



Tielaitos

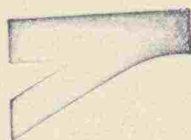
Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 1996-99

Helsinki 1995

**Tielaitos
Esikunta**

**johtokunnan hyväksymä
19.4.1995**

08 TIEL/TIC



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 960767
Nidenro: 961027

**Tielaitoksen toiminta- ja
taloussuunnitelma 1996-99**

Tielaitos
Keskushallinto
Esikunta

Helsinki 1994

Julkaisua saatavana:
Keskushallinto, Esikunta

Tielaitos
Opastinsilta 12
PL 33
00521 HELSINKI
Puh.vaihde (90) 148 721

PAINATUSKESKUS OY, HELSINKI 1995

ESIPUHE

Tielaitos laatii vuosittain 4-vuotisen toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS), joka perustuu liikenneministeriön antamiin alustaviin menokehyksiin ja yleisohjeisiin. Nyt käytettävissä oleviin lähtökohtiin liittyy tavallistakin enemmän epävarmuustekijöitä.

Suunnitelma on laadittu kahteen eri rahoitustasoon:

- Perussuunnitelma on laadittu liikenneministeriön ohjeiden pohjalta vuoden 1995 talousarvion mukaiseen vuotuisen rahoitustasoon (noin 4300 Mmk/v).
- Muutossuunnitelma perustuu tielaitoksen näkemyksen mukaiseen tienpidon tarpeeseen (noin 6000 Mmk/v).

Muutossuunnitelman lähtökohtana on juuri valmistunut "Tienpidon suunnitelma 1995-2004", jonka linja nojautuu mm. vuonna 1994 valmistuneisiin "Tienpidon visio 2005" sekä "Tielaitoksen visio 2005"-asiakirjoihin.

Liikenneministeriön johdolla on valmistunut raportti "Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010". Se esittelee erilaisia rahoitustasovaihtoehtoja, ottamatta vahvaa kantaa niiden todennäköisyyteen. Viesti kehittämisinvestointien suuntaamisessa tärkeimmälle tieverkolle - kuten E18:lle - on kaikissa vaihtoehdoissa kuitenkin sama.

Tielaitoksen johtokunta on hyväksynyt tämän suunnitelman 19.4.1995.

Pääjohtaja

Jouko Loikkanen

Sisältö	Sivu
Esipuhe	
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ	5
1.1 Tieliikenteen kysyntä	
1.2 Tieliikenneolot	
1.3 Tieverkko ja aluerakenne	
2 TOIMINTALINJAT	7
2.1 Yleiset toiminnan periaatteet ja tavoitteet	
2.2 Päämäärät 1996-99	
3 TIENPIDON KUSTANNUKSET	10
3.1 Tienpito yhteensä	
3.2 Perustienpito	
3.3 Tieverkon kehittäminen	
3.4 Muut rahoitus	
3.5 Tienpidon rahoituksen uudistaminen	
4 TIENPIDON VALTIONAVUT	15

LIITTEET:

1. Tieverkon kehittämishankkeet, perussuunnitelma
2. Tieverkon kehittämishankkeet, muutossuunnitelma

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Tieliikenteen kysyntä

Tieliikenteen osuus maamme henkilöliikenteestä on 94 % ja tavaraliikenteestä 66 %. Näköpiirissä ei ole sellaisia muiden liikennemuotojen kehittämisvaihtoehtoja, jotka voisivat korvata määrällisesti merkittävän osan tieliikenteestä, vaan tieliikenteen osuus on päinvastoin jatkuvasti kasvanut.

Taloudelliseen lamaan liittynyt tieliikenteen supistuminen päättyi vuoden 1994 aikana kääntyen vuoden jälkipuoliskolla varsinkin päätieverkolla 1 - 2 % nousuun. Valtiovarainministeriö ennustaa kansantuotteen kasvavan vuonna 1995 5 % ja vuosina 1996-99 3-4 %/v. Vuonna 1995 liikenteen arvioidaan kasvavan 2 % ja kaudella 1996-1999 saavutetaan 3 % keskimääräinen vuosikasvu eli kaikkiaan 13 % liikenteen kasvu.

Suomessa on pitkällä aikavälillä jäljellä vielä runsaasti autoistumispotentiaalia, jonka toteutumista lama on hidastanut. Päätieverkolla liikenteen arvioidaan kasvavan lähes 40 % vuoteen 2010 mennessä.

