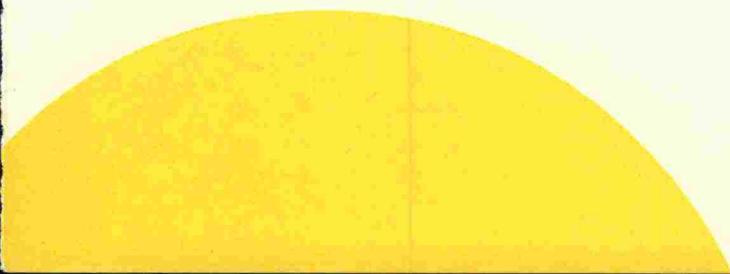




TIEHALLINTO

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2002-2005



Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2002-2005

TIEHALLINTO

Helsinki 2001

Kannen kuva: Rismo Virpimäki

ISBN 951-726-713-4

TIEH 1000034

Edita Oy
Helsinki 2001

Julkaisua saatavana:
Tiehallinto, julkaisumyynti
telefaksi 0204 22 2652
e-mail julkaisumyynti@tiehallinto.fi



Painotuote

TIEHALLINTO
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 150

Esipuhe

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman 2002–2005 keskeisinä lähtökohtina ovat viime vuonna valmistuneet tienpitoa ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat pitkän aikavälin suunnitelmat sekä valtioneuvoston keväällä 1999 tekemä rahoituksen kehyspäätös.

Linjausten mukaisesti tieverkon päivittäinen liikennöitävyys ja kunto sekä liikenneturvallisuus varmistetaan ensisijaisesti. Tiestön hoidon taso säilytetään nykyisellään ja tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään kohdentamalla aiempaa enemmän rahoitusta ylläpito- ja korvausinvestointeihin. Liikenneturvallisuutta parannetaan toteuttamalla tehokkaita turvallisuustoimia ja nopeuden säätelyä sekä parantamalla yhteistyötä muiden organisaatioiden kanssa.

Maarakennusalan kustannustaso kääntyi monen vuoden jälkeen nousuun ja nousu näyttää jatkuvan muuta rakennusalaa nopeammin. Erityisen nopeaa on nousu ollut öljytuotteiden hinnoissa. Kustannustason nousun vuoksi Tiehallinto esittää perussuunnitelmaan, että valtioneuvoston antamaa perustienpidon suunnittelukehystä korotettaisiin 250 milj. mk. Kehittämisinvestoinneissa kustannustason nousua tarkastellaan tapauskohtaisesti. Vaihtoehtona on lisäksi tarkasteltu tienpitoa annettujen rahoituskehysten mukaisesti.

Suunnitelmassa esitetään perustienpidon rahoituksen tavoitetasoksi nykyhinnoilla 3500 milj. mk. Tällä rahoitustasolla voidaan turvata tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus ja pysäyttää tieverkon kunnon heikkeneminen. Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointeja voidaan toteuttaa perussuunnitelmassa pääosin nykyisessä laajuudessa, kehyspäätösvaihtoehdossa selvästi vähemmän. Perustienpidon rahoituksen tavoitetaso on mahdollista saavuttaa käyttämällä kilpailun avaamisesta asteittain saatavat säästöt perustienpitoon sekä siirtämällä uusien kehittämisinvestointien aloitusta. Uusia suuria tiestön kehittämisinvestointeja voidaan aloittaa ilman erillisrahoitusta vasta vuonna 2004.

Liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta julkisti viime vuoden lopulla suunnitelman liikenneturvallisuuden parantamiseksi vuosina 2001–2005. Suunnitelma sisältää myös tehostettuja toimia erityisesti päätieverkon turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteitä ei kuitenkaan ole mahdollista toteuttaa suunnitelman mukaisessa laajuudessa tienpidon nykyisin painotuksin ilman erillisrahoitusta. Valtioneuvosto tekee neuvottelukunnan suunnitelman pohjalta periaatepäätöksen alkuvuodesta 2001. Tiehallinto tekee tämän pohjalta tarvittavat tarkistukset tienpidon linjauksiin ja suunnitelmiin.

Tiehallinto on viime vuosina säännöllisesti selvittänyt asiakkaiden tyytyväisyyttä tienpitoon Uusimman tutkimuksen mukaan kesän liikenneoloihin ollaan pääosin tyytyväisiä. Tyytymättömyyttä on alemman luokan tiestön päällysteiden ja sorateiden kuntoon. Talviliikenteessä on oltu tyytyväisiä päätieverkon hoitoon. Sen sijaan alemman luokan teiden sekä jalankulku- ja pyöräteiden hoitoon on oltu tyytymättömiä. Kokonaisuudessaan tyytyväisyys tie- ja liikenneoloihin on viime vuosina säilynyt suunnilleen samalla tasolla.

Vuonna 2000 tehtiin pitkään valmisteltu päätös Tielaitoksen jakamisesta Tiehallinto-nimiseen virastoon ja Tieliikelaitos-nimiseen valtion liikelaitokseen. Suunnitelmakauden haasteena on uudistuksen hallittu toteuttaminen ja tienpidon avaaminen asteittain kilpailuun vuoteen 2005 mennessä. Tiehallintoa kehitetään koko liikennejärjestelmää palvelevana tienpidon ja tielikenteen asiantuntija- ja tilaajavirastona.

Pääjohtaja



Eero Karjaluoto

Sisältö

1	TOIMINTAYMPÄRISTÖ	7
1.1	Suunnittelun lähtökohdat	7
1.2	Kustannustason nousu	7
1.3	Suunnitelmakauden haasteet	8
2	PERUSSUUNNITELMA	9
2.1	Tienpidon strategia	9
2.1.1	Tienpidon yleistavoitteet	9
2.1.2	Tienpidon painotukset	10
2.1.3	Tavoitealue	10
2.1.4	Tienpidon rahoituksen käyttö	14
2.2	Tienpidon toimenpiteet	16
2.2.1	Perustienpito	16
2.2.2	Tieverkon kehittämisinvestoinni	21
2.3	Vaikutukset	23
3	KEHYSPÄÄTÖSVAIHTOEHT	25
3.1	Lähtökohdat	25
3.2	Rahoituksen käyttö	25
3.3	Vaikutukset	26
4	TIEHALLINTO	26
4.1	Siirtymäkausi 2001–2004	27
4.2	Arvot ja visio	27
4.3	Tiehallinnon kehittämissstrategiat	28
4.3.1	Asiantuntijarooli	28
4.3.2	Asiakaslähtöisyys	29
4.3.3	Organisaatio	29
4.3.4	Avainprosessit	30
4.3.5	Teettäminen	30
4.3.6	Henkilöstö ja osaaminen	31
4.3.7	Tiedon hallinta	31
5	VIITTEET	32
6	LIITTEET	33

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Suunnittelun lähtökohdat

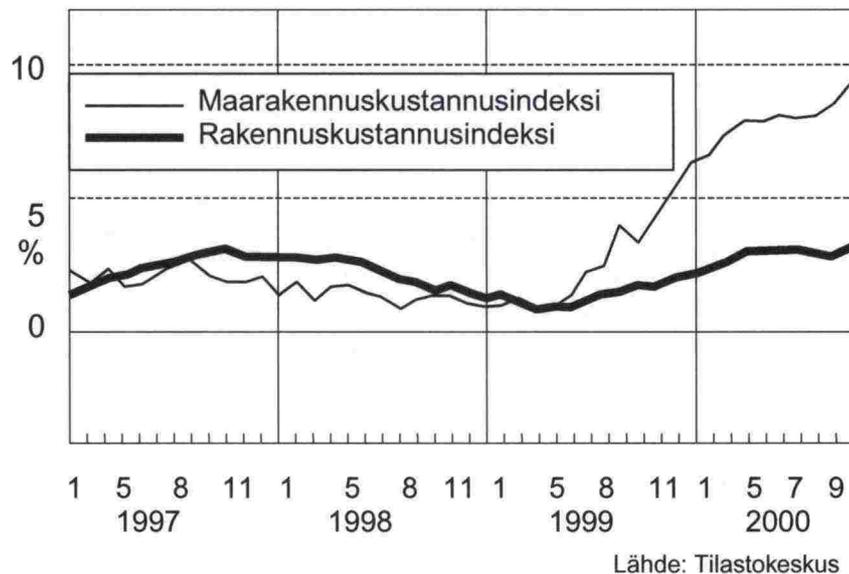
Suunnittelun lähtökohtina ovat liikenne- ja viestintäministeriön visio, suunnitelmat ja ohjeet sekä Tielaitoksen pitkän aikavälin linjaukset ja hyväksytyt strategiat:

- Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä 2025, LM 2000
- Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä, LM 1999
- valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi 28.8.1997
- Liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 2002–2005
- liikenne- ja viestintäministeriön ohje: Hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelmien laatiminen ja kehysten valmistelu vuosille 2002–2005, 29.9.2000
- Tienpidon linjaukset 2015, TIEL 1000025
- talousarvioesitys 2001.

1.2 Kustannustason nousu

Maarakennusalan kustannustason nousu 1990-luvulla on ollut hidasta vuoden 1999 puoliväliin saakka. Vuoden 1999 toukokuusta lähtien kustannustaso on lähtenyt jyrkkään nousuun, jota tienpidossa ei voitu ennakoida, eikä sitä ole tienpidon rahoituskehyksessä otettu huomioon.

Maarakennuskustannusten nousu on ollut muuta rakennusala nopeampaa.



Kuva1. Maarakennuskustannusindeksin ja rakennuskustannusindeksin vuosimuutokset.

1.3 Suunnitelmakauden haasteet

Tiehallinnon keskeinen haaste suunnitelmakaudella on Tielaitos-uudistuksen hallittu läpivienti ja tienpidon avaaminen kilpailulle siirtymäajan kuluessa.

Kustannustason noususta aiheutuva rahoitusvaje vaikeuttaa tienpitoa erityisesti vuosina 2001–2002 ennen kuin tienpidon kilpailuttamisesta saatavat hyödyt realisoituvat. Tienpidossa haasteena on turvata perustienpidossa rahoitustaso, joka turvaa kestävän tienpidon pitkällä aikavälillä. Tarvittaessa lykätään kehittämisinvestointeja.

Tiehallinnossa on hyväksytty LVM:n antamiin liikenteen yleistavoitteisiin pohjautuvat pitkän aikavälin toimintalinjat julkaisussa "Tienpidon linjaukset 2015". Linjausten mukaisesti tärkeimmät muutostarpeet TTS-kaudella ovat

- kestävän ratkaisun löytäminen tieverkon kunnon säilyttämiseksi
- tiukkeneviin liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteisiin vastaaminen
- päätieverkon kehittämisen ja ylläpidon toimintalinjojen tarkistaminen
- suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien ongelmien lieventäminen.

Tieverkon kunnon säilyttäminen nykytasolla on pitkän aikavälin tavoitteena. Viime vuosina kuntoon käytetyllä panostuksella tieverkon kunto heikkenee hitaasti. Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan toimintalinjojen tarkistamista ja tienpidon painotusten uudelleen arvioimista. Päälylystämässä on kehitettävä uusia ratkaisuja ja menetelmiä. Suunnitelmakauden haasteena on kestävän tienpidon alueellisten investointitarpeiden yhteensovittaminen.

Asiakaspalautteessa alemman luokan tieverkon kuntoon on oltu tyytymättömiä. Siltojen rakenteellisen kunnon säilyttäminen pitkällä aikavälillä edellyttää suunnitelmakaudella lisäpanostusta.

Liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteet ovat koko ajan tiukkenemassa samanaikaisesti, kun tavoitteisiin pääsemiseksi tienpidon nykyisillä toimenpiteillä ja toiminnan painotuksilla on entistä vähemmän mahdollisuuksia.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvaamiseksi edellyttäisi vuoden 2005 mennessä noin 35 liikennekuoleman vähentämistä tienpitotoimenpitein. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoitteeksi muutettuna se merkitsee noin 60–70 heva-onnettomuuden vähenemää vuositasolla. Tavoitteeseen pääseminen edellyttäisi uusien toimenpiteiden ja tienpidon painotusten käyttöönottoa ja asenteellista muutosta liikenneturvallisuuteen suhtautumisessa.

Päätieverkon kehittämistä varten laaditaan parhaillaan pitkän aikavälin linjauksiin pohjautuvaa päätiestrategiaa ja toimintalinjoja. Linjausten mukaan pääteiden kehittäminen suunnataan liikenteellisesti merkittävimmälle runkoverkolle. Pääteiden liikenteellisiä tavoitteita tarkistetaan ja kehittämistoimet suunnataan päätieverkon pahimpien pullonkaulojen poistamiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Toimintalinjan muutos merkitsee jo laadittujen hankesuunnitelmien uudelleen tarkastelua, vaihteittain parantamista ja vain tehokkaimpien ja liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamista.

Kaupunkiseutujen liikenteen kasvu aiheuttaa lisääntyviä sujuvuusongelmia. Suunnitelmakaudella luodaan kaupunkiväylien kehittämisen toimintalinjat, joissa selvitetään, millaisilla hankkeilla, minkälaisella aikataululla ja millä ehdoilla kaupunkiseuduille investoidaan. Hankkeissa painotetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimivuutta lisääviä hankkeita. Autoliikenteen pullonkauloista voidaan poistaa vain pahimmat.

Tämä merkitsee tehtyjen liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä hankesuunnitelmien ja ohjelmien uudelleen tarkastelua sekä uusien yhteistyömuotojen hakemista suunnittelussa, rahoituksessa ja liikenteen hallinnassa liikenteen toimivuuden turvaamiseksi.

2 PERUSSUUNNITELMA

Toiminta- ja taloussuunnitelma on tehty liikenne- ja viestintäministeriön ohjeiden mukaan vuoden 2001 kustannustasoon. **Perussuunnitelmassa** on otettu huomioon kustannustason nousu. Vaihtoehtoisesti on tienpitoa tarkasteltu **kehyspäätöksen mukaisella rahoituksella** ilman kustannustason nousun korvaamista rahoituskehyksessä. Kehyspäätöksen mukaista vaihtoehtoa on käsitelty luvussa 3.

2.1 Tienpidon strategia

2.1.1 Tienpidon yleistavoitteet

Tienpidon yleistavoitteet on määritelty Tienpidon linjaukset 2015 -julkaisussa. Ne pohjautuvat liikenne- ja viestintäministeriön liikenteen toimintalinjoissa annettuihin liikennejärjestelmää koskeviin tavoitteisiin.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus:

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

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset:

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

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo:

- ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista
- ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset tarpeet eri tavoin kehittyvillä alueilla.

- *turvata henkilöliikenteen toimintaedellytykset kaikille väestöryhmille*
- *parantaa etenkin suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä*

Liikenneturvallisuus:

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

Ympäristö:

- *edistää kansallisen ilmastostrategian toteutumista*
- *vähentää tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesiriskejä ja meluhaittoja*
- *sopeuttaa tieliikenteen ratkaisut kaupunki- ja taajamarakenteeseen*
- *edistää arvokkaiden luonto- ja kulttuurialueiden säilyttämistä*
- *edistää luonnon monimuotoisuutta ja luonnonvarojen säästeliästä käyttöä*

2.1.2 Tienpidon painotukset

Tienpidon painotuksissa noudatetaan hyväksytyjä tienpidon pitkän aikavälin linjauksia.

Suunnitelmakaudella tienpidon rahoitusnäkymät edellyttävät toiminnan painopisteen keskittämistä entistä selvemmin

- tieverkon päivittäisen liikennekelpoisuuden turvaamiseen
- tieverkon kunnan säilyttämiseen
- liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Elinkeinoelämän tarpeita seurataan ja esille tulevien ongelmien poistaminen investoinnein ja muilla tavoin on toiminnassa etusijalla.

Muita keskeisiä alueita ovat ympäristöhaittojen ehkäiseminen, joukko- ja kevyen liikenteen aseman parantaminen sekä liikkumisen sosiaalisen tasa-arvon tukeminen tienpidossa.

Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo on liikenne- ja viestintäministeriön visiossa noussut yhdeksi liikennepolitiikan tavoitealueeksi. Suunnitelmakaudella se merkitsee tienpidon tarkastelemista eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusien ja toimintaesteisten kannalta ja toimintalinjojen määrittelemistä sille, miten tienpitotoimilla tuetaan liikkumisen sosiaalisen tasa-arvon ja oikeudenmukaisuuden toteutumista.

2.1.3 Tavoitealueet

Liikenneturvallisuus

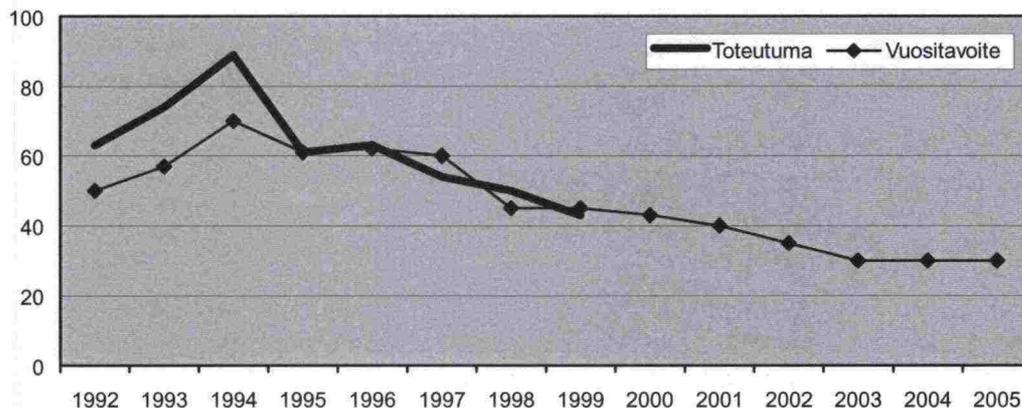
Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan liikenneturvallisuussuunnitelman "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005" mukaan liiken-

nejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Tienpidossa tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva vähentäminen ja liikenneturvallisuusvision sisäistäminen tienpidon suunnittelun lähtökohdaksi. Valtioneuvoston periaatepäätös vuodelta 1997 tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi merkitsee noin 35 liikennekuoleman vähentämistä tienpitotoimenpiteillä vuosina 2001–2005.

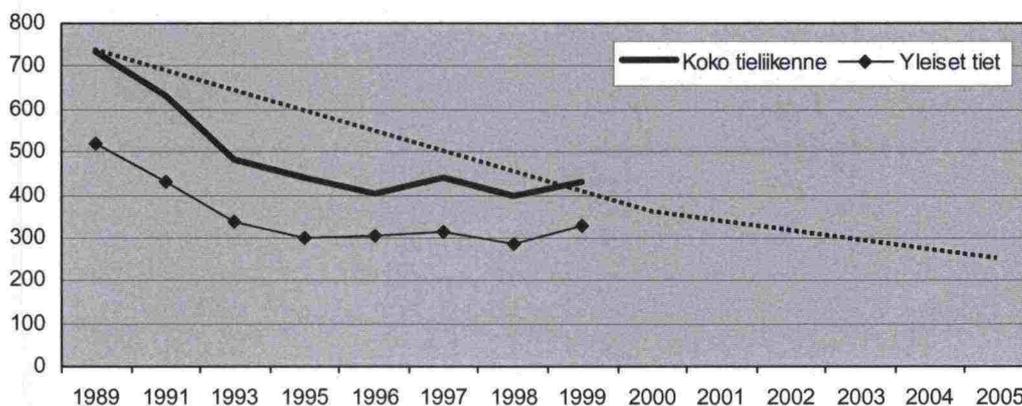
Suunnitelmakaudella 2002–2005 on tavoitteena laskennallinen 125 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä. Vuosittainen ohjeellinen jakautuma on 35 hevan vähenemä vuodelle 2002 sekä 30 hevan vähenemä vuosille 2003–2005.

