja väliin-putoajahankkeita, joiden toteuttaminen perustienpidon rahoituksella ei ole mahdollista. Lisäksi esitetään kolme uutta hanketta, jotka mahdollisesti aloitetaan kauden lopulla.

Varsinaisen esityksen uusien hankkeiden ja teemapakettien kustannusarvioiden summa on 707 miljoonaa euroa. Niiden rahoitustarve on TTS-kauden aikana noin 410 miljoonaa euroa, jolloin myöhemmin rahoitettavaksi jää 300 miljoonaa euroa. Yhdessä vuonna 2003 aloitettavien hankkeiden kanssa uusien rahoitustarve TTS-kaudella on siten 570 miljoonaa euroa. Kokonaistarve ennen vuotta

2003 päätettyjen kanssa on noin 910 miljoonaa euroa eli keskimäärin 230 miljoonaa euroa vuosittain.

Suunnitelman mukaiset hankkeet kohdistuvat valtaosin tärkeimmälle ja vilkkaimmalle tieverkolle, yleensä valta- teille. Hankkeiden yleispiirteisenä sijaintina voidaan hahmottaa jako pääkaupunkiseutuun, muuhun kaupunkiseutuun ja linjahankkeisiin. Tämä jako antaa pitkälti viitettä myös hankkeen taustalla oleviin syihin ja ensisijaisiin kohderyhmiin. Tarkemmat perustelut ja kuvaukset ovat liitteenä olevissa hankekorteissa.

Hankkeet	M€	H/K	Toimenpide 1)	Sijainti 2)
Vt 6 Koskenkylä-Kouvola (puuttuvat par. osat)	10		2-k tien parantam.	L
Mt 100 Hakamäentie, Helsinki *)	50	2,9	2-k -> 4-k, eritasol.	PKS
Mt 101 Kehä I, Tapiola-Leppävaara (2 osaa)*)	60	5,5	eritasol., joukkol.	PKS
Vt 2 Vihti-Pori	35	1,2	2-k tien parantam.	L
Vt 6 Lappeenranta-Imatra	119	1,5	2-k -> 4-k, eritasol.	K+L
Vt 4 Lusi-Vaajakoski	54	1,6	2-k tien parantam.	L
Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 2. vaihe	57	2,9	2-k -> mo	K+L
Vt 4 Kemin kohta ja sillat	48	2,2	mol -> mo, mol	K
Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa	25	2,3	2-k tien rakentam.	K
Vt14 Savonlinnan keskusta	50	4,5	ohitus, silta	K
Kt 50 Kehä III, V:koski-Lentoas.)*	105	3,1	4-k tien parant.	PKS
Mahdolliset lisähankkeet				
Vt 5 Lusi-Mikkeli (puuttuvat par. osat)	17		2-k tien parantam.	L
Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti	42	3,8	2-k -> 4-k, eritasol.	PKS
Vt 20 Kuusamontie, Oulu *)	19	2,6	2-k -> 4-k, eritasol.	K
Teemapaketit				
Teema 1 Pääteiden keskisuuret turv.kohteet	40			L
Teema 2 Satama- ja terminaaliyhteydet *)	30			K
Teema 3 Pääkaupunkiseudun meluntorjunta*)	12			PKS
Teema 4 Liikenteen hallinnan telematiikka	12			K+L
YHTEENSÄ	785			

*) Arvioitu valtion kustannusosuus M€.

- 1) Toimenpiteet: 2-k -> 4-k = 2-kaistaisen tien parantaminen nelikaistaiseksi tieksi
eritasol = eritasoliittymän/liittymien rakentamista
mol -> mo = moottoriliikennetien täydentäminen moottoritieksi
joukkol. = joukkoliikenteen kaistoja yms. erityisjärjestelyjä
- 2) Sijainti:
PKS = pääkaupunkiseutu
K = muu kaupunkiseutu
L = tielinja

Taulukko 9. Esitys TTS-kaudella aloitettaviksi kehittämisinvestoinneiksi. Hankkeet ovat yleispiirteisessä kiireellisyysjärjestyksessä; teemahankkeet voivat limittyä ohjelmaan joustavasti.





VAIKUTUKSET

Ohjelmataason vaikutukset

Suunnitelmakauden investoinneilla ei pystytä vastaamaan odotusten mukaisesti alueiden ja elinkeinoelämän kehittämisestä aiheutuviin haasteisiin.

Kaikilla kasvavilla kaupunkiseuduilla on suunnitelma-kauden lopulla pahasti ruuhkautuneita tieosuuksia. Pahimmin ruuhkautuminen lisääntyy pääkaupunkiseudun suurilla kehäväylillä sekä säteittäisillä sisääntuloiteilla. Tieinvestointien vähäisyys vaikeuttaa liikennejärjestelmän tasapuolista kehitystä hidastamalla joukkoliikenteen kasvua, vaikeuttaa yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kehitystä sekä hajauttaa kaupunkirakennetta.

Peruslaskelmataso, 556 miljoonaa euroa perustienpitoon

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja tieverkon kunto voidaan turvata. Valtioneuvoston asettaman liikenneturvallisuuksustavoitteen toteutumista tuetaan nopeusrajoituspainotteisesti. Tavoitetta ei ole mahdollista saavuttaa. Muiden tavoitteiden tukemiseen on hyvin vähän mahdollisuuksia.

Perussuunnitelma, 600 miljoonaa euroa perustienpitoon

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja tieverkon kunto säilyvät nykytasolla. Pääteillä olosuhteet ovat hyvällä ja muulla osalla tieverkkoa tyydyttävällä tasolla. Alemman luokan tieverkolla palvelutaso säilyy nykyisellä tasolla. Tieverkon heikentynyt kunto aiheuttaa edelleen haittoja elinkeinoelämälle ja palvelujen saatavuudelle. Asiakastytytyvyyden voidaan odottaa säilyvän nykyisellään tai heikentyvän.

Liikenneturvallisuuksustavoitteen saavuttaminen valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti on epätodennäköistä. Toteuttamatta jäävät kustannuksiltaan suuremmat toimenpiteet, esimerkiksi pääteiden kohtamisonnettomuuksien estämiseksi esitetyt toimenpiteet. Liikenteen kasvu lisää onnettomuusriskiä, jolloin osa saavutetusta hyödystä menetetään.

Ympäristön tavoitealueella tienpidon ja liikenteen vaikutukset eivät merkittävästi muutu, eikä ympäristön tila parane. Pohjavesien suojauksessa ja meluntorjunnassa jäädytään selvästi jälkeen tavoitteesta toteuttaa kiireelliset kohteet vuoteen 2010 mennessä. Meluntorjuntatoimenpiteitä toteutetaan osana investointihankkeita. Erillisiä meluntorjuntahankkeita ei toteuteta. Melualue-

eilla asuvien henkilöiden määrä kasvaa. Pohjavesien suojausta rakennetaan erillisinä toimenpiteinä noin 15 kohteessa yhteensä 30 kilometriä.

Päätieverkon vilkkaimmilla yhteysväleillä ja kasvavien kaupunkiseutujen sisääntulo- ja kehäteillä liikenteen toimivuus heikkenee. Työmatkaliikenteen ruuhkautuminen lisääntyy ja joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät. Käynnissä olevien kehittämisinvestointien valmistuminen parantaa toimivuutta pistekohtaisesti. Suurimalla osalla päätieverkon yhteysvälejä liikenteen toimivuus säilyy hyvänä.

Joukkoliikenteen olosuhteet kaupunkiseuduilla heikkenevät pääväylien ruuhkautuessa. Muilla väylillä tilanne säilyy ennallaan. Linja-autoliikenteen reiteillä liikkauksen torjuntaan kiinnitetään erityistä huomiota. Palvelutasoa parannetaan yksittäisillä hankkeilla, kevyen liikenteen yhteyksillä sekä muihin investointeihin sisältyvillä ratkaisulla. **Kevyen liikenteen** olosuhteet paranevat taajamissa jonkin verran nopeussäätelyn ja liikenneturvallisuusjärjestelyjen myötä. Kevyen liikenteen olosuhteiden paranemista hidastaa investointien vähäisyys. Kevyen ja joukkoliikenteen asemaa parantavat investoinnit edistävät **sosiaalista kestävyyttä**, mutta toimenpiteiden riittämättömyyden vuoksi tilanne ei muutu eri liikkujaryhmien näkökulmasta.

Alueiden tasapuolista kehittämistä ei suunnitelmalla voida tukea. Tiestön kunnon säilyttäminen ja vähäiset perustienpidon investoinnit vaikuttavat oikeaan suuntaan, mutta eivät ole riittäviä alueellisiin tarpeisiin nähden.

Kehittämissuunnitelma 650 miljoonaa euroa perustienpitoon + kehittämishankekorin

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan ja tieverkon kunto kääntyy nousuun. Perussuunnitelmaan verrattuna olosuhteet alemman luokan tiestöllä paranevat hitaasti. Tieverkon heikentyneestä kunnosta aiheutuvat haitat elinkeinoelämälle ja palvelujen saavutettavuudelle vähenevät pitkällä aikavälillä. Asiakastytytyvyyden voidaan odottaa paranevan.

Liikenneturvallisuuksustavoitteen saavuttaminen valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti riippuu pääteiden investoinneista. Turvallisuuden parantaminen kestäväällä tavalla investointipainotteisesti luo edellytyksiä tavoitteen saavuttamiseen myös pitemmällä aikavälillä.

Ympäristön tavoitealueella tienpidon toimenpiteiden määrä lisääntyy jonkin verran, mutta ympäristön haittavaikutukset eivät muutu merkittävästi. Pohjavesien suojauksessa ja meluntorjunnassa jäädään vähemmän jälkeen kiireellisten kohteiden toteuttamisessa. Meluntorjuntahankkeilla hidastetaan melualueilla asuvien henkilöiden määrän kasvua.

Päätieverkolla kehittämissuunnitelmassa käynnistyy uusia kehittämisinvestointeja, jotka pääosin valmistuvat kauden ulkopuolella. Työmatkaliikenteen ruuhkautuminen kuitenkin lisääntyy ja joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät. Perussuunnitelmaan verrattuna liikenteen sujuvuuden heikkeneminen on suunnitelmakauden loppupuolella hitaampaa kuin perussuunnitelmassa. Kehittämisinvestointien määrä ei riitä turvaamaan liikenteen sujuvuuden säilymistä kohtuullisena.

Joukkoliikenteen olosuhteet kaupunkiseuduilla heikkenevät pääväylien ruuhkautumisen myötä. Lisäämällä kehittämisinvestointeja heikentymistä voidaan hidastaa perussuunnitelmaan verrattuna. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat perussuunnitelmaa enemmän, kun kevyen liikenteen investointeja voidaan lisätä jonkin verran. Sosiaalisen kestävyuden kannalta kevyen ja joukkoliikenteen asemaa parantavien investointien lisääntyminen edistää tavoitteen toteutumista.

Alueiden tasapuolista kehittymistä voidaan tukea investoinneilla jonkin verran perussuunnitelmaa enemmän toteuttamalla elinkeinoelämän ja palvelurakenteen kehittymistä tukevia investointeja.

Toiminta vaikutusalueilla

Tieliikenteen palvelutaso ja kustannukset

Joukkoliikenteen aseman parantaminen on kaupunkiseuduilla yksi merkittävimmistä keinoista vastata voimakkaasti kasvavan liikenteen haasteisiin. Tiehallinnon tehtävänä on joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittäminen ja matkakettujen toimivuuden lisääminen. Suunnitelmakauden haasteita ovat

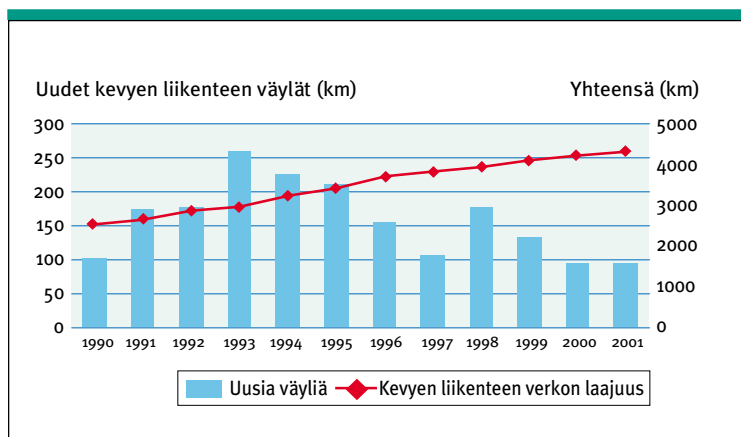
- pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittäminen
- kaupunkiseutujen joukkoliikenteen laatuikätyvähankkeet

- julkisen liikenteen toimintaedellytysten parantaminen alemman tieverkon yllä- ja kunnossapidossa
- linja-autopysäkkien kunnossapidon ja varustuksen parantaminen
- matkakettujen toimivuutta parantavat liityntäpysäköintijärjestelyt ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen pysäkeille.

Joukkoliikenteen aseman parantamiseksi kehitetään uusia toimintatapoja, ratkaisuja, suunnitteluohjeita ja laatuvaatimuksia. Tiehallinto lisää tietoa ja osaamista sekä aloitteellista yhteistyötä joukkoliikennettä koskevissa asioissa. Suunnittelukauden toiminnan pohjana ovat piirien tekemät joukkoliikenteen tarveselvitykset¹⁰⁾.

Vuosittain asetettava tulostavoite ohjaa joukkoliikenteen aseman parantamista suunnittelukaudella.

Kevyen liikenteen väyliä on rakennettu yleisten teiden varsille viime vuosina noin 100 kilometriä, yhteensä niitä on hieman yli 4 000 tiekilometrillä. Lähivuosina kevyen liikenteen väylien määrä kasvaa hitaammin. Kehittämissuunnitelmassa palvelutaso paranee pitkällä aikavälillä.



Kuva 12. Yleiset tiet, joiden varrella on kevyen liikenteen väylät ja uudet rakennetut väylät

Painorajoitettujen teiden pituus riippuu ensisijaisesti runkokelirikon määrästä. Lisäksi siihen vaikuttavat painorajoitusten määräämisessä noudatettavat toimintalinjat. Pitkällä aikavälillä painorajoitukset ovat hitaasti laskeneet.

Runkokelirikkoiset soratiet vähenevät 50 - 100 kilometriä vuodessa sekä perussuunnitelmassa että kehittämissuunnitelmassa.

Hoidon, päällystystöiden ja hallintomenojen kehityksen tunnuslukuja vuodesta 1990 lähtien (kuvat 14-16).

Ylläpidon ja korvausinvestointien kilometrikustannuksiin kuuluvat päällysteiden ylläpito, rakenteiden ja laitteiden ylläpito ja korvausinvestoinnit.

Verkon osa	Ylläpidon kustannus euroa/km
Runkoverkko	4710
Muut päätiet	2810
Muut tiet	1300

Taulukko 10. Ylläpidon ja korvausinvestointien kustannukset euroa/km eri verkon osilla vuonna 2001, maarekennusindeksi 117,6

Liikenneturvallisuus

Nykytila ja tulevaisuuden haasteet

Tieliikenteessä kuolee vuosittain noin 400 henkilöä, joista yleisillä teillä noin 300. Viime vuosikymmenen alkupuolella onnettomuuskehitys oli myönteinen, mutta viime vuosina kehitys on taantunut.

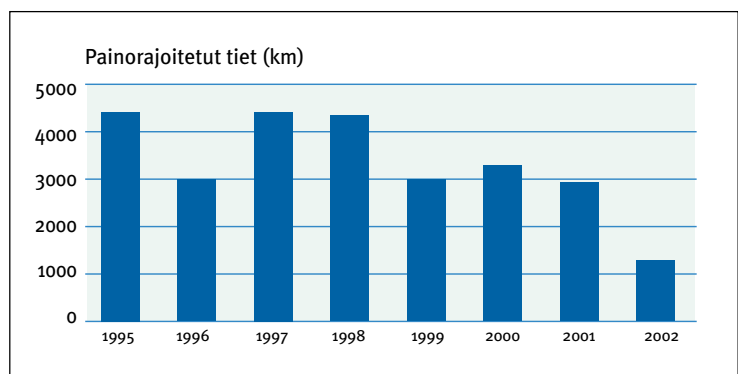
Liikennekuolemista lähes 60 prosenttia tapahtuu pääteillä ja niistä 60 prosenttia runkoverkolla. Pääteiden liikenneturvallisuutta on voitu parantaa vain pienehköillä tie- ja liikenneympäristöä parantavilla toimilla. Pääteiden turvallisuusongelmia niillä ei kuitenkaan voida ratkaista, etenkin kun liikenteen määrän kasvu heikentää turvallisuustilannetta. Useat pääteiden yhteysvälit vaativat modernisoimista ja turvallisuustason selkeää nostoa.

Toimenpiteet suunnitelmakaudella

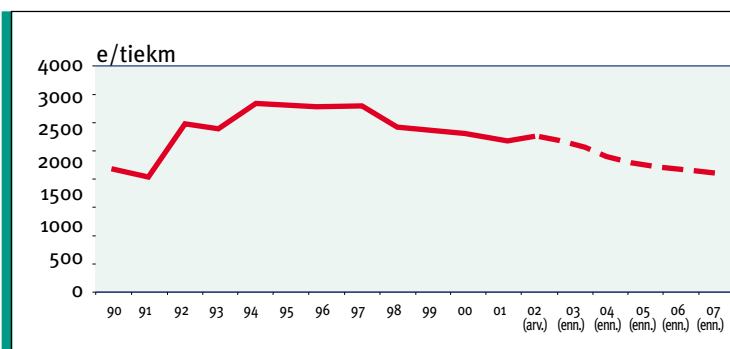
Tiehallinnon suunnitelmakauden tavoite on edistää pitkän aikavälin myönteistä turvallisuuskehitystä yhteistyössä muiden liikenteestä ja liikenneturvallisuudesta vastaavien tahojen kanssa. Tiehallinto varmistaa omalta osaltaan turvallisuutta edistävän toiminnan säännönmukaisuuden ja seurannan. Tavoite täsmennetään tulostavoitteeksi yksivuotisessa tulosohejauksessa^{11,12}.

Tiehallinnon toimintaa kehitetään liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suositusten suuntaisesti

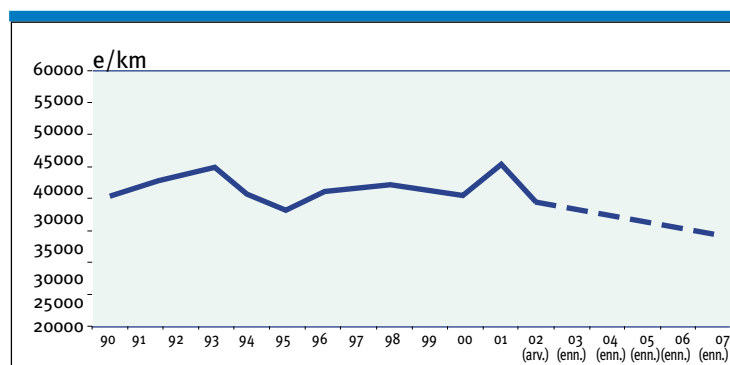
- lisäämällä liikenneturvallisuuden arvostusta
- sisäistämällä liikenneturvallisuus laatu- ja ohjausjärjestelmiin



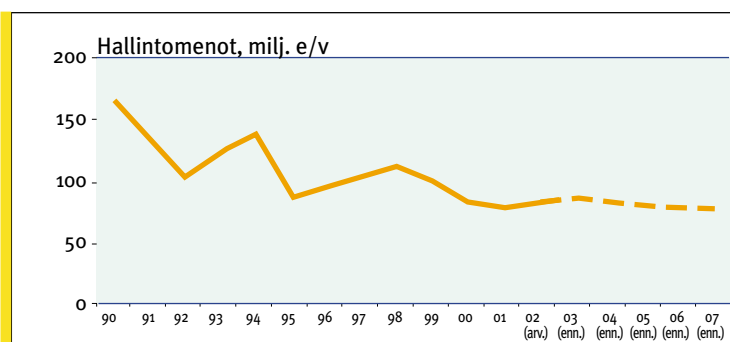
Kuva 13. Painorajoitettujen teiden pituus 1995 - 2001



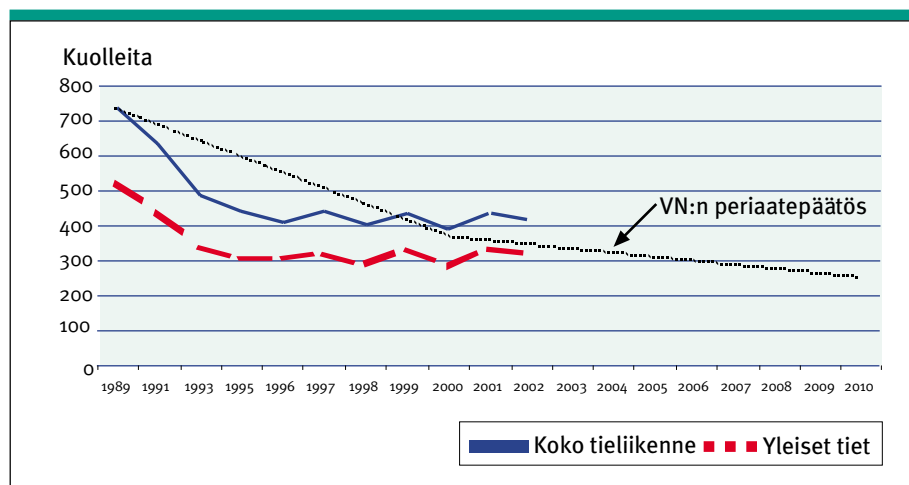
Kuva 14. Hoidon yksikkökustannukset euroa/tiekm vuoden 2002 kustannustasossa



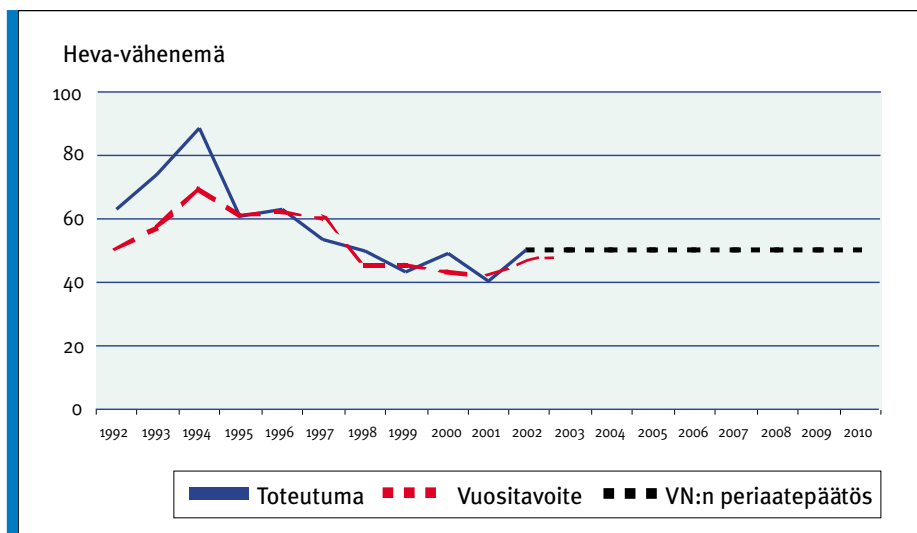
Kuva 15. Päällystysten yksikkökustannukset euroa/päällyskm vuoden 2002 kustannustasossa



Kuva 16. Hallintomenot vuoden 2002 kustannustasossa. (maanrakennuskust.ind., 1990=100)



Kuva 17. Liikenteessä kuol-
leiden määrän kehitystren-
dit ja VN:n periaatepäätök-
sen mukainen lyhyen aika-
välin tavoite vuoteen 2010



Kuva 18. Tiehallinnolle asetetut
henkilövahinkojen vähentämi-
sen vuositavoitteet ja toteutuma
sekä VN:n tavoitteen 2010 mu-
kainen tavoitetaso.

- kehittämällä suunnitelmien ja ympäristön audi-
tointia
- kehittämällä T&K-toimintaa ja tienpidon tuotteita
muun muassa päätieverkon liikenneturvalli-
suuden parantamiseksi
- lisäämällä seurantaa ja osaamista.

Yhteistyötä kehitetään seuraavilla alueilla

- alueellinen liikenneturvallisuustyö
- yhteistyö poliisiviranomaisten kanssa nopeuden
valvonnan kehittämiseksi
- osallistuminen liikennejärjestelmäsuunnitteluun
ja maankäytön suunnitteluun
- liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittämi-
nen
- liikenneturvallisuusvisiota koskevan koulutuksen
järjestäminen
- koulutus- ja tiedotusyhteistyö.

Sosiaalinen kestävyys

Nykytila ja tulevaisuuden haasteet

Tavoitealueella on tehty selvitystyötä Tiehallinnon sisäl-
lä ja yhdessä hallinnonalan ja muiden yhteiskunnan toi-
mijoiden kanssa. Yhteyshenkilöverkoston ja koulutus-
tilaisuuksien avulla on lisätty piirien tietoa ja osaamis-
ta. Ihmisiin kohdistuvaa vaikutusten arviointia on kehi-
tetty sekä hanke- että ohjelmatasolla. Kansalaisten osal-
listuminen ja vuorovaikutuksen kehittäminen nähdään
tulevaisuuden keinona sosiaalisen kestävyys-
takuun takamiseksi.

Tiepiirit ovat kehittäneet alueellista tasa-arvoa ja esteet-
töntä ympäristöä. Alueellinen tasa-arvo on otettu huo-
mioon piirien PTS-työssä tarkasteltaessa vaihtoehtoja.

Tavoitteet ja toimenpiteet suunnitelmakaudella

- Tavoitteena on sosiaalisen kestävyys sisäistäminen kaikissa tienpidon tuotteissa ja tavoitteen asettelussa. Osaamista kehitetään.
- Fyysisiltä ominaisuuksiltaan heikommassa asemassa olevien liikkujien näkökulma sisäistetään suunnitteluohjeisiin ja laatuvaatimuksiin sekä toimintakäytäntöihin ja asenteisiin.
- Haja-asutusalueiden liikkumisolosuhteet turvataan hoidon ja ylläpidon keinoin.
- Tiehankkeiden ja ohjelmien vaikutusarviointia ja vaikutusten mittaamista kehitetään.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut koko hallinnonalaan koskevan esteettömyysstrategian. Tiehallinto toimii osaltaan strategian mukaisesti.

Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen

Suunnitelmakauden haasteet tienpidolle

Tiehallinnon tulee yhdessä muiden alueellisten viranomaisten kanssa tukea valtioneuvoston hyväksymässä aluepoliittisessa tavoiteohjelmassa asetettuja tavoitteita. Tienpidon näkökulmasta alueiden kehittämisen keskeiset lähestymistavat ovat:

- aluekeskusverkon vahvistaminen
- seutukuntayhteistyön sekä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen edistäminen
- alueiden omien vahvuuksien hyödyntäminen
- maaseudun toimintakyvyn turvaaminen.

Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Tieverkon **ylläpidon ja korvausinvestointien** rahoitus turvataan tienpidon linjausten mukaisesti. Tällä painotuksella voidaan alemman luokan verkolla säilyttää nykyinen palvelutaso. Kehittämisvaihtoehdossa kunto voidaan kääntää hitaaseen nousuun. Ylläpidon painotuksella tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten säilymistä ja turvataan palvelujen saatavuus maaseudulla nykyisellä tasolla.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointeja suunnitellaan vuorovaikutuksessa kuntien ja maakuntien kanssa. Mahdolliset maakuntien priorisoimat alueiden kehittämistä tukevat hankkeet sisältyvät maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmiin ja ne suunnitellaan yhdessä maakuntien ja kuntien kanssa. Perussuunnitelmassa näitä hankkeita on vain muutamia, suurin osa EU-tai yhteisistä ohjelmista rahoitettuja hankkeita. Kehittämissuunnitelmassa mahdollisuudet hankkeiden toteuttamiseen paranevat jonkin verran.