Elinkeinoelämälle ja kansainvälistyvälle tieliikenteelle on yhä tärkeämpää liikenteen hyvä sujuvuus ja aikatauluvarmuus erityisesti pääteillä, joilla myös pisimmät matkat ajetaan. Tiestön palvelutason mittariksi ei riitä vain kohteiden saavutettavuus - tienkäyttäjille on tarjottava myös tien merkityksen mukaista liikenneolosuhteiden laatua.

1.2 Tieliikenneolot

Ruuhkat yleisillä teillä lisääntyivät selvästi 1980-luvulla, mutta aivan viime vuosina ne ovat toteutuneiden hankkeiden ja liikenteen vähenemisen vuoksi hieman vähentyneet. Ruuhkautuvia pääteitä oli vuonna 1991 noin 1100 km ja vuoden 1995 alussa noin 900 km. Lisäksi esiintyy paikallisia työmatkaliikenteen sujuvuusongelmia suurten kaupunkiseutujen alempiluokkaisellakin tieverkolla. Väliytiskyvyn ylittävää kysyntää on myös erällä lauttapaikoilla.

Liikenneonnettomuudet lisääntyivät 1980-luvun loppupuolella, jolloin yleisillä teillä tilastoitiin noin 4800 henkilöliikennevahinkoa vuodessa. Vuonna 1990 tapahtui kuitenkin muutos parempaan ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrä alkoi laskea tasaisesti. Vuoden 1994 tulos on 3400 - 3500 henkilövahinko-onnettomuutta (ennakkotieto). Kehitys on ollut hyvä.

Tieverkon kunto ja kantavuus ovat parantuneet 1980-luvulta lähtien. Huonokuntoisia päällysteitä on nyt noin 6700 km (vuonna 1992 8200 km) ja näistä myös rakenteeltaan huonokuntoisia noin 800 km (vuonna 1992 1200 km). Yli 20 mm syviä uria ei pääteillä esiinny enää käytännössä lainkaan.

Yleisistä teistä on sorapintaisia vielä 38 %, mutta niillä ajetaan vain 5 % liikennesuoritteesta. Kelirikosta aiheutuvia painorajoituksia on viime vuosina

jouduttu asettamaan noin 5000 km:lle. Tieverkon yli 10 000 sillasta on painora-joitettuja noin 350 kpl.

1.3 Tieverkko ja aluerakenne

Suomen liikennemaantieteellinen asema on muutamassa vuodessa muuttunut nopeasti: yhteydet Venäjälle ja Baltiaan ovat auenneet ja Suomen EU-jäsenyys on tuonut yhteysverkkotarkasteluihin voimistuneen yleiseurooppalaisen näkökulman.

Ensijainen uuteen kansainvälisyyteen liittyvä tiekohde on E18-tien Turku - Helsinki - Vaalimaa kehittämisen. Euroopan Investointipankki (EIB) on jo myöntänyt 750 Mmk:n lainan E18-tien kehittämisen nopeuttamiseen. Lainanottaja on valtiovarainministeriö, eikä laina ole toistaiseksi näkynyt nousuna tienpidon rahoituksessa.

Valtakunnallisella tai maakunnallisella tasolla ei odoteta merkittäviä aluerakenteellisia muutoksia. Lähimpiin pohjoismaisiin naapureihin verrattuna Suomen asutus- ja tuotantarakenne ovat varsin hajautuneita. Suomessa onkin syytä painottaa aluekeskusten välisten yhteyksien sujuvuutta ja toimivuutta. Infrastruktuurin kannalta tärkeimmät ja vaativimmat aluevyöhykkeet ovat

- Turku - Helsinki - Kotka - Vaalimaa
- Helsinki - Tampere
- Turku/Pori - Tampere - Kuopio sekä
- Oulun seutu - Kemi - Tornio.

Näille akseleille tulevat painottumaan lähivuosien tärkeimmät tiehankkeet.

Seudullisen ja paikallisen tason yhdyskuntarakenteessa tapahtuu jatkuvia muutoksia ja niiden seurauksena taajamien kehä- ja ulosmenoteiden liikenne on kasvanut ja lisännyt ruuhka-, ympäristö- ja turvallisuusongelmia. Näiden lievitämiseen tarvitaan sekä pääkaupunkiseudulla että monilla muilla kehittyvillä kaupunkiseuduilla jatkuvasti eri kokoisia tiehankkeita.

Päätiet (valta- ja kantatiet) välittävät 60 % yleisen tieverkon liikenteestä, vaikka niiden osuus verkon kokonaispituudesta on vain 16%. Liikenteen keskittäminen ylimmille tieluokille on liikenteen kokonaistalouden kannalta edullinen periaate, vaikka joissakin yksittäisissä tapauksissa voidaan joutua kalliin tuntuisiin ratkaisuihin.