Heva-vähennemä



Kuva 2. Heva-vähennemälle asetetut vuositavoitteet ja toteutuma.

Kuolleita



Kuva 3. Tieliikenteessä kuolleet ja valtioneuvoston periaatepäätöksen 1997 mukainen tavoite liikenneturvallisuustyölle vuodelle 2005.

Tiehallinto vastaa turvallisuushaasteisiin omaa toimintaansa kehittämällä, toteuttamalla liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan esittämää nopeussäätelyä ja tehokkaita turvallisuustoimia sekä parantamalla yhteistyötään muiden organisaatioiden kanssa. Näin toimitaan:

- Sisällytetään turvallisuus osaksi johtamisjärjestelmiä, teettämistoiminnan turvallisuuslaatua kehitetään ja otetaan käyttöön suunnitelmien turvallisuusauditointi.
- Taajamien nopeusrajoitukset alennetaan uuden ohjeen mukaisiksi ja selvitetään rakenteellisten tukitoimien tarve. Laaditaan tiehallinnon nopeusstrategia.
- Inventoidaan pienin toimin korjattavat turvallisuuspuutteet ja toteutetaan toimet kuten uudet kaiteet ja vanhojen täydentäminen, törmäyesteiden poisto, liittymien pienet toimet.
- Pyritään entistä parempaan tiedotusyhteistyöhön Liikenneturvan kanssa tehokkaista toimista ja ajankohtaisista ongelmista. Osallistutaan auto-maattisen nopeusvalvonnan kehittämiseen yhteistyössä poliisin kanssa. Jatketaan T&K- ja muuta yhteistyötä liikennekuolemien torjumiseksi.
- Pääteiden toimintalinjassa asetetaan erityinen paino liikenneturvallisuudelle. Strategisella projektilla S12 Pääteiden parantamisratkaisut haetaan uusia ratkaisuja, joilla voidaan estää kohtaamis- ja kevytliikenteen onnettomuuksia ja lieventää suistumisonnettomuuksien vakavuusastetta.
- Kasvavilla kaupunkiseuduilla sovitetaan yhteen liikennejärjestelmää ja maankäyttöä sekä edistetään joukkoliikenteen ja kevytliikenteen asemaa.

Liikenneturvallisuustavoitteen toteutumista seurataan vuosittain asetettavan heva-vähennemätavoitteen perusteella. Lisäksi asetetaan toiminnallisia tavoitteita sekä keskushallinnolle että piirihallinnolle.

Turvallisuusvaikutuksista 20–30 % saavutetaan perustienpidon investoinneilla, 20–30 % kehittämishankkeilla, 20–30 % nopeuden säätelyllä etupäässä taajamissa ja 20–30 % muilla toimilla.

Tiestön kunto

Päämääränä pitkällä aikavälillä on saattaa tieverkon kunto sellaiselle tasolle, että tieverkon ylläpitokustannusten ja tienkäyttäjien ajokustannusten summa on minimissä.

Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä kasvaa suunnitelmakaudella keskimäärin enintään 100 km/v. Tavoitteena on, että huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän kasvu pysähtyy suunnitelmakauden lopulla.

Siltojen kunto pidetään sellaisena, että siltojen käyttöikä ja ylläpitokustannukset ovat optimissa. Tavoitetta seurataan vuosittain mittareilla ja vuosittaisilla tulostavoitteilla. Siltojen kunnossapidon rahoitustarve kasvaa.

Sorateiden runkokelirikosta aiheutuvia haittoja liikenteelle vähennetään. Keli-rikkoa mitataan vuosittain haittaindeksillä ja toimintaa ohjataan vuosittaisilla tulostavoitteilla.

Ympäristö

Tavoitteena on tieliikenteen ja tienpidon haittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä ratkaisujen hyvä sopeuttaminen ympäristöön. Ympäristöasiat sisäistetään osaksi tienpitoa ja sen prosesseja.

Jatketaan Tielaitoksen ympäristöohjelmassa kiireellisiksi luokiteltujen pohjavesisuojausten ja meluntorjunnan toteuttamista erillisinä hankkeina tai muiden investointien osana.

Pohjavesisuojauksia tehdään keskimäärin 15 km/v. Liikennemelulta suojataan keskimäärin 4000 asukasta vuodessa.

Ympäristötavoitealueella

- vähennetään tiesuolan aiheuttamaa riskiä pohjavesille talvihoitoa kehittämällä, nopeuden säätelyllä ja pohjaveden suojauksella
- vähennetään tieliikenteen meluhaittoja hiljaisilla päällysteillä, nopeuden säätelyllä ja melusteillä
- ympäristönäkökulma sisällytetään suunnittelun, hoidon, ylläpidon ja rakentamisen teettämismenettelyihin, tuotteiden laatuvaatimuksiin ja tuottajien laatujärjestelmiin
- selvitetään tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja ja tienpitotoimien vaikutuksia niihin.

Ympäristötavoitteen toteutumista ohjataan ja seurataan vuosittaisilla tulostavoitteilla. Tiehallinto julkaisee vuosittain ympäristöraportin.

Varmistetaan auditoinnein ympäristöasioiden sisällyttäminen tienpidon prosesseihin. Vaaditaan tuottajilta ympäristöasiat sisältävä laatusuunnitelma tai laatujärjestelmä.

Liikenteen toimivuus

Tavoitteena on tieliikenteen toimivuuden turvaaminen ja parantaminen osana koko liikennejärjestelmää mukaan lukien koko tieliikenne, joukko- ja kevyt liikenne, muut liikennemuodot ja elinkeinoelämän kuljetukset. Kuljetusketjut ja henkilöliikenteen matkaketjut ovat erityisen tarkastelun kohteena.

Tiehallinnon tavoitteena on, että

- suunnitelmakaudella asiakastytyväisyys liikenteen sujuvuuteen säilyy vähintään nykyisellään
- kevyen liikenteen väyliä rakennetaan keskimäärin 100 km/v.

Tavoitealueella

- liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaa kaupunkiseuduille jatketaan yhteistyössä kuntien kanssa; vanhimmat suunnitelmat päivitetään; osallistutaan maakunnallisten liikennejärjestelmien laatimiseen
- kaupunkiväylien kehittämisen toimintalinjat laaditaan ohjaamaan investointeja kaupunkiseuduilla
- joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisesti piirikohtaisten joukkoliikenteen tarveselvitysten pohjalta

- laaditaan toimintalinjat kevyen liikenteen sujuvuuden parantamiseksi; sujuvuutta parannetaan kehittämällä ja täydentämällä kevyen liikenteen verkkoja
- liikenteen tiedottamista ja ohjausta kehitetään
- työnaikaiset sujuvuudelle aiheutuvat häiriöt minimoidaan ottamalla sujuvuus huomioon hoidon, ylläpidon ja rakentamisen teettämisessä
- elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta parantavia investointeja suunnataan tieverkon ruuhkautuville tieosuuksille sekä turvataan päivittäinen liikennöitävyys koko tieverkolla.

Tavoitteen toteutumista seurataan asiakastytyvääisyyttä mittaamalla. Lisäksi mitataan elinkeinoelämän kuljetusten matka-aikojen ennustettavuutta mittaamalla kuljetusten matka-aikoja päätieverkon tärkeimmillä jaksoilla ja selvittämällä yrityskohtaisesti ongelma-alueita.

Tienpidon taloudellisuus

Tiehallinnon tavoitteena on tienpidon tuotteiden taloudellisuuden jatkuva parantaminen ja tiehallinnon oman toiminnan tehokkuuden parantaminen.

Tiehallinnon tavoitteena on toteuttaa liikelaitosuudistus hallitusti asetettujen siirtymäsäännösten mukaisesti ja kaiken tienpidon avaaminen kilpailulle siirtymäkauden kuluessa.

Tavoitteena on kilpailun avaaminen asteittain seuraavasti

- | | |
|----------------------------|------------|
| - rakentaminen ja ylläpito | 2001–2002 |
| - suunnittelu | 2001–2004 |
| - hoito | 2001–2004. |

Kilpailuttamisella saavutettava reaalin säästötavoite suunnitelmakauden lopussa on 300 milj. mk / v.

Tavoitteen saavuttamiseksi

- sopeutetaan tiehallinnon resurssit vastaamaan tienpidon rahoituksen ja kysynnän edellyttämää tarvetta
- kehitetään mittareita oman toiminnan sekä tuotteiden taloudellisuuden arvioimiseksi
- parannetaan investointien taloudellisuuden arviointia ja kehitetään tienpidon tuotteita
- kehitetään uusia tieteknisiä ratkaisuja: poikkileikkauksia, rakenteellisia ratkaisuja.

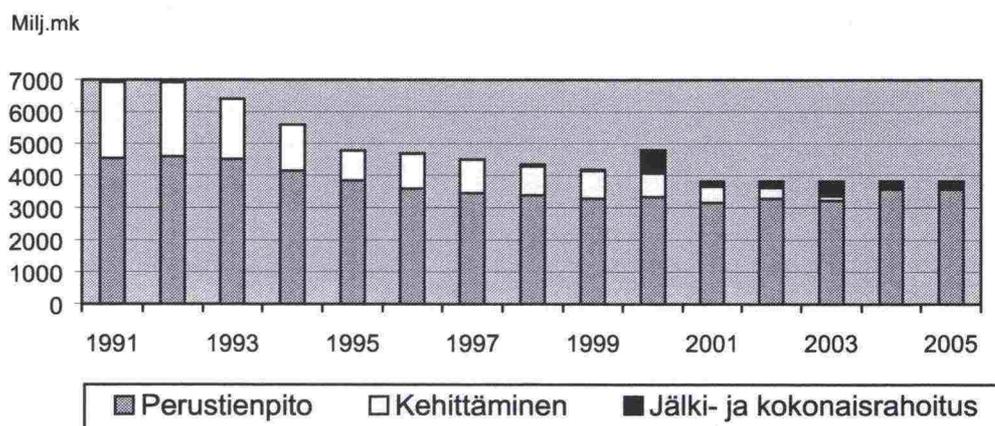
2.1.4 Tienpidon rahoituksen käyttö

Kustannustason nousu rahoituskehyspäätöksestä vuoden 1999 toukokuusta vuoden 2000 syyskuuhun on 12 %. Koko tienpidossa se merkitsee 450 milj. mk:n kustannusten nousua, josta perustienpidon osuus on 370 milj. mk. Maarakennuskustannusindeksin arvo toukokuussa 1999 oli 104 pistettä ja syyskuussa 2000 117 pistettä (1995 = 100).

Perussuunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön ohjeen mukaisesti vuoden 2001 kustannustasoon. Suunnitelmassa katetaan syyskuuhun 2000 mennessä toteutuneesta kustannustason noususta 250 milj. mk ke-

hystä korottamalla. Kustannustason nousua syyskuusta 2000 vuoteen 2001 ei ennakoita.

Kehittämisinvestoinneissa kustannustason nousua ei ole otettu huomioon, vaan kukin hanke käsitellään erikseen.



Kuva 4. Tienpidon rahoitus v. 1991–2005 vuoden 2000 kustannustasossa: v.1991–2000 toteutuma, v. 2001 TAE ja 2002–2005 kehukset.

Perustienpidon kestäväksi rahoitustasoksi on arvioitu nykyisellä kustannustasolla 3500 milj. mk, jolla voidaan turvata tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus, tiestön kunto pitkällä aikavälillä sekä välttämättömät perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit.

Perustienpidon kestävä rahoituksen turvaamiseksi

- kehittämisen rahoitusta siirretään perustienpitoon siltä osin, kun sitä ei ole sidottu jo päätettyihin hankkeisiin
- kilpailun avaamisesta asteittain saatavat säästöt käytetään perustienpitoon.

Taulukko 1. Tienpidon rahoitus momenteittain perussuunnitelmassa (kustannustaso korjattu 250 milj. mk:lla perustienpidossa).

	2002 Mmk	2003 Mmk	2004 Mmk	2005 Mmk
Tienpito	4068	4068	4068	4068
- Perustienpito	3529	3471	3500	3500
- Tieverkon kehittäminen	339	137	10	0
- Jälki- ja kokonaisrahoitushankkeet	200	460	240	100
- Uudet hankkeet	0	0	318	468
Maa-alueiden hankinta ja hoito	160	160	160	160
Yhteensä	4228	4228	4228	4228

Perussuunnitelmassa

- hoidon taso säilytetään tienpidon painotusten mukaisesti

- tiestön ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitusta nostetaan vuoteen 2005 mennessä tasolle, joka mahdollistaa tieverkon kunnon säilyttämisen
- perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien määrä säilyy suunnitelma-kaudella suunnilleen samalla tasolla; osa investoinneista ohjelmoidaan keskitetysti ja osa alueellisesti tiepiireissä
- liikenteen hallinnan rahoitus kasvaa suunnitelmakaudella noin 35 milj. mk:sta 50 milj. mk:n tasolle.

Kehittämisinvestointeja voidaan ilman erillisrahoitusta aloittaa aikaisintaan vuonna 2004 riippuen siitä, miten kustannustason nousu otetaan huomioon. Kehittämisinvestoinneissa ei kustannustason nousua ole otettu huomioon, vaan kukin hanke käsitellään erikseen.

Taulukko 2. Tienpidon rahoituksen käyttösuunnitelma, perussuunnitelma.

	2000 Arvio Mmk	2001 Arvio Mmk	2002 Arvio Mmk	2003 Arvio Mmk	2004 Arvio Mmk	2005 Arvio Mmk
MENOT						
Hoito	1218	1375	1330	1280	1240	1215
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	763	895	975	1000	1150	1150
Laajennus- ja uusinvestoinnit	734	554	603	618	504	535
Kehittämisinvestoinnit	913	935	834	597	568	568
Suunnittelu	182	185	195	200	210	210
Liikenteen hallinta	30	35	35	40	45	50
Maa-alueiden hankinta ja hoito	132	160	160	160	160	160
Tiehallinto	473	440	440	445	445	445
Tieliikelaitoksen perustamismenot	6					
Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttaminen	0	30	27	22	11	0
NETTOMENOT	4451	4609	4599	4362	4333	4333

2.2 Tienpidon toimenpiteet

Tienpito jaetaan valtion talousarviossa perustienpitoon ja tieverkon kehittämisinvestointeihin. Perustienpito suunnitellaan Tiehallinnossa tienpidon strategioiden ja tavoitteiden mukaisesti. Kehittämishankkeista päätetään hankekohtaisesti valtion talousarviossa (16).

2.2.1 Perustienpito

Hoito

Hoidolla huolehditaan tiestön päivittäisestä liikennöitävyydestä ja pidetään liikenneympäristö ja liikenteenohjauslaitteet ja muut varusteet kunnossa.

Hoidon tuoteryhmään kuuluvat tuotteet ovat: talvihoito, liikenneympäristön hoito, rakenteiden ja laitteiden hoito, sorateiden hoito sekä lossi- ja lauttaliikenteen hoito.

Hoidon taso säilytetään suunnilleen nykyisellään.

Talvihoidon palvelutaso säilyy suunnitelmakaudella nykyisellään (3). Päätiestöllä on hyvät ajo-olosuhteet, seututeillä vähintään tyydyttävät ja yhdystieverkolla liikennöinnin kannalta riittävät. Koko maassa noudatetaan pääosin samaa hoitopolitiikkaa mutta kuitenkin alueittain ja paikallisesti liikenteen tarpeet huomioon ottaen. Suunnittelukaudella laatutasoa ja toimintaperiaatteita jossakin määrin eriytetään alueittain varsinkin rannikkoalueiden ja sisämaan välillä. Keskeisen tavarankuljetusreitistön roolia korostetaan. Myös taajamien liikenteen ja joukkoliikenteen tarpeet otetaan aiempaa tarkemmin huomioon.

Keskeisiä painopistealueita ovat

- pääteiden liikenneturvallisuus
- suolan käytön pohjavesivaikutusten vähentäminen
- riittävän palvelutason ja yllätyksettömien olojen turvaaminen koko tieverkolla
- laadun varmistus urakoissa.

Suolaamalla paljaana pidettävien teiden määrää vähennetään ja korvataan suola osittain hiekalla. Kehitetään hoidon hankintamenettelyjä ja laatuvaatimuksia, jotta laatu voidaan varmistaa hoitoa kilpailutettaessa. Suolan käytön vähentäminen kohdistuu ensisijaisesti pohjavesialueille.

Hoidossa noudatetaan lisäksi seuraavia hyväksytyjä toimintalinjoja:

- liikenneympäristön hoito (3)
- sorateiden hoito (13).

Liikenteen hallinta

Liikenteen hallinnan tärkeimmät toiminnot ovat tiedotus, ohjaus ja kysynnän hallinta. Toimintoja käytetään ja ohjataan liikennekeskuksissa, joissa seurataan mm. tie- ja liikenneoloja erilaisten seurantajärjestelmien sekä eri yhteistyötahojen havaintojen ja ilmoitusten avulla. Telematiikkaa hyödynnetään kaikissa liikenteen hallinnan toiminnoissa.

Tiehallinnon rooli liikenteen hallinnan strategian mukaan on toimiminen ajantasaisen tie- ja liikennetiedon tuntijana ja ohjaajana. Keskitytään peruspalveluiden tuottamiseen eli joukkotiedotukseen sujuvuudesta, häiriöistä, tietöistä, tiestöstä, säästä ja kelistä sekä häiriötilanteiden hallintaan yhdessä muiden viranomaisten kanssa erityisesti päätiestöllä ja suurilla kaupunkiseuduilla.

Liikennekeskusten ja teettäjien yhteistä toimintamallia hoidon onnistumisen laadun varmistamiseksi kehitetään mm. toimenpidepyyntöjen välittämisessä urakoitsijoille sekä urakoitsijoiden raportointien tiestön tilatietojen ja toteutusten toimenpidetietojen vastaanottamisessa.

Strategian mukainen rooli edellyttää Tiehallinnolta voimakasta panostamista ajantasaisen tiedon keruun ja hallinnan kehittämiseen. Sen lisäksi luodaan edellytyksiä kaupallisten palveluiden synnylle luovuttamalla tietoa mahdollisimman laajasti ulkopuolisille tahoille. Rahoitusta suunnataan enemmän seurantajärjestelmien rakentamiseen kuin telemaattisiin ohjausjärjestelmiin. Liikennekeskusten kehittämisessä panostetaan valtakunnallisesti peruspalveluiden tuottamiseen (10).

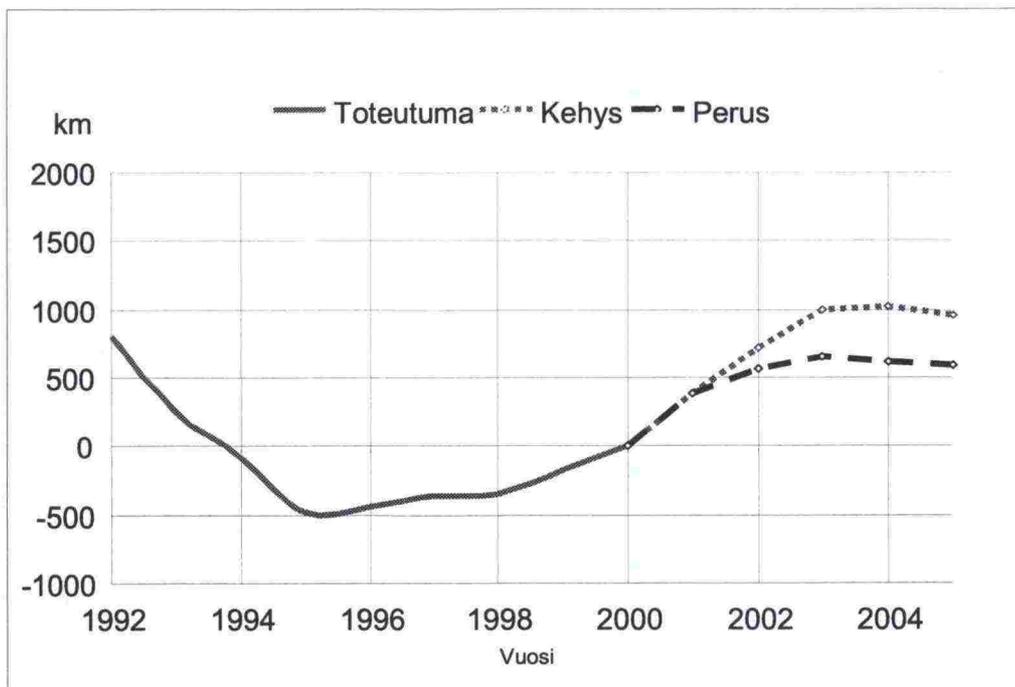
Suunnitelmakaudella rahoituksen on suunniteltu kasvavan nykyisestä 35 milj. mk:sta 50 milj. mk:aan.

