

Toiminta- ja talous- suunnitelma 2009–2013



Sisältö

- 3 Esipuhe
- 4 Tiivistelmä
- 6 Toimintaympäristö ja lähtökohdat
 - 6 Liikennepoliitikan puitteet
 - 6 Liikkuminen ja kuljettaminen
 - 7 Tieverkko ja liikenne
 - 8 Alueiden kehittäminen
 - 10 Asiakkaiden tarpeet
 - 12 Tieomaisuus
 - 13 Kustannustaso
- 14 Strategiaperusta
 - 14 Visio
 - 14 Liikenne- ja tieolojen tavoitetila
 - 17 Tiehallinnon strategia
 - 18 Virastouudistushankkeet
- 19 Tienpidon suunnittelu ja rahoitus
 - 19 Liikennejärjestelmän suunnittelu
 - 20 Rahoituskehityksen asettamat reunaehdot
 - 21 Tienpidon tuotteet
- 22 Perustienpito
 - 22 Tieverkon hoito
 - 23 Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit
 - 26 Liikenteen operatiivinen ohjaus
 - 27 Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit
- 29 Tieverkon kehittäminen
- 33 Vaikutusten arviointi
 - 33 Suunnitelman vaikutukset palvelutasoon
 - 37 Liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden ja linjausten toteutuminen
- 39 Tutkimus ja kehittäminen
 - 39 Tienpidon tutkimus- ja kehittämisohjelma
 - 41 Prosessien kehittäminen
 - 43 Tiedonhallinnan kehittämisohjelma
- 44 Voimavarat
 - 44 Arvoverkosto
 - 44 Tieto
 - 45 Henkilöstö
 - 46 Tuottavuus
 - 47 Varautuminen
 - 47 Rakenne ja ohjaus
 - 49 Rahoitus ja omaisuus
- 51 Liitteet

Esipuhe

Tienpidon tehtävänä on osaltaan varmistaa matkojen ja kuljetusten toimivuus ja turvallisuus kestävällä tavalla. Vuosina 2009–2013 tienpitoon kohdistuu runsaasti liikenne- ja ympäristöpoliittisia, taloudellisia ja rakenteellisia muutoksia, joilla on merkittäviä vaikutuksia väylänpitoon.

Tärkeimmät liikennepoliittikkaa ohjaavat linjaukset sisältyvät hallituksen viime keväänä antamaan liikennepoliittiseen selonteeseen. Selonteko tuo väylänpitoon kaivattua pitkäjänteisyyttä ennen muuta investointiohjelmansa kautta. Liikennepoliittisesta selonteosta on tarkoitus tehdä pysyvä käytäntö hallituskausien alkaessa.

Tulevina vuosina ilmastonmuutos tulee entistä enemmän suuntaamaan liikennejärjestelmän kehittämistä. Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä ja sopeutua muutoksiin.

Liikenneturvallisuus kehittyi viime vuonna huonompaan suuntaan pitkän positii-visen kehitysjakson jälkeen. Tämän vuoden kehitys näyttää myönteisemmältä. Silti hallituksen liikenneturvallisuustavoitteen toteuttaminen näyttää haasteelliselta. Tienpidon keinoista tehokkaita konkreettisia toimenpiteitä olisivat suurten investointihankkeiden rinnalla automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen ja keskikaideohjelman toteuttamisen käynnistäminen.

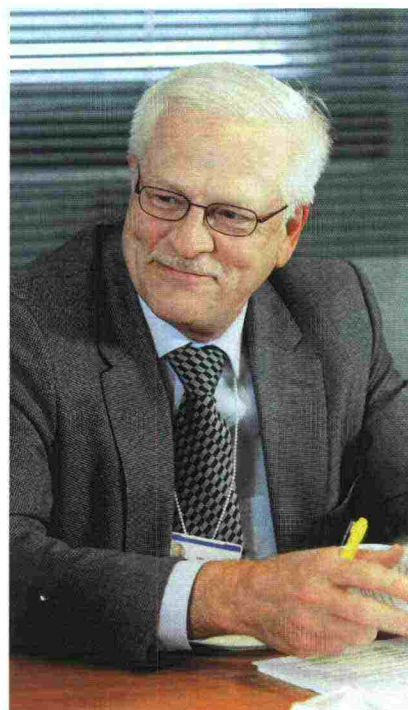
Maarakennusalan kustannustaso on tällä vuosikymmenellä noussut noin 40 prosenttia. Kustannusten nousu on ollut vuositasolla noin kolme prosenttia yleistä inflaatiokehitystä nopeampi. Viimeaikainen talouden kehitys luo

kuitenkin epävarmuutta kustannusten ennakkointiin.

Tienpidon ongelmana on edelleen päällystettyjen teiden ja siltojen kunto sekä riittämätön rahoitus alueellisiin investointeihin. Kustannusten kohotessa joudutaan alueellisten investointien ohella supistamaan myös ylläpito- ja korjaustoimintaa. Tämä tarkoittaa huonokuntoisten päällysteiden lisääntymistä sekä huonokuntoisten siltojen määrän pysymistä suurena laajasta korjaustoiminnasta huolimatta. Soratieverkon kunto-taso paranee puuhuollon turvaamiseen tehtävien lisäpanostusten ansiosta. Lisärahoitustarvetta nykyisen palvelutason säilyttämiseen maanteilla on kustannustason kehityksestä riippuen 60–100 miljoonaa euroa vuositasolla.

Päätieverkon modernisointi on käynnistynyt hyvin selonteon investointiohjelman kautta. Selonteon linjauksien yhteydessä E18 Helsinki–Vaalimaa toteuttamisesta moottoritienä vuoteen 2015 mennessä on merkittävä. Hallituskauden lopulla on käynnistymässä useita tieinvestointeja. Näiden hankkeiden aikaistaminen sekä mahdollisuudet lisätä perustienpidon alueellisia investointeja helpottaisivat rakennusalan heikkenemässä olevaa suhdannetilannetta.

Valmisteilla olevassa aluehallinnon uudistuksessa tiepiirit liittyvät osaksi aluekehittämisestä ja toimeenpanosta vastaavia elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarat-keskuksia (ns. Ellu-virasto) yhdessä TE-keskusten ja ympäristökeskusten kanssa. Ellujen infrayksiköiden liikennepoliittinen ja substanssiohjaus säilyy liikennehallinnossa, kun taas toi-



mintamenoja ja siten osaamista ja resursseja ohjataan koordinoivasta työ- ja elinkeinoministeriöstä. Eräs uudistuksen haasteista on ohjauksen yhteensovittaminen niin, että liikennepoliittikan toteuttamiseen tarvittavat osaavat voimavarat säilyvät alueilla.

Liikennehallinnon virastouudistuksessa on kyse väyläviraston ja liikenteen turvallisuusviraston perustamisesta. Väyläviraston toteutuessa Tiehallinto, Ratihallintokeskus ja Merenkululaitos yhdistyvät yhdeksi virastoksi. Uudistus palvelee paremman liikennejärjestelmän kehittämistä ja parantaa tuottavuutta.

Helsinki, marraskuu 2008
Jukka Hirvelä
Pääjohtaja

Tiivistelmä

Toimintaympäristö

Maantieverkko palvelee päivittäin lähes kaikkien kansalaisten liikkumista. Tieliikenteen osuus tavarakuljetuksista on 68 prosenttia ja henkilöliikenteestä 93 prosenttia. Tiehallinnon rooli liikennepoliitikan toteuttajana ja edellytysten luojana on keskeinen. Tieliikenteen ennustetaan lisääntyvän suunnittelukaudella yhteensä noin kahdeksan prosenttia. Viikkaimmillaan lisäys voi yksittäisillä päätieverkon osilla olla yli 20 prosenttia. Samanaikaisesti liikenne voi vähentyä muuttotappioalueiden yhdysteillä.

Maarakennusalan kustannustason vuosinousu on ollut 2000-luvulla runsaat kolme prosenttiyksikköä yleistä inflaatiota suurempi. Täältä pohjalta maarakennusalan kustannustason arvioidaan nousevan runsaat viisi prosenttia vuodessa. Se tarkoittaa sitä, että tiebudjetin ostovoima vähenee vuosittain jopa 30 milj. euroa.

Sidosryhmien merkittävän enemmistön mukaan tienpitoon käytettävät resurssit ovat erittäin vähäiset asiakkaiden tarpeisiin nähden. Tienkäyttäjät ovat jotakuinkin tyytyväisiä pääteiden pinnan kuntoon ja talvikunnossapitoon, mutta arvosana vähäliikenteisten teiden osalta on korkeintaan tyydyttävä.

Maantieverkon omaisuuden arvo on noin 14,5 miljardia euroa. Tiehallinnon asiantuntijalaskelmien perusteella tieverkkoon kohdistuu nykyisin noin 1,4 miljardin euron suuruinen korjausvelka, joka kasvaa kehysten mukaisella rahoituksella noin 1,6 miljardiin euroon suunnittelukauden aikana.

Valtiohallinnossa on vireillä Tiehallinnon kannalta merkittäviä rakenneuudistushankkeita. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmisteltava virastouudistushanke, jonka tuloksena Tiehallinnon keskushallinto liitettäisiin vuoden 2010 alussa perustettavaan Väylävirastoon. Valtiovarainministeriön johdolla valmisteltavan aluehallinnon kehittämishankkeen (ALKU) tuloksena nykyiset tiepiirit liitettäisiin niin ikään vuoden 2010 alussa perustettaviin Elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskukseen (Ellu).

Tienpito

Asiakkaiden tarpeet ohjaavat entistä enemmän tienpitoa ja sen suuntaamista. Tiehallinto suunnittelee tuotteensa ja palvelunsa ensisijaisesti strategisten ja erityistarveasiakkaiden kautta niin, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita.

Perustienpidon toimet priorisoidaan seuraavasti:

- päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen (talvihoito, lauttaliikenne, liikenteen hallinta)
- liikenteen ajo-olosuhteiden varmistaminen (tiestön kunnan ylläpito, korvausinvestoinnit)
- liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen, ympäristöhaittojen vähentäminen (pienet alueelliset investoinnit)

Tie- ja liikenneolojen pitkäjänteisestä kehittämisestä huolehditaan valtioneuvoston ja eduskunnan tekemien päätösten mukaisesti.

Strategian mukainen panostus kunnossapitoon mahdollistaa tyydyttävästi tieverkon ylläpidon ja päivittäisen hoidon. Huolimatta kustannuskehityksen asettamista suurista paineista sekä talvihoiton että sorateiden hoidon laatua parannetaan asiakkaiden, erityisesti raskaan liikenteen, toivomaan suuntaan.

Kustannustason ennustettu nousu on otettu suunnitelmaa tehtäessä täysimääräisesti huomioon. Teiden hoito on kokonaan sidottu indeksiin, mikä merkitsee sitä, että se sitoo entistä suuremman osan määrärahasta, kun välttämättömästä hoidosta ei voida tinkiä.

Vaikka suunnitelmakaudella perustienpidon investointitoiminta vähennetään minimiin, kustannustason nousun vuoksi myös ylläpitoa ja korjaustoimintaa on supistettava. Tämä tarkoittaa huonokuntoisten päällysteiden lisääntymistä ja huonokuntoisten siltojen määrän pysymistä suurena melko laajasta korjaustoiminnasta huolimatta.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien, mm. kevyen liikenteen väylien, liittämäsaneerausten, kaistajärjestelyjen jne. tarve on monikymmenkertainen tiedossa olevaan minimaaliseen rahoitukseen nähden.

Puuhuollon turvaamista tukeviin tienpidon toimiin kohdistetaan lähivuosi- na lähes 140 milj. euroa ensisijaisesti puun hankintaa ja kuljetuksia häiritsevien painorajoitusten vähentämiseen vähäliikenteisellä tieverkolla. Pääosa toimenpiteistä kohdentuu soratieverkolle, osa kantavuudeltaan heikkojen päällystettyjen teiden ja siltojen korjaukseen.

Tieverkon kehittämisinvestointien vo- lyymi jatkuu koko suunnitelmakauden korkeana. Kauden loppuun mennessä rakennetaan valmiiksi jo käynnissä olevat viisi ja vuosina 2009–2011 alkaa yhdeksän suurta tiehanketta, mu-

kana Vaalimaan rekkaparkkialue ja Nuijamaan rajaliikenteen pysäköinti- ja tiejärjestelyt. Suunnitelmakaudella alkaa tämän lisäksi kuusi muuta tiehanketta, jotka valmistuvat vuoden 2013 jälkeen.

Kehittämissuunnitelmassa Tiehallinto esittää perustienpitoon 100 miljoonan euron lisäystä. Lisärahoituksesta puolet kohdistettaisiin tieverkon ylläpitoon ja noin kolmannes alueellisiin laajennus- ja uusinvestointeihin. Lisäksi tieverkon kehittämisinvestointien vuosirahoitus- ta esitetään nostettavaksi suunnitelma- kaudella 350 miljoonan euron tasolle, mikä mahdollistaisi kahden hankkeen aikaistamisen vuodella maarakentami- sen suhdannetilanteen tasaamiseksi, samoin kuin usean lisähankkeen käynnistämisen suunnitelmakauden lopulla.

Toiminta ja resurssit

Tiehallinnon oman toiminnan merkittävimmät haasteet liittyvät organisaa- torakenteen ja toimintamallin kehittämiseen sekä henkilöstöresurssi- hin. Valtionhallinnon tuottavuusohjel- ma ja siinä asetetut tavoitteet ohjaavat osaltaan toiminnan kehittämistä. Myös aluehallinnon uudistamista ja alueellis- tamista koskeva työ, läänien joukkoliik- kenne tehtävien uudelleen järjestelyt se-

kä väylävirastojen yhdistämistä koske- vat selvitykset heijastuvat valmistues- saan Tiehallinnon toimintaan. Sisäisiä haasteita asettaa henkilöstön ikäraken- ne ja siitä johtuvat eläköitymiset.

Tiehallinto saavuttaa valtioneuvoston asettaman henkilöstöä koskevan tuot- tavuustavoitteen vuoden 2012 loppuun mennessä. Se tarkoittaa suunnitelma- kaudella 20–30 henkilötyövuoden vuo- sittaista nettopoistumaa.

Tiehallinnolla on keskeinen vastuu tie- liikennealan tutkimus- ja kehittämis- toiminnasta. Strategisena tavoitteena on käyttää tutkimus- ja kehittämistöi- mintaan kaksi prosenttia perustienpi- don rahoituksesta. Tähän ei suunnitel- makaudella kuitenkaan aivan yllätä. Yh- deksän miljoonan euron T&K-panostus kohdennetaan tienpitoa eli Tiehallinnon ydintoimintoja palvelevan kehittämisen lisäksi tiedonhallinnan ja ydinprosessi- en kehittämiseen.

Suunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön antamiin rahoitus- kehyksiin. Tiehallinnon vuotuinen ko- konaisrahoitus on suunnitelmakaudel- la 870–1000 milj. euroa, josta oman toiminnan menoja on runsaat 80 milj. euroa.

Toimintaympäristö ja lähtökohdat

Tienpidon keskeisenä haasteena on sovittaa yhteen liikennepoliittiset tavoitteet, liikenteen kasvu, alueiden kehittyminen ja erilaistuminen sekä asiakkaiden tarpeet ja odotukset. Nämä yhdessä rahoituskehysten sekä kustannustason kehityksen kanssa ovat lähtökohtina Tiehallinnon toiminnan suunnittelussa.

Liikennepoliitiikan puitteet

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko linjaa liikenne- ja väyläpolitiikkaa pitkäjänteisesti. Tavoitteena on, että liikenneverkko tarjoaa maan eri osille kehittymisen ja elinvoimaisuuden mahdollisuudet. Logistinen järjestelmä toimii tehokkaasti ja tarjoaa mahdollisuudet kilpailukykyiseen toimintaan pitkiä etäisyyksistä ja ilmaston aiheuttamista lisäkustannuksista huolimatta. Niin ikään tavoitteena on turvallisuuden merkittävä parantaminen. Selonteko lähtee siitä, että tämä edellyttää pitkäjänteistä ja kestäväällä pohjalla olevaa rahoitusta. Pitkäjänteisyys korostuu selonteossa erityisesti tieverkon kehittämisen ja puuhuollon turvaamisen linjauksissa.

Tieverkko palvelee päivittäin lähes kaikkien kansalaisten liikkumista. Tieliikenteen osuus tavarakuljetuksesta on 68 % ja henkilöliikenteestä 93 %. Tiehallinnon rooli liikennepoliitiikan toteuttajana ja edellytysten luojana on keskeinen.

Liikennepoliitiikan päämääränä on huolehtia kansalaisten hyvinvoinnista ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä tasapainoisesti eri alueilla ja eri väestöryhmille. Liikennepoliittikkaa ohjaavat myös ilmaston muutoksen tuomat haasteet ja muut yhteiskunnan kehitystä ohjaavat tavoitteet, kuten turvallisuuden ja terveyden edistäminen.

Väyläpidon keskeisiä haasteita on toisaalta kehittää ja modernisoida tieverkkoa, erityisesti päätieverkkoa ja toisaalta varmistaa olemassa olevan verkon päivittäinen liikennöitävyys ja sen kunto. Huomiota kiinnitetään alemmanasteisen tieverkoston kulkukelpoisuuteen ja kevyen liikenteen väyliin. Liikenteen osavastuu ilmastonmuutoksesta asetetaan haasteita energiatehokkuuden parantamiselle ja joukkoliikenteen lisäämiselle. Ympäristöön kohdistuvien vaikutusten vähentämisessä kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi keskeisenä tavoitealueena on lähiympäristön laatu: liikenteen muut päästöt, melu ja riskit pohjavedelle.

Tieliikenteen turvallisuuden parantamisen konkreettisena, valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisena tavoitteena on, että liikennekuolemien määrä

on vuonna 2010 enintään 250 ja vuonna 2020 enintään 100.

Liikkuminen ja kuljettaminen

Suomessa yhdyskuntarakenne on eurooppalaisen ja myös pohjoismaisen mittapuun mukaan hajanainen. Maa on melko kattavasti asuttu ja liikennevirrat ohuita. Kaupunkimaisissa kunnissa väestöstä asuu noin 60 %, mikä on eurooppalaisittain vähän. Rakenteesta johtuen henkilöautoliikenteen tarve ja määrä ovat väestömäärään nähden suuria. Vastaavasti myös kuljetuslogistiikan osuus yritysten kustannusrakenteesta on eurooppalaisittain suuri.

Liikenneväylien käyttöpotentiaali jatkautuu ja kehittyy väestön ja elinkeinoelämän volyymin mukaan. Merkittävän poikkeaman tähän muodostaa rajan yli

MAANTIET NUMEROINA

- Maanteitä yhteensä 78 200 km.
- Päivittäin hoidettavaa tiestöä siis liki 2 kertaa maapallon ympäri.
- Tiestöllä ajetaan vuodessa yhteensä 33 miljardia autokilometriä.
- Suomalainen kulkee vuodessa autolla maanteillä keskimäärin 9 000 km.
- Tiestöllä kulkee vuosittain 390 miljoonaa tonnia tavaraa, runsas miljoona tonnia päivässä (27 000 rekka-autollista/päivä).
- Perustienpito maksaa ajokilometriä kohden runsaan sentin, vajaan 10 % liikenteen käyttökustannuksista.

menevä liikenne ja erityisesti transitoliikenne Kaakkois- ja Etelä-Suomessa.

Väestön ja taloudellisen toiminnan keskittyminen suurille kaupunkiseuduille jatkuu. Väestö hajaantuu kasvukeskusten kehyskuntiin, mikä hankaloittaa joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia sekä lisää henkilöautoliikennettä ja paikallisia ruuhkia. Eriytyvä väestörakenne merkitsee, että työssäkäynti asuinalueen ulkopuolella lisääntyy ja työmatkat pitenevät.

Tiekuljetusten rooli on edelleen vahvistumassa ja kuljetusmäärät kasvamassa. Tavaravirrat keskittyvät entistä enemmän tiettyihin erikoistuneisiin satamiin. Lähialueille, erityisesti Pietarin alueelle, kuljetusvirrat kasvavat keskimääräistä selvästi voimakkaammin.

Liikenteen energiatehokkuuteen kohdistuu suuria vaatimuksia toisaalta kuljetustalouden, toisaalta liikenteen päästöjen osalta.

Tieverkko ja liikenne

Maantieverkko palvelee yleisen liikenteen tarvetta. Sen pituus on noin 78 000 kilometriä. Tiet on jaettu verkollisen aseman ja käyttötarpeen mukaan valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Valta- ja kantateitä nimitetään pääteiksi.

Pääteiden kehittämisen jäsentämiseksi valtakunnallisesti merkittävin osa on nimetty keskeisiksi pääteiksi.

Maanteiden liikenteestä 63 % kulkee päätieverkolla. Suuriliikenteisimpiä maakuntia ovat Uusimaa, Pirkanmaa ja Pohjois-Pohjanmaa, joilla syntyy kolmannes koko maan tieliikennesuoritteesta.

Maanteistä puolet on vähäliikenteisiä ja niiden osuus liikenteestä on alle 5 %. Toisaalta vilkkain 5 % tiestöstä välittää lähes puolet koko liikenteestä.

Tieliikenteen ennustetaan kasvavan suunnittelukaudella noin 8 %. Vilkkaimmillaan kasvu voi yksittäisillä päätieverkon osilla olla yli 20 %. Samanaikaisesti liikenne voi vähentyä muuttotappioalueiden yhdysteillä yli 10 %.

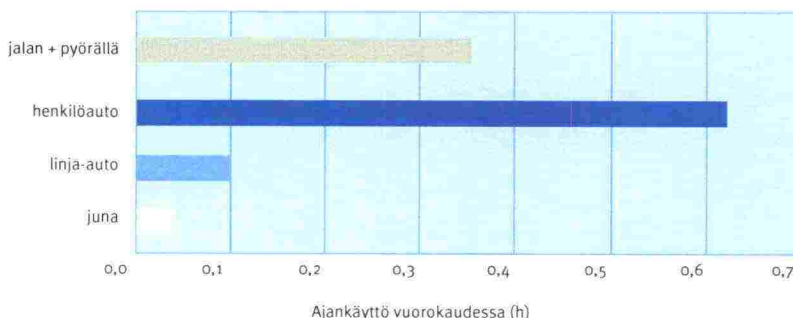
Liikenteen kasvu vaihtelee erittäin runsaasti alueittain. Suurinta kasvu on kasvukeskusten kehyskunnissa, jopa kolminkertainen keskimääräiseen nähden. Maakunnista suurinta kasvu on Uudellamaalla, Pirkanmaalla, Kanta-Hämeessä ja Pohjois-Pohjanmaalla.

Niistä ajoista, jolloin nykyinen tieverkko pääosin on rakennettu, liikenne on kasvanut yli kolminkertaiseksi. Vastaavana aikana myös autojen ominaisuudet ja liikkumisen luonne ovat muuttuneet olennaisesti.

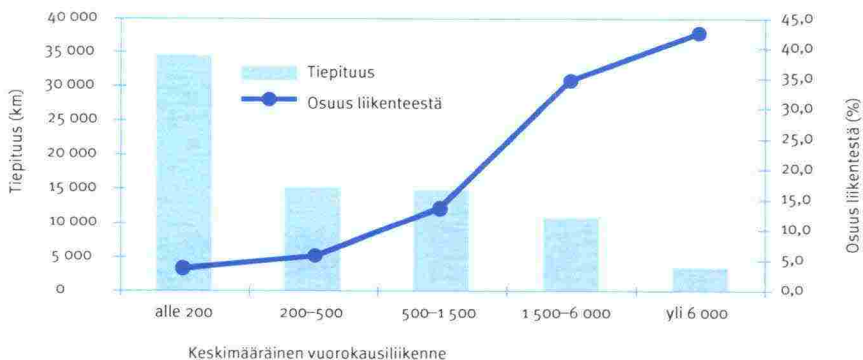
Tiehallinnon keskeisinä haasteina on toisaalta varmistaa vilkasliikenteisten teiden toimivuus ja turvallisuus sekä toisaalta samanaikaisesti ylläpitää vähäliikenteinen tiestö riittävän hyvässä käyttökunnossa.

Asutuksen vähetessä syrjäseuduilla merkittävä osa erittäin vähäliikenteisestä tiestöstä ei enää täytä maantien kriteerejä. Maantieverkon ja yksityisen tieverkon rajankäynti tulee lähivuosina selvitettäväksi.

KANSALAISEN KESKIMÄÄRÄINEN AJANKÄYTTÖ LIIKENTEESSÄ



TIESTÖN JA LIIKENTEEN JAKAUTUMINEN ERI LIIKENNEMÄÄRÄN TEILLE



Alueiden kehittäminen

Vuonna 2002 voimaan tulleen alueiden kehittämislain seurauksena maakuntien rooli alueiden kehittämisessä on lisääntynyt ja lisääntyy edelleen. Maakunnilla on vastuu alueiden kehittämisen suunnittelusta. Valtion virastojen ja laitosten tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntien suunnitelmat, edistää niiden toteuttamista ja arvioida tienpidon toimenpiteiden vaikutusta alueiden kehittämiseen.

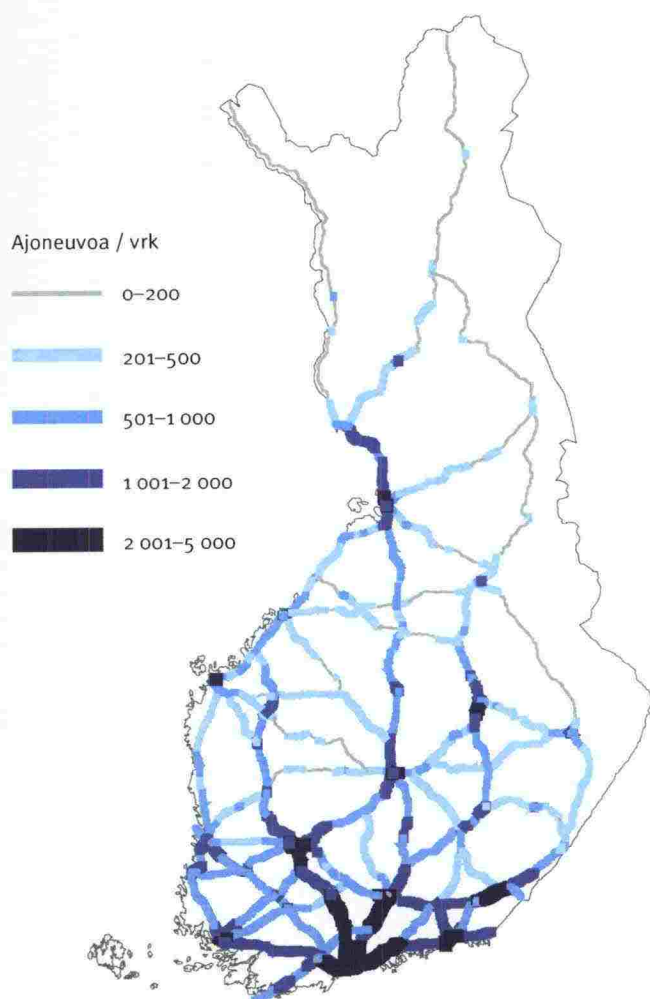
Valtion aluehallintoa tullaan muuttamaan merkittävästi vuoden 2010 alusta. Tiehallinnon tiepiirit tulevat toimimaan osana alueellisia Elinkeino- liikenne- ja luonnonvarakeskuksia ("Ellu"), jotka vastaavat alueen kehittämisen kannalta keskeisistä toimialaansa liittyvistä asioista tärkeinä kumppaneinaan maakunnan liitot. Liittojen asema vahvistuu uudistuksessa ja ne ottavat selkeän vastuun alueen liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Ellu:t toimivat liittojen kanssa

kiinteästi yhteistyössä. Ne osallistuvat myös alueiden kehittämiseen liittyvien suunnitelmien ja ohjelmien, maakuntaohjelmien ja niiden toteuttamissuunnitelmien sekä maakuntien yhteistyöasiakirjojen valmisteluun.

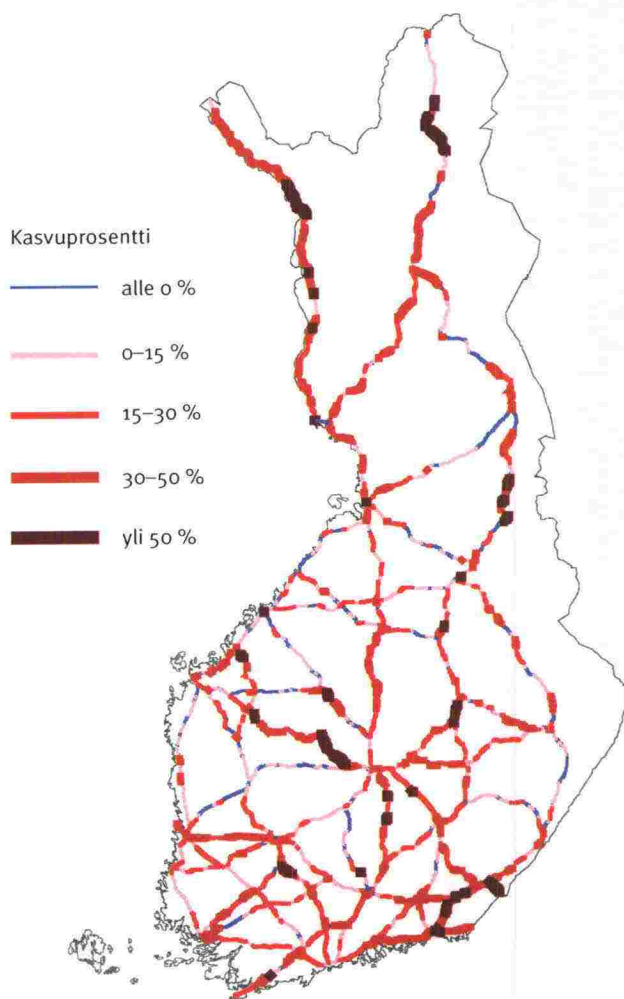
Kansainväliset yhteydet

Kansainvälisten kuljetusten kannalta haasteena on logistisen ketjun toimivuus ja kustannukset. Siihen vaikuttavat keskeisesti satamien, termina-

RASKAAN LIIKENTEEN MÄÄRÄ VALTATEILLÄ V. 2007



RASKAAN LIIKENTEEN KEHITYS VUOSINA 2000–2008



lien ja rajanylityspaikkojen tieyhteydet. Kaakkois-Suomen nopeasti kasvavan rajaliikenteen toimivuus edellyttää E18-tien investointien ohella liikenteen ohjauksen ja terminaalien liikenteen sujuvuuden parantamista.

Valtakunnalliset ja alueelliset yhteydet

Suurimpana haasteena on riittävän nopeiden ja samalla turvallisten yhteyksien aikaansaaminen keskeisimmälle osaa päätieverkkoa. Merkittävä haaste

on näitä käyttävien kuljetusketjujen toimivuuden varmistaminen terminaaleihin saakka.