Tieyhmä	Pituus 1994		Suorite 1994	
	km	%	Mrd. autokm	%
Valta- ja kantatiet	12 700	16	16,1	60
Muut tiet	64 900	84	10,9	40
Yhteensä	77 600	100	27,0	100

2 TOIMINTALINJAT

2.1 Yleiset toiminnan periaatteet ja tavoitteet

Tielaitos vastaa yleisistä teistä ja luo tienkäyttäjille edellytyksiä turvalliseen ja sujuvaan liikkumiseen. Tämä tapahtuu huolehtimalla hoito- ja ylläpitotoimin teiden liikennöitävyydestä, päivittäisestä palvelutasosta ja kunnosta sekä kehittämällä tieverkkoa muuttuvan liikenteen vaatimuksia vastaavaksi.

Vuonna 1991 valmistunut II parlamentaarisen liikennekomitean mietintö on keskeinen pitkän aikavälin tavoitteiden perusta, ja se on ollut myös pohjana tielaitoksessa vuonna 1994 julkaistuille asiakirjoille "Tienpidon visio 2005" ja "Tielaitoksen visio 2005".

Tienpito

"Tienpidon visio 2005" arvioi tulevat arvostukset ja painotukset seuraavasti:

- Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen on tienpidon tärkein tavoite. Se edellyttää myös tierakenteiden kunnan ylläpitoa.
- Liikenneturvallisuus säilyy keskeisenä tavoitteena ja liikenneympäristön suunnittelussa otetaan huomioon kaikki tienkäyttäjät.
- Liikkumisen varmuus ja sujuvuus korostuvat erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksissa; myös logistiikan merkitys lisääntyy.
- Kehittäminen keskittyy päätieverkolle.
- Ympäristön painoarvo tienpidossa kasvaa.

Tielaitos

Toimintaa tehostetaan organisaatioon ja johtamistapaan liittyvin keinoin:

- Tielaitos valmistelee liikenneministeriölle v 1996 ehdotuksen tiehallintoviraston ja tietuotantoliikelaitoksen muodostamiseksi nykyisestä tielaitoksesta. Hallintoa kevennetään kaikilla organisaatiotasolla.
- Tielaitoksen sisäistä tulosohjausta kehitetään edelleen tilaaja/tuottaja -asetelman pohjalta. Tavoitteena on markkinoiden ohjaama tuotantotoiminta vuosikymmenen lopulla.
- Tielaitoksen oman henkilöstön määrä vähenee nykyisestä noin 8900:sta henkilöstä (v.1994) noin 7600:een vuoteen 1999 mennessä. Laitoksen henkilöstöstrategian mukaisesti tämä toteutetaan ilman irtisanomisia.
- Nettobudjetointia toteutetaan täysimääräisesti.

Ulkoiset suhteet

Ulkoisessa toimintatavassaan tielaitos painottaa avointa ja vuorovaikutteista suhdetta eri sidosryhmiinsä. Asiakkaiden ja yhteiskunnan tarpeet ovat tielaitoksen toiminnan perusta.

Kansainvälinen toiminta

Tielaitos osallistuu aktiivisesti tie- ja liikennealan kansainväliseen toimintaan. Laitoksen tavoitteena on tehostaa yhteistyötä Pohjoismaiden tielaitosten välillä. Lähialueyhteistyö Venäjän ja Baltian maiden suuntaan säilyy vilkkaana TTS-kaudella. Laitos osallistuu myös toimialansa merkittävimpien kansainvälisten järjestöjen työhön sekä mm. CEN-standardien valmisteluun. Kehitysyhteistyöhankkeisiin osallistutaan edelleen ja kaupallista vientiä toteutetaan monipuolisilla koulutusohjelmilla.

2.2 Päämäärät 1996-99

TTS-kauden päämäärät asetetaan neljälle osa-alueelle. Samoille osa-alueille asetetaan laitoksen talousarviossa sekä tulosyksikkökohtaisessa tulossuunnittelussa vuosittain yksityiskohtaiset tulostavoitteet.

Tie- ja liikenneolot

Tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus, ajomukavuus ja liikkumisen taloudellisuus taataan säilyttämällä tiestön **kunto ja hoitotaso** nykyisellä tasolla. Erityistä huomiota kiinnitetään vilkasliikenteisten teiden talvihoitoon sekä päällysteiden pintakuntoon. Tieverkon pääoma-arvo säilytetään peruskorjauksin.