Ylläpito- ja korvausinvestoinnit

Ylläpidon ja korvausinvestointien tarkoituksena on säilyttää nykyisen tiestön kunto- ja pääoma-arvo, suojata tiestöä ja siltoja rappeutumiselta sekä palauttaa vaurioituneiden ja kuluneiden rakenteiden kunto entiselleen.

Tuoteryhmään kuuluvat päällysteiden ylläpito, rakenteiden ja laitteiden ylläpito sekä korvausinvestoinnit.

Päällysteiden kunto on hitaasti laskenut 1990-luvun loppupuolen aikana.



Kuva 5. Kuntotavoitteen alittavien päällysteiden määrä perusvaihtoehdossa ja kehysvaihtoehdossa.

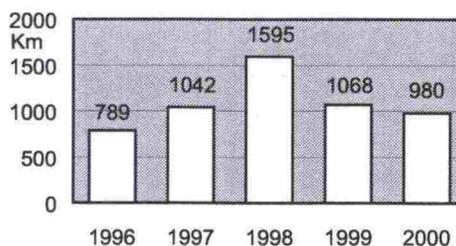
Päätieverkon päällysteiden kunto on viimeisen viiden vuoden aikana säilynyt hyvänä. Vähäliikenteisellä tieverkon osalla on päällysteiden kunto hitaasti laskenut. Huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy jonkin verran koko tieverkolla. Päällysteiden keskimääräinen kunto on laskenut siten, että hyväkuntoisia on vähemmän, ja lähempänä huonokuntoisten rajaa olevien teiden määrä lisääntyy.

Laatukriteereistä vaurioiden määrä on lisääntynyt merkittävästi. Teillä, joilla on liikennettä alle 350 ajon./vrk, on vaurioiden määrä lisääntynyt 20 % neljässä vuodessa ja aiheuttaa eniten korjaustarvetta. Päälysteiden keskimääräinen ikä on kasvanut, ja uusimistarpeessa olevien päälysteiden määrä on myös kasvanut voimakkaasti viime vuosina.

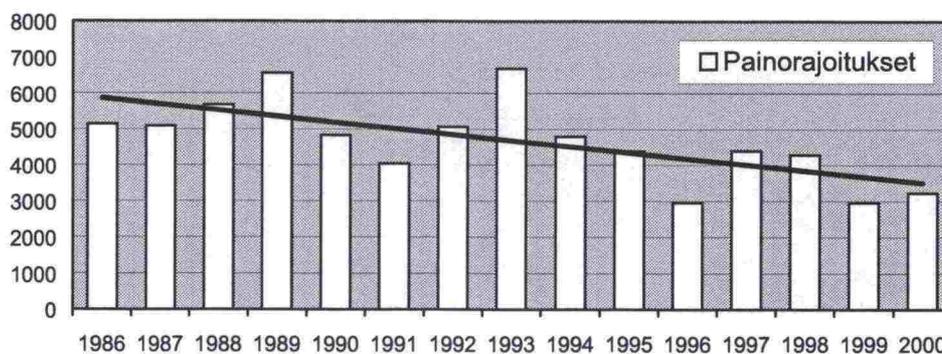
Suunnitelmakaudella tiestön kunnon heikkeneminen jatkuu. Päätieverkon kunto säilyy suunnilleen nykyisellään (6).

Sorateiden runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvia haittoja poistetaan suunnitelmakaudella kohdistamalla korvausinvestointeja runkokelirikkohteisiin.

Sorateiden kelirikkorajoitusten määrä vaihtelee vuosittain säiden vuoksi (kuva 7). Tieverkolla on yli 9000 km sellaisia teitä, joilla on 1990-luvulla ollut painorajoitus, ja joille ei sen jälkeen ole tehty merkittäviä parannustoimenpiteitä. On siten mahdollista, että kelirikko uhkaa näitä tieosuuksia tulevinakin vuosina ja vuosittaiset vaihtelut kelirikkojen määrässä ovat edelleenkin suuria. Vuosittaisesta vaihtelusta huolimatta odotetaan runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvien haittojen keskimäärin vähenevän.



Kuva 6. Runkokelirikoteiden inventoidut määrät v. 1996–2000.



Kuva 7. Sorateiden runkokelirikon vuoksi asetetut painorajoitukset v. 1986–2000.

Sorateiden keskimääräinen rakenteellinen kunto jonkin verran laskee runkokelirikon poistamisesta huolimatta sen vuoksi, että toimenpiteet suunnataan runkokelirikosta kärsiville tieosuuksille.

Silloista pääosa on rakennettu 60–70-luvulla ja ne lähestyvät ikää, jolloin niiden peruskorjaus tulee ajankohtaiseksi. Suunnitelmakaudella lisätään siltojen peruskorjauksen rahoitusta asteittain noin 50 milj. mk:lla vuoden 2000 tasosta. Siltojen ylläpidossa noudatetaan siltojen hoitoa, ylläpitoa ja korjausta varten hyväksytyjä toimintalinjoja (5).

Ylläpidon ja korvausinvestointien volyyymi perussuunnitelmassa vastaa suunnitelmakaudella keskimäärin kestävän väylänpidon mukaista tarvetta.

Laajennus- ja uusinvestoinnit

Perustienpidon investoinneista osa ohjelmoidaan keskitetysti ja muut alueellisesti tiepiireissä. Rahoituksen vaihtelu kohdistuu pääosin laajennus- ja uusinvestointeihin.

Taulukko 3. Piirien ohjelmoitavien ja keskitetysti ohjelmoitavien hankkeiden rahoitus.

Hankkeet	2001 arvio Mmk	2002 arvio Mmk	2003 arvio Mmk	2004 arvio Mmk	2005 arvio Mmk
Piirien ohjelmoitavat hankkeet	334	338	403	379	420
Keskitetysti ohjelmoitavat	220	265	215	125	115
- Losseja korvaavat sillat	42	45	45	45	45
- Pääkaup.seudun joukkoliikennehanke	50	30			
- Leppävaara					
- Viikki					
- Liittymähankkeet	40	100	100	10	
- EU-ohjelmahankkeet	83	70	70	70	70
- Kuusankoski-Pessankoski	5	20			
Yhteensä	554	603	618	504	535

Taulukko 4. Losseja korvaavat siltahankkeet ja niiden rahoitus.

	2001 Mmk	2002 Mmk	2003 Mmk	2004 Mmk	2005 Mmk
Vehmersalmi (SK)	21	18			
Matosalmi (KS)	8				
Merimasku (T)	13	13			
Muut siltahankkeet/lauttainv.		14	45	45	45
Yhteensä	42	45	45	45	45

Losseja korvaaviin siltahankkeisiin ohjelmoidaan vuosittain 45 milj. mk. Vuonna 2002 rahoitusta on suunniteltu käytettäväksi käynnissä olevien liksäksi seuraaviin siltahankkeisiin: Attu (T), Ollinsalmi (KeS) ja Toijansalmi (KaS).

Vuonna 2003 tai sen jälkeen aloitettavat siltahankkeet ovat: Kivimo (T), Mossala (T), Hätinvirta (KaS), Hanhivirta (KaS), Kyläniemi (KaS), Mönni (SK) ja Vattkast (T).

Taulukko 5. Keskitetysti ohjelmoidut eritasoliittymähankkeet ja niiden rahoitus.

	2001 Mmk	2002 Mmk	2003 Mmk	2004 Mmk	2005 Mmk
Vt 15 Kotka Merituulentie	10	5			15
Vt 17 Joensuu, Siilainen	8	22	5		35
Vt 19 Seinäjoki, Pultra ja Sammonkatu	10	15	11		36
Mt 815 Oulun lentoasemantie	2	16			28
Muut liittymähankkeet (7 kpl)		42	74	10	126
Yhteensä	40	100	100	10	250

Muut liittymähankkeet: vt 2 Vihti, Nummela (U), vt 5 Juva, Vehmaa (KaS), vt 9 Jyväskylä, Survontie (KeS), vt 12 Huittinen, Sampu (T), vt 3 Ikaalinen(H), vt 5 Varkauden portti (SK) ja vt 5 Kajaani, Pyykönpuro (O).

2.2.2 Tieverkon kehittämisinvestoinnit

Tieverkon kehittämisinvestointien ohjelman lähtökohtina ovat Tielaitoksen TTS 2001–2004, liikenne- ja viestintäministeriön TTS 2001–2004, talousarvio vuodelle 2001 sekä rahoituskehys vuosille 2002–2005.

Vuonna 2001 on rakenteilla 10 hanketta (taulukko 6). Näistä E18 Porvoo–Koskenkylä sekä vuosina 2000 ja 2001 alkavat hankkeet toteutetaan kokonaisrahoitushankkeita. Ennen vuotta 2000 käynnistyneet hankkeet ovat pääosin tieverkon kehittämisen momentilta rahoitettavia hankkeita.

Taulukko 6. Vuonna 2001 rakenteilla olevat kehittämisinvestoinnit. (Ei sisällä liikenteelle avattujen hankkeiden viimeistelytöitä eikä rautateiden tasoristeysohjelmaa.)

Keskeneräiset kehittämisinvestoinnit	Valmis liikenteelle	Momentti
Vt 1 Paimio–Muurla	2003	keh.
Vt 5 Seppälänjoki–Vihantasalmi	2001	keh.
Vt 21 Kemi–Tornio	2002	keh.
Vt 25 Hanko–Skogby	2001	keh.
Vt 7 / E18 Porvoo–Koskenkylä	2001	kok.
Kt 50 Kehä III Lentoasematie–Tikkurila	2004	kok.
Vt 6 Koskenkylä–Kouvola	2004	kok.
Vt 4 Liminka–Oulu	2002	kok.
Vt 2 Porin lentoasema–Ulvila	2002	kok.
Vt 9 Orivesi–Muurame	2003	kok.

keh.= hankkeen rahoitus kehittämismomentilta

kok.= hankkeen rahoitus kokonaisrahoitusmomentilta

Taulukko 7. Vuonna 2001 käynnissä olevien kehittämisinvestointien rahoitus.

	2001 Mmk	2002 Mmk	2003 Mmk	2004 Mmk	2005 Mmk
Tieverkon kehittämishankkeet	500	339	137	10	0
Järvenpää–Lahti-jälkirahoitushanke	100	100	100	100	100
Kokonaisrahoitushankkeet	335	395	360	140	0
- Porvoo–Koskenkylä	78				
- Kt 50 Kehä III	44	110	110	100	
- Vt 6 Koskenkylä–Kouvola	13	90	150	40	
- Vt 4 Liminka–Oulu	80	70			
- Vt 2 Pori–Ulvila	60	25			
- Vt 9 Orivesi–Muurame	60	100	100		
Kehittämisinvestoinnit yhteensä	935	834	597	250	100

TTS-kauden 2002–2005 kehittämisinvestointien hankekori

Liitteessä 3 on esitetty hankekori suunnitelmakaudella toteuttamiskelpoisista kehittämisinvestoinneista (hankekori I). Uusia kehittämishankkeita on ilman erillisrahoitusta mahdollista aloittaa aikaisintaan vuonna 2003. Hankekoreissa esitettyjen hankkeiden kustannusarviot on korjattu maarakennuskustannusindeksiin tasoon 117 pistettä (1995 = 100).

Hankkeiden valinnassa painotetaan tieverkon kehittämistä pääkaupunkiseudulla ja muilla kasvavilla kaupunkiseudulla sekä päätejaksojen parantamiskohteita ja E18-tiehen liittyviä hankkeita.

Pääkaupunkiseudun kiireellisimmät hankkeet on määritetty pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 1998. Pääpaino on kehämäisten tieyhteyksien parantamisessa (Hakamäentie, Kehät I, II ja III). Pääkaupunkiseudulla painotetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Muilla kaupunkiseuduilla poistetaan ongelmallisimpia pullonkauloja ja toteutetaan nykyistä enemmän jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukevia hankkeita. Hankkeet ovat pääosin pääteitä koskevia sisääntulo-, ohikulkutai kauttakulutieyhteyksien parantamisia.

Päätejaksojen parantamisessa painottuvat tärkeimpien pääteiden muodostaman runkoverkon hankkeet. Painopiste on kaksikaistaisten pääteiden parantamisessa sekä E18-tiehen liittyvissä hankkeissa (moottoritie Lohjanharju–Muurla). Pääteitä kehitetään yhteysväleittäin.

Hankekoreissa esitetyt hankkeet ovat vaikutuksiltaan toteuttamiskelpoisia. Hankkeiden valinnassa toteutusohjelmiin vaikuttavat hankkeiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset, liikennejärjestelmänäkökulma, alueelliset näkökohdat ja suunnitelmavalmius.

Liitteessä 4 on esitetty suunnitelmakauden jälkeen toteutettavia kehittämisinvestointeja. Hankekori II muodostuu pääosin kaupunkiseutujen hankkeista sekä runkoverkkoon kohdistuvista hankkeista.

Hankekoreissa esitettyjen hankkeiden määrä on selvästi suurempi, kuin on mahdollista rahoituksen puitteissa toteuttaa. Hankkeiden määrää perustelee riittävän suunnitteluvalmiuden ylläpito.

Liitteessä 6 on luettelo kehittämishankkeista, joita tiepiirit ovat esittäneet ehdolle hankekoreihin. Hankkeiden suunnitelmavalmius vaihtelee, eikä Tiehallinto toistaiseksi esitä niiden hankkeiden toteuttamista.

2.3 Vaikutukset

Tienpidon pitkän aikavalin linjausten vaikutuksia on arvioitu Tienpidon linjaukset 2015 -raportissa. Vaikutusten arviointi kuuluu osana useimpien TTS:ään sisältyvien toimenpiteiden suunnitteluun. Investointihankkeiden vaikutusten selvittäminen kuuluu hankkeiden suunnitteluprosessiin, minkä lisäksi YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely on toteutettu kaikissa YVA-lain tarkoittamissa hankkeissa. Tienpidon tuotekohtaisten toimintalinjojen valmistelun yhteydessä selvitetään toimintalinjan vaikutuksia mm. ympäristöön, turvallisuuteen ja liikenteeseen.

Tielaitos julkaisee vuosittain ympäristöraporttia, jossa kerrotaan tieliikenteen ja tienpidon ympäristövaikutuksista ja ympäristötavoitteiden toteutumisesta.

Asetettujen tavoitteiden ja painotusten mukaisesti saavutetaan perussuunnitelmalla seuraavat vaikutukset:

Tieverkon liikennekelpoisuus pystytään turvaamaan koko tieverkolla lukuun ottamatta painorajoitettuja siltoja ja kelirikosta johtuvia painorajoituksia alemman luokan tieverkolla.

Päätieverkon kunto pystytään säilyttämään suunnilleen ennallaan, mutta alempiluokkaisen tieverkon kunto heikkenee.

Liikenteen toimivuus

Liikenteen toimivuus päätiejaksoilla säilyy linjaosuuksilla hyvänä. Valmistuvi- en kehittämishankkeiden vuoksi vilkkaimmin liikennöidyillä osuuksilla toimivuus paranee. Liikenteen kasvun vuoksi joillakin vilkkaimmilla tiejaksoilla ongelmat pahenevat. Hankkeiden lykkäämisen vuoksi ongelmat kärjistyvät joillakin tiejaksoilla suunnitelmakauden jälkeen.

Pääkaupunkiseudulla jonoutuminen ja ruuhkautuminen lisääntyvät ja haittaavat erityisesti työmatka- ja jakeluliikennettä. Uusia kapasiteettihankkeita ei voida aloittaa suunnitellulla aikataululla, joten suunnitelmakauden jälkeen ruuhkautuminen edelleen lisääntyy. Joukkoliikenteen ja kevytliikenteen asemaa parannetaan.

Kaupunkiseuduilla voidaan jo olevia ongelmakohtia poistaa vain vähän. Jonoutuminen ja ruuhkautuminen lisääntyvät paikallisesti. Yleisesti ottaen liikenteen toimivuus säilyy kohtuullisen hyvänä.

Kevyen liikenteen toimivuutta parantavien kevyen liikenteen väylien rakentaminen hidastuu vuosittain noin 100 kilometriin. Talvihoidon taso kevyen liikenteen väylillä jonkin verran paranee.

Joukkoliikenteen toimivuutta parannetaan investointitoimenpitein tärkeimmissä ongelmakohdissa. Toimivuus kuitenkin edelleen heikkenee ruuhkautuvilla alueilla. Joukkoliikenteen pysäkkien taso nousee jonkin verran.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuusvaikutuksissa jäädään merkittävästi alle sen tason, joka on asetettu tavoitteeksi valtioneuvoston periaatepäätöksessä.

Liikenneturvallisuustavoitteena olevasta henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemästä 30–35 hevaa/v saavutetaan investoinneilla lähes puolet, josta puolet perustienpidon investoinneilla ja puolet kehittämishankkeilla.

Painopiste suunnitelmakaudella on taajamanopeuksien alentamisessa ja muun nopeusrajoitusjärjestelmän tarkistamisessa ja muissa toimenpiteissä. Nopeusrajoitusten vaikutuksista valtaosa tulee taajamanopeuksien tarkistamisesta toimintalinjan mukaisiksi.

Ympäristö

Ympäristötavoitteista voidaan saavuttaa lähinnä pohjavesien suojelulle ja meluntorjunnalle asetetut tavoitteet pääasiassa osana muita investointihankkeita. Erillisiä ympäristöhankkeita ei juurikaan voida toteuttaa.

Vuoteen 2005 ulottuvassa Tielaitoksen ympäristöohjelmassa(7) tavoitteeksi asetettujen ja toteutumatta jäävien ympäristötoimenpiteiden kustannukset on arvioitu 500 milj. mk:ksi.

Liukkaudentorjunnan aiheuttamia pohjavesihaittoja torjutaan pohjavesisuojaus- ja rakentamalla ja vähentämällä suolan käyttöä. Liukkaudentorjuntasuolasta aiheutuvat ympäristöriskit vähenevät suolan käytön vähentyessä. Suolan käytön vähentämistavoitetta ei saavuteta.

Meluntorjunnasta hyötyy keskimäärin 4000 asukasta vuodessa. Meluntorjuntatavoitteen toteutumiseen vaikuttaa kuntien osallistuminen hankkeisiin. Ympäristötavoitteen toteutumista pohjavesisuojausosalta pidetään tärkeämpänä kuin meluntorjuntatavoitteen toteutumista.

Tienpidon ympäristövaikutusten laatu suunnitelmakaudella ei muutu olennaisesti aikaisempaan toimintaan verrattuna. Tielaitoksen ympäristön toimintalinjojen sisäistämisen, tuotannon laatusuunnitelmien käyttöönoton sekä ympäristöä koskevien ohjeiden ja määräysten kehittämisen odotetaan vähentävän tienpidon haitallisia ympäristövaikutuksia. Vaikutukset kohdistuvat mm. luonnonvarojen käyttöön, jätteiden vähentymiseen, materiaalien hyötykäyttöön sekä toiminnan aiheuttamien riskien vähenemiseen. Suunnitelmakaudella tuottajien edellytetään käyttävän esimerkiksi rikitöntä polttoöljyä ja biohajoavaa hydraulikkaöljyä työkoneissa.