Päätieverkon kehittämisinvestoinnit määräytyvät pääasiassa liikennemäärien ja valtakunnan aluerakenteen mukaisesti. Ne tukevat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja ohjelmia, jotka otetaan suunnittelussa huomioon.

Ympäristö

Haasteita suunnitelmakaudelle

Tavoitteena on tieliikenteen ja tienpidon haittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä ratkaisujen hyvä sopeuttaminen ympäristöön. Ympäristöasiat sisäistetään osaksi tienpitoa ja sen prosesseja. Toimintaa ohjaavat LVM:n antamat liikenteen toimintalinjat ympäristöasioissa sekä Tiehallinnon ympäristöpolitiikka ja -ohjelma 2005¹³⁾.

Liikenne- ja viestintäministeriön ympäristöohjelman mukaisesti Tiehallinnolla tulee olla toimintaan suhteutettu ympäristöjärjestelmä, joka auditoidaan vuonna 2004.

Valtioneuvoston periaatepäättös ekologisen kestävyys edistämiseksi ja aiheeseen liittyvät kansainväliset sopimukset lisäävät odotuksia tienpidolle. Tavoitteena on luonnon monimuotoisuuden suojelu sekä luonnon pitkäaikaisten, palautumattomien muutosten välttäminen.

LVM:n Ympäristön toimintalinjat asettaa pohjavesien suojaamisen ja meluntorjunnan tavoitteeksi kiireelliseksi luokiteltujen suojaustoimenpiteiden toteuttamisen vuoteen 2005 mennessä. Toinen haaste on Tiehallinnon ympäristöohjelman tavoitteen saavuttaminen vuoteen 2010 mennessä.

Tiehallinnon tukikohtien ja kiinteistöjen maaperän likaantuminen on selvitetty. Arvio toimenpiteistä ja kustannuksista valmistuu vuoden 2003 aikana. Puhdistustoimenpiteitä tarvitaan useissa kohteissa.

Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Tiehallinnon ympäristöjärjestelmää kehitetään ja luodaan toimintaan suhteutettu ympäristöjärjestelmä:

- ympäristöjärjestelmällä sekä sen arvioinnilla tuetaan Tiehallinnon ympäristötyön järjestelmällisyyttä

- ympäristönäkökulma sisällytetään hankintamettelyihin ja tuotteiden laatuvaatimuksiin
- tuottajilta vaaditaan ympäristöasiat sisältävä laatusuunnitelma tai laatujärjestelmä.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä noudatetaan kansallisen ilmastostrategian linjauksia. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja ja tienpitotoimien vaikutuksia päästöihin selvitetään ja liikenteen meluhaittoja vähennetään:

- Tiedot liikenteen meluhaitoista päivitetään. Laaditaan uusittu melustrategia erityisesti asuntalueiden melutilanteen parantamiseksi.
- Meluntorjuntatoimia toteutetaan osana muita hankkeita, ei erillisinä hankkeina.
- Kehittämisinvestointeihin sisältyvä meluntorjunnan teemahanke vähentää meluhaittoja merkittävästi.
- Tienpidosta ja liikenteestä aiheutuvia pohjavesiriskejä pienennetään.
- Tiedot liikenteen aiheuttamista riskeistä pohjavesialueilla päivitetään ja tarkistetaan suojausohjelma.
- Pohjavesisuojaus toteutetaan yhteisesti ohjelmitavina hankkeina ja muiden hankkeiden yhteydessä.
- Kehittämishankkeiden suunnittelussa otetaan huomioon eläinten kulkuyhteyksien tarve ja tuetaan luontokokonaisuuksien säilymistä.



PÄÄKAUPUNKISEUTU

Nykytila

Pääkaupunkiseudun yleiselle tieverkolle on ominaista muita kaupunkiseutuja suuremmat liikennemäärät ja joukkoliikenteen merkittävä asema liikennejärjestelmässä. Vilkkaimpien pääväylien liikennemäärät ovat arkipäivinä 30 000 - 100 000 ajoneuvoa. Joukkoliikenteen osuus kaikista moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista on 39 prosenttia. Pääväylien liikenne aiheuttaa merkittäviä ympäristövaikutuksia. Melualueilla asuvien ihmisten määrä on suuri ja päätiet haittaavat ihmisten liikkumista.

Pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien asukasmäärin ja työpaikkojen voimakas kasvu on jatkunut pitkään ja aiheuttanut merkittävää investointitarvetta. Investointien vähäisyyden vuoksi tarpeellisista investoinneista on jääty huomattavasti jälkeen ja kuilu tarvittavan rahoituksen ja toteutuman välillä kasvaa jatkuvasti. Liikenteen tukokset haittaavat jo nykytilanteessa merkittävästi yhteiskunnan toimintaa. Työmatkaliikenteen ja joukkoliikenteen ohella ruuhkista kärsii erityisesti matkajan ennustettavuutta ja täsmällisyyttä edellyttävä tavari liikenne.

Isojen kehittämisinvestointien ohella alueella on runsaasti tarvetta pienempiin investointeihin, jotka johtuvat maankäytön nopeista muutoksista, heikkenevästä liikenneturvallisuudesta, liikenteen aiheuttamista me-

luhaitoista, joukkoliikenteen edellytysten lisäämisestä sekä liikenteen hallinnan tarpeista. Useimmiten noin 2 - 5 miljoonaa euron investointeja ei kuitenkaan pystytä rahoittamaan normaalilla perustienpidon rahoituksella. Näitä väliinputoajahankkeita on patoutunut pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien alueelle jo usean vuoden ajan ja seudun kasvu kiihdyttää patoutumaa edelleen.

Viime vuosina 1995 - 2001 pääkaupunkiseudun YTV-alueelle on kohdistunut tienpidon määrärahoja keskimäärin seuraavasti:

- Hoito ja ylläpito 5,6 miljoonaa euroa.
- Perustienpidon investoinnit 5,3 miljoonaa euroa, josta osa (keskimäärin 1,4 M€) on rahoitettu yhteisestä ohjelmasta.
- Kehittämisinvestoinnit 25,8 miljoonaa euroa.

Tulevaisuuden haasteet

Pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien väestömäärän ennustetaan kasvavan edelleen ainakin 2020-luvulle. Työpaikat lisääntyvät sekä pääkaupunkiseudulla että kehyskunnissa. Liikennesuoritteiden arvioidaan kasvavan pääkaupunkiseudulla vuoteen 2025 mennessä 50 prosenttia.

	Nykytilanne määrä	Toteutunut kasvu %	Ennuste 2025	Kasvuennuste vuoteen 2025
Väestönmäärä	(välillä 1990-2001)			
- PKS	956 000	14 %	1 170 000	22 %
- Kehyskunnat	249 000	13 %		
Työpaikkamäärä	(välillä 1993-1999)			
- PKS	570 000	21 %	700 000	23 %
- Kehyskunnat	82 000	17 %	115 000	40 %

Taulukko 11. Pääkaupunkiseudun ja sen kehyskuntien väestön ja työpaikkojen kehitys 1990-luvulla ja edelleen vuoteen 2025 mennessä.

Pääkaupunkiseudun pääväylien liikenteen ruuhkakustannuksia ja ruuhkaisuuden kehittymistä vuoteen 2010 mennessä on selvitetty. Vuonna 2002 pääkaupunkiseudun ruuhkista aiheutuu 30 miljoonan euron välitön kustannus. Pahimmin ja pisimpään ruuhkautuvia ovat tällä hetkellä kehätiet, mutta myös säteittäiset väylät lähenevät kriittistä rajaa. Muutamassa vuodessa useimpien säteittäisväylien tilanne kehittyy vastaavaksi kuin nykyisin kehillä.

Kehitys vuodesta 2002 vuoteen 2010:

- Liikenne kasvaa noin 15 prosenttia.
- Ruuhkassa ajettava liikennesuorite kasvaa 58 prosentista 66 prosenttiin.
- Ruuhkautuvan verkon osuus kasvaa 25 prosentista 31 prosenttiin (620 kilometriin).
- Vakavasti ruuhkautuvan verkon osuus miltei kaksinkertaistuu (88 kilometristä 145 kilometriin).
- Koko verkko on varsin kuormittunut. Vakavien ruuhkien haitat kasvavat 4,5 kertaa liikenteen kasvua nopeammin.



Kuva 19. Liikenteen ruuhkautuneisuus aamun ruuhkatunteina vuonna 2002 ja 2010.



Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) 1. korin hankkeiden toteuttaminen vuoteen 2010 mennessä pitäisi ruuhkakustannusten kasvun kohtuullisena. Suunnitelmakaudella PLJ:n hankkeista ehtinee kuitenkin valmistua ainoastaan Hakamäentie. Tien avaaminen liikenteelle ennen vuotta 2010 vaikuttaa lähinnä kantakaupungin pohjoisosan liikenneverkon ruuhkautumiseen, eikä se yksinään riitä parantamaan merkittävästi verkon kokonaistilannetta vuonna 2010.

Uudenmaan tiepiirin **joukkoliikenneselvityksessä** on arvioitu pääkaupunkiseudun yleisten teiden tavoitteelliseksi investointikustannuksiksi 45 miljoonaa euroa vuoteen 2020 mennessä. Ohjelma perustuu joukkoliikenteen edistämistä koskeviin tienpidon tavoitteisiin.

Tiepiiri on yhdessä YTV:n ja kuntien kanssa laatinut **Pääkaupunkiseudun meluntorjuntaohjelman 2000 - 2020** osaksi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Meluntorjunta pääkaupunkiseudulla -teemapaketti sisältyy kehittämisinvestointien koriin. Pääkaupunkiseudulla asuu 67 500 henkilöä yleisten teiden 55 dBA:n melualueella. Vuoteen 2020 mennessä melualueella olevien asukkaiden määrän on arvioitu nousevan 111 000 asukkaaseen.

Liikenteen hallinnassa piirillä on käynnissä liikenteen automaattisen seurantajärjestelmän vaiheittainen toteuttaminen pääkaupunkiseudulla. Piiri osallistuu mahdollisuuksien mukaan Espoon joukkoliikenteen reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän toteuttamiseen.

Uudenmaan tiepiirin laatimassa Pääkaupunkiseudun yleisten teiden **pyöräilyn ja jalankulun** kehittämisohjelmassa pyöräilyn ja jalankulun kehittämisen kustannukset on arvioitu vuoteen 2020 mennessä 26 miljoonaksi euroksi. Ohjelma on osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kevyen liikenteen ohjelmaa.

Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Kehittämishankkeet

Kehittämisinvestoinneista on käynnissä Kehä III välillä Lentoasemantie - Tikkurila. Uusiksi kehittämishankkeiksi ovat ehdolla Hakamäentien parantaminen, Kehä I välillä Tapiola - Turunväylä ja Turunväylä - Leppävaara, Kehä III välillä Vantaankoski - Lentoasema, Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti sekä meluntorjunta pääkaupunkiseudulla -teemapaketti. Erillispäätöksin rakennetaan Vuosaaren satamatie.

Edellä mainittujen lisäksi pääkaupunkiseudulla jää tarvetta sekä säteittäisten että kehäylien parantamiseen.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit

Vähäiset investointivarat suunnataan tienpidon painotusten mukaisesti pieniin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin. Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella ei pääkaupunkiseudulla voida toteuttaa mitään muita investointeja, ellei rahoitusta ohjata jonkin yhteisen ohjelman kautta. Kehittämissuunnitelmassa mahdollisuudet vastata investointitarpeisiin eivät juurikaan parane.



TIEHALLINNON TOIMINTA 2004-2007

Strategiset linjaukset ja toiminnan painopisteet

Asiakkuus

Asiakkuus on kaikkien tiehallintolaisten asia ja asiakas kaiken toiminnan lähtökohta. Tiehallinto huolehtii arvoverkosta ja sen toimivuudesta ja vastaa palvelun laadusta. Tältä pohjalta Tiehallinnon strategisena päämääränä on, että

- koko henkilöstö on sisäistänyt asiakaslähtöisen toimintatavan
- asiakkaiden odotukset, tarpeet ja toimintaprosessit selvitetään systemaattisesti
- palvelut ja tuotteet suunnitellaan asiakasryhmien ja yhteiskunnan tarpeiden pohjalta
- Tiehallinto varmistaa, että palvelun tuottajien kautta palvelulupaus toteutuu
- Tiehallinnon asiakkaat ovat tyytyväisiä.

Suunnitelmakauden erityisiä kehittämisalueita ovat:

- asiakkuustiedon hallinnan ja asiakastutkimuksen kehittäminen
- vuorovaikutuksen ja yhteistoiminnan systematisointi
- viestinnän tehostaminen.

Hankinta

Tielaitosuudistuksen tullessa voimaan Tiehallinto määritteli siirtymäkautta 2001-2004 koskevat hankinnan linjauksensa. Pääpaino oli tienpidon kilpailun asteittaisessa avaamisessa, jota linjattiin seuraavasti:

Tiehallinto avaa tienpidon kilpailun siirtymäkauden aikana niin, että teiden rakentaminen ja ylläpito avautuvat kilpailulle vuoden 2002 sekä teiden suunnittelu ja hoito vuoden 2004 loppuun mennessä. Siirtymäkauden aikana Tiehallinto teettää osan tienpidosta neuvottelusopimuksin Tieliikelaitoksella.

Tienpidon hankintojen tavoitetilana on, että Tiehallinnolla on käytössään parhaat hankintakäytännöt kehittyvillä ja toimivilla markkinoilla. Tiehallinto luo infra-alan suurimpana tilaajana edellytyksiä toimivien ja kehittyvien infra-alan markkinoiden syntymiselle sekä toimii alan suunnannäyttäjänä hankintamenettelyjen kehitystyössä, kehitystyön tulosten testauksessa ja soveltamisessa.

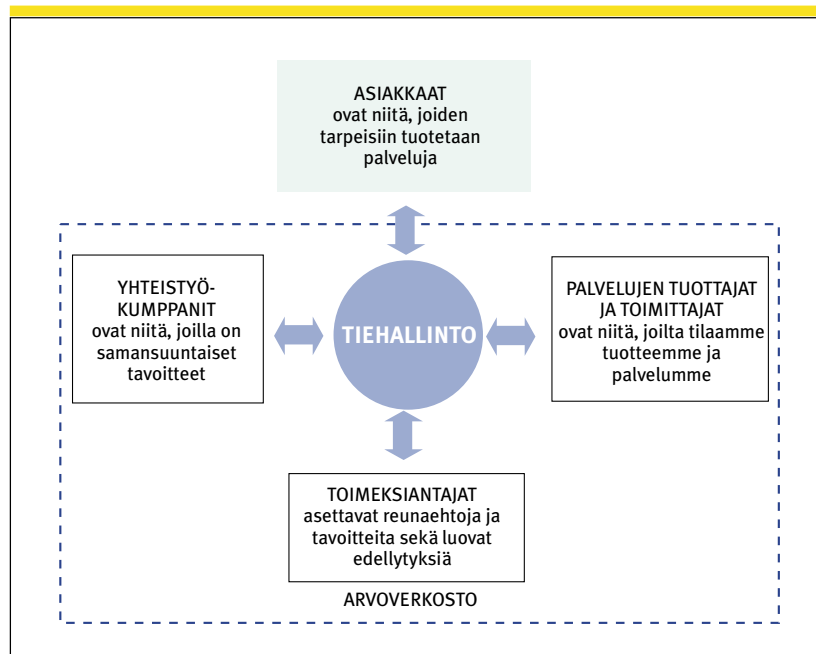
Tavoitetilan saavuttamiseksi Tiehallinto on laatinut yhdessä maarakennusallalla toimivien yritysten kanssa vuoden 2007 tähtäävän tienpidon hankintastrategian ja ryhtynyt valmistelemaan sen toimeenpanosuunnitelmaa.

Hankintastrategian linjausten mukaisesti Tiehallinto siirtyy hankintamenettelyissään asteittain kansainvälisten kehityssuuntausten mukaisesti innovatiivisten ja laaja-alaisempaa osaamista vaativien laatuvaatustensa palvelukokonaisuuksien hankintaan.

Koko infra-alaa koskevia hankintamenettelyjä, toimittajien valintaperusteita, toteutusmuotoja, laatuvaatimuksia ja yhteistoimintatapoja kehitetään yhteistyöverkossa alan toimijoiden sekä korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten kanssa osittain Tekesin teknologiaohjelman puitteissa.

Hankintastrategian päämääränä on nykyistä laajemmat ja pitkäkestoisemmat, urakoitsijoiden ja konsulttien innovaatioita edistävät ja edulliset hankintamenettelyt. Tarkoituksena on hankkia tienpidon tuotteita ja palveluja palvelukokonaisuuksina, jotka sisältävät suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa. Myöhemmässä vaiheessa loppu-tuotteen toimivuudelle asetetaan laatuvaatimukset.

Kuva 20. Tiehallinnon vuorovaikutuskenttä



Hankintastrategian peruslinjaukset ovat pähkinänkuoressa seuraavat:

- Hankittavia palvelukokonaisuuksia laajennetaan ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti. Esimerkiksi hoidon alueurakoiden urakka-ajat pitenevät nykyisestä kolmesta vuodesta seitsemään vuoteen seuraavien kolmen vuoden aikana niin, että vuosina 2003-2005 on tarjottavana 3-, 5-, ja 7-vuotisia urakoita. Alueurakoiden sisältö laajenee käsittämään myös vähäisessä määrin ylläpitotöitä.
- Erillisten urakka- ja konsulttisopimusten rinnalle kehitetään peräkkäisiä toteutusvaiheita sisältäviä palvelusopimuksia. Se tarkoittaa, että pelkkää suunnittelua sisältäviin sopimuksiin sisältyy peräkkäisiä vaiheita, että investointien hankintasopimuksiin sisältyy suunnittelua ja rakentamista ja että kunnossapidon sopimusten sisältöä laajennetaan ja sopimusajan kestoa pidennetään.
- Nykyisin käytössä olevia hankintamuotoja kehitetään. Hankintamuodot ovat hoidon alueurakka, kunnossapidon erillisurakka, suunnittelun palvelusopimukset, investointien palvelusopimukset, kokonaisurakka (KU), suunnittelu-rakentaminen -urakka (SR) ja projektinjohtourakka (PJU).
- Hankinnan sisältöä kehitetään niin, että hankintamenettelyissä otetaan käyttöön kannusteita ja bonuksia.
- Laatuvaatimuksissa siirrytään pääsääntöisesti toimivuusvaatimuksiin.

Tiehallinto noudattaa hankinnoissa yhtenäistä toimintatapaa ja julkistaa etukäteen tienpidon tuotteiden useampivuotisen hankintaohjelman, joka valmistellaan samanaikaisesti tiepiirien TTS:n valmistelun kanssa.

Henkilöstö ja osaaminen

Henkilöstöstrategian mottona on: ”Arvostamme monipuolista osaamista, kokemusta ja luovuutta. Tartumme haasteisiin korostamalla yhteistyötä, keskinäistä luottamusta ja yksilön kunnioitusta.” Strategian tehtävänä on tukea asiantuntijoiden työtä, ja hyvän työn edellytyksiä sekä varmistaa osaamisen siirto organisaation sisällä ja se että Tiehallinto saa tarvittavan uuden henkilöstön.

Henkilöstöstrategiset päämäärät ovat:

- osaamisen painopisteet ja henkilöstörakenne ovat vision mukaiset
- Tiehallinto tukee alan osaamista ja sen oma osaaminen on yhteisesti käytettävissä
- henkilöstön asiakaslähtöisyys ja yhteistyökyky ovat hyvällä tasolla
- päivittäinen esimiestyö toimii
- henkilöstö on motivoitunut, tyytyväinen ja terveesti sitoutunut ja toiminta on tuloksellista. Päämääränä on, että Tiehallintoon jonotetaan töihin.

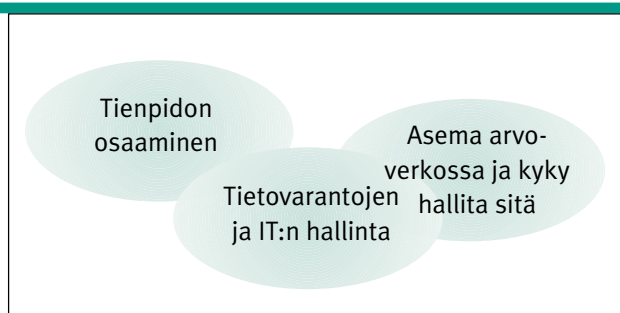
Yhteiskunnan tarpeita vastaavien tie- ja liikennepalvelujen saavuttamiseksi Tiehallinto keskittää voimavaroja tärkeimpien osaamisalueiden säilyttämiseen, kehittämiseen ja uudistamiseen. Näitä ovat:

- toimintaympäristön ja sen tarpeiden hallinta
- tienpidon sekä tieliikenteen ja niiden vaikutusten tiedonhallinta
- verkostojen ja kumppanuuksien rakentaminen ja ylläpito.

Kaikkia osaamisalueita ei pystytä eikä ole tarkoituksenmukaista hoitaa Tiehallinnon omin voimin. Väylävirastojen kanssa haetaan ne toiminnot, joissa virastojen osaamista voidaan kehittää, yhdistää tai sopia erikoistumisesta. Kaikkien infra-alan toimijoiden kanssa haetaan yhteinen näkemys alan osaamisen kehittämisuunnista sekä rakennetaan yhteisiä kehittämisohjelmia. Alan korkeakoulujen kanssa tehdään yhteistyötä opetuksessa sekä täydennys- ja jatkokoulutuksessa. Uuden tiedon ja innovaatioiden luomista tehostetaan pitkäjänteisillä tutkimusohjelmilla.

Suunnitelmakauden tärkeimmät kehittämisalueet ovat:

- osaamisen kehittäminen
- tiimi- ja esimiestyön toimivuus
- tuki tuloksenteolle
- Tiehallinnosta houkutteleva työnantaja.



Kuva 21. Tiehallinnon henkilöstön strategisesti tärkeät omat voimavarat

Tiedon hallinta

Tiehallinnon tiedon hallintaa koskeva visio: ”Olemme julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa”. Vision toteuttamiseksi ja kehittämisen ohjaamiseksi on vuonna 2002 laadittu strategia, jossa esitetään toiminnan päämäärät sekä niiden tueksi tunnistetut kehittämisen painopisteet.

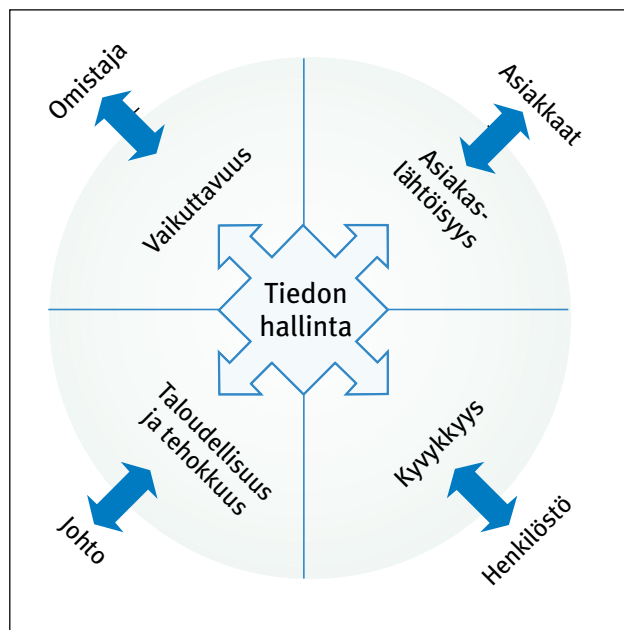
Tiedon hallintaa kehitetään Tiehallinnon ja sen prosessien strategisten kehittämissuunnitelmien lähtökohdista. Tavoitteena on varmistaa yhteiset toimintalinjat tiedon hallinnassa koko organisaatiossa. Erityisesti panostetaan hankkeisiin, jotka palvelevat yhteiskunnan ja asiakkuusryhmien tarpeita sekä kehittävät koko sektorin toimintamalleja (esimerkiksi hankintamenetelmät).

Suunnitelmakaudella on tarkoitus kehittää muun muassa seuraavia tietojärjestelmiä:

- Kansallinen Digiroad -rekisteri ja sähköiset tieto- ja asiointipalvelut (verkkopalvelut).
- Asiakkuuksien ja asiakastiedon hallinta.
- Tienpidon suunnittelun tiedon hallinta ja suurten investointihankkeiden elinkaaritiedon hallinta (eTLOS).
- Hankintojen hallinta (eUrakka).
- Toiminnanohjauksen tiedon hallinta (eTie).
- Liikenteen hallinnan tiedon hallinta (eLiike).
- Sisäiset sähköiset palvelut (eService).

Lisäksi panostetaan kehittämisalueita tukevan IT-infran kehittämiseen. Varsinainen kehittämis- ja toimenpideohjelma laaditaan erikseen ja tarkistetaan vuosittain.

Mottona on, että tiedon hallinta on Tiehallinnon kehittämisen veturi.



Kuva 22. Tiedon hallinnan strateginen merkitys

Tulosohjaus

Tiehallinto kehittää yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden sektoriviranomaisten kanssa hallinnon väylätoimintaa koskevaa tulosohjausta tasapainotetun mittariston (BSC) edellyttämällä tavalla.

Tiehallinto on kehittänyt strategista ohjausmalliaan määrittelemällä strategiset tavoitteet. Niiden pohjalta on johdettu suunnitelmakauden painopistealueet toiminnan vaikuttavuudelle, asiakaslähtöisyydelle, oman toiminnan taloudellisuudelle ja tehokkuudelle sekä kyvykkyydelle.



Omistaja - vaikuttavuus

- Kansallisten linjausten toteuttaminen tienpidossa.
- Tieliikennejärjestelmän peruspalvelutason turvaaminen.

Asiakas - asiakaslähtöisyys

- Asiakastytyväisyyden parantaminen.

Toimintatapa - taloudellisuus ja tehokkuus

- Oman toiminnan kustannustehokkuus.
- Arvoverkoston hallinta

Henkilöstö - kyvykkyys

- Osaamisen ja henkilöstörakenteen kehittyminen uuden toimintamallin mukaiseksi.

Kuva 23. Tiehallinnon strategiset tavoitteet BSC-näkökulmittain.

Oman toiminnan kehittäminen

Tiehallinto panostaa suunnitelmakaudella nykyistä asiakaslähtöisempään ja yhtenäisempään toimintaan. Erityisesti panostetaan osaamisen kehittämiseen ja ylläpitämiseen, tietojärjestelmien ja palveluiden uudistamiseen sekä oman toiminnan taloudellisuuteen ja tehokkuuteen.

Vision mukaisesti osaamista suunnataan toimintaympäristön ja sen tarpeiden hallintaan, liikenneverkon palvelutason ja käytön hallintaan, verkostojen ja kumppanuuksien hallintaan sekä tienpitoon ja toimintaympäristöön liittyvän tiedon hallintaan. Lisäksi Tiehallinto säilyttää ja vahvistaa osaamistaan yhdessä alan toimijoiden kanssa määriteltävillä teknisillä osaamisalueilla. Osaamisen kehittäminen perustuu ennakoivaan rekrytointiin ja kokeneen henkilöstön ammattitaidon siirtämiseen hallitusti uusille työntekijöille.

Kyvykkyyttä kehitetään yhdistämällä arvoa tuottavaksi toiminnaksi Tiehallinnon henkilöstön ja sen arvoverkoston toimijoiden ammattitaito ja osaaminen, organisaation toimintatavat ja järjestelmät sekä asiakkaat, kumppanit ja verkostot.