Kaupunkiseudut

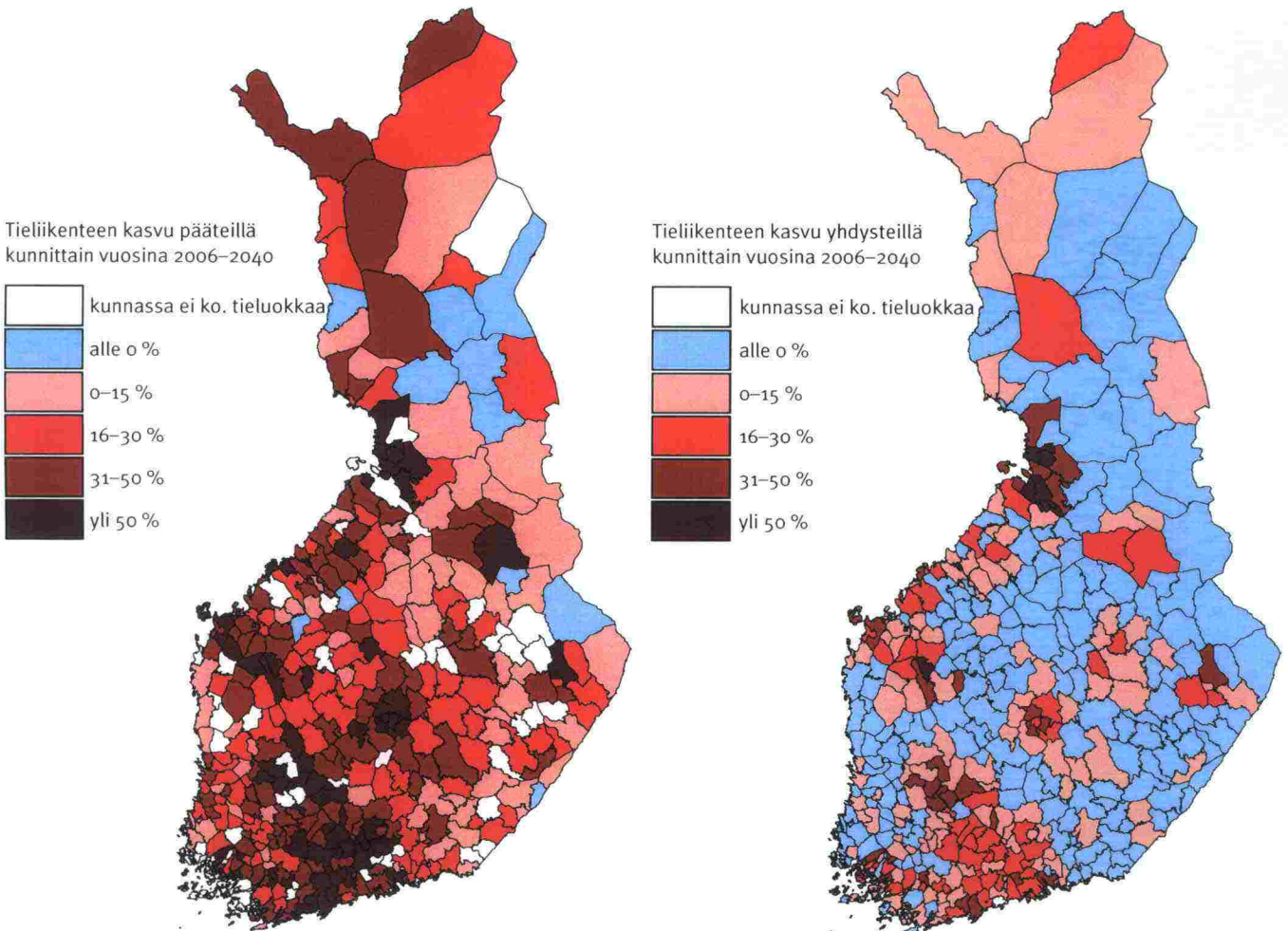
Suurena haasteena on liikenteen kasvu. Henkilöautoliikenteen kasvun hillitseminen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen, uusien liikenteenhallintaratkaisujen löytäminen ja nykyisten kaupunkiväylien asteittainen kehittäminen ovat keskeiset toimin-
tastrategiat.

Maaseutu

Tiestön kunnan säilyttäminen liikenteen tarpeiden mukaisena on keskeinen tavoite. Seutu- ja yhdystiet ovat välttämätön linkki kuntakeskuksiin ja kuntakeskusten välillä. Toimintojen keskittyessä ja kuntarakenteen muuttuessa yhteystarve koulu- ja palvelukeskitymiin korostuu. Tiestön kunnan taso ja siihen panostaminen koko laajalla yhdystieverkolla on liikkumistarpeiden vähetessä kytkettävä entistä tarkemmin todellisiin liikkumistarpeisiin.

LIIKENNEMÄÄRIEN KESKIMÄÄRÄINEN KEHITYS ERI MAAKUNNISSA

Yksittäisellä tiellä kehitys voi poiketa huomattavasti maakunnan keskiarvosta (ennuste perustuu pääosin väestötietoihin, jolloin mm. transitoliikenteen vaikutus ei tule näkyviin).



Asiakkaiden tarpeet

Asiakkaiden tarpeet ohjaavat entistä enemmän tienpitoa ja sen suuntaamista. Tiehallinto suunnittelee tuotteensa ja palvelunsa ensisijaisesti strategisten ja erityistarveasiakkaiden kautta niin, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita.

Kansantalouden näkökulmasta keskeisin ryhmä on **ulkomaankauppa**. Sen hyvin toimiva logistiikka vaatii luotettavia, täsmällisiä ja laadukkaita kuljetuksia. Ulkomaankaupan logistiikan vaatimukset ja tavoitteet kiristyvät jatkuvasti. Ulkomaankauppaa palvelevien liikenneväylien on oltava käytettävissä vuodenajasta, viikonpäivästä ja vuorokaudenajasta riippumatta. Kuljetusten kannalta keskeistä on ajoaikojen ennustettavuus.

Ulkomaankaupan kuljetukset keskittyvät muita tiekuljetuksia enemmän pääteille. Teollisuuden vientikuljetukset

suuntautuvat tehtailta satamiin johtaville yhteyksille. Viennin ja tuonnin suuryksikköliikenne keskittyy eteläisen Suomen pääteille. Kaupan keskusliikkeen pääte- ja jakelukuljetukset vievät tavaravirtaa pohjoiseen ja muualle sisämaahan. Transitokuljetukset keskityvät hyvin voimakkaasti E18-tielle.

Metsäteollisuuden puunhankinta edellyttää, että raakapuun ja energiapuun kuljettaminen on turvattu ympärivuotisesti. Yhteydet tehtaille, sahoille, voimaloihin ja terminaaleihin ovat erityisen tärkeitä. Erityisesti korostuvat alemman tieverkon kuntoon ja hoitoon liittyvä palvelutaso. Painorajoitusten vaikutusten tulisi olla mahdollisimman vähäisiä. Kuormaus ja välivarastointi sekä kuormien välikäsittelymahdollisuudet on otettava myös huomioon. Kuormaukseen liittyvien toimintojen yhteydessä on huolehdittava liikenneturvallisuudesta. Tarvitaan sijoituspaikkoja myös kuormauksessa tarvittavalle nosturikalustolle.

Tavarankuljetuspalveluita tuottavan yrityksen kilpailutekijöitä ovat palveluiden globaali kattavuus ovelta ovelle. Kuljetustapahtumiin liittyy keskeisesti toiminnan täsmällisyys, säännöllinen aikataulumaisuus ja nopeus liikenneturvallisuuden varmistamista unohtamatta. Tieverkolla tarpeet kohdistuvat erityisesti päätieverkolle, merkittävälle seututeille, kaupunkiseuduille ja taajamiin. Kuljetusten sujuvuus ja turvallisuus edellyttävät myös riittävää määrää tauko- ja odotuspaikkoja erityisesti satamien johtavilla väylillä.

Työmatkaliikenteen tarpeet korostuvat erityisesti kaupunkiseudulla. Työmatkaliikenteen tulee liikkumismuodosta riippumatta olla sujuvaa, turvallista ja luotettavaa. Koska ryhmä on erityisen aikatauluriippuvainen (töiden alkamis- ja päättymisajankohta, joukkoliikenteen aikataulut), tulee työmatkaliikenteen olosuhteiden olla hyvin ennakoitavissa.

TIEHALLINNON ASIAKASRYHMITTELY

Peruspalveluasiakkaat

(kansalaiset ja elinkeinoelämä)



Strategiset asiakkaat

Peruskoululaiset (7–15 v.)	Työmatkalaiset	Henkilöliikenne- palveluiden tuottajat
Ulkomaankauppa	Metsäteollisuuden puunhankinta	Tavarankuljetus- palveluiden tuottajat

Erityistarveasiakkaat

Nuoret (15–21 v.)	Seniorit (65+ v.)	Liikkumis- ja toimintaesteiset	Matkailu- yritykset	Tukku- ja vähittäiskauppa
Erikoiskuljetusten suorittajat	Vaarallisten aineiden kuljetusten suorittajat	Transitoliikenne	Yhteiskunnan perus- palveluista vastaavat	Alueelliset erityis- tarveasiakkaat

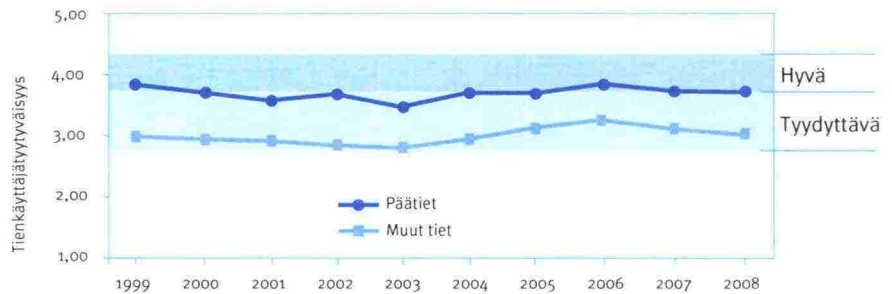
Erityisiä liikennejärjestelmätasoisia tarpeita ovat liityntäpysäköinti sekä pysäkkien ja liikennepaikkojen sijainti. Kevyessä liikenteessä turvallisten ja turvalliseksi koettujen kulkuväylien saavutettavuus ja hoito korostuvat. Henkilöautolla ja linja-autoilla liikkuvien kannalta tiellä liikkumisen olosuhteet ovat ratkaisevia, jolloin korostuvat erityisesti liikenteen sujuvuus (liikenne-, kaista- ja liittymäjärjestelyt) ja talviajan hoidon oikea-aikaisuus (ml. pysäkkien palvelutaso).

Peruskoululaisten liikkumiseen liittyvät keskeiset tarpeet ovat vanhempien ja koulujen näkökulmasta lasten liikenneturvallisuus, eritoten koulumatkoilla sekä kodin lähiympäristössä / asuinalueilla. Asiakkaiden yhteydenotoissa tämä tarve konkretisoituu uusien kevyen liikenteen väylien rakentamista koskevin toiveina. Yhteiskunnan näkökulmasta tärkeää on lasten itsenäinen lähiliikkuminen ja koulumatkoilla kuluminen omatoimisesti. Tällöin lapset oppivat toimimaan turvallisesti liikenteessä, liikkuminen on lisäksi hyväksi lasten terveyden ja liikunnan kannalta. Tällä on vaikutusta myös lasten tuleviin liikumisvalintoihin ja ympäristöasentoihin.

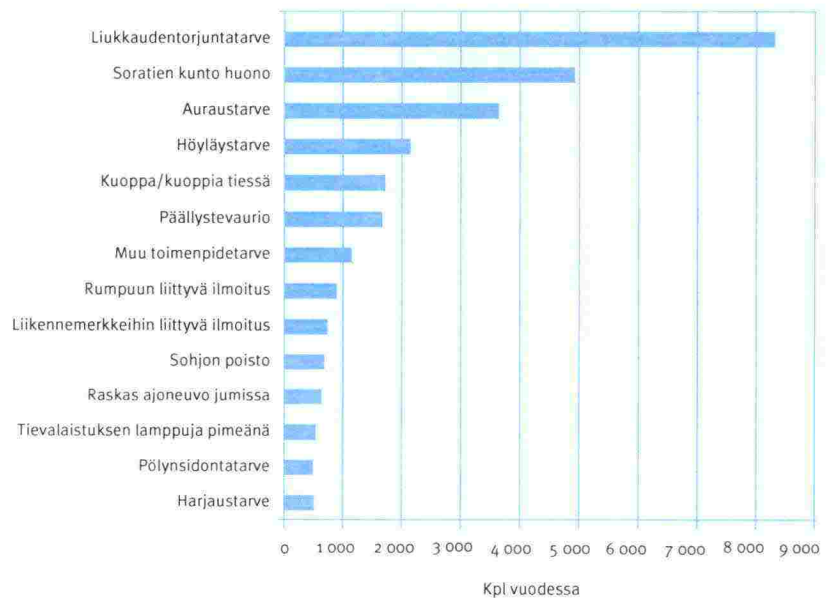
Lasten itse ilmaisemat tarpeet koskevat turvallisuuden lisäksi viihtyisää, monipuolista ja virikkeitä tarjoavaa ympäristöä kevyelle liikenteelle. Nuorten ilmaisemissa tarpeissa korostuvat myös toimivat joukkoliikenneyhteydet ja joukkoliikenteen hinta.

Liikennejärjestelmän ja tienpidon osalta keskeistä on koulumatkojen ja asuinalueiden turvallisuus liikuttaessa jalan tai pyörällä, teiden ja katujen ylitysten turvallisuus sekä saattoliikenteen, koulukuljetusten ja linja-autopysäkkiyhteyksien toimivuus ja turvallisuus. Talvella tärkeää on myös kevyen liikenteen yhteyksien liukkaudentorjunta ja

TIENKÄYTTÄJIEN TYYTYVÄISYYS TEIDEN KUNNOSSAPIDON TASOON PÄÄTEILLÄ JA MUILLA TEILLÄ (Talvikunnon taso ja päällysteiden kunto)



ASIAKASPALAUTTEET "TIENKÄYTTÄJÄN LINJAAN" AIHE-ALUEITTAIN (v. 2004–2007 keskiarvo)



lumen poisto ajoissa ennen koulujen alua sekä riittävä valaistus.

Henkilöliikennepalvelujen tuottajille keskeistä on aikatauluissa pysyminen ja asiakkaiden vaihtojen onnistuminen, mikä nostaa sujuvuuden keskeiseksi tarpeeksi. Matka-aikojen vaihtelusta seuraa tuntuviakin myöhästymisiä ja aikataulutetun palvelun varmuus menettään. Siitä aiheutuu myös lisää tuotokustannuksia. Ajoneuvot ovat paran-

tuneet ja samaa odotetaan myös muulta matkustusympäristöltä.

Yhä useammin linja-autoliikenteeseen liitytään henkilöautolla, mikä asettaa vaatimuksia pysäkkiympäristölle. Maa-seudulla tarvitaan liityntäpaikkoja taksi-kuljetuksista linjaliikenteeseen. Henkilöliikenteen turvallisuus ja sujuvuus edellyttävät huomiota erityisesti vähäliikenteisen verkon liukkaudentorjuntaan aikataulutetun liikenteen mukaisesti.

Sidosryhmien merkittävän enemmistön mukaan tienpitoon käytettävät resurssit ovat erittäin vähäiset asiakkaiden tarpeisiin nähden. Resurssit tulisi tällaisessa tilanteessa kohdentaa painotetusti pääteiden liikenneolosuhteiden parantamiseen, suurten liikennemasojen hyödyksi. Tarpeiden kaksijakoisuutta kuitenkin korostaa se, että myös vähäliikenteinen tiestö, erityisesti kuntakeskusten välinen seututiestö ja sen kunto nousevat kannanotoissa voimakkaasti esille. Erityisesti seuduilla, joilla merkittävä osa alueellisista toiminnoista ja näin kuljetus- ja liikkumistarpeista tukeutuu seututiestöön. Kuntien näkökulmasta tarveselvityksissä painottuvat erityisesti kevyen liikenteen olosuhteet.

Tienkäyttäjät ovat jotakuinkin tyytyväisiä pääteiden pinnan kuntoon ja talvikunnossapitoon, mutta arvosana vähäliikenteisten teiden osalta on korkeintaan tyydyttävä.

Pääteiden olosuhteiden kehittämistä toivotaan alueellisesti mahdollisimman laaja-alaisesti. Tavoitteena ovat paremmat ajo-olosuhteet ja turvallisuus. Tieverkon kehittämisen rinnalla korostuu liikenteen sujuvuus kaupunkiseuduilla, tieverkon riittävän hyvä talvikunnossa-pito ja päällysteiden kunto.

Tieomaisuus

Maantieverkon omaisuuden arvo on noin 14,5 miljardia euroa. Tiehallinnon asiantuntijalaskelmien perusteella tieverkkoon kohdistuu nykyisin noin 1,4 miljardin euron suuruinen korjausvelka, joka kasvaa nykyisellä rahoituksella noin 1,6 miljardiin euroon suunnitelma-kauden aikana.

Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahaa, joka tarvittaisiin niiden teiden parantamiseen, jotka pintakunnoltaan eivät enää vastaa tien käyttötarkoitusta

tai jotka rakenteeltaan ovat niin nopeasti heikkenemässä, että aiheuttavat jatkuvasti lisää ylläpito- ja hoitokustannuksia.

Tiestön keskeiset rakenteet ja sillat ovat keski-ikältään yli 40 vuotta. Ikääntymisestä johtuva rakenteiden korjaustarve näkyy mm. päällystevaurioina, painumina, tien poikittaiskaltevuusongelmina sekä erikoisrakenteiden, kuten siltojen vaurioina ja painorajoituksina.

Tieverkon ikä näkyy myös toiminnallisena vanhentumisena. Pääteistä noin puolet on alle 8 m levyisiä ja monelta muultakin liikenteelliseltä ominaisuudeltaan puutteellisia. Koko maantiestöstä noin 40 % on leveydeltään 6 m tai sitä kapeampia. Erityisesti raskaalle liikenteelle kapeus on suuri ongelma, etenkin talviaikaan, jolloin keli edellyttää pelivaraa. Vastaavia ongelmia on laajasti myös seututieverkolla.

TIEVERKON KEHITTÄMISEN VOLYYMI
(v. 2006 kustannustasossa)



Kustannustaso

Tämän suunnitelman lähtökohtana on valtiovarainministeriön lokakuussa 2008 tekemä ennuste, jonka mukaan kuluttajahintojen vuotuinen kasvu suunnitelmakaudella olisi kaksi %.

Lisäksi on otettu huomioon, että maarakennusalan kustannustason vuosinousu on ollut 2000-luvulla runsaat kolme prosenttiyksikköä yleistä inflaatiota suurempi. Näistä lähtökohdista maarakennusalan kustannustason arvioidaan nousevan runsaat viisi % vuodessa.

Maarakennusalan kustannustaso on vuosina 2000–2008 noussut 40 %. Vuonna 2013 kustannustason arvioi-

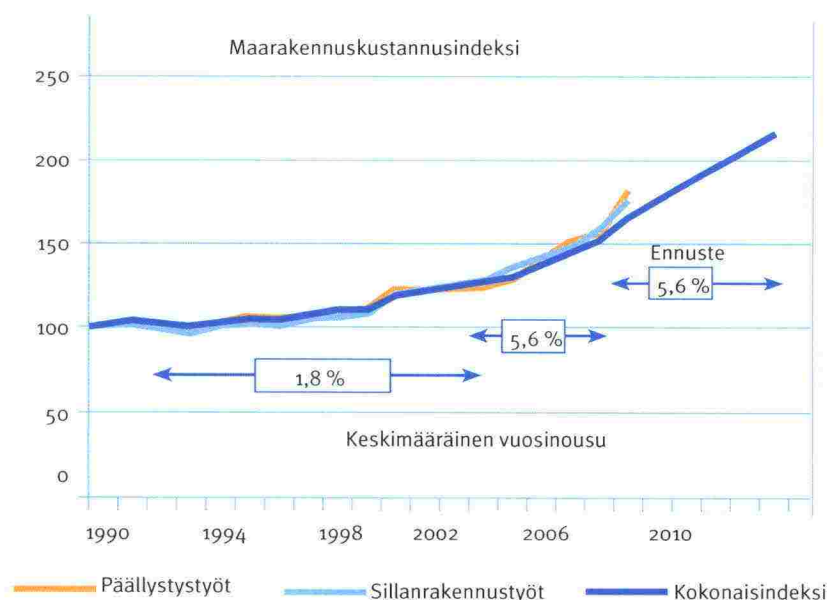
daan olevan noin 30 % korkeampi kuin vuonna 2008.

Kustannustason nousu leikkaa perustienpidon määrärahan ostovoimaa vuosittain noin 30 milj.euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että tiestön hoitotoimia, ylläpitoa sekä tiestön muita parantamistoimia voidaan suunnitelmakaudella toteuttaa jo pelkästään kustannusnoususta johtuen ostovoimaltaan noin 120 milj.euroa pienemmällä rahoituksella. Mikäli perustienpidon rahoituskehyseen ei voida osoittaa edes kustannustason nousun edellyttämää rahoitusta, joudutaan palvelutasosta merkittävästi tinkimään.

Perustienpidosta tieverkon hoito ja osa ylläpidosta toteutetaan pitkäkestoisina

palvelusopimuksina, jotka ovat indeksidonnaisia. Kustannustason nousu näissä pakollisissa kunnossapitotöissä sitoo enemmän menoja, jotka ovat pois osittain teiden ylläpidosta ja samalla supistaa minimiin mahdollisuudet toteuttaa liikenneympäristön parantamisinvestointeja. Tämä ja liikenteen kasvu vievät pohjaa mm. liikenneturvallisuustavoitteiden toteuttamiselta.

TIENPIDON KUSTANNUSTASON TOTEUTUNUT JA ARVIOITU KEHITYS



Strategiaperusta

Tiehallinto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva tulosohjattu asiantuntijavirasto, jonka toimintaa ohjaavat mm. hallitusohjelma ja liikennepoliittinen selonteko.

Visio

Tiehallinnon visio ”Euroopan kärjessä” tavoittelee eturivin asemaa erityisesti asiakaslähtöisyyden, liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden sekä asiantuntijuuden ja kumppanuuden alueilla. Vision mukaisesti:

- Perustamme toimintamme kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Tavoitteena ovat strategiset asiakkaat palvelutason määrittäjinä.
- Tarjoamme toimivan, turvallisen ja kestävänsä tieverkon osana liikennejärjestelmää. Päämääränä on nollatoleranssin periaate toimintaa ohjaavana ympäristö- ja turvallisuusasioissa, turvattu ympärivuotinen liikennöitävyys, moderni keskeinen päätieverkko, älykäs liikkumisen ohjaus sekä aleneva korjausvelka.
- Olemme tie- ja liikennealan arvostettu asiantuntija ja aktiivinen kumppani. Se tarkoittaa tuloksellista yhteistyötä liikennejärjestelmän hyväksi, osaavaa ja hyvinvoivaa työyhteisöä sekä tehokasta rakennetta ja toimintamallia.

Liikenne- ja tieolojen tavoitetilä

Liikenne- ja tieolojen tavoitetilä on Tiehallinnon asiantuntijanäkemykseltä, millaista palvelutasoa, tiestöä ja liikennejärjestelmää kohti tulisi edetä. Tavoitetilä on hallituksen liikennepoliittisten linjausten jalkautus tienpidon ja tieliikenneolojen vastuualueella.

Keskeiset päätiet ovat tavoitetilässä standardiltaan yhtenäisiä, laadukkaita, liikenteeltään nopeita, turvallisia ja erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia palvelevia. Merkittävä osuus liikenteestä on suojattu keskikaitein kohtausonnettomuuksilta. Paikallinen liikenne ja kevyt liikenne on suurelta osin erotettu omille väylilleen.

Muilla pääteillä on pääosin nykyisenkaltaiset liikennöintiolosuhteet. Vilkkaimmalta osaltaan tiestö on standardiltaan keskeisten pääteiden luokkaa ja merkittävältä osaltaan nykytilaa parempia. Vilkkaimmat yhteysväli on parannettu keskikaiteelliseksi ohituskaistateiksi.

Maaseudun perusverkko on verkollisesti ja liikennetekniseltä standardiltaan nykyisen kaltainen, mutta sen vilkkaimmat osuudet ja merkittävimmät yhteysväli on modernisoitu. Myös vähäliikenteisin verkonosa mahdollistaa ympärivuotisen raskaan liikenteen, mutta merkittävä osa yhdysteistä on edelleen sorapintaisia. Maantieverkon laajuus supistuu liikennetarpeen muuttuessa.

TIEHALLINNON TOIMINTAA OHJAAVA VISIO



TIEHALLINNON EETTISET PERIAATTEET

1. Toimintamme ja päätöksentekomme on avointa, läpinäkyvää ja perusteltua.
2. Asiakas- ja sidosryhmäyhteistyömme perustuu kunnioitukseen ja yhdenvertaisuuteen.
3. Edistämme tervettä kilpailua ja markkinoiden toimivuutta.
4. Sitoudumme Tiehallinnon hyväksytyihin arvoihin, visioon ja strategioihin sekä tehtyihin päätöksiin.
5. Meillä ei ole sidonnaisuuksia, joilla voi olla vaikutusta tehtävien hoitamiseen. Emme myöskään vaadi, ota vastaan tai tarjoa etuja, jotka voivat vaarantaa luottamusta toimintaamme.
6. Kunnioitamme toisiamme ihmisinä ja ammattilaisina.

TIEHALLINNON ARVOPERUSTA

- **Yhteiskunnallinen vastuu**
Olemme asiantuntijoina vastuussa tieverkosta ja tieliikenteestä. Tavoitteemme on koko liikennejärjestelmän kehittäminen kansalaisten ja yhteiskunnan hyvinvoinnin parantamiseksi. Toimimme taloudellisesti ja tehokkaasti tie- ja liikenneolojen kestävän kehittämisen puolesta.
- **Asiakslähtöisyys**
Asiakkaidemme tarpeet ja tyytyväisyys ovat työemme perusta. Toimimme aktiivisesti ja vuorovaikutteisesti yhteistyössä asiakkaidemme ja sidosryhmiemme kanssa.
- **Osaaminen ja yhteistyö**
Arvostamme monipuolista osaamista, kokemusta ja luovuutta. Tartumme haasteisiin korostaen yhteistyötä, keskinäistä luottamusta ja yksilön kunnioittamista.

Yleisen liikenteen kannalta vähämerkityksiä teitä muutetaan yksityisteiksi.

Suurilla kaupunkiseuduilla liikenneolojen kehittäminen on toteutettu alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti. Liikenneverkko mahdollistaa tehokkaat, turvalliset ja ympäristöystävälliset matkaketjut ja vaihtoehtoiset liikkumismuodot. Raskas liikenne on tehokkaasti ohjattu omille kaistoilleen. Liikenteen hallinnan kokonaisuus ohjaa, tehostaa ja tukee liikkumista.

Muilla kaupunkiseuduilla ja kuntakeskuksissa mahdollisuudet kevyen liikenteen käyttöön ovat hyvät. Autoliikenne toimii hyvin. Liikennejärjestelyt tukevat kaupunki- ja taajamaympäristön visuaalisia ja toiminnallisia ominaispiirteitä.

Teiden hoito ja ylläpito tukee verkon liikenteellisiä tavoitteita ja niiden taso suunnitellaan joustavasti nykyistä monipuolisemmin ja asiakslähtöisemmin kriteerein. Teiden kunto tarjoaa nykyistä paremmat ajo-olosuhteet, pääteiden osalta kunto on vaikutukset huomioon ottaen optimaalinen. Tiestön korjausvelka on korkeintaan puolet nykyisestä ja ylläpito elinkaaritalon kannalta nykyistä taloudellisempaa.

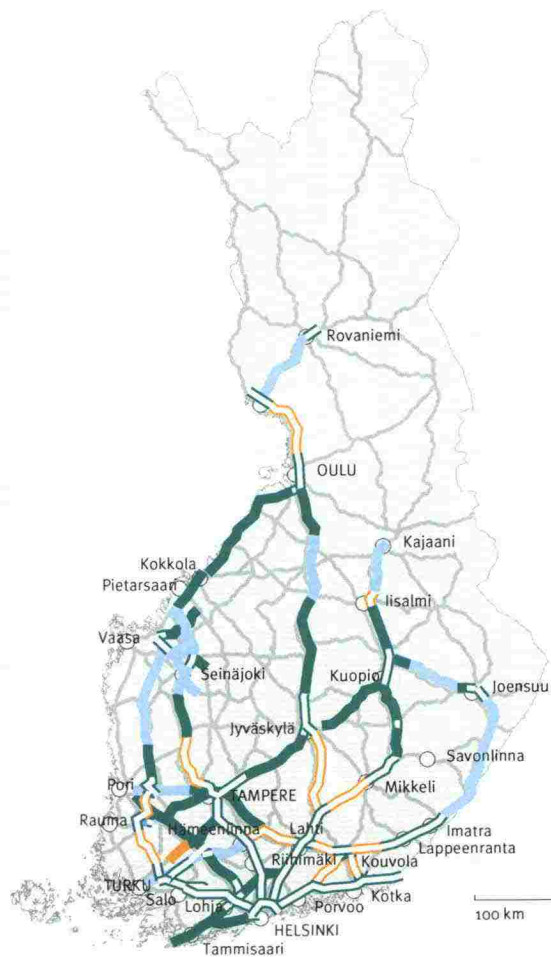
Tavoitetilan toteuttaminen runsaan 20 vuoden aikana edellyttää yli 12 miljardin euron investointeja. Hoitoon ja ylläpitoon tulisi panostaa noin 25 % nykyistä enemmän. Tavoitetilaan pääseminen merkitsisi vuosikustannuksina runsaan 1 100 miljoonan euron rahoitusta, mikä on noin 1,6-kertainen nykyiseen rahoitukseen verrattuna.

**TAVOITETILAN EDELLYTTÄMÄT KUSTANNUKSET
SUHTESSA TTS:N RAHOITUKSEEN**

KOKONAISKUSTANNUKSET	M€	M€/VUOSI	TTS 2009–2013 M€/VUOSI
Hoito ja ylläpito		570	500
Investoinnit yhteensä	12 400	565	315
• Keskeinen päätieverkko	5 200	235	160
• Muu päätieverkko	1 300	60	40
• Kaupunkiseudut ja taajamat	3 800	170	100
• Maaseudun perusverkko	1 300	60	10
• Erilliset ympäristöinvestoinnit	500	25	5
• Liikenteen hallinnan erillishankkeet	300	15	
Kustannukset yhteensä		1 135	815

**KESKEINEN PÄÄTIEVERKKO
TAVOITETILASSA**

-  Kaksi ajorataa/4 kaistaa: 1 500 km
-  Jatkuva ohituskaista 2+1: 650 km
-  2-kaistainen tie, jolla ohituskaistoja: 1 625 km
-  2-kaistainen tie: 1 080 km



Tiehallinnon strategia

Tienpito

Turvaamme ihmisten matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden lähtökohtana strategisten asiakkaidemme tarpeet.

