

Tienpidon linjaukset 2015

Raportti



Tienpidon linjaukset 2015 Raportti



TIEHALLINTO

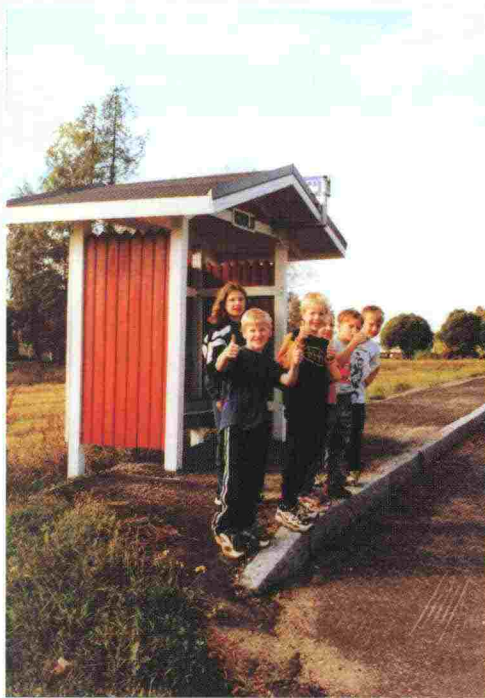
Kirjasto

Helsinki 2000



Tielaitos

Esipuhe



Tienpidon linjaukset 2015 on tienpidon pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Se on Tielaitoksen näkemys tienpidon suuntaamisesta ja painotuksista nykyisen tasoisella rahoituksella. Tielaitoksen johtokunta hyväksyi linjaukset maaliskuussa 2000.

Tienpito on tänä päivänä entistäkin kiinteämmin osa yhteiskunnan kehittämistä. Tienpidon tuleekin tukea yleisiä yhteiskuntapoliittisia tavoitteita. Tässä esitettyjen linjausten perustana ovat myös eri asiakasryhmien moninaiset tarpeet ja odotukset. Valtakunnallisten ja alueellisten tahojen kanssa valmistelun aikana käyty vuoropuhelu antoi arvokasta tietoa linjausten pohjaksi. Monet, osin ristiriitaisetkin tavoitteet ja odotukset on pyritty yhdistämään mahdollisimman tasapainoiseksi kokonaisuudeksi.

Tienpidon linjaukset 2015 on ensisijaisesti laadittu ohjaamaan tienpidon suunnittelua. Ne ovat lähtökohtana Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmalle sekä tiepiirien

alueellisille linjauksille ja ohjelmille. Esietyt linjaukset ovat valtakunnallisia. Koska paikalliset tarpeet ja olot maan eri osissa ovat hyvinkin erilaisia, linjausten sisälle jää liikkumavaraa tiepiirien alueelliseen suunnitteluun.

Aikaisemmista suunnitelmista poiketen tienpidon rahoituksen arvioitua kokonais- tarvetta ei ole esitetty. Asiaa on nyt lähestytty toisin päin. On kuvattu tienpitoon kohdistuvia moninaisia odotuksia, tarkasteltu missä määrin niihin voidaan nykytasoisella rahoituksella vastata ja mitkä odotukset jäävät toteutumatta. Tienpidon linjausten uskotaan näin luovan hyvän pohjan tienpidosta käytävälle yleiselle yhteiskunnalliselle keskustelulle.

Tielaitos

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Lasse Weckström'.

Lasse Weckström
Pääjohtaja

Sisältö



Esipuhe

1. Lähtökohdat	8
1.1 TULEVAISUUDEN SUOMI	8
1.2 TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISELLE	14
1.3 TIENPITOON LIITTYVÄT ERI TAHOJEN ODOTUKSET	16
2. Tienpidon linjaukset	18
2.1 JOHDATUS LINJAUKSIIN	18
2.2 TIENPITO KOSKEVAT TAVOITTEET	20
2.3 TIENPIDON LINJAUKSET	22
Tienpito on osa yhteiskunnan kehittämistä	22
Taloudellisuus avainasemassa	23
Tienpitoa asiakkaiden tarpeisiin	24
Liikenneturvallisuuden painoarvo säilyy suurena	24
Vastuu ympäristöstä lisääntyy	26
Tieverkon laajuus ei muutu	27
Tiestön hoito pidetään nykytasolla	27
Tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään	29
Lisääntyvää huomiota kaupunkiseuduille ja taajamiin	30
Pääteiden kehittämisen painopiste on runkoverkolla	31
Seutu- ja yhdysteillä keskitytään peruskorjauksiin	34
Ajantasaista tietoa tienkäyttäjille	34
Tutkimus- ja kehittämistoimintaan panostetaan	35
Yhteenveto toimintalinjoista	36
Tienpidon linjaukset pähkinänkuoressa	37
3. Linjausten vaikutukset	38
3.1 VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN PERIAATTEET	38
3.2 TIENPIDON TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	39
3.3 LIIKKUMISOLOSUHTEET 2015	41
3.4 TIENKÄYTTÄJIEN ODOTUKSET JA TIENPIDON LINJAUKSET	41
4. Jos lähtökohdat muuttuvat	46

1. Lähtökohdat



1.1 TULEVAISUUDEN SUOMI

Väestö ja aluerakenne

Maan sisäinen muuttoliike voimistui 90-luvulla ja kehityksen odotetaan jatkuvan. Väestö keskittyy suurille kaupunkiseuduille, kuntakeskuksiin ja taajamiin. Maaseudulla asuu yhä vähemmän ihmisiä.

Maaseudulta muuttavat muita enemmän nuoret ja hyvin koulutetut ihmiset opiskelumahdollisuuksien ja työn vuoksi. Tämän takia maaseudun väestön keski-ikä nousee nopeammin kuin kasvukeskuksissa. Matkailu ja vapaa-ajan asuminen lisääntyvät maaseudun peruselinkeinojen rinnalla. Harvan asutuksen maaseudulla henkilöauto on välttämätön liikkumisväline, sillä joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuudet ovat rajalliset. Liikennettä haja-asutusalueen teillä on tulevaisuudessakin suhteellisen vähän. Tieverkon liikennekelppoisuus kaikkina vuorokaudenaikoina läpi vuoden on maaseudulla tärkeää sekä henkilöliikenteelle että maa- ja metsätalouden kuljetuksille.

Kaupunkiseutujen voimakas laajeneminen jatkuu, ja asuinrakentamisen painopiste on kaupunkiseutujen reuna-alueilla. Varsinkin suurilla kaupunkiseuduilla on

maankäyttö levinnyt pitkin pääteiden varsia ja hajaannuttanut kaupunkiseutujen aluerakennetta. Vaikka yhdyskuntarakenteita pyritään tiivistämään, asumisväljyyden kasvu, ruokakuntakoon pieneneminen, palvelujen keskittyminen ja työpaikkojen siirtyminen kaupunkien reuna-alueille johtavat sekä taajamarakenteen harvenemiseen että toiminnallisen rakenteen hajoamiseen. Tämä lisää edelleen liikennettä. Kaupunkiseuduilla työpaikkojen ja asumisen väliset etäisyydet kasvavat edelleen. Eri toimijoiden välisen yhteistyön merkitys maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää, jotta yhdyskuntarakennetta hajauttavan kehityksen suunta saadaan kääntymään.

Väestön ikääntyminen jatkuu voimakkaana. Ennusteiden mukaan yli 64-vuotiaiden osuus Suomessa vuonna 2020 on 24 %, kun se nykyisin on noin 14 %. Tulevaisuudessa ikääntyneet ihmiset ovat yhä terveempiä, heidän elämänsäpiirinsä on laaja ja ajokorttillisten osuus on huomattavasti suurempi kuin ikääntyneellä väestöllä nykyisin. Iäkkäiden autoilijoiden määrä lisääntyy nykyisestä.

Eri väestöryhmien tasa-arvoinen liikkuminen edellyttää entistä selkeämpää liikenneympäristöä, hyviä joukkoliikennepalveluja ja turvallisia pyöräily- ja kävelyoloja kaikkina vuodenaikoina. Erityisesti ikääntyneiden, vammaisten ja lasten liikkumisen esteettömyyteen on kiinnitettävä huomiota.

Arvostukset ja elämäntavat muuttu-

vat. Tulevaisuudessa yksilöllisyyden painoarvo kasvaa ja ihmisten elämäntavat ovat nykyistä monimuotoisemmat. Työajan joustot lisääntyvät, ja nykyistä suurempi osa työmatkoista tehdään ruuhka-aikojen ulkopuolella. Monet tekevät osan työstä etätöinä kotona tai mökillä, mikä kuitenkin ei kovin paljon vaikuta liikenteen määrään. Terveys, tasa-arvo ja puhdas luonto ovat korkealla arvohierarkiassa. Ympäristötietoisuus ja ympäristöarvojen merkitys kasvavat, mikä heijastuu myös ihmisten elämäntapaan ja päätöksentekoon. Kaupunkiseuduilla henkilöautoliikenteen kasvun hillitseminen sekä ympäristöystävällisten liikkumis- ja kuljetusmuotojen suosiminen saavuttavat yleisen hyväksynnän liikennejärjestelmän toimivuuden tehostamisen keinoina.

Toisaalta myös väestön ikääntyminen muuttaa arvostuksia. Toisin kuin tämän hetken säästämään oppinut vanhempi sukupolvi ovat tulevaisuuden ikääntyneet tottuneet kuluttamaan, käyttämään palveluja, liikkumaan ja matkustamaan. Liikkumisen kuva säilyy sen vuoksi varsin paljon nykyisen kaltaisena väestön ikääntymisestä huolimatta.



Talous ja elinkeinorakenne

Talous jatkaa kasvuaan. Sekä Suomen että kansainvälisen talouskehityksen uskotaan olevan lähivuosina suotuisaa, ja kehityksen uskotaan jatkuvan vakaana myös pitkällä aikavälillä.

Taloudellinen toimintaympäristö muuttui

vuoden 1999 alussa, kun EU:n talous- ja rahaliitto EMU tuli voimaan. Rahaliitossa kiinnitetään huomiota mm. julkisen talouden tasapainoon, joka vastavasti asettaa rajoitteita yhteiskunnan eri sektoreiden julkiselle rahoitukselle. Valtiontalouden yksi keskeisistä lähivuosien tavoitteista on pysäyttää velkaantumisen ja tasapainottaa budjettitaloutta. Velan hoitomenot rajoittavat julkisen talouden rahoitusmahdollisuuksia varsin pitkään. Myös pohjoismaisen hyvinvointiyhteiskunnan säilyttäminen väestön ikärakenteen muuttuessa ja työikäisen väestön vähentäessä edellyttää valtiolta tiukkaa taloudenpitoa.

Tienpidon budjettirahoituksen ei oleteta kasvavan. Liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävän valtion rahoituksen mittavaa lisäystä ei tämänhetkisen kehityksen valossa ole odotettavissa.



Uusia keinoja liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitukseen etsitään tulevaisuudessaakin. Mahdollisia keinoja voivat olla tierahasto, alueelliset tai tiekohtaiset käyttömaksut tai kuntien ja elinkeinoelämän lisäpanostukset.

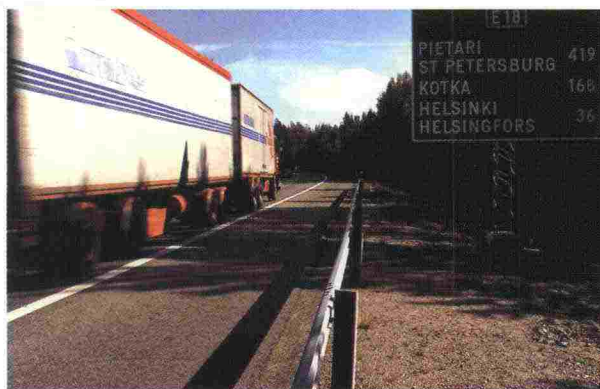
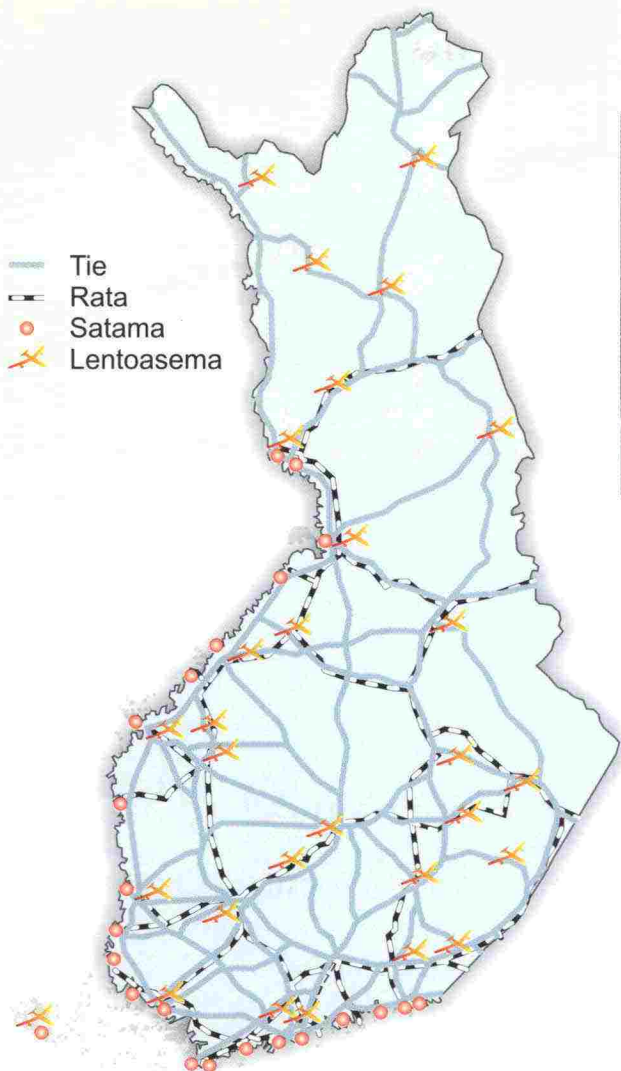
Suomen elinkeinorakenne on muuttumassa. Tietointensiivinen teollisuus ja palvelut lisääntyvät, ja elektroniikkateollisuus on saavuttamassa yhä merkittävämman aseman. Perinteiset metsä- ja metalliteollisuus säilyvät vahvoina ja ovat tulevaisuudessaakin teollisuutemme vahvana kivijalkana. Raskaiden maantiekuljetusten määrä kasvaa vastaisuudessaakin. Metsä- ja maatalouden sekä kaupan kuljetukset kattavat merkittävimmän osan raskaista kuljetuksista. Kuljetuskysyntä muuttuu – kuljetusten eräköko pienenee ja kuljetusten täsmällisyysvaatimukset korostuvat.

Suomen vientiteollisuuden kansainvälisellä kilpailukyvyllä on ratkaisevan tärkeä merkitys maan talouskehitykselle. Suomen syrjäinen sijainti kaukana EU:n päämarkkina-alueista edellyttää kustannustehokkaita kuljetusketjuja, mikä puolestaan vaatii myös liikenneverkkojen toimivuudelta yhä enemmän. Varmat ja toimivat tieyhteydet lentokentille ja satamiin ovat välttämättömät.

Kansainvälistyminen

Kansainvälistyminen lisääntyy. Eurooppalaisuutta korostavat arvot vahvistuvat EU:n laajentuessa ja yhteistyön syventyessä. EU:n yhteinen liikennepolitiikka ja kansainväliset sopimukset muodostavat perustan Suomen liikennepolitiikalle. Tuotantoelämän kansainvälistyminen, sähköiset yhteydet ympäri maapalloa sekä yhteistyön laajeneminen globaaleja ympäristöhaittoja koskevissa asioissa vahvistavat kansainvälisyyttä korostavia arvoja.

Pääomamarkkinoiden vapauttamisen ja tietotekniikan nopean kehityksen myötä talouden kansainvälistyminen lisääntyi ja monipuolistui 1990-luvulla. EU:n alueella ihmisten liikkumisen ja tavaroiden kuljetamisen ennakoitaan lisääntyvän. Suomen yhteistyö muiden Pohjoismaiden kanssa tulee jatkumaan tiiviinä. Lähialueyhteistyö Venäjän luoteisosien ja Pietarin alueen sekä Baltian maiden kanssa kasvaa. Venäjän suunnan tieliikenne keskittyy pääosin Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asetuille, joiden liikennemäärät lisääntyivät nopeasti 1990-luvulla. Rajaliikenteen määrät ovat herkkiä Venäjän kehitykselle.



Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot
(Lähde: YM, yhteysverkostot-työryhmä)

Tietoyhteiskunta

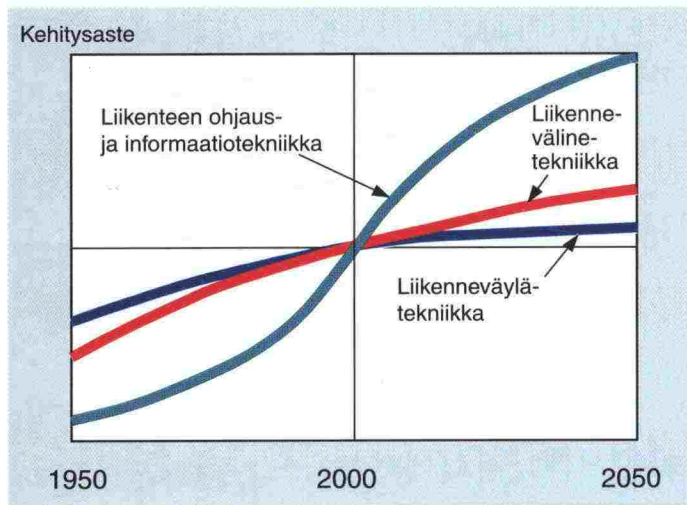
Tietoyhteiskunta muuttaa liikkumista. Suomen strategiana on olla tietoyhteiskunnan kehityksessä ja käyttöönotossa kehityksen edelläkävijänä. Kehittyvä teknologia ja uudet palvelut tekevät asiointin, kaupankäynnin, työnteon ja ihmisten välisen kommunikoinnin entistä riippumattommaksi ajasta ja paikasta.