Tärkeimmät tietojärjestelmät ja palvelut uusitaan. Tiehallinto ottaa käyttöön tienpidon tiedon- ja talouden hallintajärjestelmän (eTie) ja kehittää erityisesti asiakkuus-, tiestö- ja liikennetiedon hallintaa ja palveluja sekä suunnittelun ja hankinnan järjestelmiä. Erikseen kehitetään liikenteen hallinnan ja ohjauksen kokonaisuutta ja sitä tukevaa tietoinfrastruktuuria. Tieverkon digitalisointi saadaan päätökseen 2003, minkä jälkeen vastuu Digiroadin ylläpidosta siirtyy kokonaan Tiehallinnolle.

Oman toiminnan taloudellisuutta ja tehokkuutta parannetaan karsimalla päällekkäisiä toimintoja sekä ulkoistamalla hallitusti tehtäviä, joita on saatavissa kilpailullista markkinoilta. Tiehallinto jatkaa organisaation yhteisten toimintojen keskittämistä ja niiden alueellistamista. Palkanlaskenta on keskitetty Rovaniemelle, lautta-liikenteen hankintatehtävät Turkuun ja telematiikan tutkimus- ja kehittäminen Kouvolaan. Maksatus ja reskontra siirretään kokonaisuudessaan Vaasaan vuoden 2004 loppuun mennessä. Liikennekeskustoiminta järjestetään 1.6.2003 omaksi tulosityksiköksi, jonka toimipaikkoina ovat Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu.

Vuosina 2003-2004 on tarkoitus rationalisoida keskuksien hallinnon ja Uudenmaan tiepiirin organisaatioita ja tehtäviä. Valtakunnallisten projektien hallintaa kehitetään muodostamalla niistä tarvittaessa omia tulosityksiköitä tai järjestämällä niiden hallinto erikseen määrättyjen tiepiirien vastuulle.

Tiehallinnon prosesseja arvioidaan tarvittaessa uudelleen erityisesti liikenteen palveluiden, teknisten palveluiden ja asiakkuuden osalta.

Valtakunnallisten tehtävien lisäksi tiepiirien tehtäviä keskitetään ja niiden yhteistoimintaa syvennetään erikseen kolmella alueella:

- Uusimaa, Turku, Häme (HTU-yhteistyö)
- Kaakkois-Suomi, Savo-Karjala, Keski-Suomi (KSK-yhteistyö)
- Vaasa, Oulu, Lappi (VOL-yhteistyö).

Viranomaistoiminta

Lainsäädännön ala

Suunnitelmakaudella tulee voimaan uusi laki yleisistä teistä samoin kuin sitä täsmentävät ja täydentävät alemman asteiset säännökset. Vaikka uusi lainsäädäntö perustuukin aikaisemman lainsäädännön hyväksi havaituihin periaatteisiin, vaatii uuden lain käyttöönotto Tiehallinnossa koulutusta ja ohjeistusta. Suunnitelmakaudella tulee voimaan myös laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä (Digiroad-laki). Sen mukaan tietojärjestelmän perustamisesta, hallinnosta, ylläpitämisestä, tietopalveluista ja tietojen luovuttamisesta sekä järjestelmän kehittämisestä huolehtii Tiehallinto.

Aluekehityksen kannalta Tiehallinnon rooli tulee entistä tärkeämmäksi, sillä toimiva tieverkosto ja tienpito ovat aluekehityksen perusedellytyksiä. Uusi alueiden kehittämislaki painottaa maakunnan liiton ja valtion viranomaisen, esimerkiksi tiepiirin, yhteistyötä alueiden kehittämisessä.

Suunnitelmakauden aikana tulee voimaan uusi hallintolaki. Sen tarkoituksena on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa kaikessa hallintotoiminnassa. Erityistä huomiota kiinnitetään hallinnossa asioivan oikeuteen saada viranomaiselta asianmukaista ja laadultaan hyvää palvelua.

Lakisääteiset tehtävät

Tiensuunnittelun hallinnolliset menettelyt säilyvät uudessa laissa pääpiirtein ennallaan. Alueiden kehittämisen ja työllisyystarkoitusten kannalta tulee suunnitelmavalmiutta kuitenkin kohottaa.

Tieliikenneväylien hallinnollisten muutosten osalta varaudutaan katujen ja yleisten teiden rajapintojen uudelleenmäärittelyyn, jotta maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset yleisistä teistä asemakaava-alueella voidaan toteuttaa. Tästä syystä osa alimman asteisesta tieverkosta muuttuu asemakaava-alueilla kaduiksi. Samoin osa kaduista muuttuu aikanaan yleisiksi teiksi. Yksityisten teiden muuttaminen yleisiksi tai yleisten teiden lakauttaminen ja muuttaminen yksityisiksi ovat edelleen yksittäistapauksia.

Tiehallinnon rooli lupaviranomaisena säilyy ennallaan. Menettelytapojen ja asiakirjojen yhtenäistämiseen kiin-

nitetään kuitenkin huomiota. Yksityisteiden valtionaputoiminta on riippuvainen vuosittain myönnettävistä määrärahoista. Tuki kohdennetaan ensisijassa teiden parantamiseen ja lauttoihin. Tienpidon teknistä neuvontaa tiekunnille jatketaan.

Oman toiminnan kustannukset

Tiehallinnon oman toiminnan menot sisältävät varsinaisten hallinnon menojen (aineet ja tarvikkeet, henkilöstökulut, kiinteistövuokrat ja ylläpito, leasingmaksut ja palvelujen ostot) lisäksi kiinteistö- ja muita investointimenoja sekä konsultointiin ja muihin ostopalveluihin sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan liittyviä menoja.

Oman toiminnan menoihin on suunnitelmakaudella budjetoitu vuosittain keskimäärin noin 84 miljoonaa euroa, josta tiepiirien osuus on noin 45 miljoonaa euroa. Suunnitelma perustuu muun muassa seuraaviin linjauksiin:

- Liiketaloudellisista ja julkioikeudellisista suoritteista saadaan tuottoja keskimäärin 1,5 miljoonaa euroa vuosittain.
- Varsinaisiin oman toiminnan menoihin budjetoidaan nykyistä (v. 2002) vähemmän.
- Tiedonhallintainvestointeihin panostetaan aiempaan verrattuna moninkertaisesti.
- Kiinteistöinvestointien rahoitustaso pidetään vähintään kiinteistöistä saatavaa vuokratuloa (vuonna 2001 noin 2,5 miljoonaa euroa) vastaavana.
- T&K-toimintaan kohdennetaan vuosittain noin yksi prosentti perustienpidon rahoituksesta, mikä tarkoittaa suunnitelmakaudella vuosittain noin 6,5 miljoonaa euroa.
- Digiroad-projektiin varataan vuosittain perustienpidon rahoitusta 1,2 miljoonaa euroa.
- Lähialueyhteistyöhön kohdistetaan 0,5 miljoonaa euroa vuosittain.
- Museotoimintaan liittyviin avustuksiin (Mobilia) käytetään noin 0,5 miljoonaa euroa vuosittain.
- Tielaitosuudistukseen liittyviin sopeuttamistoihin varataan rahaa suunnitelmakauden alkupuoliskolla niin, että vuodelle 2004 budjetoidaan 4,1 miljoonaa euroa ja vuodelle 2005 1,7 miljoonaa euroa.

	2001 tot.	2002 ennuste	2003 kehys	2004 kehys	2005 kehys	2006 kehys	2007 kehys
TUOTOT ¹⁾	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
OMA TOIMINTA:	69,42	76,25	73,00	73,70	72,70	72,10	72,10
Aineet ja tarvikkeet	1,45	1,48	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Henkilöstökulut	49,10	52,29	51,30	50,39	49,04	48,14	48,14
Kiinteistövuokrat ja ylläpito	5,88	6,41	6,40	6,40	6,40	6,40	6,40
Muut vuokrat ja leasingmaksut	1,49	1,73	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75
Palvelujen ostot ²⁾	10,72	13,19	11,00	12,50	12,80	13,10	13,10
- asiantuntija- ja tutkimuspalvelut	4,29	6,44	5,00	5,10	5,20	5,30	5,30
- muut palvelut	6,43	6,75	6,00	6,20	6,40	6,60	6,60
- Digiroadin ylläpito				1,20	1,20	1,20	1,20
Muut kulut ³⁾	0,78	1,15	1,05	1,16	1,21	1,21	1,21
INVESTOINNIT:	1,40	1,95	9,30	7,76	6,58	7,08	7,08
- kiinteistöinvestoinnit	0,67	0,30	2,50	2,80	3,00	3,00	3,00
- tiedonhallinta	0,67	0,75	4,50	4,76	3,38	3,88	3,88
- Digiroad	0,06	0,83	2,07				
- muut	0,00	0,07	0,23	0,20	0,20	0,20	0,20
T&K:	6,78	5,20	6,20	6,50	6,50	6,50	6,50
YHTEENSÄ	77,60	83,40	88,50	87,96	85,78	85,68	85,68
YHTEENSÄ, netto	76,10	81,90	87,00	86,46	84,28	84,18	84,18

¹⁾ ei sis. perustienpidon tuottoja (suunnitelmakaudella n. 15 M€/vuosi)

²⁾ sis. atk-investointeja v. 2001-2002 n. 2 M€/vuosi

³⁾ sis. Mobilia 0,49 M€/vuosi ja lähialueyhteistyö 0,5 M€/vuosi

Taulukko 12. Tiehallinnon oman toiminnan tuotto- ja kululaskelma

TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA

T&K-strategia

Maan suurimpana julkisen infrastruktuurin ylläpitäjänä ja tieliikennejärjestelmän kehittäjänä Tiehallinnolla on selkeä vastuu tie- ja liikennealan osaamisen ylläpidosta ja kehittämisestä. Tiehallinnon johtokunnan helmikuussa 2002 hyväksymän tutkimus- ja kehittämisstrategian 2002-2007 keskeisenä päämääränä on luoda uutta tietoa ja osaamista, jotta Suomen koko tieliikennejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin, kilpailukykyisemmin ja kestäväällä tavalla. T&K-toiminta on tieliikennejärjestelmän kehittämistä ja tienpitoa palvelevaa soveltavaa tutkimusta sekä tienpitoa palvelevien ohjeiden, toiminnallisten laatuvaatimusten ja Tiehallinnon tarvitsemien menetelmien kehittämistä ja käyttöön saattamista. Toiminta koostuu strategisista projekteista, ydinprosessien palveluja kehittävästä hankkeista ja Tiehallinnon sektoritehtävää palvelevasta toiminnasta.

Strategisena tavoitteena on, että tutkimusohjelman laajuus on noin prosentti perustiepittoon käytettävästä määrärahasta.

T&K-toiminta priorisoidaan seuraaville alueille:

- asiakkuusryhmien tarpeet
- tienpidon ja liikenteen vaikutukset
- väyläomaisuuden hallinta
- toimivat ja terveet tienpidon markkinat
- liikenne toimivaksi liikenteen hallinnan keinoin
- tiedon hallinta.

Koska Tiehallinnolla on myös yleisiä teitä koskevien tuotteiden ja palveluiden osalta vastuuta sektoritehtävistä, kuten ohjeista ja norminannosta, toimintaa suunnataan osin myös näihin.

Uuden roolinsa mukaisesti Tiehallinto tekee entistä kiinteämpää yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön, sen alaisten virastojen sekä alan muiden toimijoiden kanssa.

T&K-ohjelma

Suunnitelmakaudella Tiehallinto suuntaa tutkimus- ja kehittämistoimintaansa tienpidon vaikutusten hallinnan ja yhteiskunnan tarpeista lähtevään tuotteiden ja palveluiden kehittämiseen. Tutkimusohjelman laajuus on noin prosentti perustienpitoon käytettävästä määrärahasta eli vuositasolla noin 6 miljoonaa euroa. Strategisten projektien ja teemojen väliset painotukset on alustavasti määritelty kaudella 2003-2005 seuraavasti:

Painopiste tai projekti	Painotus (%)
Strategiset projektit	20
Asiakkuusryhmien tarpeet	8
Tienpidon ja liikenteen vaikutukset	12
Väyläomaisuuden hallinta	8
Tienpidon markkinat	8
Liikenteen hallinta	8
Tiedon hallinta	12
Sektoritehtävät	24
YHTEENSÄ	100

Taulukko 13. T&K-ohjelman 2003-2005 priorisointi tutkimusalueittain

Strategiseksi projektiksi voidaan nimetä tutkimuskokonaisuus, jolla on Tiehallinnon toiminnan kannalta huomattavan suuri merkitys ja jonka kokonaiskustannukset ovat merkittäviä. Suunnitelmakaudella päättyy kaksi strategista projektia, tierakenteiden tutkimusohjelma ja pääteiden parantamiskäytön kehittämishanke. Kaksi hanketta on käynnistynyt vuonna 2002 ja jatkuu vuoteen 2005, vaikutusten hallinnan tutkimusohjelma sekä alempiasteisten teiden taloudellisen ylläpidon ohjelma. Lisäksi selvitetään kustannusohjausta ja hintahallintaa koskevan ohjelman käynnistämistä.

Asiakkuusryhmien tarpeet -teemassa kehitetään menettelyjä asiakkaiden tarpeiden selvittämiseen, toimintaympäristön muutosten arviointiin, liikennejärjestelmän ja sen toimivuuden perusteiden tarkasteluun sekä asiakkuuden hallintaan.

Tienpidon ja liikenteen vaikutukset -teemassa käsitellään tutkimustarpeita seuraavilta aloilta: liikennetietous, liikenneturvallisuus, ympäristö, sosiaalinen kestävyys, alueelliset vaikutukset, maankäyttö, liikennejärjestelmäsuunnittelu, kevyt ja joukkoliikenne, ohjelmatason vaikutusten arviointi.

Väyläomaisuuden hallinnan -teeman edelleen kehittämistä varten on laadittu tutkimusohjelma. Tutkimusohjelman tavoitteena on määrittää ja toteuttaa väyläomaisuuden määrittämiseen ja inventointiin, omaisuuden kunnon mittaamiseen, omaisuuden ylläpidon kehittämiseen ja käytön ohjaukseen liittyvät kehitys- ja tutkimushankkeet. Tämä tutkimusohjelma toteutetaan 2003-2006.

Toimivat tienpidon markkinat -teemassa keskeisellä sijalla on hankintamenettelyjen kehittäminen siten, että ne tukisivat konsulttien ja urakoitsijoiden innovatiivisuutta. Hankintamenettelyjen kehittämiseen kuuluvat uudet tuote- ja palvelukokonaisuudet, uudet tarjousten arviointiperusteet ja palvelujen toimittajien valintaperusteet. Siihen kuuluu myös laatuvaatimusten kehittäminen, laadunvarmistus ja hankintojen tiedonhallinnan kehittäminen.

Liikenteen hallinnan T&K-toiminta painottuu toiminnan edellytysten, liikenteen hallinnan perusrakenteiden ja liikenneolojen ajantasaisen seurannan kehittämiseen sekä liikenteen hallinnan vaikutusten selvittämiseen. Palveluiden kehittäminen painottuu peruspalveluiden, joukkotiedotuksen, häiriön hallinnan sekä ohjauspalveluiden kehittämiseen.

Tiedon hallinnan T&K:n painopistealueet ovat asiakkuusprosessin tietojärjestelmät, liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvittava tieto väylistä ja liikenteestä, paikkatietojärjestelmä, tienpidon hallintajärjestelmien kehittäminen sekä elektronisen hankintajärjestelmän kehittäminen yhdessä koko toimialan kanssa.

Tiehallinnon kehittämisvastuu koskee monissa tienpidon kehittämiseen liittyvissä asioissa yleisiä teitä ja sen liikenneoloja laajempaa kenttää. Näin on etenkin liikenneturvallisuuden, eräiden ympäristökysymysten ja liikenteen hallinnan suhteen sekä siltojen, rakenteiden ja laitteiden normitustyön ja yksityisteiden osalta. Asema perustuu alan keskeisen toimijan rooliin tai hankittuun luottamukseen. Sektorivastuuta on määritelty myös säädöksiin, joista osa perustuu Tiehallinnon asemaan kansallisena vastuutahona standardisoinnissa, norminnassa sekä tie- ja tieliikennelainsäädännön mukaisien tehtävien hoidossa.

RESURSSIT

Henkilöstö

Tiehallinnon henkilöstön määrä vähenee suunnitelma-kaudella 1040:stä noin 900:aan. Vähennys toteutuu luonnollisen poistuman kautta.

Henkilöstön osaamisrakennetta monipuolistetaan ja koulutustasoa nostetaan. Rekrytoinneissa keskitytään Tiehallinnon oman toiminnan kannalta välttämättömän perus- ja asiantuntijaosaamisen korvaamiseen ja vahvistamiseen. Voidakseen kilpailla vähenevästä työvoimasta Tiehallinnon on oltava työnantajana houkutteleva.

Henkilöstömääräennusteet perustuvat laskennallisiin poistumiin, joista noin puolet korvataan uusrekrytoinnein.

Tiehallinnon tavoitteellinen henkilöstösuunnitelma vuodelle 2007 laaditaan vuoden 2003 alkupuolella. Sen yhteydessä laaditaan tulosyksiköille prosessien kehittämiseen perustuvat rekrytointisuunnitelmat.

	KH	U	T	KaS	H	SK	KeS	V	O	L	Liikenne- keskus	YHT
Henkilöstö 31.12.2002	258	139	88	94	95	79	40	88	85	78		1044
Henkilöstö 31.12.2007	210	110	70	80	80	70	30	75	65	65	45	900

Taulukko 14. Alustava henkilöstösuunnitelma

Rahoitus

Perustienpidossa peruslaskelmataso perustuu valtioneuvoston antamiin TTS-kauden kehyksiin ja perussuunnitelma sekä kehittämissuunnitelma liikenne- ja viestintä-

ministeriön antamiin suunnittelukehyksiin. Kehittämisinvestointien rahoitus perustuu vuoden 2003 talousarvioon.

Peruslaskelma, milj. euroa	Tot. 2001	Arvio 2002	TAE 2003	TTS-kausi			
	2004	2005	2006	2007			
Perustienpito	552,4	637,8	603,7	555,8	555,8	555,8	555,8
Hallinto	78,4	83,4	79,2	88,0	86,0	86,0	86,0
Hoito	206,2	220,3	205,0	195,9	190,1	190,1	190,1
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	136,0	182,0	196,3	200,0	200,0	200,0	200,0
Laajennus- ja uusinvestoinnit	97,9	112,5	89,9	48,9	62,2	63,9	63,9
Suunnittelu	25,5	28,9	25,0	21,3	22,1	22,1	22,1
Liikenteen hallinta	6,0	6,5	6,0	7,0	7,5	7,5	7,5
Palveluprojektit	19,7	22,0	12,6	4,2	0,0	0,0	0,0
Sopeuttaminen	2,3	1,6	3,9	4,1	1,7		
Tuotot	-19,6	-19,4	-14,2	-13,6	-13,8	-13,8	-13,8
Kehittämisinvestoinnit	134,3	154,8	173,2	188,2	155,8	128,8	119,8
Tieverkon kehittäminen (77)	87,5	53,0	30,4	5,9			
Eräät tiehankkeet (78)	0,0	0,6	41,9	119,0	116,0	89,0	80,0
Tieverkon jälkirahoitus- ja kok.rahoitushankkeet (79)	26,9	80,8	77,4	40,3	16,8	16,8	16,8
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset (87)	19,9	20,4	23,5	23,0	23,0	23,0	23,0
Nettomenot yhteensä	686,7	792,6	776,9	744,0	711,6	684,6	675,6

Taulukko 15. Peruslaskelmatason mukainen rahankäyttösuunnitelma

Perussuunnitelma, milj. euroa	Tot. 2001	Arvio 2002	TAE 2003	TTS-kausi			
				2004	2005	2006	2007
Perustienpito	552,4	637,8	603,7	600,0	600,0	600,0	600,0
Hallinto	78,4	83,4	79,2	88,0	86,0	86,0	86,0
Hoito	206,2	220,3	205,0	195,9	190,1	190,1	190,1
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	136,0	182,0	196,3	200,0	200,0	200,0	200,0
Laajennus- ja uusinvestoinnit	97,9	112,5	89,9	93,1	106,3	108,1	108,1
Suunnittelu	25,5	28,9	25,0	21,3	22,1	22,1	22,1
Liikenteen hallinta	6,0	6,5	6,0	7,0	7,5	7,5	7,5
Palveluprojektit	19,7	22,0	12,6	4,2			
Sopeuttaminen	2,3	1,6	3,9	4,1	1,7		
Tuotot	-19,6	-19,4	-14,2	-13,6	-13,7	-13,8	-13,8
Kehittämisinvestoinnit	134,3	154,8	173,2	188,2	155,8	128,8	119,8
Tieverkon kehittäminen (77)	87,5	53,0	30,4	5,9			
Eräät tiehankkeet (78)	0,0	0,6	41,9	119,0	116,0	89,0	80,0
Tieverkon jälkirahoitus- ja kok.rahoitushankkeet (79)	26,9	80,8	77,4	40,3	16,8	16,8	16,8
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset (87)	19,9	19,9	20,4	23,5	23,0	23,0	23,0
Nettomenot yhteensä	686,7	792,6	776,9	788,2	755,8	728,8	719,8

Taulukko 16. Perussuunnitelman rahankäyttösuunnitelma

Kehittämissuunnitelma, milj. euroa	Tot. 2001	Arvio 2002	TAE 2003	TTS-kausi			
				2004	2005	2006	2007
Perustienpito	552,4	637,8	603,7	650,0	650,0	650,0	650,0
Hallinto	78,4	83,4	79,2	88,0	86,0	86,0	86,0
Hoito	206,2	220,3	205,0	195,9	190,1	190,1	190,1
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	136,0	182,0	196,3	205,0	210,0	215,0	220,0
Laajennus- ja uusinvestoinnit	97,9	112,5	89,9	138,1	146,3	143,1	138,1
Suunnittelu	25,5	28,9	25,0	21,3	22,1	22,1	22,1
Liikenteen hallinta	6,0	6,5	6,0	7,0	7,5	7,5	7,5
Palveluprojektit	19,7	22,0	12,6	4,2			
Sopeuttaminen	2,3	1,6	3,9	4,1	1,7		
Tuotot	-19,6	-19,4	-14,2	-13,6	-13,7	-13,8	-13,8
Kehittämisinvestoinnit	134,3	154,8	173,2	223,2	232,8	277,8	302,8
Tieverkon kehittäminen (77)	87,5	53,0	30,4	5,9			
Eräät tiehankkeet (78)	0,0	0,6	41,9	144,0	193,0	238,0	263,0
Tieverkon jälkirahoitus- ja kok.rahoitushankkeet (79)	26,9	80,8	77,4	50,3	16,8	16,8	16,8
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset (87)	19,9	20,4	23,5	23,0	23,0	23,0	23,0
Nettomenot yhteensä	686,7	792,6	776,9	873,2	882,8	927,8	952,8

Taulukko 17. Kehittämissuunnitelman rahankäyttösuunnitelma

Tase ja omaisuus

Tiehallinnon taseen loppusumma oli vuoden 2001 lopussa 15 030 miljoonaa euroa. Taseen suurimman osan muodostaa väyläomaisuus, johon kuuluvat tiepohjat, tierakenteet ja keskeneräiset hankkeet. Niiden arvo oli 14 969 miljoonaa euroa, mikä on 99,6 prosenttia taseen loppusummasta.

Väyläomaisuuden arvo alenee suunnitelmakauden aikana, koska korvaus-, laajennus-, uus- ja kehittämisinvestointien sekä tie- ja rakennussuunnittelun määrät ovat alhaisemmat kuin tierakenteiden kulumista kuvaava poistojen määrä.

Tiehallinnon käyttöomaisuus (Me)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Taseen loppusumma 1.1.	15531	15496	15425	15315	15030	14990	14830	14580	14340	14100
Käyttöomaisuus-investoinnit ja muu omaisuuden lisäys	448	400	377	315	430	340	250	270	280	280
Poistot ja muu omaisuuden vähenemä	-483	-472	-487	-600	-490	-500	-500	-510	-520	-520
Taseen loppusumma 31.12.	15496	15425	15315	15030	14970	14830	14580	14340	14100	13860

Taulukko 18. Tiehallinnon taseen loppusumma ja muutokset (vuosien 2002-2007 investoinneissa ja poistoissa huomioitu vain väyläomaisuuden osuus)

Väyläomaisuuden arvon muutos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Väyläomaisuus vuoden alussa	15119	14969	14929	14776	14525	14284	14045
Lisäykset yhteensä	320	444	340	250	270	280	278
Korvausinvestoinnit	60	100	110	110	110	110	108
Laajennus- ja uusinvestoinnit	100	110	80	50	60	60	60
Kehittämisinvestoinnit yht.	120	194	120	60	70	70	70
Tie- ja rakennussuunnittelu	20	20	10	10	10	10	10
Tiepohjet ja keskeneräiset raken.	20	20	20	20	20	20	20
Poistot yhteensä	-470	-485	-490	-500	-510	-520	-523
Väyläomaisuus vuoden lopussa	14969	14929	14776	14525	14284	14045	13800
Lisäysten ja poistojen erotus	-150	-41	-150	-250	-240	-240	-245

Taulukko 19. Tiehallinnon väyläomaisuus sekä sen arvoon vaikuttavat lisäykset ja poistot



VIITTEET

1. Tie- ja liikenneolojen tavoitetila, Tiehallinto 2003
2. Teiden talvihoito, Talvihoidon toimintalinjat 2001, TIEH 1000035, Helsinki 2001
3. Sorateiden toimintalinjat, laadittavana 2003
4. Liikenneympäristön hoito, Toimintalinjat ja laatuvaatimukset, TIEL 2230052, Helsinki 1999
5. Päälystettyjen teiden ylläpidon toimintalinjat ja ohjaus, TIEL 1000019, Helsinki 1999, tarkistetaan 2003
6. Siltojen hoidon, ylläpidon ja korjauksen toimintalinjat, TIEL 2230051, Helsinki 1998.
7. Liikenteen hallinnan toimintalinjat, TIEL 1000032, Helsinki 2000.
8. Pääteiden kehittämisen toimintalinjat, valmistuu 2003
9. Tiehallinnon toimintalinjat kaupunkiseuduilla, Tiehallinto 2003
10. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen, TIEL 10000028, Helsinki 2000
11. Liikenneturvallisuus 2005, Tielaitoksen toimintalinjat liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ISBN 951-726-371-6, Helsinki 1997
12. Tielaitoksen liikenneturvallisuusohjelma 2005, TIEL 1000022, Helsinki 1999, tarkistetaan 2003
13. Tiehallinnon ympäristöpolitiikka ja -ohjelma 2001-2005; Tiehallinto 2001, TIEH 1000036

LIITTEET

1. Vuonna 2003 käynnissä olevat kehittämisinvestoinnit, kartta
2. Esitys hankeohjelmaksi vuosille 2004 - 2007, kartta
3. Alueellinen liikenne-ennuste vuoteen 2030, kevyet ajoneuvot
4. Hankeohjelman hankekortit

TA2002:n periaatepäätös toteuttamisesta
- Vt 1 Turku - Helsinki välillä Muurla - Lohja

TA2003:n hankkeet
- Vt 13 Nuijamaan raja-asema
- Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 1. vaihe
- Vt 5 Joroinen - Varkaus
- Vt 4 Lahti - Heinola puuttuva moottoritieosuus
- Vt 4 Jyväskylä - Kirri
- Vt 8 Raisio - Kohta

Isot kehittämishankkeet
- Vt 6 Koskenkylä - Kouvola puuttuvat parannustyöt (Pukaro - Elimäki)
- Mt 100 Hakamäentie, Helsinki
- Mt 101 (Kehä I) Turunväylä - Leppävaara
- Mt 101 (Kehä I) Tapiola - Turunväylä
- Vt 2 Vihti - Pori
- Vt 6 Lappeenranta - Imatra