Tieliikenteen ympäristövaikutusten laadussa ja määrässä ei myöskään tapahdu merkittäviä muutoksia suunnitelmakaudella. Ajoneuvotekniikan, päästö- ja määrärajoitusten ja polttoaineiden laadun kehittyminen vähentää pakokaasupäästöjä ja polttoaineenkulutusta. Autokannasta on katalysaattorilla varustettuja tällä hetkellä lähes puolet. Yleisten teiden läheisyydessä pakokaasu-

jen aiheuttamat pitoisuudet ilmassa ovat ilmanlaadun ohjearvojen alapuolella.

3 KEHYSPÄÄTÖSVAIHTOEHTO

3.1 Lähtökohdat

Perussuunnitelman ohella on tarkasteltu tienpitoa annetun kehyksen mukaisella rahoituksella ilman toteutuneen kustannustason kattamista.

Tienpidon strategiset painotukset ovat samoja kuin perussuunnitelmassa. Ainoastaan toiminnan laajuus on suppeampi ja toiminnan vaikutukset ovat vähäisemmät.

3.2 Rahoituksen käyttö

Tiehallinto pitää ensisijaisena perustienpidon rahoituksen turvaamista siten, että

- kehittämishankkeiden rahoitus siirretään perustienpitoon siltä osin, kuin sitä ei ole sidottu käynnissä oleviin ja vuonna 2001 jo päätettyihin aloitettaviin hankkeisiin
- kilpailuttamisesta asteittain saatava hyöty käytetään kokonaan perustienpitoon.

Kehyspäätöksen mukaisella perustienpidon rahoituksella

- hoidon taso säilytetään perussuunnitelman tavoin nykyisellä tasolla
- ylläpidon volyyymi on suunnitelmakauden alkuvuosina perussuunnitelmaa alhaisempi ja aiheuttaa rahoituksen jälkeen jäämää koko suunnitelmakaudelle; rahoitustaso nostetaan vuoteen 2005 mennessä perussuunnitelman tasolle
- perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien määrä jää koko suunnitelmakaudella perussuunnitelman tason alapuolelle.

Kehittämisinvestointeja voidaan ilman erillisrahoitusta aloittaa aikaisintaan vuonna 2004.

Taulukko 8. Tienpidon rahoitus momenteittain kehyspäätöksen mukaisessa vaihtoehdossa.

	2002 Mmk	2003 Mmk	2004 Mmk	2005 Mmk
Tienpito	3818	3818	3818	3818
- perustienpito	3279	3221	3500	3500
- tieverkon kehittäminen	339	137	10	0
- jälki- ja kokonaisrahoitushankkeet	200	460	340	100
- uudet hankkeet	0	0	68	218
Maa-alueiden hankinta ja hoito	160	160	160	160
Yhteensä	3978	3978	3978	3978

Taulukko 9. Tienpidon rahoituksen käyttösuunnitelma kehyspäätöksen mukaisessa vaihtoehdossa.

	2000 Ennuste Mmk	2001 Arvio Mmk	2002 Arvio Mmk	2003 Arvio Mmk	2004 Arvio Mmk	2005 Arvio Mmk
MENOT						
Hoito	1218	1375	1330	1280	1240	1215
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	763	895	850	885	1100	1200
Laajennus- ja uusinvestoinnit	734	554	507	454	554	490
Kehittämisinvestoinnit	913	935	834	597	318	318
Suunnittelu	182	185	195	200	210	210
Liikenteen hallinta	30	35	35	40	45	45
Maa-alueiden hankinta ja hoito	132	160	160	160	160	160
Tiehallinto	473	440	440	445	445	445
Tieliikelaitoksen perustamismenot	6					
Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttaminen	0	30	27	22	11	0
NETTOMENOT	4450	4609	4378	4083	4083	4083

3.3 Vaikutukset

Tavoitteiden saavuttaminen vaikeutuu kaikilla tavoitealueilla.

Tieverkon kunto heikkenee nopeammin kuin perussuunnitelmassa. Rahoitusta suuntaamalla heikkeneminen saadaan pysäytetyksi suunnitelmakauden lopussa. Rahoitusvaje ylläpidossa lisääntyy perussuunnitelmaa enemmän ja aiheuttaa lisääntyvää rahoitustarvetta suunnitelmakauden jälkeen.

Laajennus- ja uusinvestoinneissa alueellinen liikkumavara on vähäinen. Liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta parantavia investointeja voidaan tehdä vähemmän kuin perussuunnitelmassa.

Päätiejaksoilla, pääkaupunkiseudulla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla käynnissä olevat kehittämishankkeet rakennetaan loppuun ja niiden vaikutukset ovat samat kuin perussuunnitelmassa. Uusia kehittämishankkeita aloitetaan vasta kauden lopussa ja ne valmistuvat suunnitelmakauden ulkopuolella. Ongelmien poistaminen siirtyy ja näkyy perussuunnitelmaan verrattuna vaikeampana jonoutumisena ja ruuhkautumisena ohjelmakauden jälkeen.

4 TIEHALLINTO

Tiehallinto aloittaa LVM:n hallinnonalalla toimivana tienpidon ja tieliikenteen asiantuntija- ja tilaajavirastona 1.1.2001. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta toimittajilta kilpailuttamalla. Kilpailu avataan asteittain vuoden 2004 loppuun kestävä siirtymäkauden aikana. Siirtymäkauteen henkilöstöä sopeutetaan valtioneuvoston ja eduskunnan asettamien tavoitteiden ja toimintalinjojen mukaisesti.

Tiehallinnossa on keskushallinto ja 9 tiepiiriä, jotka huolehtivat alueellisista ja paikallisista palveluista. Tiehallinnon tärkeimmät toiminnot ovat tie- ja liikenneolojen suunnittelu, tienpidon teettäminen ja liikenteen palvelut. Tiehallin-

nossa on vuoden 2001 alussa noin 1050 henkilöä, joista 250 keskushallinnossa ja 800 tiepiireissä. Tiehallinnon henkilöstö vähenee vuoden 2004 loppuun mennessä noin 900:aan.

Tiehallinnolla on arvot ja visio sekä näihin pohjautuvat strategiat organisaation suorituskyvyn parantamiseksi. Suunnitelmakaudella keskitytään teettämiseen, asiakasnäkökulmaan, henkilöstöön, prosessien kehittämiseen ja organisaation tehokkuuden parantamiseen.

4.1 Siirtymäkausi 2001–2004

Tielaitosuudistus toteutetaan neljän vuoden siirtymäkautena vuosina 2001–2004. Kilpailun avaaminen yleisten teiden tienpidossa ja samalla tapahtuva henkilöstön sopeuttaminen niin liikelaitoksessa kuin Tiehallinnossakin korostavat muutosprosessin hallinnan tärkeyttä.

Tielaitoksen organisaatiouudistusta ohjaavat mm. seuraavat päätökset:

- Tiehallinnosta ja Tielielikelaitoksesta annetut lait ja asetukset perusteluineen (HE 25/2000)
- valtioneuvoston uudistusta koskeva periaatepäätös 10.3.2000
- eduskunnan liikennevaliokunnan mietintö (LVM 2/2000)
- maarakennusalan yritysten kannalta keskeiset periaatteet Tielaitoksen organisaatiouudistuksen yhteydessä (LM 23.1.2000).

Siirtymäkauden aikana kilpailu yleisten teiden tienpidossa avataan siten, että rakentamisessa ja ylläpidossa kilpailu on kokonaan avattu vuoden 2003 alusta lukien ja suunnittelussa ja hoidossa vuoden 2005 alusta lukien. Siirtymäkaudella Tiehallinto tilaa rakentamisen ja ylläpidon sekä suunnittelun ja hoidon liikelaitokselta neuvottelutoimeksiantoina siltä osin kuin niitä ei ole avattu kilpailulle. Kilpailun avaamisesta seuraa tienpidon hintatason aleneminen. Tavoitteena on edelleen noin 300 milj. mk:n kustannussäästöt, joiden odotetaan realisoituvan asteittain siirtymäkauden aikana.

Neuvottelutoimeksiannoilla varmistetaan henkilöstön sopeuttaminen valtioneuvoston ja eduskunnan määrittelemän politiikan ja reunaehtojen mukaisesti. Liikelaitos sijoittaa neuvottelu-urakoihin tarvetta enemmän henkilöstöä. Tästä syystä neuvottelu-urakoiden hintataso tulee olemaan kilpailtuja urakoita korkeampi.

Tienpidon budjetissa on varattu 90 milj. mk liikelaitoksen henkilöstön sopeuttamisen. Tiehallinto huolehtii myös liikelaitoksen henkilöstön virkasiirtojen toteuttamisesta muualle valtionhallintoon.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut seurantaryhmän, henkilöstöryhmän ja ns. pelisääntöryhmän muutosprosessin hallinnan varmistamiseksi. Tiehallinto on myös määritellyt valtioneuvoston ja eduskunnan linjausten puitteissa teettämistästrategian, jonka mukaisesti kilpailun avaaminen toteutetaan.

4.2 Arvot ja visio

Tiehallinnolla on vuonna 1998 hyväksytyt arvot ja visio vuoteen 2005. Molempien lähtökohtina olivat vuonna 1997 tehdyt päätökset Tielaitoksen sisä-

sestä jaosta Tiehallintoon ja Tuotantoon. Tielaitosuudistuksen toteutuessa vuoden 2001 alusta on syytä tarkastella arvojen ja vision mahdollista kehittämistarvetta.

Tiehallinnon arvoina ovat yhteiskunnallinen vastuu, asiakaslähtöisyys sekä osaaminen ja yhteistyö. Nämä vastaavat edelleen hyvin Tiehallinnon toiminnan ja kulttuurin kehittämistarpeisiin. Suunnitelmakaudella tavoitteena on, että johto ja henkilöstö entistä paremmin sisäistävät arvot ja soveltavat niitä jokapäiväisessä työssään.

Vision keskeiset tahtotilat ja linjaukset ovat edelleen pääpiirteissään oikeita. Osittain visio on Tielaitos-uudistuksen myötä toteutunut ja monilla vision osaluilla on tapahtunut selvää kehitystä. Visiota onkin tarvetta uudistaa sen kantovoiman ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Tulevaisuutta koskevan tahtotilan määrittely on tarpeen ulottaa siirtymäkautta pitemmälle, vuoteen 2007.

Visiota täsmennetään ja täydennetään alkuvuonna 2001 varsinkin LVM:n raportin "Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025" pohjalta ja kiinnittäen huomiota erityisesti

- tienpitoon ja tieliikennejärjestelmään osana koko liikennejärjestelmää
- Tiehallinnon asiantuntijatehtävien laajuuteen
- asiakkaiden tarpeisiin ja tyytyväisyyteen sekä vuorovaikutukseen asiakkuusryhmien kanssa
- tienpidon teettämiseen ja kokonaistaloudellisuuteen
- alueellisuuden ja paikallisuuden merkitykseen
- Tiehallinnon suorituskykyyn ja osaamiseen
- informaatioteknologian lisääntyvään merkitykseen tienpidossa ja tieliikenteessä.

4.3 Tiehallinnon kehittämisstrategiat

4.3.1 Asiantuntijarooli

Tiehallintoa kehitetään nykyistä laaja-alaisemmaksi koko tieliikennejärjestelmää palvelevaksi asiantuntijavirastoksi. Yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa tunnistetaan tieliikennejärjestelmän toimivuuden kannalta tehokaimmat ja vaikuttavimmat toimenpiteet sekä edistetään niiden toteuttamista kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla.

Suunnitelmakauden loppuun mennessä Tiehallinnolla on selkeä ja nykyistä laajempi asiantuntijavastuu ainakin niillä alueilla, joilla jo nyt Tiehallinnon tehtäväkenttä on pelkkää yleisten teiden tienpitoa laajempi, kuten alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu, tieliikennejärjestelmää koskevan tiedon hallinta ja tietopalvelu, yksityistiet, tie- ja liikennealan tutkimus ja kehittäminen, tieliikenteen hallinta ja telemaitikka.

Toimintalinjasta sovitaan LVM:n kanssa. Visio täsmennetään "laajan asiantuntijavastuun" osalta. Laaditaan ehdotus "laajan asiantuntijavastuun" tärkeimmiksi toiminnoiksi. Digiroad-projekti toteutetaan. Vuoropuhelu yhteistyötahojen kanssa aloitetaan ja lisätään koko tieliikennejärjestelmää hyö-

dyttävää yhteistyötä. Henkilöstön osaamisen kehittämisessä ja resursseissa otetaan huomioon "laajan asiantuntijavastuun" asettamat vaatimukset.

4.3.2 Asiakslähtöisyys

Tiehallinnon asiakaskenttä on määritelty. Tiehallinnossa on hyväksytty asiakasstrategia, jonka mukaan

- tienpidon tuotteiden ja palveluiden laatutaso, tarjonta ja saatavuus perustuvat asiakkuusryhmien tarpeiden ja odotusten ajantasaiseen tuntemiseen
- Tiehallinto viestii avoimesti ja ymmärrettävästi tuotteistaan, palveluistaan ja toimintansa perusteista ja toimii aktiivisesti ja vuorovaikutteisesti
- asiakkuusryhmien tyytyväisyyttä seurataan säännöllisesti.

Asiakastutkimuksia toteutetaan vuosittain asiakastyytyväisyyden selville saamiseksi. Tiepiireissä on tehty palvelusitoumuksia ja asiakaspalautejärjestelmä on käytössä koko Tiehallinnossa. Suunnitelmakaudella tavoitteena on tunnistaa tärkeimmät yhteisöasiakkaat ja määrittellä tarjottavan palvelun taso ja saatavuus, varmistaa henkilöstön asiakasosaaminen ja kehittää asiakslähtöistä palvelusitoumusta ja tuotekuvausta.

Toimenpideohjelmassa vuoteen 2005 mainitaan mm. seuraavat toimenpiteet em. tavoitteiden toteuttamiseksi:

- asiakasvastaavien nimeäminen tärkeimmille asiakasryhmille
- asiakaspalveluhenkilöiden, liikennekeskuspäivystäjien ja tiemestareiden kesken tapahtuvasta aluetason yhteistyöstä sopiminen
- asiakslähtöisyyden vieminen käytännön toimintaan, tuotteisiin ja palveluihin
- prosessien asiakastarpeiden ja mittareiden määrittäminen
- henkilöstön koulutuksen ja asiakasosaamisen kehittämisohjelman toteuttaminen
- asiakaspalautteiden ja toimenpidepyyntöjen hoitaminen yhdessä urakoitsijoiden kanssa sekä palautejärjestelmän kehittäminen
- yhteisen mallin laatiminen toimittajatutkimuksen tekemiseksi ja -palautteen hyödyntämiseksi.

4.3.3 Organisaatio

Tiehallinto käsittää nykyään 10 tulosyksikköä: keskushallinnon ja 9 tiepiiriä. Keskushallinto on jaettu 10 yksikköön, joiden tehtävät koostuvat ohjaus-, kehittämis-, tieto-, asiantuntija- ja tukipalveluista. Tiepiirit huolehtivat alueensa yleisten teiden tienpidosta niille osoitettujen tavoitteiden ja toimintalinjojen puitteissa alueelliset tavoitteet huomioon ottaen. Kaikissa tiepiireissä on resurssit kaikkien perustehtävien hoitamiseen. Tiepiireillä on tehtäviltään ja toimintaperiaatteiltaan erilaisia asiakaspalvelupisteitä alueensa kunnissa.

Tiehallinnon organisaatiota kehitetään lähtökohtana suorituskyvyn ja laadun parantaminen. Keskushallinnon nykyiset ohjaustoiminnot sekä kehittämis-, tieto- ja asiantuntijapalvelut eriytetään nykyistä selkeämmin toisistaan. Tukipalveluja keskitetään edelleen tiepiireihin. Tiepiirien työnjakoa tarkistetaan, erikoistumista ja keskinäistä yhteistyötä lisätään.

Paikallisissa palveluissa parannetaan yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa ja käytetään hyväksi tietotekniikan tarjoamia mahdollisuuksia. Alueellisissa ja paikallisissa palveluissa turvataan asiakkaiden kannalta riittävä yhtenäisyys.

Keskushallinnon toiminnan ja organisaation kehittämistä selvitetään vuoden 2001 aikana. Selvityksen pohjalta päätetyt muutokset pannaan toimeen vuonna 2002. Tiepiirien työnjaon ja yhteistyön kehittämistä koskeva Turun, Uudenmaan ja Hämeen tiejohtajien yhteinen pilottiprojekti viedään loppuun vuonna 2001. Sen pohjalta kehitetään tiepiirien keskinäistä työnjakoa ja yhteistyötä koko maassa. Vuonna 2001 kartoitetaan paikallisten palvelujen nykytila ja kehittämistarpeet. Tarvittavat muutokset toteutetaan suunnitelma-kauden aikana.

4.3.4 Avainprosessit

Tiehallinnon avainprosessit on tunnistettu ja hyväksytty 1998. Samalla on nimetty prosessinomistajat ja prosessikoordinaattorit. Vuoden 1999 syksyllä on määritelty prosessien kehittämisen linjaukset, jotka ulottuvat vuoden 2000 loppuun. Kahdeksan avainprosessin omistajat ja prosessikoordinaattori ovat yhdessä määritelleet valtakunnallisen suosituksen omassa prosessissaan sovellettavaksi menettelyksi. Prosessinomistajat ovat räätälöineet suosituksen omiin tulosityksiköihinsä. Kahdeksan muun avainprosessin osalta on ollut erilaisia ongelmia prosessin hahmottamisessa.

Tiehallinnon suorituskyvyn parantamista jatketaan keskittymällä avainprosessien kehittämiseen. Tämä tapahtuu vuosittain sovittavien toimintalinjojen ja tavoitteiden mukaisesti. Kunkin avainprosessin kehittämisestä vastaavat tulosityksiköittäin nimetyt prosessinomistajat. Kehitystyötä koordinoivat valtakunnalliset prosessikoordinaattorit. Prosessinomistajat ja prosessikoordinaattori määrittelevät yhdessä ns. valtakunnallisen suosituksen prosessissa sovellettavaksi menettelyksi. Valtakunnallista yhtenäisyyttä vaativissa prosesseissa suositus voidaan määrätä tulosityksiköitä sitovaksi. Prosessinomistajien toimivaltaa tulosityksiköiden sisällä lisätään.

Vuoden 2001 aikana Tiehallinnon avainprosessikartta vakiinnutetaan, prosessinomistajille osoitetaan riittävä toimivalta prosessinsa ohjauksessa tulosityksikön sisällä ja kaikkien tulosityksiköiden henkilöstö perehdytetään prosessiajatteluun. Tavoitteena on, että kaikkien avainprosessien menettelyt on määritelty ja että niitä sovelletaan vuoden 2003 loppuun mennessä. Kaikkien avainprosessien suorituskyvyn kehittämiseksi asetetaan tulostavoitteet viimeistään vuodelle 2004.

4.3.5 Teettäminen

Tiehallinto lisää suunnitelmakaudella yleisten teiden tienpidon tuotteiden hankkimista markkinoilla toimivilta tuottajilta kokonaistuotteina ja -palveluina asteittain siten, että koko tienpito hankitaan tällä tavoin vuodesta 2005 alkaen. Tienpidon teettämisen perustana on kokonaistaloudellisuus, toimittajan laatuvaraus, yhteistoiminta sekä markkinoiden kehittäminen.

Kilpailu avataan asteittain seuraavasti:

TIEHALLINTO

- rakentaminen ja ylläpito 2001–2002
- suunnittelu 2001–2004
- hoito 2001–2004.