Priorisoimme perustienpidon toimet seuraavasti:

- Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen (talvihoito, lauttaliikenne, liikenteen hallinta)

- Liikenteen ajo-olosuhteiden varmistaminen (tiestön kunnon ylläpito, korvausinvestoinnit)
- Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen, ympäristöhaittojen vähentäminen (alueelliset pienet investoinnit)

Huolehdimme tie- ja liikenneolojen pitkäjänteisestä kehittämisestä valtioneuvoston ja eduskunnan tekemien päätösten mukaisesti.

Toiminta

Tiehallinnon omaa toimintaa koskevia strategisia päämääriä ovat:

- Toimimme aktiivisesti ja ennakoivasti valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Hyödynnämme tehokkaasti liikenteen hallinnan mahdollisuudet.
- Suunnittelemme tuotteet ja palvelut yhteistyössä strategisten asiakkaidemme kanssa vastaamaan kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita. Tuotamme hyötyä asiakkaillemme myös tehokkaalla sidosryhmäyhteistyöllä sekä osallistumalla kansainväliseen yhteistyöhön.
- Hankimme tienpidon tuotteet ja palvelut markkinatilanne ja kohteen erityispiirteet huomioiden laajoina laatuvaistuuksina.
- Panostamme tutkimus- ja kehittämis-toimintaan ja asiantuntijuuteen.
- Osallistumme aktiivisesti väylähallintokokonaisuuden kehittämiseen sekä toimimme väylänpidon pitkäjänteistämiseksi.
- Varmistamme ydinosaamisemme ylläpitämiseen tarvittavan henkilöstön määrän ja rakenteen.
- Tarjoamme tiestö- ja liikennetietoa maksutta kansalaisille, palvelun tuottajille ja muille sidosryhmille.

TIEHALLINNON STRATEGISET TAVOITTEET JA KRIITTISET MENESTYSTEKIJÄT

NÄKÖKULMA	STRATEGINEN TAVOITE	KRIITTINEN MENESTYSTEKIJÄ
Vaikuttavuus	Toimivat, kestävät ja turvalliset matkat ja kuljetukset	Liikenteen toimivuus päätieverkolla
		Ympärivuotinen liikennöitävyys
		Tiepääomasta huolehtiminen
		Liikenneturvallisuuden parantaminen
		Ympäristöhaittojen hillintä
Tuotokset ja laadunhallinta	Kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet toiminnan perustana	Strategisten asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen
		Sidosryhmäyhteistyön tulokellisuus
Toiminnallinen tehokkuus	Tie- ja liikennealan arvostettu asiantuntija ja kumppani	Toimintamallin tehokkuus
		Tietopääoman hallinta
Henkisten voimavarojen hankinta		Osaaminen ja hyvinvointi

Virastouudistushankkeet

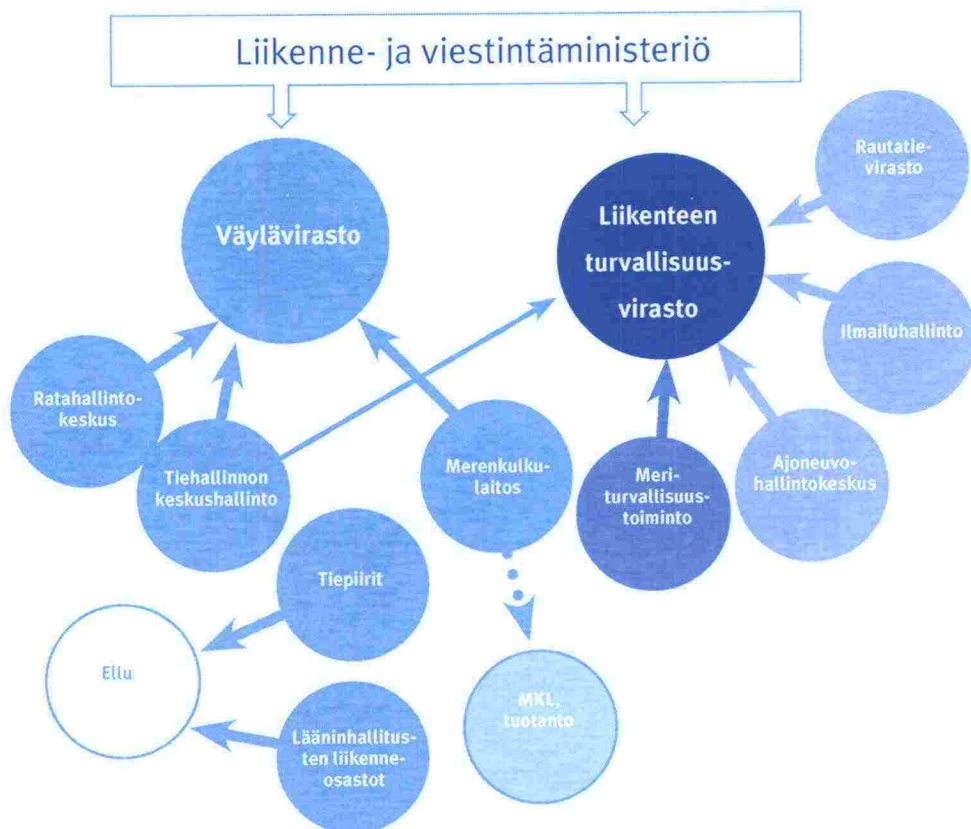
Valtiohallinnossa on vireillä Tiehallinnon kannalta kaksi merkittävää rakenneuudistushanketta:

- Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltava virastouudistushanke, jonka tuloksena Tiehallinnon keskushallinto liitettäisiin vuoden 2010 alussa perustettavaan Väylävirastoon.
- Valtiovarainministeriön johdolla valmisteltava aluehallinnon kehittämis-

hanke (ALKU-hanke), jonka tuloksena nykyiset tiepiirit liitettäisiin vuoden 2010 alussa perustettavaan Elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskuksiin (Ellu).

Tiehallinto osallistuu aktiivisesti molempien em. hankkeiden valmisteluihin. Tässä TTS-asiakirjassa tulevien vuosien tienpitoa ja Tiehallinnon toimintaa käsitellään kuitenkin vielä nykyisen organisaattiorakenteen mukaisesti.

UUSIEN VIRASTOJEN MUODOSTUMINEN LIIKENNEMINISTERIÖN HALLINNON ALALLA



Tienpidon suunnittelu ja rahoitus

Tienpidolla toteutetaan liikennepoliittisia linjauksia ja sen lähtökohtina ovat liikennejärjestelmätasoinen suunnittelu sekä kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet. Nämä sovitaan yhteen yhteiskunnallisten tavoitteiden ja odotusten kanssa. Tienpitoon sisältyy pitkäjänteinen suunnittelu- ja hankintavaihe. Yhteistyöllä varmistetaan tuotteiden tarkoituksenmukaisuus, niiden soveltuvuus liikennejärjestelmän kokonaisuuteen sekä päivittäisten tienpitotoimien asiakaslähtöisyys.

Liikennejärjestelmän suunnittelu

Liikenteen ja tieolojen tavoitteellinen palvelutaso määritellään eri asiakasryhmien tarpeiden ja yhteiskunnan odotusten pohjalta. Palvelutasopuotteiden analysoinnissa otetaan huomioon tieverkon yhdistävyys, liikenneturvalisuus, melu, ympäristön laatu, alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo sekä toimien taloudellisuus. Ilmastonmuutoksen hidastaminen ja sääilmiöiden muutosten ennakointi on liikennejärjestelmän ja tienpidon kehittämisen keskeinen näkökulma.

Tiehallinto osallistuu maakuntasuunnitelmien ja -ohjelmien, niiden toteuttamissuunnitelmien sekä maakunta-, yleis- ja asemakaavojen laadintaan. Lisäksi osallistutaan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan ja ympäristöyhteistyöhön. Osallistumisella vaikutetaan merkittävästi siihen millaisia hankkeita varsinaiseen suunnitteluun tulee ja millaiseksi väylien toimivuusvaatimukset muodostuvat maankäytön kehityksessä.

Liikennejärjestelmätasolla pyritään ensisijaisesti löytämään keinoja liikennetarpeen vähentämiseksi, vaikuttamaan kulkumuotovalintoihin ja olemassa olevan tieverkon tehokkaaseen käyttöön. Vasta toissijaisena tulevat tieverkon parantamistoimenpiteet ja uusinvestoinnit.

Liikenteen hallinta on osa liikennejärjestelmätasosta liikenne- ja matkaketterien suunnittelua. Siihen liittyy keskeisesti uuden teknologian hyväksikäyttö, liikenteen operatiivinen ohjaus sekä nopeuksien säätely ja niiden autoaattivalvonta. Myös ajantasainen liikennetiedotus sekä liikenteessä jo olemalle että matkaan lähtijöille kuuluu liikenteen hallinnan keinoihin. Liikenteen hallinnassa keskeistä on eri viranomais- ja vastuutahojen sekä kulkumuotojen yhteistyö. Myös tienkäyttäjien oman käyttäytymisen rooli korostuu.

Liikenteen hallintaan kohdistuu ajan myötä suuria odotuksia. Älykkäiden autojärjestelmien käyttöönotolla on väyläratkaisujen rinnalla keskeinen rooli liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden

kehittämisessä. Myös fyysisten väyläratkaisujen rinnalla tarvitaan uusia kustannustahokkaita keinoja varsinkin, kun tienpidon rahoitus pysyy tarpeisiin nähden niukkana. Päivittäisten matkojen ja kuljetusten palvelutason turvaamiseksi on tie- ja liikenneolojen kehittämisessä etenkin ruuhkautuvilla kaupunkiseuduilla yritettävä löytää uusia innovatiivisia kehittämispolkuja, joissa entistä enemmän hyödynnetään liikenteen sääntelyn ja hallinnan keinoja. Muitakin parantamistoimia toteutetaan vaihteittain.

Verkollisen suunnittelun ja esiselvitysten laatimisen kautta hankkeet etenevät yksityiskohtaisempaan tuotesuunnitteluun.

Tienpidon tuotteet ja palvelut Tiehallinto hankkii laatuvarustuksina kokonaisuuksina toimivilta markkinoilta. Tiehallinnon pyrkimyksenä on näin edistää alan tuottavuuden kehittymistä ja markkinoiden toimivuutta sekä palvelujen tuottamista uusien teknologioiden ja innovaatioiden avulla.

Rahoituskehityksen asettamat reunaehdot

Perustienpidon rahoituskehitys on reaali-tasoltaan noin 150 milj.euroa alhaisempi kuin kymmenen vuotta sitten. Kilpailuttamisen tuomat säästöt ja tuottavuuskehitys ovat mahdollistaneet 2000-luvulla päivittäisen hoidon ja tieverkon kunnon tyydyttävän tason ylläpidon, vaikka liikenteen määrä on samana aikana kasvanut runsaan neljänneksen ja määrärahojen ostovoima on heikentynyt.

Tienpidossa on siirrytty uuteen tilanteeseen kustannuskehityksen voimistuksessa. Edellisen kerran kun inflaatio oli rakennusalalla tällä tasolla, tienpidon toteutus ja hankinta oli organisoitu toisin, tiestön hoito omana työnä ja investoinnit vuosibudjettiperiaatteella. Tämän päivän pitkäkestoiset kokonaishintaiset sopimukset eivät jousta ja edellyttävät pitkäjänteistä, mutta tilanteisiin reagoivaa rahoitussuunnittelua.

Perustienpidon menoista noin 40 % (hoito ja eräät ylläpitourakat) on sopimusteknisesti sidottu indeksiin, mikä vähentää liikkumavaraa kustannustason noustessa. Kun välttämätön teiden päivittäinen hoito on tehtävä, eikä sitä voida eikä sopimusteknisesti kantaa muuttaa, kustannustason nousu vie voimavaroja muista tienpitotoimista. Pitkäkestoisten palvelusopimusten mahdollisesti lisääntyessä indeksisidonnaisuus tulee nousemaan. Tästä johtuen perustienpidon uus- ja laajennusinvestointeihin ei juuri jää määrärahoja.

Tässä suunnitelmassa kustannustason nousun on oletettu olevan koko kauteen runsaat 5 % vuodessa. Maarakennuskustannusten vuosittainen nousu on 2000-luvulla ollut noin 3,4 prosenttiyksikköä yleistä inflaatiota korkeampi.

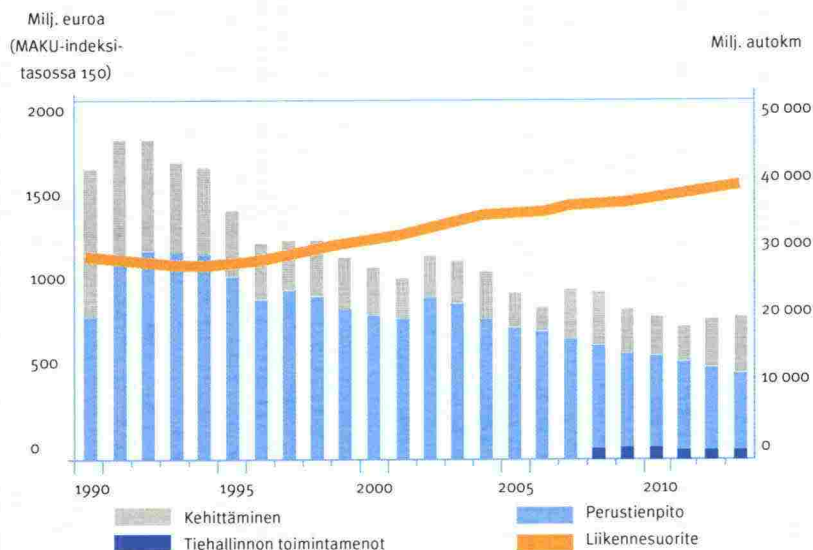
Tienpidon strategian mukaisesti pyritään ensisijaisesti varmistamaan päivittäinen hoito ja tieverkon kunto. Kustannustason nousu merkitsee käytän-

nössä lähes kaikkien perustienpidon rahalla toteutettavien investointien loppumista ja myös ylläpidon volyymin vähenemistä ja kuntotilan heikkenemistä, ellei rahoituskehyksiin tehdä inflaatiotarkistuksia.

Tiestöä pelkästään kunnossapitämällä se ei seuraa aikaansa. Maanteiden liikenteestä noin 35 % kulkee taajamaolosuhteissa. Merkittävä ja kasvava osatästä on kasvukeskusalueilla. Ympäristön maankäytön ja yhdyskuntien kehittymisen paineet kohdistuvat näiden teiden liikennejärjestelyjen ajantasaistamiseen, mihin nyt tässä suunnitelmassa ei ole mahdollisuuksia.

Näiden perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien, mm. kevyen liikenteen väylien, liittymäsaneerausten ja kaistajärjestelyjen, tarve on paikoin moninkertainen tiedossa olevaan rahoitukseen nähden. Puutteet näkyvät liikenteen turvallisuudessa, toimintojen vaikeutumisenä sekä energian kulutuksen lisääntymisenä ja turhina päästöinä.

TIENPIDON MÄÄRÄRAHAT 1990–2013 SEKÄ LIIKENNESUORITTEEN KEHITYS



Perussuunnitelman mukaisesti toteutuvat kehittämisinvestoinnit parantavat tieverkkoa eräillä keskeisillä yhteysväleillä. Päätieverkon modernisointi etenee kehittämisinvestoinnein, mutta edellyttäisi lisäksi yksittäisiä, perustienpidon rahoitusta vaativia muutostyökorjauksia liittymiin, turvallisuusratkaisuihin ja kevyen liikenteen olosuhteisiin. Näitä ei kuitenkaan pystytä toteuttamaan.

Tienpidon tuotteet

Tienpito jakautuu perustienpidon tuotteisiin, tieverkon kehittämiseen ja asiakaspalveluun.

Perustienpitoa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriön tulosohjaus sekä asiakastarpeisiin ja muuhun yhteiskunnalliseen tavoiteasetantaan perustuvat linjat. Perustienpito sisältää seuraavat tuotteet:

- Tieverkon hoito: esimerkiksi talvikunnossapito ja sorateiden pinnan

tasaus, reuna-alueiden ja varusteiden kunnossapito sekä lauttaliikennepalvelut.

- Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit: esimerkiksi päällysteiden ja tierakenteiden uusiminen ja korjaaminen sekä siltojen korjaus.
- Liikenteen operatiivinen ohjaus: mm. liikenteen tiedotus ja informaatio, häiriönhallinta sekä ajantasainen liikenteen ohjaus, joista pääosin vastaa Tiehallinnon liikennekeskus.
- Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit sisältävät pieniä ja keskiuuria investointeja, joilla kohennetaan olemassa olevaa tiestöä ja liikennejärjestelyjä ympäröivän yhdyskunnan ja liikenteen muuttuvia tarpeita vastaavaksi. Tällaisia toimia ovat mm. liittymien parantaminen tai uusien rakentaminen, turvallisuusrakenteiden lisääminen, kevyen liikenteen väylien ja ohituskaistojen rakentaminen, riista-aidat jne. Nämä investoinnit toteutetaan alueellisina inves-

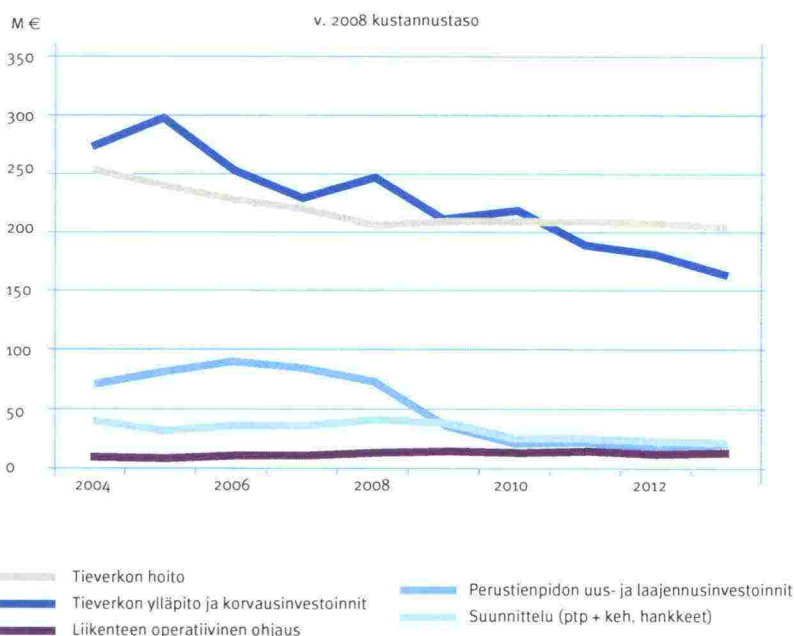
toineina tai keskitetysti ohjelmoituna teemahankkeina. Tähän sisältyy myös investointien suunnittelun sekä toiminnan vaatimien mittausten ja inventointien kustannukset.

Tieverkon kehittäminen koostuu suurista investoinneista, joilla nykyinen toiminnallisesti vanhentunut tieverkko modernisoidaan vastaamaan tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeita. Kehittämistä ovat myös uusien yhteyksien rakentaminen sekä suuret liikennejärjestelyt kaupunkiseuduilla.

Tieverkon kehittämiskohteiden rahoituksesta päättää viimekädessä valtioneuvosto ja eduskunta. Kohteet pohjautuvat pitkäjänteiseen suunnitteluun ja niiden pohjalta laadittuun investointiohjelmaan.

Tiehallinnon tarjoamia asiakaspalveluita ovat erityyppiset viranomais-, tieto- ja yhteyspalvelut. Tavoitteena on tarjota kaikille asiakkaille helposti ja tehokkaasti tietoa Tiehallinnon toiminnasta ja palveluista sekä turvata helppo asiointi, oikeudenmukainen ja tasapuolinen asian käsittely ja päätöksenteko.

PERUSTIENPIDON MENOJEN REAALINEN MUUTOS



Perustienpito

Tienpidon strategian mukaisesti Tiehallinto varmistaa ensisijaisesti tieverkon hoidon ja ylläpidon sekä käytön ohjauksen riittävän tason. Tämä tarkoittaa riittävän panostuksen kohdentamista päivittäisen liikennöinnin varmistamiseen ja tieverkon kuntoa ylläpitäviin toimiin.

Tieverkon hoito

Tieverkon hoidolla mahdollistetaan liikenne talvella, pidetään soratiet kulkukelpoisina, hoidetaan lauttaliikenne sekä huolehditaan tieympäristön siisteydestä sekä valaistuksen ja muiden varusteiden käyttökunnosta.

Tieverkon hoidon perustaso nousee hieman. Talvihoidon sekä sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat on uusittu ja otetaan käyttöön vuonna 2009. Keskeisenä lähtökohtana ovat nykyistä kohdennetummin asiakkaiden, erityisesti raskaan liikenteen tarpeet ja halutut vaikutukset liikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen sekä mm. liikenteen energiakulutukseen ja päästöihin. Tiehallinnon palvelupuhelimeen, Tienkäyttäjän linjaan, tulleista palautteista valtaosa koskee joko tiestön talvilaatua tai sorateiden pinnan epätasaisuutta.

Talvihoidossa yöajan olosuhteita parannetaan talviliikenteessä niin, että

hoidon tason vaatimukset ovat samat vuorokauden ympäri. Liukkaudentorjuntaa parannetaan liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi maaseudun perusverkolla sekä päätiestön aivan vilkkaimmalla osalla.

Tiesuolan käyttö jakaa jatkuvasti tienkäyttäjien mielipiteet. Suolan käyttö lisääntyy hiukan talvihoidon tehostuksen vuoksi. Pohjavesialueiden ympäristöhaitat pidetään hallinnassa vähentämällä paikallisesti suolausta herkillä pohjavesialueilla tai korvaamalla natriumkloridi biologisesti hajoavalla liukkaudentorjunta-aineella, kuitenkin niin, että liikenteen turvallisuus ja sujuvuus varmistetaan. Talven poikkeuksellisten sääolosuhteiden varalta on sovittu menettelytavat, joilla nykyistä paremmin varmistetaan liikenteen kohtuullinen toimivuus ja eri tahojen yhteistoiminta ongelmatilanteissa.

Sorateiden hoitotasoa täsmennetään asiakaslähtoisemmäksi ja hiukan pa-

rannetaan niin että kuoppaisuus vähenee ja pölynsidontaa kohdennetaan enemmän tienvarren maankäytön mukaan. Pintakelirikkoa ennaltaehkäistään pitkäjänteisesti kiinnittämällä huomiota materiaalivalintoihin.

Liikenneympäristön hoidon laatutaso pidetään entisellä tasollaan. Tähän tehtäväkokonaisuuteen kuuluvat viherympäristö, puhtaanapito ja erilaiset varusteet. Tievalaistuksen energiakustannukset tulevat nousemaan. Tievalaistus kattaa 15 % maantieverkosta ja valaistuksen energiakulutus on noin 160 gigawattituntia. Valaistuksen käytön rajaamista sydänyön tunteina harkitaan energian säästämiseksi.

Lauttapaikkojen määrä pysyy suunnittelukauden aikana nykyisellä tasolla (42 kpl), vaikka tavoitteena on 8–11 yhteysvälin korvaaminen kiinteällä yhteydellä.

PERUSTIENPIDON KUSTANNUKSET

M€	TOT. 2006	TOT. 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Tieverkon hoito	204	207	215,8	230,1	246,8	257,9	269,0	281,1
Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit	233	228	259,8	235,4	260,5	242,2	234,6	214,9
Liikenteen operatiivinen ohjaus	4	4	6,4	7,4	7,6	7,8	7,9	8,2
Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit	111	108	99,8	25,9	14,0	14,7	8,3	13,0
Suunnittelu (ptp + keh.hankeet)	25	26	33,7	29,5	21,5	21,5	21,5	21,5
PERUSTIENPITO YHTEENSÄ	576	573	615,5	528,3	550,4	544,3	541,4	538,7
LVM Kehys				510,6	532,6	526,6	523,6	520,9
Kainuun määräraha				17,8	17,8	17,8	17,8	17,8

Suunnittelukaudella varaudutaan lauttakaluston uudistamiseen, mikä näkyy rahoitustarpeen lisäyksenä vuodesta 2010 lukien. Lauttojen keski-ikä on yli 30 vuotta. Kalustoinvestoinnit toteutetaan pääosin kokonaispalveluna hankittavan liikennepalvelun osana. Kalustoinvestoinnit edellyttävät myös rantalaitteiden uusimista. Investointitarpeet syntyvät lauttakaluston vanhenemisen lisäksi kantavuuspuutteista. Ajoneuvojen koon kasvu ja liikenteen lisääntyminen vaikuttavat lauttojen palvelutason.

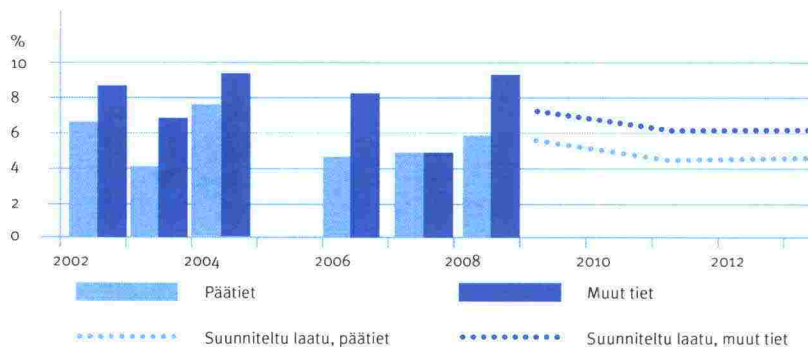
Lauttaliikenteen kilpailuttamisesta ja sen menettelytavoista tehdään periaatepäätös ja lauttaliikenne kilpailutetaan vaiheittain suunnitelmakaudella.

Tieverkon hoito hankitaan 3–7-vuotisi-
na laatuvarustuksina palvelusopimuksina. Niitä on yhteensä 83 kappaletta. Kilpailuttaminen on laskenut hintoja koko 2000-luvun, millä on voitu kompensoida kustannustason nousu. Alhainen hintataso on tietty riski palveluhenkiselle laatuolosuhteelle. Hintatason ei enää uskota laskevan. Palvelusopimukset on sidottu täysimääräisesti indeksiin, jolloin kustannustason yleinen kehitys lisää merkittävästi niiden menoja.

Hoidon hankinnassa on kattavasti käytössä toimivuusvaatimukset ja palveluhenkisyttä parantava bonusjärjestelmä. Näillä kannustetaan urakoitsijoita

TALVEN AJO-OLOSUHTEIDEN LAATU

Välttävien ja huonojen kelien osuus talviajasta



joustavaan asiakassuuntautuneeseen toimintatapaan, mutta samalla myös tuottavuuden parantamiseen.

Laadunvarmistuksen merkitys on nousut ja nousemassa entistä tärkeämmäksi palveluun vaikuttavaksi tekijäksi. Tavoitteena on, että suunnitelmakaudella laadun toteutuma on nykyistä paremmalla tasolla ja vastaa paremmin asiakkaiden odotuksia.

Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit

Päällysteiden kunto on tällä hetkellä pääteiden osalta hyvä ja muiden teiden osalta tyydyttävä. Teiden rakenteet ovat vanhoja, mikä lisää pääteillä painumia ja vähäliikenteisillä teillä pinnan vaurioita. Erityisesti vähäliikenteisillä teillä päällysteen uusiminen edellyttää usein myös vanhan ja vaillinaisen

rakenteen korjausta, mikä kasvattaa usein kustannuksia kohtuuttoman suureksi liikenteen määrään nähden.

Suunnittelukaudella pyritään varmistamaan ensisijaisesti vilkkaimmin liikennöidyn tiestön hyvä kunto asiakkaiden arvioimien laatuksien mukaan. Tähän ei kuitenkaan päästä nykyisellä rahoituskehityksellä eli myös vilkasliikenteisten teiden kunto heikkenee suunnittelukauden lopussa. Lisäksi ilmastonmuutoksen huomiointi nostaa ylläpidon toimenpiteiden yksikkökustannuksia erityisesti vilkkaasti liikennöidyllä tiellä.

Vähäliikenteisimmän tiestön kunto heikkenee selkeästi suunnitellulla rahoitustasolla, sillä rahoituksesta riittää vähäliikenteisten teiden tarpeisiin vain murto-osa. Tämä merkitsee ylläpitotoimien

TIEVERKON HOIDON KUSTANNUKSET

	M€	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Talvihoito		91	92	95,4	101,6	107,4	112,6	117,7	123,5
Liikennenympäristön hoito ja käyttöpalvelut		56	56	60,6	64,6	68,4	71,7	75,0	78,8
Sorateiden hoito		28	27	26,9	28,7	30,3	31,7	33,2	34,8
Lauttaliikenne		29	32	32,9	35,2	40,7	41,9	43,1	44,0
TIEVERKON HOITO		204	207	215,8	230,1	246,8	257,9	269,0	281,1

osalta edelleen päätteiden painottamista ja entistä voimakkaampaa siirtymää uudelleenpäälylystykseseen rakenteiden korjauksista.

Rahoituksen niukkuus ja erityisesti kustannustason nousu pienentävät vuosittaisista päälylystysohjelmaa. Samalla päälylysteiden uusimisväli pitenee merkittävästi koko tiEVERKOLLA ja on suunnittelukauden lopulla jo yli 20 vuotta.

Huonokuntoisten päälylystettyjen teiden määrä lisääntyy merkittävästi nykyisestä 3 500 kilometristä yli 5 000 kilometriin suunnittelukauden aikana, mikäli ennustettu kustannustason nousu toteutuu. Vähäliikenteisten teiden kunto huononee koko suunnittelukauden ajan ja vilkasliikenteisten teiden kunto voidaan pitää nykytasolla vielä suunnittelukauden alkupuolella. Tämä linjaus edellyttää kuitenkin tiepiirien määrärahojen jakopuusteiden merkittävää uudistamista.

Päälylysteiden palvelutaso suunnitellaan entistä monipuolisemmilla, asiakkaat ja ilmastonmuutos huomioivilla kriteereillä, mikä myös muuttaa toimenpiteitä ja niiden kohdentumista. Tämä edellyttää päälylysteiden suunnittelun, hankinnan ja ohjauksen menettelyjen ja työka-

lujen sekä myös päälylysteiden jatkuvaa kehittämistä.