Liikenteen olosuhteet eivät kehittyvässä yhteiskunnassa säily vain hoito- ja kunnostustoimin. Perustienpidon rahoituksella toteutetaan erilaisia **liikenneympäristöä parantavia** hankkeita ensisijaisesti paikallisten tarpeiden pohjalta tienpitäjän ja alueellisten yhteistyökumppanien yhdessä sopimalla tavalla.

Ruuhkautuvien pääteiden määrä lisääntyy liikenne-ennusteiden perusteella noin 300 - 400 km vuoteen 1999 mennessä. Tielaitoksen tavoitteena on, että tämä estetään mahdollisimman täysimääräisesti **kapasiteettia lisäävin** kehittämistoimenpitein. Näiden toimenpiteiden toteutuminen riippuu hallituksen ja eduskunnan hankekohtaisista talousarviopäätöksistä. Ensisijaisiksi priorisoidaan kansainvälisesti tärkeimmät tiet.

Liikenneturvallisuus

Vuonna 1989 yleisillä teillä tapahtui lähes 5000 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli noin 500 ihmistä. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan kuolemien määrän tulee puolittua vuoteen 2000 mennessä.

Tielaitoksen toimien osuus aleneman tuottamisessa on 1/4. Vuonna 1994 tapahtui 3400 - 3500 onnettomuutta, joissa kuoli runsaat 300 ihmistä (ennakkotieto). Tavoitteena on laskea lukuja tielaitoksen toimin edelleen noin 60 - 70 henkilövahinko-onnettomuuden eli 6 - 7 liikennekuoleman vuosivauhdilla.

Ympäristö

Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja vähennetään vuonna 1992 julkaistun ympäristöpolitiikan mukaisesti. Ensisijaisesti panostetaan meluntorjuntaan ja pohjavesien suojeluun. Tienpidon toimintatapoja kehitetään luonnonvaroja säästävään ja materiaalien uusiokäyttöä edistävään suuntaan.

Tielaitos tehostaa yhteistoimintaa maankäytön ja muiden liikennemuotojen suunnittelijoiden kanssa liikenteen ja liikenneväylien kokonaishaittojen minimoimiseksi ja elinympäristön laadun parantamiseksi.

Vuosi 1996 on tielaitoksessa ympäristöasioiden teemavuosi. Tuolloin julkaistaan mm. uusi ympäristöpolitiikka siihen liittyvine täsmällisine toimenpide-ehdotuksineen.

Suunnittelussa vakiinnutetaan YVA-menettelytavat sitä edellyttävissä hankkeissa. Myös muiden hankkeiden suunnittelussa tehostetaan ympäristönäkökulman huomioon ottamista.

Tuottavuus ja taloudellisuus

Tielaitos panostaa TTS-kaudella tuotannon kilpailukyvyn kehittämiseen. Kilpailukykyisyys tarkoittaa toimintaprosessien uudelleensuunnittelua siten, että ne yksinkertaistuvat ja kevenevät. Päämääränä on laitoksen toimintojen taloudellisuuden, tuottavuuden ja tehokkuuden parantaminen.

Vuotuiset tavoitteet kohdistetaan konkreettisina niihin kohtiin toiminnassa, joissa kulloinkin on kehityksen painopiste. Alkuvaiheessa panostetaan koko organisaation kiinteiden kustannusten vähentämiseen ja tietuotannon tehokkuuteen.

3 TIENPIDON KUSTANNUKSET

3.1 Tienpito yhteensä

Perussuunnitelma rakentuu vuoden 1995 talousarvion mukaisen, poikkeuksellisen alhaisen rahoitustason jatkumiseen läpi TTS-kauden. Muutossuunnitelmassa nousee vuonna 1998 tienpidon tarpeen mukaiselle tasolle.

Seuraavassa esitetään yhteenveto tienpidon rahoituksesta em.suunnitelmien mukaan. Vuoden 1996 luvut vastaavat samanaikaisesti tehtävää talousarviovalmistelua (kuitenkin niin, että kehittämisen rahoitus tarkoittaa arvioitua ao. vuoden käyttöä eikä talousarvioesityksen mukaista monivuotista määrärahaa).