Kilpailuttamisessa lisätään hallitusti kokonaistuotteiden ja -palvelujen käyttönottoa. Tavoitteena on samalla edistää alan markkinoiden kehittymistä.

Teettämisen menettelyt ja asiakirjat selkeytetään ja yhtenäistetään vastaamaan parhaita kansainvälisiä käytäntöjä ja EU-hankintasäännöksiä. Tuottajilta vaaditaan auditoidut laatujärjestelmät. Tienpidon kustannustietoutta parannetaan ja teettämiseen liittyvää tutkimus- ja kehittämistoimintaa lisätään. Tiehallinto osallistuu TEKESin infraklusteriohjelman toteuttamiseen.

Markkinoita kehitetään yhteistyössä alalla toimivien toimittajien kanssa.

4.3.6 Henkilöstö ja osaaminen

Tiehallinnon vakinaista henkilökuntaa on suunnitelmakauden alussa 1030. Henkilöstömenot ovat alle 250 milj. mk vuodessa eli alle 40 % Tiehallinnon toimintamenoista. Tiehallinnossa tarvittavan osaamisen kehittämistarve on kartoitettu henkilöstökoulutuksen ja rekrytoinnin parantamiseksi. Henkilöstön keski-ikä on lähes 50 vuotta, joten poistuma suunnittelukaudella on lähes 250 henkilöä.

Tiehallinto on asiantuntijavirasto, jossa yhä enemmän arvostetaan korkeata ja monipuolista asiantuntemusta. Oma osaaminen painottuu tie- ja liikenneolojen suunnitteluun, teettämiseen ja liikenteen hallintaan. Vakinainen henkilökunta vähenee luonnollisen poistuman kautta. Koulutustaso nousee. Työilmapiiri pidetään hyvänä ja työssä jaksamista parannetaan.

Riittävä oma perusosaaminen varmistetaan etupainoisin rekrytoinnein toiminnan ydinalueilla myös ikärakenteen vanhenemisen estämiseksi ja pätevän henkilöstön saamiseksi. Nykyisen henkilöstön osaamista parannetaan ja monipuolistetaan. Henkilökuntaa koulutetaan uusiin ja muuttuneisiin tehtäviin omien koulutusohjelmien avulla. Myös uutta henkilöstöä rekrytoitaessa tähdätään osaamisen monipuolistamiseen. Samalla kiinnitetään huomiota tasa-arvonäkökohtiin ja ikärakenteeseen. Työtyytyväisyyttä ja -ilmapiiriä sekä työssä jaksamista seurataan tutkimuksin. Tarvittaessa ryhdytään asian vaatimiin toimiin.

Henkilökuntaa vuonna 2005 on yhteensä noin 900, josta tiepiireissä 700 ja pääkonttorissa 200. Muu työpanos hankitaan ostopalveluina ja kumppanuussopimuksilla. Henkilöstön vähenemää korvataan prosesseja kehittämällä ja osaamista parantamalla. Taloushallinto hajakeskitetään asteittain Vaasan tiepiiriin. Henkilöstömenojen suhteellinen osuus toimintamenoista vähenee.

4.3.7 Tiedon hallinta

Tiehallinnolla on käytössään lähes 100 tietojärjestelmää tai ohjelmistoa ja vuosittain on käynnissä 50–70 kehittämishanketta. Tiehallinnon tiedon hal-

linnan kokonaisuudet ovat noin 45 milj. mk vuodessa. Tästä menee tietojärjestelmien ja palvelujen kehittämiseen noin 15 milj. mk.

Tiehallinnolla on tiedon hallinnan strategia. Sen mukaan kehittäminen painottuu seuraaviin asioihin:

- keskitytään tiedon hallinnan ohjaukseen ja ydinprosessien tiedon hallintaan
- määritellään periaatteet, joiden mukaisesti tietoja ja palveluja tarjotaan asiakkaille, yhteistyökumppaneille, toimeksiantajille ja toimittajille
- turvataan tietoteknisten palvelujen saatavuus ja luotettavuus
- huolehditaan dokumentoinnista
- parannetaan henkilöstön osaamista ja tietopalvelujen hyväksikäyttöä.

Suunnitelmakaudella toteutetaan Avain 2000 -projektissa selvitetty avainprosessien suorituskykyä parantavat tiedon hallinnan kehittämishankkeet. Lisätään asteittain perustehtävissä syntyvän tiedon tarjontaa yleiseen ja myös kaupalliseen käyttöön. Oman tiedon tarjonnan ohella kehitetään myös tiedon hankintaa muilta toimijoilta. Julkishallinnon yhteisesti sopimien linjauksien mukaisesti lisätään sähköisen asioinnin piiriin kuuluvia palveluja.

5 VIITTEET

1. Tienpidon linjaukset 2015, TIEL 1000025, Helsinki 2000
2. Tienpidon linjaukset 2015, Taustat, TIEL 1000027, Helsinki 2000
3. Teiden talvihoito, Talvihoidon toimintalinjat 1996, TIEL 2230014. Helsinki 1995 (tarkistetaan 2001)
4. Liikennenympäristön hoito, Toimintalinjat ja laatuvaatimukset, TIEL 2230052, Helsinki 1999
5. Siltojen hoidon, ylläpidon ja korjauksen toimintalinjat, TIEL 2230051, Helsinki 1998.
6. Päälystettyjen teiden ylläpidon toimintalinjat ja ohjaus TIEL 1000019, Helsinki 1999
7. Tielaitoksen ympäristöpolitiikka ja ympäristöpäämäärät 2005, TIEL 1000015, Helsinki 1996
8. Liikenneturvallisuus 2005, Tielaitoksen toimintalinjat liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ISBN 951-726-371-6, Helsinki 1997
9. Tielaitoksen liikenneturvallisuusohjelma 2005, TIEL 1000022, Helsinki 1999
10. Tielaitoksen liikenteen hallinnan strategia, TIEL 100018, Helsinki 1998 (tarkistettavana).
11. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen, TIEL 10000028, Helsinki 2000
12. Joukkoliikenne, Opas tiepiirin joukkoliikenneselvityksen laatimiseksi, Tielaitoksensisäisiä julkaisuja 23/2000, TIEL 4000245
13. Sorateiden toimintalinjat, valmistuu vuonna 2001
14. Levähdys- ja pysäköintialueiden kehittäminen, Toimintalinjat, TIEL 1000029, Helsinki 2000
15. Tiehallinnon asiakasstrategia, TIEL 1000024, Helsinki 2000
16. Tiehallinnon tuotemäärittely, Tielaitoksen sisäinen julkaisu, Tiehallinto, Esikunta 2000

6 LIITTEET

1. Vuonna 2001 käynnissä olevat kehittämishankkeet (kartta)
2. Hankekorin I vuosille 2002–2005 (kartta)
3. Hankekorin I: Ehdotuksia suunnitelmakaudella aloittamiskelpoisista kehittämisinvestoinneista (taulukko)
4. Hankekorin II: Vuoden 2005 jälkeen aloitettavia kehittämishankkeita
5. Hankekorin III: Toiminta- ja taloussuunnitelmaan ehdolla olevia hankkeita
6. Tienpidon rahoituksen käyttösuunnitelma perusvaihtoehdon mukaan
7. Tienpidon rahoituksen käyttösuunnitelma kehyspäättökseen mukaisella rahoituksella
8. Yhteenveto tavoitteista perussuunnitelman mukaan
9. Hankekortit korin I hankkeista

LIITE 1

Vuonna 2001 käynnissä olevat hankkeet

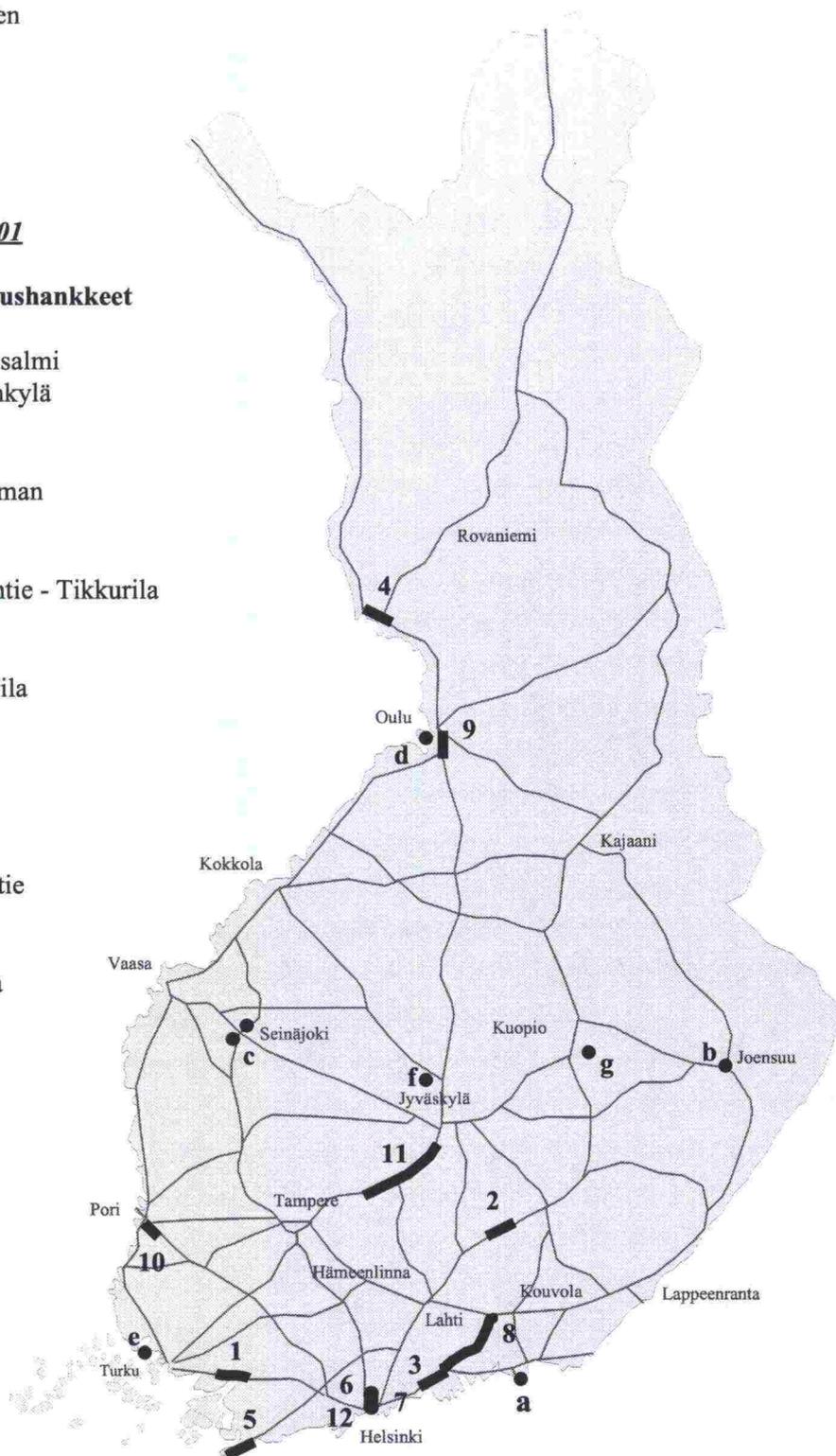
(Ei sisällä jo avattujen hankkeiden viimeistelyitä eikä rautatietasoristeysohjelma)

Käynnissä olevat hankkeet v.2001**Kehittämisen- ja kokonaisrahoitushankkeet**

- 1 Vt 1 Paimio - Muurla
- 2 Vt 5 Seppälänjoki - Vihantasalmi
- 3 Vt 7 / E 18 Porvoo - Koskenkylä
- 4 Vt 21 Kemi - Tornio
- 5 Vt 25 Hanko - Skogby
- 6 Helsinki - Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt
- 7 Kt 50 Kehä III Lentoasemantie - Tikkurila
- 8 Vt 6 Koskenkylä - Kouvola
- 9 Vt 4 Liminka - Oulu
- 10 Vt 2 Porin lentoasema - Ulvila
- 11 Vt 9 Orivesi - Muurame

Perustienpito

- 12 PKS pysäkkijärjestelyt
- 13 Liittymäjärjestelyt
 - a Vt 15, Kotka, Merituulentie (Mussalo)
 - b Vt 17, Joensuu, Siilainen
 - c Vt 19, Seinäjoki, Pultra ja Sammonkatu
 - d Mt 815 Oulun lentoasemantie
- 14 Siltaohjelma
 - e Merimasku
 - f Matosalmi
 - g Vehmersalmi



LIITE 2

**Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma:
hankekori vuosille 2002-2005**

Pääkaupunkiseutu

- 1 Pasilanväylä / Hakamäentie
- 2 Mt 101, Kehä I, Turunväylä -
Leppävaara

Kaupunkiseudut

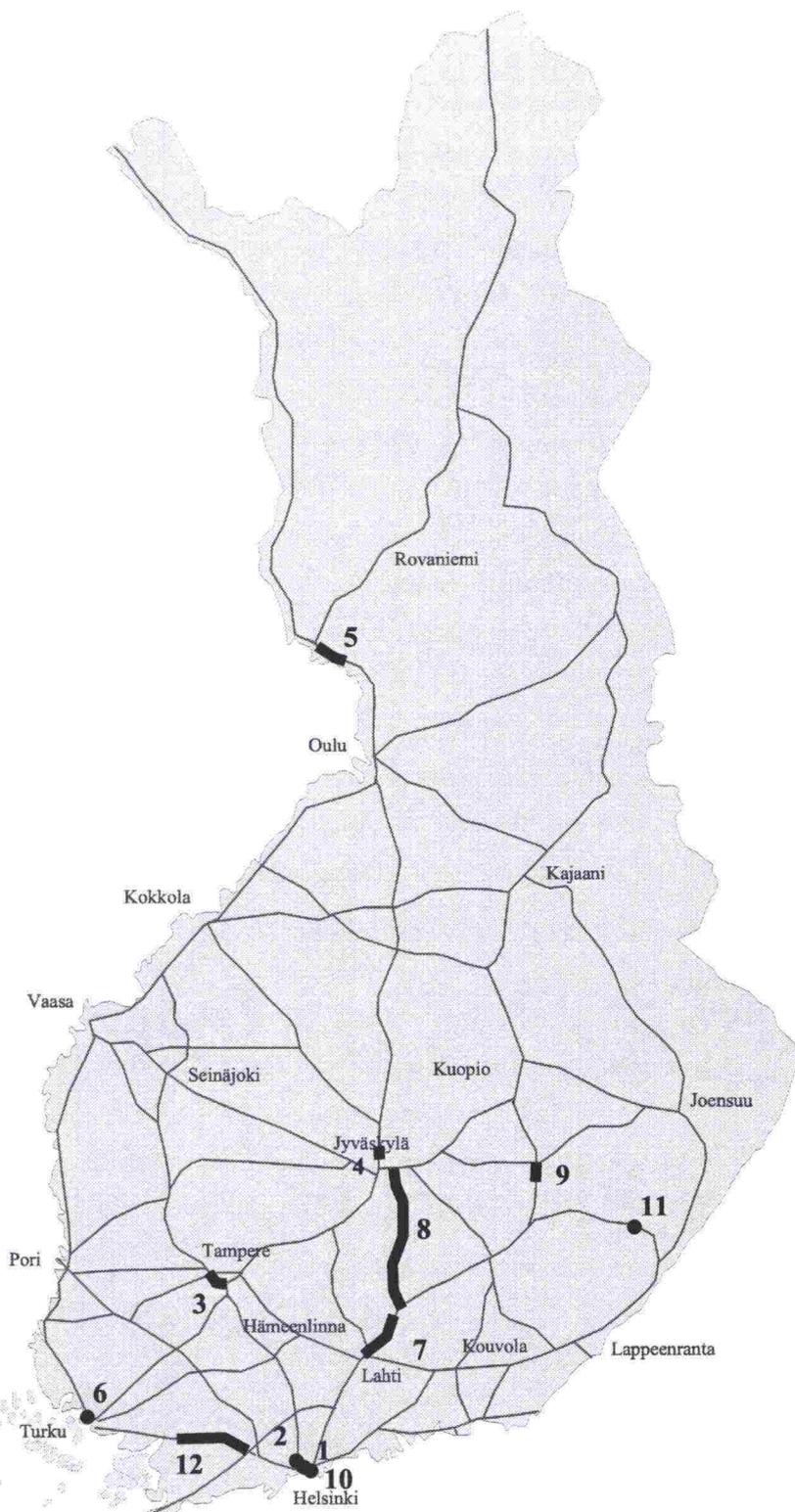
- 3 Vt 3 Tampereen läntinen kehätie
- 4 Vt 4 Jyväskylältä pohjoiseen
- 5 Vt 4 Kemin kohta
- 6 Vt 8 Raision kohta

Päätiejaksot

- 7 Vt 4 Lahti - Heinola
- 8 Vt 4 Heinola - Jyväskylä
- 9 Vt 5 Joroinen - Varkaus

Erillispäätöstä vaativat hankkeet

- 10 Kt 50 Vuosaaren satamatie
- 11 Vt 14 Savonlinnan kohta
- 12 Vt 1 / E 18 Lohjanharju - Muurla



LIITE 3

Hankekori I: Ehdotuksia suunnitelmakaudella aloittamiskelpoisista kehittämisinvestoinneista

Hanke	Kust.arvio (Mmk)	Invest. laji	H/K	Toimenpide
Pääkaupunkiseutu				
Pasilanväylä / Hakamäentie Mt 101 Kehä I, Turunväylä– Leppävaara	455 325	L L	3,8 4,1	2-k -> 4-k, eritasol. Eritasol., joukkol.
Kaupunkiseudut				
Vt 3 Tampereen läntinen	625	L	2,5	mol -> mo
Vt 4 Jyväskylästä pohjoiseen	95	L	2,5	mo
Vt 4 Kemin kohta	230	L	1,7	mol -> mo, mol
Vt 8 Raision kohta	85	L	2,6	4-k
Päätiejaksot				
Vt 4 Lahti–Heinola	210	L	1,7	mol -> mo
Vt 4 Heinola–Jyväskylä	320	L		2-k tien parant.
Vt 5 Joroinen–Varkaus	160	U/L		2-k tien parant.
Erillisrahoitusta vaativat hankkeet				
Kt 50 Vuosaaren satamatie	350	U	n.2	Uusi tieyhteys
Vt 14 Savonlinnan kohta	345	U	3,9	Ohitus, silta
Vt 1/ E 18 Lohjanharju–Muurla	2060	U	1,3	mo

Kustannusarviot esitetty maarakennuskustannusindeksissä 117 (syyskuun hintataso; 1995 = 100)

LIITE 4

Hankekori II: Vuoden 2005 jälkeen aloitettavia kehittämishankkeita

Hanke	Kust.arvio (Mmk)	Invest. laji	H/K	Toimenpide
Pääkaupunkiseutu				
Kt 50, Kehä III, Vantaankoski–Lento- asemantie	470	L	2,5	4-k tien parant.
Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti	100	L	2,4	2-k -> 4-k, eritasol.
Mt 101, Kehä I, Tapiola–Turunväylä (II vaihe)	170	L	5,2	Eritasol., joukkol.
Kaupunkiseudut				
Vt 4 Rovaniemen kohta	170	L	1,8	4-k
Vt 6 Lappeenrannan läntiset tiejärjes- telyt	90	L	1,5	Tiejärjestelyt
Vt 6 Joensuun kohta	115	L	2,9	Eritasol., 4-K
Vt 8 Vaasa /Sepänkylän ohitustie	150	U	1,9	2-k tien rakent.
Vt 8 Pori–Söörmarkku	80	U	1,5	2-k tien rakent.
Vt 9 Jyväskylän eteläinen sisääntulo- tie	70	L	1,6	4-k
Vt 15 Kotkan sisääntulotie	85	L	2,2	4-k
Vt 20 Oulu–Kiiminki	135	L	2,2	4-k
Päätiejaksot				
Vt 2 Vihti–Pori	200	L		2-k tien parant.
Vt 6 Lappeenranta–Imatra (I vaihe)	315	L		2-k -> 4-k
Vt 17 Kuopio–Viinijärvi	250	L		2-k tien parant.
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi	180	L/K		2-k tien parant.