Jalankulku- ja polkupyöriteitä on rakennettu voimallisesti viimeiset 25 vuotta. Niiden ikäjakautuma merkitsee, että korjaus- ja uudelleenpäälylystämisen määrä lisääntyy suunnitelmakautena puolitoistakertaiseksi. Vuonna 2008 on otettu käyttöön uudet kevyen liikenteen väylien ylläpidon toimintalinjat, jotka huomioivat nykyistä paremmin kevyen liikenteen väylien erilaiset asiakastarpeet. Kevyen liikenteen väylien kunto pystytään pitämään suunnittelukauden ajan vähintään nykytasolla, sillä niihin tarvittava rahoitus on kuitenkin suhteellisen pieni.

Maanteiden siltakannan keskimääräinen ikä on voimakkaasti kasvanut ja kunnan heikkeneminen on jatkunut runsaat 10 vuotta. Tällä hetkellä huonokuntoisia siltoja on noin 1 000 kappaletta. Siltojen keskimääräisen kunnan heikkeneminen jatkuu, mutta huonokuntoisten siltojen määrän kasvu on saatu pysäytettyä siltoihin osoitettujen määrärahojen voimakkaan kasvun ansiosta.

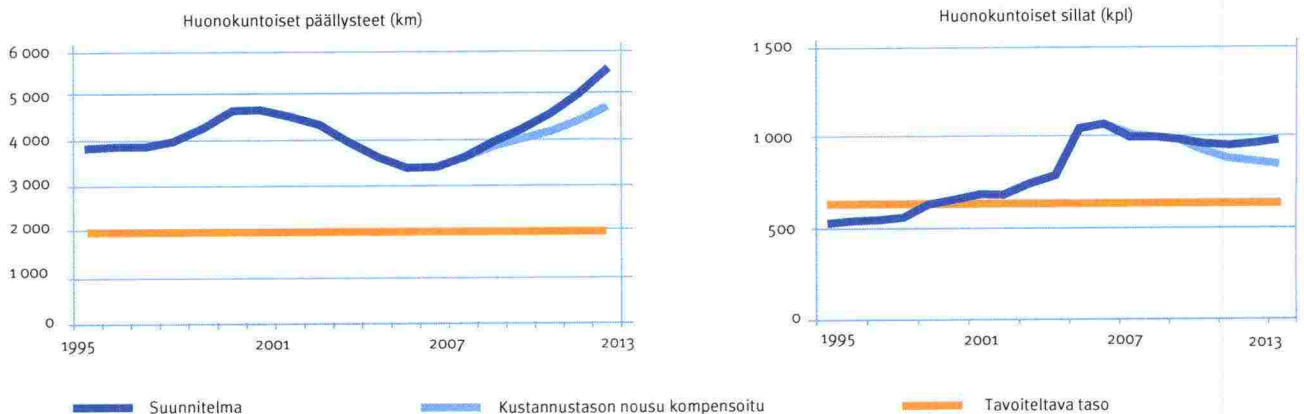
Suunnittelukauden lopussa vuonna 2013 tiEVERKOLLA on edelleen yli 900 huonokun-

toista siltaa, mikä on noin 300 siltaa tavoitetta suurempi määrä. Erittäin huonokuntoisia siltoja valta-, kanta- ja seutu-teillä on enintään 50 kpl. Tavoitteen saattaminen edellyttää, että vuosittain tehdään peruskorjaus noin 150 sillalle ja muu ylläpitoluontoinen korjaus noin 350 sillalle. Peruskorjausten oikealla kohdistamisella painorajoitettujen siltojen määrä vähenee 170 sillasta 150 sillaan.

Sorateitä maantieverkosta on noin 27 000 km. Enemmistö näistä teistä on ns. rakentamattomia eli niiden rakenne on rakennettua tietä alttiimpi sään ja liikenteen kuormituksen tuomalle rasitukselle. Tien kantavuus voi heiketä roudan sulaessa syntyvän runkokelirikon, roudasta tai liiallisesta kosteudesta johtuvan pintakelirikon tai muun rakenteellisen heikkouden vuoksi. Ongelmien määrä vaihtelee hyvin paljon niin kohteiden kuin vuosien osalta. Tämän vuoksi vuosittaisten painorajoitusten määrä ei kuvaa koko ongelmaa.

Vaurioitumista ja liikennöinnin varmistamista varten tiestölle voidaan asettaa liittymäväliskohtainen painorajoitus. Painorajoitus on tarpeen, kun tien rungon tai pinnan kantokyky heikkenee ja raskaan liikenteen pelätään pahenta-

PÄÄLYLYSTEIDEN JA SILTOJEN KUNTOKEHITYS Mittarina huonokuntoisten päälylysteiden ja siltojen määrä



van olennaisesti tilannetta niin, että koko liikennöinti vaarantuu. Painorajoitettujen tieosien yhteispituus on 2000 luvulla vaihdellut 800–3 300 kilometrin välillä. Painorajoitusten määrä on pyritty pitämään pienenä. Kevät 2008 oli kelirikon kannalta vaikea ja painorajoituksia asetettiin noin 2 400 tiekilometrille.

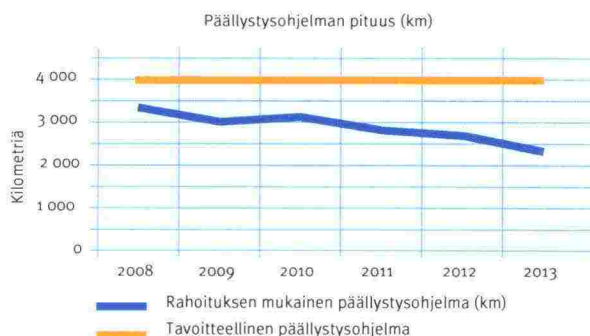
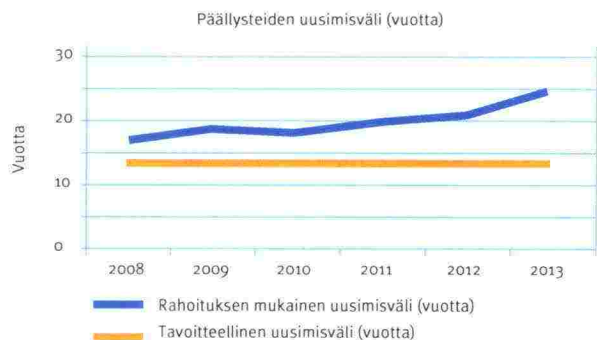
Ilmaston lämpeneminen on lisännyt sulan maan aikaa ja soratiet ovat entistä useammin kosteudelle alttiita syksyisin ja osin myös talviaikaan. Pintakelirikon yleistymisen on lisännyt painorajoitusuhan alaisen tiestön määrää.

Painorajoitukset ja niihin varautuminen vaikuttavat merkittävästi erityisesti puukuljetuksiin. Vuoden 2008 talousarviossa ja lisätalousarviossa sekä vuosien 2009–2012 kehyspäättöksessä on kohdennettu yhteensä 137 M€ puuhuollon turvaamista tukeviin tienpito-toimiin. Rahoituksesta 45 M€ tulee olemassa olevista kehyksistä. Rahoituksesta 80 M€ käytetään sorateiden ja 38 M€ vähäliikenteisten päällystettyjen teiden sekä 16 M€ siltojen parantamiseen ja näiden kohteiden painorajoitusuhan poistoon ja vähentämiseen. Puuhuolto-ohjelma sisältää lähes 800 kohdetta. Toimet kohdentuvat verkolli-

sesti noin 6 500 soratiekilometrille ja 1 200 tiekilometrille päällystetyllä tieverkolla. Siltakohteita on runsaat 70 kpl.

Varusteiden ja laitteiden kunto on lievästi heikkenemässä, ne vanhenevat myös toiminnallisilta ominaisuuksiltaan. Viime vuosina ei ole ollut eikä suunnitelmakautena ole mahdollisuuksia niiden systemaattiseen korjaamiseen. Varusteiden määrä lisääntyy jatkuvasti ja samalla entistä suurempi osa saavuttaa uusimisikänsä. Erityisesti kaiteiden osalta myös niiden toiminnallinen vanhentuminen asettaa paineita ohjelmoidulle uusimiselle, minkä arvi-

RAHOITUKSEN JA KUSTANNUSTASON NOUSUN VAIKUTUS PÄÄLLYSTEIDEN UUSIMISVÄLIIN JA VUOSITTAISEEN PÄÄLLYSTYSOHJELMAN PITUUTEEN



TIEVERKON YLLÄPIDON KUSTANNUKSET

	M€	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Päällysteiden uusiminen		73	69	67,3	68,3	76,3	76,3	79,3	79,3
Päällystettyjen teiden korjaus		74	67	72,4	65,5	70,5	63,9	58,6	45,9
Tiemerkinnät		14	14	14	15,3	15,3	15,3	16,3	16,3
Siltojen ylläpito		40	41	51,8	46,4	52,4	50,0	47,4	45,4
Kelirikkokorjaukset (soratiet)		9	9	25	15,4	20,4	10,4	5,4	0,4
Varusteiden ja laitteiden ylläpito (sis. telematiikan)		17,5	20,4	22,7	20,2	20,2	20,2	21,2	21,2
Liikenneympäristön parantaminen		5	8	6,6	4,3	5,3	6,3	6,3	6,3
TIEVERKON YLLÄPITO JA KORVAUSINVESTOINNIT		232,5	228,1	259,8	235,4	260,5	242,4	234,6	214,9

oitu kokonaistarve on suuruusluokkaa 150 milj. euroa. Suunnitelmakaudella tähän voidaan käyttää kuitenkin vuosittain ainoastaan noin miljoona euroa. Sillankaiteiden osalta tilanne on myös heikko. Niitä korjataan vain peruskorjauskohteissa. Silloissa on noin 100 km sellaisia kaiteita, jotka eivät täytä mitään törmäysvaatimusta. EU:n standardin mukaisia, törmäystestattuja kaiteita meillä on vasta hyvin vähän.

Tiestölle on paikoin syntynyt suuria painumia, joiden korjaaminen kevyehköin ylläpitotoimin ei ole mahdollista. Painumien suunnitelmalliseksi korjaamiseksi on laadittu ohjelma, jonka mukaisesti vilkkaiden teiden eniten liikennettä häiritsevät painumat poistetaan. Rahoituksen niukkuuden vuoksi ohjelman toteutus viivästyy.

Telematiikkalaitteiden ylläpidon tarve lisääntyy jatkuvasti, erityisesti suunnitelmakauden loppupuolella. Maanteillä on yhteensä noin 500 valo-ohjattua liittymää, merkittävä osa yhteisomistuksessa kuntien kanssa. Ylläpitotarve syntyy laitteiden ja ohjauskojeiden fyysisestä ja teknisestä vanhenemisesta ja tarpeesta päivittää ohjaus muuttuneiden liikennevirtojen mukaisesti. On tarkoitusmukaista ylläpitää ne fyysisesti toimintavarmoina ja myös toiminnallisesti muuttuvien liikennetilanteiden mukaisina. Kuitenkin vain välttämättömät korjaustarpeet voidaan toteuttaa.

Liikenteen operatiivinen ohjaus

Operatiivista liikenteen hallintaa ovat ajantasainen liikenteen ja tieolosuhdeiden seuranta, viranomaisluontoinen liikenteelle tiedottaminen, ajantasainen vaihtuva liikenteen ohjaus ja häiriön hallintaan osallistuminen viranomaisyhteistyössä. Keskeisenä toimijana on Tiehallinnon liikennekeskus, joka operoi neljällä paikkakunnalla: Helsinki, Turku, Tampere ja Oulu.

Operatiivista liikenteen hallintaa kehitetään ja tuotetaan viranomaisyhteistyönä poliisin, Hätäkeskuslaitoksen, kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Tiehallinnon liikenteen hallinnan palvelustrategian mukaisesti Tiehallinto keskittyy viranomaisluonteiseen liikenteelle tiedottamiseen, vaihtuvaan liikenteen ohjaukseen sekä viranomaisyhteistyöhön häiriönhallinnassa. Erilliset räätelöidyt palvelut toteutetaan palvelujen tuottajien toimesta.

Liikenteen sujuvuutta seurataan päätieverkon tärkeimmillä yhteysväleillä sekä Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla, yhteensä noin 3200 kilometrin matkalla. Sujuvuustieto hankitaan kokonaispalveluna alalla toimivilta kaupallisilta toimijoilta. Sujuvuustietopalvelun käyttö (www.tiehallinto.fi/digitraffic) maanlaajuisesti alkoi syyskuussa 2008. Sujuvuuden seuranta laajenee mahdollisesti myös muutamalle muulle suurelle kaupunkiseudulle.

Ajantasainen kelin seuranta tehostuu ja seurantatekniikkaa uusitaan. Tieolosuhdetietojen hankinta ja varastointi kilpailutetaan. Tiehallinnon ja hoitourakoitsijoiden tarpeisiin kehitetään kelitietojen esittämiseen tarvittava käyttöliittymä. Keliin havainnointiverkostoa laajennetaan optisilla kitkan etämittausasemilla. Tiesääasematietojen yhteiskäyttöisyyttä ja mahdollista tiesääasemien lisävarustelua muun sääpalvelun tarpeisiin selvitetään mm. Ilmatieteenlaitoksen kanssa. Tiekohtaisia keliennusteita kehitetään pilotein yhdessä sääennustepalvelujen tuottajien kanssa.

Tiehallinnon keli- ja liikennetiedotuspalvelu internetissä (www.tiehallinto.fi/alk) uudistetaan. Ajantasaista keli- ja liikennetietoa jaetaan Tiehallinnon sujuvuustietopalvelussa standardien rajapintojen kautta kaupallisten palveluiden tarjoajille. Perustelevaa valistusta kehittämällä parannetaan liikennetiedotuksen vaikuttavuutta.

Varareittien käyttöpalvelua kehitetään ja toteutetaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Tavoitteena on sähköinen varareittipalvelu sidosryhmien käyttöön sekä tulevaisuudessa ajoneuvojen päätteisiin.

Automaattista nopeuden valvontaa lisätään yhdessä poliisin kanssa. Vuoteen 2010 tavoitteena oleva 3000 km automaattisesti valvottavia tieosuusia saatetaan jo vuonna 2008.

LIIKENTEEN OPERATIIVISEN OHJAUKSEN KUSTANNUKSET

M€	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Liikennekeskuksen toiminta	3,5	3,6	4,0	4,5	4,5	4,6	4,6	4,7
Tietopalvelu (sujuvuus- ja matkatieto)			2,4	2,9	3,1	3,2	3,3	3,5
LIIKENTEEN OPERATIIVINEN OHJAUS	3,5	3,6	6,4	7,4	7,6	7,8	7,9	8,2

Vaihtuvaa ohjausta toteutetaan ongelmallisimmissa päätiekohteissa tarpeen mukaan. TTS-kaudella otetaan käyttöön ja liikennekeskuksen operointivastuulle kymmenen tunnelin ohjaus ja häiriönhallinta. Tämä lisää sekä operointi- että teknistä vastuuta merkittävästi. Tunnelien valvonta keskitetään liikennekeskuksen Helsingin toimipisteeseen. Erityisesti tunneliohjausjärjestelmien määrän lisäyksen ja vaativuuden johdosta Tiehallinnossa tullaan panostamaan liikennepäivystäjän työkalujen kehittämiseen lähitulevaisuudessa.

Pääkaupunkiseudun yhteinen liikenteenhallintakeskus (Tiehallinto, Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit sekä poliisi) on tarkoitus perustaa siten, että se voi aloittaa toimintansa yhteisissä tiloissa vuoden 2009 alussa.

Tienpito, sen suunnittelu ja hankinta edellyttävät tiestön, liikenteen ja kunnossapidon laadun monipuolista hallintaa. Nämä mittaus-, inventointi- ja seurantatiedot hankitaan pääosin ulkopuolisena palveluna. Tähän kustannuserään kuuluu myös kunnossapidon edellyttämien suunnitelmien ja selvi-

tysten hankinta. Mittauksiin käytetään noin 4 milj. euroa vuodessa.

Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit

Maantieverkon on palveltava ympäristön muuttuvaa maankäyttöä mm. mahdollistettava uudet kulkutiet ja liittynät, muuntauduttava paikallisesti kuntien toteuttamiin liikennejärjestelyihin, tuettava muuttuvia joukkoliikenteen ratkaisuja, mahdollistettava elinkeinoelämän kuljetusten pääsy tieverkolle myös tuotantolaitosten sijainnin tai niiden kuljetusten muuttuessa. Lisäksi yhteiskunnassa on selkeät tavoitteet liikenneturvallisuuden sekä ympäristön tilan parantamiseksi ja mm. kevyen liikenteen edistämiseksi ja sen turvaamiseksi. Nämä kaikki vaativat erikokoisia investointeja kattavasti koko maassa, runsaimmin kasvavilla kaupunkiseuduilla ja niiden kehyskunnissa.

Perustienpidon investoinnit jaetaan ohjelmoinnin ja vaikuttavuuden kannalta kahteen ryhmään:

- Alueelliset pienet investoinnit, jotka ohjelmoidaan joustavasti tiepiirien toimesta ja joiden tarve on arvioitu yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa erilaisten analyysien ja selvitysten perusteella. Alueelliset investoinnit mahdollistavat tienpidon strategian mukaisen, riittävän joustavan ja asiakaslähtöisen toiminnan.
- Teemahankkeet, jotka ovat keski- suurten tai pienehköjen hankkeiden tai muiden toimenpiteiden muodostamia kokonaisuuksia, joilla on yhteinen vaikutusalue, teema. Teemahankkeet ohjelmoidaan ja päätetään valtakunnallisesti ja ovat siten verrattavissa tieverkon kehittämisinvestointeihin. Useimmat teemojen yksittäisistä hankkeista ovat sen verran kalliita, ettei niitä voida toteuttaa tiepiirin alueellisesta kehiksestä.

ALUEELLISTEN INVESTOINTIEN TARPEIDEN KOHDENTUMINEN

INVESTOINTIEN TARVEALUE JA SUHTEELLINEN OSUUS	KUVAUS TOIMENPITEISTÄ
Maankäytön sekä elinkeinotoiminnan kehittämisen ja muuttumisen tarvitsemat liikenne- ja liittytjärjestelyt maantieverkolla, ml. joukkoliikennettä sujuvoittavat toimet (45 %)	<ul style="list-style-type: none"> • liittymien parantaminen • liittytärampit, alikulut • tieyhteyksien uudelleenjärjestelyt • kevyen liikenteen erottelut • etuisuuksien rakentaminen • ohikulkujärjestelyt • liikennevalo-ohjaus
Kevyen liikenteen järjestelyt ja muut taajama-alueen liikenneturvallisuutta palvelevat toimet (25 %)	<ul style="list-style-type: none"> • kevyen liikenteen väylät • ali- ja ylikulut • taajamajärjestelyt • korokkeet ja muu tien varustelu • pysäkkien kulkujärjestelyt ja odotustilat • esteettömyystoimet
Erilliset liikenneturvallisuustoimet maantieverkolla, lähinnä pääteillä (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> • keskikaideratkaisut, ohituskaistat • nopeudenvallontajärjestelmät (kamerat) • valaistus • reunaympäristön pehmentäminen • riista-aidat
Erilliset ympäristöhaittoja vähentävät toimet (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> • pohjavesisuojaukset • meluntorjunta • vaativien kulttuuriympäristöjen erillistarpeet
Muut tarpeet (5 %)	<ul style="list-style-type: none"> • liikenteen informaatio • liikenteen ajantasainen ohjaus • tasoristeysten turvajärjestelyt

Alueellisilla investoinneilla ja teemahankkeilla on samat tavoitteet. Alueelliset investoinnit perustuvat kuntien ja muiden alueellisten sidosryhmien tekemiin aloitteisiin, yhteisiin hankkeisiin ja Tiehallinnon tekemiin, liikennettä koskeviin tarveanalyysiin. Lähes puolet tarpeista syntyy maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämisen ja muuttumisen tarvitsemista liikennejärjestelyistä ja liikennevirtojen paikallisesta muuttumisesta. Vaikka tarve usein pohjautuu liikenteen sujuvuuden tai liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen, lähes kaikki investoinnit vaikuttavat myös liikenneturvallisuutta parantavasti ja osittain myös ympäristöhaittoja vähentävästi.

Tarve pieniin investointeihin on kokonaisuudessaan suuri. Tiepiirien selvityksien mukaan yksittäisiä kohteita on tuhansia. Pelkästään kevyen liikenteen väyliä sidosryhmät esittävät rakennettavan lisää runsaat 5000 kilometriä, niiden alikulkukäytäviä n. 800 kpl ja liittymien parannustoimia noin 1 000 tasoliittymässä. Kuitenkin mahdollisuudet investointien toteutukseen ovat vähäiset.

Perustienpidon investointeihin on viime vuosina käytetty tienpidon rahoituksen lisäksi myös kuntien, Euroopan aluekehitysrahaston ja TE -keskusten rahoitusta. Niiden rooli on viime vuosina kasvanut ja on vuonna 2008 kolmannes perustienpidon investointien menoista. Suunnitelmakaudella Tiehallinnolla on vain vähäiset mahdollisuudet osoittaa perustienpidon määrärahaa yhteisrahoitteisiin hankkeisiin.

Tieverkon päivittäisen hoidon, liikenteen ohjauksen ja tieverkon kunnon varmistaminen sitoo kustannustason noustessa lähes koko perustienpidon kehityksen. Perustienpidon investointeihin on suunnittelukaudella varattu noin 10–15 milj.euroa vuodessa. Siitä puolet menee olemassa olevien teemahankkeiden muutamien keskeneräisten kohteiden loppuunsaattamiseen, kaivoshankkeiden tieyhteyksiin ja erittäin pieneen pohjavesisuojausohjelmaan.

Joukkoliikenteen edistämisen teemahankkeesta toteutetaan vain yksi kohde. Tämä on merkittävä supistus edellisiin suunnitelmiin. Teeman ”kasvavien

alueiden kehittämisen tukeminen” loppuunsaattaminen siirtyy suunnittelukauden ulkopuolelle. Se on kuitenkin suunniteltu toteutettavaksi kehittämisvaihtoehdon rahoituksella.

Alueiden käyttöön jää investointirahaa (alueelliset investoinnit) vain noin 6 milj.euroa, eli alle miljoona kutakin tiepiiriä kohti. Se ei tule riittämään edes välttämättömienkään kuntatason yhteishankkeiden valtion rahoitusosuuteen. Käytännössä alueellinen tiestön kehittäminen loppuu. Tämä merkitsee myös, ettei mm. liikenneturvallisuustavoitetta pystytä toteuttamaan tai ainakaan sen toteuttamista tukemaan rakenteellisin ratkaisuin.

Kun perustienpidon investoinnit (mm. kevyen liikenteen väylät, liittymäsaneeraukset, lisäkaistat, melusuojat ja joukkoliikenteen kaista- ja pysäkkijärjestelyt) ovat keskeisiä asiakkaiden toivomia ja edellyttämiä toimenpiteitä, toiminnan asiakaslähtöisyyden rooli heikkenee investointien loppumisen myötä huomattavasti.

PERUSTIENPIDON UUS- JA LAAJENNUSINVESTOINTIEN KUSTANNUKSET

	M€	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Alueelliset investoinnit				41,4	15,0	6,4	6,4	6,4	5,4
Teemahankkeet					10,9	7,6	8,3	1,9	7,6
• Satamien ja terminaalien yhteyksien kehittäminen						5,3	0,0	0,0	0,0
• Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudulla						0,0	3,7	0,0	0,0
• Pohjavesiohjelma						1,4	4,6	1,9	3,1
• Kaivostoiminnan tieyhteydet						0,9	0,0	0,0	4,5
PERUSTIENPIDON UUS- JA LAAJENNUSINVESTOINNIT		111,0	108,0	99,8	25,9	14,0	14,7	8,3	13,0

Tieverkon kehittäminen

Hallituksen liikennepoliittisen selonteon linjaukset antavat tieverkon lähivuosien kehittämiseksi selkeät ja hyvät lähtökohdat. Päätös hallituskauden investointiohjelmasta tuo pitkäjänteisyyttä ja toimenpiteet voidaan kohdistaa tärkeimpiin parannuskohteisiin.

Tiehallinto on toistuvasti kiinnittänyt huomiota päätieverkon vilkkaimpien 2-kaistaisten tiejaksojen jälkeensäneisyyteen niin turvallisuuden kuin liikenteen sujuvuudenkin näkökulmasta. Suurimman ongelman muodostavat kapeat ja vilkkaasti liikennöidyt 2-kaistaiset tiejaksot, joista noin 1500 km pitäisi nykyaikaistaa lähivuosina. Tiet ovat nykyliikenteelle vaarallisen kapeita ja ohittaminen on vaikeaa. Näillä teillä tahtuu myös suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Lisäksi kasvavilla kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, ruuhkautuneet väylät haittaavat merkittävästi yhteiskunnan toimintoja.

Tieverkon kehittämisinvestointien ohjelman lähtökohtina ovat Matti Vanhasen II hallituksen liikennepoliittinen selonteko (27.3.2008), väylähankkeiden rahoituksen kehyspäätös (11.3.2008) ja valtion talousarvio vuodelle 2009.

Liikennepoliittisen selonteon päätös vuonna 2011 päättyvän hallituskauden investointiohjelmasta antaa Tiehallinnolle varmuutta suunnittelukohteista, elinkeinoelämälle perustaa sijoittumis päätöksille sekä palveluntuottajille mahdollisuuden varautua hankkeiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Selonteon linjauksilla liikennepoliitiikan toteuttamiseen saadaan pitkäjänteisyyttä ja toimenpiteet voidaan kohdistaa tärkeimpiin parannuskohteisiin. Päätetty investointiohjelma edustaa myös tienkäyttäjien näkemyksiä kiireellisimmistä tarpeista tieverkon uusimiseksi.

Rahoituskehityksen puitteissa suunnitelmakaudella rakennetaan valmiiksi jo käynnissä olevat viisi tiehanketta. Näistä hankkeista vuonna 2009 liikenteelle valmistuvat vt 4 Kemin kohta ja sillat sekä Hakamaentien parantaminen Helsingissä. Muut rakenteilla olevat hankkeet (3 kpl) avataan liikenteelle vuosina 2010–2012.

Vuonna 2009 aloitetaan neljä uutta tiehanketta: Kehä III:n kehittämisen 1. osa (jälkirahoitussopimus Vantaan kaupungin kanssa), vt 4 Lusi–Mikkeli, E18 Vaalimaan rekkaparkkialueen rakentaminen ja Kilpilahden teollisuusalueen uuden tieyhteyden rakentaminen Porvoossa (jälkirahoitussopimus Neste Oil Oyj:n kanssa).

Hallituksen päätösten mukaisesti varsinaisella suunnitelmakaudella 2010–2013 käynnistyy ainakin yhdeksän uutta tiehanketta, joiden rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 1000 milj. euroa. Merkittävimmät hankkeet ovat E18-tien kehittäminen Haminan kohdalla sekä elinkaarihankkeena toteutettava moottoritieosuus Koskenkylän ja Kotkan välillä. Muut suunnitelmakaudella aloitettavat hankkeet toteutetaan pääosin vilkkaimmalla päätieverkolla, suurten kaupunkikeskusten tuntumassa.

TIEVERKON KEHITTÄMISINVESTOINTIEN KUSTANNUKSET

	M€	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
KEHITTÄMISINVESTOINNIT YHTEENSÄ		74	132	179	245	225	263	334	319
• Käynnissä olevat tiehankkeet*		52	111	154	114	98	47	5	
• Vuonna 2009–2013 alkavat tiehankkeet*					36	49	135	188	190
• Jälkirahoitussopimuksilla toteutettujen hankkeiden takaisinmaksut				26		10	63	76	
• Tieverkon elinkaarihankkeet, palvelumaksut		22	21	25	57	63	56	63	38
• Kehittämisinvestointien suunnittelu					12	15	15	15	15
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset		34	31	28	27	27	27	27	27
Tieinvestoinnit		109	163	207	272	252	289	360	346

* Luvut eivät perustu LVM:n antamaan rahoituskehitykseen vuosina 2009–2012, vaan hankkeiden alustavaan toteutusaikatauluun.

Vuonna 2010 käynnistetään kolme hanketta: kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti, vt 8 Sepänkylän ohikulkutie Vaasassa ja vt 14 Savonlinnan keskusta.

Vuonna 2011 käynnistyvät hallituksen päätösten mukaisesti kaikki loput ns. selonteon ykköskorin hankkeet: E18 Haminan ohikulkutie, E18 Koskenkylä–Kotka, vt 5 Päiväranta–Vuorela, vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie, vt 6 Joensuun kohta ja vt 12 Tampereen rantaväylä.

Näiden jo päätettyjen hankkeiden lisäksi Tiehallinto esittää perussuunnitelmassa aloitettavaksi kaksi muuta hanketta. Vuonna 2011 esitetään aloitettavaksi vt 13 Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt, jotka osaltaan helpottaisivat itäliikenteen pahimpia rekkajonoja. Lisäksi Kehä III:n kehittämisen 2. osa esitetään aloitettavaksi välittömästi 1. osan valmistumisen jälkeen vuonna 2012.

Käynnissä olevien ja uusien aloitettavien hankkeiden rahoitustarve vuosina 2009–2011 on keskimäärin noin 240 M€ vuodessa, kun mukaan lasketaan myös palvelumaksut jälkirahoitushankkeesta vt 4 Järvenpää–Lahti ja elinkaarihankkeesta vt 1 Muurla–Lohja. Varsinainen rakentamisen volyymi on noin 160 milj. euroa vuodessa.

Vuosina 2012–2013 rahoitustarve nousee yli 320 milj. euroon vuodessa, kun mukaan lasketaan palvelumaksujen lisäksi myös jälkirahoitus sopimuksilla toteutettujen hankkeiden takaisinmaksut (Kehä I Turunväylä–Vallikallio, Kehä III:n kehittäminen 1.osa, Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys). Varsinaisen rakentamisen volyymi nousee suunnitelmakauden lopulla noin 250 milj. euroon vuodessa, kun mukaan lasketaan myös uuden elinkaarihankkeen E18 Koskenkylä–Kotka rakentaminen.

Hankkeiden kustannusarviot on esitetty vuoden 2009 arvioidussa kustannusta-

sossa (ind.150). Varsinkin suunnitelmakauden loppupuolella aloitettavien uusien hankkeiden kustannusarviot ovat kuitenkin alustavia, ja ne tarkentuvat suunnittelun edetessä sekä urakkakilpailujen ja yleisen maarakennusalan kustannustason ratkettua. Hankkeiden lopulliseen toteutusaikatauluun vaikuttavat myös hankkeiden suunnitelmavalmius, hallinnolliset päätökset ja vaikutukset maarakennusalan markkinatilanteeseen.