Sähköinen asiointi ja kaupankäynti korvaavat osan fyysisestä liikkumisesta. Netikauppa vähentää kauppamatkojen määrää mutta lisää jakeluliikennettä. Tietotekniikan yleistymisen koodissa ja sähköiset yhteydet työpaikalle mahdollistavat nykyistäkin joustavampia työajajia sekä etätöiden tekemisen perinteisen työpaikalla tehtävän työn rinnalla. Työmatkaliikenteen li-

sääntyminen hidastuu ja työmatkaliikenteestä aiheutuvat ruuhkahuiput tasoittuvat.

Tietoyhteiskunnan palvelujen käytön lisääntyminen muuttaa matkojen ajankohdtaa, suuntautumista ja eri kulkumuotojen osuuksia. Ihmisten tarpeet paikkaan ja aikaan sidottuun sosiaaliseen kanssakäymiseen säilyvät kuitenkin ennallaan. Vapaa-ajan lisääntyessä liikkumisen ennustetaan kasvavan. Tietoyhteiskunnan kokonaisvaikutusta ihmisten ja tavaroiden liikkumiseen on vaikea ennustaa.

Informaatioteknologian kehitys luo uusia mahdollisuuksia liikkumiseen ja liikenneongelmien ratkaisuun. Satelliittijärjestelmien käyttö yleistyy autoissa ja henkilökohtaisissa informaatiolaitteissa. Se



Liikennejärjestelmän eri tekniikoiden periaatteelliset kehityskaaret

mahdollistaa digitaalisen kartan ja liikenneväylästäön kattavien seurantajärjestelmien kanssa mm. laadukkaan reittiopastuksen, monipuoliset ja alueellisesti kohdenetut liikenteen häiriö-, keli- ja muut informaatiopalvelut. Myös uudentyypiset paikkaan, aikaan ja ajomatkan pituuteen perustuvat tienkäytön maksujärjestelmät tulevat mahdollisiksi. Uudet telemaattiset järjestelmät mahdollistavat esimerkiksi tehokkaan liikennesääntöjen automaattisen valvonnan, muuttuvien opasteiden nykyistä laajemman käytön sekä liikenteen kysynnän hallinnan. Uuden teknologian käyttöä lisätään myös joukkoliikenteen ajantasaisessa tiedottamisessa ja matkan maksamisessa. Etenkin ruuhkaisilla kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan parantaa uutta teknologiaa hyödyntämällä.

Ajoneuvoteknologia

Ajoneuvoteknologiassa ei tapahdu mullistavia uudistuksia.

Ajoneuvojen perusratkaisut ovat nykyisenkaltaiset, vaikka autoja kaiken aikaa kehitetään yhä turvallisemmiksi ja ympäristöystävällisemmiksi. Ajoneuvon teknisestä kunnosta ilmoittavat järjestelmät kehittyvät. Polttoaineenkulutus ja päästöjen määrä autoa kohden vähenee selvästi. Uusien informaatioteknologian sovellutusten lisäksi autoissa yleistyvät vähitellen myös liiketurvallisuutta lisäävät älyominaisuudet kuten törmäyksen esto ja nopeuden säätöjärjestelmät. Turvallisuutta lisäävät myös kuljettajan ajokuntoa valvovat laitteet.

Kevyt liikenne säilyy pääosin nykyisen kaltaisena. Polkupyörissä pienet apumoottorit saattavat yleistyä.



Liikenteen kysyntä

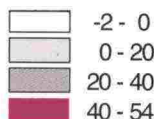
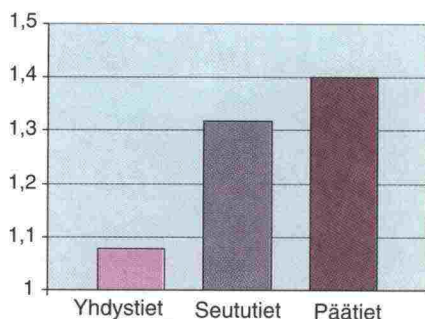
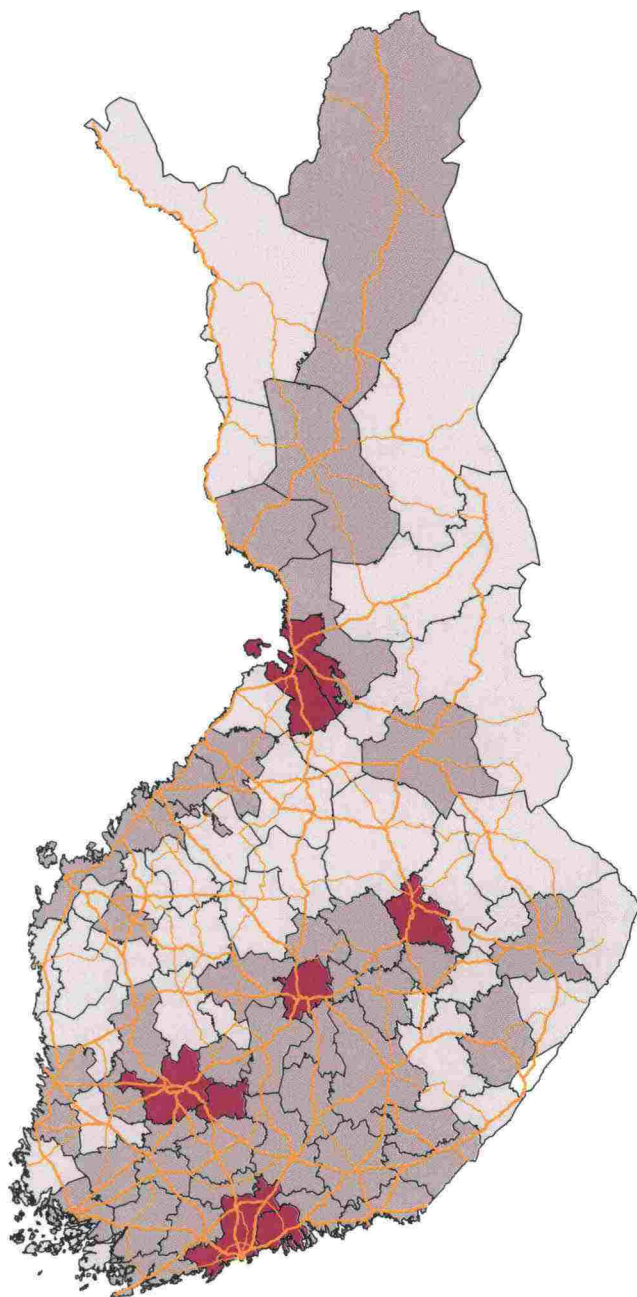
Liikenteen kasvu jatkuu edelleen.

Ajanjaksolla 1997 - 2000 henkilöliikenteen kokonaiskasvu on ollut 3 % vuodessa. Liikenneministeriö ennustaa, että kasvu hidastuu nyt noin 1,5 prosenttiin vuodessa vuoteen 2010 asti ja on sen jälkeen prosenttien luokkaa.

Eri liikennemuotojen suoritteet lisääntyvät vuoteen 2020 mennessä 30 - 75 % lukuun ottamatta vesiliikennettä, jolle ei ole ennustettu kasvua. Suhteellisesti eniten lisääntyvät rautatie- ja lentoliikenne. Määrällisesti eniten lisääntyy tieliikenne.

Yleisten teiden liikenne lisääntyy ennusteiden mukaan vuoteen 2020 mennessä keskimäärin noin 30 %. Kasvu jakautuu hyvin epätasaisesti. Osalla syrjäisten alueiden tieverkkoa liikenteen ennustetaan vähenevän nykyisestä, kun taas kasvu on hyvin voimakasta pääkaupunkiseudulla ja muilla kasvavilla kaupunkiseuduilla.

Tavaraliikenteen on ennustettu lisääntyvän henkilöliikennettä nopeammin. Tavaraliikenteen kasvu kohdistuu pääosin Etelä-Suomeen. Tie-, rautatie- ja vesikuljetusten osuuksiin ei odoteta merkittäviä muutoksia. Vaikka lentoliikenteen tavarankuljetusten arvon ennustetaan kasvavan yli 10 %, ei kasvu ole kuljetusmuotojen työnjaon kannalta merkityksellinen.



Liikenteen muutos (%) eri alueilla 1997-2020

1.2 TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISELLE

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on tukea yleisiä yhteiskuntapolitiittisia tavoitteita ja alueiden kehittämisen strategioita sekä toteuttaa mahdollisimman hyvin elinkeinoelämän ja kansalaisten kuljetuksiin ja liikkumiseen kohdistuvia tarpeita ja odotuksia.

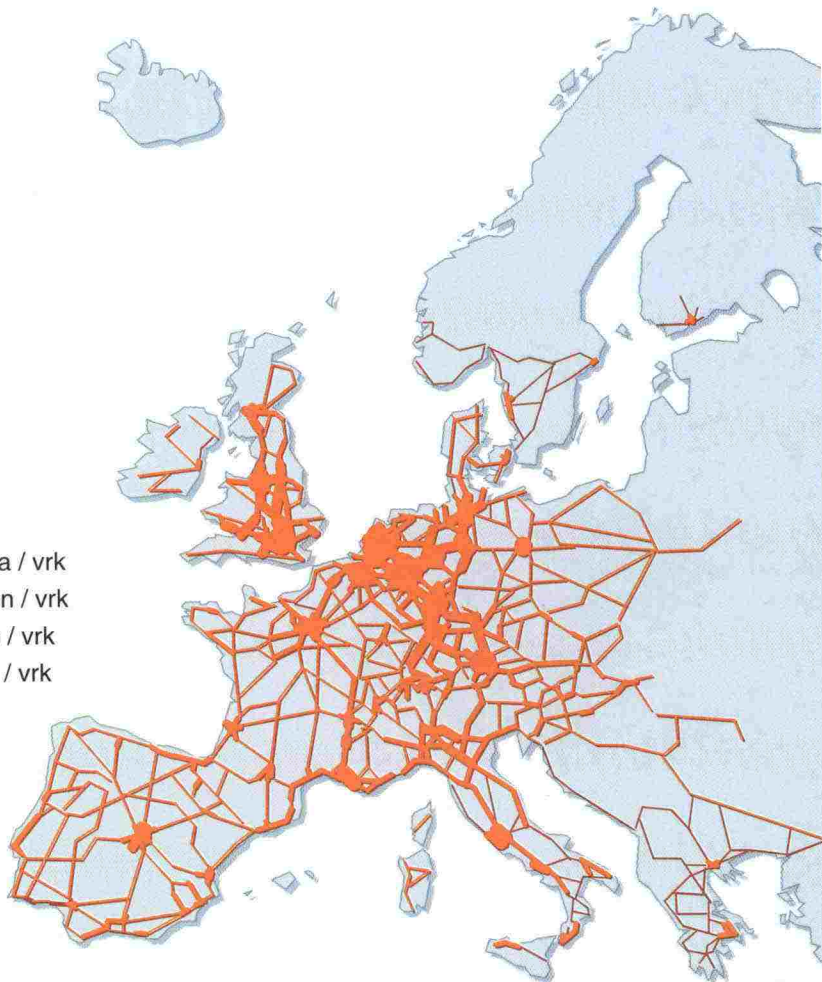
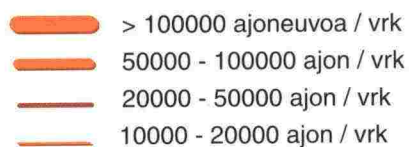
Euroopan unionin liikennepolitiikka

EU:n liikennepolitiikka korostaa ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkumista ja unionin liikennejärjestelmän kehittämistä yhtenäisenä kokonaisuutena. Taloudellista ja sosiaalista koheesiota pyritään vahvista-

maan ja seutujen eriarvoisuutta vähentämään. EU:n liikennepolitiikan tavoitteena on myös tehostaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja varmistaa liikennejärjestelmän kestävä kehitys. EU pyrkii vähentämään liikkumisesta aiheutuvia ympäristö-ongelmia sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Liikenteen kasvun hillitseminen ja eri liikennemuotojen keskinäisten suhteiden muuttaminen ovat keskeisiä keinoja tavoitteisiin pääsemiseksi.

Suomen liikennepolitiikan keskeiset tavoitteet ovat yhdenmukaiset EU:n tavoitteiden kanssa. Suomen erityispiirteiden vuoksi ongelmat ja niiden ratkaisut kuitenkin poikkeavat keskieurooppalaisista.

Tieliikenteen nykyiset määrät



Valtioneuvoston linjaukset

Valtioneuvoston liikennepolitiikkaa koskevia linjauksia sisältyy mm. hallitusohjelmaan sekä ekologisen kestävyuden edistämistä ja liikenneturvallisuutta koskeviin periaatepäätöksiin.

Hallitusohjelma painottaa kestävä kehityksen periaatetta liikennepolitiikan lähtökohdana. Tienpitoon liittyviä tavoitteita ovat mm. liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen, liikennejärjestelmän ympäristöhaittojen vähentäminen, joukkoliikenteen kehittäminen ja liikenneverkkojen kunnan ja arvon säilyttäminen.

Kestävä kehitys ohjelmassa alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmien yhdistetty suunnittelu nähdään merkittävänä välineenä kestävä kehityksen edistämiseksi. Valtakunnallinen aluerakenne määrää suurelta osin pitkien henkilömatkojen ja kuljetusten määrän. Kaupunkiseutujen ja kuntien yhdyskuntarakenne vaikuttaa puolestaan päivittäisten työ- ja asiointimatkojen määrään sekä eri kulkumuotojen tarjontamahdollisuuksiin. Kestävä kehitys ohjelma edellyttää, että paikalliset tai alueelliset ympäristöongelmat eivät enää lisääny ja kiinnittää huomiota liikenteeseen merkittävänä ilmapäästö- ja melulähteenä.

Tieliikenteen turvallisuutta koskevassa periaatepäätöksessä on asetettu tavoitteeksi turvallisuuden jatkuva parantaminen. Autoliikenteen ennustetaan edelleen kasvavan, mikä tarkoittaa liikennekuolemien ja vakavien onnettomuuksien lisääntymistä, ellei ennakoiviin toimiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ryhdytä. Keskeisessä asemassa turvallisuuden parantamisessa ovat liikenteen kasvun hillitseminen, taajamien turvallisuus, tienkäyttäjien vuorovaikutuksen parantami-



nen ja liikennejuopumusten sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen. Myös alueellisen liikenneturvallisuustyön kehittämistä pidetään tärkeänä.

Liikenneministeriö: Liikenteen toimintalinjat 2020

Liikenneministeriö on käynnistänyt liikennemuotojen aikaisempaa tavoitteellisemmän ja koordinoidumman kehittämisen. Samalla on siirrytty liikennemuotojen erillisuunnittelusta liikennejärjestelmän suunnitteluun. Ministeriö julkaisi vuoden 1997 lopulla "Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020" pohjaksi liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelulle.

"Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020" esittää yleiset tavoitteet ja toimintalinjat Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat yleiset tavoitteet liittyvät yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen, yritystalouteen, alueelliseen ja sosiaaliseen tasavuuteen sekä ympäristöön ja turvallisuuteen. Tavoitteita ei ole asetettu tärkeysjärjestykseen. Toimintalinjat korostavat liikenteen palveluluonnetta ja painottavat kestävä kehityksen periaatetta eli ratkaisuja, jotka pitkällä aikavälillä ovat taloudellisesti kestäviä ja sopusoinnussa ekologisten toimintojen, ihmisten sosiaalisten tarpeitten sekä kulttuuriarvojen säilyttämisen kanssa.

1.3 TIENPITOON LIITTYVÄT ERI TAHOJEN ODOTUKSET

Valtakunnalliset ja alueelliset tienpidon yhteistyötahot painottavat hyvien liikenneolojen merkitystä sekä kansallisesta että alueiden kehittymisen näkökulmasta. Yhteistyötahojen odotuksissa korostuvat erityisesti tarve turvata pienten taajamien ja niitä ympäröivien maaseutualueiden väestölle peruspalvelut ja välttämättömät toimeentulomahdollisuudet. Tienpidon odotetaan tukevan näitä tavoitteita.

Päätiet nähdään alueita yhdistävinä tärkeinä valtasuonina, ja ne ovat teollisuudelle ja kaupan kuljetuksille sekä pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle hyvin tärkeitä. Erityisesti vientiteollisuus korostaa hyvien satamayhteyksien merkitystä.

Alemman tieverkon liikennekelpoisuudelle on maaseudulla monia tarpeita. Väestön päivittäinen liikkuminen henkilöautolla ja joukkoliikenteellä, puutavarakuljetukset, pienten ja keski suurten yritysten sekä maatalouden kuljetukset, matkailu sekä monet yhteiskunnalliset palvelut edellyttävät ympäri vuoden ja kaikkina vuorokaudenaikoina toimivaa tieverkkoa. Tieverkon toimivuuden säilyttäminen nähdään tärkeänä perustana uusien elinkeinojen syntymiselle ja uusien asukkaiden muuttamiselle maaseudulle.

Erityisesti pääteiden liikenneturvallisuuden parantamista toivottiin. Myös tasoristeysten poistoa pidetään tärkeänä.

Henkilöautoliikenteen kannalta liikennejärjestelmä toimii melko hyvin. Työmatkaliikenne ruuhkautuu erityisesti pääkaupunkiseudulla sekä muiden suurten kaupunkien sisääntuloteilla ja kehäväylillä. Viikonloppuisin liikenne jonoutuu ajoittain Etelä-Suomen vilkkaimmilla kaksikaistaisilla pääteillä. Uusmaalaiset ja pääkaupunkiseudulla asuvat korostavatkin muita enemmän ruuhkaisuuden poistamista ja liikenneinformaation kehittämistä.

Pääteiden tärkeimpiä kehittämistarpeita ovat henkilöautoilijoiden mielestä pientareiden leventäminen ja ohitusmahdollisuuksien lisääminen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden omien väylien rakentaminen. Talvikunnossapidon taso on pääteillä yleisesti ottaen riittävä. Satunnaisia ongelmia aiheutuu lähinnä jäisistä polanteista ja yllättävistä sään muutoksista.