- Vt 4 Lusi - Vaajakoski
- Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 2. vaihe
- Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa
- Vt 14 Savonlinnan keskusta
- Kt 50 (Kehä III) Vantaankoski - Lentoasemantie

Mahdolliset lisähankkeet
- Vt 5 Lusi - Mikkeli puuttuvat parannustyöt
- Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti
- Vt 20 Kuusamontie, Oulu (Hintta - Korvenkylä)

Teemapaketit
- Pääteiden keskisuuret turvallisuuskohteet
- Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen
- Meluntorjunta pääkaupunkiseudulla
- Liikenteen ja kelin seurantarjestelmä runkotieverkolla ja tärkeimmillä kaupunkiseuduilla (telematiikka)
5. Yhteenveto perustienpidon vaihtoehtojen vaikutuksista ja kehityksestä tavoitealueilla
- Kaupunkiseudut ja taajamat
- Perusverkko
- Päätiet

LIITE 1

Käynnissä olevat

- 1 Vt 1 Paimio - Muurla
- 2 Kehä III Lentoasemantie - Tikkurila
- 3 Vt 6 Koskenkylä - Kouvola
- 4 Vt 4 Liminka - Oulu
- 5 Vt 9 Orivesi - Muurame
- 6 Vt 1 / E 18 Lohja - Lohjanharju

TA 2002:n periaatepäätös toteuttamisesta

- 7 E 18 / Vt 1 Muurla - Lohja

Vuoden 2003 TA:ssa aloitettavia

- 8 Vt 13 Nuijamaan raja-asema
- 9 Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku, 1. vaihe
- 10 Vt 5 Joroinen - Varkaus
- 11 Vt 4 Lahti - Heinola
- 12 Vt 4 Jyväskylä - Kirri
- 13 Vt 8 Raisio - Lohja



LIITE 2

Esitys hankeohjelmaksi vuosille 2004-2007

Isot kehittämishankkeet

- 1 Vt 6 Koskenkylä - Kouvola puuttuvat parannustyöt (Elimäki - Pukaro)
- 2 Mt 100 Hakamäentie, Helsinki
- 3 Mt 101 (Kehä I), Turunväylä – Leppävaara
- 4 Mt 101 (Kehä I), Tapiola - Turunväylä
- 5 Vt 2 Vihti - Pori
- 6 Vt 6 Lappeenranta – Imatra
- 7 Vt 4 Lusi – Vaajakoski
- 8 Vt 3 Tampereen läntinen ohikulkua, 2. vaihe
- 9 Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- 10 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa
- 11 Vt 14 Savonlinnan keskusta
- 12 Kt 50 (Kehä III), Vantaankoski - Lentoasemantie

Mahdolliset lisähankkeet

- 13 Vt 5 Lusi - Mikkeli (puuttuvat parannustyöt)
- 14 Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti
- 15 Vt 20 Kuusamontie, Oulu (Hintta - Korvenkylä)

Tärkeimpiä lisä/vaihtoehtohankkeita

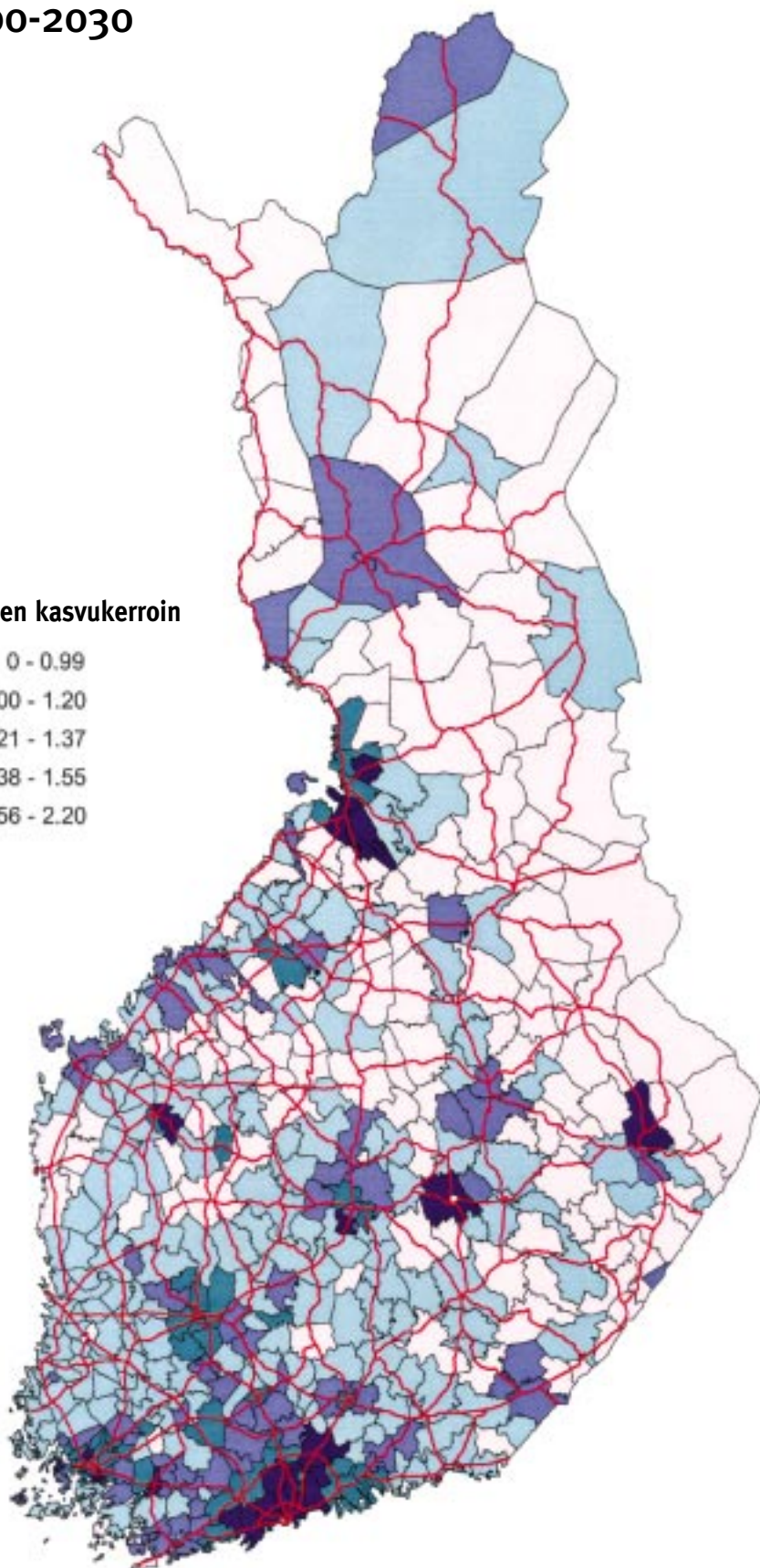
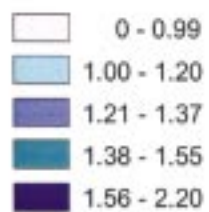
- | | |
|---------|---|
| Teema 1 | Pääteiden keskisuuret turvallisuuskohteet |
| Teema 2 | Satama- ja terminaalilyhteydet |
| Teema 3 | Pääkaupunkiseudun meluntorjunta |
| Teema 4 | Liikenteen hallinnan telematiikka |



LIITE 3

Kevyet ajoneuvot 2000-2030

Liikenteen kasvukerroin





NYKYTILA JA ONGELMAT

- Turun ja Helsingin välinen tieyhteys on tärkeä sekä kansallisesti että osana Suomen kansainvälisesti merkittävintä tietä, Eurooppatie E18:aa. Tie yhdistää Suomen voimakkaasti kehittyvät alueet pääkaupunkiseutuun ja tärkeisiin ulkomaankaupan terminaleihin. Liikennekäytävää kehitetään kaikkien liikennemuotojen kokonaisuutena EU:n priorisoiman Pohjolan Kolmion osana.
- Kaksikaistaisen sekaliikennetiejakson Muurla - Lieviö laatutaso ei vastaa nykyliikenteen vaatimuksia eikä turvaa alueen kehitystä jatkossa. Tien nykyinen kuljetusvarmuus ei täytä elinkeinoelämän ja kansainvälisen kuljetuskäytävän vaatimuksia.
- Liikenneturvallisuus on huono. Yleisestä kehityksestä poiketen tieosuuden turvallisuus on heikentynyt. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 3,2 ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 26 kpl vuosittain.
- Keskimääräinen liikennemäärä on 9 000 - 11 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on 13 - 15 %. Liikenne ruuhkautuu valtaosin 1 herkästi.
- Nykyinen tie on teknisesti vanhentunut. Alunperin 1930-luvulla linjattu tie on tullut päätienä käyttöikänsä päähän. Se on kuitenkin riittävä moottoritien rinnakkaisena seudullisena väylänä.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uutta moottoritietä 50 kilometriä ja Lohjan läntisen sisääntulotien,
- Kahdeksan eritasoliittymää,
- 7 tunnelia, joiden yhteispituus on 5,1 km,
- Kevyen ja joukkoliikenteen järjestelyjä,
- Laajat meluntorjunnat ja pohjavesisuojaukset.

Hankkeeseen niveltävästä moottoritieosuudesta Lohja - Lohjanharju on jo rahoituspäätös, ja sen rakentaminen alkaa 2003 valmistuen liikenteelle 2005. Osuuden Muurla - Lohja rakennustyöt alkavat hallituksen periaatepäätöksen mukaisesti vuonna 2004 ja tavoitteena on osuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2008.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Muurla - Lohjanharju suunnittelun yhteydessä.

- + Riittävä ja yhtenäinen palvelutaso kotimaan kuljetuksille, henkilöauto- ja joukkoliikenteelle sekä samalla ulkomaankaupan ja kansainvälisen liikenteen tarpeisiin.
- + Tukee koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun.
- + Kymmenessä vuodessa vältetään n. 250 henkilövahinko-onnettomuudelta, joissa kuolisi noin 50 ihmistä.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee merkittävästi ja melualueilla (yli 55 dB) asuvien ihmisten määrä vähenee noin 1800 ihmisellä. Loma-asuntojen melutilanne muuttuu nykyisestä, mutta tilannetta on lievennetty tehokkaalla ja laajalla meluntorjunnalla.
- + Saadaan koko Turku-Helsinki-tieyhteyden hyödyt tehokkaasti käyttöön.
- + Nykyisten teiden varrella asuinmukavuus ja taajamakuva paranevat.
- Tie leikkaa merkittäviä luontoaluekokonaisuuksia, muuttaa luonnonmaisemaa sekä kulttuuri- maisema-alueita. Vaikutuksia on lievennetty tehokkaasti tunneleilla, tien sijoittamisella sekä maisema- ja vihersilloilla.
- Tien rakentaminen heikentää liito-oravien elinolosuhteita. Tie ei kuitenkaan heikennä niiden suotuisan suojelun tasoa alueella, ja ympäristöviranomaisten lupa on saatu.

Kustannusarvio

Muurla-Lohja osuuden kustannusarvio on 310 M€ (joulukuu 2002). Hankkeen toteutuksessa selvitetään mm. erilaisten elinkaarimallien soveltuvuutta. H/K-suhde on 1,7.

**HANKEKORTTI**

© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Keski-Suomen poikki kulkeva valtatie 13 johtaa Lappeenrannasta valtatie 6 kautta vilkkaalle Nuijamaan rajanylityspaikalle, jota käyttää suurin osa Keski- ja Itä-Suomen Venäjälle suuntautuvasta liikenteestä.
- Vuonna 2001 rajan ylitti noin 1,5 milj. henkilöä ja noin 0,8 milj. ajoneuvoa. Venäläisten osuus rajanylityksistä kasvaa koko ajan, mikä pidentää tarkastusaikoja olennaisesti. Vuorokausiliikenne oli noin 2300 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus oli 14%.
- Rajan ylittävien määrän ennustetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2015 mennessä ja kasvavan 2,8 milj. henkilöön ja 1,8 milj. ajoneuvon vuodessa.
- Nykyisin rajanylityspaikalle Nuijamaan taajaman läpi johtava valtatiejakso on mäkinen ja mutkainen ja siitä aiheutuu paljon ongelmia ja haittoja:
- Valtatien tukkivat rekkajonot ovat usein kilometrien pituisia ja odotusajat yli kymmenen tuntia.

- Pakokaasuhaitat tien varren asutukselle.
- Häiriöt ja turvallisuusriskit Nuijamaan taajaman liikenteelle.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uusi rajanylityspaikka rakennetaan Nuijamaan taajaman länsipuolelle. Parannettavan tiejakson kokonaispituus on noin 4,8 km, josta Venäjän puoleinen osuus on noin 2,9 km.
- Raja-asemien välinen tieosuus toteutetaan 3+3-kaistaisena kokonaisleveyden ollessa 22,5 metriä.
- Suomen puolella raja-asemalle johtavalle valtatielle 13 rakennetaan rekkaliikenteelle erillinen odotuskaista (noin 3km).

Uusi rajanylityspaikka koostuu henkilöliikennekeskuksesta, tavaraliikennekeskuksesta ja tarkastusalueesta. Senaatti-kiinteistöt rakentaa kustannuksellaan tarvittavat rakennukset ja vuokraa ne Tullille ja Rajavartiolaitokselle.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2004.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

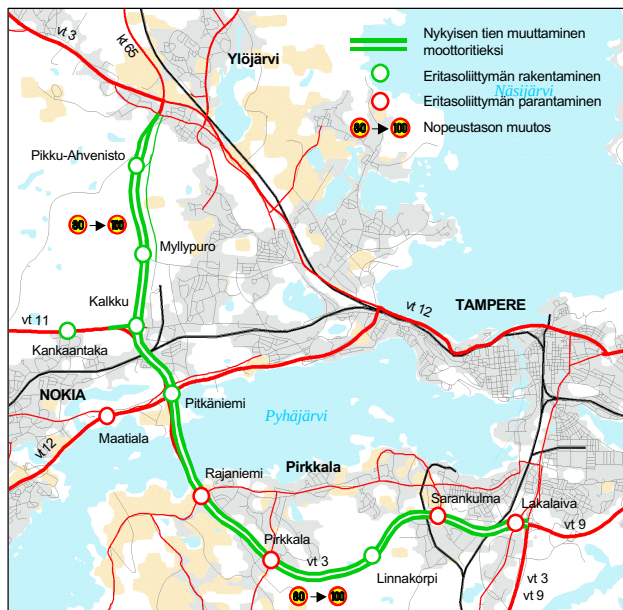
- + Rajanylityspaikan palvelutaso paranee olennaisesti rajamuodollisuuksien nopeutuksessa.
- + Ruuhkat poistuvat pääosin Suomen puolella.
- + Huoltoliikenne Saimaan kanavan vuokra-alueelle nopeutuu.
- + Häiriöt Nuijamaan taajamalle ja tienvarren asutukselle poistuvat.

Tiejärjestelyjen rakennuskustannuksiksi on arvioitu noin 14,5 M€ Suomen puolella ja noin 3,5 M€ Venäjän puolella.

Hankkeen hyötykustannussuhde on noin 1,5, jossa on otettu huomioon vain matkan lyhenemisestä aiheutuvat säästöt, mutta ei mahdollisia rajamuodollisuuksien nopeutumisia.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa on Suomen tärkeimpiä pääteitä ja se kuuluu eurooppalaiseen TERN-tieverkkoon (E12). Valtatie on osa Tampereen kehätietä, joka välittää sekä Tampereen ohittavaa valtakunnallista liikennettä että seudullista liikennettä.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen ja osin varustettu eritasoliittymin. Pääosa tietä on sekaliikennetietä ja osa moottoriliikennetietä.
- Tämän hetken liikennemäärät ovat 8 000–23 000 ajon/vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 14 000–40 000 ajon/vrk.
- Nykytilanteessa liikenne ruuhkautuu sekä tie-osuuksilla että eritasoliittymissä. Erityisesti ruuhka-aikoina liittymien päätielle on vaikeaa.
- Läntisen kehätien osuus on valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa pahin liikenteellinen pullonkaula Helsingin ja Tampereen välisen moottoritien valmistumisen jälkeen.
- Nykyinen yksiajoratainen tie ja sen liittymäjärjestelyt ovat alttiita häiriöille ja onnettomuuksille.
- Läntisen kehätien henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Yleisimpiä onnettomuustyyppisiä ovat peräänajo- ja yksittäisonnettomuudet.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Läntiselle kehätielle rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen noin 21 km matkalle ja nykyisiä eritasoliittymiä (Lakalaiva, Sarankulma, Pirkkala, Rajaniemi, Maatiala) täydennetään.
- Nykytilanteessa ongelmallisin Nokian moottoritien (Pitkäniemen) eritasoliittymä rakennetaan uudestaan.
- Linnakorpeen, Kalkkuun, Kankaantaahan, Myllypuroon ja Pikku-Ahvenistoon rakennetaan uudet eritasoliittymät.
- Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään rakentamalla melusuojaus noin 12 km:n osuudelle.

Hanke toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisen rakennusvaiheen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa, ja se käsittää moottoritien rakentamisen Pirkkalan (Rajaniemi) ja Kalkun välille (5km). Vaihe sisältää myös risteysjärjestelyt Nokian moottoritien (vt12) kanssa sekä uusien siltojen rakentamisen Pyhäjärven yli nykyisen sillan jäädessä paikalliseen käyttöön.

Ensimmäisen vaihe on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005 ja sen kustannukset (57 M€) ovat puolet koko hankkeen kustannusarviosta (114 M€). Hankkeen toinen vaihe, eli osat Lakalaiva - Pirkkala ja Kalkku - Ylöjärvi on tarkoitus toteuttaa vuosina 2005-2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hankkeen toteuttamisen vaikutuksesta liikenteen ruuhkautuminen poistuu lähes kokonaan ja tien nopeustaso nousee.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinko-onnettomuuksien ennustetaan vähenevän lähes puoleen.
- + Kohtausonnettomuuksia ei juuri tapahdu ja eritasoliittymien täydentäminen vähentää myös merkittävästi kääntymis- ja peräänajo-onnettomuuksia.
- + Merkittävimmin päästöt alenevat alemmalla tieverkolla ja kaupungin pää- ja sivukaadulta, jolta moottoritie kokoaa pois tarpeetonta ja ruuhkia aiheuttavaa liikennettä.
- Rajasalmeen Pyhäjärven ylitse rakennetaan uusi vesistösilta.

Koko hankkeen kustannusarvio on 114 M€, josta ensimmäisen rakennusvaiheen Pirkkala - Kalkku kustannukset ovat 57 M€. Koko hankkeen H/K-suhde on 2,9.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Nykyinen 1950-luvulla rakennettu valtatie on kapea ja näkemiltään huono aiheuttaen herkästi liikenteen jonoutumista ja ruuhkautumista.
- Valtatieosuuden liikenne määrä on 5500 - 9700 autoa /vrk. Ennustettu liikennemäärä vuonna 2035 on 7500 – 15000 ajon./vrk.
- Valtatiellä on runsaasti tasoliittymiä, jotka ovat etenkin taajamien kohdalla vaarallisia.
- Tie sijaitsee taajama-alueella Joroisissa, Kuvansissa ja Varkaudessa, joissa tie jakaa taajamarakennetta ja aiheuttaa meluhaittoja.
- Joroisten kirkonkylän kohdalla tien nopeusrajoitus on 60 km/h ja muualla 80 km/h.
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu vuosittain noin 5 kpl.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

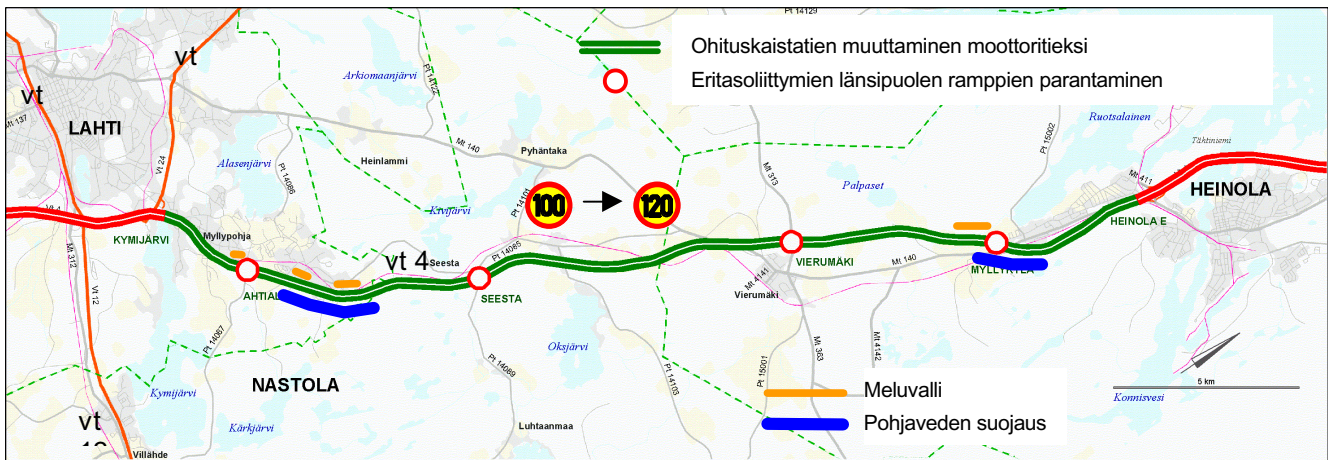
- Valtatie rakennetaan uudelle linjalle 19 km matkalla.
- Nykyinen tie jää rinnakkaistieksi palvelemaan paikallista liikennettä sekä erikoiskuljetusten ja kevyen liikenteen tarpeita.
- Välillä Joroinen - Kuvansi tien poikkileikkaus on 10,5/7,5 ja tieosuudella on 4 ohituskaistaa, joista 2 on varustettu keskikaiteella.
- Osuudella Kuvansi - Varkaus valtatie on suunniteltu kaksiajorataiseksi.
- Liittymät uudella tielinjalla ovat eritasossa.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Uusi tie parantaa valtieliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta noin 18 km:n matkalla. Nopeusrajoitus voidaan nostaa koko tieosuudella 100 km/h.
- + Valtatien palvelutaso paranee välttävästään yksiajorataisella osuudella tyydyttäväksi ja kaksiajorataisella osuudella erittäin hyväksi.
- + Nykyiselle tielle jäävän kevyen liikenteen olosuhteet paranevat, kun pääosa n. 80 % autoliikenteestä siirtyy uudelle tielle.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 2,4 onnettomuudella vuodessa.
- + Uusi tielinjaus tukee nykyisten taajamarakenteiden kehitystä tien kiertäessä taajama-asutuksen Joroisten kirkonkylässä ja Kuvansissa.
- + Melualueella (55 dBA) asuvien henkilöiden määrä vähenee nykyisestä noin 400 asukkaasta 100 asukkaaseen. Myös tiestä aiheutuva estevaikutus vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski Kotkatharjun alueella pienenee noin 2 km pitkän pohjavesisuojaus-ansioista.

Hankkeen kustannusarvio on 27 milj. euroa ja H/K-suhde on 1,7.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Valtatie 4 Lahdesta Heinolaan on moottoriliikennetie ohituskaistoilla varustettuna. Noin 27 kilometrin pituisen ohituskaistatien länsipuolella on varaus moottoritien toiselle ajoradalle. Valtatie 4 on viime vuosina parannettu moottoritieksi tarkastelukohteen molemmin puolin eli Helsingin ja Lahden välillä sekä Heinolan kohdalla.
- Valtatie 4 on osa eurooppalaista päätieverkkoa (TERN), tie numero E75.
- Valtatie 4 on yksi tärkeimpiä päätieyhteyksiä Suomessa. Lahden ja Heinolan kautta kulkee merkittävä osa pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen ja Itä-Suomeen suuntautuvasta valtakunnallisesta henkilö- ja tavaraliikenteestä.
- Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä osuudella on 11 900–13 400 ajoneuvoa (KVL 2000). Liikenteen kausivaihtelut ovat suuria. Pahimpina ruuhkapäivinä liikennemäärä on 23 000 ajon./vrk. Liikenne on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosina. Viiden vuoden keskimääräinen vuosikasvu 5 % on selvästi pääteiden keskimääräistä kasvua (= 2,5 %) suurempaa.
- Valtatielle asetetut liikennöitävyystavoitteet jäävät toteutumatta jo nykyisillä liikennemäärillä. Tie ruuhkaantuu pahoin etenkin kesäviikonloppuisin. Liikenteen ja ongelmien ennustetaan kasvavan edelleen.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin ohituskaistojen alku- ja päättymiskohdissa.
- Tien varren asutus kärsii liikenteen meluhaitoista. 55 dB:n ylittävällä alueella sijaitsee 152 asuntoa ja noin 450 asukasta.

- Suunnitteluosuudella on pohjaveden pilaantumisriski. Valtatie 4 kulkee neljällä pohjavesialueella, joista kaksi I-luokan ja kaksi III-luokan aluetta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Ohituskaistatie muutetaan moottoritieksi 27 kilometrin matkalla.
- Tien länsipuolen rampit parannetaan.
- Melunsuojausta rakennetaan noin 11 km:n matkalla.
- Suojataan 1. luokan pohjavesialueet.
- Rakennetaan 27 siltaa, joista 1 hirvisilta.
- Kehitetään tienvarsipalvelualueita.

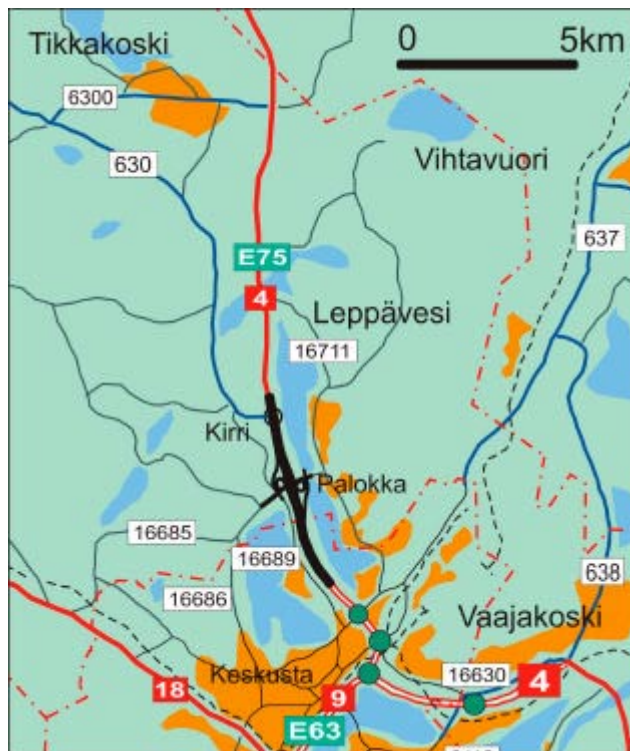
Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Poistaa verkollisen epäkohdan Helsingin ja Heinolan väliltä.
- + Liikenteen sujuvuus parane.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 20 %. Onnettomuuksien vakavuusaste lievenee. Kuolleiden määrä vähenee noin yhdellä vuodessa.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.
- Suojaamattomien kohteiden melutaso nousee liikenteen lisääntyessä ja ajonopeuden kasvaessa.
- Tiealue laajenee.

Hankkeen kustannusarvio on 41 M€ ja H/K-suhde on 2,5 (Tieliikenteen ajokustannukset 1996).