Kehittämissuunnitelmassa (liite 2) on esitetty tarkemmin päätieverkon pitkäjänteisen kehittämisen tarpeita. Ehdotus sisältää useita pitkiä päätieverkon yhteysvälihankeita sekä Hamina–Vaalimaa moottoritien käynnistämisen elinkaarimallilla vuonna 2013 tai 2014. Kehittämissuunnitelman toteuttaminen ja pääteiden uudistaminen pitkäjänteisesti kohtuullisen nykyaikaiselle tasolle edellyttäisi tasaisesti noin 350 milj. euron vuosirahoitustasoa useiksi vuosiksi eteenpäin.

TIEVERKON KEHITTÄMISINVESTOINNIT SUUNNITELMAKAUDELLE

HANKE	KUST. ARVIO/ VALTUUS M€	H/K	PÄÄTOIMENPIDE	LIIKEN- TEELLE VUON- NA
KÄYNNISSÄ OLEVAT HANKKEET				
Mt 100 Hakamäentie, Helsinki	100	2,9	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2009
Vt 4 Kemän kohta ja sillat	74	2,2	Täydentäminen moottoritieksi	2010
Vt 4 Lusi-Vaajakoski	96	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2011
Vt 6 Lappeenranta-Imatra	177	1,6	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2012
Mt 101 Kehä I, Turunväylä-Vallikallio, Espoo	165	5,7	Täydentäminen 3+3-kaistaiseksi, tunneli	2012
VUONNA 2009 ALKAVAT HANKKEET				
E 18 Vaalimaan rekkaparkkialue	24	(ok)	Pysäköintialueen rakentaminen	2010
E 18 Kehä III:n kehittäminen, 1. osa	50	8,0	Täydentäminen kaupunkimoottoritieksi, 1. osa	2011
Vt 5 Lusi-Mikkeli	42	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2011
Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo	25	1,6	Uusi tieyhteys	2011
VUONNA 2010 ALKAVAT HANKKEET				
Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie	50	2,6	Uusi tieyhteys	2013
Vt 14 Savonlinnan keskusta sis. syväväylän siirto	130	2,3	Uudet liikennejärjestelyt	2015
Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti	80	3,2	Täydentäminen moottoritieksi	2013
VUONNA 2011 ALKAVAT HANKKEET				
E 18 Haminan ohikulkutie	170	1,1	Moottoritien rakentaminen	2015
E 18 Koskenkylä-Loviisa-Kotka (elinkaarihanke, investointi 285 M€)	285	1,2	Moottoritien rakentaminen	2015
Vt 5 Päiväranta-Vuorela (Kallan sillat ym.), Kuopio	90	(ok)	Vesistösilta kiinteäksi mo-tiellä	2015
Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie	50	1,9	Uusi tieyhteys	2013
Vt 6 Joensuun kohta	35	2,6	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2013
Vt 12 Tampereen rantaväylä (valtio n. 45 M€)	140	1,8	Tunneli, kolmannet kaistat, liittymäjärjestelyt	2015
Vt 13 Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt	25	(ok)	Pysäköintialue, tien muu parantaminen	2012
VUONNA 2012-13 ALKAVAT HANKKEET				
E 18 Kehä III:n kehittäminen, 2. osa	215	2,9	Täydentäminen kaupunkimoottoritieksi	2016
ELINKAARIRAOITUSHANKKEET, PALVELUMAKSUT TTS-KAUDELLE 2010-2013				
Vt 4 Järvenpää-Lahti	65		Täydentäminen moottoritieksi	1999
E 18 Muurla-Lohja	139	1,7	Uusi moottoritie	2008

PERUSSUUNNITELMA • KEHITTÄMISINVESTOINNIT

KÄYNNISSÄ OLEVAT HANKKEET (VALMISTUMISVUOSI)

- 1 Mt 100 Hakamäentie, Helsinki (2009)
- 2 Vt 4 Kemin kohta ja sillat (2009)
- 3 Vt 4 Lusi–Vaajakoski (2010)
- 4 Vt 6 Lappeenranta–Imatra (2012)
- 5 Mt 101 Kehä I (Turunväylä–Vallikallio), Espoo (2012)

VUONNA 2009 ALKAVAT HANKKEET

- 6 E 18 Vaalimaan rekkaparkkialue
- 7 E18 Kehä I:n kehittäminen, 1. osa
- 8 Vt 5 Lusi–Mikkeli
- 9 Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo

VUONNA 2010 ALKAVAT HANKKEET

- 10 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa
- 11 Vt 14 Savonlinnan keskusta sis. Syväväylän siirto
- 12 Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti

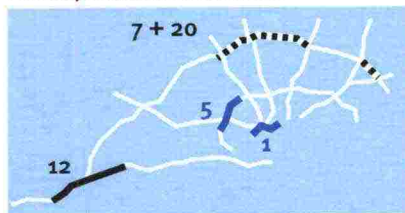
VUONNA 2011 ALKAVAT HANKKEET

- 13 E18 Haminan ohikulkutie
- 14 Vt 5 Päiväranta–Vuorela, Kuopio
- 15 E 18 Koskenkylä–Loviisa–Kotka
- 16 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- 17 Vt 6 Joensuun kohta
- 18 Vt 12 Tampereen rantaväylä
- 19 Vt 13 Nuijamaan rekkaparkkialue

VUONNA 2012–2013 ALKAVAT HANKKEET

- 20 Kehä III:n kehittäminen, 2. osa

Pääkaupunkiseudun hankkeet



Turku



Vaikutusten arviointi

Tämä luku sisältää arviot hallitusohjelman ja valtioneuvoston periaatepäätöksen sisältämien tavoitteiden toteuttamisesta ilmaston muutoksen hillitsemisen, kevyen ja joukkoliikenteen kehittämisen sekä liikenneturvallisuuden parantamisen osalta. Näiden lisäksi on arvioitu perustienpidon määrärahalta toteutettavien toimien vaikutuksia.

Suunnitelman vaikutukset palvelutasoon

Ilmaston muutoksen hillitseminen ja muutokseen sopeutuminen

Tienpitäjällä on sekä välillisiä että välittömiä mahdollisuuksia vaikuttaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Liikenteen energiatehokkuuden parantamisessa sekä liikennetarpeen ja siten energian kulutuksen vähentämisessä liikennejärjestelmätasoinen suunnittelu ja siinä tehtävät ratkaisut ovat avainasemassa. Tässä yhteistyössä Tiehallinnolla on merkittävä rooli, mutta vaikutusten aikaansaaminen edellyttää liikennejärjestelmätasoisien toimien täytäntöönpanoa.

Tienpidon välittömät mahdollisuudet kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ovat pienet verrattuna muihin, suoraan liikenteeseen ja ajoneuvoihin kohdistuviin toimiin. Nykyisellä rahoituksella toteutettavat vähäiset perustienpidon investoinnit kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden sekä kaupunkiseutujen liikennejärjestelyjen parantamiseksi eivät oleellisesti vähennä autoliikennettä tai paranna liikenteen energiataloutta.

Suurten investointihankkeiden valmistuminen merkitsee näillä tieosuuksilla ruuhkautuneisuuden vähenemistä, mikä vähentää polttoaineen kokonaiskulutusta ja edelleen päästöjä. Toisaalta nopeustason nousu erityisesti E18:n valmistuvalla osuudella lisää päästöjä. Ajoneuvokannan ja ajonopeuksien säätelyllä voitaisiinkin vaikuttaa liikenteen energiankulutukseen ja sitä myötä päästöihin.

Ilmastomuutokseen sopeutumista edistetään tulevina vuosina seuraavin toimin:

- Tutkimustoimintaa, ja -yhteistyötä kohdistetaan ongelmien selvittämiseen ja ratkaisujen hakemiseen.
- Kriittisillä alueilla tehdään tilanne- ja riskikartoitukset ja arvioidaan parantamistarpeet ja mahdollisuudet.
- Normien ja suunnitteluohjeiden uudistustyössä arvioidaan ohjeiden toimivuus erityisesti kuivatuksen ja rakenteiden kosteus- ja eroosiokestävyyden osalta.
- Kunnossapidossa varaudutaan poikkeuksellisten lumisateiden aiheuttamien tilanteiden hoitamiseen, liukaudentorjunnan muutoksiin Keski- ja Pohjois-Suomessa sekä arvioidaan lisääntyvän kosteuden vaikutukset sorateiden rakenteiden kestävyys-

ja siten erityisesti raskaiden puukuljetusten toimivuuteen.

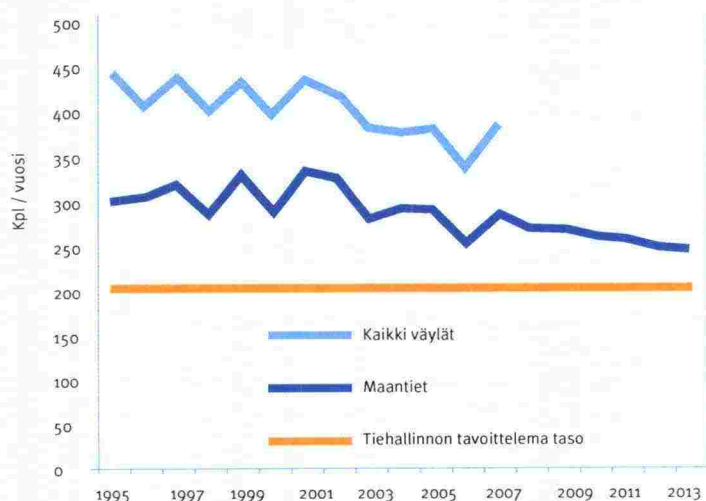
- Tarkistetaan pelastus- ja varareittisuunnitelmat riskialueilla ja -osuuksilla sekä varmistetaan menettelyt toimimisesta poikkeuksellisissa sääoloissa.
- Kehitetään tiedottamista ja poikkeavista sääoloista ja -vaikutuksista varoittamista.

Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen

Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan lähinnä vain kehittämisinvestointikohteissa. Näissäkin uudet väylät ovat välttämättömiä uusien liikennejärjestelyjen vuoksi. Tämän lisäksi uusia väyliä rakennetaan erittäin rajatusti lähinnä vain yksittäisissä kuntien osarahoitteisissa kohteissa 50–100 km/vuosi. Lasten koulumatkojen olosuhteet eivät siten juuri parane, eikä myöskään pystytä tukemaan kevyen liikenteen lisäämistä työmatka- ja vapaa-ajan liikenteessä tai harrastusliikuntaa, jonka suosituimpia suorituspaikkoja pyörätiet ovat.

Joukkoliikenteen olosuhteiden osalta palvelutaso ei juuri parane. Tienpidon toimin ei pystytä tukemaan mahdollisia muutoksia, jolloin tilanne saattaa paikoin jopa heikentyä.

TIELIIKENNEKUOLEMAT JA NIITÄ KOSKEVA TIEHALLINNON VALTAKUNNALLINEN TAVOITE



Joukko- ja kevyen liikenteen osalta suunnitelma ei pysty tienpitotoimin tukemaan ilmastonmuutoksen hillintää.

Liikenneturvallisuuden parantaminen

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen tavoite (korkeintaan 250 kuollutta vuonna 2010) tarkoittaa maantieverkolla kuolleiden määrän vähentämistä nykytasoon verrattuna noin 90 henkilöllä. Onnettomuuksia voidaan tienpidon toimin vähentää ylipäätään vain vilkkaimmalla osalla päätieverkkoa sekä taajamissa. Kuolonkolareista tapahtuu vilkasliikenteisellä päätieverkon osuuksilla 30–40 %, eli tavoitellusta vähenemästä yli puoleen tienpitotoimet eivät käytännössä pure. Pelkästään tämän vilkkaimman verkonosan kohtaamisonnettomuuksien (vuosittain noin 30 onnettomuutta) eliminointi tienpitotoimin edellyttäisi vastakkaisten ajo-suuntien rakenteellista erottamista noin 2200 tiekilometrin matkalla.

Suunnitelmakauden kehittämishankkeiden liikennekuolemia vähentävä vaikutus on noin 5 henkilöä. Perustienpidon toimien vaikutus koko kauden ai-

kana on korkeintaan 8 säästynyttä liikennekuolemaa. Perustienpidon turvallisuusvaikutuksista merkittävä osa syntyy pienistä liikenneympäristön korjaustoimista, osa talvihoidon tason parantamisesta uusien toimintalinjojen mukaisesti. Investointien ollessa minimissään turvallisuuden parantaminen rakenteellisin keinoin tulee entistä vaikeammaksi, kun liikenteen automaattivalvonta ei enää lisääntynyt ja tärisevien tiemerkin-
töjen määrä ei enää samassa määrin lisääntynyt kuin aiempina vuosina. Nämä kaksi toimenpidettä ovat viime vuosina olleet keskeisiä ja kustannustehokkaita turvallisuustoimenpiteitä.

Suunnitelmakaudella vähennetään tienpidon toimin yhteensä noin 13 liikennekuolemaa. Tienpidolla pystytään valtioneuvoston turvallisuustavoitteesta toteuttamaan vain vajaa puolet siitä, mitä tienpidon vastuulle on asetettu. Edellä olevat toimenpiteet eivät sisällä erillisiä nopeusrajoitustoimenpiteitä. Liikenteen jatkuvasti kasvaessa moniongelmaisilla pääteillä turvallisuustason ylläpitäminen edellyttää nopeusrajoitusten laske-
mista yksittäisillä tiejaksoilla.

Liikenneturvallisuuden olennainen paraneminen edellyttää tienpidossa liikenteeltään vilkkaiden yksiajorataisten yhteysvälien parantamista ja erityisesti keskikaiteiden rakentamista pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi. Tiehankkeita toteutettaessa rahoitusta ei voida kohdentaa pelkästään liikenneturvallisuusongelman poistoon, vaan hankkeilla parannetaan myös liikenteen toimivuutta.

Tienkäyttäjän kannalta onnettomuusriski säilyy liikenteen kasvusta johtuen pääosalla tieverkkoa likimain nykyisellä tasolla, mutta paranee uudistettavilla ja uudelleen rakennettavilla tiejaksoilla.

Tiehallinnon laatima turvallisuussuunnitelma vuosille 2008–2012 ohjaa turvallisuustoimien kohdentamista rahoituksen sallimissa puitteissa.

Tieverkon kunto ja päivittäinen hoitotaso

Talviliikkumisolosuhteiden taso paranee yöaikaan kun liukkaudentorjunta ja auraukset nopeutuvat osalla tieverkkoa. Tämä parantaa erityisesti pitkämataksien tavaraliikenteenolosuhteita ja näin kuljetusten täsmällisyyttä. Erit-
tään vilkkaiden teiden talvihoidossa siirrytään entistä kattavammin ennakoiviin toimenpiteisiin, mikä merkitsee ke-
lioloista johtuvien häiriöiden vähene-
mistä kuormitetuilla ja ruuhkaherkillä teillä suurten kaupunkien lähialueilla. Kuljetusten ja työmatkaliikenteen sujuvuus paranee. Vähäliikenteisten teiden olosuhteita parannetaan erityisesti taseisuuden osalta asteittain. Uraisuuden ja liukkauden yhteisvaikutus vähenee. Vaikutus on merkittävin kuljetustoimin-
nan kannalta. Tason parantaminen vähentää vuosittain 1–2 kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

Sorateiden kunto paranee merkittävästi ongelmallisten kelirikkoosien osal-

ta. Kelirikon uhka vähenee verkollisesti noin 6000 tiekilometrillä, mutta ei kuitenkaan kokonaan poistu kuin vain osalla tästä, koska rakentamattomien soraiteiden runko ja pinta reagoivat herkästi raskaan liikenteen ja sään vaikutuksiin. Parannusten vaikutus on merkittävä puuhuollon turvaamiselle, kun puun ympärivuotinen saatavuus paranee korjattavien teiden vaikutusalueilla. Parannustoimet kohdistetaan keskeisimmille puukuljetusreiteille. Sorateiden hoitotason lievä nosto ja kohdistaminen asiakaslähtöisemmin parantavat päivittäisiä liikkumismahdollisuuksia sekä vähentävät pölyn määrää asuilla alueilla.

Päällysteiden pintakunto ja siten ajettavuus heikkenee hieman ja vähäliikenteisellä tiestöllä merkittävästi erityisesti suunnittelukauden loppupuolella, jos kustannustaso nousee ja korjausmääriä joudutaan supistamaan. Vaikutus on laaja koko tienkäyttäjäkuntaan, mutta erityisesti vähäliikenteistä tieverkkoa käyttöviin sekä sulan maan aikana että myös talvella, jolloin lisääntyvä epätaisuus yhdessä talvikelin kanssa hankaloittavat liikkumista. Kunnan heikkeneminen lisää jossain määrin liikenteen energiakustannuksia.

Kevyen liikenteen väylien päällysteiden taso pidetään hyvänä, vaikka niiden ikääntyminen lisää päällystystarvetta.

Päällysteiden uusimisessa siirrytään nykyistä enemmän käyttämään asiakaslähtöisiä kriteerejä. Tämä merkitsee josakin määrin muutosta kohteiden valintaan ja ohjelmointiin. Tämä lievästi parantaa kaikkia liikenteellisiä vaikutuksia, mutta saattaa jossakin määrin heikentää toiminnan taloudellisuutta, kun rakenteiden ylläpidosta tingitään pinnan laadun kustannuksella.

Siltojen korjaustoiminta on vilkasta ja vaikuttaa kohdekohtaisesti liikennettä häiritsevästi koko tieverkolla. Siltojen keskimääräinen kunto heikkenee, mutta huonokuntoisten siltojen määrä lievästi laskee. Kuitenkin korjaustarve säilyy pitkään suurena ja vaikeuttaa tilannetta erityisesti ensi vuosikymmenen puolivälin jälkeen, kun uusi ikäluokka siltoja tulee peruskorjausikään.

Varusteiden ja laitteiden taso heikkenee ja esimerkiksi kaiteiden tekninen toimivuus jää jälkeen tarpeista, kun tarpeelliseen uusimiseen ei ole mahdollisuuksia. Liikenteen kasvaessa vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat lievästi negatiiviset. Telematiikkalaitteiden lisääntyvä ylläpitotarve vie resursseja muulta tienpidolta.

Liikkuminen tieverkolla

Kasvavan liikenteen alueilla liikenteen olosuhteet heikkenevät huolimatta yksittäisten kehittämishankkeiden määrän lisääntymisestä, koska tarvittavia paikallisia liikenneteknisiä muutoksia ei pystytä toteuttamaan ympäristön muu-

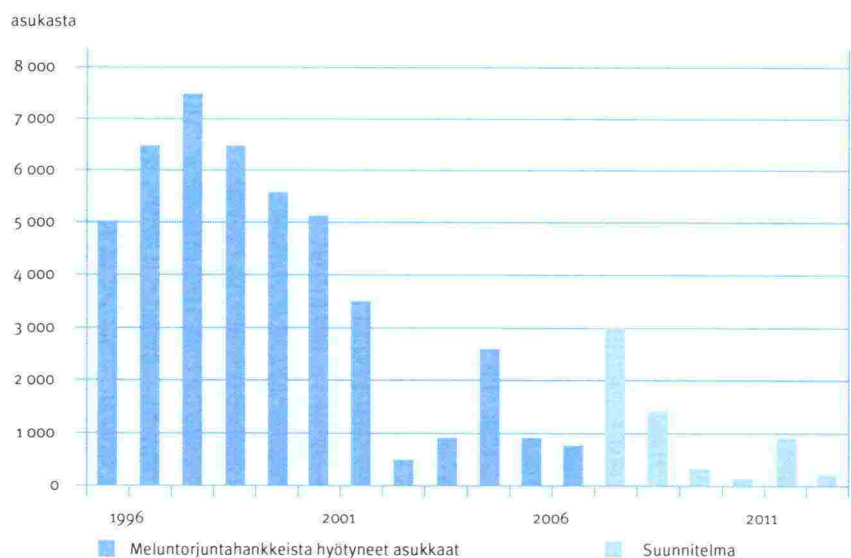
toisten tahdissa. Tämä näkyy erityisesti kaupunkien lähiseuduilla ja ruuhkaisimmilla päätiejaksoilla. Suhteessa liikenteen tarpeisiin, vanhat parantamattomat päätiejaksot jäävät entisestään jälkeen ajan tarpeista. Erityisesti raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen keskinäinen mittasuhte-ero on näillä kaapeilla teillä kasvava riskitekijä. Liikenteen kasvaessa tiet ovat kuljettajalleen entistä rasittavampia liikennöidä.

Suunnitelmakaudella valmistuvilla tiejaksoilla liikenteen olosuhteet olennaisesti paranevat. Tämä vaikuttaa myös niiden lähiverkon toimintaan positiivisesti.

Ympäristö

Tienpidon ja liikenteen aiheuttamina ympäristön kuormitustekijöinä korostuvat liikenteen päästöt (ilman epäpuhtaudet, ns. kasvihuonekaasut ja liikenteen melu) sekä liukkaudentorjunnan ja vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskit pohjavedelle sekä tienpidosta yleensä aiheutuvat haitat luonnon monimuotoisuudelle.

MELUESTEISTÄ HYÖTYVIEN ASUKKAIDEN MÄÄRÄ



Tiehallinto on laatinut ympäristöohjelman 2010. ”Kohti ekotehokasta liikennejärjestelmää”. Se ohjaa toimia rahoituksen sallimissa puitteissa. Tienpidon rahoitustaso ei anna mahdollisuutta toteuttaa ympäristöinvestointeja erillisinä hankkeina lukuun ottamatta suppeata pohjavesisuojausohjelmaa. Pääosin ympäristörakennuskohteet toteutetaan osana muita, joskin lukumääräisesti harvoja hankkeita. Ympäristönäkölma on kuitenkin sisäänrakennettuna kaikkien toimenpiteiden suunnitteluun.

Liikenteen kasvun vuoksi liikenteen sujuvuus ja näin energiatehokkuus lievästi heikkenevät. Päälysteiden ominaisuuksia parantamalla pyritään vähentämään polttoaineen kulutusta ja renkaiden kulumista erittäin vilkkailla teillä.

Maanteiden melualueella asui vuonna 2003 noin 350 000 asukasta, pääosin kaupunkiseuduilla ja taajamissa. Maanteiden meluselvitys tullaan päivittämään vuoden 2008 tilanteeseen ensi vuoden aikana. Meluinvestointien vähäisyyden ja liikenteen kasvun vuoksi

tilanne kokonaisuudessaan heikkenee TTS-kaudella. Erillistä meluntorjuntaa parantavaa ohjelmaa ei ole määrärahan niukkuuden vuoksi voitu sisällyttää suunnitelmaan.

Riskialttiita, kiireellisiksi arvioituja pohjaveden suojauskohteita tieverkolla on tällä hetkellä vajaat 110. Vuonna 2007 käynnistetyllä suppealla pohjavesisuojausohjelmalla rakennetaan erillisiä suojuuksia kaikkiaan noin 20 tiekilometrille. Ohjelman toteuttamisen jälkeen kiireellistä suojausta vaativia kohteita on vielä noin 90 tiekilometrillä. Vaikka uusiin investointeihin aina liittyvät tarvittavat suojausrakenteet, tarve erillisiin investointeihin säilyy suurena. Suunnittelukaudella kuitenkin lisätään biologisesti hajoavan suolan käyttöä pohjavesialueilla. Tämä vähentää yhdessä suojausinvestointien kanssa pohjavesien suolakuumitusta.

Taajamasaneerausten määrä on vähentynyt minimiin, eikä uusia juurikaan aloiteta nykyisellä perustienpidon määrärahasolla. Ympäristöongelmat tule-

vat lisääntymään erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Niillä investointeja on vähän suhteessa liikenteen kokonaiskasvuun. Maanteiden perusverkolle ympäristöön kohdistuvia investointeja ei tehdä, mutta siellä ongelmat ovat myös vähäisiä. Teiden viherhoidossa kuitenkin huomioidaan luonnon monimuotoisuutta edistävät näkökulmat.

Aluekehitys

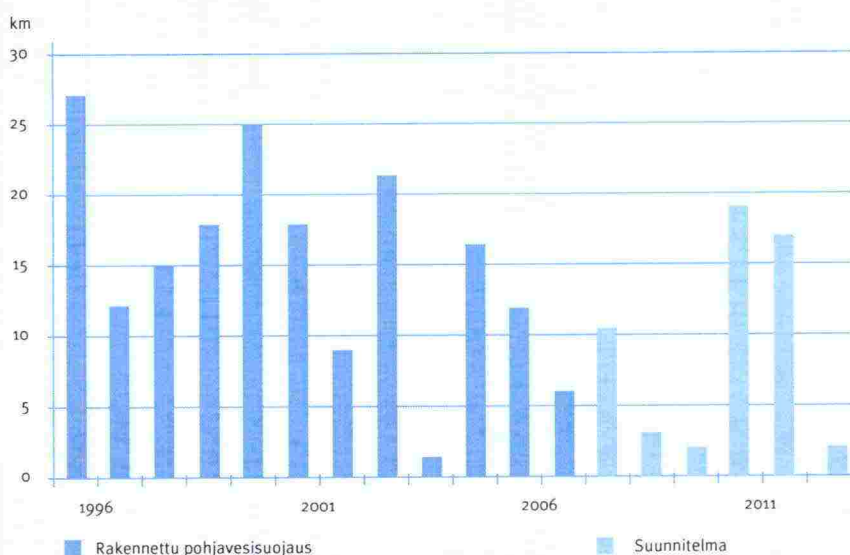
Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien laadulla on suuri merkitys alueiden kehittymisedellytyksille ja alueiden vahvuuksien hyödyntämiselle. Tieverkon kattava päivittäinen hoito ja ylläpito sekä niiden tason pitäminen nykyisellään antavat perusedellytykset yhteiskunnan tasapainoiselle kehittymiselle koko maassa.

Vähimmin liikennöidyllä päätiestöllä teiden liikennöitävyys pysyy nykyisellä tasolla, mutta tieverkon vilkkaimmalla osalla liikenteen kasvun aikaansaama liikennöitävyuden heikkeneminen jossakin määrin säteilee myös alueille. Näin erityisesti kasvukeskusten alueilla. Kuitenkin paikallisesti tilanne paranee toteutettavien investointien vaikutusalueella.

Pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkiseutujen haasteita on pyritty ratkaisemaan liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja niihin liittyvillä aiesopimuksilla. Niiden toteuttaminen on kuitenkin suunniteltua hitaampaa.

Pienemmissä kaupungeissa ja taajamissa kevyen liikenteen merkitys liikennejärjestelmässä on huomattava. Uusien kevyen liikenteen väylien tarve ylittää moninkertaisesti investointimahdollisuudet. Tässä suhteessa tilanne ei kokonaisuutena parane, mutta saattaa heikentyä niillä alueilla, joilla maankäyttö nopeasti muuttuu.

POHJAVESISUOJAUKSET



Kelirikon jatkuva väheneminen ylläpitää metsäteollisuuden puunhankinnan edellytyksiä, vaikka kotimainen puunhankinta tulee lisääntymään. Rakentamaton soratieverkko edellyttää jatkosakin liikenteen paikallista säätelyä, jota uudelta kelirikolta voidaan välttyä.

Liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden ja linjausten toteutuminen

Rahoituksen periaatteet ja pitkäjänteisyys

Tienpidon suunnitelma toteuttaa merkittävältä osin selonteon linjauksia. Kehittämisinvestointien ohjelman lähtökohtina ovat selonteon linjaukset, väylähankkeiden rahoituksen kehyspäättös ja vuoden 2009 talousarvio. Ohjelma on osa tieverkon pitkän aikajänteen kehittämisohjelmaa ja näin toteuttaa verkon kehittämiselle asetettuja tavoitteita.

Kehittämishankkeiden ohjelma on laadittu niin, että se toteutuessaan tähtää tasaiseen rakentamisen vuosivolyymiin. Tämä edellyttää vielä yksittäisten hankkeiden ajoituksen ja erityisesti niiden kilpailuttamisen hienosäätöä. Myös kehittämissuunnitelman mukainen investointiohjelma tähtää tasaiseen rahoitukseen vuoden 2013 jälkeen.

Noudatettavaa hankintastrategiaa sovelletaan markkinatilanne ja kohteiden erityispiirteitä huomioon ottaen. Elinkeinoja (PPP) on alustavasti suunniteltu käytettävän E18 Koskenkylä–Lovijasa–Kotka-hankeessa.

Sitoutuminen pitkäjänteiseen tieverkon kunnon ylläpitoon vaikeutuu merkittävästi kustannustason noustessa ja kehysrahoituksen ostovoiman vähentyessä. Tieverkon hoitotaso (mm. talven ajo-olosuhteet) pystytään pitämään ny-

kyisellä tasolla tai jopa hiukan parantamaan. Sorateiden painorajoitusuhkaa pienennetään puuhuolto-rahoituksella. Päälystetyn tiestön ja siltojen kunnan nykytilanteen varmistaminen ei kuitenkaan nykyrahoituksella ole mahdollista.

Tienpidon painotuksen ja kustannustason nousun vuoksi perustienpidon investointien määrä on jouduttu laskemaan minimiin. Suunnitelmassa kuitenkin varaudutaan toteuttamaan selonteon linjausten mukaisesti merkittävien kaivoshankkeiden tieyhdydet.

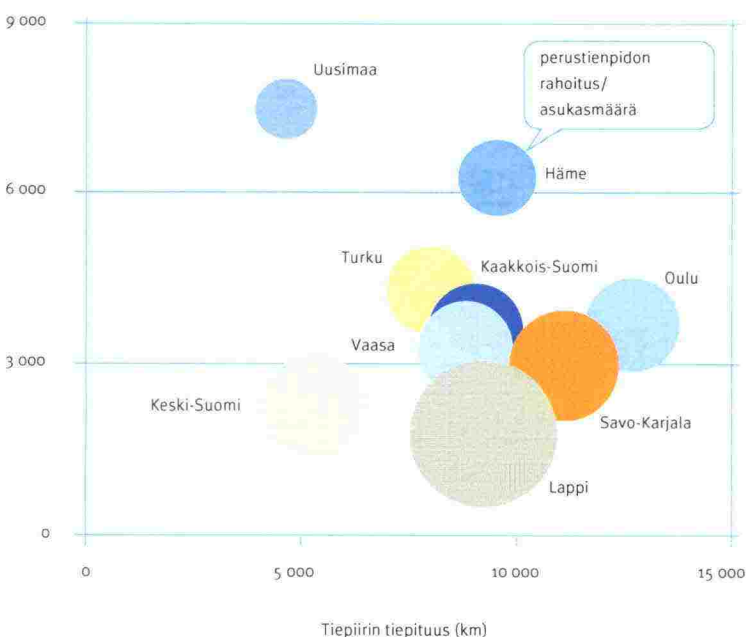
Kuntien, TE-keskusten ja Euroopan aluekehitysrahaston panos tiehankkeiden rahoittajana on merkittävä niin osarahoittajana kuin rahoituksen tilapäisenä järjestäjänä ja näin vaikuttamassa ohjelmien joustavaan ja riittävän aikaiseen toteutukseen. Perustienpidon rahoituksen niukkuus tulee kuitenkin suunnitelmakaudella vähentämään yhteisesti rahoitettavien kohteiden määrää.