Perussuunnitelma	1995	1996	1997	1998	1999
Perustienpito	3 235	3 200	3 200	3 200	3 200
Talonrakennukset	10	0	0	0	0
Kehittäminen	820	900	900	900	900
Ulkopuolisille tehtävät työt	72	67	67	67	67
Maanlunastukset	180	150	150	150	150
Rahoitus yhteensä [Mmk]	4 317	4 317	4 317	4 317	4 317

Muutossuunnitelma	1995	1996	1997	1998	1999
Perustienpito	3 235	4 100	4 100	4 100	4 100
Talonrakennukset	10	0	0	0	0
Kehittäminen	820	1 250	1 450	1 600	1 600
Ulkopuolisille tehtävät työt	72	100	100	100	100
Maanlunastukset	180	200	200	200	200
Rahoitus yhteensä [Mmk]	4 317	5 650	5 850	6 000	6 000

3.2 Perustienpito

Perustienpidon vuosirahoitus on perussuunnitelman mukaan 3 200 Mmk. Tienpidon suunnitelmassa 1995-2004 arviotu tarve on 4 100 Mmk/v. Tämä taso on laitoksen ehdotus muutossuunnitelmaksi.

Perustienpidon toimenpitein ylläpidetään teiden päivittäinen hoitotaso sekä teiden kunto. Perustienpidosta rahoitetaan myös liikenneympäristön tasoa parantavia ja vain paikallista merkitystä omaavia hankkeita. Lisäksi laitoksen yhteiset toiminnot, kuten hallinto, rahoitetaan perustienpidosta.

Perustienpitotoiminta rakentuu vuodesta 1994 alkaen keskushallinnon ja tiepiirien väliselle sopimusmenettelylle, jossa tiepiireiltä tilataan tietty tienpidon taso. Piirit ottavat ehdotuksissaan huomioon myös paikallisten ja maakunnallisten yhteistyötahojen kannan; niitä toimenpidepainotuksia, joilla tavoitteita tullaan edistämään ei voi siten tarkoin ennakoita.

Kuhunkin tienpidon tavoitteeseen voidaan vaikuttaa monin toimenpitein. Turvallisuutta voidaan parantaa esim. tiejärjestelyin, hyvällä talvihoidolla ja urattomalla päällysteellä. Sujuvuutta edistävät niin hoitotoimenpiteet, hyvä pintakunto kuin hyvät geometriset mitoitusarvot.

Seuraavassa luonnehditaan perustienpidon tuotteita ja arvioidaan kunkin vuosikustannuksen suuruus TTS-kaudella. Suluissa esitetään muutossuunnitelma, joka vastaa arvioitua tarvetta.

- **Talvihoito:** Liikenteestä 35 % ajetaan talvella. Talvihoidon tasolla on suuri vaikutus myös liikenneturvallisuuteen. Laatuksiteerit kohdistuvat liukkauteen, lumisuuteen, tien tasaisuuteen sekä toimenpideaikoihin. Vilkkaimmat tiet, noin 7000 km, pidetään talvellakin lähes paljaina. Muulla tieverkolla sallitaan osittain tai kokonaan talvikeli.
- Perussuunnitelma 550 Mmk/v. (Muutossuunnitelma 670 Mmk/v)
- **Muu hoito** sisältää tienpitoon liittyviä erilaisia hoitotoimenpiteitä, kuten liikennemerkkien kunnossapito, ajoratamerkinnot, suoja-aidat ja kaiteet, vihertyöt ja puhtaanapito.
- Perussuunnitelma 275 Mmk/v. (Muutossuunnitelma 335 Mmk/v)
- **Päällystettyjen teiden kunto** käsittää rakenteeltaan huonokuntoisten teiden perusparantamisen sekä pinnaltaan huonokuntoisten teiden paikkauksen tai uudelleen päällystämisen. Laatuvaatimukset, jotka vaihtelevat tien liikennemäärän suhteen, kohdistuvat lähinnä uriin, tasaisuuteen ja vaurioihin.
- Perussuunnitelma 845 Mmk/v. (Muutossuunnitelma 1000 Mmk/v)
- **Sorateiden kunto** sisältää sorateiden peruskorjaukset sekä pintakunnon säilyttämisen edellyttämät muut toimenpiteet. Peruskorjaukset kohdistuvat pääasiassa kelirikkohtiin.
- Perussuunnitelma: 275 Mmk/v. (Muutossuunnitelma 335 Mmk/v)
- **Siltojen ja laitureiden kunto** sisältää erilaiset kunnostus- ja uusimistoimenpiteet. Pitkällä aikavälillä pyritään siihen, että sillaston kunto pysyy vähintään nykytasolla ja että painorajoituksia vähennetään asteittain.
- Perussuunnitelma: 145 Mmk/v. (Muutossuunnitelma 175 Mmk/v)
- **Lauttaliikenteen hoito** sisältää liikenteen hoidon sekä kaluston ylläpidon ja hankinnan. Lauttavälejä on 60 kpl ja niiden nykyisen palvelutason mukaiset kustannukset ovat noin 150 Mmk/v.
- **Liikenneympäristön parantaminen** sisältää pienehköjä tai keskikokoisia korvaus- ja uusinvestointeja, joista päätetään alueellisella tasolla yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa.
 - Taajamien tiejärjestelyillä edistetään päivittäisiä liikkumis- ja kuljetusmahdollisuuksia parantamalla liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelmän toimivuutta, poistamalla yksittäisiä

liikenteen ongelmakohtia sekä parantamalla taajamaympäristöä.