Päivittäisten palvelujen saavutettavuus ja välttämättömien liikennepalvelujen turvaaminen maaseudulla edellyttävät haja-asutusalueen tieverkon riittävää ylläpitoa. Talvella ongelmiksi koetaan riittämätön liukkauden torjunta, tienpinnan jäiset urat ja auratun ajoradan kapeus. Aivan vähäliikenteisimmillä teillä ongelmia aiheuttavat myös teiden lumisuus ja sohjoisuus. Sorapäälysteisille teille toivotaan yleisesti päällystettä, kelirikon sekä kuoppaisuuden korjaamista.



Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden

olojen kehittämistä pidetään toivottavana etenkin kaupunkiseuduilla ja taajamissa. Yleisten teiden verkolla kevyen liikenteen olot ovat liikkujien määrään suhteutettuna hyvät. Kaupunkien keskustoissa, vanhoilla kaupunkialueilla ja taajamissa on eri väylänpitäjien vastuulla olevien verkostojen yhteensovittamisessa paljon tehtävää. Haja-asutusalueella toivotaan parempia kevyen liikenteen yhteyksiä lähipalveluihin, kouluihin ja kuntakeskuksiin. Eriytyisen tärkeänä pidetään lasten mahdollisuutta turvalliseen liikkumiseen koulu- ja vapaa-ajanmatkoilla. Myös ikääntyneiden mahdollisuutta turvalliseen lähiliikkumiseen korostetaan. Jalankulku- ja pyöräteiden aurausta ja hiekoitusta toivotaanakin nykyisestä tehostettavan.

Linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä odotetaan parannettavan koko tieverkolla. Sujuvuuden parantamista toivotaan erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla. Talvihoidon riittävä taso ja sen oikea ajoittaminen on kaikilla teillä linja-autoliikenteelle tärkeää.

Tavaraliikenteen kuljetusten odotetaan sujuvan turvallisesti, täsmällisesti ja taloudellisesti. Tavaraliikenteen sujuvuuteen pääteillä ollaan pääosin tyytyväisiä. Muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuus koetaan ongelmana, joka huonontaa tavaraliikenteen kuljettajien ajomukavuutta.

Merkittävänä ongelmana koetaan myös teiden liukkaus vaikeilla talvikeleillä. Talvihoidon tason edellytetäänkin säilyvän pääteillä korkealaatuisena.

Alemmalla tieverkolla ongelmiksi koetaan teiden liukkaus talvella sekä kelirikko, joista aiheutuu etenkin metsä- ja maatalouden kuljetuksille epävarmuutta, viivytystä, pidentyneitä kuljetusmatkoja ja näiden myötä lisäkustannuksia. Myös yhteiskunnallisten palvelujen kuten palo- ja pelastustoimen hoitaminen edellyttää alemman tieverkon olevan ajokelpoinen kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina.

Kaupunkiseuduilla tavaraliikenteen ongelmia ovat talviajan liukkaus ja ajoittaiset ruuhkat. Kaupan ja teollisuuden kuljetukset pitävät etenkin pääkaupunkiseudun ruuhkaisuutta jossain määrin ongelmallisena. Pienemmissä taajamissa tavaraliikenteen ongelmana ovat liikennetilanahtaus väylillä ja liittymissä, erikoiskuljetusten esteet sekä puutteelliset kuormaus- ja purkauspaikat.



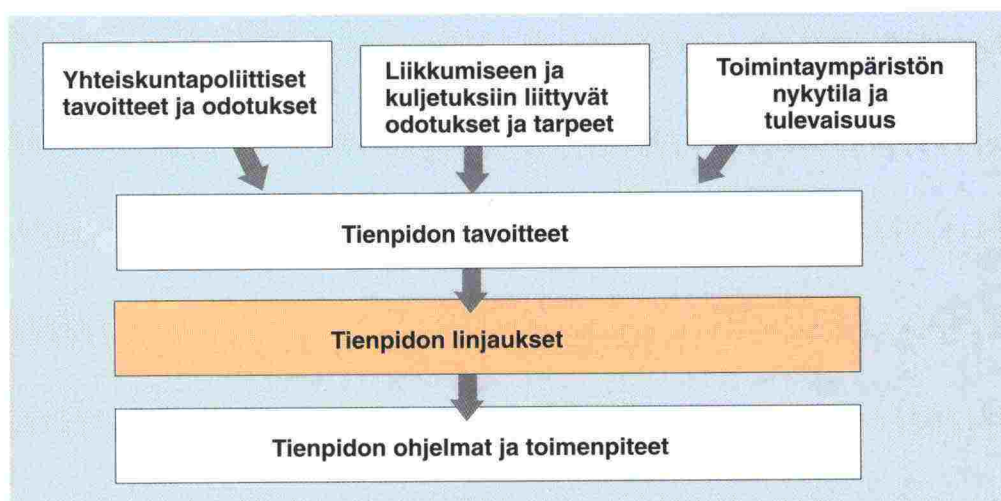
2. Tienpidon linjaukset

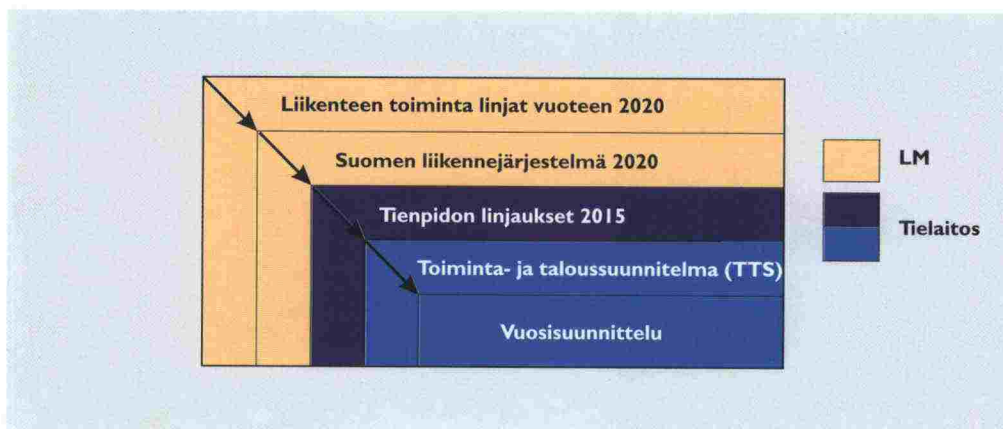


2.1 JOHDATUS LINJAUKSIIN

Tienpidon linjaukset on Tielaitoksen näkemys siitä, miten liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiselle asetetut yleiset yhteiskuntapoliittiset tavoitteet sekä yhteistyötahojen ja tienkäyttäjien odotukset ovat sovittavissa yhteen nykyisen suuruisella rahoitustasolla.

Tienpidon tavoitteet on johdettu tulkitsemalla eri osapuolten odotuksia ja tavoitteita sekä toimintaympäristöä ja sen kehittymistä. Tavoitteita pyritään toteuttamaan mahdollisimman monipuolisesti ja tasapainoisesti. Kaikkiin odotuksiin ei voida vastata. Linjauksilla saavutettavat liikkumisolosuhteet ja toteutumatta jäävät odotukset on kuvattu luvussa 3.

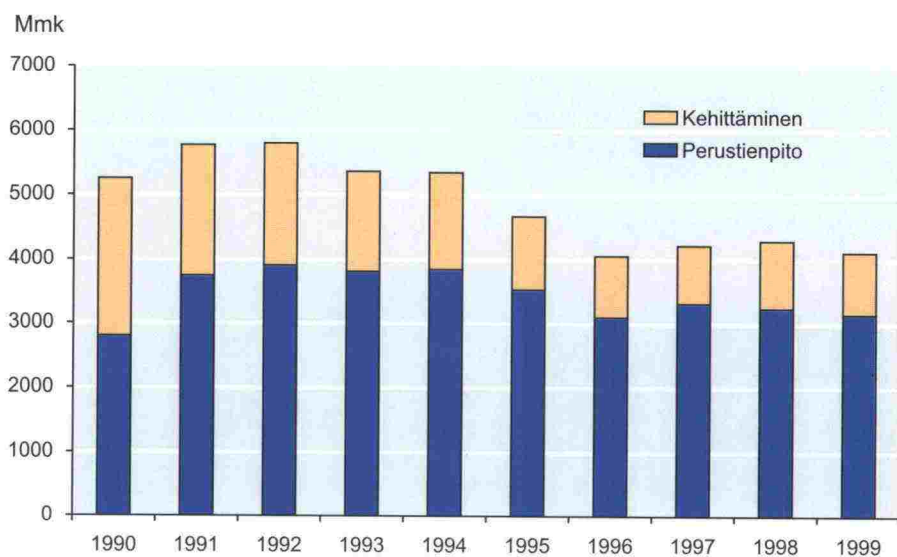




Tienpidon ohjaus

Tienpidon linjaukset ohjaavat tienpitoa yhtenäisin periaattein koko maassa. Peruslinjaukset ovat kaikkialla samat. Sen sijaan toimintaympäristön, liikenteen ja tieverkon nykytila ja kehitysnäkymät ovat maan eri osissa hyvin erilaiset ja ne edellyttävät alueellista liikkumavaraa. Tiepiirit ottavat alueelliset erityispiirteet huomioon omissa toimintalinjapainotuksissaan.

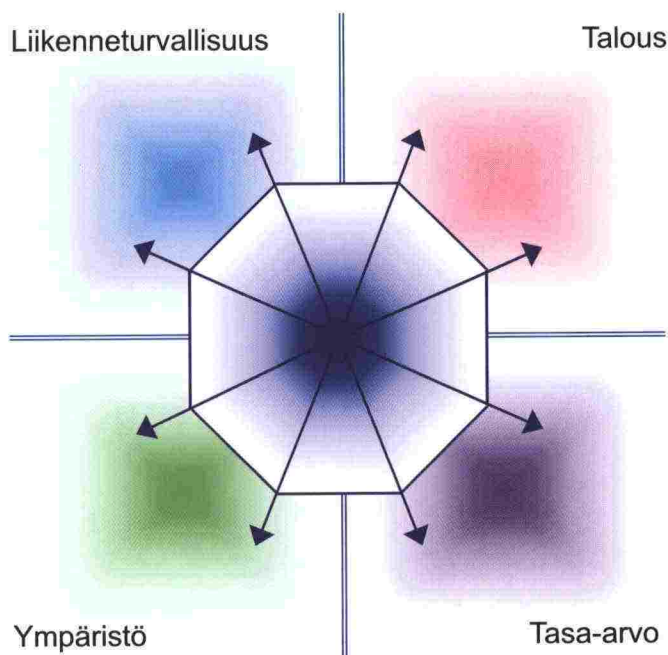
Tienpidon linjauksissa on vertailuvuotena käytetty vuotta 1998, jonka toteutunut rahoitustaso 4,4 miljardia markkaa on valittu linjausten pohjaksi. Valittu rahoitustaso on hieman nykyistä, vuoden 2000 rahoitustasoa korkeampi. Linjausten pohjaksi valittiin realistinen ja todennäköinen rahoitustaso, jotta valitut linjaukset voisivat toimia tienpidon ohjausvälineenä. Rahoitustason muutosten vaikutuksia linjauksiin on käsitelty kohdassa 4.



Tienpitoon käytetyt määrärahat vuosina 1990-1999 (ei sisällä työllisyys- ja EU-rahoitusta eikä ulkopuolisiin tietöihin käytettyä rahoitusta)

2.2 TIENPITOA KOSKEVAT TAVOITTEET

Tienpidon tavoitteet perustuvat liikenne­ministeriön määrittelemiin koko liikenne­järjestelmää koskeviin yleistavoitteisiin. Tienpitoa koskevia tavoitteita laatiessaan Tielaitos on tulkinnut paitsi yhteiskunnan asettamia tavoitteita myös toimintaympäristön muutoksia sekä yhteistyötahojen ja tienkäyttäjien odotuksia.



Tienpidon linjauksilla edistetään eri tavoitealueita tasapainoisesti

Tienpidon tavoitteet:

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden osalta

- kohdentaa ja mitoittaa tienpidon toimet mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi
- turvata tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus koko maassa ympäri vuoden
- mahdollistaa tienpidolla ja tieliikennejärjestelyillä osaltaan toimivat kuljetus- ja matkaketjut
- tukea tienpidolla osana liikennejärjestelmän kehittämistä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä niin, että mahdollisuudet joukkoliikennematkoihin, pyöräilyyn ja jalankulkuun lisääntyvät
- tukea tienpidolla valtakunnan, maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmien tavoitteita sekä toteuttaa sellaisia kehittämisinvestointeja, joita näissä suunnitelmissa on esitetty.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten osalta

- tarjota toimivat ja turvalliset päätieyhteydet sekä yhteydet satamiin ja tavaraterminalleihin
- turvata alemmalla tieverkolla elinkeinoelämälle ja maaseudun perustuotannolle välttämättömät kuljetukset kaikkina vuodenaikoina
- lisätä kuljetusten turvallisuutta, sujuvuutta ja luotettavuutta
- kehittää kansainvälisiä liikennekäytäviä ja -alueita.

Alueellisen tasa-arvon osalta

- ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää alueellisen tasa-arvon toteutumista ja arvioida tienpitotoimenpiteiden vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta
- ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset tarpeet kasvavan ja vähenevän väestömäärän alueilla.

Sosiaalisen tasa-arvon osalta

- turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset eri väestöryhmille kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla
- edistää etenkin suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä sekä muissa taajamissa kevyttä liikennettä.

Liikenneturvallisuuden osalta

- parantaa liikenneturvallisuutta niin, että tieliikenteessä kuolee ja loukkaantuu yhä vähemmän ihmisiä sekä tukea valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista
- vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia
- parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta niin, että myös kaatumis- ja liukastumisonnettomuudet vähenevät nykytasosta.

Ympäristön osalta

- edistää kansallisen ilmastostrategian toteutumista tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi
- vähentää tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesi- ja meluhaittoja
- sopeuttaa tieliikenteen ratkaisut kaupunki- ja taajamarakenteeseen sekä -kuvaan väyläarkkitehtuurin, ympäristörakentamisen ja maankäyttöratkaisujen keinoin
- edistää arvokkaiden luonto- ja kulttuurialueiden säilymistä
- edistää luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä ja luonnonvarojen säästeliästä käyttöä.

2.3 TIENPIDON LINJAUKSET

Tienpito on osa yhteiskunnan kehittämistä

Tienpidon tulee tukea yleisiä, koko yhteiskunnan kehittämistä ohjaavia yhteiskuntapoliittisia tavoitteita. Tienpidon vaikutukset ulottuvat liikennejärjestelmän kehittämisen kautta kansalaisten, elinkeinoelämän ja viime kädessä koko yhteiskunnan hyvinvointiin. Tienpidon ratkaisuilla on merkittävä vaikutus myös alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen.

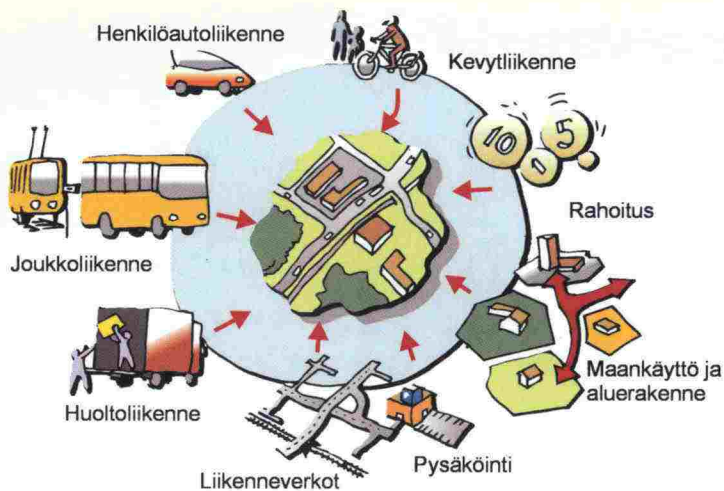
Tielaitoksen yhteiskunnallinen vastuu on siten laajempi kuin pelkästään vastuu yleisistä teistä ja tieliikenteen oloista. Vastuulliseen toimintaan kuuluu kyky tunnistaa tienpidon ratkaisujen moninaiset vaikutukset yhteiskunnan kehittymiseen ja yksittäisten kansalaisten hyvinvointiin.

Elinkeinoelämän ja yhteiskunnan talouden tukeminen on keskeisessä asemassa, mutta toisaalta korostuu myös sosiaalisen ja alueellisen tasapuolisuuden vaatimus. Käyttäjärhmien tarpeet on sovittava yhteen tasapainoiseksi kokonaisuudeksi.

Yleisiä teitä ylläpidetään ja kehitetään osana koko liikennejärjestelmää. Tienpitoa ja sen vaikutuksia myös arvioidaan tästä näkökulmasta. Liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena ja yhteiskunnallisen vastuun kantaminen edellyttävät laajaa ja aktiivista yhteistyötä valtakunnallisten ja alueellisten yhteistyötahojen kanssa. Yhteiskunnan ja alueiden kehittämiselle on löydettävä yhteinen suunta eri toimijoiden kesken. Vain silloin voidaan kehittämispanostukset suunnata tehokkaasti.

Tiet ovat osa maankäytön kokonaisuutta





Liikennejärjestelmäsuunnittelun toimintaympäristö

Yhteistyö kuntien ja maakuntien kanssa tiivistyy, jotta liikenne ja maankäyttö voidaan sovittaa yhteen entistä paremmin. Kunnat ja maakunnat vastaavat maankäytön suunnittelusta, ja kuntien päätösvaltaa on lisätty uuden maankäyttö- ja rakennuslain myötä. Samalla on asetettu velvollisuus ottaa huomioon valtakunnalliset tavoitteet alueidenkäytön suunnittelussa. Tienpidon kannalta keskeisiä asioita ovat liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikkumis- ja kuljetustarpeen vähentäminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, liikenneturvallisuuden ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantaminen sekä valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen määrittely.