Alueiden ja elinkeinojen menestymisen tukeminen

Kuljetuslogistiikan kannalta merkittävää on koko E18 Helsinki–Vaalimaa-moottoritien toteuttaminen. Se on priorisoitu hankeohjelmassa ja tarkoituksena on viimeiseltäkin osaltaan (Hamina–Vaalimaa) käynnistää rakentaminen vielä TTS-kauden lopulla.

PERUSTIENPIDON RAHOITUS SUHTEESSA ALUEEN VÄESTÖMÄÄRÄÄN, TIEPIIRIEN ASEMA TIEPITUUDEN JA LIIKENNESUORITTEEN KANNALTA

Tiepiirin liikennesuorite (Milj. autokm)



Perustienpito toteuttaa olemassa olevalla tieverkolla alueellisesti tasapainoista politiikkaa. Liikenteellisesti ja kuljetustarpeen kannalta samanlaisia teitä hoidetaan ja ylläpidetään koko maassa samantasoisesti. Peruskunnon osalta maan eri osissa on tältä osin samantaiset mahdollisuudet kehittyä. Liikenteen määrien eroista johtuen liikkumisolosuhteet kuitenkin ovat jossain määrin erilaiset, koska korkealuokkaisten teiden verkko maan eteläosissa on tiheämpi ja kuljetuksista suurempi osuus pysyy niitä käyttämään. Toisaalta ruuhkaisuus vaikuttaa toiseen suuntaan.

Tieverkon talvihoidon tehostamisessa ja kelirikon poistossa asiakaslähtöisyys ja siten kuljetuslogistiikan toimivuuden parantaminen on merkittävä kriteeri.

Tieverkon hoidon ja ylläpidon linjaukset pyrkivät varmistamaan riittävät ajoolosuhteet myös alempiasteiselle tieverkolle. Tienkäyttäjät eivät kuitenkaan ole tähän asiantilaan olleet tyytyväisiä. Parannustoimia ollaan kuitenkin tekemässä sekä talvihoidon, sorateiden hoidon että kelirikon (puuhuollon) osalta. Nämä ovat olleet keskeisiä kritiikin kohteita. Kustannustason jo tapahtunut ja ennustettu kasvu kuitenkin vähentävät mahdollisuuksia toteuttaa selonteon alempiasteisia teitä koskevia ja hallitusohjelmassa kirjattuja linjauksia. Erityisesti päällysteiden kuntoa ei pystytäkään ylläpitämään ja siltojen kunto myös tällä osin tieverkkoa heikkenee eli korjausvelka kokonaisuudessaan lisääntyy.

Pääkaupunkiseudun toisen lentokentän YVA:n toteutuksesta vastaa Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri.

Toiminta- ja taloussuunnitelma varautuu lauttaliikenteen kaluston uusimiseen. Keski-ikästään yli 30-vuotinen kalusto tarvitsee tulevana vuosina merkittävät investoinnit. Nämä toteutetaan osana kokonaispalvelua ja ne omalta osaltaan lisäävät pakollisia hoitomenoja ja ovat poissa muusta perustienpidosta, ellei kehyksiä tarpeen mukaan koroteta.

Ilmastonmuutos ja joukkoliikenne

Tienpidon välittömät mahdollisuudet kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ovat pienet verrattuna muihin, suoraan liikenteeseen ja ajoneuvoihin kohdistuviin toimiin. Suunnitelmakauden investointiohjelma lisää yksittäisten yhteysvälien sujuvuutta ja samalla (taajamien ulkopuolella) nopeuksia ja useimmiten myös päästöjä. Kaupunkien liikennettä sujuvoittavat hankkeet vähentävät merkittävästi ruuhkia ja siten myös vaikuttavat positiivisesti päästöihin. Arviolaskelmien mukaan TTS-kauden varsinainen ohjelma näyttäisi kokonaisuudessaan jonkin verran lisäävän hiilidioksidipäästöjä.

Perustienpidon rahoituksella toteutettavat investoinnit taajamien liikennejärjestelyihin sekä kevyen liikenteen väyliin ja joukkoliikenteen olosuhteisiin ovat niin vähäiset, etteivät ne juurikaan vaikuta kulkumuotojakautumaan

ja näin vähennä autoliikennettä tai paranna liikenteen energiataloutta. Tämä asia tulisi erityisesti huomioida perustienpidon rahoituksen tasoa harkittaessa.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus on keskeinen tavoite ja kriteeri koko tienpidossa. Suunnittelukauden aikana valmistuvien hankkeiden ja muiden toteutettavien toimien arvioidaan vähentävän liikennekuolemien vuositasoa 13 kuolleella. Tämä vastaa vain vajaata puolta (suhteessa VN:n periaatepäätökseen) siitä tavoitteesta, mitä tienpidon vastuulle on asetettu. Suunnittelukaudella aloitettavien, mutta myöhemmin valmistuvien hankkeiden vaikutukset ovat perussuunnitelman osalta 4 ja lisäksi kehittämissuunnitelman osalta 3 vähenevää vuosittaista kuolemaa.

Liikenneturvallisuuden parantaminen tavoitteiden suuntaisesti edellyttäisi välttämättä nykyisten kehittämisinvestointien rinnalle laajan joukon pienempiä, liikennejärjestelyjä ja kevyttä liikennettä tukevia, pieniä parannustoimia sekä suunnitellun keskikaideohjelman laajaa toteuttamista.

Tutkimus ja kehittäminen

Tiehallinnolla on keskeinen vastuu tieliikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Strategisena tavoitteena on käyttää tutkimus ja kehittämistoimintaan kaksi prosenttia perustienpidon rahoituksesta. Tähän ei suunnitelmakaudella kuitenkaan aivan ylltetä.

Noin 9 milj. euron kehittämistoiminnan rahoituksesta kohdennetaan lähes 80 % tienpitoa eli Tiehallinnon ydintoimintoja palvelevaan kehittämiseen sekä tiedonhallinnan kehittämiseen. Lisäksi rahoitusta kohdennetaan ydinprosessien kehittämiseen.

Kehittämisen yleisenä tavoitteena on vahvistaa Tiehallinnon kykyä huomioida asiakastarpeet toiminnassa taloudellisella, tehokkaalla ja yhteiskunnan kannalta kestäväällä tavalla. Lisäksi tavoitteena on aktiivinen osallistuminen niin kansainvälisellä kuin kansallisella tasolla väylänpidon kehittämistä palveleviin yhteishankkeisiin.

Tienpidon tutkimus- ja kehittämisohjelma

Tiehallinnolla on maamme suurimpana julkisen infrastruktuurin ylläpitäjänä ja liikennejärjestelmän kehittäjänä selkeä vastuu tie- ja liikennealan osaamisen ylläpidosta ja kehittämisestä. Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminnan tavoitteena on luoda uutta tietoa ja osaamista,

jotta Suomen koko tieliikennejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin ja kilpailukykyisemmin kestäväällä tavalla.

Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminta on tieliikennejärjestelmän kehittämistä ja tienpitoa palvelevaa soveltaa tutkimusta sekä tienpitoa palvelevien ohjeiden, toiminnallisten laatuvaatimusten ja Tiehallinnon tarvitsemien menetelmien kehittämistä ja käyttöön saattamista. Toiminta edellyttää laajalaista yhteistyötä eri viranomaisten sekä tutkimuslaitosten, korkeakoulujen ja muiden asiantuntijatahojen kanssa myös kansainvälisellä tasolla.

Tienpidon T&K-toimintalinjat on päivitetty vuonna 2006. Tavoiterakenne 2011 perustuu laajaan liikennejärjestelmänäkemykseen ja Euroopan tie- ja liikennetutkimuksen neuvottelukunnan (ERTRAC) esittämään ohjelmaan. Liikennejärjestelmänäkökuuma korostaa tieverkon, tienpidon ja tieliikenteen roolia osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta. Vuoden 2008 aikana on selvitetty Tiehallinnon roolia infra- ja liikenne-

alan kehittämisessä. Selvitys taustoitaa virastouudistuksen edellyttämää t&k-toimintalinjan tarkistamista. Suunnitelmakaudella täsmennetään liikenne- ja viestintäministeriön sekä mahdollisen väyläviraston rooleja ja yhteistä t&k-ohjelmaa.

Tiehallinnon pyrkimyksenä roolinsa mukaisesti on

- vastata osaltaan tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta
- panostaa kotimaiseen ja eurooppalaiseen tutkimusyhteistyöhön
- varmistaa osaltaan tie- ja liikennealan osaamisen säilyminen ja kehittyminen
- kehittää t&k:n tilaajana siihen liittyviä toimintamallejaan

Ekotehokas ja turvallinen liikennejärjestelmä -teemaohjelma (2006–2009) sisältää viisi painopistealuetta: ihmisten liikkuminen ja elinympäristö turvalisiksi, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, ympäristön kuormituksen vähentäminen, luonnonvarojen kestävä käyttö ja menetelmäkehittelyt ja arviointimenetelmät.

TIEHALLINNON KEHITTÄMISTOIMINNAN KUSTANNUKSET

TUTKIMUS JA KEHITTÄMINEN	TOT 2004	TOT 2005	ARVIO 2006	SUUN 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Tienpidon T&K -ohjelma	4,5	4,5	4,0	3,2	3,3	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Prosessien kehittämisohjelma				0,9	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Tiedonhallinnan kehittämisohjelma				2,2	2,8	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Operatiivisen toiminnan kehittäminen		1,0	1,0	0,6	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
YHTEENSÄ (MILJ. EUROA)		7,4	8,5	6,9	8,5	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0

Liikennejärjestelmän toimivuus-temaan (2007–2010) on sisällytetty Liikenteen hallinta II-ohjelma sekä hallinnon alan ja suurten kaupunkien yhteinen Älykäs liikenneohjelma, jonka vetovastuu on Tiehallinnolla. Liikenteen hallinnan t&k:ssa on kolme painopistettä: liikenteen hallinnan toimien vaikutus selvitykset, kelitietopalvelut sekä liikenteen ohjauksen arkkitehtuurit. Älykkään liikenteen nelivuotisen kehittämissuunnitelman tavoitteena on tukea liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä alueita kuten ilmastomuutoksen hillitseminen, liikenneturvallisuus sekä joukko- ja kevyen liikenteen edistäminen. Ohjelma pyrkii myös lisäämään alan kilpailukykyä.

Liikennejärjestelmän taloudellisuusteemassa (2007–2010) yhdenmukaistetaan eri taloudellisten analyysien menetelmiä. Tienpidon tuottavuutta ja prosessien suorituskykyä parannetaan lähitökohtana tienpidon ja tieliikenteen tehokkuus. Taloutta tarkastellaan myös

osana liikennejärjestelmää, miten tienpitoon sijoitetuilla resursseilla voidaan tehostaa koko järjestelmän toimintaa.

Liikennejärjestelmän palvelutasoteeman tutkimusohjelmaa selvitetään 2008–09. Teeman mahdollinen aloitus on vuonna 2010.

Sektoritehtävien teemaohjelman painopistealueet ovat tienpidon suunnittelu, tie- ja geotekniikka, siltatekniikka sekä hoito ja ylläpito.

Yhteistyöohjelmista jatkuvat pohjoismaiset Gemensam Nordisk Anläggningsmarknad sekä NordFoU veg&trafik-puotesopimuksen mukainen yhteistyö.

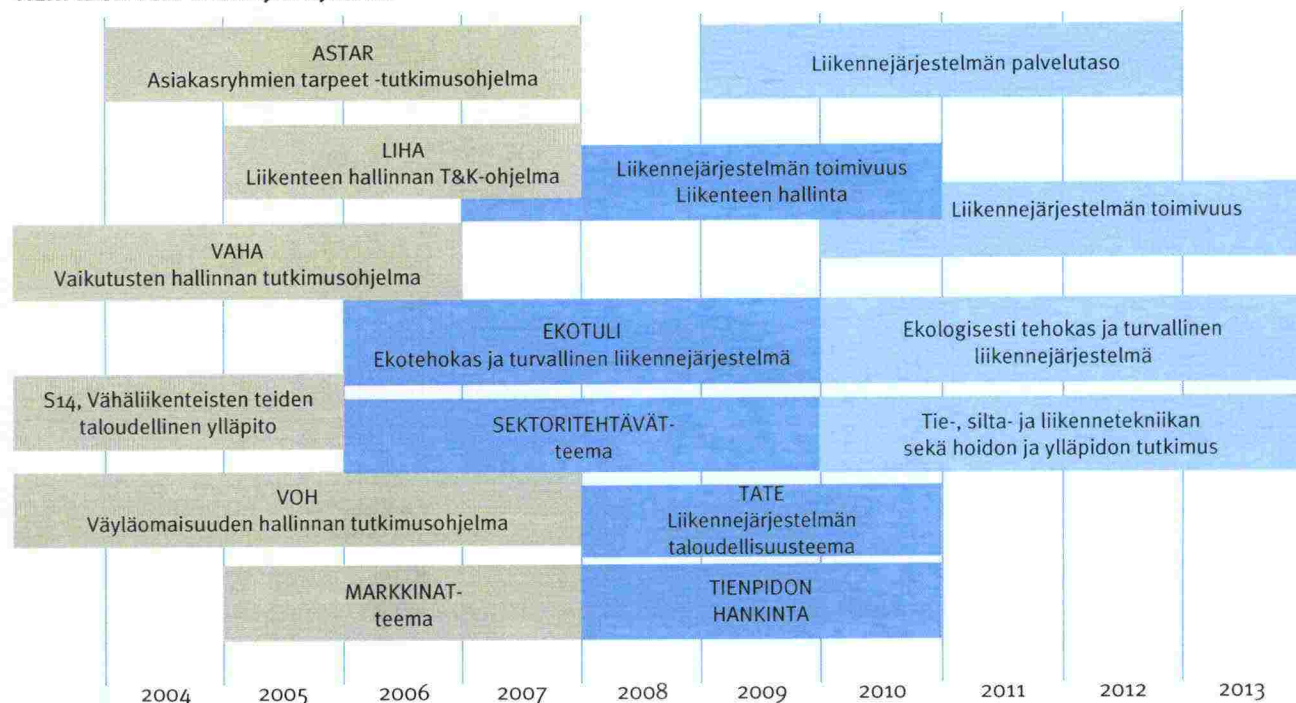
Valtioneuvoston periaatepäätöksen 28.6.2007 mukaisen sektoritutkimuksen kehittämissuunnitelman neljä tutkimusagendaa edellyttävät ministeriöiden ja hallinnonalojen yhteistyön ja yhteisen rahoituksen toteuttamista. Tiehallinto

osallistuu sektoritutkimuksen neuvottelukunnan alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit -jaoston toimintaan.

Infra 2010-ohjelman päättyessä alan tuottavuuden ja kilpailukyyn kehittämisen yhteistyölle harkitaan uusia rakenteita. Näistä keskeinen kokonaisuus muodostuu strategisen huippuosaaamisen keskittymistä (SHOK). Tiehallinnon t&k-toiminta liittyy sekä it-alan SHOK:iin että perusteilla olevaan rakennetun ympäristön SHOK:iin.

Eurooppalaisessa 11 maan tielaitoksen ERA-NET ROAD -hankkeessa muodostetut ensimmäiset yhteiset ohjelmat ja hankkeet ovat käynnistyneet. Lisäksi valmistaudutaan yhteistyön syventämistä jatkamaan ERA-NET ROAD II -hankkeeseen 2009–2010.

TIENPIDON T&K-TEMOJEN AJOITUS



Prosessien kehittäminen

Tiehallinnon kykyä huomioida asiakas- tarpeet toiminnassa kehitetään tuomalla asiakasnäkökulma selkeämmin osaksi toiminnan ohjausta, vahvistamalla ohjauksen ja suunnittelun asiakas- tarpeisiin ja niiden kehittämiseen liittyvää tietopohjaa, kytkemällä palveluntuottajat selkeämmin osaksi asiakastyötä sekä kehittämällä organisaatorakenteita ja vastuuta.

Tiehallinto tehostaa suunnitelmakaudella kustannusten, riskien ja laadunhallintaa suunnittelu- ja hankintaprosessin eri vaiheissa. Lisäksi prosessien kehittämisessä varaudutaan myös tuleviin hallinnonalan uudistuksiin.

Suunnittelu

Kehittämisen tavoitteena on tehokas suunnitteluprosessi, joka lähtee asiakkaiden tarpeista ja sovittaa ratkaisunsa yhteiskunnan vaatimuksiin ja tienpidolle osoitettuihin resursseihin. Tehokkuutta haetaan yhtenäistämällä menetelmiä, tehostamalla tiedonhallintaa sekä kehittämällä omaa ja sidosryhmi- en osaamista. Suunnittelua kehitetään yhteistyössä Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen kanssa. Näin valmistaudutaan tulevaan väylävirastoon. Tienpidon suunnittelussa painotetaan voimakkaasti liikennejärjestelmän näkökulmaa.

Suunnitelmakaudella

- Kehitetään palvelutason analysointia ja palvelutason mittaristoa pohjana Tiehallinnon asiakasryhmittely.
- Kehitetään kustannustietoisuutta ja kustannusarviointien laadintaa.
- Kytetään liikenteen hallinnan suunnittelu tehokkaammin muuhun tienpidon suunnitteluun.
- Vakiinnutetaan hoito- ja ylläpitosuunnitelmien laadinta.
- Hankesalkun hallinnan toimintatavat yhdistetään ja otetaan uusi toiminnanohjausjärjestelmä käyttöön.
- Toimintamallit kuvataan niin, että Ellu-virastojen ja väyläviraston käynnistäessään toimintansa, vastuu- ja tehtäväjako on selvä.
- Suunnittelun mittarit kehitetään tukemaan väyläviraston ja Ellu-virastojen yhteistyötä.
- Laaditaan suunnittelun tiedonhallinnan kuvaus ja monivuotinen tiedonhallinnan kehittämisohjelma, jonka toteuttaminen aloitetaan.
- Selkeytetään tiensuunnittelun ohjeistusta. Tarkistetaan ja päivitetään ohjeita. Myös uutta ohjeistusta on tarvetta laatia: yhtenä esimerkkinä neliporrasmallin käyttö liikennejärjestelmätöissä.
- Kehitetään osaamisen kehittämisen työkalut ja otetaan ne käyttöön kaikissa tiepiireissä.
- Käynnistetään yhdessä muiden toimijoiden kanssa väylänpidon asiantuntijoiden koulutusohjelma.
- Osallistutaan liikennejärjestelmätöiden kehittämiseen. Kytetään liikennejärjestelmätöiden ohjaaminen osaksi tulosohjausta.

Hankinta

Hankintojen kehittämisen tavoitteena on, että Tiehallinto toimii suunnannäyttäjänä infra-alan hankintamenettelyjen kehitystyössä sekä kehitystyön tulosten soveltamisessa ja että Tiehallinnon hankintakäytännöt kehittyvät edelleen kohti innovatiivisimpien toimialojen käytäntöjä.

Hankintakäytäntöihin liittyvää tutkimus- ja kehitystyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa osin Tekesin ja alan toimijoiden yhteisrahoitushankkeina. Tavoitteena on tienpitoprosessin ja sen palvelujen hankinnan sähköistäminen ja pitkälle viety automatisointi. Se edellyttää alan yhteisen nimikkeistön, kustannustenhallintajärjestelmän ja laatuvaatimussysteemiikan käyttöönottoa sekä toimintojen mallintamista ja yhteisen standardoidun tuotetietomallien kehittämistä koko alalle.

Tiehallinto noudattaa eri tiepiirien hankinnoissa yhtenäistä toimintatapaa ja julkistaa vuosittain tienpidon tuotteiden useampivuotisen hankintaohjelman.

Suunnitelmakaudella:

- Tiehallinnon hankintastrategiaa sovelletaan tehokkaasti ottaen markkinatilanne ja kohteen erityispiirteet aiempaa paremmin huomioon.
- Hankintamuotojen kehittämisessä keskeisimpinä kehityskohteina ovat hoidon ja ylläpidon palvelusopimukset ja investointien allianssiurakka (yhteistoimintaurakka). Uusien hankintamenettelyjen kehittämisen lisäksi myös perinteisiä menettelyjä kehitetään ja käytetään jatkossakin.
- Tienpidon hankinnoissa siirrytään kohti toimivuusvaatimusperusteisia sopimuksiin sitä mukaa, kun ko. toimivuusvaatimukset saadaan laadituksi yhteistyössä alan kanssa ja niistä on saatu riittävästi yhteisesti hyväksytyjä kokemuksia. Myös kannustavia maksuperusteita kehitetään ja niiden käyttöä lisätään.
- Elinkaari-, käyttöikä- ja ekotehokkuusominaisuuksien käyttöä urakan valintaperusteina kehitetään edelleen mm. E18-hankkeesta saatavien kokemusten pohjalta. Elinkaari- ja käyttöikämallit vakiinnutetaan hankintamalleiksi.
- Tiehallinnon toimintaa tukevien

asiantuntijapalveluiden hankintamenettelyjä kehitetään ja yhtenäistetään. Tiehallinto luo edellytyksiä uudenlaisten asiantuntijapalveluiden markkinoiden syntyemiselle lisäämällä mm. hankinta- ja tietopalveluiden käyttöä ja julkaisemalla myös asiantuntijapalveluita koskevia hankintaohjelmia ja muuta tietoa tulevista tarpeistaan.

- Tiehallinto tehostaa kustannusten, riskien ja laadunhallintaa suunnittelu- ja hankintaprosessin eri vaiheissa.
- Tienpidon laadunvarmistusta kehitetään
- Yhteistyötä muihin tilaajiin ja tuottajiin tiivistetään.

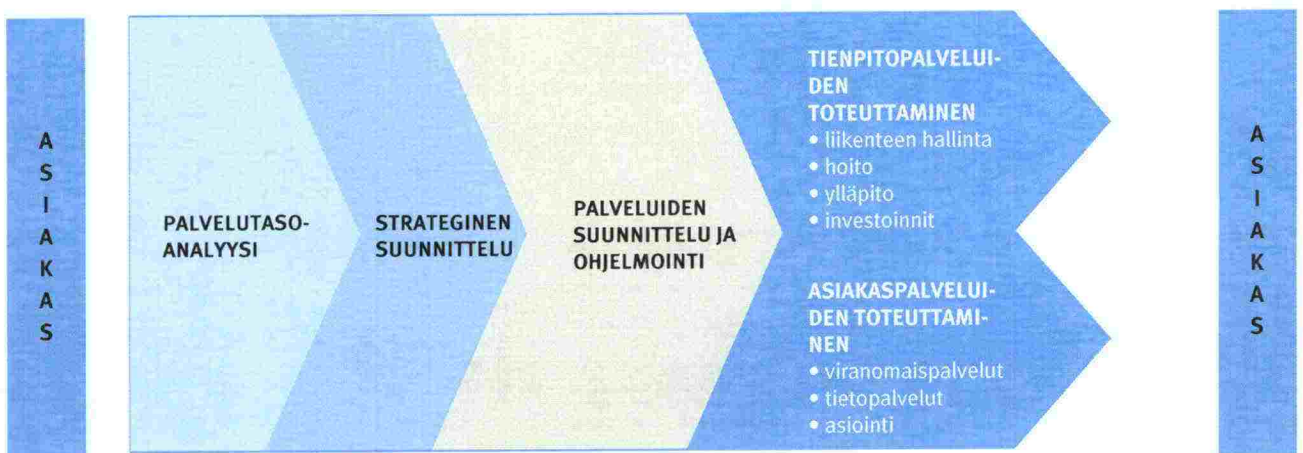
Asiakaspalvelut

Asiakaspalveluita kehitetään periaatteella, että asiakkaat saavat laadukkaat ja yhdenmukaiset palvelut, jotka tuotetaan tehokkaasti kunnon työkaluilla. Palveluiden tulee olla helposti saavutettavissa ja asiakas saa asiansa kerralla kuntoon tai vireille itsepalveluna verkossa tai henkilökohtaisena palveluna asiakaspalvelukeskuksessa. Keinoina tässä kehittämisessä ovat palvelutuotannon valtakunnallinen keskittäminen,

tuotteistaminen, ostopalveluiden hyödyntäminen, asiakkaiden itsepalvelun lisääminen sekä palveluprosessien sähköisen toimintamallin kehittäminen.

Tiehallinnon asiakaspalvelukeskus ja keskitetty lupapalvelu aloittivat toimintansa 1.10.2006 Tampereella. Aiemmin Tampereelle oli jo keskitetty erikoiskuljetuslupatoiminta sekä Rovaniemelle vahingonkorvaustoiminta. Viranomaispalveluiden valtakunnallista keskittämistä suunnitellaan mm. liittymälupien, johtoja kaapelisopimusten sekä yksityistieavustustoiminnan osalta. Näihin palveluihin liittyvät maastotyöt hoidetaan alueellisesti hyödyntäen jatkossa laajemmin myös ostopalveluita. Keskitettyihin viranomaispalveluihin liittyvä neuvonta ja hakemusten esikäsittely hoidetaan asiakaspalvelukeskuksessa. Asiakaspalvelukeskuksen palvelutarjontaa laajennetaan myös siten, että asiakkaiden yhteydenotot mahdollisimman laajasti ohjautuvat ja hoituvat asiakaspalvelukeskuksessa. Tiehallinto turvaa asiakkaille palvelutavoitettavuuden ja arvoverkoston toimijoille henkilötavoitettavuuden. Tässä toimintamallissa asiakaspalvelukeskuksella on keskeinen rooli.

PROSESSIN ASIAKSLÄHTÖINEN KEHITTÄMINEN



Asiakaspalveluiden keskitetyn toimintamallin edellyttämät menettelytavat, asiakirjat ja päätöksentekoon liittyvien lähtötietojen hallinta yhtenäistetään ja sähköisen asianhallinnan työkalut kehitetään sekä lisätään asiakkaiden sähköisen asioinnin mahdollisuuksia.

Tiehallinto tarjoaa tietopalveluita asiakkaidensa saataville helposti ja kattavasti Tiehallinnon toiminnasta, tuotteista ja palveluista sekä toiminnan perusteella ylläpidettävistä tietovarastoista. Tietopalveluiden tuottaminen perustuu joko asiakkaan erikseen ilmaisemaan tietotarpeeseen tai Tiehallinnon itse tarjolle tuottamiin tietoihin. Tietojen luovuttamisella myös kaupallisten toimijoiden käyttöön halutaan edistää räätälöityjen lisäarvopalveluiden syntyä.

Tiedonhallinnan kehittämisohjelma

Tiedonhallinnan nelivuotinen kehittämisohjelma on hyväksytty Tiehallinnon johtoryhmässä vuonna 2006. Sen toteuttamista ohjaa Tiehallinnon yleisjohdosta koottu tiedonhallinnan kehittämisen johtoryhmä. Kehittämisohjelma koostuu hankekokonaisuuksista ja sen vuosivolyymi on 3,5 miljoonaa euroa. Hankekokonaisuuksia ovat toiminnanohjaus, tiestö- ja liikennetietopalvelut, tiedonhallinnan perusrakenteet sekä erilliskohteet.

Ohjelmakaudella otetaan käyttöön uusi talousohjausta ja taloushallintoa sekä hankkeiden hallintaa koskeva integroitu toiminnanohjausjärjestelmä. Han-

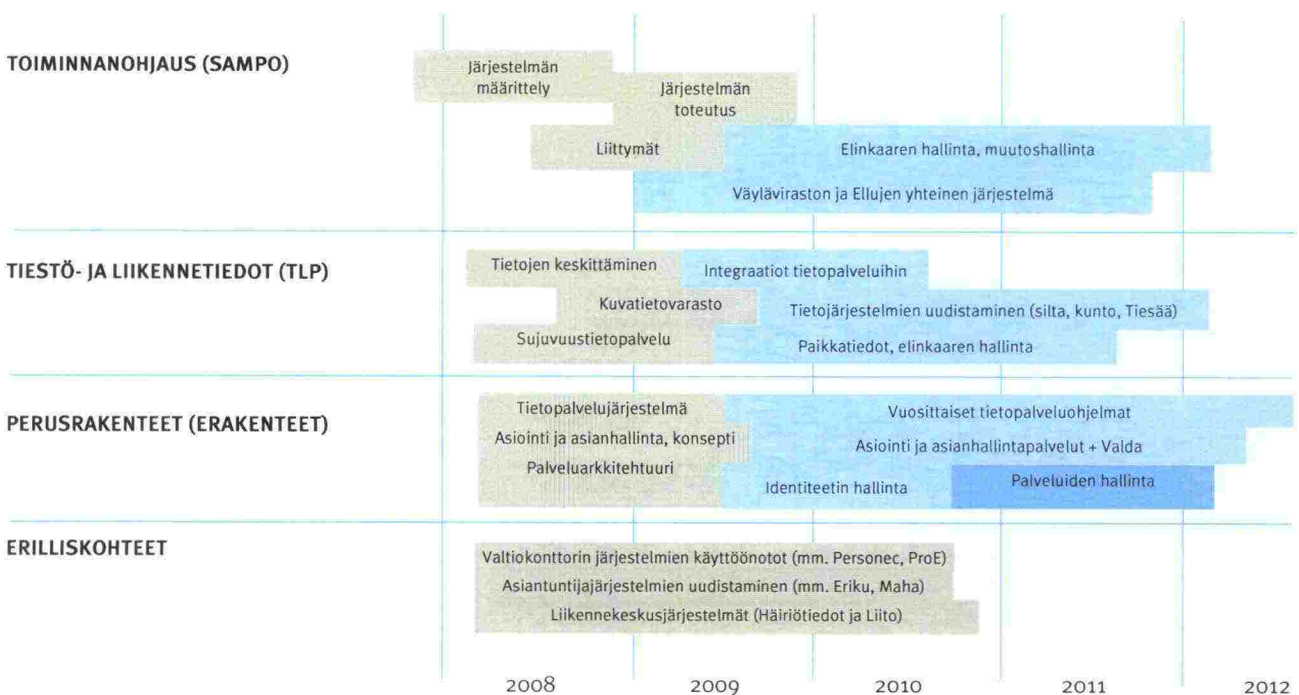
ke toteutetaan yhteistyössä Ratahallintokeskuksen kanssa.

Tiestö- ja liikennetiedot -hankekokonaisuudessa uudistetaan Tiehallinnon perusrekistereitä ja parannetaan tietojen laatua.

eRakenteet-hankekokonaisuus koostuu tiedonhallinnan yhteisten ratkaisujen kehittämisestä. Näitä ovat kokonaisarkkitehtuurin määrittäminen, tietoteknisen infran kehittäminen sekä tieto-, verkko- ja asiointipalveluiden kehittäminen.

Erilliskohteet koostuvat välttämättömistä tietojärjestelmäinvestoinneista, jotka eivät rahoitustarpeensa suuruuden takia sisälly järjestelmien ylläpidon ja pienimuotoisen kehittämisen vuosibudjettiin.