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 (E75) on tärkein tieyhteys Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä sekä osa yleiseurooppalaista TEN -tieverkkoa.
- Tiejakson liikenteestä suuri osa on pitkämatkaista. Nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h, Palokan ja Kirrin liittymissä 60 km/h.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen ja noin 10 m leveä. Tie toimii osana lentokenttäyhteyttä.
- Liikennemäärät tieosuudella ovat 14 900 - 17 200 ajon./vrk (KVL 2001). Ennustetilanteessa vuonna 2020 liikenteen arvioidaan olevan 19 000 - 22 000 ajon./vrk. Viime vuosien perusteella kasvu on ollut huomattavasti ennusteita nopeampaa. Rinnakkaiset yhteydet kaupunkiin ovat ruuhkautuneet valtatie liittymien huonon vetävyyden vuoksi.
- Nykytilanteessa liikenteen palvelutaso erityisesti liittymäalueilla on heikko, päätielle liittyminen ja sieltä vasemmalle kääntyminen on vaikeaa. Suurista liikennemääristä johtuen ohituspaikkoja on vähän.
- Nelostien liikenneturvallisuus on huomattavasti heikompi kuin valtateillä keskimäärin. Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 4 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin liittymissä.

- Palokan eritasoliittymän läheisyydessä on asutusta ja nopeasti kasvava liiketoiminta-alue, jossa on yksi Jyväskylän seudun neljästä automarketista ja syksyllä 2000 avattu automarkettia suurempi Palokankeskus II. Kirrissä on asutuksen lisäksi myös liike- ja toimistokiinteistöjen alue.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haittoista (melu, päästöt, turvallisuus, asumisviihtyisyys). Nykyisin valtatie ja rinnakkaisväylien melualueella asuu noin 1000 henkilöä.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatie parannetaan nykyisellä paikalla moottoritieksi 4,8 km matkalla.
- Tie rakennetaan kevennettynä moottoritietyyppinä, jossa keskikaista ja ulkopientareet ovat kapeat.
- Rakennetaan kolme eritasoliittymää; Mannila, Palokka ja Kirri. Lisäksi Palokan orren ja moottoritien ramppien liittymiin rakennetaan kiertoliittymät.
- Meluhaitat torjutaan meluseinien ja -vallien avulla. Kirrin pohjavesialue suojataan rakenteellisin keinoin.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta koko osuudella. Erityisesti liittymäjärjestelyt parantavat turvallisuutta. Hankkeen toteuttamisen arvioidaan vähentävän 0,6 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain.
- + Liikennejärjestelyt tukevat suunniteltua maankäyttöä ja selkeyttävät liikennevirtojen suuntautumista lähialueella.
- + Hanke tukee seudullisesti lentokentän saavutettavuutta ja Jyväskylän seudun yhteyksiä Äänekosken suuntaan sekä edesauttaa paikallisesti Palokan - Kirrin alueen voimakasta kehitystä.
- + Hanke vähentää merkittävästi liikenteen ympäristöhaittoja ja -riskejä.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 21 M€ ja hyötykustannussuhde 3,2.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Valtatie 8 toimii Turun pohjoisena sisääntuloväylänä ja palvelee sekä paikallista työmatka- ja asiointiliikennettä että Turun ja Naantalın satamien kansainvälisiä kuljetuksia.
- Raision keskustaajama on levinnyt valtatie 8 ja maantien 192 (Kustavintie) varsille. Tiet aiheuttavat merkittävän estevaikutuksen taajaman toiminnolle.
- Raision keskustan maankäyttömahdollisuuksia ei voida täysin hyödyntää osin puutteellisten tie- ja katuyhteyksien vuoksi.
- Valtatien nykyinen liikennemäärä Raision keskustan kohdalla on noin 20 500 ajon/vrk (KVL 2001) ja liikenteen ennustetaan kasvavan noin 26 000 ajon/vrk vuoteen 2020 mennessä.
- Kustavintien valo-ohjaamaton tasoliittymä tukkeutuu päivittäin ruuhka-aikana. Ongelma kärjistyy aamu- ja iltaruuhkan aikana sekä kesäajan liikenteessä.

- Tiejaksoilla (vt 8 + mt 192) tapahtuu vuosittain noin 3,5 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin liittymissä.
- Tien varren asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatie rakennetaan nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi 3,5 km:n matkalla.
- Kustavintien liittymä rakennetaan eritasoliittymäksi noin 0,8 km pohjoiseen nykyiseltä paikaltaan.
- Uutta maantietä (Kustavintie) rakennetaan noin 1 kilometri.
- Valtatien yli rakennetaan uusi yhteys Petterinpellon alueelta Raision keskustaan.
- Kevyen liikenteen verkkoa ja rinnakkaistiejärjestelyjä täydennetään.
- Venheen asuntoalueen kohdalle rakennetaan melusuojaus.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2004.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat.
- Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että Raision keskustan liikennekuormitus vähenee ja liikenteen estevaikutus poistuu.
- Ehetyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko luovat uusia toimintaedellytyksiä mm. joukkoliikenteen kehittämiselle.
- Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- Raision kaupungin maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat Voudinkadun ja Petterinpellon uusien yhteysmahdollisuuksien ansiosta.
- Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi- ja tavaraliikenteen (satamat) olosuhteet paranevat.
- Ympäristörakentamisella minimoidaan liikennemelun ja päästöjen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyvyys paranee.
- Valtatien tiealue laajenee hieman ja Kustavintien alkuosa kulkee Raision keskustaajaman reuna-alueella.

Hankkeen kustannusarvio on 14 M€ ja laskettu H/K-suhde on 3,8.



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri ja

Kaakkois-Suomen tiepiiri

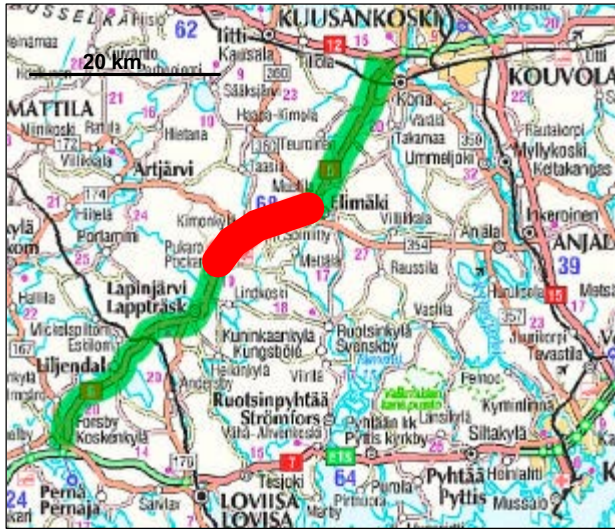
Vt 6 Koskenkylä – Kouvola puuttuvat parannustyöt

(Pukaro – Elimäki)

1 –sivuinen hanketiivistelmä

17.1.2003

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatien 6 parantaminen leveäkaistatieksi välillä Koskenkylä - Kouvola (55km) on parhaillaan käynnissä lukuunottamatta tiejakson väliin jäävää noin 10 km pituista osuutta välillä Pukaro-Elimäki. Nyt rakenteilla oleva osuus valmistuu vuonna 2004.
- Pukaron ja Elimäen välinen osuus (10km) ei kuitenkaan mahtunut koko välille myönnetyn sopimusvaltuuden puitteisiin, vaikka parantamistarve on lähes yhtäläinen muun tiejakson kanssa.
- Osuuden KVL on nykyisin 5400 – 6200 ajon/vrk ja ennusteen mukaisesti 7600 – 8700 ajon/vrk vuonna 2020. Tien leveyden (alle 8 m) suhde liikennemäärään on huono.
- Pukaro-Elimäki välille jää kapea ja osittain mäkinen muusta tieosuudesta poikkeava tieosuus, jolla ohittaminen on vaikeaa ja liikenne jonoutuu ongelmatilanteissa.
- Liikenteen kasvaessa tiejaksolla esiintyy toistuvaa ruuhkaantumista. Poikkeava tieosuus ja telematiikan puuttuminen saattaa aiheuttaa oleellisen liikenneturvallisuusriskin. Ongelmat haittaavat myös tien runsasta raskasta- ja joukkoliikennettä.
- Tiejakson kuolemantiheys on keskimääräistä suurempi verrattuna vastaavien teiden keskiarvoon. Kuolemantiheys- ja riskiluokat ovat 4 – 5.
- Vuosina 1996 – 2000 tiellä tapahtui 16 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli yksi henkilö. Pukaron ja Kimonkylän kohdalle jää merkittäviä jaksoja, joissa on suuri kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tiheys.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Leveäkaistatie tie- ja liittymäjärjestelyineen parantamattomalle 10 km osuudelle välillä Pukaro - Elimäki.
- Nopeustaso 100 km/h.
- Meluntorjuntaa Lapinjärven ja Pukaron välille.
- Telematiikka koko välille Koskenkylä-Suvioja (automaattinen nopeusvalvonta, muuttuvat nopeusrajoitukset, liikenteen seuranta ja -tiedotus sekä hirvivaroitussysteemi).

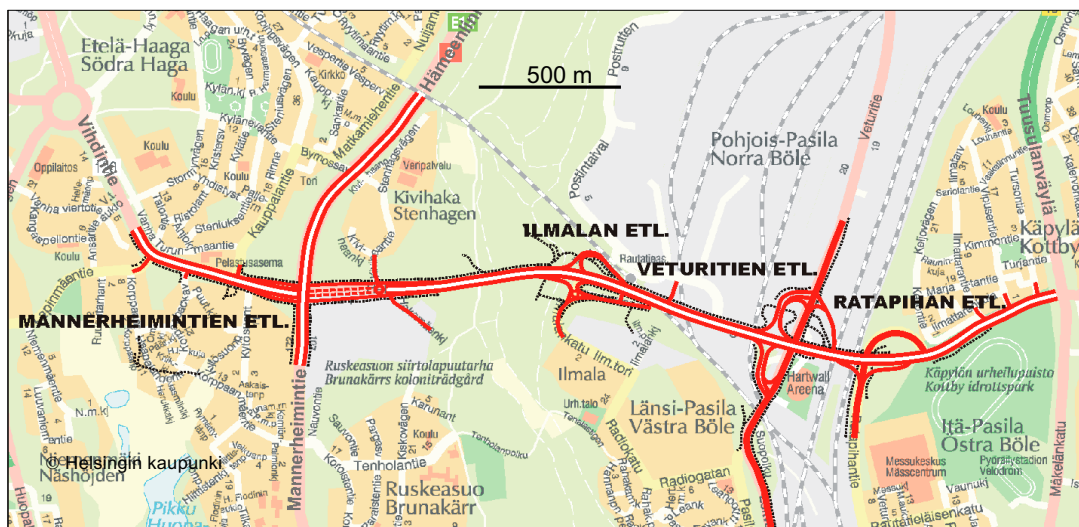
Puuttuvan osuuden Pukaro - Elimäki tiesuunnitelmat ovat valmiit. Hankkeen toteuttaminen vaatii ainoastaan rahoituspäätöksen.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Koskenkylä-Kouvola suunnittelun yhteydessä.

- + Koko jakson, jolla on uusi tietyyppi, liikenneturvallisuus paranee telematiikan toteuttamisen myötä. Muuttuva nopeusrajoitus ja automaattinen nopeusvalvonta vähentää hevaonnettomuuksia noin 10 % ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia noin 15 %. Myös hirvivaroitussysteemi parantaa liikenneturvallisuutta.
- + Koskenkylän ja Kouvolan välille muodostuu yhtenäinen tieosuus, jolla liikenteen sujuvuus on turvattu sekä varmistettu raskaan- ja joukkoliikenteen kuljetusvarmuus.

Puuttuvan osuuden Pukaro - Elimäki kustannusarvio on 10 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,2).

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Hakamäentie on tärkeä poikittainen katuyhteys Helsingin niemen pohjoisten kaupunginosien välillä ja tulevan Pasilanväylän keskiosaa. Pasilanväylä on maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaavassa kantakaupungin tärkein poikittaisyhteys Turunväylän ja Lahdenväylän välillä.
- Hakamäentiellä kulkee arkivuorokauden aikana noin 34 500 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan Hakamäentien liikenne kasvaa 1,2 – 1,8 –kertaiseksi (riippuen muista seudulle toteutettavista hankkeista) vuoteen 2020 mennessä.
- Suurimmat ongelmat ovat:
- Hakamäentie on verkolliseen asemaansa nähden selvästi puutteellinen (1-ajoratainen, tasoliittymät). Väyläkapasiteetin puute on johtanut poikittaisliikenteen ongelmiin koko linjalla keskustasta Kehä I:lle.
- Kaikki Hakamäentien liittymät ovat nykyään tasoliittymiä, jotka ruuhkautuvat pahasti aamuin illoin ja liikenneturvallisuus on huono. Erityisen ongelmallinen tilanne on Hämeenlinnanväylän, Hakamäentien, Vihdintien ja Mannerheimintien liittymässä. Ajoittaisia huippuja aiheuttavat Messukeskuksen ja Hartwall-Areenan liikenne. Keski-Pasilan rakentaminen tuo väylälle lisää kysyntää.
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja vaihtoyhteydet ovat huonot.
- Lapinmäentien ja Mäkelänkadun välisellä jaksolla tapahtuu vuosittain noin 15 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta.

HANKE

Hankkeeseen kuuluu Hakamäentien parantaminen katujaajestytyneen Vihdintieltä Lapinmäentien kohdalta Mäkelänkadulle (3,8 km). Hanke on samalla Pasilanväylän 1. rakennusvaihe. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Tehdään yhtenäinen 2+2-kaistainen väylä koko matkalle Lapinmäentieltä Mäkelänkadulle.
- Hämeenlinnanväylän etelään johtava bussikaista jatketaan alkavaksi Metsäläntien eritasoliittymästä.

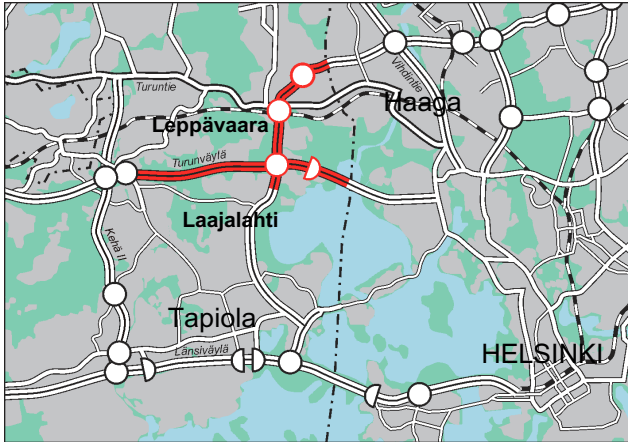
- Hakamäentie tunneloidaan noin 320 metrin matkalla Mannerheimintien liittymästä Kivihakaan liittymään.
- Mannerheimintien, Ilmalan, Veturitie ja Ratapihan-tien tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi.
- Kevyt liikenne risteää Hakamäentien eritasossa.
- Meluntorjuntaa parannetaan.
- Hankkeen toteuttamisen yhteydessä Hakamäentie muuttuu yleiseksi tieksi.

Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty joulukuussa 2000 ja se on lainvoimainen. Suunnittelutilanteen puolesta hanke on valmis toteutettavaksi välittömästi.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee selvästi sekä Hakamäentiellä että Hämeenlinnanväylällä.
- + Bussiliikenne nopeutuu Hakamäentiellä ja Hämeenlinnanväylällä. Joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat erityisesti Mannerheimintien eritasoliittymässä ja Ilmalan aseman kohdalla.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee eritasoratkaisujen takia.
- + Meluhaitta pienenee.
- + Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät noin 4 onnettomuudella vuodessa.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuus-riskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.
- Vihdintien ja Lapinmäentien sekä Hakamäentien ja Mäkelänkadun liittymien ruuhkaisuus saattaa pahentua, koska Hakamäentiele siirtyy uutta liikennettä. Nämä ongelmat poistuvat vasta Pasilanväylän myötä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 76 M€. Valtion osuus kustannuksista on 50 M€ ja Helsingin kaupungin 26 M€. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,9.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja samalla Suomen vilkkaimpia teitä. Leppävaaran kohdalla kulkee arkivuorokautena 78 000 autoa ja kehää risteävällä Turunväylällä (Vt 1) 58 000 autoa. Ennusteet vuodelle 2020 ovat 1,5-kertaisia eli suurimmillaan selvästi yli 100 000 autoa/vrk.
- Leppävaara on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja poikittaisen Jokerilinjan risteyksessä. Vaihtoyhteyksiä palvelevat pysäkkijärjestelyt valmistuivat Kehä I:lle syksyllä 2002. Kehä I toimii myös jatkuvasti kasvavan Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä. Suur-Leppävaaran alueella on 57 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa, joista noin puolet sijaitsee tiiviillä kaupunkialueella Kehä I:n tuntumassa.
- Kehä I Turunväylän pohjoispuolella on tukkoisin pullonkaula pääkaupunkiseudulla. Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja iltapäivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minutteja (noin 2 milj. ajoneuvotuntia/v). Turunväylällekin muodostuu säännöllisesti seisovia jonoja. Viivytykset kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
- Turun moottoritien sekä kaikkien kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Kehä I:n onnettomuustiheys on 2-kertainen ja onnettomuusaste 1,4-kertainen muihin kaksiajorataisiin teihin nähden.
- Suuresta liikenteestä aiheutuu merkittävä meluhaitta tiheään rakennetulla alueella. Ennustetilanteessa 55 dBA:n melualueella asuisi noin 600 ihmistä. Pysähtelevän liikenteen päästöt vähentävät asuinviihtyisyyttä.

HANKE

Kehä I:n parantaminen Turunväylältä Helsingin kaupungin rajalle (n. 3,3 km). Turunväylää parannetaan

Kauniaisten liittymän ja Helsingin rajan välillä (n. 4 km). Hankkeen sisältö on seuraava:

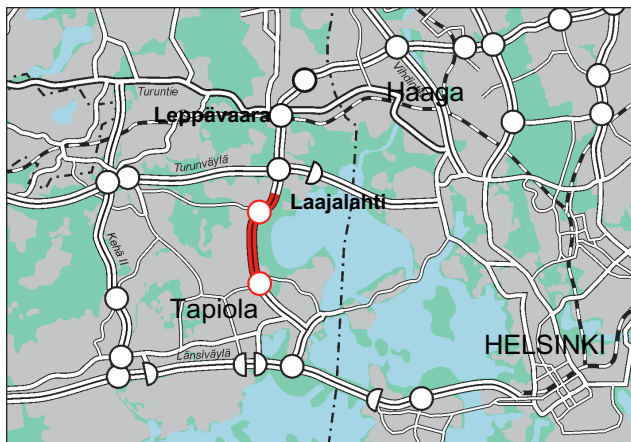
- Kolmannet kaistat lisätään Kehä I:lle Turuntieltä Helsingin rajalle sekä Turunväylälle.
- Kehä I sijoitetaan tunneliin 500 metrin matkalle Turuntien pohjoispuolella (Mestarintunneli).
- Turunväylän ja Kehä I:n liittymään rakennetaan uusi ramppi (Turunväylältä Helsingistä Kehä I:lle länteen) ja paremmat pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyt.
- Mestarinsolmun eritasoliittymä toteutetaan liikennevalo-ohjattujen tasoliittymien tilalle.
- Rakennetaan suuntaisliittymä Turunväylälle Kehä I:n itäpuolelle Helsingin suuntaan (Vermosolmu).
- Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä Kehä I:n suuntaisesti että sen poikki (eritasoratkaisut).
- Liikenteen melua torjutaan meluntorjuntaratkaisuin.

Hanke on kokonaisuutena suunnitelmien puolesta valmis aloitettavaksi vuonna 2005. Ensimmäiseen vaiheeseen (Turunväylän liittymä ja lisäkaistat) aloitusvalmius on jo vuonna 2003.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus kehällä ja Turunväylällä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa. Erityisesti peräänajot vähenevät.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat selvästi joukkoliikennekaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat verkon täydentyessä.
- + Tunneli- ja meluntorjuntaratkaisut vähentävät merkittävästi altistumista liikennemelulle.
- + Hanke tukee Leppävaaran aluekeskuksen toteuttamista ja kehittämismahdollisuuksia. Tunneliratkaisu eheyttää kaupunkirakennetta, tarjoaa uutta rakennusmaata ja vähentää estevaiikutusta.
- Kehä I:n ja Turunväylän liittymässä on parannuksista huolimatta odotettavissa liikennöityvyysongelmia aamuruuhkan aikaan.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia turvallisuushyöty ei ole suurempi.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 65 M€. Kustannukset jaetaan valtion ja Espoon kaupungin kesken. Valtion osuus kokonaiskustannuksista tulee olemaan 50% - 70%. Lopullinen jakosuhde on vielä sopimatta. Hankkeen hyötykustannussuhde on 5,7.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkein kehämäinen väylä, joka yhdistää Helsingistä lähteviä säteittäisiä pääväyliä.
- Tapiolan ja Turunväylän välillä Kehä I palvelee Otaniemen, Otsolahden, Pohjois-Tapiolan, Ruukinrannan ja Pohjois-Laajalahden alueita, joissa on tällä hetkellä noin 16 000 asukasta ja 17 000 työpaikkaa. Vuonna 2030 alueen asukasmäärä on maankäyttövaihtoehdosta riippuen 15 000 – 22 500 ja työpaikkamäärä 22 500 – 25 000. Alueiden suunnittelu on käynnissä osana Etelä-Espoon yleiskaavoitusta.
- Laajalahden kohdalla kulkee arkivuorokautena 47 000 autoa. Kehä II:n valmistuminen vähensi Kehä I:n liikennettä noin 20 %. Maankäytön kasvu kuitenkin vastaavasti lisää liikennettä. Ennusteen mukaan vuorokausiliikenne kasvaa 57 000 autoon vuoteen 2020 mennessä.
- Kalevalantien / Tekniikantien tasoliittymä on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimmista, ja sen huono toimivuus ruuhkauttaa Kehä I:n liikenteen aamuisin länteen ja iltaapäivisin itään. Myös muiden tasoliittymien toimivuus on huono. Tiejaksen liikenteen nopeudet laskevat ruuhka-aikoina 10 – 30 %.
- Kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Tiejaksolla tapahtuu vuodessa noin 5 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joista 60 % liittymissä.

HANKE

Hankkeeseen kuuluu Kehä I:n parantaminen Kalevalantien liittymästä (Maarinsolmu) Turunväylän liittymään. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Rakennetaan Maarinsolmun eritasoliittymä Kalevalantien ja Tekniikantien tasoliittymän tilalle. Kimmeltien nykyisiä melusteita korotetaan ja niiden aukkoja suljetaan.
- Rakennetaan Laajalahden luonnonsuojelualueen ja vanhojen metsien suojelualueen suojaksi meluvalli ja -aita.
- Rakennetaan Turvesuontien eritasoliittymä nykyisten Turvesuontien, Ruukinrannantien ja Kurkijoentien tasoliittymien paikalle. Kehä I:n itäpuolelle rakennetaan rinnakkaiskatu Ruukinrannasta Turvesuontielle.
- Eritasoliittymien yhteyteen tehdään kevyen liikenteen järjestelyjä ja eritasoja sekä melusteita.

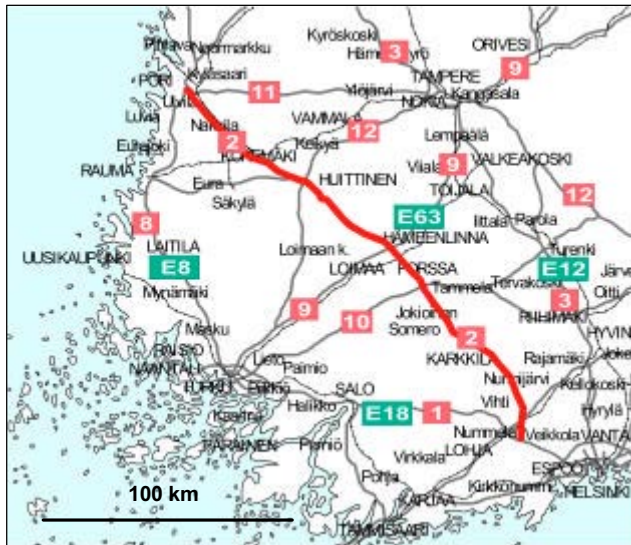
Hankkeen yleissuunnitelma valmistui vuonna 1999. Suunnittelutilanteen puolesta hanke toteuttaminen voitaisiin aloittaa aikaisintaan vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tasoliittymien poistaminen parantaa sekä kehän suuntaisen että sitä risteävän liikenteen sujuvuutta.
- + Kehää käyttävien bussien ajoajat lyhenevät, koska liikenteen sujuvuus paranee.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat, kun verkkoa täydennetään ja tehdään eri-tasoja.
- + Vuodessa tapahtuu noin yksi henkilövahinkoonnettomuus vähemmän. Onnettomuuksien (erityisesti peräänajojen) kokonaismäärä vähenee selvästi.
- + Laajalahden luonnonsuojelualueen ja Elfvikin vanhojen metsien suojelualueen meluhaitat pienenevät. Myös asutuksen meluhaitat pienenevät.
- Ruukinrannan ja Laajalahden pohjoisosien yhteydet hieman huononevat nykyisestä rinnakkaistie-järjestelyjen takia. Yksi pysäkipari poistuu Laajalahden kohdalla.
- Kehä I:n länsipään liikennettä jäävät edelleen haittaamaan Tapiolantien ja Karhusaarentien tasoliittymät.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on noin 28 M€. Meneillään olevassa suunnitteluvaiheessa hankkeen rahoitusta ei ole vielä käsitelty, mutta kokonaiskustannukset jaettaneen noin puoliksi valtion ja Espoon kaupungin kesken. Hankkeen H/K-suhde on 5,2.

HANKEKORTTI



- Rakennetaan riista-aitoja ohituskaistojen kohdille ja eläinonnettomuuksien kasaantumiskohtiin.
- Täydennetään kevyen liikenteen verkkoa Forssassa ja Vihdissä.
- Parannetaan 6 pikavuoropysäkkiä.
- Täydennetään tievalaistusta Porissa ja Vihdissä.

Suunnitelmien puolesta hankkeen toteuttaminen voidaan aloittaa Hämeen tiepiirin alueella jo vuonna 2003. Muissa kohteissa tulee laatia tiesuunnitelmat ennen toteutusta. Tavoitteena on, että tieyhteyden parantaminen voidaan käynnistää vuonna 2004.

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 2 toimii pääyhteytenä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan sekä osiin Hämettä, Pirkanmaata ja Pohjanmaata.
- Valtatie 2 toimii vaikutusalueensa yhteytenä Helsingin, Porin ja Rauman satamiin.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu ajoittaista ruuhkaa Vihdin ja Karkkilan välillä sekä Porin kohdalla.
- Tien mäkisyys, kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä paikoitellen suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Valtatiellä 2 tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 6 ihmistä. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Pohjavesisuojaus- ja meluntorjunnassa on puutteita.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Poistetaan tasoliittymät 2 –ajorataisten osuuksien ja ohituskaistojen kohdilta rinnakkaistiejärjestelyin.
- Rakennetaan 2 uutta eritasoliittymää ja täydennetään 6 eritasoliittymää.
- Kaikki vilkkaat tasoliittymät parannetaan.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee → parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 4 henkilövahinkoonnettomuutta.
- + Joukkoliikenteen palvelutason ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen lisää autottomien liikkumismahdollisuuksia → sosiaalinen tasa-arvo paranee.
- + Parantaa vaikutusalueen kilpailukykyä ja luo edellytyksiä uusille kasvusuunnille.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumisen riskiä.
- Hankkeen toteuduttua yhteysvälille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia.
- Meluntorjuntaa ei pystytäkään toteuttamaan tällä kustannusraamilla.