Myös eri liikennemuodoista vastavien kesken tehdään entistä kiinteämpää yhteistyötä. Yhteistyöllä pyritään yhdyskuntien fyysisen ja toiminnallisen rakenteen eheyttämiseen, taloudellisen työnjaon löytämiseen eri liikennemuotojen kesken sekä matkaketjujen ja yhdistettyjen kuljetusten toimintaedellytysten parantamiseen. Näillä toimilla on olennainen vaikutus liikenteen kysyntään, liikenneverkkojen toimivuuteen ja uusien investointien tarpeeseen.

Taloudellisuus avainasemassa

Taloudellisuus on keskeinen tavoite tienpidossa. Tienpidon vaikutukset ovat välittömiä tai välillisiä ja kohdistuvat väestön, elinkeinoelämän ja yhteiskunnan eri osa-alueiden toimintaan. Taloudellisuutta tarkastellaan sekä osana laajaa yhteiskunnallista kokonaisuutta että yksittäisen hankkeen kannalta.

Tienpidolla voidaan omalta osaltaan vaikuttaa myös siihen, että liikenne ja kuljetukset hoidetaan kansantalouden kannalta mahdollisimman edullisella tavalla ja että liikkumis- ja kuljetustarve vähenee. Vaikuttamalla alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön liikennejärjestelmän tehostuminen palvelee myös yhdyskunnan tehokkuutta.

Investoinnit ohjelmoidaan ja suunnitellaan niin, että ne on mahdollisimman tehokkaasti kohdennettu ja ajoitettu. Eritoten päätiestön parantamista ja kehittämistä koordinoidaan keskitetysti niin, että liikenteen välttämättömät tarpeet saadaan tyydytettyä mahdollisimman pienin kustannuksin.

Tiehankkeiden suunnittelussa keskeisiä tekijöitä ovat liikenteelliset tarpeet, saatavat hyödyt ja aiheutuvat haitat. Suunnittelussa tarkastellaan laadultaan ja kustannuksiltaan erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja. Yhä useammin suunnitelmat räätälöidään sovitun rahoitusraamin mukaan.

Tiehankkeiden taloudellinen suunnittelu korostaa entisestään esisuunnittelua ja hankkeiden jälkiarviointia. Isot investointihankkeet toteutetaan kokonaisrahoituksella. Tällöin ne voidaan kilpailuttaa tehokkaasti ja toteuttaa tuotantoteknisesti tehokkaalla tavalla ja niissä voidaan hyödyntää uusia teknisiä ja innovatiivisia ratkaisuja.

Tiestön kunnan ylläpidossa taloudellisuus varmistuu silloin, kun tienpitäjän ja tienkäyttäjien kustannusten summa pitkällä aikavälillä on mahdollisimman pieni. Vähäliikenteisellä tiestöllä parannustoimien aikaansaamat liikenteen kustannussäästöt eivät yleensä ole merkittävät. Näitä teitä ylläpidetään liikenteen kannalta tyydyttävällä tasolla niin, että tienpitäjän kustannukset pitkällä aikavälillä ovat mahdollisimman pienet.

Hoidossa, jossa toimenpiteiden vaikutuksen aikajänne on lyhyt mutta niiden määrä suuri, on tarve toimia joustavasti liikenteen tarpeiden mukaan. Yksittäisten hoitotoimien tulee hyödyttää liikennettä mahdollisimman hyvin. Vähäliikenteisillä teillä, joilla peruspalvelutaso on välttävä, hoito kohdennetaan liikenteen tarpeita ja niiden vaihtelua mukailen. Tienpidon hyvän kokonaistaloudellisuuden kannalta hoidon ja ylläpidon tulee mahdollisimman tehokkaasti tukea olemassa olevan väylästä käyttöä ja sen käyttökelpoisuuden säilyttämistä sekä tiestöön sidotun pääoman hyödyntämistä.

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

Tienpitoa asiakkaiden tarpeisiin

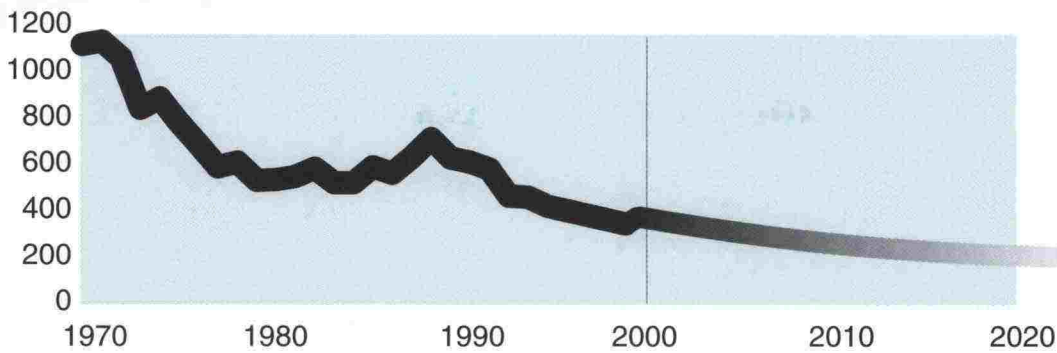
Asiakaslähtöisyys on yhteiskunnallisen vastuun ohella tärkeä tienpitoa ohjaava arvo. Tienpidon tuotteiden ja palvelujen ajoitus, laatu, tarjonta sekä saatavuus perustuvat eri ryhmien tavoitteiden, tarpeiden ja odotusten sekä heidän toimintansa ja prosessiensa tuntemiseen.

Asiakaslähtöiseen toimintaan kuuluu, että tuotteista, palveluista ja toiminnasta viestitään mm. palvelusitoumuksin aktiivisesti, avoimesti ja ymmärrettävästi sekä tarjotaan asiakasryhmille mahdollisuuksia osallistua tuotteiden ja palveluiden suunnitteluun.

Asiakastyytyväisyyttä seurataan säännöllisesti. Vuorovaikutteisuus sekä henkilöettä tavaraliikenneasiakkaiden ja heitä edustavien yhteisöjen kanssa ohjaa osallistua tienpidon valintoja.

Liikenneturvallisuuden painoarvo säilyy suurena

Tielaitos sitoutuu yhteiskunnan asettamiin liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteisiin ja etsii aktiivisesti uusia ratkaisuja liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen. Liikenneonnettomuudet ovat vakava kansanterveysongelma: onnettomuuksissa menetetään kansalaista kohden keskimäärin kolme terveen elämän vuotta. Onnettomuuksien seuraukset ja huoli omasta ja läheisten turvallisuudesta heikentävät elämisen laatua.



**Liikenteessä
kuolleiden
määrää
vähennetään**

Valtakunnallisesta liikenneturvallisuuspolitiikasta ja liikenneturvallisuustyön eri osa-alueiden yhteensovittamisesta huolehtii liikenneministeriö apunaan liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Tielaitos on sitoutunut yhteistyössä eri osapuolien kanssa edistämään valtakunnassa hyväksyttyä liikenneturvallisuuspolitiikkaa.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen etsitään jatkuvasti uusia ratkaisuja. Tienpidon toimenpiteistä pyritään toteuttamaan turvallisuuden kannalta tehokkaimmat. Investoinnit suunnataan siksi pääteille ja taajamiin. Pieniä tehokkaita toimia toteutetaan koko tieverkolla. Kaikkien tieinvestointien edellytetään parantavan liikenneturvallisuutta. Turvallisuus on keskeinen tekijä myös kunnossapidossa. Huomiota kiinnitetään kaikkiin käyttäjäryhmiin, ja erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja liikuntarajoitteisten turvallisuuden parantamiseen.

Liikennekuolemien ja vakavien vammautumisten vähentämiseen panostetaan erityisesti. Pääosa yleisten teiden liikennekuolemista on seurausta kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksista sekä autojen ja kevyen liikenteen yhteen törmämisestä. Onnettomuuksien vähentämiseksi parannetaan liikennejärjestelyjä ja lii-

kenneympäristöä sekä kehitetään nopeussäätelyä. Koska ihminen kaikesta huolimatta tekee virheitä, asetetaan entistä suurempi paino virheiden seurausten lieventämiseen. Tavoitteena on, ettei inhimillinen virhe johda kuolemaan tai vakavaan vammautumiseen. Tienpitäjällä on siksi kasvava vastuu turvallisuudesta. Toisaalta tienkäyttäjällä on velvollisuus noudattaa liikennesääntöjä. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja liikeneraittius ovat edelleenkin liikenneturvallisuuden keskeisiä tekijöitä.

Yhteistyö ja uusien ratkaisumallien etsiminen korostuvat, koska perinteisin tienpidon keinoin liikenneturvallisuuden parantaminen on rajallista. Liikennemympäristöä parantamalla sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisella voidaan vähentää onnettomuuksia. Nopeusrajoituksilla ja ajoneuvojen turvallisuutta parantamalla voidaan lieventää onnettomuuksien seurauksia. Myös liikenteen valvonta, valistus ja tiedottaminen ovat tärkeitä. Yhteistyön osapuolina ovat mm. kunnat, poliisi, ministeriöt, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta, Liikenneturva ja tutkimuslaitokset. Liikenneturvallisuuden kehitystä seurataan ja tiedostetaan keskeiset turvallisuusongelmat sekä niiden syyt.

Vastuu ympäristöstä lisääntyy

Kestävän kehityksen periaatteet

ohjaavat Tielaitoksen toimintaa. Tietoisuus ja vastuu globaaleista ja paikallisista ympäristöön kohdistuvista haitoista lisääntyvät. Tielaitos kantaa omalta osaltaan vastuun tienpidon ja tieliikenteen ympäristövaikutuksista.

Tielaitos osallistuu aktiivisesti tieliikenteen asiantuntijana maakuntien ja kuntien liikennejärjestelmien ja maankäytön yhteensovittamiseen ja kehittämiseen. Tavoitteena on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelyissä, väylien rakentamisessa ja hoidossa edistetään kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteiden saavuttamista kehittämällä energiankulutusta vähentäviä ratkaisuja.

Tiehankkeiden ympäristövaikutukset

selvitetään mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, uusien haittojen syntymistä vältetään ja haittojen torjuntatoimet liitetään osaksi tiehanketta. Tienpidossa

otetaan huomioon arvokkaiden luonto- ja kulttuurihistoriallisten kohteiden suojelu, luonnonvarojen säästeliäs käyttö, ihmiseen kohdistuvien haittojen vähentäminen ja luonnon monimuotoisuuden vaaliminen. Myös nykyisen tieverkon ja liikenteen aiheuttamia haittoja vähennetään. Taajama- ja kaupunkialueilla ratkaisut sopeutetaan taajamakuvaan sekä taajamarakentamiseen.

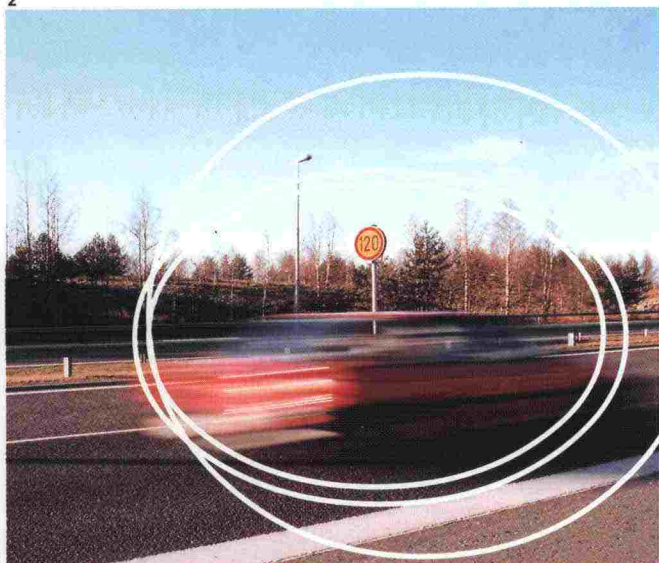
Rakentamisessa ja hoidossa suositetaan materiaaleja, joiden ympäristökuormitus rakenteen elinkaaren ajalta on mahdollisimman pieni. Ylijäämämassojen hyötykäyttöä ja materiaalien uusiokäyttöä lisätään.

Meluntorjunnan tarve kaupunkiseuduilla lisääntyy. Meluhaittoja ennaltaehkäistään parhaiten maankäytön ja liikenteen samanaikaisella suunnittelulla niin, ettei uusia, melulle häiriöherkkiä alueita tai rakennuksia kaavoiteta tai rakenneta nykyisten tai suunniteltujen teiden melualueille ilman meluntorjuntaa. Meluntorjuntahankkeita toteutetaan kiireellisyysjärjestyksessä, ja yli 65 desibelin melutason häiriöt asuntoalueilta poistetaan pääosin jo vuoteen 2005 mennessä. Nopeusrajoituksin ja päällysteitä kehittämällä vähennetään melutasoa kaupunkiseuduilla ja taajamissa.

Suolan käytöstä aiheutuva haitta ympäristölle minimoidaan. Suolan käyttöä vähennetään ja ympäristöystävällisempää teknologiaa kehitetään. Tärkeät pohjavesialueet suojataan. Veden hankinnan kannalta erityisen tärkeät suojaukset pyritään toteuttamaan jo vuoteen 2005 mennessä.

CO₂

HC



dB

NaCl

Tieverkon laajuus ei muutu

Yleisen tieverkon laajuuden oletetaan säilyvän pääosin nykyisellään. Haja-asutusalueilla yksityiset tiet täydentävät yleisten teiden muodostamaa verkkoa. Liikenteellisesti merkittävien yksityisten teiden tienpitoa tuetaan jatkossakin valtion avustuksin. Avustusjärjestelmää kehittämällä pyritään kustannuksia jakamaan entistä oikeudenmukaisemmin. Hallinnollisen luokan muutoksia tehdään liikenteen tarpeiden muuttuessa.

Yksityisten teiden taloudellisen tienpidon kannalta on tärkeää, että Tielaitos asiantuntijavirastona seuraa niiden kunnon kehittymistä ja neuvoo sekä opastaa tiekuntia tienpidossa ja avustuksiin liittyvissä asioissa.

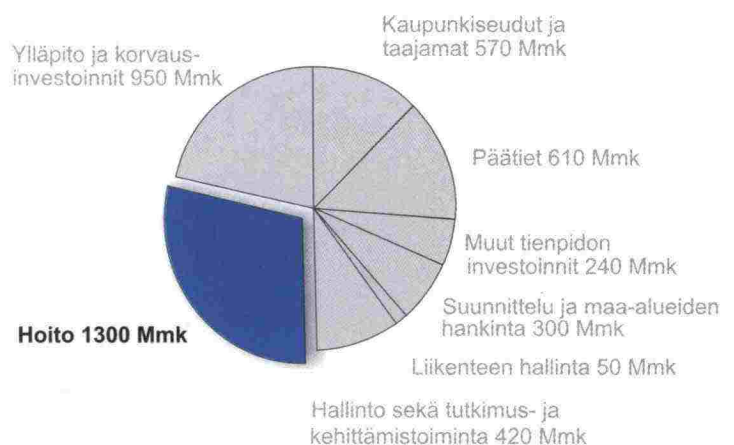
Myöskään asemakaava-alueilla ei oleteta tapahtuvan merkittäviä muutoksia yleisten teiden ja katujen ylläpitovastuussa. Kaupunkikunnissa yhtenäisen yleisten teiden verkon muodostaminen edellyttää vielä joidenkin katujaksojen muuttamista yleisiksi teiksi ja päinvastoin. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan entisillä rakennuskaava-alueilla osa yhdysteistä tulee ajan myötä kaavoituksen edetessä muuttumaan kaduiksi. Siirtymäajan pituus on kymmenen vuotta, minkä vuoksi muutosten arvioidaan vuoteen 2015 mennessä olevan vähäisiä.

Tiestön hoito pidetään nykytasolla

Teiden päivittäisellä hoidolla ja ylläpidolla varmistetaan, että koko olemassa oleva tieverkko palvelee mahdollisimman hyvin liikenteellistä tehtäväänsä. Koko verkon liikennöintikelpoisuudella halutaan taata elinkeinoelämälle, asumiselle ja yhteiskunnallisille palveluille liikenteelliset perusedellytykset koko maassa. Tiestön hoidon taso on viikkoilla merkittävillä liikenneväylillä selvästi parempi kuin vähäliikenteisillä teillä. Näin taataan, että tien hoitoon käytettävät varat toteuttavat mahdollisimman tehokkaasti asetettuja tavoitteita. Vähäliikenteisillä teillä, joiden hoitokustannukset suhteessa liikennemäärään ovat korkeat, hoitotaso pidetään liikumisen kannalta riittävänä.

Vaikka hoidon laatutaso pidetään pääosin nykyisellään, kasvaa hoidon rahoitustarve suunnittelukaudella noin 10 %. Tämä johtuu hoidettavan tiestö- ja kaistamäärän kasvusta, varusteiden lisääntymisestä, liikennemäärän kasvusta sekä rakenteiden ja laitteiden vanhenemisestä.

Talvihoidolla varmistetaan liikenteelle mahdollisimman turvalliset ja yllätyksettömät olosuhteet. Talvihoidon taso mää-





räytyy tieluokan ja liikennemäärän mukaan. PäätiEVERKolla ja muilla vilkkailla teillä noudatetaan samanlaisissa olosuhteissa yhtenäistä toimintalinjaa. Ajo-olosuhteet pidetään siellä hyvinä. Vilkkaimmat tiet, joita on noin 7 000 km, pidetään talvellakin lähes paljaina. Muulla osalla tiEVERKkoa vallitsee talvikeli. Ilmastoerojen vuoksi käytännön laatutaso voi poiketa eri osissa maata.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi rannikkoalueiden pääteiden talvihoidon toimenpiteitä nopeutetaan kelin muuttuessa. Raskaan liikenteen käyttämät keskeiset yhteysvälit pääteillä hoidetaan talvela ylimmän hoitoluokan mukaisesti. Keli-tiedotuksella lisätään tienkäyttäjien mahdollisuutta ennakoida huonon sään vaikutusta matkoihin ja matka-aikoihin.