Kustannusarviot on esitetty maarakennusindeksissä 117 (syyskuun 2000 hintataso; 1995=100).

LIITE 5

Hankekori III: Toiminta- ja taloussuunnitelmaan ehdolla olevia hankkeita

	Hanke	Kust. arvio (Mmk)
Uudenmaan piiri	Vt 3 välillä Haaga–Kehä III	165
	Vt 25, Vt 4 Päätieverkon eritasoliittymät	100
	Mt 101 Kehä I Keilaniemi, Turunväylä, Leppävaara (III vaihe)	285
	Pääkaupunkiseudun meluntorjuntahankkeet	70
Turun piiri	Vt 2 Tiilimäki-Uusiniitty/vt 8 Tiiliruukki- Ruutukuoppa	190
	Vt 8 Raisio–Nousiainen	300
	Vt 8 Laitilan eritasoliittymät	60
	Vt 12 Rauman keskusta	70
	Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie	130
Kaakkois-Suomen piiri	Vt 5 Vihantasalmi–Mikkeli	110
	Vt 7 Haminan kohta	370
	Vt 7 Kotka–Loviisa	250
	Vt 7 Loviisa–Kotka	750
Hämeen piiri	Vt 3 Hämeenkyrö–Vaasan piirin raja	145
	Vt 3 Hämeenkyrön ohikulku	165
	Vt 10 Hämeenlinna–Tuulos	60
	Vt 24 Holma–Kalliola	210
	Mt 252 Vammalan ohikulkutie	100
Savo-Karjalan piiri	Vt 5 Päivärinta–Vuorela	150
	Vt 5 Leppävirta–Vehmasmäki	105
	Vt 5 Siilinjärvi–Pöljä	70
	Vt 6 Niittylahti–Reijola	50
Keski-Suomen piiri	Vt 4 Kirri–Äänekoski	220
	Vt 18 Multia–Ähtäri	105
	Vt 4/vt 9 Vaajakosken kohta	210
Vaasan piiri	Vt 18 Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie	75
	Mt 717 Vaasa–Höstvesi	90
	Mt 756 Kokkolan satamatie	55
Oulun piiri	Vt 4 Haurukylä–Haaransilta	95
	Vt 8 Raahen tiejärjestelyt	125
	Vt 20 Jäälin ja Kiimingin ohitustiet	130
	Vt 22 Kaukovainio–Heikkilänkangas	140
	Mt 815 Poikkimaantien jatke	40
Lapin piiri	Vt 4 Koivu–Rovaniemi	180
	Vt 4 Rovaniemi (Saarenkylä)–Lentokentän liitt.	65
	Kt 82 Kalliosalmi–Kemijärvi	60
	Vt 4 / vt 5 Sodankylän keskusta	60
	E4 Tornio–Haaparanta (Ruotsi) (På gränsen)	30

Kustannusarviot on esitetty maarakennusindeksissä 117,3 (syyskuun 2000 hintataso; 1995=100).

LIITE 6

Tienpidon rahoituksen käyttösuunnitelma perusvaihtoehdon mukaan; perustienpitoon lisätty 250 milj. mk

KÄYTTÖSUUNNITELMA	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Ennuste	Arvio	Arvio	Arvio	Arvio	Arvio
	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk
MENOT						
Hoito	1218	1375	1330	1280	1240	1215
Alueurakat	987	1097	1103	1102	1102	1099
Lauttaliikenteen hoito	123	124	122	120	118	116
Tuotannon korvaus / palvelu- projektit	108	154	105	58	20	
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	763	895	975	1000	1150	1150
Päällystetyt tiet	577	665	734	761	875	880
Soratiet	101	100	110	115	135	135
Sillat	86	92	105	110	135	135
Palveluprojektit		38	26	14	5	
Laajennus- ja uusinvestoinnit	734	554	603	618	504	535
Alueelliset hankkeet	562	334	338	403	379	420
Losseja korvaavat siltahankkeet	69	42	45	45	45	45
EU-ohjelmahankkeet	75	83	70	70	70	70
Työllisyshankkeet	27	0	0	0	0	0
Liittymähankkeet		40	100	100	10	
PKS-joukkoliikennehanke		50	30			
Kuusankoski-Pessankoski		5	20			
Kehittämisinvestoinnit	915	935	834	597	568	568
Tieverkon kehittämishankkeet	709	500	339	137	10	0
Kokonaisrahoitushankkeet	149	335	395	360	458	468
Järvenpää-Lahti-jälkirah.hanke	56	100	100	100	100	100
Suunnittelu	182	185	195	200	210	210
Perustienpito	118	135	145	150	160	160
Kehittämishankkeet	54	50	50	50	50	50
Tuotannon korvaus	10					
Liikenteen hallinta	30	35	35	40	45	50
Maa-alueiden hankinta ja hoito	132	160	160	160	160	160
Tiehallinto	473	440	440	445	445	445
Hallinto	419	385	384	383	382	380
Investoinnit	14	13	14	19	20	20
T&K	40	42	42	43	43	45
Tieliikelaitoksen perustamismenot	6					
Tieliikelaitoksen henkilöstön so- peuttaminen		30	27	22	11	
MENOT YHTEENSÄ	4450	4609	4599	4362	4333	4333

LIITE 7

Tienpidon määrärahojen käyttösuunnitelma kehyspäätöksen mukaisella rahoituksella

KÄYTTÖSUUNNITELMA	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Ennuste	Arvio	Arvio	Arvio	Arvio	Arvio
	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk
MENOT						
Hoito	1218	1375	1330	1280	1240	1215
Alueurakat	987	1097	1103	1102	1102	1099
Lauttaliikenteen hoito	123	124	122	120	118	116
Tuotannon korvaus / palvelu- projektit	108	154	105	58	20	
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	763	895	850	885	1100	1200
Päällystetyt tiet	577	665	639	666	835	905
Soratiet	101	100	95	105	130	150
Sillat	86	92	90	100	130	145
Palveluprojektit		38	26	14	5	
Laajennus- ja uusinvestoinnit	734	554	507	454	554	490
Alueelliset hankkeet	562	334	242	239	429	375
Losseja korvaavat siltahankkeet	69	42	45	45	45	45
EU-ohjelmahankkeet	75	83	70	70	70	70
Työllisyys Hankkeet	27	0	0	0	0	0
Liittymähankkeet		40	100	100	10	
PKS-joukkoliikennehanke		50	30			
Kuusankoski-Pessankoski		5	20			
Kehittämisinvestoinnit	913	935	834	597	318	318
Tieverkon kehittämishankkeet	709	500	339	137	10	0
Kokonaisrahoitushankkeet	149	335	395	360	208	218
Järvenpää-Lahti-jälkirah.hanke	56	100	100	100	100	100
Suunnittelu	182	185	195	200	210	210
Perustienpito	118	135	145	150	160	160
Kehittämishankkeet	54	50	50	50	50	50
Tuotannon korvaus	10					
Liikenteen hallinta	30	35	35	40	45	45
Maa-alueiden hankinta ja hoito	132	160	160	160	160	160
Tiehallinto	473	440	440	445	445	445
Hallinto	419	385	384	383	382	382
Investoinnit	14	13	14	19	20	20
T&K	40	42	42	43	43	43
Tieliikelaitoksen perustamismenot	6					
Tieliikelaitoksen henkilöstön so- peuttaminen		30	27	22	11	
MENOT YHTEENSÄ	4450	4609	4378	4083	4083	4083

LIITE 8

Yhteenveto tavoitteista perussuunnitelman mukaan

	1997	1998	1999	2000		2001	2002	2003	2004	2005
	Toteutuma			Tulos-tavoite	Ennuste 31.10. 00	Alustava tulostavoite 15.12.00	TTS-kauden tavoite			
Päällystettyjen teiden kunto, kuntotavoitteen alittavien teiden määrä/lisäys enintään (km)	Määrä enintään (km)					Lis. enint. 200 km/v	Lisäys keskimäärin alle 100 km/v			
	6077	6084	6272	Lis. enint. 100	Lisäys 188					
Runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvan haitan vähenemä %			23	10	10	12				
Liikenneturvallisuus, heva-vähenemä	54	49	42,9	44	47	42	35	30	30	30
- perustienpito (sis. nopeusraj.)	41	43	37,9		35	35				
- kehittäminen	13	6	5		12	7				
Meluntorjunnan laajuus (asukasta)							Keskimäärin vuosittain 4000			
- yhteensä	6500	7550	6535	4000	5700	3000				
- perustienpito	3300	5000								
- kehittäminen	3200	2550								
Pohjavesien suojaus (km)							Keskimäärin vuosittain 15			
- yhteensä	25,9	20,1	17,9	20	25,2	20				
- perustienpito	21,9	14,6								
- kehittäminen	4,0	5,5								
Liukkaudentorjuntasuolan käyttö (tn)			103 000	Vähenee edell. vuodesta	90 000	70000 tn v. 2004 mennessä	70000 tn/v kauden lopussa			
Kevyen liikenteen väylät (km)							Keskimäärin vuosittain 100			
- yhteensä	136	157	130	135	141	75				
- perustienpito	119	146								
- kehittäminen	17	11								

LIITE 9

Hankekortit korin 1 hankkeista

1. Pasilanväylä, Hakamäentie
2. Mt 101 (Kehä I) Turunväylä–Leppävaara
3. Vt 3 Tampereen läntinen kehätie
4. Vt 4 Jyväskylästä pohjoiseen
5. Vt 4 Kemin kohta
6. Vt 8 Raision kohdalla
7. Vt 4 Lahti–Heinola
8. Vt 4 Heinola–Jyväskylä
9. Vt 5 Joroinen–Varkaus
10. Vuosaaren sataman liikenneyhteydet
11. Vt 14 Savonlinnan kohdalla
12. Vt 1 / E 18 Lohjanharju–Muurla



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri

Hakamäentien parantaminen ja muuttaminen yleiseksi tieksi (Mt 100), katujärjestelyineen, Helsinki

HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

29.1.2001

JOHTOPÄÄTÖKSET

HANKE JA SEN VAIKUTUKSET

Hakamäentie on tulevan Pasilanväylän keskiosa ja sen ensimmäinen toteutusvaihe. Hakamäentie yhdistää Helsingin keskustasta lähtevät säteittäiset pääväylät: lännessä Vihdintien, Mannerheimintien ja valtatie 3:n ja idässä Tuusulantien jatkeen (Mäkelänkadun). Tällainen korkealuokkainen, suuren liikenteenvälityskyvyn omaava poikittaisväylä puuttuu Helsingin niemen pohjoispuolelta.

Tien kapasiteetin lisääminen siirtää Hakamäentielle uutta liikennettä. Välin Mannerheimintie - Mäkelänkatu parantaminen ei suuresti lisää verkollista kapasiteettia poikittaissuunnassa, koska Vihdintien ja Lapinmäentien liittymä lännessä ja Mäkelänkadun liittymä idässä rajoittavat väylän liikenteen välityskykyä. Kun Hakamäentie rakennetaan myöhemmin Pasilanväyläksi, se yhdistää kantakaupungin sisään-tuloväylät toimivaksi pääväyläverkoksi.

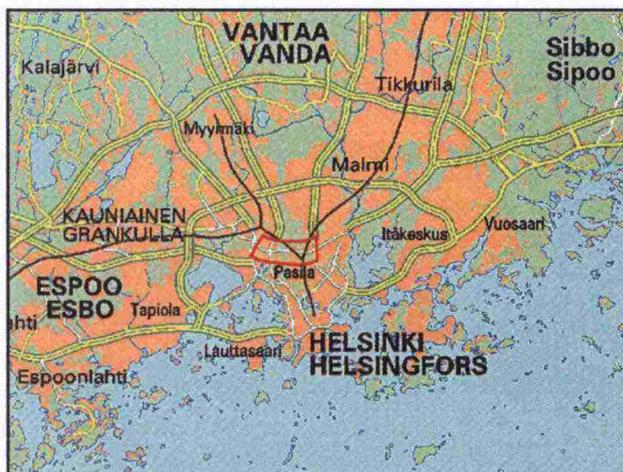
Hakamäentien parantaminen täydentää nykyistä kevytliikenneverkkoa. Yhteydet keskuspuistoon lisääntyvät ja turvallisuus paranee, kun nykyiset tasoyliykset korvataan eritasoratkaisuilla.

Hakamäentien parantaminen ja linja-autokaistojen rakentaminen nostaa Hakamäentien liikenteen välityskykyä ja nopeuttaa linja-autoliikennettä. Mannerheimintien eritasoliittymässä pysäkkijärjestelyt ja Ilmalan aseman terminaalilyhteys raideliikenteen kanssa lyhentävät vaihtokävelymatkoja ja tehostavat vaihtoliikennettä.

Hankkeen kustannusarvio on 455 Mmk (MAKU95 on 117,3).

Suunnitelmavaihe:

tarveselvitys
yleissuunnitelma
tiedesuunnitelma



KANNATTAVUUSANALYYSIN TULOS

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Jäännösarvoksi 30 vuoden käyttöjakson kuluttua on arvioitu 30% investoinneista. Hankkeen arvioidut säästöt ovat noin 1400 Mmk ja hyötökustannussuhde on 3,8.

Hanke tukee useita keskeisiä liikennepoliittisia tavoitteita, kuten joukkoliikenteen käytön lisäämistä, liikenneturvallisuuden, kevytliikenteen yhteyksien ja ympäristön parantamista.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistuksen (PLJ 1998:n tarkistus) toimenpideohjelmassa hanke on sijoitettu ensimmäiseen koriin eli vuosina 1999-2004 aloitettaviin hankkeisiin.



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri

Maantie 101 (Kehä I) Turunväylä - Leppävaara

Suunnitelmavaihe:

- tarveselvitys
- yleissuunnitelma
- tiesuunnitelma

29.1.2001

HANKEARVIONNIN YHTEENVETO

HANKE

Hanke sisältää Kehä I:n parantamisen välillä valtatie 1 (Turunväylä) ja Helsingin kaupungin raja. Pienempiä parannustoimenpiteitä tehdään tarvittaessa myös Länsiväylän ja Turunväylän väliselle osuudelle. Lisäksi Turunväylää parannetaan Nihtisillan ja Helsingin rajan välillä.

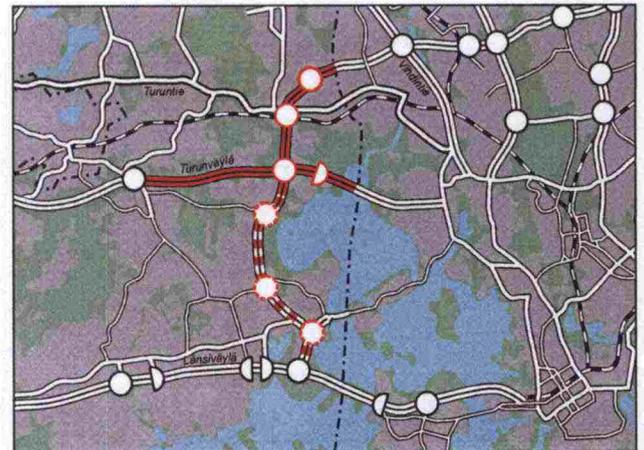
Parantamistoimenpiteet ovat:

- Kolmannet kaistat Kehä I:lle Turuntieltä Helsingin rajalle sekä Turunväylälle Nihtisillan ja Kehä I:n välille. Turuntien pohjoispuolella Kehä I rakennetaan kalliotunneliin (Mestarintunneli).
- Joukkoliikenneterminaali ja rinnakkaistiet Rantaradan kohdalle (rakennussuunnittelu käynnissä)
- Turunväylän ja Kehä I:n liittymän parantaminen
- Eritasoliittymän rakentaminen korvaamaan Mäkkylän liikennevalot
- Suuntaisliittymän rakentaminen Turunväylälle Kehä I:n itäpuolelle Helsingin suuntaan
- Kevyen liikenteen järjestelyt
- Melutorjuntaratkaisut

Hankkeen rakennuskustannusarvio on 395 Mmk. Kustannusarvio sisältää ensimmäisenä rakennusvaiheena toteutettavan Kehä I Rantaradan kohdan parannustoimenpiteet (70 Mmk), joiden rakentaminen alkaa vuonna 2001. Jäljelle jäävien parannustoimenpiteiden kustannusarvio on 325 Mmk (MAKU95 on 117,3) sisältäen jatkosuunnittelun.

TIEN MERKITYS

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja tärkeä osa seudun liikennejärjestelmää.
- Leppävaarasta on muodostumassa merkittävä jouk-



koliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja Jokerilinnan valmistuessa

- Kehä I toimii rakenteilla olevan eteläisen Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä.
- Kehä I on yksi Suomen vilkkaimpia teitä. Sen keski- vuorokausiliikenne on 56 000 - 66 000 ja Turunväylän 33 000 - 46 000 autoa vuorokaudessa.

RATKAISTAVAT ONGELMAT

- Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja iltapäivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minutteja.
- Valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono.
- Suuri liikennemäärä ja ajonopeus aiheuttaa voimakasta melua tiheään rakennetulla alueella.
- Säteittäisen ja poikittaisen joukkoliikenteen vaihtoja vaikeuttavat pitkät kävelymatkat.

VAIKUTUKSET

- Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta selvästi. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat Leppävaaran terminaalin, joukkoliikennekaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- Kevyen liikenteen yhteydet paranevat.
- Tunneli ja melutorjuntaratkaisut parantavat asuin- viihtyvyyttä.
- Hanke tukee alueen maankäyttösuunnitelmien toteuttamista ja alueen kehittämismahdollisuuksia.
- Tunneliratkaisu Turuntien pohjoispuolella eheyttää kaupunkirakennetta, tarjoaa uutta rakennusmaata ja vähentää estevaikutusta.

KANNATTAVUUS

- Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 4,6. Herkkyystarkastelujen hyöty-kustannushaarukka on 2,3 - 8,6.
- Merkittävimmät hyödyt syntyvät valo-ohjattujen liittymien ruuhkien purkamisesta. Aikasäästöjen osuus hyödyistä on yli 80 %.
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin tehokas.
- Hanke tukee tasa-arvotavoitteita edistämällä kaikkien liikennemuotojen olosuhteita ja vähentämällä läpikululiikenteen haittoja paikallisille asukkaille.
- Hankkeesta ei koidu merkittäviä ympäristöhaittoja.
- Hanke sisältyy pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja Uudenmaan tiepiirin TTS-suunnitelmaan.



TIEHALLINTO

HANKEARVIONTI

Valtatie 3, Tampereen läntinen kehätie

Hankejakso 21km: Yksiajoratainen valtatie parannetaan moottoritieksi. Eritasoliittymiä täydennetään, kaksi uutta eritasoliittymää rakennetaan.

Suunnitelmavaihe:

- tarveselvitys
- yleissuunnitelma
- tiesuunnitelma



TIIVISTELMÄ

NYKYTILA JA ONGELMAT

Valtatie 3 Helsinki – Tampere – Vaasa on Suomen tärkeimpiä pääteitä, joka kuuluu euroopallaiseen TEN –tieverkkoon (E12). Valtatie on osa Tampereen kehätietä.

Nykyinen tie on yksiajoratainen ja osin varustettu eritasoliittymin. Pääosa on sekaliikennetietä ja osa moottoriliikennetietä.

Nykyiset liikennemäärät ovat 8 000 – 20 800 ajon/vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 12 200 - 37 000 ajon/vrk.