Hankkeen kustannusarvio on 35 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,2) ja laskettu H/K-suhde on 1,2.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on osa valtakunnallista runkoverkkoa ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailureiteistä. Tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on yhä kasvamassa.
- Lappeenranta – Imatra –alueella on maan merkittävin puuteollisuuskeskittymä. Valtatie 6 toimii alueen kuljetustarpeiden välittäjänä sekä kaupunkiseutujen välisten työ- ja asiointivirtojen väylänä.
- Lappeenranta, Joutseno ja Imatra muodostavat yhdessä Etelä-Karjalan ydinalueen, jossa asuu 70 % maakunnan väestöstä. Vireillä on myös hanke kuntien yhdistämisestä.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat hyvin korkeat (kolminkertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon). Vuosina 1996-2000 osuudella tapahtui 22 liikennekuolemaa.
- Pääosin 2-kaistainen valttie on vilkasliikenteinen (KVL 10000 - 13 000 ajon/vrk), josta raskaan liikenteen osuus on noin 13,5 %. Ennusteen mukaan liikenteen arvioidaan kasvavan 30-45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenne ruuhkautuu erityisesti Lappeenrannassa valtatie 13 liittymässä Selkähärjussa ja osuudella Mattilasta Muukkoon, joissa ruuhkaliikenteen osuus on nykyisin jo yli 10 %.
- Tie sijaitsee suurelta osin vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla. Pohjavesisuoja-uksia ei ole ja meluntorjunta on puutteellinen.

HANKE

Hanke on noin 44 km:n mittainen alkaen Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyen Imatralle Mansikkalan eritasoliittymään. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Sekaliikennetie (100 km/h) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikalla.
- Tietyyppi 2+2 kaistaa, taajamien kohdalla kapea keskikaista ja muualla pelkkä kaide.
- Kaikki liittymät eritasoliittymiksi (14, joista on jo 9)

- Laajat katu- ja yksityistiejärjestelyt.
- Jatkuva kevyen liikenteen yhteys koko välillä.
- Joukkoliikenteen tarpeisiin 12 pysäkkiä ja niille kevyen liikenteen yhteydet.
- Riista-aidat Selkähärjun alueelle sekä väleille Muukko – Joutseno ja Joutseno – Korvenkangas.
- Meluntorjunta tiiviillä asuinalueilla ja tärkeimmillä virkistysalueilla.
- Pohjaveden suojaukset ensimmäisen luokan pohjavesialueilla Joutsenossa.
- Suurten erikoiskuljetusten ja liikenteen seurannan vaatimat järjestelyt.

Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen rakentaminen on aloitettavissa vuonna 2005. Vuonna 2002 on erillisenä EU-osarahoitteisena hankkeena käynnistynyt suunnittelujakson sisään jäävän 4 km mittaisen Muukko - Ahvenlampi osuuden rakentaminen Joutsenossa.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavaraj- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Erityisesti kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski vähenee.
- + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee merkittävästi ja melualueilla asuvien ihmisten määrä vähenee.
- Tie muuttaa Saimaan kanavan kohdalla kulttuuriympäristöä ja sijoittuu Salpalinjan tukikohdan päälle.

Hankkeen kustannusarvio on 119 M€ (maku 118,2) ja H/K-suhde 1,5 (ilman pohjavesisuojaus- ja suojauksia 1,7).

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Valtatie 4 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja osa TEN-verkkoa. Valtatie 4 on valtakunnan tavaraliikenteen pääväylä pohjois-eteläsuunnassa.
- Lusi – Kanavuoren tiejakson pituus on noin 110 kilometriä. Keskimääräinen vuorokausiliikenne osuudella on 4000 – 6000 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 11 - 16 %. Kesäkaudella liikenne on vilkkaimmillaan 9000 autoa vuorokaudessa. Liikenteen on ennustettu kasvavan noin 1,4 kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Tie on kaksikaistainen moniongelmainen valtatiejakso. Ongelmina ovat tien huono geometria sekä kapeus, kevytliikenneväylien vähäisyys, yksityistie liittymien suuri määrä, tierakenteen heikko kunto sekä melu- ja pohjavesisuojausten puuttuminen.

- Ohitusmahdollisuuksia osuudella on vähän ja jonoja muodostuu helposti. Valtatien leveys ei ole pääteiltä edellytettävällä tasolla. Tien päällysteleveys on useilla tieosilla vain 8 metriä taivoteleveyden ollessa 10,5 metriä.
- Tieosuudella on tapahtunut keskimäärin 14 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys). Tie sivuaa Hartolan, Joutsan ja Leivonmäen kirkonkylien keskustaajamia sekä useita pienempiä kylätaajamia.

HANKE

Valtatie 4 parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Uutta tietä rakennetaan osuuden pohjoispäässä Oravasaaren ja Kanavuoren välillä noin 12 kilometriä sekä tiejakson jyrkimpiä mutkia oikaistaessa.
- Tielle rakennetaan 26 uutta ohituskaistaa, joista 22 on kohdakkain (11 ohituskaistaparia). Koko osuudelle tehdään ohituskaistoja keskimäärin viiden kilometrin välein.
- Lisäksi parannetaan liittymiä, rakennetaan uusia alikulkukäytäviä ja kevytliikenneväyliä, tehdään yksityistiejärjestelyjä, parannetaan geometriaa sekä tehdään melu- ja pohjavesisuojausta.

Hankkeen tiesuunnittelu on käynnissä. Suunnitelmien puolesta hankkeen arvioidaan olevan kokonaisuudessaan toteutusvalmis vuonna 2004.

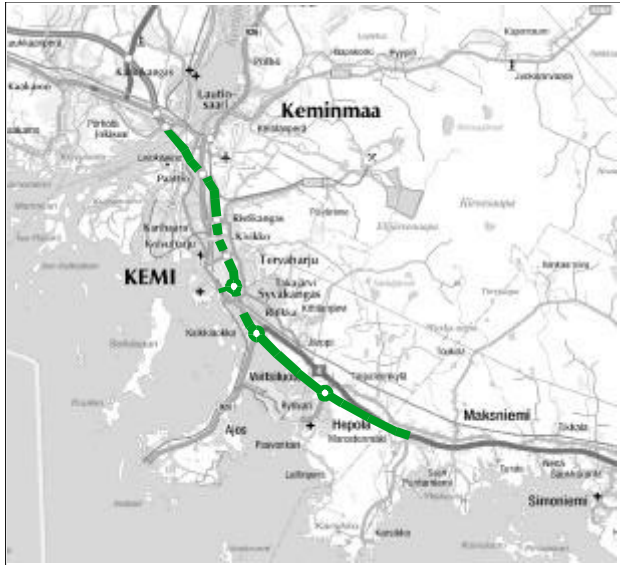
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat ohitusosuuksien lisääntyessä sekä liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa.
- + Kuljetusten toimitusvarmuus paranee.
- + Hanke tukee henkilö- ja tavaraliikenteen kustannustehokkuutta lisäämällä liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 4,8 onn./vuosi (TARVA).
- + Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee ja
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.

Hankkeen Rakentamiskustannukset ovat noin 54 M€ (MAKU 1995=100, on 117,3). Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,6. Herkkyystarkastelujen mukaan hyötykustannussuhteen haarukka on 1,2 - 2,0.



HANKEKORTTI



© Genimap Oy

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, joka välittää suurimman osan Lappiin ja Pohjois-Ruotsiin sekä Norjaan suuntautuvasta liikenteestä. Valtatie 4 kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN -tieverkkoon.
- Kemin kohdalla valtatie 4 toimii myös tärkeänä Kemi - Tornio -kaupunkiseudun liikenteen välittäjänä ja pääväylänä.
- Nykyinen liikennemäärä valtatiellä 4 Kemin eteläpuolella on 7300 autoa/vrk ja Veitsiluodon - Siikalahden liittymien välillä noin 9600 autoa/vrk. Nykyisen moottoriliikennetien eteläpäässä liikennemäärä on noin 6000 autoa/vrk ja pohjoispäässä noin 11 500 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 1,4 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Valtatien 4 suunnitteluosuudella tapahtui viisivuotisjaksolla 1997 - 2001 yhteensä 63 liikenneonnettomuutta, joista 16 oli henkilövahinkoonnettomuutta ja 3 kuolemaan johtanut onnettomuutta. Suunnitteluosuus kuuluu kuolemanvaarallisuuden luokkaan (luokka 5) valtakunnan pahimpiin tiejaksoihin.
- Nykyisen moottoriliikennetien pahimmat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat ovat:
 - moottoritien kaventuminen yksiajorataiseksi Kemijoen kohdalla eritasoliittymän alueella
 - ramppliittymien huono toimivuus, mikä johtuu kiihdytyskaistojen puuttumisesta
 - huonot ohitusmahdollisuudet
 - valtatien epäjatkuvuus alueen eteläosassa

HANKE

Valtatie 4 parannetaan moottoritieksi välillä Kemi-joki - Ajos ja välillä Ajos - Marostenmäki rakennetaan moottoriliikennetie. Parannettavan valtatien pituus on yhteensä 17,9 km. Hanke sisältää mm:

- Isohaaran ja Vähähaaran sillat
- kolme uutta eritasoliittymää
- nykyisten eritasoliittymien parantamisen
- uuden sisääntuloyhteyden Kemin keskustaan
- melusuojausja noin 10 km matkalle

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelun puolesta hanke on toteuttamisvalmis vuonna 2003.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tornion ja Kemin välinen moottoritie saadaan standardiltaan yhtenäiseksi Kemiin saakka ja nykyinen pullonkaula Kemijoen kohdalla poistuu
- + Valtatien standardi Kemin kohdalla paranee, jolloin liikennöitävyys selkeytyy ja paranee
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee, vuositasolla säästyy 2 - 3 henkilövahinkoonnettomuutta
- + Kemin päätie- ja pääkatuverkko selkiytyvät ja valtatien palvelutaso paranee, jolloin osa liikenteestä siirtyy kaupungin katuverkolta valtatiele, mikä parantaa katuverkon toimivuutta ja turvallisuutta sekä ympäristön viihtyisyyttä
- + Kevyen liikenteen yhteydet keskustaan paranevat Etelänselän toteuttamisen myötä
- + Kaupungin katuverkon selkiytyessä maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat ja teollisuuden liikenneyhteydet sekä toimintaedellytykset parantuvat
- + Liikennemelun haittavaikutukset pienentyvät, jolloin asumisviihtyvyys paranee
- Siikalahden ranta-alue muuttuu, koska ranta-alue joudutaan paikoin pengertämään merelle päin ja rantaniittyjen päälle rakennetaan tiejärjestelyjä ja melusuojausja

Hankkeen kustannusarvio on 47,4 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 117,3) ja laskettu H/K-suhde on 2,2 (H/K -laskelma ei sisällä Isohaaran ja Vähähaaran siltoja, ne on huomioitu aikanaan Kemi - Tornio moottoritiehankkeessa).



Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa

1 –sivuinen hanketiivistelmä

17.1.2003

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää.
- Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänkylän taajamassa. Taajaman maankäyttö-ratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan.
- Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta kehittävät maankäyttöään voimakkaasti valtatie välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee mm. kaksi supermarketia, muita liikkeitä sekä suuri urheiluhalli - Botniahalli. Liikkeen lisäksi läheisyyteen on suunnitteilla ja osin jo rakenteilla kuntien yhteinen n.6000 asukkaan Maraholmenin asuntoalue.
- Valtatien liikennemäärä kohteessa on 8000–14 000 ajon./vrk. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain 2,5 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusmäärä on lisääntynyt 36 % edelliseen 5-vuotiskauteen verrattuna. Liikenneonnettomuudet kasautuvat tasoliittymiin.
- Suunnittelualueella on seitsemät liikennevalot. Lähes 40 %:lla suunnitteluosuuden pituudesta on 60 km/h nopeusrajoitus. Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ajamaan ruuhkassa tai jonossa. Ruuhkasuoritteiden osuus on 30-34 %.

- Nykyinen liikenne aiheuttaa ongelmia asutukselle sekä maisema- ja taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Välille Kotiranta - Stormossen rakennetaan ohikulkutie n. 7,3 km:n matkalle. Tien poikileikkaus vaihtelee 10/7 metristä 2x12,75 metriin.
- Osuudelle rakennetaan kolme eritasoliittymää joista yksi suuntaisliittymä.
- Lisäksi rakennetaan tarvittavat tie- ja katu-järjestelyt sekä kevyen liikenteen väylät ja eritasoratkaisut.
- Rakennetaan tarvittavat pohjavesi- ja melusuojaukset.

Hanke on Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todettu tieliikenteen ykköshankkeeksi.

Hankkeen tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelutilanteen puolesta hanke voidaan toteuttaa välittömästi.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy 3,8 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Nykyisen valtatie estevaikutus taajamassa vähenee merkittävästi.
- + Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Vähentää pohjavesi- ja meluhaittoja.
- + Mahdollistaa Kivihaan ja Sepänkylän maankäytön kehittämisen suunnitellulla tavalla.

Hankkeen kustannusarvio on 25 M€ (MAKU 1995 = 100; 118,5) ja laskettu H/K suhde noin 2,3.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 14 on osa keskisen Suomen poikittaisuusyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Tie kulkee Savonlinnan keskustan läpi katuverkossa.
- Nykyisin pääkatujen vuorokausiliikennemäärät ovat 12500 - 23000 ja ennusteen mukaan vuonna 2020 23000 – 31 000 ajoneuvoa. Päivittäiset ruuhkat lisääntyvät ja korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avausten aikana (550 krt/vuosi) jonnott tukkivat etenkin keskustan puoleisen katuverkon.
- Liikenneturvallisuustilanne on huono; 15 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa, joista pääosassa (2/3) kevyt liikenne mukana. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 1990-luvulla 7 eli lähes yksi vuodessa. Heväs-onnettomuuksia on arvioitu tapahtuvan 23 vuonna 2020.
- Liikenteen ympäristöhaitat asukkaiden riesana. Melualueella (>55 dB) asuu 3500 ihmistä.
- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä, nauhamainen kaupunkirakenne venyy entistään ja lisää liikenneongelmia.
- Raskaan liikenteen pullonkaula. Kaikki raskas liikenne pääkadulla, jolla on jyrkkiä mäkiä sekä ahtaita risteyskoja. Ruislahdessa rekoja varten on vaarallinen kiertotie. Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat pääkadulla; suuronnettomuusriski.

HANKE

Parannettava valtatiejakso Savonlinnan keskustan kohdalla välillä Laitaatsalmi – Miekkonieni on 5,6 km pitkä. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uuden kaksikaistaisen valtatiejakson rakentaminen keskustan pohjoisrannalle, Kyrönsalmeen toisen sillan sekä niiden edellyttämät uudet tie- ja katujärjestelyt.

- Pääliittymät katuverkkoon tehdään tasoliittyminä.
- Kevyen liikenteen järjestelyt, risteämiset valtatiejakson kanssa eritasossa, melusuojaukset.
- Ratapihan ja aseman siirto keskustan itäpuolelle, Pääskylahden sekä radan siirto keskustan kohdalla valtatiejakson varteen.

Hankkeen tiesuunnitelma on vahvistettu v. 1995 ja tiesuunnitelman tarkistus valmistui v. 2002. Suunnitelmien puolesta rakentaminen voi käynnistyä v. 2003.

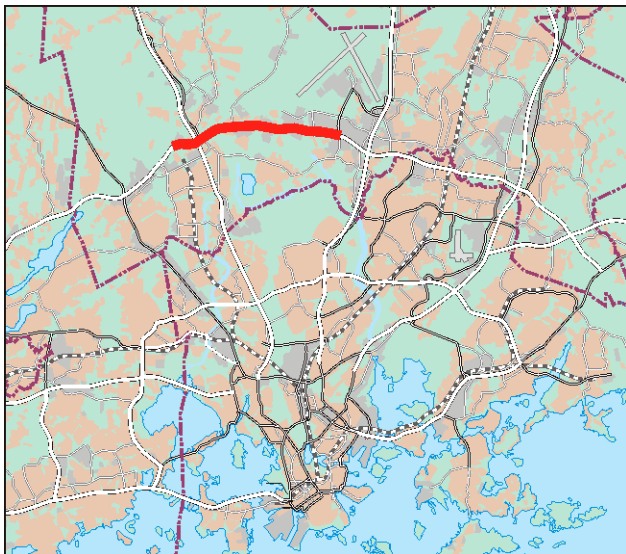
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat. Pääkatujen liikenteestä puolet siirtyy uudelle valtatielle.
- + Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä (vähemmän 10 onnettomuutta/vuosi) ja kevytliikenteen onnettomuudet paranevat huomattavasti. Uudella valtatiellä arvioidaan tapahtuvan yksi (1,1) heväs-onnettomuus vuodessa.
- + Pääkatujen saneeraus. Uusi hyväkuntoinen rantatähti-alue. Melusta vähemmän haittaa.
- + Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.
- + Järjestelyjen alle jää vesialueita. Rantarakentamisen laatutaso on korkea ja nykytilanne paranelee.

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 49,7 M€ (mr.ind.=116,5, 1995=100). Hyötykustannussuhde (h/k) on 4,5. Tiivistävästä kaupunkirakenteesta saavutetaan yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana h/k:ssa).



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Kehä III on osa kansainvälistä E18-tietä ja Etelä-Suomen tärkeintä itä-länsisuuntaista kuljetusväylää. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vantaan joukkoliikenteen runko- väylä sekä Vuosaaren rakennettavan sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on myös tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Rakennustyöt Kehä III:n parantamiseksi Lentoasemantien ja Tikkurilan välillä ovat alkaneet keväällä 2002 ja ne valmistuvat vuonna 2005. Lentoasemantien eritasoliittymä ei sisälly hankkeeseen.

Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä Kehä III on 2+2-kaistainen väylä, jolla on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tällä tiejaksoilla kulkee arkivuorokautena noin 55 400 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5 - 2 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa voimakkaasti. Vantaankoski – Lentoasemantie-välin valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltpäivisin. Henkilövahinkoihin johtavia peräänajoja tapahtuu paljon.
- Kehä III:n nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeälle (E 18) liikenneyhteydelle asetettuja vaatimuksia. Matkajan ennustettavuus heikkenee jatkuvasti ruuhkaisuuden lisääntyessä.
- Tiejakso kuuluu sekä kuoleman- että henkilövahinkotiheyden osalta pääteiden runkoverkon vaarallimpaan viidennekseen.

HANKE

Kehä III:a parannetaan nykyisellä paikallaan Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä (7 km).

- Tie sijoitetaan uudelle linjalle Raappavuorentien ja Vantaankosken eritasoliittymän välillä.
- Tien peruspoikkileikkaus on 2-ajoratainen joukkoliikennekaistoin varustettu kaupunkimoottoritie.
- Myllymäen ja Kalliosolan eritasoliittymät korvaavat nykyiset viisi tasoliittymää.
- Vantaankosken, Martinkylän, Pakkalan ja Lentoasemantien eritasoliittymissä parannetaan ramppi-, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä.
- Tikkurilantieltä rakennetaan eritasoliittymä Lentoasemantielle. Ylästöntien kohdan järjestelyjä Tuusulanväylällä parannetaan bussirampeilla ja pysäkeillä.
- Rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa parannetaan, kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä ja melusteet toteutetaan työpaikka- ja asuinalueiden kohdalle.

Hankkeen tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 1997. Tiesuunnitelmasta ei ole tehty hyväksymispäätöstä, koska alueen asemakaavoitus on kesken. Hyväksymispäätös on tarkoitus saada vuoden 2002 aikana.

Hanke voidaan toteuttaa kahdessa vaiheessa, ensin Tuupakan eritasoliittymästä Lentoasemantielle (64 M€) ja sitten Vantaankoskelta Tuupakan liittymään (52 M€).

VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee sekä kehällä että rinnakkaisväylillä. Ruuhka-ajan keskinopeus kasvaa monin paikoin 20 km/h.
- + Turvataan tärkeän kuljetusväylän toimintavarmuus, erityisesti lentokentän yhteydet.
- + Liikennettä siirtyy rinnakkaisväyliltä Kehä III:lle ja katuverkon läpiajoliikenne melu- ja turvallisuushaittoineen vähenee. Kehä III:n melusteet vähentävät niin ikään meluhaittoja.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee.
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat bussikaistojen ja pysäkkijärjestelyjen takia.
- + Onnettomuuksien kokonaismäärä vähenee noin 50 %, koska peräänajojen riski pienenee huomattavasti.
- Vantaankosken alueen uudet siltarakenteet vaikuttavat merkittävästi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemakuvaan.
- Ajonopeuksien nousu heikentää hieman liikenneturvallisuushyötyä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 116 M€. Valtion osuus perinteisellä tavalla jaetuista kustannuksista on 105 M€ ja Vantaan kaupungin 11 M€. Hankkeen hyötykustannussuhde on 3,1.

**HANKEKORTTI**

© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 itäisen Suomen pääväylä, joka on pääosin uudelleen rakennettu korkeatasoiseksi valtatieksi. Lahden ja Mikkelin välillä (120 km) osuudella Koirakivi-Hurus on kolme parantamattontaa, huonokuntoista tiejaksoa yhteensä noin 15 km:n matkalla.
- Nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kausi- ja viikonpäivävaihtelut ovat erittäin suuria. Kesäviikonloppuina liikennemäärät ovat yli kaksinkertaisia keskimääräiseen tilanteeseen verrattuna ja tällöin liikenne ruuhkautuu. Valtatiellä 5 on runsaasti vapaa-ajan ja matkailuliikennettä. Pitkämatkan liikenteen osuus on selvästi yli puolet. Raskaan liikenteen osuus on 12 %.
- Tie on Vihantasalmen molemmin puolin parannettu ohituskaistatien ja jaksolle on jo rakennettu kaksi eritasoliittymää. Parantamattomilla osilla tien geometria on pienipiirteistä; tie on kapea (leveys 8 metriä), mäkinen ja mutkainen. Näkemäolosuhteet ovat huonot ja mahdollisuudet turvallisiin ohituksiin ovat ohituskaistojen ulkopuolella olemattomat. Osuudella sijaitsee Mäntyharjun/Hirvensalmen (Uutela) ja Pertunmaan pääliittymät (Toivola).
- Tiejakson kuolemantiheys ja –riski ovat pääteiden runkoverkon pahimpia (5,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,8 kuolemaa vuodessa).
- Alue on haja-asutusalue. Vesistöjen rannoilla on runsaasti loma-asutusta. Vihantasalmen kohdalla sijaitsee kaupallisia tienvarsipalveluja.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Nykyisille Vihantasalmen ja Tiilikkalan ohituskaistoille rakennetaan keskikaide ja tie levennetään 15,5 metriin.

- Parantamattomat tiejaksot väleillä Koirakivi – Karankamäki, Mäntysenlampi – Toivola ja Tiilikkala -Hurus rakennetaan pääosin uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Tien kokonaisleveys uusien ohituskaistojen (4 kpl) kohdalla on 15,5 metriä, muualla 10,5 metriä. Ohituskaistojen kohdalle rakennetaan hirviadat. Mitoitusnopeus on 100 km/h.
- Toivolaan ja Uutelaan rakennetaan eritasoliittymät ja Tiilikkalaan rakennetaan hirvisilta.
- Valtatien parantaminen edellyttää yksityistiejärjestelyjä ja yksityistieverkon täydentämistä.
- Paikallistien 15076 nykyinen neliahaaraliittymä muutetaan kahdeksi T-liittymäksi.
- Tievalaistus rakennetaan välille Mäntymotelli – Vihantasalmi.
- Kevyt liikenne sallitaan valtatie 1,5 metriä leveällä pientareella. Osalla matkaa tien suuntaiset yksityistiet tarjoavat kevyelle liikenteelle valtatieliikenteestä erillään olevan reitin.

Hankkeesta on valmistunut tiesuunnitelma välille Koirakivi-Karankamäki vuonna 1998 ja välille Mäntysenlampi-Toivola vuonna 2001. Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan olevan toteutusvalmis vuoden 2003 lopulla. Hankkeeseen ei liity erityisiä kiistakysymyksiä.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee; ohituskaistojen ansiosta ohitukset ovat sujuvampia ja liikennevirta kulkee tasaisemmin. Valtatielle liittyminen ja sieltä poistuminen helpottuvat.
- + Valtatien liikenneturvallisuus paranee sekä linjaosuuksilla että liittymissä. Erityisesti vakavien ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski pienenee (vähenemä 2,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,4 kuolemaa vuodessa).
- + Hanke parantaa tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin muodostumista sekä kevyen liikenteen turvallisia yhteyksiä pysäkeille.
- + Hanke parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä valtatie 5 tienvarsikunnissa ja luo edellytyksiä palvelutoimintojen kehittymiselle eritasoliittymäalueilla. Toimenpiteet eivät aiheuta merkittäviä haittoja nykyiselle maankäytölle.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Toimenpiteet pirstovat hieman ympäristöä ja alue-ekologisia kokonaisuuksia.

Hankkeen kustannusarvio on 17,0 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,5)



HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Karjaalle ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Se on Uudenmaan läntisen rannikkoseudun pääliikenneväylä ja Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys.
- Helsingissä ja Espoossa kantatie on moottoritie (Länsiväylä), mutta Kirkkonummen puolella pääosin levein pientarein varustettu yksiajoratainen sekaliikennetie.
- Tieosuudella Jorvas - Inkilä kantatien nykyinen liikennemäärä on Kehä III:n (Kt50) länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 16 000 autoa/vrk.
- Huipputuntien aikana liikenne on usein ruuhkautunutta ja liittymissä pääsy tielle erityisesti ruuhka-aikoina on vaikeaa. Liikennevalot Jorvaksessa aiheuttavat jonoja ja huomattavaa viivytystä kantatien liikenteelle.
- Tieosalla on kaksi yleisten teiden tasoliittymää ja useita vaarallisia yksityistieliittymiä.
- Vuosina 1996-2000 tieosuudella tapahtui 13 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 2 ja loukkaantui 15 henkilöä. Yli puolet onnettomuuksista tapahtui liittymäalueilla.
- Suuret liikennemäärät aiheuttavat melua tien varren asutukselle, tieosan kohdalla melualueella asuu noin 250 henkilöä. Melusuojausja ei ole.
- Tien suuntaiset kevytliikenneväylät puuttuvat.
- Nykyisen tien kunto on Jorvaksen kohdalla huono, tiessä on pahoja painumia.

HANKE

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen ja Kivenlahden väliltä (10 km). Hankkeeseen sisältyy kolme uutta eritasoliittymää. Lisäksi täydennetään moottoritien rinnakkaista tieverkkoa ja parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä. Meluesteitä rakennetaan noin 3km.

Hankkeen ensimmäisenä vaiheena parannetaan tien ruuhkaisin osuus Jorvakselta Inkilän / Kehä III:n eritasoliittymään noin 4 km. Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyvät parantamistoimenpiteet ovat:

- Kantatien rakentaminen kaksiajorataiseksi noin neljän kilometrin osuudelta
- Jorvaksen valo-ohjattu tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä
- Inkilän/Kehä III:n eritasoliittymään lisätään linja-autoramppi
- Kevyen liikenteen järjestelyt
- Meluesteet Sundetin kohdalle
- Vihersillan rakentaminen Finnräskin kohdalle

Hanke voitaisiin suunnitelmien valmiuden kannalta käynnistää lähes välittömästi.