- Liikennemuotojen välistä yhteistyötä tuetaan mm. joustavin terminaalilyhteyksin. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita edistetään.
 - Taajamien ulkopuolella parannetaan liikenneolosuhteita mm. tievalaistuksella, ohituskaistoin, kevyen liikenteen väylin, alikuluin, sorateitä päällystäen jne.
- Perussuunnitelma 755 Mmk. (*Muutossuunnitelma 1230 Mmk*)

Perussuunnitelmassa tingitään muutossuunnitelmaan verrattuna erityisesti liikenneympäristön parantamisesta. Karsinta kohdistuu ensisijassa tiestön teknisen laatutason puutekorjauksiin, mutta myös taajamajärjestelyjä ja turvallisuustoimenpiteitä vähennetään, ja se heijastuu kaikkiin vaikuttavuustavoitteisiin.

Koska mistään toiminnosta ei voida tinkiä kohtuuttomasti, joudutaan vähennys ulottamaan myös päivittäiseen hoitoon ja tiestön kuntoon. Pääteiden palvelutalosta ei edelleenkään tingitä, vaan vähennykset kohdistetaan muille teille. Vähennykset vaikuttavat sekä liikenneturvallisuuteen että liikenteen sujuvuuteen.

Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Tielaitoksen tutkimus- ja kehittämistoiminnan (T&K) nykyinen vuotuinen rahoitustaso on noin 60 Mmk. Tavoitteena on nostaa rahoitustaso TTS-kaudella noin 2 %:iin tienpidon volyyymista, mikä merkitsee selvää lisäystä nykyiseen.

T&K:n painopisteinä ovat tien pohja- ja päällysrakenteet sekä liikenteen hallinta. Muita ns. strategisia projekteja ovat liikenne ja maankäyttö, liikenteen kysyntä sekä tienpidon yhteiskunnalliset vaikutukset.

3.3 Tieverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämiseen (ml. suunnittelu) käytetään perusvaihtoehdossa vuosina 1996-99 noin 900 Mmk/v. Tämä taso on noin puolet muutaman vuoden takaisesta.

Muutossuunnitelma on laadittu tasoon 1600 Mmk/v, mikä vastaa tielaitoksen tarvearviota. Tälle tasolle ei kuitenkaan ole käytännössä päästävissä vielä vuonna 1996, sillä se edellyttäisi epärealistisen monen suuren kohteen käynnistämistä samana vuonna.

TTS-kaudella alkavien hankkeiden tärkeysjärjestys nojautuu vahvimmin liikenneministeriön "Infrastruktuuri 2010" -raporttiin sekä tielaitoksen "Tienpidon suunnitelmaan 1995-2004", johon ovat vaikuttaneet mm. eduskunnan kannanotot sekä aiempi ohjelma.

TIENPIDON KUSTANNUKSET

Perussuunnitelman kehittämishankeluettelo on liitteenä 1. Yhteenveto kehittämishankkeiden kustannuksista aloitusvuosittain on seuraava (Mmk):

Perussuunnitelma	K.arv	Käyt. 1)	1 996	1997	1998	1 999	Myöh
KESKENERÄISET	5 030	3 702	817	460	105		
ALOITUS 1996	270		50	115	90	15	0
ALOITUS 1997	2 495			295	525	515	1 160
ALOITUS 1998	1 220				130	230	860
ALOITUS 1999	1 170					90	1 080
SUUNNITTELU			100	100	100	100	
EU:N RAHOITUS			-17	-20			
ULKOPUOLISET TYÖT			-50	-50	-50	-50	
RAHOITUSTARVE			900	900	900	900	3 100

1) Jo budjetoitu vuosi 1995 mukaanlukien

Perussuunnitelmassa keskitytään lähinnä eurooppatieverkon tärkeimpiin kapasiteettihankkeisiin. Suuressa joukossa muita päätiekohteita joudutaan valmistellut parantamistoimet lykkäämään epämääräiseen tulevaisuuteen ja näin aiheuttamaan vaikeuksia paitsi liikenteelle, myös esimerkiksi maankäyttösuunnitelmien toteutukselle.