Nykytilanteessa liikenne ruuhkautuu sekä tie-osuuksilla että eritasoliittymissä. Erityisesti ruuhka-aikoina liittymien päätielle on lähes mahdotonta.

Nykyinen yksiajoratainen tie ja sen liittymäjärjestelyt ovat alttiita häiriöille ja onnettomuuksille. Läntisen kehätien henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusaste onkin yli nelinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Yleisimpiä onnettomuustyyppisiä ovat kääntymis- ja kohtaamisonnettomuudet.

TAVOITTEET

Tien kehittämisen tavoitteena on parantaa valtakunnallisen ja seudullisen läpikulkuliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vähentää keskustan katuverkon ja sisääntuloväylien kuormitusta, mikä parantaa maankäytön toimintaedellytyksiä

sekä kaupungin sisäisen liikenteen turvallisuutta ja toimivuutta.

HANKE JA SEN VAIKUTUKSET

Läntiselle kehätielle rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen ja nykyisiä eritasoliittymiä täydennetään. Nykytilanteessa ongelmallisin Nokian moottoritien eritasoliittymä rakennetaan uudelleen. Kalkkuun, Myllypuroon ja Pikku-Ahvenistoon rakennetaan uudet eritasoliittymät.

Hankkeen toteuttamisen vaikutuksesta liikenteen ruuhkautuminen poistuu lähes kokonaan ja tien nopeustaso nousee.

Moottoritien rakentamisen jälkeen kohtamisonnettomuuksia ei juuri tapahdu ja eritasoliittymien täydentäminen vähentää myös merkittävästi kääntymis- ja peräänajo-onnettomuuksia.

Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään rakentamalla melusuojaus noin 12 km:n osuudelle.

Siirryttäessä nykytilanteen ruuhkaliikenteestä moottoritien sujuvaan liikenteeseen pienenevät häikäpäästöt oleellisesti. Nopeustason nousun vaikutuksesta typpi-oksidi-päästöt ovat moottoritieellä samaa suuruusluokkaa kuin nykyisellä tiellä. Merkittävimmin päästöt alenevat alemmalla tieverkolla, jolta moottoritie kokoaa pois tarpeetonta ja ruuhkia aiheuttavaa liikennettä.

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 625 Mmk (MAKU95 on 117,3). Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,5.

HANKEARVIOINTI

Valtatie 4 Jyväskylältä pohjoiseen

Hankejakso 4.8 km: tie parannetaan kevennetyksi moottoritieksi. Rakennetaan kaksi eritasoliittymää, melusteita, pohjaveden suojauksia

Suunnitelmavaihe:
 tarveselvitys
 yleissuunnitelma
 tiesuunnitelma



aa. Liikennemääristä johtuen ohituspaikkoja on vähän. Nelostien liikenneturvallisuus on huomattavasti heikompi kuin valtateillä keskimäärin. Liikenteestä suuri osa on pitkämatkaista. Nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h.

Palokan eritasoliittymän läheisyydessä on asutusta ja liiketoiminta-alue, jossa on yksi Jyväskylän alueen neljästä automarketista. Kirrissä on asutuksen lisäksi myös liike- ja toimistokiinteistöjen alue. Nykyisin valtatiealueella asuu noin 1000 henkilöä.

TAVOITTEET

Tavoitteena on parantaa tien tasoa liikennemäärien edellyttämälle laatutasolle päätieverkolla.

Yhteydellä on suuri merkitys Jyväskylän seudun elinkeinoelämälle. Jyväskylän maalaiskunnan Palokan osakeskus on tieosan varrella, tavoitteena on myös parantaa toisen osakeskusten Tikkakosken ja lentokentän saavutettavuutta.

Paikallisena tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vähentää hankaluuksia pitkämatkaisen liikenteen kanssa. Samalla Palokan ja Kirrin liikealueiden saavutettavuus paranee.

HANKE JA SEN VAIKUTUKSET

Valtatie parannetaan nykyisellä paikalla moottoritieksi 4,8 km matkalla. Tie rakennetaan kevennettynä moottoritietyyppinä, jossa keski-kaistaa ja ulkopientareita kavennetaan. Hanke sisältää kaksi eritasoliittymää. Meluhaittoja torjutaan meluseinien ja -vallien avulla. Pohjavedet suojataan rakenteellisin keinoin.

Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta koko osuudella. Eryteisesti liittymäjärjestelyt parantavat turvallisuutta. Hankkeen toteuttamisen arvioidaan vähentävän yhden henkilövahinko-onnettomuuden vuosittain.

Moottoritien rakentaminen vahvistaa valtakunnallisesti yhteyttä Helsinki-Oulu, seudullisesti lentokentän saavutettavuutta ja Jyvasseudun yhteyksiä Äänekosken suuntaan sekä paikallisesti Palokan - Kirrin alueen kehitystä.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 95 Mmk (MAKU95 on 117,3) ja hyötykustannussuhde 2,5.

TIIVISTELMÄ

NYKYTILA JA ONGELMAT

Valtatie 4 (E75) on tärkein tieyhteys pääkaupunkiseudun ja Pohjois-Suomen välillä sekä osa yleiseurooppalaista TEN -tieverkkoa. Nykyinen tie on yksiajoratainen ja noin 10 m leveä. Tie toimii osana lentokenttäyhteyttä.

Liikennemäärät tieosuudella ovat 11 000 - 16 000 ajon./vrk (KVL 1998). Ennustetilanteessa vuonna 2020 liikenteen arvioidaan olevan 14 500 - 21 000 ajon./vrk.

Nykytilanteessa liikenteen palvelutaso erityisesti liittymäalueilla on heikko, päätielle liittymisen ja sieltä vasemmalle kääntyminen on vaike-



HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

HANKE

Hanke sisältää valtatie 4 parantamisen Kemin kohdalla tie- ja katujärjestelyineen.

Parantamistoimenpiteet ovat:

- Nykyisen 70 – luvulla rakennetun moottoriliikennetien parantaminen moottoritieksi (9,7 km) välillä Kemijokisuu – Ajoksen liittymä.
- Moottoriliikennetien rakentaminen edellisen jatkeena etelään Ajoksen liittymän ja Maksniemen välille (6,2 km).
- Kolme uutta eritasoliittymää, joista merkittäv in on Kemin keskustan uuden eteläisen sisääntulon rakentaminen yhteistyössä kaupungin kanssa.
- Meluntorjuntatoimenpiteet.

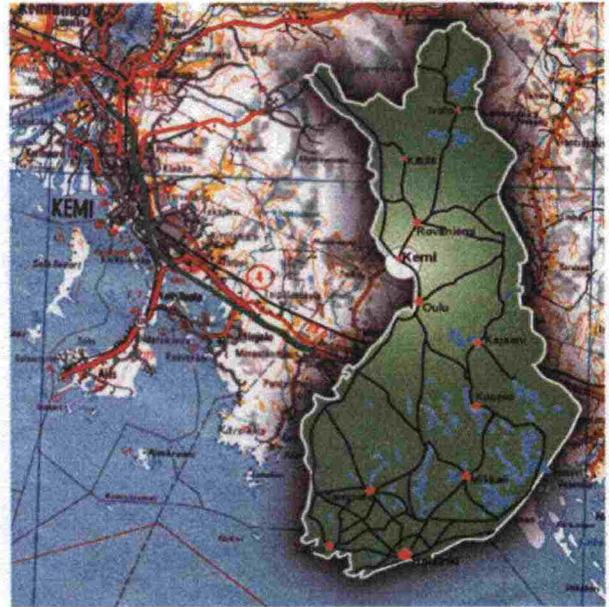
Hankkeen kustannusarvio on 230 Mmk (MAKU95 on 117,3).

TIEN MERKITYS

- Tie kuuluu TEN-tieverkkoon ja on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys sekä merkittävä osa Perämerenkaaren elinkeinoelämän kehittämistä
- Valtatie toimii tärkeänä kaupunkiliikenteen välittäjänä ja pääväylänä erityisesti Kemi – Tornio moottoritien valmistuttua.
- Liikennemäärät ovat 7 300 – 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 98).

Suunnitelmavaihe:

- | | |
|------------------|-------------------------------------|
| tarveselvitys | <input type="checkbox"/> |
| yleissuunnitelma | <input type="checkbox"/> |
| tiesuunnitelma | <input checked="" type="checkbox"/> |



RATKAISTAVAT ONGELMAT

- Nykyinen moottoriväylän päätepiste on valtiolla ongelmallinen epäjatkuvuuskohta.
- Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus on heikentynyt liikenteen kasvun myötä.
- Kemin kohdalta puuttuvat lähes kokonaan melusuojaukset.
- Kemin keskustaan eteläinen sisääntulo.

VAIKUTUKSET

- Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja ongelmallinen epäjatkuvuuskohta poistuu.
- Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 2,3 onn./vuosi.
- Etelänväylän toteuttaminen vähentää merkittävästi moottoriväylän estevaikutusta ja tukee keskustan maankäyttöä erityisesti Karjalahden alueella.
- Meluntorjuntaratkaisut parantavat asuinviihtyvyyttä

KANNATTAVUUS

- Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,7 ja ensimmäisen vuoden tuotto 8,7 %.
- Hanke tukee Kemi – Tornio alueen palvelujen saatavuutta ja Kemin kaupungin kehittämistä
- Hankkeesta on laadittu YVA-selostus. Luontoon vaikuttaa eniten uuden osuuden rakentaminen Ajoksen liittymän eteläpuolella Siikalahden merenranta-alueelle.
- Melutason aleneminen koskee kaikkiaan noin 2000 asukasta ja alle 55 dB(A) tason alittaminen koskee noin 300 asukkaan melutasoa

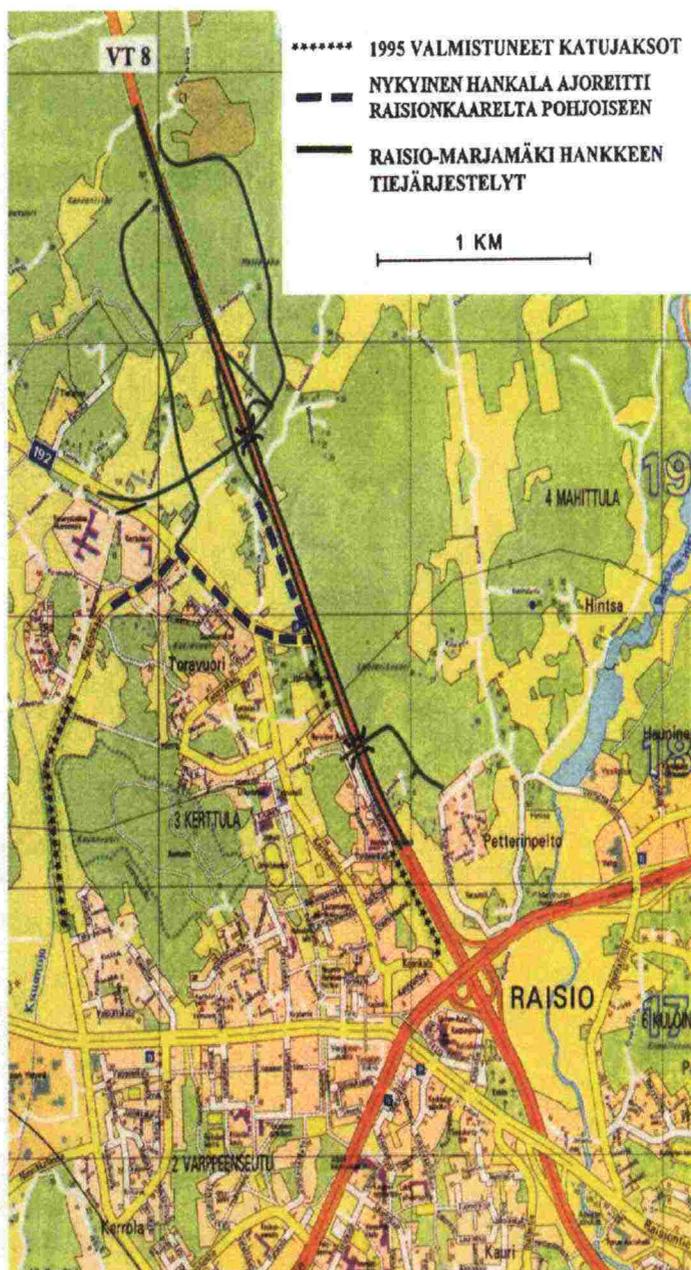
HANKEARVIOINTI Valtatie 8 Raision kohdalla

Hankejakso 3,5 km: Valtatie rakennetaan nykyisellä paikalla nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi, ruuhkautuva tasoliittymä eritasoliittymäksi.

Suunnitelmavaihe:

tarveselvitys	<input type="checkbox"/>
yleissuunnitelma	<input type="checkbox"/>
tiesuunnitelma	<input checked="" type="checkbox"/>

29.1.2001



TIIVISTELMÄ

NYKYTILA JA ONGELMAT

Valtatien 8 liikennemäärä on nykyisin Raision keskustan kohdalla noin 19 000 ajon/vrk ja sen ennustetaan kasvavan noin 25 000 ajoneuvon vuorokaudessa. Niin valtatie kuin Kustavintiekin ovat tärkeitä yhteyksiä Vakka-Suomen alueelle ja sen teollisuuden kuljetuksille. Kustavintien alkupään liikennemäärä on nykyisin noin 11 400 ajon/vrk.

Nykytilan ongelmana on Kustavintien ja valtatie tasoliittymän ruuhkautuminen Raision keskustan pohjoispuolella. Liittymän vaarallisuus lisääntyy ruuhkautumisen kasvaessa. Turvallisuus- ja palvelutaso-ongelmat kärjistyvät aamu- ja iltahuipun sekä kesäliikenteen aikana.

TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatie 8 palvelutasoa sekä Kustavintien ja valtatie liittymän toimivuutta, mikä parantaa myös liittymän liikenneturvallisuutta. Hankkeen avulla pyritään myös vähentämään Raision keskustan kautta kulkevaa liikennettä ja parantamaan näin maankäytön mahdollisuuksia. Valtatie jakavaa vaikutusta pyritään myös vähentämään ja liikenteen meluhaittoja pienentämään.

Seudullisesti hanke on tärkeä Vakka-Suomen alueen yhteyksien turvaajana.

HANKE JA SEN VAIKUTUKSET

Valtatie rakennetaan nykyisellä paikalla nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi. Kustavintien liittymä rakennetaan eritasoliittymäksi nykyisen liittymän pohjoispuolelle. Valtatie yli rakennetaan uusi yhteys keskustasta valtatie toisella puolella olevalle asuntoalueelle. Melusuojausta rakennetaan keskustan läheisyydessä olevan asuntoalueen kohdalle.

Eritasoliittymän rakentaminen ja valtatie nelikaistaistaminen vähentää merkittävästi vakavien onnettomuuksien määrää. Hanke poistaa myös ruuhkat valtatieltä ja Kustavintien liittymästä. Tien parantaminen nykyisessä maastokäytävässä ei aiheuta luonnonympäristölle suuria haittoja.

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 85 Mmk (MAKU95 on 117,3). Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,6.



TIEHALLINTO

Hämeen tiepiiri

Valtatie 4 Lahti - Heinola

29.1.2001

Suunnitelmavaihe:	
tarveselvitys	<input type="checkbox"/>
yleissuunnitelma	<input checked="" type="checkbox"/>
tiesuunnitelma	<input type="checkbox"/>

HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

HANKE

Valtatie 4 Lahdesta Heinolaan on moottoriliikennetie ohituskaistoilla varustettuna. Noin 29 kilometrin pituisen ohituskaistatien länsipuolella on varaus moottoritien toiselle ajoradalle. Valtatie 4 on viime vuosina parannettu moottoritieksi tarkastelukohteen molemmin puolin, Helsingin ja Lahden välillä sekä Heinolan kohdalla.

Hankkeeseen sisältyvät seuraavat parantamistimenpiteet:

- ohituskaistatien muuttaminen moottoritieksi
- länsipuolen ramppien parantaminen
- melu- ja pohjaveden suojausta
- 18 uutta siltää + 2 uusittavaa risteyssiltää
- tienvarsipalvelualueiden kehittäminen.

Hankkeen rakentamiskustannusarvio on 210-260 Mmk. Kustannusarvio sekä oheiset vaikutus- ja kannattavuusarviot perustuvat aikaisemmin laadittuihin selvityksiin. Arviot tarkentuvat hankkeen yleissuunnitelmassa, joka valmistuu maaliskuussa 2001.

TIEN MERKITYS

- Valtatie on osa eurooppalaista pääliikenneverkkoa, tie E75 (TEN-tie).
- Valtatie on yksi tärkeimpiä päätieyhteyksiä Suomessa. Lahden ja Heinolan kautta kulkee merkittävä osa pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen ja Itä-Suomeen suuntautuvasta valtakunnallisesta henkilö- ja tavaraliikenteestä.
- Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä osuudella on 12 000-13 000 ajoneuvoa/vrk. Liikenteen kausivaihtelut ovat suuria. Pahimpina ruuhkapäivinä liikennemäärä on 23 000 ajon./vrk. Liikennemäärä on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosina. 5 %:n vuosikasvu on selvästi pääteiden keskimääräistä kasvua (= 2,5 %) suurempaa.

RATKAISTAVAT ONGELMAT

- tien ruuhkautuminen
- onnettomuusriski
- meluhaitat ja pohjaveden pilaantumisenriski
- puutteet eläinten kulkureiteissä.

VAIKUTUKSET

- + Poistaa verkollisen epäkohdan Helsingin ja Heinolan väliltä.
- + Liikenteen sujavuus paranee.
- + Vakavat henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 1,2 onn./vuosi. Kuolleiden määrä vähenee noin yhdellä vuodessa.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisenriski pienenee.
- Suojaamattomien kohteiden melutaso nousee liikenteen lisääntyessä ja ajonopeuden kasvaessa.
- Tielue laajenee.

KANNATTAVUUS

- 210 Mmk (MAKU95 on 117,3) maksavan hankkeen hyötykustannussuhde on 2,0 ja ensimmäisen vuoden tuottoaste 8,2 %.
- Suurimmat hyödyt syntyvät aika- ja onnettomuuskustannussäästöistä.
- Liikenteen sujavuuden ja toimintavarmuuden lisääntyminen tukee henkilö- ja tavaraliikenteen kustannustehokkuutta.
- Läpikulkuliikenteen haitat vähenevät.

Hanke kuuluu Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman hankekoriin.





TIEHALLINTO

Hämeen tiepiiri

Keski-Suomen tiepiiri

Valtatie 4

Heinola - Jyväskylä, 1. vaihe

29.1.2001

HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

HANKE

Tarkasteltava valtatie 4 osuus erkanee valtatieltä 5 Lusin kohdalla ja päättyy Jyväskylän itäpuolelle Vaajakoskelle. Osuuden pituus on noin 110 km ja rakentamiskustannukset ovat 320 Mmk. (MAKU95 on 117,3)

Hankkeeseen sisältyvät seuraavat parantamistoimenpiteet:

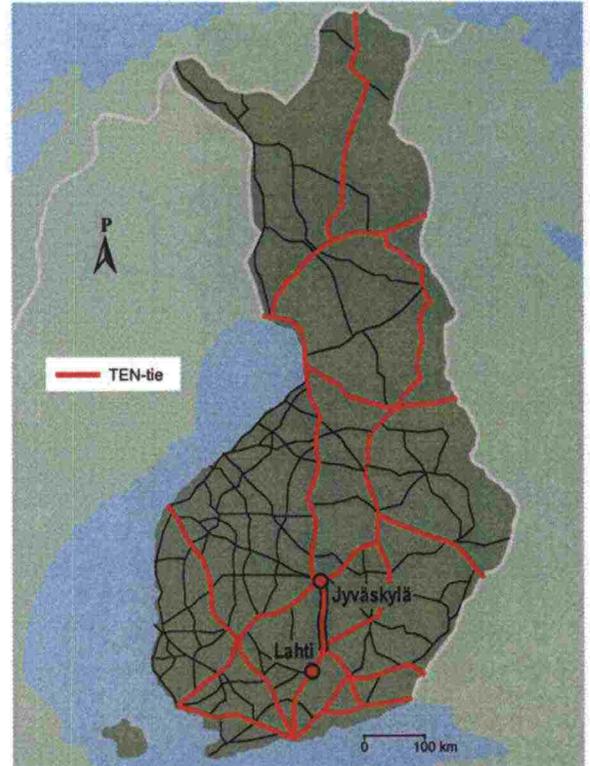
- Uusi osuus jakson pohjoispäässä (10 km)
- Uusia ohituskaistoja
- Tien geometriaa ja liittymiä parannetaan
- Uusia alikulkuyhteyksiä
- Uusia melu- ja pohjavedensuojaustoimenpiteitä

Hankkeesta on vahvistettu useita tarveselvityksiä sekä yleis- ja tiesuunnitelmia.