Seututeillä ja keskivilkkailta teillä ajo-olosuhteet pidetään tyydyttävänä ja vähäliikenteisillä teillä liikennöinnin kannalta riittävinä. Tämä tarkoittaa sitä, että tiEVERKolla on osittain tai kokonaan talvikeli. Erityisesti vähäliikenteisten teiden peruspalvelutasoa sovelletaan alueellisten ja paikallisten tarpeiden mukaan asiakaslähtöisesti niin, että teiden hoidolla turvataan mm. säännöllinen linja-autoliikenne, koululaiskuljetukset, työmatkaliikenne ja perustuotannon kuljetukset.

Suolan käyttöä liukkaudentorjunnassa vähennetään asteittain samalla kuitenkin liikenneturvallisuudesta huolehtien sekä ajo-olosuhteet turvaten. Suolauksen vähentäminen kohdennetaan entistä useammin pohjavesialueille. Turvallisuus varmistetaan talvinopeusrajoituksin, olosuhteiden mukaan vaihtuvilla nopeusrajoituksilla ja

automaattisella nopeusvalvonnalla. Liukkaudentorjuntaan kehitetään ympäristöystävällisempää teknologiaa suolan käytön vähentämiseksi.

Kevyen liikenteen väylien ja linja-autopysäkkien hoidon tasoa parannetaan. Hyvällä hoidolla turvataan väestön riittävät perusliikkumismahdollisuudet sekä tuetaan joukkoliikenteen käyttöä. Hoidon taso porrastetaan nykyistä enemmän väylien käytön mukaan. Erityisesti otetaan huomioon vanhusväestön osuuden kasvu. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumis- ja liukastumisonnettomuuksia pyritään vähentämään.

Tieympäristön hoito on näkyvä osa tienpidon laatua. Tieympäristö pidetään siistinä ja viherkasvusto sellaisessa kunnossa, että se tukee turvallista, miellyttävää ja viihtyisää liikennöintiä sekä ympäröivää maisemaa. Enenevässä määrin siirrytään luonnonmukaiseen hoitotapaan. Yhteistyötä maanomistajien kanssa lisätään tienvarsimaisemien parantamiseksi. Taajamissa pyritään kuntien kanssa yhteiseen tieympäristön hoidon tasoon.

Sorateiden laatu pidetään nykyisellä tyydyttävällä tasolla niin, että se palvelee paikallista tarpeita ja että tien rakenne säilyy vähäisillä hoitomäärillä.

Tiemerkinnät, liikennemerkit ja muut varusteet pidetään niiden toimivuuden edellyttämässä kunnossa niin, että laitteiden ja rakenteiden käyttökelpoisuus säilyy hyvänä.

Tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään

Ylläpidon ja korvausinvestointien tarkoituksena on säilyttää nykyisen tiestön ja siltojen kunto, suojata tiestöä ja siltoja rappeutumiselta sekä palauttaa vaurioituneiden ja kuluneiden rakenteiden kunto entiselleen. Päälystetyn tieverkon kunto säilytetään nykytasolla, mikä merkitsee lisääntyviä toimenpiteitä erityisesti päälystetyn alemman tieverkon ylläpidossa ja peruskorjauksessa. Myös siltojen peruskorjausta lisätään suunnittelukaudella, sillä suuri osa nykyisistä silloista tulee lähivuosina peruskorjausikään. Nämä toimet merkitsevät yhteensä noin 25 prosentin lisäpanostusta ylläpitoon ja korvausinvestointeihin.

Liikenneturvallisuus otetaan huomioon ylläpito- ja korjaustoimenpiteiden yhteydessä mm. varmistamalla uuden päälysteen riittävät kitkaominaisuudet ja toteuttamalla rakenteen parantamisen yhteydessä taloudelliset liikenneympäristön pehmentämistoimet. Ylläpitotöissä siirytään ympäristöä nykyistä vähemmän kuormittaviin materiaaleihin, työmenetelmiin ja työtappoihin.

Pääteiden ja muiden vilkkaiden teiden tasaisuus ja rakenteellinen kunto säilytetään nykyisellä hyvällä tasolla pääasiansa päälysteitä uusimalla. Pääteiden rakenteen parantamisen tarve on vähäinen. Seututeiden tasaisuus ja rakenne pidetään tyydyttävänä. Niiden rakenteellisia puutteita korjataan vuosittain vähäisessä määrin, noin 1,5 %:lla, seututeiden kokonaispituudesta.

Päälystetyn alemman tieverkon kunto pidetään nykyisellä välttävällä tasolla. Näillä teillä rakenteellinen kestävyys varmistetaan vain pahimmat kohdat korjaten. Korjausten kohdistamisessa otetaan huomioon erityisesti raskaan liikenteen tarpeet. Näitä teitä korjataan vuosittain noin 2 %:lla tiepituudesta.

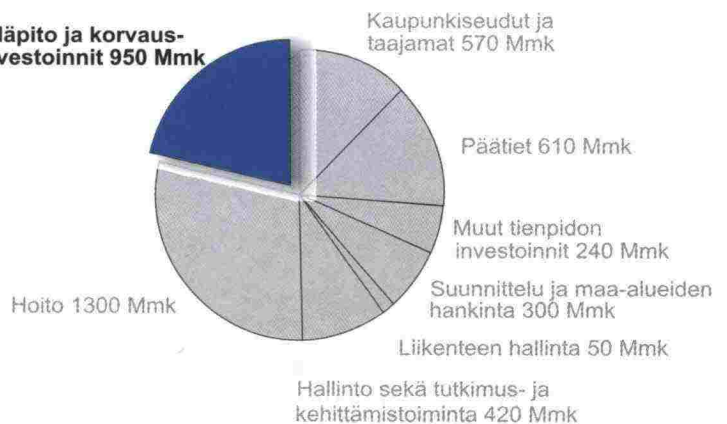
Kevyen liikenteen väylien päälysteiden kuntoon kiinnitetään lisääntyvää huomiota.

Sorateiden runkokelirikon aiheuttamia haittoja vähennetään. Korjaukset tehdään täsmäkorjauksina vain vaurioituneet kohdat korjaten. Maaseudun yritystoiminnan ja metsätalouden kuljetustarpeet korostuvat korjauskohteita valittaessa. Puutavarakuljetusten ajoitus on jatkossakin tärkeää kelirikkoherkillä teillä. Uusia kelirikko kohteita syntyy vuosittain lisää, eikä kaikkia runkokelirikko kohteita voida poistaa suunnittelukaudella. Niiden määrä kuitenkin vähenee. Painorajoituksia käytetään edelleen keväisin ehkäisemään kelirikon aiheuttamia vaurioita.



Huonokuntoinen jalankulku- ja pyörätie.

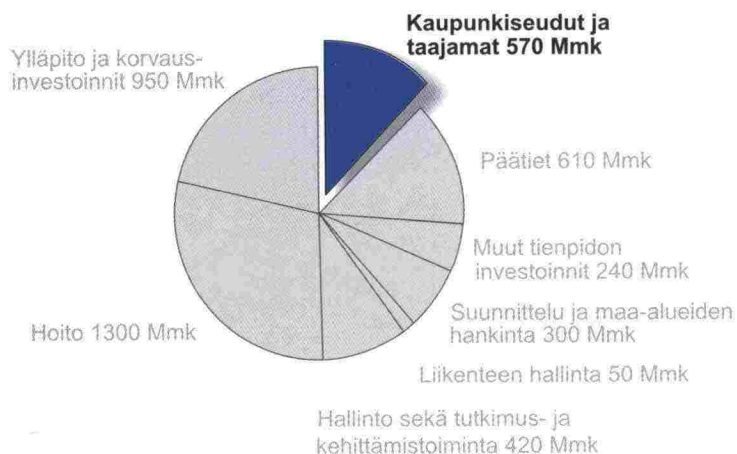
Ylläpito ja korvausinvestoinnit 950 Mmk



Lisääntyvää huomiota kaupunkiseuduille ja taajamiin

Maan sisäisen muuttoliikkeen ja taloudellisen kasvun seurauksena kaupunkiseutujen ja taajamien liikenne lisääntyy muita alueita huomattavasti enemmän. Liikenteellisten tarpeiden myötä myös tieinvestoinnit ja rahoitus sekä yhteistyö lisääntyvät näillä alueilla. Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteinen suunnittelu luo mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja sitä kautta liikennetarpeen vähentämiseksi.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä kehitetään kokonaisuuksina, joissa liikennemuodot tukevat toisiaan. Liikenneolojen kehittämisestä sovitaan yhteis-



työssä eri osapuolten kesken kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelmissa. Niiden toteutumisen edistämiseksi seudullinen sopimusmenettely lisääntyy. Tehtyjä liikennejärjestelmäsuunnitelmia sekä niissä esitettyjen hankkeiden laatutasoa, vaiheittain toteutusta sekä uusia rahoitusmalleja on tarpeen arvioida uudelleen.

Vain pahimmat autoliikenteen pulonkaulat poistetaan ja rahoitusta kohdennetaan matkaketjujen toimivuutta sekä satama- ja terminaaliyhteyksiä parantaviin hankkeisiin. Erityisesti panostetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteisiin. Liikenteen hallinnan ja liikennetematikan merkitys kasvaa. Liikenteen kysynnän kasvu on niin suuri, ettei käytävissä olevilla resursseilla eikä myöskään mm. ympäristösyistä ole mahdollista eikä tavoitteidenkaan mukaista toteuttaa henkilöautoliikenteen kapasiteettia parantavia hankkeita kysyntää vastaavasti.

Pahiten ruuhkautuvat ohikulku-, sisään-tulo- ja kehätiet. Ne ovat useimmiten päätiEVERKON osia ja niiden parantamisella ratkaistaan koko liikenteen toimivuuden ongelmia. Kehittämistoimenpiteinä korostuvat matkaketjujen toimivuus sekä joukko- ja kevyen liikenteen järjestelyt. Ratkaisut sovitetaan mahdollisimman hyvin kaupunkiympäristöön sekä torjutaan lii-



kenteestä aiheutuvia haittoja mm. melu-estein.

Joukkoliikenteen olosuhteita parannetaan erilaisin etuisuusjärjestelyin. Näitä ovat kaistajärjestelyt, linja-autojen valotuisuudet sekä pysäkki- ja liityntäpysäköintijärjestelyt. Pysäkeillä ja sisääntuloväylillä tarjotaan yhä enemmän reaaliaikaista tietoa mm. linja-autojen ja junien aikatauluista sekä liityntäpysäköintimahdollisuuksista. Pysäkeille järjestetään turvalliset kevyen liikenteen yhteydet.

Jalankulun ja pyöräilyn verkostoa ja sen yhdistävyyttä parannetaan yhteistyössä kuntien kanssa. Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen panostetaan tarkasteluajaksolla noin 30 % nykyistä enemmän.

Tavaraliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi parannetaan väyläyhteyksiä satamiin ja muihin terminaaleihin sekä keskeisille teollisuusalueille. Raskas liikenne ohjataan tie- ja liikennejärjestelyjen avulla mahdollisimman paljon pois keskusta-alueilta.

Pienissä kaupungeissa ja taajamissa tehdään pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Näitä ovat kevyen liikenteen väylien rakentaminen, liittymäjärjestelyt sekä liikenneympäristön kohentaminen. Taajamissa otetaan käyttöön porrastettu nopeusrajoitusjärjestelmä. Matalia nopeuksia tehostetaan tarvittaessa rakenteellisin keinoin. Laajoja taajamasaneerauksia tehdään vain vähän.

Kaupunkiseuduille kohdistuu noin 40 % kaikista tienpidon laajennus- ja uusinvestoinneista. Näistä kohdistuu pääkaupunkiseudulle noin 30 %, muille suurille kaupunkiseuduille noin 50 % sekä muihin kaupunkeihin ja taajamiin 20 %.

Pääteiden kehittämisen painopiste on runkoverkolla

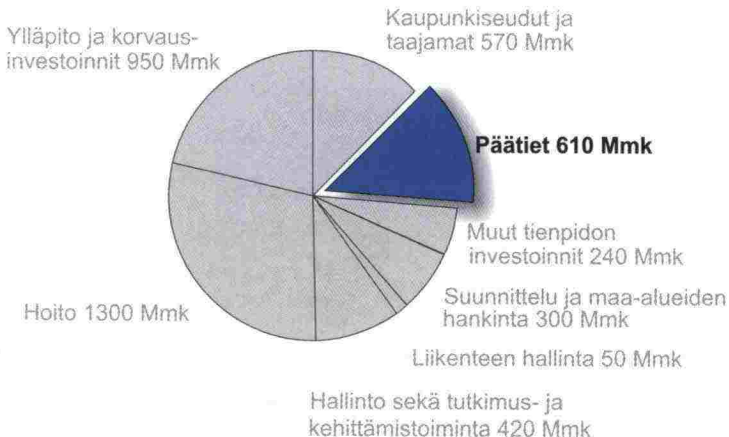
Pääteiden kehittäminen painottuu sen keskeiselle osalle, runkoverkolle.

Se on määritelty liikenteellisen merkittävyyden, valtakunnallisen yhdistävyyden ja kansainvälisten yhteyksien perusteella. Kyse ei ole uudesta tieluokituksesta, vaan Tielaitoksen tienpidon suunnittelun apuvälineestä, joka ohjaa keskeisen päätieverkon kehittämistä. Runkoverkkoa tarkistetaan esim. teiden liikenteellisen merkittävyyden muuttuessa. Nykyisen runkoverkon pituus on noin 6 430 kilometriä.

Runkoverkon laatutasoa parannetaan valtakunnallisesti yhtenäisin periaattein. Taavoitteena on turvata tasalaatuiset liikenneolot.

Runkoverkon kehittämisen painopiste siirtyy moottoriteiden rakentamisesta kaksikaistaisten teiden parantamiseen.

Pääosa näköpiirissä olevien tarpeiden edellyttämistä moottoritieyhteyksistä on jo olemassa tai rakenteilla, koska tieverkon kehittäminen keskittyi 1990-luvulla moottoriteiden rakentamiseen. Merkittävimmät puuttuvat moottoritiejaksot ovat E18-tiellä, josta väli Muurlasta Loh-



janharjulle toteutetaan tarkastelujaksolla moottoritieksi. Muita E18-tien kehittämis-kohteita ovat Kehä III pääkaupunkiseudulla ja Haminan kohta. Sen sijaan E18:n yhteysvälien Loviisa–Kotka ja Hamina–Vaalimaa rakentaminen moottoritieksi on arvioitu tulevan ajankohtaiseksi vasta tarkastelukauden jälkeen.

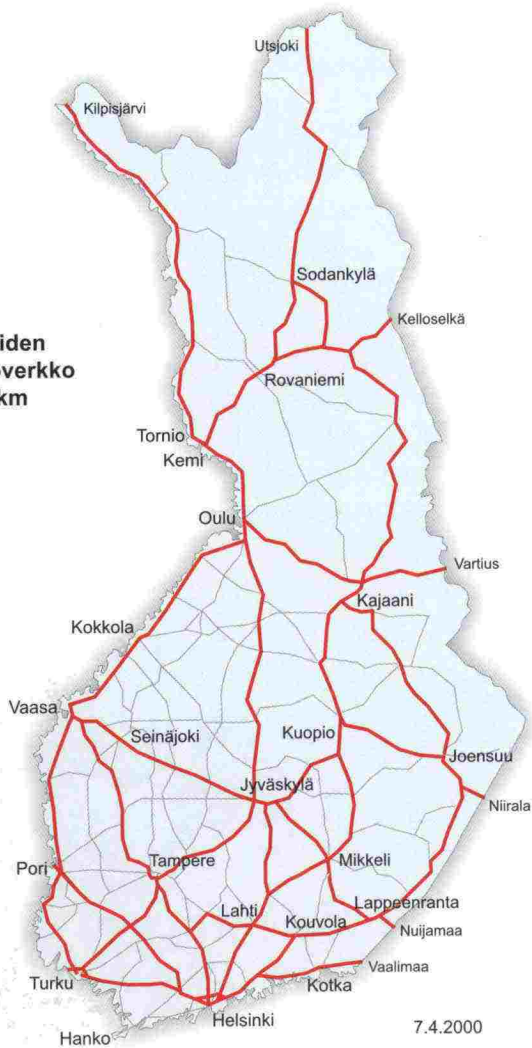
Valtatie 4:n väli Lahdesta Heinolaan täydennetään moottoritieksi. Lisäksi useilla kaupunkiseuduilla on runkoverkkoon kuuluvina ohikulku- ja sisääntuloteinä lyhyehköjä moottoritiejaksoja, joita täydennetään liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sovitulla tavalla.

Pääteitä kehitetään yhteysväleittäin. Ongelmakohtien parantamisessa turvallisuus

ja taloudellisuus painavat entistä enemmän. Toimenpiteiden tavoitteena on turvata tasainen nopeustaso ja hyvä matka-aikojen ennustettavuus, ei välttämättä suurta matkanopeutta. Toimenpiteinä ovat mm. ohituskaistat, eritasoliittymät, tasoliittymien parantaminen, tien leventtäminen, kevyen liikenteen väylät, rinnakaistiejärjestelyt ja alikulut sekä tieympäristön pehmentäminen. Uusia tietyyppiratkaisuja otetaan käyttöön. Osa parannuksista voidaan toteuttaa myös vaiheittain.