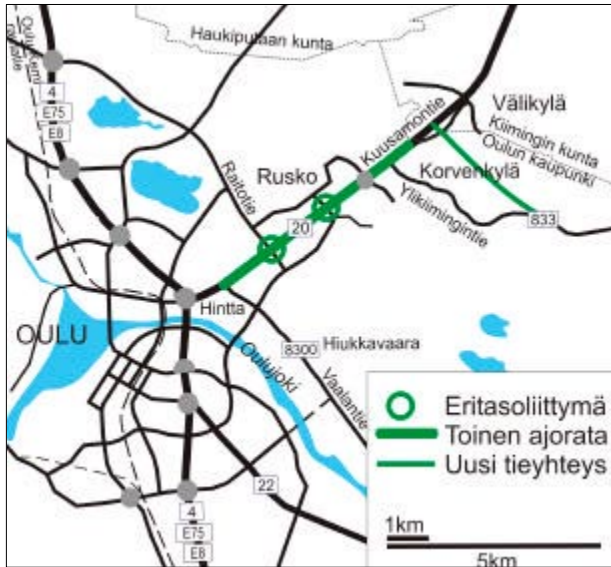
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso. Hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella. Viidessä vuodessa vältetään noin 20 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Meluesteet vähentävät liikennemelua noin 70 asukkaan osalta verrattuna tilanteeseen ilman meluesteitä.
- + Tien kunto Jorvaksen kohdalla paranee.
- Kaksiajoratainen tie lisää tien estevaikutusta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Koko hankkeen kustannusarvio on 42 milj. euroa (maku.ind. 116.5, 1995=100) ja H/K-suhde 3,8. Herkkyystarkastelun perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 3,2 - 4,7.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 20 eli Kuusamontie toimii Oulun si- sääntuloväylänä ja palvelee sekä paikallista työmatka- ja asiointiliikennettä että Koillis- maalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä.
- Oulun seudulla on tavoitteena kehittää sormi- maista yhdyskuntarakennetta, josta se- uraa maankäytön kehittyminen pääteiden varsille.
- Oulun kaupungin alueella, välillä Hintta – Kor- venkylä, valtatiehen tukeutuu esikaupunkira- kennetta runsaine työpaikkakeskittymineen (esim. NOKIA ja alihankkijat). Alueen asutus ja teollisuus ovat vahvassa kasvussa.
- Nykyinen liikennemäärä Hintan - Korvenkylän välillä on noin 14 000 autoa/vrk ja liikenteen ennustetaan kasvavan noin 1,6 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä. Tien varren asukas- määrä kasvaa vuoteen 2020 mennessä 13 000:lla ja työpaikat 8 000:lla.
- Jaksolle on jo rakennettu yksi eritasoliittymä, mutta tien toimivuusongelmia se ei ole yksittäis- enä ja pistekohtaisena toimenpiteenä pystynyt ratkaisemaan. Erityisesti Raitotien ja Yli- Kiimingintien liittymät ruuhkautuvat ja valtatie- liikennettä on siirtynyt tarkoitukseen soveltu- mattomille kaduille.
- Välillä Hintta-Korvenkylä on vuosina 1997- 2001 tapahtunut yhteensä 9 henkilö-vahinko- onnettomuutta. Onnettomuudet ovat olleet pääasiassa autoliikenteen liittymäonnetto- muuksia
- Tien varren asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Välillä Hintta – Korvenkylä rakennetaan toinen ajorata noin 5 km matkalle.
- Osuudelle rakennetaan kaksi eritasoliittymää Raitotie ja Liitintie sekä meluesteet.
- Liittymiä ja kevyen liikenteen väylästä täyden- netään liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- Vaalantien (mt 8300) liikennevalo-ohjattua Hintan tasoliittymää parannetaan lisäkaistoin ja kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Ylikiimingintien (mt 833) liittymä siirretään noin 1 km idemmäksi, jolloin se voidaan sujuvuutta ja turvallisuutta vaarantamatta pitää tasoliitty- mälittymänä. Maantietä rakennetaan uudelle linjalle noin 4 km.

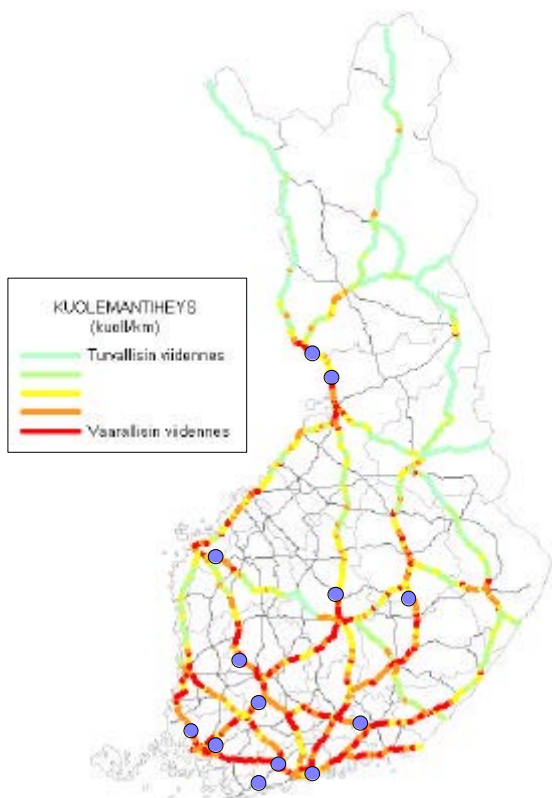
Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan ole- van toteutusvalmis vuonna 2004. Myöhemmin toteuttavaksi jää valtatie 20 kehittäminen välillä Korvenkylä – Kiiminki.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Ruskonselän ja Korvensuoran alueiden maankäyttöyhteydet liittyvät valtatiehen jä- sentyneesti, minkä ansiosta maankäytön ke- hittämisedellytykset paranevat.
- + Valtatiehen liikenteen sujuvuus paranee ja taso- liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väy- lille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee
- + Eheytyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko luovat uusia toimintaedellytyksiä joukkoliie- kenteen kehittämiselle.
- + Valtatiehen, katuverkon ja liittymien liikennetur- vallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 1,2 henkilövahinko-onnettomuutta (TARVA).
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Ympäristörakentamisella minimoidaan liiken- nemelun ja päästöjen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyisyys paranee.
- Valtatie 20 tiealue laajenee ja Ylikiimingintie sijoittuu kokonaan uuteen paikkaan.

Hankkeen kustannusarvio on 22,1 M€ (MAKU 1995 = 100; 118,5) ja laskettu H/K-suhde on 2,6. Hankkeen rakentamiskustannuksista Oulun kau- pungin kustannusosuus on noin 3,2 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Tieliikenteessä kuolee kokonaisuudessaan noin 420 ja loukkaantuu noin 8 500 ihmistä vuodessa. Suurin osa - lähes 3/4 - tieliikenteen kuolemista ja noin puolet loukkaantumisista tapahtuu yleisillä teillä.

Pääteiden osuus yleisten teiden liikennekuolemista on runsas 60 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 50 % vaikka niiden osuus yleisten teiden kokonaistiepitäydestä on vain 17 %. Pääteiden henkilövahinko-onnettomuudet ovat myös seurauksiltaan vakavampia kuin muiden teiden. Pääteillä kuolee tiekilometriä kohden yli 8 kertaa enemmän ihmisiä kuin muulla yleisten teiden verkolla.

Päätieverkon keskeisin ongelma on kuolemaan johtavat kohtaamisonnettomuudet. Taajamissa ja tienvarsi-asutuksen kohdalla myös kuolemaan johtavat liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vakava ongelma.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tienpidossa ensisijainen tavoite. Liikennenympäristö tulee suunnitella siten, että ihminen ei kuole eikä loukkaannu vakavasti liikenteessä. Huomio on suunnattava toimenpitei-

siin, joilla voidaan eliminoida vakavimmat onnettomuudet.

TEEMAPAKETTI

Pääteiden keskisuuret turvallisuusinvestoinnit - teemapaketti sisältää päätieverkon toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseen liittyviä, liikenneturvallisuutta parantavia investointeja tai suurten hankkeiden ensimmäisiä osavaiheita. Toimenpiteitä ovat mm.

- Keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen ja toteutettujen ohituskaistaosuuksien varustaminen keskikaiteella.
- Rinnakkais- ja yksityistiejärjestelyt edellisiin liittyvinä tai erillisinä.
- Yleisten teiden liittymien parantaminen ja esteiden poistaminen erikoiskuljetusreiteiltä.
- Eräiden vaarallisimpien moottoritieosuuksien varustaminen keskikaiteilla ja tievalaistuksella.

Teemapaketin rahoitukseksi on arvioitu 40 M€. Tällä rahoituksella voidaan edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi rakentaa mm. kevyen liikenteen väyliä noin 35 km, alikulkuja noin 20 kpl sekä lisätä melu- ja pohjavesisuojausta. Yleisten teiden liittymiä parannetaan tasoliittymiä porrastamalla sekä kiertoliittymäksi tai eritasoratkaisuksi rakentamalla. Hankkeet (1-5 M€) kohdistuvat pääosin runkoverkolle. Jotkut hankkeet toteutetaan yhteistyössä kuntien kanssa.

Investoinnit kohdennetaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpiin kohteisiin ottaen huomioon myös muita näkökohtia mm. alueelliset näkökohdat. Teemapaketin hankkeet valmistellaan ja priorisoidaan yhdessä tiepiirien kanssa ennen toteuttamista.

VAIKUTUKSET

- + Pääteiden ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy arviolta yksi liikennekuolema ja kuudesta seitsemään henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla vähennetään erityisesti kohtaamisonnettomuuksia.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ja valtatien estevaikutus paikalliselle liikenteelle vähenee kevyen liikenteen alikulkujen ja yksityistiejärjestelyjen myötä.

Teemapaketti on pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukainen ja sen kustannusarvio on 40 M€.

HANKEKORTTI



Esim. Teemapaketin hanke 1. Kokkolan satamatie

NYKYTILA JA ONGELMAT

Useilla kaupunkiseuduilla elinkeinoelämän pääreitti satamaan tai muuhun merkittävään liikenneterminaliin kulkee kaupunkirakenteen läpi. Tällöin kuljetukset aiheuttavat tarpeetonta haittaa asukkaille ja muulle liikenteelle. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset kulkevat usein näitä samoja reittejä. Lähes kaikilla suurimpiin satamiin johtavilla tieyhteyksillä on kehittämistarpeita.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Kaupunkirakenteessa kulkevien kuljetusten häiriötekijät asutukselle ja muulle liikenteelle.
- Tavaraliikenteen pääreittien toimivuus ja turvallisuus.
- Tavaraliikenteen matka-aikojen ennustettavuus ja sen vaikeus.
- Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskitekijät.

TEEMAHANKE

Tavoitteena on parantaa tavaraliikenteen merkittävien satama- ja terminaaliyhteyksien matkakäytön toimivuutta ja turvallisuutta.

Teemapaketti sisältää pääasiassa katuyhteyksiä korvaavia tai uusia tieyhteyksiä satamiin, muihin

liikenneterminaaleihin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.

Pakettiin on koottu eri puolilta Suomea kaikkein kiireellisimpiä kohteita. Kaikki kohteet ovat ennestään tunnettuja ns. väliinputojahankkeita, jotka ovat suunnitelmavalmiuden puolesta toteutettavissa vuosina 2004-2006.

Teemapaketti sisältää seuraavat kohteet:

1. Kokkolan satamatie, 8M€
2. Rauman satamatie, 6M€
3. Haminan satamatie, 3M€
4. Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys, 2,7M€
5. Röytän satamatien parantaminen, Tornio 2,6M€
6. Ajoksen satamatien parantaminen, Kemi 2,3M€
7. Tarastejärven jätteenkäsittelylaitokseen liittyvät tiejärjestelyt, Tampere 2,1M€
8. Kt 40 liittymien parantaminen, Naantalin satamatieyhteys 2M€
9. Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitos, Soskuan uusi tieyhteys, Lappeenranta 1,7M€
10. Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt, 0,5M€

VAIKUTUKSET

- + Parantaa satamiin, muihin liikenneterminaaleihin ja jätteenkäsittelylaitoksiin johtavia tieyhteyksiä.
- + Parantaa yhdyskuntarakenteen viihtyisyyttä siirtämällä tavaraliikennettä ja kuljetuksia pois kaupunkirakenteesta ja asutuksesta.
- + Parantaa elinkeinoelämän matkakäytön toimivuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja liikenneturvallisuutta.
- + Vähentää vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamaa riskiä.
- + Selkeyttää liikenneverkkoa jakamalla pitkämatkaisen satamaliikenteen ja paikallisen henkilöautoliikenteen omille väylilleen.
- + Mahdollistaa satamien ja liikenneterminaalien ympäristön maankäyttösuunnitelmien ja halutunlaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Teemahankkeen kustannusarvio on 30 M€. Myös kunnat osallistuvat merkittäväillä kustannusosuuksilla yhteistyöhankkeisiin.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

Pääkaupunkiseudulla arviolta 67 500 ihmistä asuu yleisten teiden varsilla yli 55 dBA:n melualueella. Näistä noin 1 650 asukasta altistuu yli 65 dBA:n melulle. Kaikkiaan tie- ja katuliikenteen melulle altistuu pääkaupunkiseudulla noin 225 000 ihmistä. Ongelmat kasvavat liikenteen ja asutuksen lisääntyessä. Ilman toimenpiteitä pääkaupunkiseudun yleisten teiden melualueella asuvien määrän ennustetaan kasvavan 110 000 asukkaaseen vuoteen 2020 mennessä.

Vuonna 2000 laadittiin Tiehallinnon, kuntien ja YTV:n yhteistyönä *Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelma 2000-2020*. Kokonaisuudessaan ohjelma sisältää 55 kiireellisintä meluntorjuntakohdetta, joiden kustannus yhteensä on noin 40 M€. Ohjelma vähentää kaikkiaan 16 000 asukkaan meluhaittaa.

Perustienpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi erillisiä meluntorjuntakohteita on voitu toteuttaa erittäin vähän. Valtion rahoitusosuuden puuttuminen on jarruttanut useiden yhteistyössä kaupunkien kanssa toteutettavien hankkeiden edistymistä. Erillisrahoitus on ainoa mahdollisuus saada meluntorjuntaohjelmaa toteutettua.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Pääkaupunkiseudulla 67 000 ihmistä altistuu yleisten teiden liikenteen melulle.
- Melulle altistuvien määrä kasvaa voimakkaasti ja on 110 000 vuonna 2020.
- Meluntorjuntaa on vaikea toteuttaa lisäämättä väylien estevaikutusta ja maisemallista haittaa.

TEEMAHANKE

Teemahanke sisältää *Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelman* 1. vaiheen (2000-2004) toimenpiteet, joita ei ole rahoituksen niukkuuden takia voitu toteuttaa ohjelman mukaisesti. Kohteiden sijainti näkyy oheisella kartalla. Kohteet ovat suunnitelmavalmiudeltaan ja kuntien kanssa tehtävien sopimusten osalta valmiita toteutettavaksi ohjelman mukaisesti.

Teemahankkeen kustannusarvio on 17 M€, josta Tiehallinnon osuus on noin 12 M€. Kohteet on ohjeellisesti jaettu neljälle vuodelle:

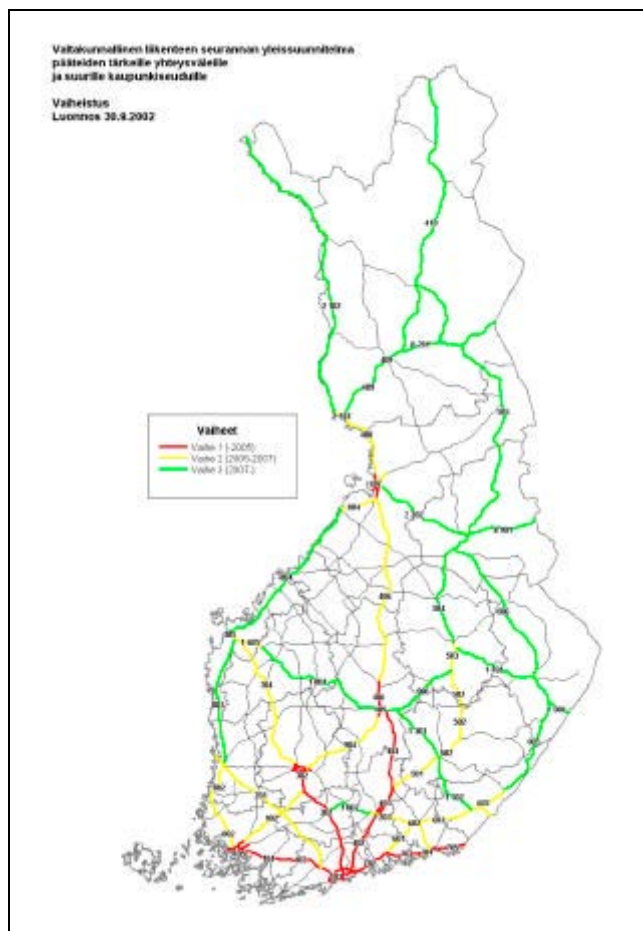
- **Vuosi 1:** Kaksi kohdetta, 730 asukasta ja koulu suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 3 400 asukkaan meluhaitta vähenee, kustannusarvio 4,0 M€, Tiehallinnon osuus 2,8 M€.
- **Vuosi 2:** Neljä kohdetta, 210 asukasta ja koulu suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 1 320 asukkaan meluhaitta vähenee, kustannusarvio 4,0 M€, Tiehallinnon osuus 2,9 M€.
- **Vuosi 3:** Viisi kohdetta, kaikkiaan 1 110 asukkaan ja yhden koulun meluhaitta vähenee, kustannusarvio 3,5 M€, Tiehallinnon osuus 2,5 M€.
- **Vuosi 4:** Kuusi kohdetta, 40 asukasta suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 1 730 asukkaan, 3 päiväkodin ja 2 koulun meluhaitta vähenee, kustannusarvio 6,1 M€, Tiehallinnon osuus 4,0 M€.

VAIKUTUKSET

- + Teemahankkeella suojataan noin 1 000 asukasta ja 2 koulua yli 65 desibelin melulta.
- + Meluhaitat vähenevät noin 7 600 asukkaan, 3 koulun ja 3 päiväkodin ympäristössä.
- + Toimenpiteillä voidaan hillitä pääkaupunkiseudun meluongelman huomattavaa kasvua.
- + Teemahanke on mukana pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa. Hanke edistää PLJ 2002:n toteutumista.
- Useissa kohteissa melusteet voivat lisätä väylien estevaikutusta ja maisemallista haittaa.

Teemahankkeen kustannusarvio on 17 M€. Kustannukset jaetaan valtion ja kuntien kesken. Valtion osuus on noin 12 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Tiehallinnon liikenteen hallinnan peruspalveluiden (liikenteen ohjauksen, joukkotiedotuksen ja häiriön hallinnan) tuottaminen edellyttää riittävän laadukasta ja kattavaa ajantasaista liikenteen ja kelin seurantaa. Tiehallinto kehittää palveluita yhdessä muiden toimijoiden kanssa ja luo näin myös edellytyksiä kaupallisten tahojen palvelujen syntymiselle mm. luovuttamalla ajantasaista tietoa tietojärjestelmistään. Digiroadin käyttöönoton jälkeen (v. 2003) ja navigointilaitteiden yleistyessä tarve ajantasaiselle liikennetiedolle kasvaa voimakkaasti. Sään ja kelin seurantaa kehittämällä luodaan myös eri talvihoitourakoitsijoille mahdollisuudet tehostaa toimintaansa ja parantaa kunnossapitotasoa kustannusten oleellisesti kohoamatta. Tällä hetkellä Tiehallinnolla on noin 280 liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM), noin 280 tiesääasemaa, noin 190 keli- ja liikennekameraa sekä muutamalla tie-

jaksolla automaattiset matka-ajan mittausjärjestelmät. Liikenteen seurantatieto ei ole riittävän ajantasaista ja kattavaa laadukkaiden tiedotuspalveluiden tuottamiseksi. Vain noin puolet nykyisistä liikenteen mittausasemista pystyy tuottamaan ajantasaista seurantatietoa. Suurin osa nykyisistä tiesääasemista on vanhentuvaa mallia ja ne on uusittava seuraavan viiden vuoden aikana.

TEEMAHANKE

Teemapaketin tavoitteena on toteuttaa ajantasainen liikenteen seurantajärjestelmä pääteiden runkoverkon tärkeimmille yhteysväleille, häiriön hallinnan kannalta merkittäviin erityiskohteisiin ja suurimpien kaupunkiseutujen yleisille teille, yhteensä noin 3200 km:lle. Näistä on

- kaupunkiväyliä n. 330 km
- moottoriväyliä n. 570 km
- muuta runkoverkkoa n. 2300 km.

Näissä kohteissa yhteysvälin merkityksen ja ongelmien perusteella määritetty liikenteen seurannan laatutasoluokka on korkea tai hyvä. Hyvän laatutason seuranta perustuu pistekohtaiseen seurantaan ja korkean laatutason seurannassa pistekohtaisen lisäksi voidaan käyttää myös tieosaseurantaa. Tehdyn yleissuunnitelman mukaan liikenteen seurannan laatutaso muun runkoverkon (n. 3400 km) osalta on edellisiä alempi.

Sään ja kelin seurannan osalta on tarkoitus laajentaa tiesääasema- ja kelikameraverkosto kattamaan koko pääteiden runkoverkko sekä tärkeimmät alemman tieverkon liikenneyhteydet. Lisäksi uusitaan vanhentuneet MILOS tiesääasemat.

VAIKUTUKSET

- + laadukkaasti liikenne- ja kelitiedottamisen avulla voidaan vaikuttaa kuljettajien matkapäätöksiin ja ajokäyttäytymiseen, jolloin liikenneturvallisuus paranee ja liikenteen ruuhkautuminen vähenee
- + matkustusmukavuus lisääntyy laadukkaamman tiedotuksen myötä
- + laadukkaat seurantatiedot luovat edellytyksiä kaupallisten tahojen tuottamille palveluille
- + dynaaminen ajoneuvonavigointi tulee mahdolliseksi
- + teiden talvihoitotaso sekä taloudellisuus paranevat optimaalisen tiesääasema- ja kelikameraverkoston myötä

Hankekorin kustannusarvioiksi on karkeasti arvioitu 12 M€.

LIITE 5

Tienpidon suunnitelma 2004-2007:

Yhteenveto perustienpidon vaihtoehtojen vaikutuksista ja kehityksestä tavoitealueilla

PERUSVERKKO	Perustienpidon rahoitusvaihtoehtojen tarkastelu (ei kehittämishankkeita mukana)			
	- muutos nykytilaan perusvaihtoehdossa 600 M€ muutos perusvaihtoehdosta kehittämisvaihtoehtoon 650 M€			
VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEVUUS Liikkuminen ja kuljettaminen palvelujen käyttäjien kannalta	2. TIESTÖN LAATU Palvelujen toiminnallinen ja fyysinen laatu	3. PALVELUJEN TARJONTA Tärkeimmät tuotteet ja niiden määrä/taso	EDISTYS TAVOITTEISSA
PALVELUTASO JA KUSTANNUKSET Vuonna 2002 65 000 km (83%) 130 milj.€ (20%) 3 % teistä taajama-alueilla	Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan perusverkolla. Tienkäyttäjien, etenkin ammattikuljettajien kannalta nykyinen palvelutaso ei ole tyydyttävä. Kuljetustaloudellisesti on myös perusteltua pysäyttää 1990-luvun lopussa alkanut huonokuntoisten päällysteiden määrän lisääntyminen. Etenkin raskasta liikennettä hyödyttäisi päällystettyjen teiden parempi kunto. Raskaille kuljetuksille ja linjaliikenteelle on haittaa sorateiden kelirikosta aiheutuvista painorajoituksista keväisin (3000 km). Kelirikkohaittoja ja -rajoituksia vähennetään teillä, joilla on elinkeinoelämän ja elintärkeiden kuljetusten kannalta eniten merkitystä. Kuljetuskustannuksia lisää myös painorajoitettujen siltojen (200 kpl) kiertäminen, vaikka ne ovatkin tärkeimmän kuljetusverkoston ulkopuolella. Paikallisia yhteyksiä parantaa yksittäisten lossien korvaaminen silloilla, mutta yleisemmin perusverkkoa ei ole mahdollista kehittää investoinneilla.	Talvella teiden laatu seututeillä tyydyttävää ja yhdysteillä vähintäänkin riittävää (talvihoito). Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän lisääntyminen pysäytetään. Vähintään nykyisen tasoinen liikkuminen ja kuljettaminen mahdollistetaan. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä vähentyy. Runkokelirikkoisten sorateiden määrää (3200 km) on tarkoitus vähentää alle puoleen nykyisestä. Painorajoituksia käytetään edelleen kelirikkokohteissa ja ehkäisemään kelirikon syntymistä. Siltojen kunto on heikentynyt. Huonokuntoisten määrän lisääntymistä hidastetaan. Kunnon säilyttämistoimet ja peruskorjausten tekeminen ajallaan on tarpeellista, sillä huomattava osa silloista on tulossa peruskorjausikään. Huonoiksi luokiteltujen siltojen määrän kasvu pysähtyy. Paikallisia pieniä investointeja vain välttämättömään.	Päällystettyjen teiden hoito säilyy nykyisellä tasolla. Ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla pidetään päällysteiden uusimiskierroksella tasolla, jolla huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä ei enää kasva nykyisestä. Päällysteiden uusimiskiertoa voidaan nopeuttaa ja huonokuntoiset päällysteet vähenevät. Sorateiden hoitoa parannetaan hieman. Ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla voidaan vähentää runkokelirikkoisten teiden määrää. Sorateiden kelirikkoa voidaan vähentää vähän nopeammin. Siltojen ylläpidolla säilytetään siltojen kunto. Lisääntynyt peruskorjaustarve hoidetaan lähes kokonaan, jolloin estetään osin painorajoitettujen siltojen lisääntyminen. Siltojen peruskorjaukset täysimääräisinä. Uus- ja laajennusinvestointeihin ei ole juuri mahdollisuuksia.	Päällystettyjen teiden palvelutaso ennallaan. Päällystettyjen teiden palvelutaso paranee. Sorateiden palvelutaso paranee. Sorateiden kunto paranee nopeammin. Siltojen kunto säilyy lähes ennallaan. Siltojen kunto säilyy. Investoinneilla ei parannuksia toimivuuteen.

VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEUVUUS	2. TIESTÖN LAATU	3. PALVELUJEN TARJONTA	EDISTYS
TURVALLISUUS JA TERVEYS	Turvallisuustilanteessa ei juuri muutosta (teille ei turvallisuustilanteeseen vaikuttavia laatumuutoksia).	Nopeutta säädellään yleis- ja tiekohtaisilla rajoituksilla sekä paikallisilla rajoituksilla asutuskohdissa.	Talvihoito edellisen talven tasolla. Nopeusrajoituksia selvitetään. Liikenteen ohjaustoimia nykytapaan.	Ennallaan.
ALUEELLINEN KEHITYS	Maaseutualueiden toimintakyky ja vahvuuksien hyödyntäminen mahdollistuu nykyisen tasoilla tieyhteyksillä. Kaupunkien / keskusten ja maaseudun vuorovaikutus sekä työssäkäyntialueiden toimivuus edellyttäisivät kuitenkin yhteyksien parantamista. Alueiden kehittymisen edistäminen investoinnein ei ole mahdollista.	Tasapainoisen aluekehityksen edistämiseksi voidaan lähinnä - säilyttää tiestö laajuudeltaan ja liikennöitävyydeltään nykytasolla maaseudun ihmisten ja elinkeinon säilyttämiseksi. - varmistaa syrjäisimpien alueiden yhteyksien laadun säilyminen tai paraneminen. Uus- tai laajennusinvestointitarpeita ei voida juuri toteuttaa.	Päällysteiden kunto ja talvihoito mahdollistavat nykyisen tasoiset yhteydet seuteilla sekä maa- ja metsätalouden kuljetukset perusverkolle. Sorateiden kelirikkorajoitukset eivät kohtuuttomasti häiritse kuljetuksia. Kuntoa parannetaan ja talvihoitoa kehitetään kohdennetusti joukkoliikenteen ja elinkeinon säännöllisillä yhteyksillä.	Pääosin ennallaan, kehittymistä ei voida tukea investoinneilla.
SOSIAALINEN KESTÄVYYS	Säännöllinen liikkuminen ja peruspalvelujen saavutettavuus turvataan. Joukkoliikenteelle, palveluliikenteelle ja koulukuljetuksille tarjotaan riittävät liikennöimismahdollisuudet. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet pysyvät lähes ennallaan. Turvattomuuden tunne kapeilla teillä ja valaisemattomilla linja-autopysäkeillä on yleinen ongelma. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen palvelutaso ja turvallisuus paranevat paljon suunniteltua hitaammin.	Tiet toimivat tarkoituksensa mukaisesti yhteysverkon osana. Tien kunto, päällysteiden laatu ja talvihoidon laatu tasolla ja sorateiden laatu paranee. Vanhojen kevyen liikenteen väylien peruskorjausta aloitetaan. Uusien väylien tarpeeseen ei voida vastata – ei riittävästi edes koululaisten liikkumisen turvaamiseksi. Joukkoliikenteen reiteillä pyritään parantamaan teiden kuntoa ja talvihoidon tasoa.	Teiden talvihoito ja kunto nykyisellä tasolla. Linja-autoreittien talvihoitoa kehitetään täsmähoidon avulla ja pysäkkien hoitoa kehitetään. Kevyen liikenteen väylien talvihoito säilyy entisellä tasolla. Niitä peruskorjataan (ylläpito ja korvausinvestoinnit) tarpeen mukaan. Laajennusinvestointeja kevyt- ja joukkoliikenteeseen ei juuri voida tehdä (hyvin vähäistä tarpeeseen ja tavoitteisiin nähden).	Peruspalvelutaso säilyy, mutta paranee suunniteltua hitaammin.
LUONTO/ MUU YMPÄRISTÖ	Tieympäristön viihtyisyys vähenee ja siisteystaso laskee osalla perusverkkoa, kun jätehuollon taso laskee. Viherhoidossa laadun säilyttäminen on vaikeaa ja tienvarsien umpeenkasvu lisääntyy. Pölyhaitat ovat nykyisellään.	Luontohaitat, päästöt ja meluhaitat eivät juurikaan lisäänty nykyisestä. Maiseman, luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön ongelmakohteita ei saada kunnostettua.	Viherhoidossa rahoitus ei turvaa nykyistä laatua. Jätehuollon taso laskee, jos jätteenkeräyspisteitä karsitaan. Maiseman, luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön parantamishankkeiden määrä laskee.	Säilyy pääosin ennallaan.