TIEDONHALLINNAN KEHITTÄMISHANKKEET



Voimavarat

Tiehallinnon strategisesti tärkeitä omia voimavaroja ovat tienpidon osaaminen, tietovarantojen ja informaatioteknologian hallinta sekä asema arvoverkostossa ja kyky hallita sitä.

Tiehallinnon oman toiminnan merkittävimmät haasteet liittyvät organisaatiorakenteen ja toimintamallin kehittämiseen sekä henkilöstöresursseihin. Valtiohallinnon tuottavuusohjelma ja siihen asetetut tavoitteet ohjaavat osaltaan toiminnan kehittämistä. Myös aluehallinnon uudistamista ja alueellistamista koskeva työ, läänien joukkoliikennetehävien uudelleen järjestelyt sekä väylävirastojen yhdistämistä koskevat selvitykset heijastuvat valmistuessaan Tiehallinnon toimintaan. Sisäisiä haasteita asettaa henkilöstön ikärakenne ja siitä johtuvat eläköitymiset.

Arvoverkosto

Tiehallinnon arvoverkoston muodostavat toimeksiantajat, yhteistyökumppanit sekä palvelujen tuottajat ja toimittajat. Arvoverkoston toimijat ovat Tiehallinnolle merkittäviä kumppaneita kehitettäessä ihmisten liikkumis- ja elinkeinolan kuljetusmahdollisuuksia.

Varmistaakseen tehokkaan ja tuloksellisen yhteistyön sidosryhmiensä kanssa, Tiehallinto on luonut systemaattisen mallin sidosryhmäsuhteiden hallintaan. Sidosryhmien tyytyväisyys on korkea ja konkreettisia hyötyjä voidaan osoittaa niin yhteistyösapuolille kuin asiakkaillekin.

Toimintakausi on suunnitelmallisen yhteistyön vakiinnuttamisen ja toimintojen jatkuvan parantamisen aikaa. Keskeistä on myös varmistaa, että sidosryhmien kautta saatu osaaminen ja tie-

to ovat koko Tiehallinnon organisaatiossa käytettävissä.

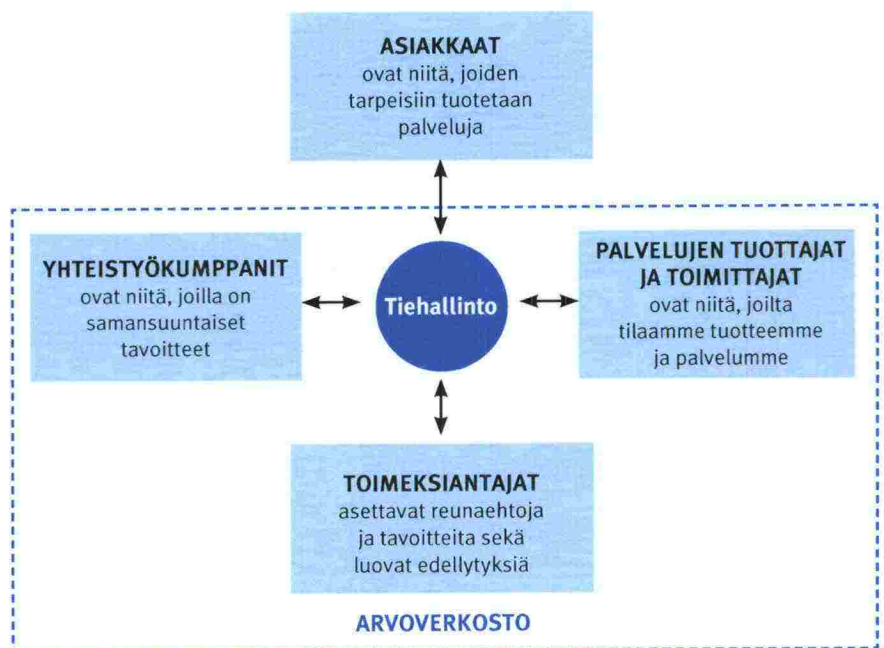
Tieto

Tieto-omaisuuden piiriin kuuluvat Tiehallinnon omistamat tiedot sekä eri lähteistä kootut tietokannat ja toiminnassa syntyneet dokumentit. Lisäksi tieto-omaisuuteen kuuluvat työasema-, varusohjelmisto-, tietokanta- ja järjestel-

mälisenssit sekä lähdekoodit ja muut immateriaalioikeudet.

Keskeinen osa tieto-omaisuudesta liittyy Tiehallinnon vastuulle annettuun tieverkko-omaisuuteen ja sen tilaan ja on tallennettu Tiehallinnon omistamiin perusrekistereihin. Tätä omaisuutta hallitaan tiehallintotasoisesti yhtenäisillä tiestö- ja liikennetietopalvelut-toiminnoilla, joiden toimintamalli ja tavoiteti-

TIEHALLINNON SIDOSRYHMÄT



la 2010 hyväksyttiin vuonna 2005. Siinä määritettiin maanteitä, tieverkon tilaa, liikennettä, tiesäätä, onnettomuuksia, paikkatietoja ja kartta-aineistoja koskevien perusrekisteritietojen omistajuuteen, hankintaan, varastointiin ja rahoitukseen liittyvät keskeiset periaatteet. Vuoden 2007 alussa tarkistettiin ko. tavoitetilan linjaukset ja toteutussuunnitelma.

Muut tienpitoon tarvitsemansa tiedot Tiehallinto pyrkii hankkimaan palveluna viranomaisilta ja kaupallisilta palveluntuottajilta.

Hallinnollisissa järjestelmissä olevat tiedot ovat enenevässä määrin valtionhallinnon yhteisissä järjestelmissä. Näiden tietojen hallinnassa noudatetaan yhteisiä toimintamalleja. Yksittäisten järjestelmien hallinnasta ja kehittämisestä siirrytään asteittain järjestelmä- ja palvelukokonaisuuksien hallintaan.

Rekisterien ja järjestelmien ulkopuolella olevaan tietämyksen hallintaan panostetaan etenkin henkilöstöhallinnollisin toimenpitein. Tavoitteena on, että eläköitymisen ja hallintorakenteiden uudistusten yhteydessä ei tapahdu merkittävää hiljaisen tiedon häviämistä.

Tietojen luovutus- ja käyttöpolitiikalla tuetaan tietojen hyödyntämistä Tiehallinnon tavoitteiden mukaisten liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta tai ympäristövaikutuksia parantavien palveluiden kehittämisessä ja käytössä. Tietovirtoihin liittyviä oikeuksia hallitaan sopimuksin kansalaisille suunnattuja ja julkisen tietoverkon kautta tarjottavia palveluita lukuun ottamatta. Sopimuksissa määritellään mm. tietoaineiston sisältö, tietojen käyttötarkoitus, käyttöoikeudet, tekijänoikeudet, tietojen laatu, vastuukysymykset sekä tietojen maksuttomuus ja mahdolliset luovutusmaksut.

Henkilöstö

Henkilöstöjohtamisessa keskeistä on varmistaa, että Tiehallinnolla säilyy vahva liikenteen ja tieomaisuuden, asiakkuuksien sekä toimintaympäristön hallinnan osaaminen ja näitä tukevat osaamiset.

Suunnitelmakaudella tapahtuvat organisaatorakenteiden muutokset mahdollistavat aikaisemmin erillisten virastojen osaamisten yhdistämisen ja erikoisosaamisen hyödyntämisen. Rakenneuutosten avulla pystytään myös paremmin hallitsemaan valtion tuottavuusohjelman entiset ja uudet, vuosien 2012–2015 tuottavuustavoitteet.

Tiehallinnon perustehtävien, liikenteen ja tieomaisuuden hallinnan osaaminen pidetään sillä tasolla, että Tiehallinto pystyy täyttämään tehtävänsä myös uusissa organisaatioissa, virastojen kanssa sekä ostopalveluilla.

Osaamista hankitaan aktiivisella osallistumisella alan yhteisiin kehittämissuunnitelmiin. Ammatillista osaamista kehitetään vuonna 2007 päivitetyn Osaamisen kehittämissuunnitelman avulla. Osia kehittämissuunnitelmasta toteutetaan yhteistyössä väylävirastojen kanssa, samoin Tiehallinto käyttää hyväksi mahdollisimman paljon toisten virastojen koulutustarjontaa.

Valittujen oppilaitosten (TKK, TTY, LTKK), tutkimuslaitosten (VTT) ja järjestöjen kanssa jatketaan T&K- ja osaamis-yhteistyötä. Harjoittelu- ja kesätyöpaikkoja sekä opinnäytetöitä tarjotaan entisessä laajuudessa.

Koulutustasoindeksi (5,2) on valtionhallinnon keskitasoa. Sitä nostetaan edelleen ja henkilöstörakennetta monipuolistetaan. Keski-ikä on korkea (vuonna 2007 lähes 51 vuotta) ja poistuma on lähivuosina suuri. Tästä syystä ikärakenteen hallintaan tähtäävää ja hyvinvoinnin varmistamiseen tähtäävää hyvinvointiohjelmia jatketaan ja laajennetaan. Korvaus- ja uusrekrytoinnit suun-

HENKILÖSTÖSUUNNITELMA (ALUSTAVA)

VAKINAISET HENKILÖT VUODEN LOPUSSA	TOT 2006	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Uusimaa	97	90	76	76	69	66	66	64
Turku	74	70	66	64	59	57	55	54
Kaakkois-Suomi	80	72	69	75	74	75	69	67
Häme	87	98	98	98	100	102	104	95
Savo-Karjala	70	67	61	58	56	53	50	50
Keski-Suomi	40	39	38	38	37	37	35	35
Vaasa	79	62	51	58	55	52	51	48
Oulu	68	63	59	58	57	55	52	48
Lappi	67	58	56	53	54	50	50	47
Tiepiirit yhteensä	662	619	574	578	561	547	532	508
Pääkonttori	43	36	33	30	30	30	26	24
Asiantuntijapalvelut*	198	191	212	194	187	170	152	147
Liikennekeskus	44	45	51	51	51	51	51	51
Keskushallinto yhteensä	285	272	296	275	269	251	229	222
TIEHALLINTO VAKINAISET YHTEENSÄ	948	891	870	853	830	798	761	730

HENKILÖTYÖVUODET (ML. MÄÄRÄAIKAISET)								
Tiepiirit htv yhteensä	691	652	593	587	576	566	553	532
Keskushallinto htv yhteensä	280	271	293	289	281	269	254	238
Tiehallinto htv yhteensä	971	923	886	876	857	834	808	770
Tavoitetaso				870	840	805	798	

*Sisältää Vuoli- ja E18-projektitoimistot 2006–2007 sekä suuret investoinnit yksikön 2008–2013.

nataan ensisijassa niihin tehtäviin ja paikkakunnille, joilla em. osaamiset halutaan keskittää.

Asiakaslähtöisyyden toteutumista ja innovaatiokykyä mitataan säännöllisillä tutkimuksilla. Esimiestyön ja koko työyhteisön toimivuutta arvioidaan säännöllisesti 360 asteen ja tiimien arvioinneilla sekä vuosittaisella työtyytyväisyyskyselyllä. Työtyytyväisyys pidetään vähintään nykyisellä tasolla (3,4, asteikko 1–5)

Tuottavuus

Jo päätetyt tuottavuustoimet

Tiehallinnon viime vuosina toteuttamia tuottavuushankkeita ovat olleet organisaatorakenteiden ja yksiköiden työnjaon kehittäminen, toimintojen keskittäminen, hallittu palvelujen oston lisääminen sekä toiminnan tehostaminen.

Vuoden 2008 alusta keskitettiin hoidon ja ylläpidon hankintojen kilpailuttaminen Hämeen, Savo-Karjalan ja Oulun tie-

piireihin sekä suurten investointiprojektien johto keskushallinnon Asiantuntijapalvelujen osaksi. Vuoden 2006 aikana asiakaspalvelut keskitettiin Hämeen ja vahingonkorvaukset Lapin tiepiireihin. Pientieasiat on keskitetty vuoden 2007 alusta Keski-Suomen tiepiiriin, lautapalvelujen kilpailuttaminen vuonna 2003 Turun tiepiiriin, ja vuodesta 2003 lähtien liikennetelematiikka-asioita on keskitetty Kaakkois-Suomen tiepiiriin.

Talous- ja henkilöstöhallinnon operatiiviset tehtävät siirrettiin Valtiokonttorin palvelukeskukseen vuonna 2007. Yhdessä Ratahallintokeskuksen kanssa on toteuttamisvaiheessa hankehallintaa ja talousohjausta tehostava SAMPO-hanke. Hankkeiden kilpailuttamisessa on tavoitteena lähivuosina siirtyä kokonaan sähköiseen toimintamalliin.

Maarakennusalan tuottavuus

Suurimmat tuottavuushyödyt tienpidossa saavutetaan parantamalla maarakennustoimialan tuottavuutta ja sen edellytyksiä. Keskeisen tilaaja- ja viranomaisroolinsa vuoksi Tiehallinto pyrkii vaikuttamaan markkinoiden toimivuuteen, teknologian ja osaamisen kehittämiseen sekä hyödyntämiseen väyläpidossa, T&K-toimintaan, tiedon hallintaan sekä rahoituksen pitkäjänteisyyteen. Lisäksi Tiehallinto osallistuu aktiivisesti hallinnonalan organisaatioiden yhteistyöhön ja organisaatorakenteiden kehittämiseen.

Sisäinen tuottavuus

Tiehallinto saavuttaa valtioneuvoston asettaman henkilöstöä koskevan tuottavuustavoitteen vuoden 2012 loppuun mennessä. Se tarkoittaa suunnitelmakaudella 20–30 henkilötyövuoden vuositaita nettopoistumaa.

Tiehallinnon oman toiminnan tuottavuuden kehittämisen painopisteitä suunnitelmakaudella ovat:

- Organisaation ja prosessien suorituskyvyn parantaminen, mm. keskittämällä asiantuntija-, kehittämis- ja tukitehtäviä tiepiireihin, joiden toimintaympäristöissä on ao. tehtävään liittyvää osaamista.
- Palvelujen oston lisääminen.
- Tiedonhallinnan kehittäminen, mm. hankkimalla valmisohjelmistoihin perustuvia integroituja tietojärjestelmiä

sekä uudistamalla 1990-luvulta peräisin olevia tietojärjestelmiä.

- Henkilöstön osaamisen parantaminen, mm. toteuttamalla vahvistettavien osaamisen kehittämisohjelmat ja määrittelemällä askellus, joilla luovutaan hallitusti Tiehallinnolle tarpeettomista osaamisista.
- Tukikohta- ym. kiinteistöistä ja kiinteistöviranomaisen asemasta luopuminen.
- Hankintamenettelyjen edelleen kehittäminen mm. siirtämällä konsultti- ja urakkapalvelujen hankinta kokonaisuuksissaan verkkopohjaiseksi toiminnaksi vaiheittain vuoteen 2010 mennessä.
- Valtion aluehallinnon uudistamishanke (Alku) ja liikennehallinnon virastouudistus eli väylävirastohanke. Alkuhankkeen tuottavuusvaikutukset koskevat lähinnä joitakin tukitoimintoja. Toteutuessaan väylävirastohankkeen tuottavuushyödyt näkyvät sekä tukitehtävissä että viraston ydintoiminnoissa.

Varautuminen

Tiehallinto vastaa maanteiden hoidosta, ylläpidosta ja kehittämisestä kaikissa turvallisuustilanteissa. Lisäksi varautumisen tavoitteena on hallita normaaliolojen häiriötilanteita ja varmistaa toimintamahdollisuudet poikkeusoloissa. Tämä edellyttää viranomaisilta tiivistä, selkeästi johdettua ja ennakolta suunniteltua yhteistyötä.

Tiehallinto tekee normaalioloissa sidosryhmäyhteistyön toimintasuunnitelmia ja aie- ja yhteistoimintasopimuksia tärkeimpien yhteistyökumppanien kanssa. Tiehallinnon turvallisuuspäällikkö vastaa valtakunnallisesta tienpidon valmiussuunnittelusta ja toimii varautumisasioiden valmistelijana.

Rakenne ja ohjaus

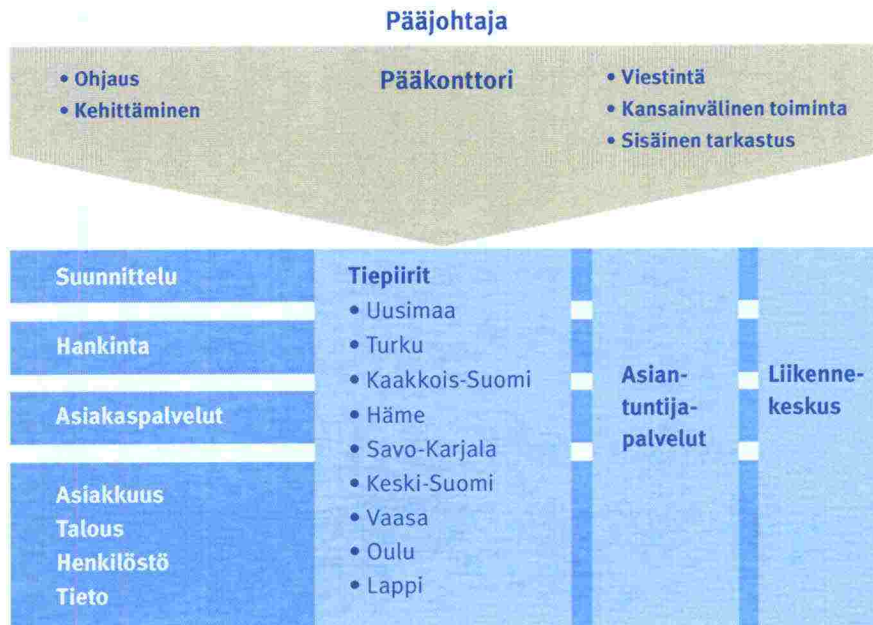
Tiehallinto muodostuu pääkonttorista ja tulosyksiköistä, jotka vastaavat taloudellisesta ja toiminnallisesta tuloksesta.

- Pääkonttori keskittyy strategiseen ohjaukseen ja tulosohtaukseen sekä prosessien kehittämiseen.
- Tiepiirit vastaavat tienpidosta ja alueyhteistyöstä. Tiepiirien yhteistoiminta-alueiden ja erikoistumisen mahdollisuudet sekä kehittämistoiminnan tulokset hyödynnetään suunnitelmallisesti.
- Asiantuntijapalvelut tukee pääkonttoria ja tulosyksiköitä keskittyen Tiehallinnon ydinosaamisen ja strategian edellyttämiin asiantuntijapalveluihin sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan.
- Liikennekeskus vastaa liikenteen hallinnan peruspalvelujen tuottamisesta.

Tiehallinnon ydinprosesseja ovat suunnittelu, hankinta ja asiakaspalvelut. Tukiprosesseja ovat ohjaus, asiakkuus, talous, henkilöstö ja tieto. Prosessinomistajat vastaavat yhteisten toimintatapojen kehittämisestä ja prosessien suorituskyvyn parantamisesta sekä toiminnan yhtenäisyydestä.

Tienpidon suunnittelussa määritellään tavoitteellinen liikenteen ja tieolojen palvelutaso sekä analysoidaan palvelutasopuutteet eri asiakasryhmien, verkon osien ja alueiden kannalta. Toimintalinjoilla ja ohjeilla ohjataan tienpitoprosessin niin oman työn kuin palvelun tuottajienkin työn osalta. Yhteistyössä tehdyn liikenneolojen suunnittelun ja palvelutasoanalyysien perusteella lähdetään verkolliseen suunnitteluun ja esiselvitysten laatimiseen. Hankkeet etenevät hoidon- ja ylläpidon suunnitelmien, yleis-, tie-, parantamis- ja toimenpidesuunnitelmien sekä tieverkon käy-

TIEHALLINNON ORGANISAATIO



tön ohjauksen suunnitteluun. Kokonaisuutta hallitaan nk. hankesalkun hallinnalla yhdessä tienpidon ohjauksen kanssa.

Tiehallinto hankkii tienpidon tuotteet ja palvelut laatuvaruilla kokonaisuusina toimivilta markkinoilta. Tiehallinnon pyrkimyksenä on edistää alan tuottavuuden kehittymistä ja markkinoiden toimivuutta sekä palvelujen tuottamista uusien teknologioiden ja

innovaatioiden avulla. Tiehallinto noudattaa eri tiepiirien hankinnoissa yhteistä toimintatapaa ja julkistaa vuosittain tienpidon tuotteiden useampivuotisen hankintaohjelman.

Tiehallinnon tarjoamia asiakaspalveluita ovat erityyppiset viranomais-, tieto- ja yhteyspalvelut. Tavoitteena on tarjota kaikille asiakkaille helposti ja tehokkaasti tietoa Tiehallinnon toiminnasta ja palveluista sekä turvata helppo asiointi,

oikeudenmukainen ja tasapuolisen asian käsittely ja päätöksenteko.

Viranomaispalveluilla tarkoitetaan Tiehallinnon myöntämiä lupia kuten liittymä-, erikoiskuljetus-, palvelukohteiden opastuslupia ja kelirikoteiden käyttöä koskevia lupia sekä sopimuksia, joita tehdään esim. tiealueelle sijoitettavista kaapeleista, vesi- ja lämpöjohtoputkista ja sähköjohdoista sekä tiealueella harjoitettavasta liiketoiminnasta.

Rahoitus ja omaisuus

Rahoituslaskelma

Rahoituslaskelma on laadittu LVM:n antamiin rahoituskehyksiin.

Tienpidon rahoitus valtion talousarviossa on uudistunut siten, että vuodesta 2008 lähtien Tiehallinnon viranomais-toiminnan aiheuttamat menot on budjetoitu omalle Tiehallinnon toimintameno -momentille. Perustienpidosta rahoitetaan maanteiden suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta, liikenteen hallinnasta ja liikennekeskustoiminnasta, kiinteistönpidosta ja muiden tienpitäjän vastuulle kuuluvista tehtävistä aiheutuvien menojen maksaminen.

Tiehallinnon toimintamenojen rahoittamiseen käytetään maksullisesta palvelutoiminnasta saatavia tuloja sekä vuokra- yms. tuottoja. Perustienpidon momentin tulot ovat hankkeisiin sisältyviä ulkopuolisten rahoitusosuuksia. Kehittämisinvestointeihin saatavia ulkopuolisia rahoitusosuuksia käsitellään kirjanpidossa menojen oikaisuina, eivätkä siten näy rahoituslaskelmassa. Näiden ulkopuolisten rahoitusosuuksien määrä sovitaan aina hankekohtaisesti erikseen.

Pienehköjä maakuntien päättämiä väylähankkeita voidaan rahoittaa lisäksi valtion talousarviossa sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön käyttöön osoitettavista Euroopan aluekehitysrahaston tavoiteohjelmiin ja yhteisöaloitteisiin varatuista määrärahoista. Näihin väylähankkeisiin ennakoidaan saatavan suunnitelmakaudella rahoitusta vuosittain yhteensä 15 milj. euroa, josta Tiehallinnon rahoitusosuus on noin kaksi kolmasosaa.

Lisäksi sisäasiainministeriön hallinnonalalle valtion talousarviossa varattavasta Kainuun kehittämisrahasta ennakoitetaan voitavan rahoittaa tienpitoa vuosittain noin 20 milj. euroa.

Tase ja omaisuus

Tiehallinnon taseen loppusumma vuoden 2008 lopussa on noin 14,5 miljardia euroa. Taseesta suurimman osan muodostaa väyläomaisuus, johon kuuluvat tiepohjat, tierakenteet ja keskeneräiset hankkeet. Niiden arvo on yli 99 % taseesta.

Väyläomaisuuden arvioidaan alenevan vuosittain, koska investointien määrä (korvaus-, laajennus-, uus- ja kehittämisinvestoinnit sekä tie- ja rakennussuunnittelu) on alhaisempi kuin tierakenteiden kulumista kuvaava poistojen määrä.

TIEHALLINNON RAHOITUSLASKELMA

TIEHALLINNON TULOT JA MENOT (MILJ. EU-ROA)	TOT. 2006	TOT. 2007	ARVIO 2008	SUUN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Toimintamenot (31.24.01)	72,6	72,8	82,4	83,1	83,2	82,2	82,8	82,8
Tulot toiminnasta	6,1	3,8	3,2	3,5	4,8	4,8	4,8	4,8
Toimintamenot	78,7	76,6	85,6	86,6	88,0	87,0	87,6	87,6
Perustienpito (31.24.21)	518,6	518,3	524,5	510,6	532,6	526,6	523,6	520,9
Tulot	15,4	18,4	5,0	5,0	6,0	7,0	7,0	7,0
Tulot ulkopuolisista rahoitusosuuksista	15,4	18,4	5,0	5,0	6,0	7,0	7,0	7,0
Menot	534,0	536,7	529,5	515,6	538,6	533,6	530,6	527,9
Tieverkon hoito	196,7	198,0	209,0	203,7	239,0	250,2	261,2	273,3
Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit	212,4	208,9	232,4	237,5	253,0	234,9	227,1	207,4
Liikenteen operatiivinen ohjaus	14,1	16,0	14,0	5,0	7,6	7,8	7,9	8,2
Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit	72,0	69,4	53,3	33,4	12,0	12,7	6,4	11,0
Suunnittelu	23,4	26,0	15,8	31,0	21,0	21,0	21,0	21,0
Menot ulkopuolisista rahoitusosuuksista	15,4	18,4	5,0	5,0	6,0	7,0	7,0	7,0
Perustienpito ja tieverkon kehittäminen (Kainuun kehittämisraha)	17,7	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8
Kehittämisinvestoinnit	107,8	229,8	269,3	246,4	231,5	222,1	314,8	376,3
Tielain mukaiset maa-alueiden hank. ja korv (31.24.76*)	34,4	30,8	27,8	26,8	27,9	27,6	27,6	27,6
Eräät tiehankkeet (31.24.78)	52,3	177,6	216,2	162,1	139,1	137,9	241,6	290,6
Jälkirahoitus-, kok.rah.- ja elinkaarirah. hankkeet (31.24.79)	21,1	21,4	25,3	57,5	64,5	56,6	45,6	58,1
Tiehallinnon nettomenot	716,7	838,7	894,0	857,9	865,1	848,7	939,0	997,8
Tiehallinnon bruttomenot	738,2	860,9	902,2	866,4	875,9	860,5	950,8	1009,6

*) TTS-kauden 2010–2013 luvut sisältävät koko väylähallinnon menot.

Kainuun kehittämisraha ei sisällä alveja. Kainuun kehittämisraha sisältyy Tiehallinnon netto- ja bruttomenoihin.

TIEHALLINNON TASEEN LOPPUSUMMA JA MUUTOKSET

TIEHALLINNON TASE (M€)	TOT. 2006	TOT. 2007	TOT. 2008	ARVIO 2009	SUUN 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Tase 1.1.	14 916	14 726	14 542	14 576	14 611	14 502	14 329	14 197
Käyttöomaisuuden investoinnit ja muut lisäykset	498	553	580	586	436	375	425	425
Suunnitelman mukaiset poistot	-615	-638	-488	-513	-517	-520	-529	-485
Käyttöomaisuuden muut vähennykset *)	-77	-104	-60	-40	-30	-30	-30	-30
Vaihto- ja rahoitusomaisuuden muutokset	4	5	2	2	2	2	2	2
Tase 31.12	14 726	14 542	14 576	14 611	14 502	14 329	14 197	14 109
Taseen muutos (31.12./1.1.)	-190	-184	34	35	-109	-173	-132	-88

*) Muut vähennykset sisältävät mm. suunnitelmasta poikkeavat poistot, hallinnan siirrot, tasekorjaukset, myynnit, ulkopuoliset rahoitusosuudet.

**) E18 valmistuu vuonna 2008.

Liite 1 • Tiehallinnon tunnusluvut

KRIITTINEN MENESTYSTEKIJÄ	STRATEGISET TUNNUSLUVUT	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUNN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013	TAV. TASO
TOIMIVAT, KESTÄVÄT JA TURVALLISET MATKAT JA KULJETUKSET									
Liikenteen toimivuus päätieverkolla	Päätieverkon matka-aikatieto			Mittari kehitetään v. 2009 aikana.					
	Turvallinen satanen (%)	75	74	74	72	72	70	70	80
Ympäri- vuotinen liikennöitävyys	LIITO-palautteiden määrä (kpl)	36 880	44 000						
	Pääteiden huonojen talvikelien osuus (%)	4,7	5,8	5,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	Muiden teiden huonojen talvikelien osuus (%)	4,7	9,4	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	6,0
Tiepääomasta huolehtiminen	Korjausvelka (M€)	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	0,7
	Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä (km)	3 358	3 570	3 850	4 150	4 500	4 950	5 450	2 000
	Painorajoitusuhan alaisen soratieverkon pituus (km)			Mittari kehitetään v. 2009 aikana.					
	Huonokuntoisten siltojen lukumäärä (kpl)	1 015	1 014	1 000	970	960	970	990	630
Liikenne- turvallisuuden parantaminen	Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä maanteillä (kpl)	3 780	3 600	3 550	3 500	3 450	3 400	3 350	
	Liikennekuolemien määrä maanteillä (kpl)	283	270	265	260	255	250	245	150
	Laskennallinen henkilövahinko-onnett. vähenemä (kpl)	58,5	80,3	39	26,5	31,3	37	34,5	55
	Kevyen liikenteen väylien pituus (km)	5 477	5 600	5 700	5 800	5 900	6 000	6 100	9000
Ympäristö- haittojen hillintä	Kiireellisten pohjavesisuojausten tarve (km)	113	109	106	104	99	96	94	0
	Yli 55 dBA:n melulle altistuneiden määrä (hlöä)	366 000	369 000	372 000	375 000	378 000	381 000	384 000	
	Ilmastonmuutos / CO ₂ -päästöt, tiet ja kadut (1990=100)	110	110	111	112	112	113	113	100
KANSALAISTEN JA ELINKEINOELÄMÄN TARPEET TOIMINNAN PERUSTANA									
Strategisten asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen	Tienkäyttäjätyytyväisyys talvihoidon tasoon (1-5)	3,45	3,35	3,35	3,30	3,30	3,25	3,25	3,60
	Tienkäyttäjätyytyväisyys kesähoidon tasoon (1-5)	-	3,37	3,36	-	3,31	-	3,26	3,60
	Elinkeinoelämän kokonaistyytyväisyys (1-5)			Tutkimus toteutetaan v. 2008 aikana.					
Sidosryhmä-yhteistyön tuloksellisuus	Sidosryhmien tyytyväisyys yhteistyöhön (1-5)	4,1	-	4,1	-	4,1	-		4,0
	Palvelutuottajien tyytyväisyys (innovaatioindeksi 0-100)	63	-	65	-	67	-	69	70
	Julkisuuskuva			Mittari kehitetään v. 2009 aikana.					
TIE- JA LIIKENNEALAN ARVOSTETTU ASIANTUNTIJA JA KUMPPANI									
Toimintamallin tehokkuus	Tiepiirien tulostavoitteiden keskiarvo (0-5)	3,7	3,4	3	3	3	3	3	3,5
	Lupapalveluiden onnistuminen (%)		86						
	Hyväksytyjen tarjousten määrä (kpl/tarjouskysely)	4,3	3,8	4,0	4,5	4,5	4,5	4,5	5
	Henkilöstömäärä (vakinaiset, hlöä)	891	870	853	830	798	761	730	700
Tietopääoman hallinta	T&K:hon käytetyt määrärahat (milj.€)	6,9	8,5	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	12
	Tyytyväisyys tietojärjestelmien toimivuuteen			Mittari kehitetään v. 2009 aikana.					
	Vakavien tietoturvapoiikkeamien määrä (kpl)	20	30	30	40	40	35	35	20
Osaaminen ja työhyvinvointi	Työtyytyväisyys (1-5)	3,4	3,4	3,4	3,4	3,5	3,5	3,5	3,7
	HRD-checklist			Mittari kehitetään v. 2009 aikana.					