Muun päätieverkon kehittämiseen kohdistuu suuria alueellisia odotuksia. Niillä voidaan kuitenkin toteuttaa ensisijaisesti vain liikenneturvallisuuksia parantavia toimia, joita ovat mm. tieympäristön

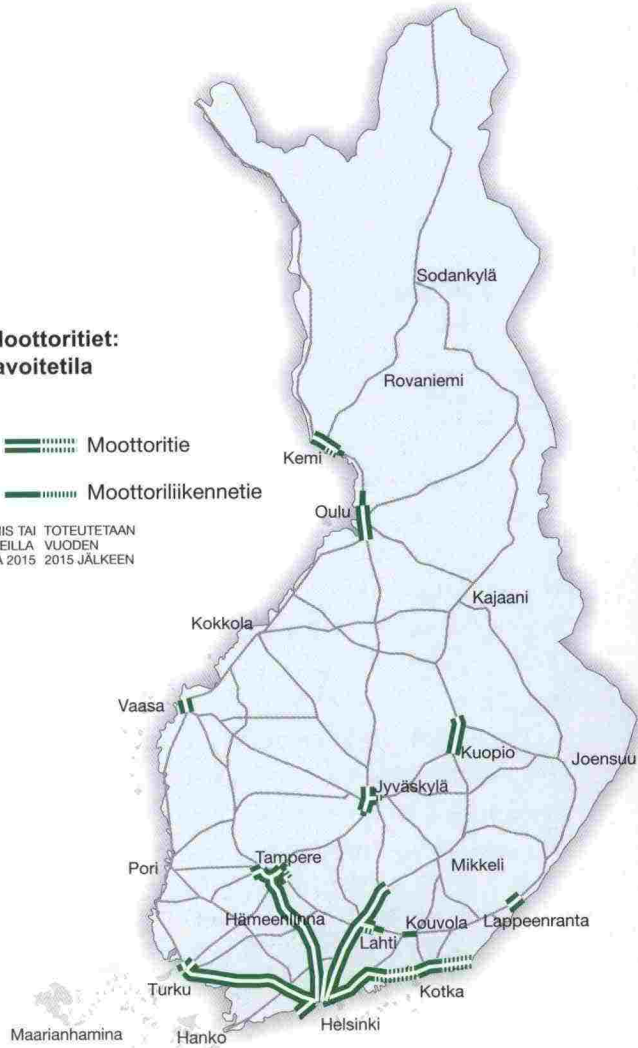
Pääteiden runkoverkko
6430 km



Moottoritiet: tavoiteltua

-  Moottoritie
-  Moottoriliikennetie

VALMIS TAI TOTEUTETAAN
RAKENTEILLA VUODEN
VUONNA 2015 2015 JÄLKEEN



pehmentäminen, kevyen liikenteen järjestelyt ja tasoliittymien parantaminen. Nopeusrajoituksilla parannetaan liikenneturvallisuutta asutuksen ja liittymien kohdilla.




Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta pääteillä parannetaan rakentamalla kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja asutuksen, palvelujen ja linja-autopysäkkien läheisyyteen. Linja-autopysäkkien tasoa ja varustelua parannetaan tärkeimmillä pysäkeillä. Yhteistyössä maankäytön suunnittelusta vastaavien tahojen kanssa pyritään estämään maankäytön leviämistä pääteiden varsille.

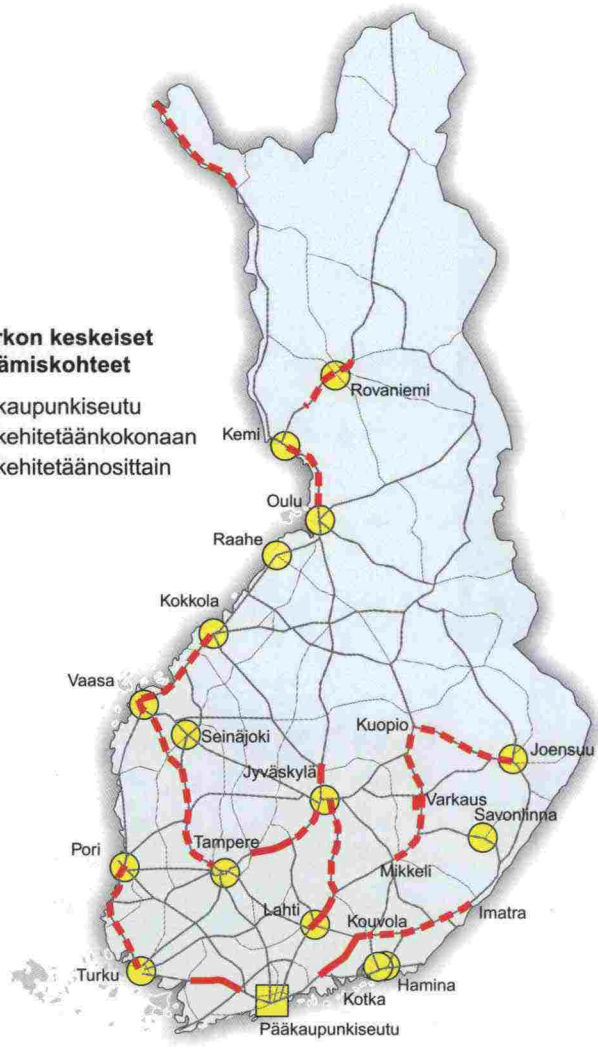
Palvelu- ja levähdysalueverkostoa

kehitetään palvelemaan matkailijoita ja raskaan liikenteen tarpeita. Kehittämistoimet kohdistetaan ensisijaisesti runkoverkolle. Erikoiskuljetusten verkkoa kehitetään.

Pääteiden parantamiseen käytetään suunnitelmakaudella noin 40 % kaikista laajennus- ja uusinvestoinneista. Päätieinvestoinneista noin 85 % kohdistuu runkoverkolle ja loput muiden pääteiden parantamiseen. Pääteiden investoinneista käytetään noin 40 % moottoriteiden rakentamiseen. Runkoverkon investoinneilla voidaan poistaa palvelutasoltaan huonokuntoisia päätiejaksoja noin 700 km, joka on noin 60 % kaikista huonokuntoisista runkoverkon tiejaksoista.

Tieverkon keskeiset kehittämiskohteet

-  kaupunkiseutu
-  kehitetään kokonaan
-  kehitetään osittain



Seutu- ja yhdysteillä keskitytään peruskorjaukseen

Mahdollisuudet seutu- ja yhdystieverkon liikenteelliseen kehittämiseen ovat vähäiset. Vaikka kehittämistarpeita on, rahoitus mahdollistaa tällä tiestöllä vain välttämättömän peruskorjauksen. Viikkailla seututeillä varsinkin taajamien lähetyvillä toteutetaan yksittäisiä, lähinnä liikenteen turvallisuutta parantavia järjestelyjä, mutta laajempia liikenneteknisiä parannustoimia ei toteuteta. Sorateitä päällystetään vain vähän. Päällystäminen tulee kysymykseen elinkeinoelämän ja varsinkin matkailuelinkeinon kannalta merkittävisissä kohteissa.

Nykyisistä noin 50 lossista kolmannes korvataan sillalla. Tasoristeyksiä poistamalla tuetaan junaliikenteen nopeuttamista ja turvallisuutta.

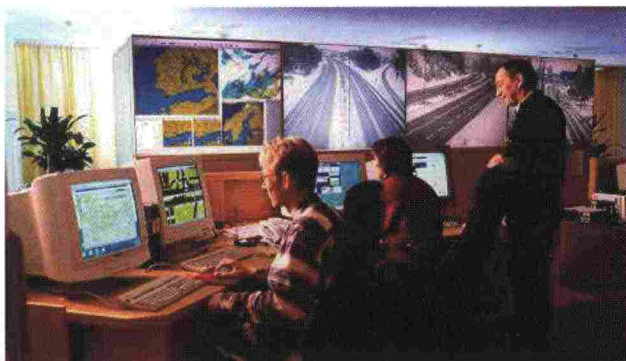


Ajantasaista tietoa tienkäyttäjille

Tie- ja liikenneoloista ja niiden ennakoidusta kehityksestä välitetään tienkäyttäjille ajantasaista tietoa. Tiedottamisen, liikenteen ohjauksen ja kysynnän hallinnan keinoin parannetaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Liikenteen hallinnan merkitys perinteisen tienpidon rinnalla kasvaa etenkin kaupunkiseuduilla. Lähivuosien toiminnan painopisteitä ovat ajantasaisten tie- ja liikenneolojen seurantajärjestelmien, liikennekeskusten yhteistyövalmiuksien sekä liikennettä haittaavien häiriötilanteiden hallinnan kehittäminen nykyistä paremmalle tasolle erityisesti päätiestöllä ja suurilla kaupunkiseuduilla.

Liikennekeskusten operatiivista yhteistyötä muiden tahojen kanssa kehitetään erityisesti liikenteen häiriöiden hoidossa. Pääteillä ja kaupunkiseuduilla lisätään häiriöistä tiedottamista ja pääteille lisätään rajoitetusti muuttuvia liikenteen ohjausjärjestelmiä. Järjestelmiä suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä kaupunkien kanssa ottaen huomioon liikennemuotojen välinen yhteistoiminta. Suurilla kaupunkiseuduilla katuverkon ja ympäröivän tieverkon liikennevaloja valvotaan ja ohjataan yhteistoimin. Poliisin ajonopeuksien valvonnan ja liikennevaloristeysten ajovalvonnan automaattisten järjestelmien toteuttamista tuetaan.



Telemaattisten liikenteen hallinnan sovellutusten käyttömahdollisuudet ovat lisääntyneet runsaasti viime vuosina tekniikan nopean kehittymisen myötä. Sovellutusten kehittymistä seurataan tiiviisti osallistumalla aktiivisesti mm. EU:n tukemiin kansainvälisiin projekteihin. Tienpidossa varaudutaan ajoneuvotekniikan kehittymiseen, koska se muuttaa liikenteen ohjauksen ja tiedotuksen toiminnallisia ratkaisuja. Suomen oloihin sopivia järjestelmiä otetaan käyttöön vähitellen. Telemaattisten liikenteen hallinnan sovellutusten laajamittainen käyttöönotto Suomessa yleistyy vasta tarkastelujakson loppupuolella.

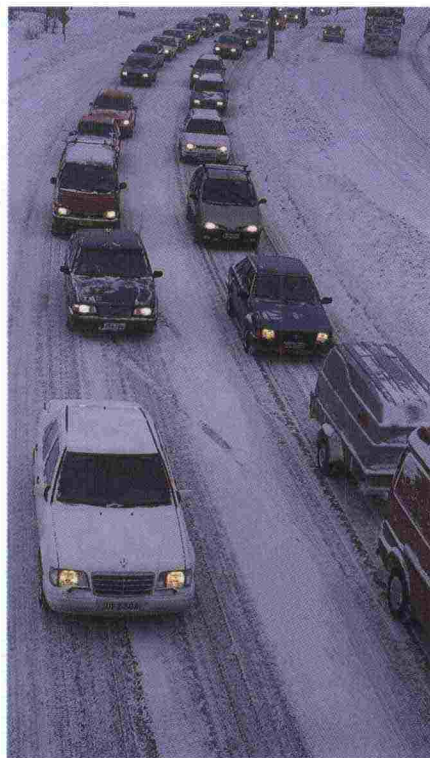
Tutkimus- ja kehittämistoimintaan panostetaan

Maamme suurimpana julkisen infrastruktuurin ylläpitäjänä ja kehittäjänä Tielaitoksella on laaja vastuu tie-, silta- ja liikenneteknisen osaamisen tasosta.

Tielaitoksen tutkimus- ja kehittämistoiminnan (T&K-toiminnan) tavoitteena on luoda uutta tietoa ja osaamista, jotta Suomen tieliikennejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin ja kilpailukykyisemmin kestäväen kehityksen periaattein.

Kansallisen tie- ja liikennealan kehittämisessä Tielaitoksen T&K-toiminnalla on keskeinen merkitys. Tutkimus on pääosin soveltavaa ja tienpitoa palvelevien ohjeiden, laatuvaatimusten ja menetelmien kehittämistä, mutta tukee tarvittaessa myös alan perustutkimusta. T&K-toiminnan avulla parannetaan oman henkilöstön asiantuntemuksen ja osaamisen lisäksi tutkijoiden ja konsulttien kehittymistä.

Kansainvälinen yhteistyö alan järjes-



töissä, yhteistyö ulkomaisten tieviranomaisten kanssa ja osallistuminen toimialan kehittämiseen maailmanlaajuisessa teknologiansiirtoverkostossa on tärkeä osa Tielaitoksen T&K-toimintaa. Tieviranomaisten välisessä yhteistyössä korostuvat yhteydet Euroopan unioniin ja Suomen lähialueille Itämeren ympärillä sekä perinteinen pohjoismainen yhteistyö. Kansainvälisen yhteistyön myötä Tielaitos saa käyttöönsä alan uusinta tietämystä tienpidon ja koko liikennejärjestelmän hyödyksi. Lisäksi tavoitteena on oman henkilöstön kansainvälistyminen ja yhteistyötaitojen kehittäminen. Osallistumalla kansainväliseen yhteistyöhön Tielaitos voi edistää myös tie- ja liikennealan vientimahdollisuuksia.

Yhteiskunnallisen vastuun kautta kasvaa tarve ymmärtää entistä monipuolisemmin liikennejärjestelmän toimintaa ja tienpidon monitahoisia vaikutuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun tarvitaan nykyistä enemmän tietoa sekä henkilöliikenteen eri muodoista, tavaraliikenteestä että näiden käyttämästä infrastruktuurista. Myös liikumiseen ja kuljetuksiin liittyvien tavoite-ristiriitojen yhteensovittaminen tarvitsee tuekseen tutkimus- ja kehittämistoimintaa.

Yhteenveto toimintalinjoista

Tieverkon päivittäisestä liikennekelepoisuudesta ei tingitä. Tieverkon hoidon taso säilytetään nykyisellään ja rakenteellisen kunnan heikkeneminen pysäytetään. Laajennus- ja uusinvestointien määrä vähenee hieman.

Kasvaville kaupunkiseuduille kohdistuu entistä enemmän tienpidon toimia. Vaikka pahiten ruuhkautuvia ongelmakohteita parannetaan, ei yleisten

teiden kapasiteetin kasvattaminen kuitenkaan yksin ratkaise kaupunkiseutujen liikenteen ongelmia. Liikenneongelmien ratkaiseminen edellyttää hyvää yhteistyötä eri tahojen kesken sekä monipuolista keinovalikoimaa.

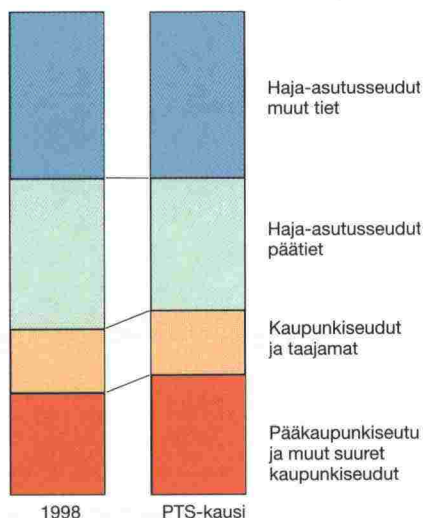
Pääteiden parantamisen painopiste on keskeisellä runkoverkolla. Pääteillä keskitytään kaksikaistaisten teiden parantamiseen, kun moottoriteiden rakentamisen tarve vähenee. Pääteiden investointien rahoitus pienenee nykyisestä jonkin verran. Liikenteen olosuhteita voidaan kuitenkin parantaa nykyistä laajemmalla osalla päätieverkkoa mm. kohdentamalla, ajoittamalla ja toteuttamalla toimenpiteitä entistä tehokkaammin ja taloudellisemmin sekä kehittämällä uusia teknisiä ratkaisuja.

Alemman tieverkon päivittäinen liikennöitävyys ja rakenteellinen kunto turvataan, mutta alemman tieverkon kehittämiseen ei ole juuri mahdollisuuksia.

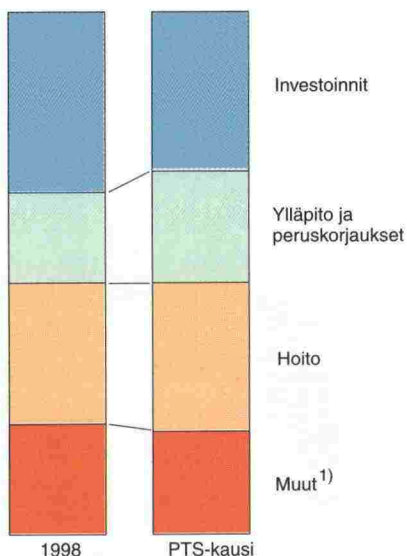
Valtakunnan tasolla pidetään yhtenäiset laatutasot hoidossa, ylläpidossa sekä pääteiden runkoverkolla. Alueellista tasa-arvoa toteutetaan tarjoamalla samanlaisissa liikenneolosuhteissa tienkäyttäjälle samanlaista tienpitoa koko maassa.

Tienpidon linjaukset ohjaavat alueellista tienpitoa. Tiepiireillä on alueellista liikkumavaraa valtakunnallisen linjauksen sisällä. Paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan voidaan tienpitoa painottaa eri tavoin. Eri tuotteet joustavat kuitenkin eri tavalla. Hoidossa liikkumavara on vähäistä. Investoinneissa alueellista liikkumavaraa on enemmän. Alueellisia tarpeita ja niistä johdettuja paikallisia tienpidon painotuksia tarkastellaan tiepiirien omissa pitkän aikavälin suunnitelmissa. Alueellisten tarpeiden huomioon ottaminen helpottuu, jos rahoitustaso nousee nykyisestä.

Rahoituksen jakautuminen seuduittain



Rahoituksen painotukset muuttuvat



1) 1. Hallinto ja T&K-toimi
2. Liikenteen hallinta
3. Suunnittelu
4. Maa-alueen hankinta

Tienpitotuotteiden vuosittaiset rahoitukset ovat:

- tieverkon päivittäiseen hoitoon 1 300 milj. mk
- ylläpitoon ja peruskorjaukseen 950 milj. mk
- laajennus- ja uusinvestointeihin 1 420 milj. mk
- suunnittelu ja maa-alueiden hankinta 300 milj. mk
- liikenteen hallintaan 50 milj. mk
- hallintoon sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan 420 milj. mk.