Hanke on Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetty alkavaksi v. 2004

TIEN MERKITYS

- Tie on osa eurooppalaista pääliikenneverkkoa (TEN).
- Tie on valtakunnallinen henkilö- ja tavaraliikenteen pääväylä pohjois-eteläsuunnassa.
- Tie yhdistää valtakunnan kasvu- sekä maakuntakeskuksia toisiinsa.
- Parannus edesauttaa tien varren taajamien maankäyttöä ja lisää niiden saavutettavuutta.
- Hanke edesauttaa tien vaikutuspiirissä olevien yritysten ja yhteisöjen toimintaedellytyksiä.



RATKAISTAVAT ONGELMAT

- Huono geometria
- Ohitusosuuksien vähäisyys
- Kevyen liikenteen yhteyksien puute
- Suuri liittymätiheys
- Tierakenteen heikko kunto
- Melu- ja pohjavesisuojausten puutteellisuus

VAIKUTUKSET

- Liikenteen sujuvuus paranee ohitusosuuksien lisääntyessä sekä liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa
- Kuljetusten toimitusvarmuus paranee
- Henkilövahinkoihin johtavat onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa (noin 30 %).
- Kevytliikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- Melualueella asuvien määrä vähenee
- Pohjavesien pilaantumisriski pienenee

KANNATTAVUUS

- Hankkeen H/K-suhde on 1,1. Herkkyystarkastelujen mukaan H/K-haarukka on 0,8 - 1,4
- Suurin osa hyödyistä on aikakustannussäästöjä. Onnettomuussäästöjen osuus on lähes kolmannes. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 3,8 onn./vuosi.
- Hanke tukee henkilö- ja tavaraliikenteen kustannustehokkuutta lisäämällä liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta
- Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja

29.1.2001

Hankejakso 19 km: Valtatie rakennetaan uudelle paikalle ja varustetaan kahdella ohituskaistaparilla. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä.



TIIVISTELMÄ

Nykyiset liikenneolot

Nykyinen valtatie on kapea, ruuhkainen ja tasaukseltaan huono. Valtatieosuuden liikenne määrä on 5400 - 8400 autoa vuorokaudessa.

Valtatiellä on runsaasti tasoliittymiä, jotka ovat etenkin taajamien kohdalla vaarallisia. Tie sijaitsee taajama-alueella Joroisissa, Kuvansissa ja Varkaudessa, joissa tie jakaa taajamarakennetta ja aiheuttaa meluhaittoja. Joroisten kirkonkylän kohdalla tien nopeusrajoitus on 60 km/h ja muualla 80 km/h. Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu vuosittain noin 5.

Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä palvella alueen maankäytön tarpeita. Ympäristöön kohdistuvat haitat pyritään minimoimaan.

Suunnitelma

Valtatie on suunniteltu ohituskaistoin ja eritasoliittymien varustetuksi valtatieksi, joka sijaitsee pääosin uudella linjauksella nykyisen tien jäädessä rinnakkaistieksi palvelemaan paikallista liikennettä sekä erikoiskuljetusten ja kevyen liikenteen tarpeita. Osuudella Kuvansi-Varkaus valtatie on suunniteltu kaksiajorataiseksi.

Hankkeeseen on sovellettu lakiin perustuvaa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA).

Uuteen tielinjaan on varauduttu alueen seutu-, yleis- ja asemakaavoissa.

Hankkeen tiesuunnitelma valmistui maaliskuussa 2000.

Vaikutukset

Uusi tie parantaa valtatieliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Nopeusrajoitus voidaan nostaa koko tieosuudella 100 km/h.

Valtatie palvelutaso paranee välttävistä yksiajorataisella osuudella tyydyttäväksi ja kaksiajorataisella osuudella erittäin hyväksi.

Nykyiselle tielle jäävän kevyen liikenteen olosuhteet paranevat, kun pääosa autoliikenteestä siirtyy uudelle tielle. Henkilövahinko-onnettomuuksien on arvioitu vähenevän 2,4 onnettomuudella vuodessa.

Uusi tielinjaus tukee nykyisten taajamarakenteiden kehitystä tien kiertäessä taajama-asutuksen Joroisten kirkonkylässä ja Kuvansissa.

Melualueella (55 dBA) asuvien henkilöiden määrä vähenee nykyisestä 372 asukkaasta 101 asukkaaseen. Myös tiestä aiheutuva estevaikutus vähenee. Pohjavesien pilaantumisriski pienenee suojausten ansiosta.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat noin 160 Mmk (MAKU95 on 117,3) ja hyötykustannussuhde 1,6.



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN



Merenkulkulaitos

HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

HANKKEEN MERKITYS

Tie- ja rautatieyhteyksien rakentaminen on osa Vuosaaren satamahanketta, jossa Länsisataman ja Sörnäisten sataman kappaletavarasatamatoiminnot siirretään Vuosaareen. Satamahanke mahdollistaa satamatoimintojen yhdistämisen, välityskyvyn kasvattamisen 12 milj. tonniin vuodessa sekä asuin- ja toimitilarakentamisen Länsisataman ja Sörnäisten sataman tilalle.

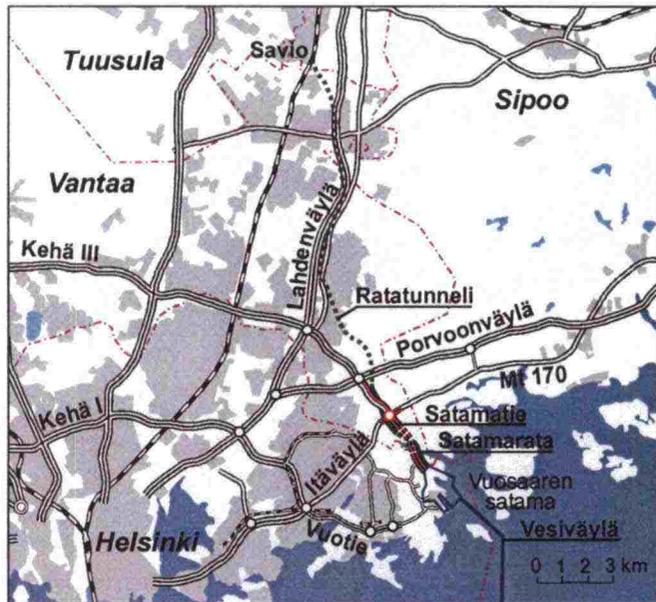
INVESTOINNIT

Satamainvestointien lisäksi Vuosaaren satamahankkeen sisältyy tieyhteyksien, satamaradan sekä meriväylän rakentaminen. Satamahankkeen kustannusarvio on yhteensä noin 2,5 mrd mk, josta satamainvestointien osuus on 1,1 mrd mk, ahtausinvestointien 200 Mmk, tieinvestoinnin 350 Mmk, ratainvestoinnin 650-750 Mmk ja meriväylän 100 Mmk.

Tiejärjestelyihin sisältyy

- uuden 2-ajorataisen tien rakentaminen sataman portilta Itäväylälle noin 3,5 km:n matkalle, josta tunneliosuutta 1,5 km
- eritasoliittymän rakentaminen satamatien ja Itäväylän liittymään, mihin liittyy Itäväylän siirto ja 2-ajorataistaminen noin kilometrin matkalta
- Kehä III:n täydentäminen 2-ajorataiseksi Itäväylän ja Porvoonväylän välillä kahden kilometrin matkalta sekä Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän parantaminen satamaliikenteen edellyttämällä toimilla.

Ratahanke sisältää yksiraiteisen, sähköistetyn tavaraliikennetunnelin rakentamisen sataman portilta pääradalle Savion kohdalle sekä ratapihan sataman portille. Radan pituus on noin 19 km. Rata kulkee Porvoonväylän pohjoispuolella noin 14 km pitkässä tunnelissa. Rata ylittää Porvarinlahden suojelualueen sillalla ja alittaa Labbackan mäen tunnelissa.



Meriväylähanke sisältää 11 metrin syväyksisen väylän rakentamisen Vuosaaresta Helsingin majakalle. Väylän pituus on 35 km ja sen rakentamisen yhteydessä tehdään ruoppaustöitä.

RATKAISTAVAT ONGELMAT

Länsisataman ja Sörnäisten sataman kapasiteetti on lähes täysin käytössä, eikä satamien laajentaminen ole tilanpuutteen vuoksi mahdollista. Mikäli kuljetusmäärät kasvavat, joudutaan kapasiteetin ylittävää liikenne ohjaamaan muualle.

Nykyisten satamien liikenne kuormittaa pääkaupunkiseudun ruuhkaisimpia liikenneyhteyksiä ja aiheuttaa haittaa asutukselle laajalla alueella. Paineet satamien siirtämiseksi erityisesti Länsisataman osalta ovat suuret myös maankäytöllisistä syistä.

VAIKUTUKSET

Vaikutukset tie- ja rautatieliikenteeseen syntyvät satamahankkokonaisuudesta:

- Tiekuljetuksista osa siirtyy juniin.
- Satamien aiheuttama raskas liikenne pääkaupunkiseudulla kokonaisuudessaan vähenee selvästi.
- Liikennettä siirtyy kantakaupungista ja seudun länsiosilta Vuosaaren johtaville yhteyksille, satamien välinen liikenne poistuu.
- Nykyisten satama-alueiden vapautuminen asutukseen ja toimipaikkarakentamiseen tiivistää yhdyskuntarakennetta ja siten vähentää liikennettä.
- Satamahankkeella on ympäristöhaittoja, mutta se ei merkittävästi heikennä Natura-alueen luonnonarvoja.

KANNATTAVUUS

Kannattavuus syntyy maaliikennejärjestelyjen ja muiden satamainvestointien yhteisvaikutuksena:

- Satamahankkeen hyöty-kustannussuhde on 2,5.
- Satamaliikenteen muutokset vähentävät tieliikenteen kustannuksia 1,6 mrd mk 30 vuodelta diskontattuna. Lisäksi junakuljetusten osuuden kasvu aiheuttaa merkittäviä säästöjä.
- Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen aiheuttaa 2,8 mrd mk:n säästöt.
- Hankkeella vältetään satamatoimintaan liittyviä investointeja muualla 1,1 mrd mk:n edestä.
- Satamahanke on yhteiskuntataloudellisesti tehokas, eikä sitä voida toteuttaa ilman maaliikenneyhteyksien rakentamista.



HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO

HANKE

Valtatie 14 kulkee Savonlinnan nauhamaisen keskustan läpi katuverkossa. Parannettava valtatiejakso välillä Laitaatsalmi – Miekkonieniemi on 5,7 km pitkä. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

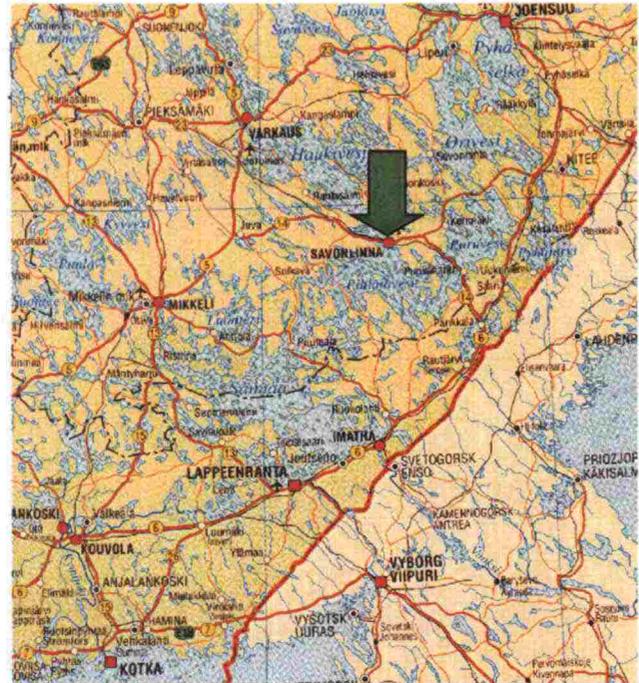
- Uuden nelikaistaisen valtatie keskustan pohjoisrannalle (4,0 km) ja nykyisen valtatie keskustan itäpuolella (1,7 km) sisältäen Kyrönsalmeen toisen maantiesillan. Kevyenliikenteen järjestelyjä ja melusuojauksia.
- Rautatien siirron keskustassa (2,4 km) ja ratapihan ja aseman siirron Pääskylahteen

TIEN MERKITYS

Tie on osa keskisen Suomen poikittaisyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Vuorokausiliikennemäärä pääkaduilla on 21000-23000 autoa ja valtatiellä 13000-21000 autoa.

RATKAISTAVAT ONGELMAT

- Päivittäiset ruuhkat, jotka korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avausten aikana (400 krt/vuosi) jonot tukkivat katuverkon.
- Liikenneturvallisuustilanne: 18 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa, joista pääosassa kevyt liikenne mukana
- Liikenteen ympäristöhaitat: melusta kärsii 3500 ihmistä.



- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä kaupunkirakenne venyy entisestään ja lisää liikenneongelmia.
- Raskaan liikenteen pullokaula; suuronnettomuusriski

VAIKUTUKSET

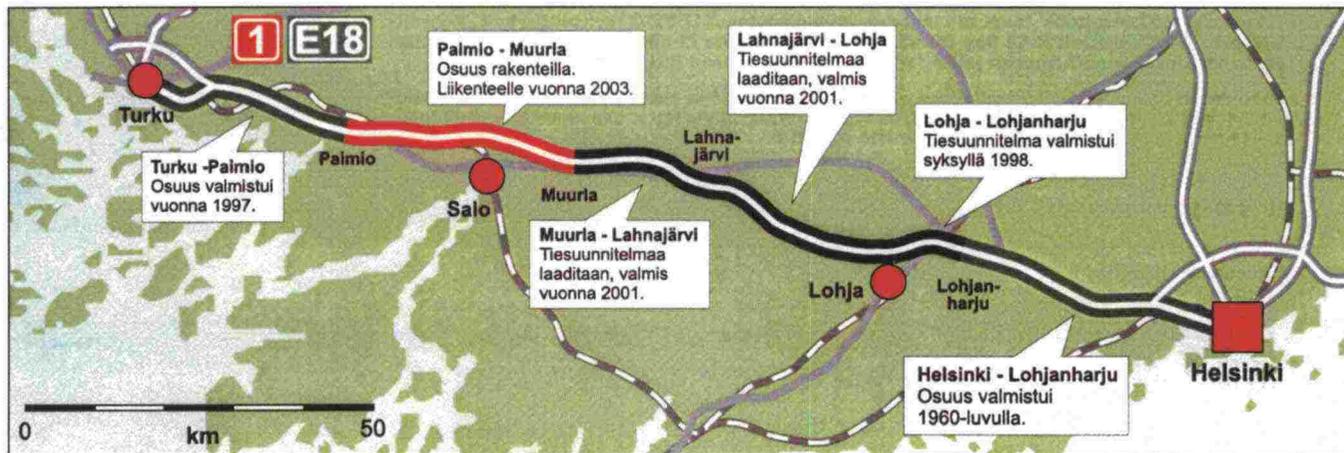
- Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat (60 % uudelle tielle)
- Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä ja kevyt liikenteen olot paranevat
- Pääkadut viihtyisiksi. Uusi korkeatasoinen ranta-alue. Melusta vähemmän haittaa.
- Koululahden maisema muuttuu. Haitat luonnonympäristölle vähäiset.
- Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.

KANNATTAVUUS

- Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 345 mmk (MAKU95 on 117,3)
- Hankkeen hyötykustannussuhde (h/k) on 3,1
- Yli 60 % hyödyistä on aikakustannussäästöjä.
- Tiivistyvistä kaupunkirakenteesta yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana h/k:ssa)
- Melukustannuksissa säästöjä



HANKEARVIOINNIN YHTEENVETO



HANKE

Muurla-Lohjanharju-hanke muodostaa 61 kilometrin mittaisen osan Eurooppatietä E18. Hankkeeseen sisältyvät seuraavat toimenpiteet:

- Uutta moottoritietä 61 kilometriä
- Lohjan läntinen sisääntulotie Lempolasta Suurlohjankadulle ja itäinen sisääntulotie Karnaisista Routiolle
- 13 eritasoliittymää
- 7 tunnelia yhteispituudeltaan noin 4,8 km
- Kevyen liikenteen järjestelyjä 13 kilometriä ja joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt
- Meluntorjunta- ja pohjavesisuojaustoimenpiteet.

Hankkeen kustannusarvio on 2,06 miljardia markkaa (MAKU95 on 117,3).

VAIKUTUKSET

- Tiesuuden rakentamisella turvataan riittävä ja yhtenäinen liikenteen palvelutaso Suomen tärkeimmälle kansainväliselle yhteydelle. Hanke tukee merkittävästi myös koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun.
- Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät hankkeen vaikutusalueella noin 50%.
- Moottoritien rakentaminen vilkastuttaa elinkeinotoimintaa sekä parantaa nykyisten teiden varrella taajamakuvaa ja asuinmukavuutta.
- Pohjavesien pilaantumiseriski ja melualueella asuvien ihmisten määrä vähenevät.
- Vaikutukset luontoon ja maisemaan hallitaan laajalla tunnelirakentamisella ja maisemasilloilla.

TIEN MERKITYS

Turun ja Helsingin välinen valtatie 1 on Suomeen toteutettavan moottoritieverkon osa. Tie toimii samalla Suomen tärkeimpänä kansainvälisenä yhteytenä ns. Pohjolan kolmioon kuuluvana Eurooppatienä E18, joka liittyy Etelä-Suomen rannikon keskuksiin.

RATKAISTAVAT ONGELMAT

- tien kaarteisuus ja mäkyisyys sekä lukuisat liittymät heikentävät liikenneturvallisuutta ja rajoittavat ohitusmahdollisuuksia
- tien liikenneturvallisuus on huono; vastoin yleistä kehitystä tiesuuden liikenneonnettomuudet eivät ole vähentyneet
- liikenne ruuhkautuu valtateillä 1 ja 25 teiden alhaisen laatutason vuoksi herkästi
- melu- ja pohjavesisuojaukset ovat puutteelliset.

KANNATTAVUUS

- Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,3. Herkkyystarkastelujen perustella hyöty-kustannussuhde vaihtelee välillä 0,9 - 1,6. Hankkeen myötä valmistuvan kokonaisuuden Turku-Lohjanharju suhdelu on noin 1,9.
- Merkittävimmät säästöt syntyvät aika- ja onnettomuuskustannuksista.
- Hankkeella taataan Etelä-Suomen rannikkoalueen teollisuuden kuljetusvarmuus
- Hankkeen toteuttamisella saadaan koko Turku-Helsinki-tieyhteyden hyödyt tehokkaasti käyttöön.

ISBN 951-726-713-4
TIEH 1000034