Muutossuunnitelman mukaisella rahoitustasolla on mahdollista heti vuonna 1996 käynnistää tai laajentaa useita hankkeita. Realistisena on pidetty kuutta tai seitsemää suurehkoa vuosittain aloitettavaa kohdetta. Vuosina 1996-97 jäädään keskeneräisten hankkeiden vähyden vuoksi tämän tason alle, ellei tässä vaiheessa käynnistetä joitakin lyhytkestoisia hankkeita.

Muutossuunnitelman hankeluettelo on esitetty liitteessä 2. Yhteenveto muodostuu vuosirahoitustarkastelun jälkeen seuraavaksi:

Muutossuunnitelma	K.arv	Käyt. 1)	1 996	1997	1998	1 999	Myöh
KESKENERÄISET	5 030	3 702	817	460	105		
ALOITUS 1996	2 765		360	620	670	500	615
ALOITUS 1997	2 040			320	510	490	720
ALOITUS 1998	960				245	370	345
ALOITUS 1999	2 225					170	2 055
SUUNNITTELU			150	150	150	150	
EU:N RAHOITUS			-17	-20			
ULKOPUOLISET TYÖT			-60	-80	-80	-80	
RAHOITUSTARVE			1 250	1 450	1 600	1 600	3 735

1) Jo budjetoitu vuosi 1995 mukaanlukien

Muutossuunnitelman lisäpanostus kohdistuu moniin elinkeinoelämän kuljetustaloutta parantaviin kohteisiin, jotka ovat yleensä vilkasliikenteisimpiä valtateitä

suurten keskusten tuntumassa. Myös kansainvälisten yhteyksien kehittäminen nopeutuu ja E18-tien Turku-Helsinki-Vaalimaa kehittäminen voi edetä siitä tehdyn kehittämisselvityksen mukaisesti.

TTS-kauden investoinnit tuottavat liikennetaloudellisina säästöinä investoinnit takaisin noin 2,1-kertaisena (muotossuunnitelmassa 1,9). Lisäksi hankkeista koituu välillisiä hyötyjä elinkeinoelämälle ja yhdyskuntarakenteelle, joita laskelmissa ei oteta huomioon. Hankkeisiin sisältyy kustannuksia myös esteettisyydestä; näitäkään hyötyjä ei ole pyritty arvioimaan rahassa.

3.4 Muu tienpidon rahoitus

Työllisyyden hoitamiseksi tielaitokselta odotetaan tilattavan vuosittain investointiluontoisia töitä noin 100 Mmk:lla. Nämä "sijoitusmenot työllisyyden turvaamiseksi" maksetaan momentilta 34.06.77. Työt kohdistuvat vaikeimmille työttömyysalueille tielaitoksen esityksestä työvoimaviranomaisten päättämällä tavalla.

EU:n rakennerahastoista odotetaan 30 - 40 Mmk:n vuosittaista tukea tienpidon kohteille. Hieman tätä suurempi erä tulee varata kansallista rahoitusta.

Maa-alueiden hankinta ja tielain mukaiset korvaukset pysyvät suunnitelmakaudella ennallaan noin 150-200 Mmk:n vuositasolla. Vapaaehtoisten korvaussopimusten osuutta lisätään ja aikaistetaan. Kaikki erityiskohteet, kuten rakennetut kiinteistöt, pyritään hankkimaan vapaaehtoisin sopimuksin.

3.5 Tienpidon rahoituksen uudistaminen

Eduskunta on vuonna 1993 edellyttänyt, että "hallitus ryhtyy toimenpiteisiin tieliikenteen verotuksen ja tieliikenneinvestointien rahoituksen uudistamiseksi siten, että tarvittavat tieinvestoinnit ja teiden kunnossapito kyetään jatkossa riittävällä tasolla turvaamaan."

Tienpidon rahoitusjärjestelmän uudistamiseen liittyviä vaihtoehtoja on useita. Uusia tiehankkeita voitaisiin toteuttaa yksityisen pääoman avulla. Osa tieliikenteen veroista ja maksuista voitaisiin korvamerkitä tienpitoon. Tällaisia olisivat esimerkiksi polttoaineen hinnassa perittävä tienkäyttömaksu ja erillinen kiinteä tiemaksu. Joillain erityiskohteilla, kuten lautoilla, voitaisiin periä erillismaksuja.