Tienpidon linjaukset pähkinänkuoressa

- Tienpidon arvot ovat yhteiskunnallinen vastuu ja asiakaslähtöisyys sekä osaaminen ja yhteistyö.
- Tavoitteena on koko liikennejärjestelmän kannalta taloudellinen ja tehokas tienpito.
- Liikenneturvallisuuden painoarvo säilyy suurena.
- Vastuu ympäristöstä lisääntyy.
- Yleisen tieverkon laajuus säilyy ennallaan.
- Hoidon taso säilytetään nykyisellään.
- Tieverkon kunnan heikkeneminen pysäytetään.
- Tienpidon investoinnit lisääntyvät kasvavilla kaupunkiseuduilla.
- Kaupunkiseuduilla poistetaan ongelmallisimmat pullonkaulat ja toteutetaan nykyistä enemmän jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukevia hankkeita.
- Päätieverkon parantamisessa keskitytään tärkeimpien pääteiden muodostamaan runkoverkkoon. Painopiste siirtyy moottoriteiden rakentamisesta kaksikaistaisten päätiejaksojen parantamiseen.
- Yhteysvälejä parannetaan myös vaiheittain niin, että ensin keskitytään vaikutuksiltaan tehokkaimpien toimenpiteiden toteuttamiseen.
- Alemmalla verkolla rahoitus mahdollistaa vain välttämättömät parannustoimet.

3. Linjausten vaikutukset



3.1 VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN PERIAATTEET

Vaikutusten arvioinnissa on käytetty ns. tavoitemallia. Linjausten vaikutuksia on arvioitu luvussa 2.2 esitettyjen tavoitteiden toteutumisen perusteella. Arvioinnissa on kuvattu, miltä osin tavoitteet on mahdollista saavuttaa ja miltä osin ei. Lisäksi on luotu käsitys linjausten hyödyistä ja haitoista sekä niiden kohdentumisesta kaupunkiseuduille, taajamiin, maaseudulle ja eri tienkäyttäjryhmiin. Vertailukohteena on käytetty nykyistä tienpitoa ja tieverkkoa. Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon, että tienpidon tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavat myös muiden tahojen toimet ja toimintaympäristössä tapahtuvat ennakoimattomat muutokset.

Tienpidon linjausten taustalla on kolme linjausvaihtoa, joiden vaikutukset on arvioitu. Vaihtoehtotarkastelulla on saatu

näkökulmia ja perusteita lopullisten linjausten muodostamiselle. Valituilla linjauksilla on pyritty toteuttamaan mahdollisimman hyvin liikennejärjestelmälle, tieliikenteelle ja tienpidolle asetettuja tavoitteita ja haettu tasapainoa tavoitteiden eri tavoitealueiden välillä. Vaikutusarvioinnit kokonaisuudessaan on esitetty erillisessä taustaraportissa (Tienpidon linjaukset 2015, Taustat).

Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi on tehty sisäisenä asiantuntija-arviona. Apuna on käytetty aiemmissa suunnitelmissa tehtyjä vaikutusarviointeja, tutkimus- ja kehittämisprojektien tuloksia sekä yhteistyötahoilta saatua palautetta. Eri alojen asiantuntijoista koottu ulkopuolinen ryhmä on käynyt läpi tehdyt vaikutusarvioinnit.



3.2 TIENPIDON TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Linjaukset tukevat eri tavoitealueita tasapuolisesti. Tämä on linjausten eriytynen vahvuus. Päätieverkon hoitotaso ja kunto pysyvät hyvänä. Runkoverkon suurimmat ongelmat saadaan poistettua ja kuljetusten ja matka-aikojen ennustettavuus on hyvä. Muulla tieverkolla kunnan heikkeneminen saadaan pysäytettyä ja hoitotaso säilyy nykytasolla.

Linjaukset ottavat huomioon eri tienkäyttäjryhmien liikkumis- ja kuljetustarpeet maan eri osissa. Kaupunkiseuduilla ja taajamissa ne luovat edellytyksiä toimiville matkakäyttäjille ja vaikuttavat myönteisesti liikenneturvallisuuteen sekä luovat mahdollisuuksia ympäristöystävällisten kulkumuotojen valinnalle.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitteita linjaukset tukevat melko hyvin. Tienpidon toimet kohdennetaan pääsääntöisesti suhteellisen pieniin ja tehokkaisiin hankkeisiin. Linjaukset ottavat huomioon kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsunnitelmat ja erityisesti ne hankkeet, joilla tuetaan yhdyskuntarakenteen

eheyttämistä. Muuttoliike ja asumisväljyyden kasvu lisäävät kuitenkin edelleen paineita taajamarakenteen hajoamiseen.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset säilyvät nykyisellään. Kuljetusketjujen toimivuus paranee, kun pääteiden ja kaupunkiseutujen ongelmakohtia parannetaan ja liikenteen hallintaa kehitetään. Linjaukset tarjoavat kohtuulliset kuljetusolosuhteet myös alemmalla tieverkolla, vaikka nykytilanne ei merkittävästi muutuakaan. Kansainvälisten liikennekäytävien ja -alueiden kehittämistä edistää erityisesti E18:n uudet tiejaksot.

Eri puolilla Suomea tarjotaan samantyyppisissä olosuhteissa samanlaista tienpidon tasoa. Maan eri osien olosuhteet ja kehittämistarpeet pystytään ottamaan melko hyvin huomioon valtakunnallisten linjausten puitteissa. Päivittäinen liikkumismahdollisuus säilyy koko tieverkolla, eikä tieverkon laajuudessa tapahdu muutoksia. Pääteiden keskeisten yhteysvälien parantaminen tukee valtakun-

nallisen aluerakenteen tavoitteita. Kokonaisuutena vaikutukset alueelliseen tasarvoon ovat myönteisiä.

Sosiaalista tasa-arvoa tuetaan ottamalla nykyistä paremmin huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja -mahdollisuudet. Linjauksella parannetaan erityisesti kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä otetaan paremmin huomioon autottomien liikkujien tarpeet. Sosiaalista tasa-arvoa parantavat myös liikenteen haittoja poistavat ympäristöinvestoinnit sekä elinympäristön laatuun kohdistuvat liikenneturvallisuus- ja liikenteen rauhoittamishankkeet.

Liikenneturvallisuutta voidaan tienpidon linjauksilla parantaa nykyisellä vauhdilla. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vakavat onnettomuudet vähenevät. Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa kaupunkiseuduilla ja taajamissa sekä päätieverkolla asutuksen kohdalla. Suisutumisonnettomuuksien seurauksia voidaan lieventää, mutta pääteiden kohtamisonnettomuuksiin ei voida paljoakaan vaikuttaa. Näiden vähentämiseksi kehitetään uusia ratkaisuja. Linjausten mukaiset toimenpiteet ovat kuitenkin asetettujen tavoitteiden kannalta riittämättömät. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien tieliikenteen toimijoiden yhteisiä lisäpanostuksia.

Ympäristötavoitteista pohjavesien suojelua ja meluhaittojen vähentämistä koskevat tavoitteet toteutuvat hyvin ja ovat liikenneministeriön ympäristön toimintalinjojen mukaisia. Kaupunki- ja taajamakuva sekä luontoa koskevien tavoitteiden

toteutumista voidaan kuitenkin edistää eri osapuolten hyvällä yhteistyöllä sekä suunnittelussa että toteutuksessa. Vaativien taajamaympäristöratkaisujen toteuttaminen edellyttää kustannusten jakoa kuntien ja valtion kesken.

Nopeusrajoitukset ovat haja-asutusalueilla pääosin nykyiset ja liikenne sujuvaa, joten autojen matkanopeudet eivät oleellisesti muutu. Linjaukset eivät tältä osin vaikuta tieliikenteen hiilidioksidipäästöihin. Autojen ominaiskulutuksen pieneneminen on keskeinen tekijä energiankulutuksessa, mutta liikenteen kasvu syö osittain tämän säästön.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita sekä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi. Suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tehtävät ratkaisut ovat keskeisessä asemassa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Luonnon monimuotoisuuden ja luonnonvarojen käyttöön vaikuttavat oleellisesti seuraavissa suunnitteluvaiheissa tehtävät ratkaisut. Uusia tieyhteyksiä ja laajoja tienparantamishankkeita on suunnitelmissa vähän. Hyvällä suunnittelulla, säästäväillä ratkaisuilla ja työmenetelmien kehittämällä tavoitteen toteutumista voidaan parantaa.

3.3 LIIKKUMISOLOSUHTEET 2015

Liikkumisolosuhteet 2015 kuvaavat niitä olosuhteita, jotka tienpidon linjausten mukaisen toiminnan tuloksena vallitsevat, jos liikenne kasvaa ennusteiden mukaan.

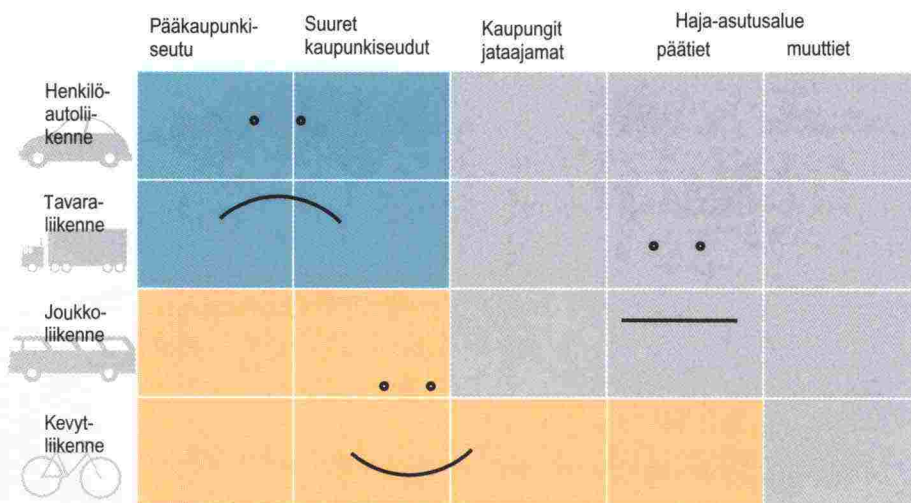
Pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla liikenneolosuhteet ovat henkilöautoliikenteen kasvun vuoksi paikoitellen heikentyneet siitä huolimatta, että investointeja näille alueille on lisätty. Siellä, missä liikenneverkkojen ja maankäytön kehittäminen tukevat toisiinsa, on resursseja pystytty suuntaamaan tehokkaasti ja vähentämään liikenteen ongelmia.

Henkilöautoliikenne on lisääntynyt kaupunkiseutujen pääreiteillä. Pääkaupunkiseudulla ruuhkia on nykyistä enemmän sisääntuloiteilla ja ne kestävät kauemmin. Uudet poikittaisyhteydet parantavat työmatkaliikenteen toimivuutta, mutta autoliikenne jonoutuu edelleen ajoittain. Myös osalla muiden suurten kaupunkiseutujen sisääntulo- ja ohikulkuteitä autoliikenne

jonoutuu ja työmatkaliikenteen matkanopeudet laskevat. Ajonopeudet hidastuvat erityisesti niillä pääteillä, jotka välittävät sekä paikallista liikennettä että pitkämatkaista liikennettä. Myös liikenteen häiriötilanteista ja keliolosuhteista tiedottamista on lisätty. Lisääntyviä meluhaittoja on ehkäisty mm. vähän melua aiheuttavien päällysteiden käyttöönotolla.

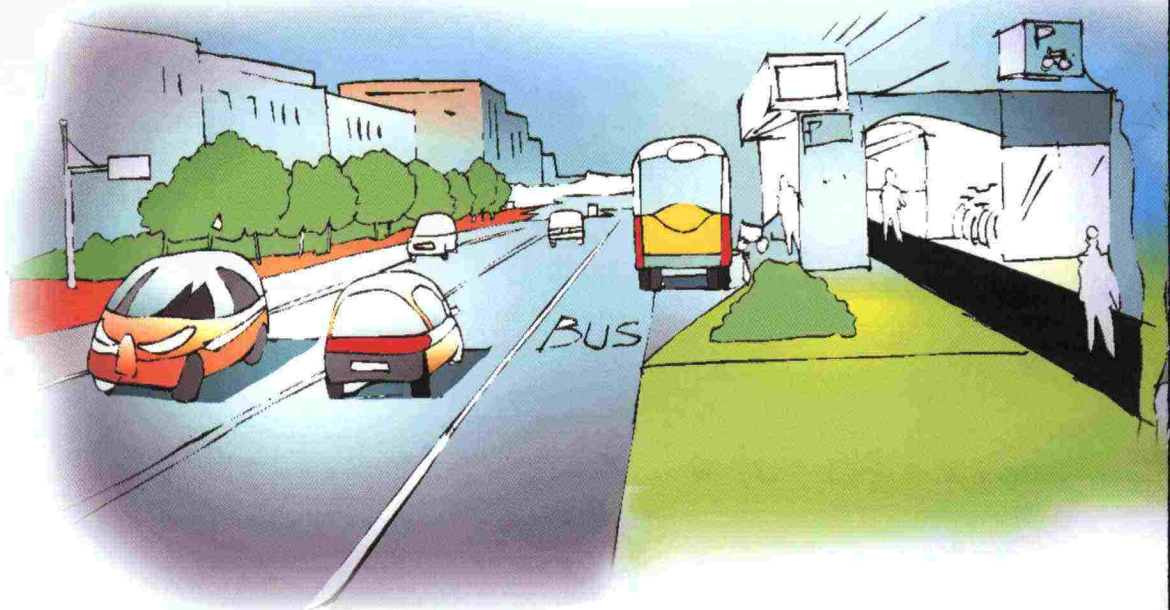
Joukkoliikenteen olosuhteita suurilla kaupunkiseuduilla on parannettu erilaisin etuisuusjärjestelyin. Joukkoliikenne on nykyistä sujuvampaa. Entistä useammalla on todellinen mahdollisuus valita kulkutapa ainakin työmatkaliikenteessä.

Kevyen liikenteen olosuhteet ovat parantuneet. Yhtenäisiä jalankulku- ja pyöräilyverkostoja on kehitetty yhteistyössä kuntien kanssa. Verkon eheyteen, helppokäyttöisyyteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota.



Liikkumisolosuhteet verrattuna nykytilanteeseen





Teiden ja katujen hoidossa on otettu huomioon jalankulun ja pyöräilyn sekä niihin liittyvän joukkoliikenteen erityistarpeet. Porrastettuja nopeusrajoituksia on lisätty liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Raskaan liikenteen yhteydet terminaaleihin ja muihin keskeisiin kohteisiin ovat pääosin sujuvat ja toimintavarmat. Näillä reiteillä liittyvät on mitoitettu ottamalla huomioon tavaraliikenteen tarpeet. Raskasta liikennettä ohjataan tiejärjestelyin, tiedottamisella ja viitoituksella mahdollisimman paljon keskustojen katuverkon ohi. Vaarallisten aineiden kuljetuksia ohjataan asuntoalueiden ulkopuolelle. Sattamien läheisyyteen ja pääkaupunkiseudun reuna-alueille on järjestetty raskaiden ajoneuvojen palvelualueita. Pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla liikenteen yleinen ruuhkaisuus haittaa tavaraliikenteen sujuvuutta.

Kaupungeissa ja taajamissa henkilöautoliikenteen sujuvuus on hyvä. Taajaman läpikulkeva liikenne järjestetään ympäröivän maankäytön ehdoilla. Taajamien keskusta-alueita on jäsennelly ja autoliikenteen nopeuksia alennettu. Teiden hoidon ja ylläpidon taso on nykyisellään.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden on panostettu. Kevyen liikenteen väyliä on

rakennettu lisää, ja niiden talvihoitoa on parannettu. Ongelmia kuitenkin on edelleen siellä, missä kevyt liikenne ja autoliikenne käyttävät samoja väyliä. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä on parannettu pysäkkijärjestelyillä sekä parantamalla liityntäpysäköinti- ja saattomahdollisuuksia.

Raskasta liikennettä on edelleen taajamien katu- ja tieverkossa. Sitä ohjataan tiedotuksen avulla muille reiteille. Suurilla autoilla tapahtuvissa kaupan kuljetuksissa saattaa esiintyä ongelmia.

Päätieverkon liikenneolosuhteet ovat hyvät. Pitkiä yhtenäisiä moottoritiejaksoja on Helsingistä Turkuun, Tampereelle, Heinolaan (Lusiin) ja Koskenkylään. Yksittäisiä moottoritiejaksoja on myös suurimilla kaupunkiseuduilla. Etelä-Suomen pääteillä sekä suurimpien kaupunkien läheisyydessä autoliikenne jonoutuu työmatkaliikenteen ja viikonloppuliikenteen aikana. Muina aikoina liikenne on sujuvaa ja matka-aikojen ennustettavuus on hyvä. Toimivuudeltaan heikoimmat päätieverkon yhteysvälit on korjattu, ja niiden liikenneturvallisuutta on parannettu.

Elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus pääteillä on turvattu. Levähdys- ja



palvelualueita on kehitetty myös raskaan liikenteen tarpeisiin. Erikoiskuljetusreitit mahdollistavat massaltaan ja mitoiltaan suuret kuljetukset sekä niiden reaaliaikaisen seurannan.

Talvinopeusrajoitukset ovat edelleen käytössä. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi joidenkin tiejaksojen nopeustasoa on laskettu pysyvästi. Liikenne- ja keliolosuhteiden mukaan muuttuvia nopeusrajoituksia ja tiedottamista liikenteen häiriöistä ja muuttuvista olosuhteista on lisätty. Tietoa on saatavilla reaaliaikaisesti monilla viestintävälineillä. Liikenneympäristöä on pehmennetty liikenneonnettomuuksien seurauksien lieventämiseksi. Palvelu-, levähdys- ja pysäköintialueiden palveluja on parannettu.

Meluhaitat päätien varsilla ovat lisääntyneet meluntorjuntatoimenpiteistä huolimatta. Suolan käyttöä on vähennetty ja pohjaveden suojauksia rakennettu. Liukaudentorjunnan pohjavesihaitat ovat vähentyneet.