KAUPUNKISEUDUT JA TAAJAMAT	Perustienpidon rahoitusvaihtoehtojen tarkastelu (ei kehittämishankkeita mukana)			
	- muutos nykytilaan perusvaihtoehdossa 600 M€ muutos perusvaihtoehdosta kehittämissvaihtoehtoon 650 M€			
VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEVUUS Liikkuminen ja kuljettaminen palvelujen käyttäjien kannalta	2. TIESTÖN LAATU Palvelujen toiminnallinen ja fyysinen laatu	3. PALVELUJEN TARJONTA Tärkeimmät tuotteet ja niiden määrä/taso	EDISTYS TAVOITTEISSA
PALVELUTASO JA KUSTANNUKSET Vuonna 2002 • 8 000 km (10%) • 122 milj. € (20%)	Ihmisten liikkumistapoihin on liikennejärjestelmien ja yhdyskuntien kehittämisen kautta saatava aikaan muutoksia, jotta kasvavilla kaupunkiseuduilla henkilöliikenne voisi toimia hyvin. Jos henkilöautoliikenne jatkuvasti kasvaa, on seurauksena lisääntyvää ruuhkaisuutta eivätkä liikenteen palvelutasoon liittyvät odotukset voi täyttyä edes joukkoliikenteen tai elinkeinoelämän kuljetusten osalta. (Väylien palvelutaso voisi säilyä kohtuullisena ja joukko- ja tavaraliikenne toimivina, jos henkilöliikenne toimisi vähemmässä määrin henkilöautojen varassa.) Myös muissa keskuksissa ja taajamissa pyritään kehittämään liikennejärjestelmää toimivammaksi siten että se ottaa huomioon hyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön vaatimukset (autoliikenteen rauhoittaminen ja sen tarpeen vähentäminen, joukko- ja kevytliikenteen edistäminen) sekä asutuksen ja elinkeinoelämän edellyttämien palvelujen saatavuuden.	Kasvavilla kaupunkiseuduilla henkilöliikenteen kehittämiseksi tehdään yhteistyötä ja tuetaan ihmisten liikkumisen järjestämistä siten, että henkilöautoliikenteen kysyntä ei kasvaisi. Nykyisen kehityksen jatkuessa ilman liikennejärjestelmän muuttamiseen tähtääviä toimia autoliikenteen palvelutaso huononee jatkuvasti ts. väylien toimivuus heikkenee ja ruuhkaisuus lisääntyy. (Ruuhkautuvien väylien ruuhkahuippujen tasaaminen edellyttää joukkoliikenteeseen perustuvaa liikennejärjestelmää ja toimivia matkaketjuja eli huomattavaa panostusta liikennejärjestelmään.) Muissa pienemmissä kaupungeissa ja taajamissa liikenteellinen palvelutaso säilynee kohtuullisena autoliikenteen vähäisemmästä kasvusta johtuen. Matkaketjujen sekä kevyen- ja joukkoliikenteen tarpeisiin vastaaminen edellyttäisi kuitenkin enemmän kehittämistoimia. Sekä autoliikenteen että kevyen liikenteen väylien laatu talvella ja kesällä pidetään hyvällä tasolla.	Yhteistyö eri toimijoiden kesken ja sovittujen liikennejärjestelmän kehittämishankkeiden edistäminen ovat tärkeitä tavoitteiden kannalta. Samoin liikenteen hallinnan toimet ja niihin liittyvät yhteiset toimintamallit ja yhteensopivat tietojärjestelmät. Liikennejärjestelmän kehittämistoimet vaativat kasvavilla kaupunkiseuduilla niin paljon resursseja mm joukkoliikenteen ja toimivien matkaketjujen järjestelyihin, ettei perustienpidossa ole tähän mahdollisuuksia. Perustienpidon pienillä investoinneilla voidaan parantaa paikallisesti esim. kevyen liikenteen yhteyksiin ja liittymä- tai pysäkkijärjestelyihin liittyviä ongelmakohteita. Näillä ei kuitenkaan ole saatavissa aikaan tavoitteiden mukaista kehitystä. Perustienpidon investoinnit eivät ole riittäviä myöskään pienempien kaupunkien tai taajamien paikallisen liikkumisen kehittämistarpeisiin. Kehittämissuunnitelmasa hieman enemmän rahaa taajamien pieniin parantamistoihin.	Kasvavilla kaupunkiseuduilla autoliikenteen toimivuus heikkenee ilman liikennejärjestelmän kehittämispä nostusta. Taajamissa palvelutaso säilyy ennallaan. Joitakin pieniä parannuksia liikenteen toimivuuteen taajamissa.

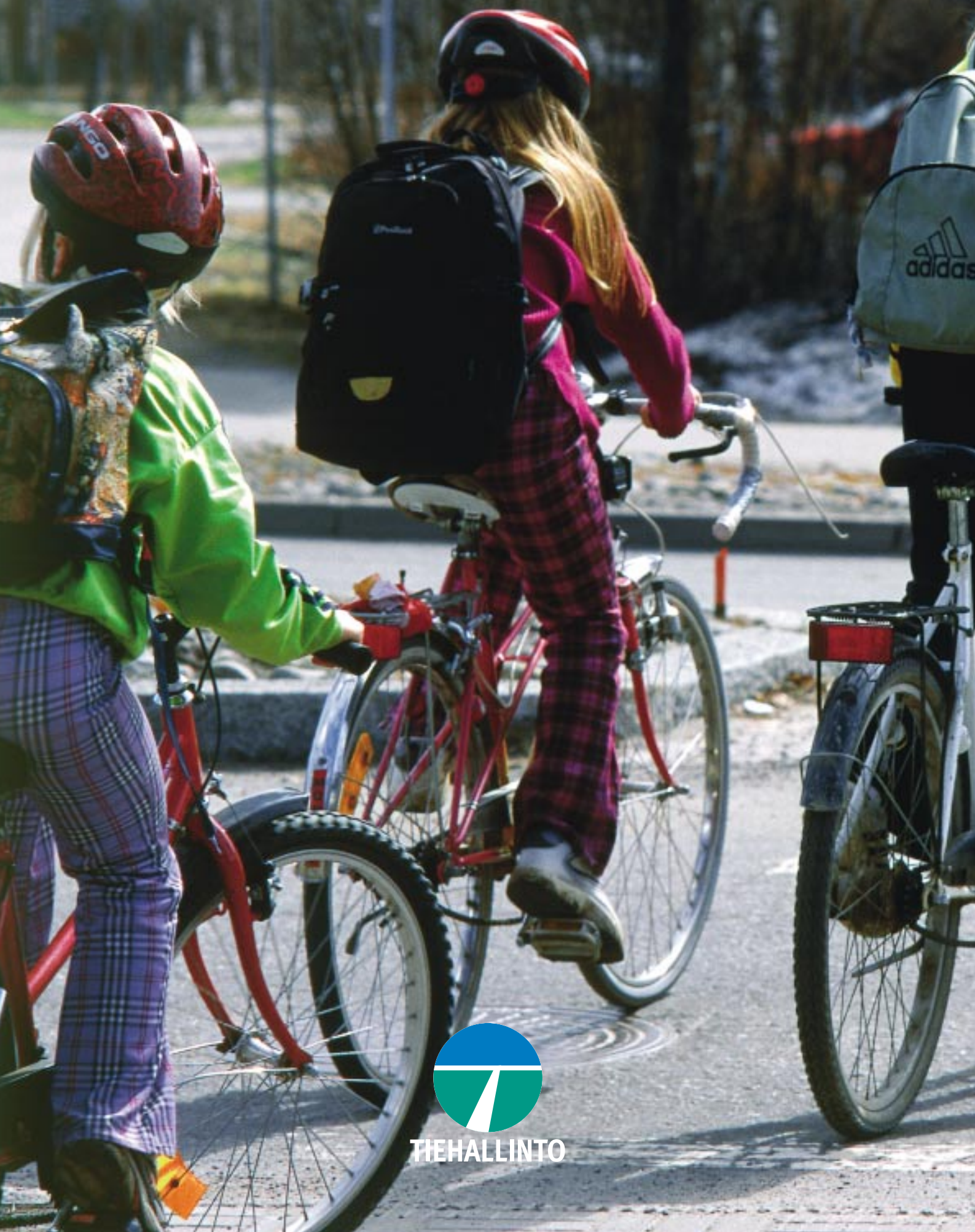
VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEUVUUS	2. TIESTÖN LAATU	3. PALVELUJEN TARJONTA	EDISTYS
TURVALLISUUS JA TERVEYS	Taajamissa turvallisuus voi yleisesti parantua, jos autoilijat noudattavat riittävästi alennettuja nopeusrajoituksia. Myös kevyen liikenteen järjestelyjen vähittäinen parantaminen ja muut liikenneturvallisuutta parantavat toimet vaikuttavat. Toisaalta liikenteen lisääntyminen heikentää turvallisuustilannetta.	Kasvavilla kaupunkiseuduilla turvallisuuskehitys riippuu koko liikennejärjestelmän kehityksestä. Taajamissa porastetut nopeusrajoitukset ja niiden tukeminen jatkuu. Pienten turvallisuutta parantavien toimien lisäksi olisi tarvetta myös laajempiin turvallisuuden parantamistoimiin.	Liikenteen kasvua hillitään ja maankäytön hajoamista ehkäistään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Laajennusinvestoinneissa on mm liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen toimia sekä nopeuksien tukitoimia. Pieniä turvallisuustoimia hieman enemmän ja myös muuta paikallista liikenneolojen parantamista	Paranee hieman. Paranee hieman.
ALUEELLINEN KEHITYS	Alueidenkäyttötavoitteiden edistyminen on hidasta (toimiva liikennejärjestelmä, joka huomioi hyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön vaatimukset sekä asutuksen ja elinkeinoelämän edellyttämien palvelujen saatavuuden). Alueiden kehittämistä mm keskusverkon osalta ei voida tukea (sisältyy myös Päätiet – taulukoon).	Tuetaan alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista liikennejärjestelmän osalta siinä määrin kuin se on mahdollista (pienet laajennusinvestoinnit, hoito, kunto ja liikenteen ohjaustoimet). Liikenteen sujuvuuden heikkeneminen saattaa hankaloittaa alueiden vahvuksien hyödyntämistä.	Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinneilla voidaan vähäisessä määrin tukea alueidenkäyttötavoitteiden mukaista kehitystä. Väylien talvihoito ja kunto säilyy nykyisellä hyvällä tasolla.	Pysyy ennallaan tai heikkenee ilman kehittämissankkeita.
SOSIAALINEN KESTÄVYYS	Jos liikkumismahdollisuudet kevyt- ja joukkoliikenteellä paranevat, helpottaa ja tasa-arvoistaa se autottomien ryhmien liikkumista. Etenkään taajamien reuna-alueilla eivät kevyen liikenteen liikkumismahdollisuudet monin paikoin vastaa tarpeita. Myös teiden ylityksiin liittyvät ongelmat kasvavat lisääntyvän liikenteen myötä (estevaikutus).	Liikennejärjestelmän muutokset etenevät hitaasti: liikennemuotojen yhteistyö ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset, kevyen liikenteen asema ja olosuhteet, liikenneympäristöjen selkeyttäminen ja rauhoittaminen paranevat hieman. Kevyen liikenteen väylien hoito ja kunto säilytetään hyvinä.	Laajennusinvestoinneissa uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen määrä jää aiempaa pienemmäksi. Pysäkkien korjauksiin vähän resursseja. (Liikennejärjestelmän kehittäminen ja yhteistyö tavoitteiden edistämässä kaupunkiseuduilla, ks. Palvelutaso –kohta.)	Edistyy hyvin hitaasti.
LUONTO/ MUU YMPÄRISTÖ	Ympäristön viihtyisyys ja siisteys säilyy pääosin nykyisellä tasolla. Korkeatasoisiksi rakennetuilla viheralueilla taso saattaa kuitenkin laskea. Meluhaitat lisääntyvät nykyisestä. (Meluhaittojen väheneminen pääkaupunkiseudulla kehittämishankkeella.)	Päästöt lisääntyvät liikenteen kasvun ja ruuhkautumisen myötä, eikä kestäviä liikennemuotoja pystytä tukemaan riittävästi. Kaikkia kiireellisiä meluesteitä ei pystytä toteuttamaan tavoitellussa aikataulussa.	Ympäristön hoito pääosin nykyisellä tasolla. Viherhoidon tason säilyttäminen on kuitenkin vaikeaa. Meluesteitä rakennetaan vähemmän, ja kiireellisten kohteiden (n. 50 kpl) toteuttamisessa jäädään jälkeen tavoitteesta (v. 2010 mennessä).	Viihtyisyys ennallaan. Melutilanne ei vähene riittävästi. (Pääkaupunkiseudulle keh.hanke)

PÄÄTIET	Perustienpidon rahoitusvaihtoehtojen tarkastelu (ei kehittämishankkeita mukana)			
	- muutos nykytilaan perusvaihtoehdossa 600 M€ muutos perusvaihtoehdosta kehittämisvaihtoehtoon 650 M€			
VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEUVUUS Liikkuminen ja kuljettaminen palvelujen käyttäjien kannalta	2. TIESTÖN LAATU Palvelujen toiminnallinen ja fyysinen laatu	3. PALVELUJEN TARJONTA Tärkeimmät tuotteet ja niiden määrä/taso	EDISTYS TAVOITTEISSA
PALVELUTASO JA KUSTANNUKSET Vuonna 2002 • 13 000 km (17%) • 530 milj.€ (80%) • 2 % teistä taajama-alueilla	Tienkäyttäjät ovat pitäneet nykyisten pääteiden ajo-olosuhteita hyvinä ja tilanne säilynee pääosin ennallaan. Liikkumisyhteydet keskustusten välillä ja työssäkäyntialueiden sisällä ovat edelleen suurelta osin hyvät. Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus ja toimintavarmuus sekä yhteydet terminaaleihin säilyvät myös enimmäkseen hyvinä. Mm. työmatka- ja viikonloppuliikenteessä palvelutaso voi kuitenkin ajoittain heiketä vilkasliikenteisimmillä teillä. Liikenteen kasvusta, turvallisuuspuutteista, maankäytön muutoksista tai elinkeinoelämän tarpeista aiheutuvia keskeisiä investointeja voidaan tehdä hyvin vähän. Turvallisuudessa laajin ongelma on kaksikaistaisen teiden kohtaamisen nettomuudet. Alueelliset tarpeita olisi mm. keskusverkon yhteyksien parantamiseksi. Päätieverkon turvallisuuden, toimivuuden sekä ajo-olosuhteisiin jonkin verran parannuksia sekä hieman lisää mahdollisuuksia paikallisiin maankäyttöön liittyvien muutosten toteuttamiseen.	Liikenteen toimivuus (matka-aikojen ennakoitavuus, nopeustaso, ruuhkat / häiriötilanteet) säilyy suurimalta osin hyvänä, mutta heikkenee ajoittain vilkkailla yhteyksillä ja kasvukeskusten välillä. Liikenteen toimivuutta voidaan perustienpidolla parantaa vain vähän, mm. eritasoliittymäohjelmalla. (Pääteiden ”modernisointiin” esitetty kehittämis-hankkeita.) Teiden laatutasosta (päälysteiden kunto ja talvihoidon taso) huolehtiminen on tärkeää liikennemäärärien ja nopeuksien vuoksi. Huonokuntoisten päälysteiden, teiden ja siltojen kunnan huononeminen pysäytetään. Talvihoidon hyvä taso on liikennöityvyyden ohella tärkeä myös turvallisuuden kannalta. Huonokuntoisten päälysteiden määrä alkaa vähentyä ja siltojen kunnan heikkeneminen pysähtyy. Alueellisiin tarpeisiin investoidaan hieman enemmän.	Talvihoito säilyy nykyisten toimintalinjojen mukaisena. Ylläpito- ja korvausinvestoinnit pidetään nykyisellä tasolla. Ylläpidossa pyritään päälysteiden taloudellisen uusimiskierron kautta pysäyttämään päälysteiden heikkeneminen. Siltojen ylläpidossa varmistetaan siltojen kunnan säilyminen ja pyritään minimoimaan elinkaarikustannuksia. Päälysteisiin ja siltoihin voidaan kohdistaa enemmän toimia (ylläpito ja korvausinvestoinnit), jolloin kunto alkaa parantua. Laajennus- ja uusinvestointien rahoitus pienenee. Niillä säilytetään tai paikotellen hieman parannetaan turvallisuutta sekä liikenneoloja mm. eritasoliittymiä ja tasoliittymiä, joukkoliikenne- ja kevytliikennejärjestelyjä. Nämä investoinnit kohdistuvat niille osuuksille, joihin ei ole tulossa isompia kehittämistoimia. Liikenteen hallinnassa panostetaan ajantasaisen liikenne- ja kelistiedon keruuseen, joukkotiedotukseen sekä häiriön hallintaan.	Palvelutaso ennallaan, liikenteen toimivuus heikkenee ajoittain joillakin osuuksilla ilman kehittämishankkeita. Perustienpidon investoinneilla ei juuri parannuksia liikenteen toimivuuteen. Joitakin pieniä parannuksia liikenteen toimivuuteen.

VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEVUUS	2. TIESTÖN LAATU	3. PALVELUJEN TARJONTA	EDISTYS
TURVALLISUUS JA TERVEYS	Autoilijoiden ja kevyen liikenteen turvallisuus säilyy ennallaan. Nopeusrajoitusten noudattaminen paranee automaattivalvonnan lisääntyessä. Lisääntyvän liikenteen aiheuttamaan onnettomuuksien määrän kasvuun kyetään vastaamaan turvallisuutta parantavilla pienillä toimilla. Kevyen liikenteen turvallisuuden tunne voi parantua hieman paikallisesti (kevyen liikenteen väyliä taajamien reuna-alueille).	Talvi- ja kesäaikana kuolemanriski säilyy nykyisellä tasolla. Turvallisuutta tehokkaasti parantavia pieniä toimia toteutetaan mahdollisuuksien mukaan. Suistumisturvallisuus paranee vähitellen. Nopeusrajoitusjärjestelmän muutostarpeita selvitetään ja automaattista nopeusvalvontaa tuetaan. <i>(Turvallisuustavoitteiden mukainen paraneminen mm kohtaamisonnettomuuksissa edellyttää kehittämisinvestointeja.)</i>	Talvihoidon taso on hyvä, joten sitä parantamalla ei voida olennaisesti lisätä talviliikenteen turvallisuutta. Ylläpidossa kaiteiden korjaaminen standardien mukaisiksi ja laajennusinvestoinneissa uudet kaiteet ja pehmentämistoimet lisäävät suistumisturvallisuutta. Laajennusinvestoinneilla myös parannetaan liittymiä, kevyen liikenteen järjestelyjä yms. Kevyen liikenteen väyliä ja alkukuluja voidaan tehdä hieman enemmän.	Ennallaan (liikenteen kasvun vuoksi), ei parane ilman kehittämisinvestointeja. Ennallaan, ei parane ilman kehittämisinvestointeja.
ALUEELLINEN KEHITYS	Toimivan aluerakenteen ja sen tasapainoisen kehityksen kannalta on tärkeää huolehtia nykyisistä alueiden välisistä yhteyksistä eli tiiliikenteessä päätieverkosta. Myös pääteistä syrjempänä olevien alueiden toimintakyvyn säilyminen edellyttää hyviä pääteyhteyksiä. Alueiden kehitykselle ovat merkittäviä myös kansainväliset yhteydet sekä kotimaan yhteydet eri liikennemuotojen solmupisteisiin tavara- ja henkilöliikenteessä. Lisäksi alueidenkäyttötavoitteiden mukaan kehittämisessä on otettava huomioon liikenteen tarkoituksenmukainen järjestäminen sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Mm. aluekeskusverkon vahvistamiseen ja kasvavien kaupunkiseutujen tarpeisiin liittyen on runsaasti parantamistarvetta, mutta niihin ei perustienpidon rahoituksella ole mahdollista vastata.	Aluekeskusverkon vahvistamiseksi huolehditaan nykyverkolla - aluekeskusten välisten pääteiden toimivuudesta (nopeustaso, matka-aikojen ennakoitavuus) ja laadusta (päälysteiden hyvä kunto ja talvihoidon hyvä taso) - kaupunkiseutujen pääteiden toimivuudesta ja laadusta. Seutuyhteistyön sekä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen edistämiseksi huolehditaan - työssäkäyntialueiden pääteiden toimivuudesta ja laadusta - pääkeskusten ja alempien keskusten välisten pääteiden toimivuudesta ja laadusta. Alueiden vahvuuksien hyödyntämiseksi ja maaseudun toimintakyvyn turvaamiseksi huolehditaan elinkeinotoiminnan kuljetusten toimivuudesta ja toimintavarmuudesta sekä pääteiden laadusta.	Talvihoidon taso ja päälysteiden kunto keskeisiä liikenteelle koko päätieverkolla ja ne säilytetään hyvinä (nykyisellä tasolla). Uus- ja laajennusinvestoinneilla voidaan säilyttää tai vähäisessä määrin parantaa paikallisesti pääteiden liikenteellistä palvelutasoa (mm. eritasoliittymät ja tasoliittymien parantaminen, joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen järjestelyt) Ks kohta Palvelutaso. <i>(Kehittämisinvestointien tarvetta olisi aluekeskusten välisten pääteiden ja kaupunkiseutujen pääteiden / liikennejärjestelmien parantamiseen. Lisäksi olisi tarvetta keskisuuriin investointeihin erilaisten alueellisten tarpeiden vuoksi.)</i>	Pääosin ennallaan ilman kehittämis-hankkeita.

VAIKUTUS- TYYPIT	1. PALVELEVUUS	2. TIESTÖN LAATU	3. PALVELUJEN TARJONTA	EDISTYS
SOSIAALINEN KESTÄVYYS	Kevyen liikenteen palvelutaso säilyy pääosin ennallaan. Kevyen liikenteen yhteyksissä esim. palveluihin, joukkoliikenteeseen ja kouluihin on edelleen runsaasti puutteita. Myös teiden ylityksiin liittyvät ongelmat kasvanevat lisääntyvän liikenteen myötä. Joukkoliikenteen reitit paranevat hieman, mutta toteutettavissa on liian vähän joukkoliikenteen toimia. Jalankulun ja pyöräilyn olot paranevat hieman enemmän. Joukkoliikenteen pysäkkien yhtenäistä palvelutasoa tuskin saavutetaan. (Palvelutaso kohenee paikallisesti myös kehittämissankkeilla.)	Uusia kevyen liikenteen yhteyksiä ei voida tehdä riittävästi (esim. kouluihin). Linja-autoliikenteen reitien kunto ja talvihoito ovat ennallaan tai paranevat paikallisesti. Laatukäytävähankkeiden toimenpiteitä ja pysäkkien uudistamista ei voida tehdä suunnitellussa laajuudessaan. Linja-autopysäkkien korjaaminen aloitetaan tärkeimmistä pysäkeistä ja niiden hoitoa kehitetään. Autoliikenteen aiheuttamien haittojen vähentämiseen ei ole mahdollisuuksia (hyötyjen ja haittojen kohtuullinen jakautuminen tavoitteena).	Kevyen liikenteen väylien hoito pääosin entisellä tasolla. Väylien peruskorjausta (ylläpito, korvausinvestoinnit) jonkin verran. Uusien väylien sekä ali- ja ylikulkujen määrä jää kuitenkin selvästi pienemmäksi kuin aiempina vuosina. Joukkoliikenteen reittien täsmähoitoa lisätään.. Kevyen liikenteen väyliä voidaan sekä korjata että rakentaa enemmän ja alikulkuja voidaan rakentaa hieman enemmän. Samoin joukkoliikenteen edistämiseen voidaan panostaa hieman enemmän. (Isoihin tiehankkeisiin liittyvä joukkoliikenne- ja kevytliikennejärjestelyä.)	Pääosin ennallaan. Kevyen liikenteen edistymisen hidastuu aikaisemmasta. Kevyen liikenteen edistymisen vastaa viime vuosien tasoa.
LUONTO/ MUU YMPÄRISTÖ	Tieympäristön viihtyisyys ja siisteys säilyvät ennallaan. Päätiestön levähdysalueiden määrä ja palvelutaso säilyvät nykyisellään, ja niiden jätahuolto paranee. Maiseman, luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön ongelmakohteita ei saada kuntoon.	Päästöt ja meluhaitat lisääntyvät liikenteen ja nopeuksien kasvun myötä. Kestäviä liikennemuotoja ei pystytäkään tukemaan riittävästi. Pohjavesisuojaus rakennetaan ja suolan määrää pystytään vähentämään, mutta kiireellisiä kohteita jää edelleen suojaamatta. Teiden estevaikutus eläimille lisääntyy jonkin verran liikennemäärien lisääntyessä. (Eläimistön kulkureittejä turvataan kehittämissankkeiden yhteydessä.)	Levähdysalueiden määrä ja palvelutaso säilytetään nykyisellä tasolla, ja niiden jätahuolto kehitetään. Meluasteita rakennetaan aikaisempaa vähemmän. Pohjavesisuojaus rakennetaan hankkeiden yhteydessä ja keskitetyn ohjelman kautta. Tavoiteaikataulusta (2010 mennessä) jäädään kuitenkin jälkeen. Tiesuolan määrää pystytään vähentämään nykyisestä. Maiseman, luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön parantamishankkeiden määrä laskee nykyisestä. Eläinten kulkureittejä turvaavia toimia ei voida toteuttaa erillisinä hankkeina.	Tila säilyy ennallaan. ei edetä tavoitteiden mukaisesti haittojen vähentämistavoitteissa. Pohjavesiohjelmalla ja suolan käytön vähentämisellä vähennetään pohjavesiriskejä. Meluhaitat lisääntyvät.

www.tiehallinto.fi



TIEHALLINTO