Tielaitos on valmis yhteistyössä kaikkien kyseeseen tulevien tahojen kanssa pohtimaan ja läpiviemään ehdotuksia, joilla tienpidon rahoituksen uudistaminen voidaan toteuttaa.

4 TIENPIDON VALTIONAVUT

Katuavustuksia koskeva rakennuslain 136a§ on kumottu vuonna 1992. Näin ollen korvauksia katujen kestopäällystämistä tai harkinnanvaraista valtion-apua katujen rakentamisesta ei enää makseta.

Yksityisteitä on noin 120 000 km ja niistä 59 100 km saa valtion avustusta kunnossapitoon. Lisäksi avustusta myönnetään omalta momentiltaan yksityisten teiden tekemiseen.

- Kunnossapidon avustuksen tarve on 160 Mmk/vuosi
- Tekemisen avustustarve on 50 Mmk/vuosi.

LIITE 1

TTS 1996-99; tieverkon kehittämishankkeet, perussuunnitelma

<i>Tie</i>	<i>Hanke</i>	<i>K.arv.</i>	<i>H/K- Mmk suhde</i>
Aloituvuosi 1996			
Vt 7	Porvoo-Loviisa, I vaihe	120	2,0
Kt 45	Pakinkylän eritasoliittymä	150	2,8
	Yhteensä	270	
Aloituvuosi 1997			
Vt 1	Paimio-Muurla	890	1,5
Vt 3	Iittala-Kulju	850	1,4
Vt 4	Jyväskylä-Tikkakoski	315	1,7
Vt 5	Vehmasmäki-Hiltulanlahti	130	2,0
Mt 102	Kehä II Länsiväylä-Turuntie	310	5,8
	Yhteensä	2 495	
Aloituvuosi 1998			
Vt 4	Järvenpää-Lahti	600	2,1
Vt 7	Porvoo-Loviisa, II vaihe	220	1,9
Vt 21	Kemi-Tornio	400	1,4
	Yhteensä	1 220	
Aloituvuosi 1999			
Vt 1	Lohja-Lohjanharju	350	1,7
Vt 7	Haminan ohitus	250	1,7
Vt 8	Raisio-Marjamäki	80	1,8
Kt 60	Lakalaiva-Kalkku	490	3,2
	Yhteensä	1 170	
	Uudet hankkeet yhteensä	5 155	2,1

H/K-suhde = hyöty/kustannus -suhde, joka on laskettu olettaen hankkeen liikenteelle avaamisen tapahtuvan vuonna 2000.

TTS 1996-99; tieverkon kehittämishankkeet, muutossuunnitelma

<i>Tie</i>	<i>Hanke</i>	<i>K.arv. Mmk</i>	<i>H/K- suhde</i>
Aloitusvuosi 1996			
Vt 1	Paimio-Muurla	890	1,5
Vt 3	Iittala-Kulju	850	1,4
Vt 4	Jyväskylä-Tikkakoski	315	1,7
Vt 5	Vehmasmäki-Hiltulanlahti	130	2,0
Vt 7	Porvoo-Loviisa, I vaihe	120	2,0
Kt 45	Pakinkylän eritasoliittymä	150	2,8
Mt 102	Kehä II Länsiväylä-Turuntie	310	5,8
Yhteensä		2 765	
Aloitusvuosi 1997			
Vt 4	Järvenpää-Lahti	600	2,1
Vt 7	Porvoo-Loviisa, II vaihe	220	1,9
Vt 7	Haminan ohitus	250	1,7
Vt 8	Raisio-Marjamäki	80	1,8
Vt 21	Kemi-Tornio	400	1,4
Kt 60	Lakalaiva-Kalkku	490	3,2
Yhteensä		2 040	
Aloitusvuosi 1998			
Vt 1	Lohja-Lohjanharju	350	1,7
Vt 6	Lappeenranta-Imatra, I vaihe	130	1,4
Vt 8	Pori-Söörmarkku	120	1,1
Vt 8	Sepänkylän ohitus	170	1,4
Vt 15	Kotkan sisääntulojärj.	40	2,5
Vt 20	Oulu-Korvenkylä	150	1,3
Yhteensä		960	
Aloitusvuosi 1999			
Vt 1	Muurla-Lohja	1 000	1,4
Vt 6	Koskenkylä-Kouvola	170	1,1
Vt 14	Savonlinnan liikennejärjestelyt	580	1,9
Kt 51	Kivenlahti-Kirkkonummi	300	1,4
Mt 135	H:ki-Vantaan lentoasemantie	175	2,7
Yhteensä		2 225	
Uudet hankkeet yhteensä		7 990	1,9