Haja-asutusalueella henkilöautoliikenne on tärkein kulkumuoto. Julkinen liikenne

keskittyy koululaisliikenteen ja muiden kunnan maksamien kuljetusten sekä peruspalvelutasoisen asiointiliikenteen järjestämiseen. Alempiasteisen tieverkon hoidossa ja kunnostuksessa otetaan huomioon alueelliset erityispiirteet ja paikallisten elinkeinojen tarpeet. Päivittäiset liikenneolosuhteet pysyvät tyydyttävinä. Ympäri vuotinen liikennöitävyys on mahdollista, vaikka vähäliikenteisillä teillä on edelleen kelirikosta aiheutuvia painorajoituksia. Huonoilla keleillä on varauduttava normaalia pidempiin matka-aikoihin.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta haja-asutusalueilla on parannettu. Uusia kulkuyhteyksiä on järjestetty käyttämällä rinnakkais- ja yksityistieverkkoa. Uusia väyliä ja alikulkuja on rakennettu pääteiden varsille sekä koulujen, palveluiden ja harrastuspaikkojen läheisyyteen.

3.4 TIENKÄYTTÄJIEN ODOTUKSET JA TIENPIDON LINJAUKSET

Tienpitoon kohdistuu runsaasti tienkäyttäjien ja yhteistyötahojen odotuksia. Tämä suunnitelma ei vastaa kaikkiin odotuksiin. Huomattavia puutteita jää esimerkiksi alempiasteiselle tieverkolle ja suurille kaupunkiseudulle. Suunnitelma jättää kuitenkin tiepiireille liikkumavaraa, joka voidaan suunnata alueellisten tarpeiden ja kehitysnäkymien mukaan. Kaikkiin alueellisiin tarpeisiin ei kuitenkaan pystytä vastaamaan. Tieverkolle jää sujuvuusongelmien lisäksi turvallisuus- ja ympäristöongelmia. Kaikilla tavoitealueilla edetään kuitenkin oikeaan suuntaan.

Pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla on toimivuusongelmia, vaikka sisääntulo- ja ohikulkuteitä on parannettu ja liikenteen ohjausta tehostettu. Kaupunkiseuduille laadittuihin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin sisältyy runsaasti autoliikenteen kapasiteettihankkeita, jotka eivät toteudu suunnitelmakaudella. Kaupunkiseuduilla ei tehdä meluntorjuntaa arvioidun tarpeiden mukaisesti, ja melualueella asuvien henkilöiden määrä kasvaa.

Muilla kaupunkiseuduilla ja taajamissa ei tehdä laajoja ohikulku- ja sisääntuloteiden parantamishankkeita, vaan toteutetaan ensisijaisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Ympäristön parantamista toteutetaan yhteistyöhankkeina kuntien kanssa. Näillä toimilla taajamakuva jää pääosin nykyiselleen. Kaupunkien, taajamien ja kylien läheisyyteen toivotaan usein kevyen liikenteen väylien rakentamista. Kevyen liikenteen väylien rakentamista ja nykyisten väylien parantamista lisätään nykyisestä, mutta se ei riitä täyttämään kaikkia odotuksia.

Päätteiden kehittämiseen kohdistuu paljon odotuksia, joista vain osa voidaan toteuttaa. Laatusuhteet paranevat liikenteen kannalta merkittävästi vain muutamilla runkoverkon yhteysväleillä. Muilta osin runkoverkkoa kehitetään parantamalla ongelmallisimpia kohtia. Muulla päätieverkolla tehdään vain pieniä parannuksia.

Kaikille I-luokan pohjavesialueille ei ole mahdollista toteuttaa pohjaveden suojausta. Suojauksista tehdään vain kiireellisimmät.



Alemman tieverkon hoidon tason parantaminen on tienkäyttäjien ja yhteistyötahojen toive. Merkittävään hoidon tason parantamiseen ei kuitenkaan ole mahdollisuuksia. Tehdyt linjaukset turvaavat tämän tieverkon päivittäisen liikennöitävyyden ja nykykunnan. Varsinkin elinkeinoelämä on toivonut kuntakeskuksia yhdistävien seututeiden parantamista. Seututeiden liikenneolosuhteita parantavia toimenpiteitä on kuitenkin mahdollista tehdä varsin vähän.

Tieverkon rakenteellisen kunnan

heikkeneminen pysäytetään, mutta kuntoa ei voida palauttaa aikaisemmalle hyväälle tasolle. Liikkumisolosuhteita sorateillä ei voida merkittävästi parantaa. Teiden kunto säilytetään nykyisellään ja päällystämistä tehdään vain muutamissa kohteissa. Kelirikkoa ja painorajoituksia on edelleen, vaikka kelirikko-kohteiden poistamista jatketaan.

Pääosa lossi- ja lauttapaikoista sijaitsee alemmalla tieverkolla. Suunnittelukauden alkupuolella noin kolmasosa losseista korvataan silloilla. Olemassa olevien siltojen peruskorjaukseen lisätään rahoitusta, mutta siltojen ikääntyminen aiheuttaa lisääntyviä korjauspaineita erityisesti suunnittelukauden lopulla.

Kevyen liikenteen väyliä tarvitaan myös alemmalla tieverkolla kylien ja koulujen kohdalla. Kevyen liikenteen väyliä voidaan toteuttaa kiireellisimpiin kohteisiin.



4. Jos lähtökohdat muuttuvat



Tienpidon linjaukset 2015 perustuu erilaisiin yhteiskunnan ja liikenteen kehitymistä koskeviin oletuksiin, liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettuihin tavoitteisiin sekä yhteistyötahojen ja tienkäyttäjien odotuksiin. Tienpidon rahoitustasossa ja yleisen tieverkon laajuudessa ei oleteta tapahtuvan olennaisia muutoksia nykyiseen verrattuna.

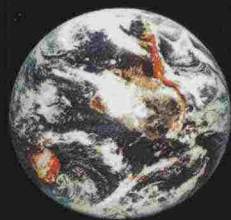
Tulevaisuus tuskin kehitty kaikilta osin sellaiseksi kuin työssä on oletettu. Muutokset tapahtuvat yleensä hitaasti. Kehityksen suuntaa ja nopeutta on ennusmerkkien avulla kuitenkin mahdollista jossain määrin ennustaa. Viiden vuoden välein linjaukset tarkistetaan vastaamaan tulevaisuuden yhteiskunnan ja liikkumisen kulloinkin näköpiirissä oleviin haasteisiin.

Jotkut muutokset voivat kuitenkin tapahtua varsin nopeasti. Monet yhteiskunnan muutokset saattavat vaikuttaa paljonkin liikenteen kysyntään tai ominaisuuksiin. Arvostusten muutokset voivat vaikuttaa yhteiskunnallisen varainkäytön prioriteetteihin tai liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettuihin tavoitteisiin. Odottamatomat, vaikutuksiltaan merkittävät toimintaympäristön, tavoitteiden tai resurssien muutokset saattavat pudottaa valituilta

linjauksilta pohjan pois ja linjauksia on muutettava. Linjausten uudelleenarviointiin johtaisivat esimerkiksi seuraavat seikat:

- Tienpidon rahoitustason hyvin merkittävä poikkeaminen linjausten lähtökohdanna olleesta tasosta.
- Olennaiset muutokset liikennejärjestelmän rahoitusvastuissa.
- Henkilöautoliikenteen määrän olennainen vähentyminen, joka voi johtua esim. polttoaineen hinnan noususta tai autonkäyttöä koskevista rajoitteista.
- Venäjän suunnan kuljetusten ja liikenteen olennainen lisääntyminen.
- Merkittävät muutokset Tielaitoksen väylänpidon vastuussa.
- Merkittävät muutokset liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa tavoitteissa tai niiden keskinäisissä painotuksissa.

Oletettavampaa on, että linjauksiin vaikuttavien reunaehtojen tai perusoletusten muutokset ovat maltillisia tai joku kehityssuunta ei toteudu ennustetulla tavalla. Tällöin on muutettava valitun linjan toteuttamistapaa.



Rahoitustason muuttuessa

Rahoituksen taso saattaa poiketa lähtökohtana olleesta 4,4 miljardin markan tasosta puoleen tai toiseen. Toisaalta tienpito itsessään saattaa kallistua tai halventua. Tienpidon kustannustason nousu pakottaa vähentämään tienpidon määrää. Toiminnan tehostumisen ja hintojen halpenemisen kautta puolestaan rahoitustaso "nousee" : samalla rahalla voidaan tehdä enemmän. Linjauksia tarkistetaan silloin seuraavalla tavalla:

Oletettua alhaisemmalla rahoitustasolla tai kustannustason nousussa turvataan ensisijaisesti tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus ja liikenneturvallisuus. Rahoitustason laskusta suurin osa kohdistuu liikenteen sujuvuutta parantaviin laajennus- ja uusinvestointeihin.

- Liikenneturvallisuutta säilyttävät ja parantavat toimet ovat etusijalla. Tarve myös tieliikenteen nopeuksien hillintään kasvaa.
- Teiden päivittäisen hoidon laatutaso säilytetään suunnitellulla tasolla.
- Päälystettyjen teiden ja siltojen raken-

teellisen kunnan heikkenemistä ei saada kokonaan pysäytettyä, vaan huonokuntoisiksi luokiteltujen päällystettyjen teiden määrä lisääntyy vuodessa noin 100 km.

- Sorateiden runkokelirikon aiheuttamia haittoja vähennetään suunnitellulla tavalla. Sen sijaan sorateiden päällystäminen on vähäistä.
- Pääteiden kehittämistä hidastetaan. Suunnittelukaudella toteutetaan liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta kiireellisimmät kehittämistoimenpiteet. E18-tien Turun ja Helsingin väliltä puuttuvaa moottoritieosuutta ei ole mahdollista toteuttaa ilman erillispäätöksiä hankkeen rahoituksesta.
- Kaupunkiseuduilla ja taajamissa ohikulku- ja sisääntuloteiden parantamista hidastetaan.
- Alueellisia tarpeita voidaan kaiken kaikkiaan vain hyvin rajallisesti ottaa huomioon.

Oletettua korkeammalla rahoitustasolla tai tienpidon kustannusten laskiessa kohdennetaan tienpidon toimia suunniteltua enemmän laajennus- ja uusinvestointeihin liikenteen olosuhteiden ja liikenneympäristön parantamiseksi.

- Teiden päivittäisen hoidon laatu tasoi-
lytetään suunnitellulla tasolla.
- Päälystettyjen teiden ja siltojen raken-
teellisen kunnon heikkeneminen pysäy-
tetään suunniteltujen linjausten mukai-
sesti.
- Sorateiden parantamisessa ja päälystä-
misessä alueellinen liikkumavara lisään-
tyy jonkin verran. Yleisestikin paikalliset
tarpeet voidaan ottaa paremmin huomi-
oon.
- Pääteiden kehittämistä nopeutetaan.
E18-tien itäsuunnan moottoritiehankkei-
den käynnistäminen ajoittuu tällöinkin
vasta suunnittelukauden lopulle.
- Kaupunkiseuduilla ja taajamissa ohikul-
ku- ja sisääntuloteiden parantamista no-
peutetaan.

Valtion budjetin ulkopuolinen rahoitus saattaa muuttaa tienpidon toimintalinjoja tai hankkeiden prioriteetteja. Liikennejärjestelmän kehittämiseen "korvamerkityt" alueelliset tienkäyttömaksut suurilla kaupunkiseuduilla saattaisivat mahdollistaa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjen toimien toteuttamisen nopeammin kuin perinteisellä budjettirahoituksella. Aluetullien vaikutus tienpidon linjauksiin kyseisillä kaupunkiseuduilla saattaisi olla merkittävä, mutta muilta osin tienpidon toimintalinjat säilyisivät ennallaan. Kuntien tai elinkeinoelämän osallistuminen tiehankkeiden rahoitukseen mahdollistaa suunniteltua useamman hankkeen toteuttamisen, mutta ei muuta hankkeiden keskinäistä kiireellisyysjärjestystä. Jos liikennejärjestelmän rahoitusvastuut olennaisesti muuttuvat, on tienpidon linjaukset tarpeen uudistaa kokonaan.

Tieliikenteen kysynnän muuttuessa

Tieliikenteen kysyntä saattaa kehittyä kokonaisuutena tai painottua alueellisesti toisin kuin linjauksia laadittaessa on oletettu. Kysynnän määrän tai laadun muutokset voivat johtua muutoksista yleisessä talouskehityksessä, tieliikenteen hinnoittelussa tai muissa ohjauskeinoissa, arvostuksissa, yhdyskuntien rakenteessa, teollisuuden rakenteessa tai kuljetusten suuntautumisessa.

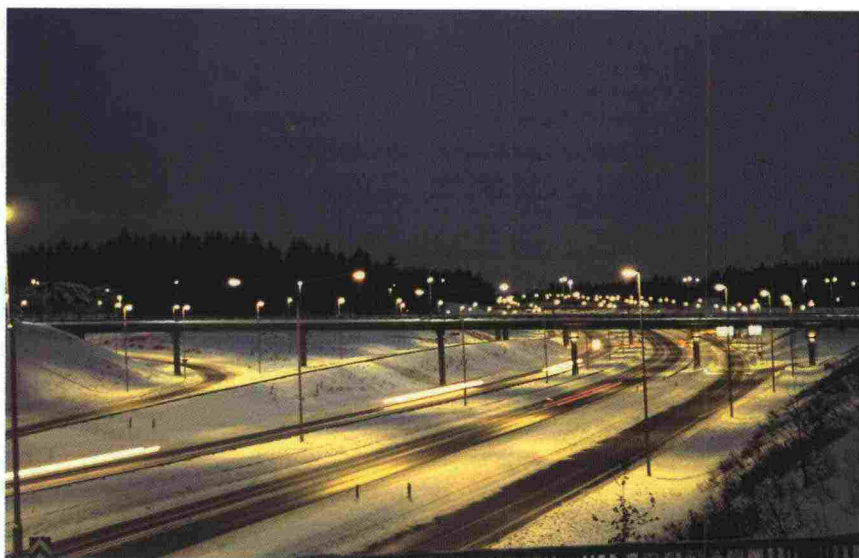
Aluerakenteen kehityksen suunta on merkittävin tieliikenteen kysyntäennusteen epävarmuustekijä. Nykyinen kehityssuunta voi muuttua ja muuttoliike kääntyä takaisin maaseudulle. Etätyön yleistyminen, eläkeläisten lisääntyvä osa-aika-asuminen kesämökeillä ja uusien elinkeinojen kuten elämys- ja maatilamatkailun, pienimuotoisen teollisuuden sekä luomuviljelyn menestys edistävät tätä kehitystä. Samalla kaupunkiseutujen väestönkasvu hidastuu.

Tienpidon linjaukset kestävät melko hyvin tieliikenteen kysynnän poikkeamat oletusta. Maaseudun vähäliikenteisellä tieverkolla linjausten mukainen palvelutaso riittää tyydyttämään myös huomattavasti oletettua suuremman liikenteen määrän. Toisaalta oletettua vähäisempikään liikenne ei heikentäisi päivittäisen hoidon ja teiden ylläpidon tasoa eikä merkittävästi vapauttaisi resursseja muuhun käyttöön. Kaupunkiseuduilla ja päätieverkolla liikenteen kannalta ongelmallisia kohteita on ilman liikenteen kasvuaakin nähtävissä mittavasti enemmän kuin mihin linjausten pohjana ollut rahoitustaso riittää. Toisaalta, vaikka liikenne pääteillä ja kaupunkiseuduilla kasvaisi oletettua enemmän, ei niihin kohdistuvaa rahoitusosuutta voida nostaa tinkimättä koko tieverkon liikennöitävyyden tasosta. Toimenpiteiden priorisoinnilla on mahdollisuus reagoida liikenteen kysynnän muutoksiin.

Ohjauksen tai organisaation muuttuessa

Liikennepolitiikan muutokset tai liikennepoliittisten tavoitteiden painotusten muutokset vaikuttavat suoraan tienpidon linjauksiin. Nyt laaditut linjaukset perustuvat tämänhetkiseen liikennepolitiikkaan. Vuoropuhelua liikenneministeriön kanssa käydään jatkuvasti. Jos liikennepolitiikassa tai tavoitteiden painotuksissa tapahtuu nopeita, merkittäviä muutoksia, on tienpidon linjaukset uudistettava kokonaisuudessaan. Vähäisiin painotusten muutoksiin on mahdollista reagoida peruslinjausten puitteissa. Tienpidon linjaukset tarkistetaan liikennepolitiikan linjausten mukaisiksi joka tapauksessa noin viiden vuoden välein.

Tielaitoksen organisaation uudistaminen virastona toimivaan tiehallintoon ja liikelaitoksena toimivaan tuotantoon ei toteutuessaan vaikuta tienpidon linjauksiin. Tienpidon linjauksista ja niiden toteutumisesta tienpidossa vastaa tiehallinto.

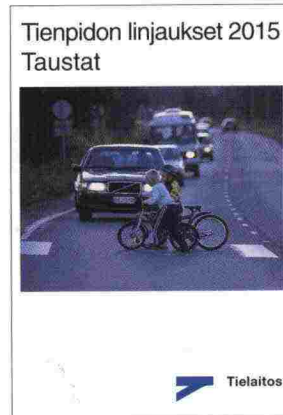
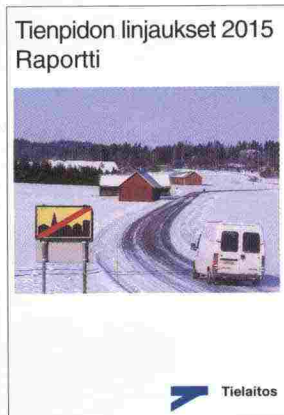




Tiesitkö, että...

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

Tienpidon linjaukset 2015 -julkaisut



myös ruotsiksi ja englanniksi

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

Painopaikka: Suomen Painotuote Oy, Helsinki 2000

Valokuvat: Seppo Sarjamo, sivut 1, 8, 10, 11, 15, 18, 28, 44 ja 45, Antero Aaltonen, sivut 9, 17, 34, 38 ja 39, Tuula Säämänen, sivut 7 ja 49, Ari Pirttisalo, sivut 24 ja 30, Annu Tulonen, sivu 5, Hannu Bask, sivu 34, Timo Perälä, sivu 29 ja Olli Penttinen, sivu 35.