MUITA TUNNUSLUKUJA	TOT 2007	ARVIO 2008	SUUNN 2009	TTS 2010	TTS 2011	TTS 2012	TTS 2013
Liikennesuorite (mrd autokm, maantiet)	35,1	35,4	35,9	36,47	37,05	37,64	38,32
Maanteiden pituus (km)	78 161	78 250	78 300	78 350	78 400	78 450	78 500
Päällystepituus (km)	50 832	50 898	50 950	51 000	51 050	51 100	51 150
Siltojen lkm (kpl)	14 431	14 435	14 430	14 460	14 480	14 500	14 520
Painorajoitusten määrä tieverkolla (km)	857	2395	1200	1000	800	600	500
Runkokelirikolle alttiiden sorateiden määrä (km)	855	1 500	1 300	1 100	900	700	600
Huonokuntoisten sorateiden määrä (km)	3 260	3 560	3 200	3 100	3 000	2 950	2900
Kelirikkoisen soratiestön peruskorjaus (km)	269	680	560	200	200	100	100
Huonokuntoisten kevyen liikenteen väylien määrä (km)	264	229	200	190	190	180	180
Painorajoitettujen siltojen määrä (kpl)	173	170	165	160	158	155	150
Heva-vähenemä tienpidon toimin (kpl)	51,5	52,3	35	22	20	20	18
Heva-vähenemä kehittämisinvestoinnein (kpl)	7	28	4	4,5	11,2	17	16,5
Suolan käyttö liikkauksen torjunnassa maanteillä (tn)	82 000	98 000	90 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Pohjavesisuojaukset (km)	3,2	3,9	3,3	2,2	4,3	3,7	1,6
Hiukkaset, tiet ja kadut (1990=100)	31	29	27	25	23	22	21
Tienkäyttäjätyytyväisyys päätteiden tilaan ja kuntoon (1-5)	-	3,64	3,60	-	3,55	-	3,50
Tienkäyttäjätyytyväisyys muun tieverkon tilaan ja kuntoon (1-5)	-	2,97	3,00	-	2,95	-	2,90
Kustannusarvioiden pitävyys (%)	74	78	81	84	87	89	90
Hankintasopimusten määrä (kpl)	1 778	1 650	1 500	1 350	1 200	1 050	950
EFQM-arvioinnin kokonaistulos (0-1000)				475			500
Julkisoikeudellisten suoritteiden kust. vastaavuus (%)	86,1	85	85	85	85	85	85
Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus (%)	290	258	250	250	250	250	250
Kunnossapidon yksikkömenot (€/tiekkm)	6 512	7 172	6 910	6 853	7 000	7 000	7 000
Työn tuottavuuden kasvu vuodessa (%)	5	2	4	2	2	2	2
Kokonaistuottavuuden kasvu per vuosi TTS-kaudella (%)	2	2	2	2	2	2	2
Tiedonhallinnan projektien vuositavoitteen saavuttaminen (%)	80,29	78	78	75	75	75	75
Henkilötyövuodet (htv)	823	889	870	840	805	798	770
Koulutusindeksi	5,2	5,2	5,3	5,4	5,4	5,5	5,5

Liite 2 • Kehittämissuunnitelma

Tiehallinnon keskeiset kehittämissuunnitelman ehdotukset ovat seuraavat:

1. Perustienpitoon 100 milj. euron taso-
korotus.
2. Vuonna 2011 aloitettavaksi kaavailtu-
jen E18 Haminan ohikulkutien ja
Vt 5 Päiväranta–Vuorela -hankkeen
aikaistaminen vuodelle.
3. Kehittämisinvestointien vuosirahoit-
ustason nostaminen 350 milj. eu-
roon, mikä mahdollistaa suunnitel-
makauden lopulla yhdeksän uuden
kehittämishankkeen käynnistämisen.

Perustienpito

Tiehallinto esittää perustienpitoon 630 milj. euron rahoitustasoa, mikä tarkoittaa 100 milj. euron lisäystä perussuunnitelmaan. Lisärahoituksesta puolet kohdistettaisiin tieverkon ylläpitoon ja noin kolmannes alueellisiin laajennus- ja uusinvestointeihin. Kehittämisinvestointien suunnittelu esitetään rahoitettavaksi kehittämisen momentilta.

Tieverkon hoito sekä ylläpito ja korvausinvestoinnit

Tieverkon hoidon lisärahoituksella toteutetaan uusien toimintalinjojen mukainen palvelutason nosto talvihoidossa ja sorateiden hoidossa. Tähän ei perussuunnitelmassa varsinaisesti ollut lisärahoitusta. Muutos varmistaa ny-

kyistä paremman palvelutason päivittäisessä liikkumisessa.

Ylläpidon osalta kehittämissuunnitelma merkitsee ylläpidon tason pitämistä nykyrahoituksen mukaisena eli suunnitelman lisäraha kompensoi kustannustason nousun. Lisärahoituksella varmistetaan siltojen kunnon ja pääteiden päällysteiden tason pysyminen nykyisellä tasolla. Vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunto heikkenee kuitenkin jonkin verran, mutta ei läheskään yhtä dramaattisesti kuin perusrahoituksella.

Tieverkon uus- ja laajennusinvestoinnit

Kehittämissuunnitelman mukainen rahoitustaso on kustannustason nousu huomioon ottaen samalla tasolla, mitä vuodelle 2009 on suunniteltu eli alhaisempi kuin 2000-luvulla aiemmin. Lisärahoituksella toteutetaan pääosin loppuun teemahanke ”joukkoliikenteen edistäminen PKS:n säteittäisillä pääväylillä” sekä yksi hanke teemasta ”kasvavien alueiden kehittämisen tukeminen”. Pääosa lisärahoituksesta kohdistetaan alueellisiin investointeihin, ja sillä toteutetaan välttämättömiä liikenneturvallisuutta ja liikenteen toimivuutta ja erityisesti kevyen liikenteen turvaamista tukevia toimia. Uusia teemahankkeita ei ole mahdollista aloittaa.

Tieverkon kehittämisinvestoinnit

Perussuunnitelman mukaan vuosina 2009–2013 aloitetaan yhteensä 15 uutta tiehanketta, joiden toteuttaminen nostaa kehittämishankkeiden vuotuisen rahoitustarpeen yli 320 milj. euroon vuosina 2012–2013, kun mukaan lasketaan myös elinkaarihankkeiden palvelumaksut ja jälkirahoitussopimuksilla toteutettujen hankkeiden takaisinmaksut. Varsinaisen rakentamisen volyyymi nousee suunnitelmakauden lopulla noin 250 milj. euroon vuodessa.

Tiehallinto esittää realistisena kehittämismavaihtoehtona, että nimettyjen hankkeiden vuosirahoitus nousisi TTS-kauden jälkeen noin 350 milj. euron tasolle. Uusia hankkeita olisi käynnistettävä mahdollisimman tasaisesti vuodesta 2012–2013 alkaen. Lisäksi esitetään E18 Haminan ohikulkutien ja Vt 5 Päiväranta–Vuorela hankkeen aikaistamista vuodelle maarakentamisen suhdannetilanteen tasaamiseksi.

Erityisesti päätieverkon monet vilkkaat tiejaksot ovat uudistamisen tarpeessa. Teiden kapeus, mutkaisuus ja liian vähäiset turvalliset ohituspaikat ovat osasyynä moniin valitettaviin onnettomuuksiin. Päätieverkko on keskeinen toi-

PERUSTIENPIDON RAHOITUS KEHITTÄMISSUUNNITELMASSA (sis. Kainuun määräraha)

MILJ. EUROA KESKIM./VUOSI	PERUSSUUNNITELMA	KEHITTÄMISSUUNNITELMA	LISÄTARVE
• Tieverkon hoito	260	270	10
• Tieverkon ylläpito ja korvausinvestoinnit	240	290	50
• Perustienpidon alueelliset investoinnit	15	45	30
• Liikenteen operatiivinen ohjaus	5	10	5
• Tiehankkeiden suunnittelu + mittaukset (perustienpito)	10	15	5
• Tiehankkeiden suunnittelu (kehittämisinvestoinnit)	10	10*	0
PERUSTIENPITO YHTEENSÄ	540	640	100

* Kehittämisinvestointien suunnittelu esitetään rahoitettavaksi kehittämisen momentilta.

mivan yhteiskunnan osa, jota tulisi pitää muun kehityksen tasalla pitkäjänteisesti. Myös suunnittelun, hankinnan ja toteutuksen optimaalinen kehittäminen edellyttää ennakoitavaa ja pitkäjänteistä toimintaa. Alan toimijoille annetut väärät signaalit tulevat kalliiksi. Tiehallinnon arvion mukaan tärkeimpien pääteiden uudistaminen edellyttää tasaista noin 300 milj. euron vuosirahoitustasoa kehittämisinvestoinneissa useiden vuosien ajan. Suurimpien kaupunkiseutujen pääväylillä on lisäksi tarvetta monimuotoisiin tiehankkeisiin, joilla on suuri vaikutus kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuuteen. Muulla tieverkolla parannustarpeet ovat yksittäisempiä kohteita sekä sellaisia alemman tieverkon kohteita, jotka sopivat useimmiten alueellisen tienpidon piiriin.

Liikennepoliittisen selonteon kakkoskori (eli esitys vuoden 2011 jälkeen toteutaviksi hankkeiksi) sisältää hyvin perusteltuja kohteita kehittämissuunnitelman investoinneiksi. Näistä hankkeista on kuitenkin realistista esittää TTS -kaudella aloitettavaksi vain muutamia.

Kehittämissuunnitelman hanke-ehdotus

Kehittämissuunnitelman lisähankkeiden joukossa on useita pitkiä päätieverkon yhteysvälihankkeita (vt 3 Tampere–Vaasa, vt 8 Turku–Pori, vt 6 Taavetti–Lappeenranta, vt 4 Oulu–Kemi), joilla parantamistoimet eivät ole yhtenäisiä koko vä-

lillä, vaan koostuvat muun muassa ohituskaistojen, liittymäjärjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentamisesta sekä tarvittaessa pientareiden leventämisestä. Näiden hankkeiden osalta voidaan harkita myös vaihteista toteutusta. Tiekohtaisten kokonaisuuksien toteutus on kuitenkin edullisempaa ja rajaa liikenteen häiriöt lyhyemmälle aikajaksolle.

Pääkaupunkiseudun tieverkolla (ei E18) suurimmat kehittämissuunnitelman sisäntuloväylien ja poikittaisten tieyhteyksien kehittämiseen, erityisesti Kehä I:lle. Lisäksi kehittämissuunnitelman hanke-ehdotus sisältää kaksi päätieverkon erillishanketta Jyväskylän ja Kotkan kaupunkikeskusten tuntumassa (vt 4 Kanavuori–Vaajakoski ja vt 15 Kotkan sisääntulotie).

Pääteiden keskikaideohjelma on valtioneuvoston liikenneturvallisuuspäätöksen perusteella laadittu erilliskohteista koostuva ohjelma kohtaamisen nettomuuksien vähentämiseksi. Ohjelman tavoitteena on varustaa nykyisiä ohituskaistoja keskikaiteilla ja rakentaa uusia keskikaiteellisia ohituskaistoja 1. vaiheessa noin 50–60 km matkalle. Valmisteltu ohjelma ei ole päällekkäinen yhteysvälihankkeiden kanssa, mutta tarkistuksia voidaan tarvittaessa tehdä yhteysvälihankkeiden etenemisestä riippuen. Esitetyn pääteiden keskikaideohjelman 1. vaiheen kohteiden (7 kpl)

kustannusarvio on yhteensä noin 60 milj. euroa. Teemaohjelman toteuttaminen edellyttää erillisrahoitusta kehittämisen momentilta.

Ohjelmakauden lopulla on tarkoitus tehdä päätös E18 Hamina–Vaalimaa hankkeen käynnistämisestä elinkaari-mallilla vuonna 2013 tai 2014. Hankintamalli edellyttää valmisteluun liittyvää rahoitusta jo suunnitelmakaudella.

Hankkeet on esitetty tarkemmin hankekorteissa.

Ohjelmaesityksen toteutettavuus

Ohjelma perustuu vahvaan tarpeeseen saada selkeä muutos kehittämisen volyymiin, jotta Suomen päätieverkko olisi tulevaisuudessa vahva valtakunnallisen aluerakenteen sekä elinkeinoelämän kilpailukyyn tukijalka, ja täyttäisi myös liikenneturvallisuuden vaatimukset.

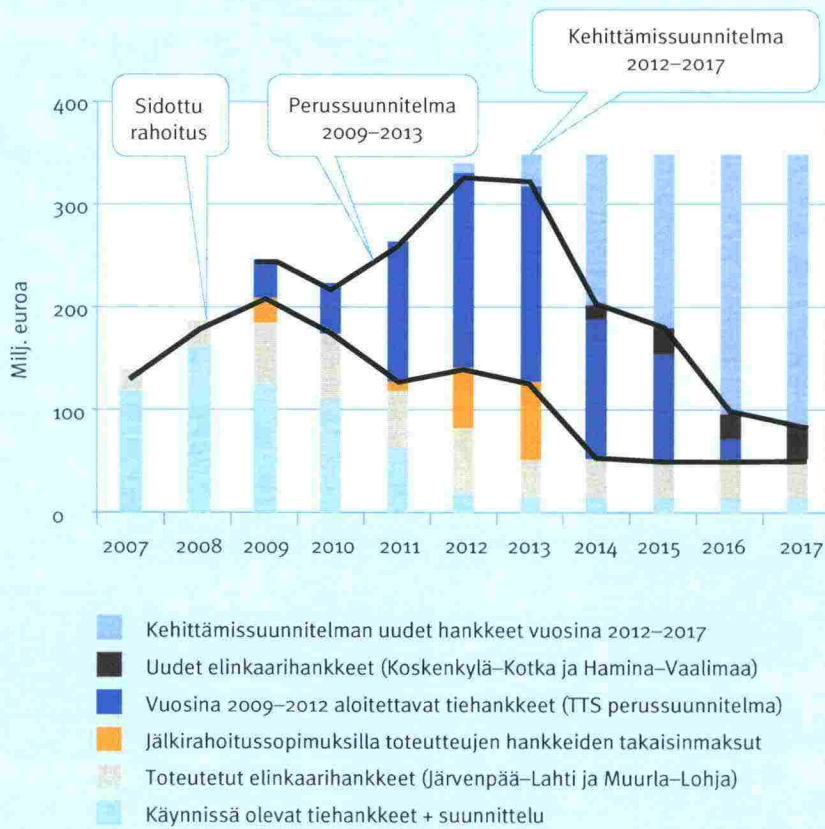
Markkinoiden kannalta nousu korkeampaan investointitasoon tulee tehdä mahdollisimman tasaisesti ja selkein signaalein. Tavoiteltu investointitaso on mittakaavaerokin huomioon ottaen selvästi pienempi kuin esimerkiksi toteutunut taso Ruotsissa. Muutostavoite on varsin pieni myös autoliikenteen verotukseen, jopa pelkkään vuotuisen ajoneuvoveroon nähden.

TIEVERKON KEHITTÄMISINVESTOINTIEN RAHOITUS KEHITTÄMISSUUNNITELMASSA

MILJ. EUROA KESKIMÄÄRIN/ VUOSI	PERUSSUUNNITELMA	KEHITTÄMISSUUNNITELMA	LISÄTARVE
• Käynnissä olevat tiehankkeet	40	40	0
• Vuonna 2009–2013 alkavat tiehankkeet	140	140	20
• Jälkirahoitusopimuksilla toteutettujen hankkeiden takaisinmaksut	40	40	0
• Tieverkon elinkaarihankkeet, palvelumaksut	55	55	0
• Kehittämissuunnitelman lisähankkeet	0	60*	40*
• Tiehankkeiden suunnittelu (kehittämisinvestoinnit)		15	15
KEHITTÄMISINVESTOINNIT YHTENSÄ	275	350	75

* Kehittämissuunnitelman lisähankkeita esitetään aloitettavaksi vasta suunnitelmakauden lopulla, jolloin lisärahoitustarve kohdistuu pääosin TTS-kauden jälkeen v. 2013–2017.

**TIEVERKON KEHITTÄMISINVESTOINTIEN
VUOSITTAINEN RAHOITUS KEHITTÄMISSUUNNITELMASSA**



KEHITTÄMISSUUNNITELMAN INVESTOINTIOHJELMA

SUUNNITELMAKAUDELLA ALOITETTAVAT TIEHANKKEET Tiehallinnon perussuunnitelma		Kust. arvio M€	H/K	Päätoimenpide	Liikenteelle vuonna
VUONNA 2009 ALKAVAT					
E 18	Vaalimaan rekkaparkkialue	24	(ok)	Pysäköintialueen rakentaminen	2010
E 18	Kehä III:n kehittäminen 1.osa	50	8,0	Täydentäminen kaupunkimootoritieksi 1.osa	2011
Vt 5	Lusi-Mikkeli	42	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2011
	Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo	25	1,6	Uusi tieyhteys	2011
VUONNA 2010 ALKAVAT					
Vt 8	Sepänkylän ohikulkutie	50	2,6	Uusi tieyhteys	2013
Vt 14	Savonlinnan keskusta sis. syväväylän siirto	130	2,3	Uudet liikennejärjestelyt	2015
Kt 51	Kirkkonummi-Kivenlahti	80	3,2	Täydentäminen moottoritieksi	2013
E 18	Haminan ohikulkutie	170	1,1	Moottoritien rakentaminen	2014
Vt 5	Päiväranta-Vuorela (Kallan sillat ym), Kuopio	90	(ok)	Vesistösilta kiinteäksi mo-tielleä	2014
VUONNA 2011 ALKAVAT					
E 18	Koskenkylä-Loviisa-Kotka (elinkaarihanke, investointi 285 M€)	285	1,2	Moottoritien rakentaminen	2015
Vt 19	Seinäjoen itäinen ohikulkutie	50	1,9	Uusi tieyhteys	2013
Vt 6	Joensuun kohta	35	2,6	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2013
Vt 12	Tampereen rantaväylä (valtio noin 45 M€)	140	1,8	Tunneli, kolmannet kaistat, liittymäjärjestelyt	2015
Vt 13	Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt	25	(ok)	Pysäköintialue, tien muu parantaminen	2012
VUONNA 2012–2013 ALKAVAT					
E 18	Kehä III:n kehittäminen 2.osa	215	2,9	Täydentäminen kaupunkimootoritieksi 2.osa	2016
	YHT	1411			
KEHITTÄMISSUUNNITELMAN LISÄHANKKEET					
E 18	Hamina-Vaalimaa (elinkaarihanke, investointi 180 M€)	180	1,1	Moottoritien rakentaminen	2016
Vt 3	Tampere-Vaasa	110	1,6	Yhteysvälin parantamistoimia	2016
Vt 8	Turku-Pori (sis. Raisio-Nousiainen mo-tie 83 M€)	140	1,6	Mo-tie + yhteysvälin parantamistoimia	2017
Vt 6	Taavetti-Lappeenranta	70	1,5	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2016
Mt 101	Kehä I:n pullonkaulat (eritasot ym), 1. vaihe (valtio noin 85 M€)	140	(ok)	5 eritason täydennys/rakentaminen	2017
Vt 15	Kotkan sisääntulo, tasoliittynän poisto	22	2,5	Täydentäminen 2+2-kaistaiseksi	2013
Vt 4	Kanavuori-Vaajakoski	85	2,1	Moottoritien rakentaminen	2017
Vt 4	Oulu-Kemi	113	(ok)	Yhteysvälin parantamistoimia	2017
	Pääteiden keskikaideohjelma	60	(ok)	Keskikaiteellisia ohituskaistoja ym.	
	YHT	920			

(ok) = H/K-laskelma ei sovellu hankkeen luonteeseen, mutta hankkeella on selvät tarveperusteet.

Sama koskee "noin 1" -arvoja.

KEHITTÄMISSUUNNITELMAN INVESTOINNIT

KÄYNNISSÄ OLEVAT HANKKEET (VALMISTUMISVUOSI)

- 1 Mt 100 Hakamäentie, Helsinki (2009)
- 2 Vt 4 Kemin kohta ja sillat (2009)
- 3 Vt 4 Lusi-Vaajakoski (2010)
- 4 Vt 6 Lappeenranta-Imatra (2012)
- 5 Mt 101 Kehä I (Turunväylä-Vallikallio), Espoo (2012)

VUONNA 2009 ALKAVAT HANKKEET

- 6 E 18 Vaalimaan rekkaparkkialue
- 7 E 18 Kehä III:n kehittäminen, 1. osa
- 8 Vt 5 Lusi-Mikkeli
- 9 Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo

VUONNA 2010 ALKAVAT HANKKEET

- 10 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa
- 11 Vt 14 Savonlinnan keskusta sis. syväväylän siirto
- 12 Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti
- 13 E 18 Haminan ohikulkutie (aikaistettu vuodella)
- 14 Vt 5 Päiväranta-Vuorela, Kuopio (aikaistettu vuodella)

VUONNA 2011 ALKAVAT HANKKEET

- 15 E 18 Koskenkylä-Loviisa-Kotka
- 16 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- 17 Vt 6 Joensuun kohta
- 18 Vt 12 Tampereen rantaväylä
- 19 Vt 13 Nuijamaan rekkaparkkialue

VUONNA 2012–2013 ALKAVAT HANKKEET

- 20 Kehä III:n kehittäminen, 2. osa

Kehittämissuunnitelman lisähankkeet

- 21 E18 Hamina-Vaalimaa
- 22 Vt 3 Tampere-Vaasa
- 23 Vt 8 Turku-Pori
- 24 Vt 6 Taavetti-Lappeenranta
- 25 Mt 101, Kehä I:n pullonkaulat, 1. vaihe
- 26 Vt 15 Kotkan sisääntulotie
- 27 Vt 4 Kanavuori-Vaajakoski, Jyväskylä
- 28 Vt 4 Oulu-Kemi

Pääteiden keskikaideohjelma



Liite 3 • Teemapakettien ja kehittämisinvestointien hankekortit

Teemapaketit

Perussuunnitelma

- Teema 1. Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen
- Teema 2. Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudulla
- Teema 3. Pohjavesiohjelma

Kehittämissuunnitelma

- Teema 4. Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen

Perussuunnitelman kehittämisinvestoinnit

Käynnissä olevat hankkeet

- Mt 100 Hakamäentien parantaminen, Helsinki
- Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- Vt 4 Lusi–Vaajakoski
- Vt 6 Lappeenranta–Imatra
- Mt 101 Kehä I, Leppävaara (Turunväylä–Vallikallio), Espoo

Vuonna 2009 alkavat hankkeet

- E18 Vaalimaan rekkaparkkialue
- E18 Kehä III:n kehittäminen 1.osa
- Vt 5 Lusi–Mikkeli
- Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo

Vuonna 2010 alkavat hankkeet

- Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa ja Mustasaari
- Vt 14 Savonlinnan keskusta sis. syväväylän siirto
- Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti

Vuonna 2011 alkavat hankkeet

- E18 Haminan ohikulkutie
- Vt 5 Päiväranta–Vuorela, Kuopio
- E18 Koskenkylä–Loviisa–Kotka
- Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- Vt 6 Joensuun kohta
- Vt 12 Tampereen rantaväylä
- Vt 13 Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt

Vuonna 2012–2013 alkavat hankkeet

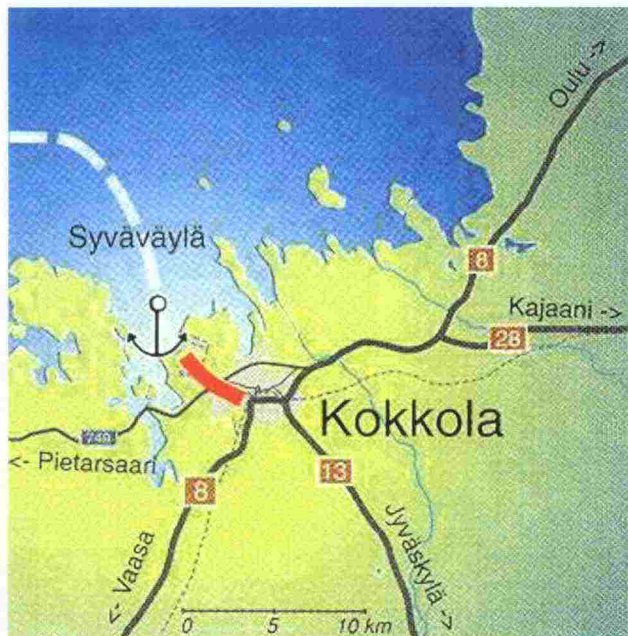
- E18 Kehä III:n kehittäminen 2.osa

Kehittämissuunnitelman lisähankkeet

- E18 Hamina–Vaalimaa
- Vt 3 Tampere–Vaasa
- Vt 8 Turku–Pori
- Vt 6 Taavetti–Lappeenranta
- Mt 101 Kehä I:n pullonkaulat, Espoo ja Helsinki
- Vt 15 Kotkan sisääntulotie
- Vt 4 Kanavuori–Vaajakoski, Jyväskylä
- Vt 4 Oulu–Kemi

Pääteiden turvallisuuden parantaminen / keskikaideohjelma (kehittämishanke)

HANKEKORTTI



Esim. Teemapaketin hanke 1. Kokkolan satamatie

NYKYTILA JA ONGELMAT

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

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

TEEMAHANKE

Tavoitteena on parantaa tavaraliikenteen merkittävien satama- ja terminaaliyhteyksien matkaketjujen toimivuutta ja turvallisuutta. Teemapaketti sisältää pääasiassa katuyhteyksiä korvaavia tai uusia tieyhteyksiä satamiin, muihin liikenneterminaaleihin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.

Pakettiin on koottu eri puolilta Suomea kaikkein kiireellisimpiä kohteita. Kaikki kohteet ovat ennestään tunnettuja ns. väliinpuotoajahankkeita.

Teemaan kuuluvien hankkeiden toteutuksesta on päätetty ja niiden rakentaminen aloitetaan vuosina 2005 - 2008. Teemahanke sisältää seuraavat kohteet (keskitetysti rahoitettava valtion osuus kustannuksista):

Valmistuneet vuosina 2006-2008:

1. Mt 756 Kokkolan satamatie (8,0 M€)
2. Mt 372 Haminan satamatie (3,0 M€)
3. Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys (2,7 M€)
4. Ajoksen satamatien parantaminen, Kemi (1,1 M€)
5. Tarastejärven jätteenkäsittelylaitoksen tiejärjestelyt, Tampere (2,1 M€)
6. Kt 40 Naantalın satamatieyhteys, liittymien parantaminen (4,4 M€)
7. Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitos, Soskuan uusi tieyhteys, Lappeenranta (1,7M€)
8. Vt 5 Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt, (0,5 M€)
9. Vt 12 Rauman satamatieyhteys (9,6 M€)

Valmistuvat vuonna 2009 tai myöhemmin:

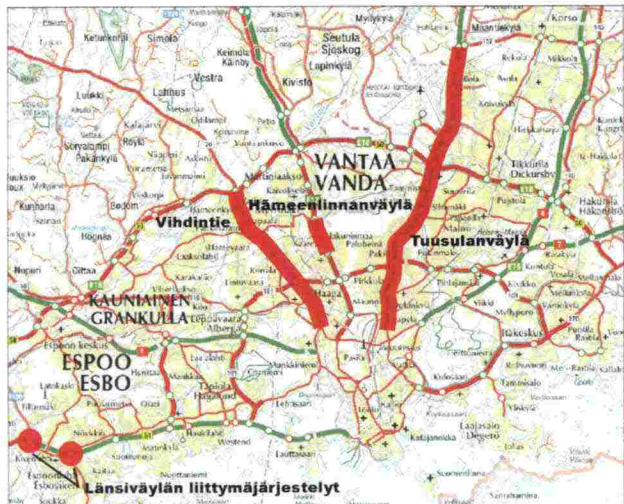
10. Röyttän satamatien parantaminen, Tornio (4,8 M€)
11. Vt 7 Vaalimaan rajanylityspaikka (10,8 M€)

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Parantaa satamiin, muihin liikenneterminaaleihin ja jätteenkäsittelylaitoksiin johtavia tieyhteyksiä.
- + Parantaa yhdyskuntarakenteen viihtyisyyttä siirtämällä tavaraliikennettä ja kuljetuksia pois kaupunkirakenteesta ja asutuksesta.
- + Parantaa elinkeinoelämän matkaketjujen toimivuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Vuositasolla säästyy noin 5 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Vähentää vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamaa riskiä.
- + Selkeyttää liikenneverkkoa jakamalla pitkämatkaisen satamaliikenteen ja paikallisen henkilöautoliikenteen omille väylilleen.
- + Mahdollistaa satamien ja liikenneterminaalien ympäristön maankäyttösuunnitelmien ja halutunlaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Valtion osuus teemahankkeen kustannuksista on noin 49 M€. Lisäksi kunnat osallistuvat merkittävillä kustannusosuuksilla yhteistyöhankkeisiin.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Säteittäisten pääväylien ruuhkautuminen ja häiriöalttius heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudun keskeisimmällä joukkoliikennetyöhykkeellä. Liikenteen ennustetaan edelleen kasvavan ja liikennevirran sujuvuus saattaa jopa romahtaa kriittisimmissä kohdissa ruuhka-aikoina. Ilman toimenpiteitä joukkoliikenteen matka-ajat kasvavat edelleen ja vaikutukset ulottuvat pääkaupunkiseudun lähialueen joukkoliikenteeseen ja pitkänmatkaiseen pikavuoroliikenteeseen.

Joukkoliikenteellä on tärkeä merkitys säteittäisten pääväylien toiminnalle. Helsingin keskustaan suuntautuvista moottoriajoneuvomatkoista joukkoliikenteen osuus on lähes 60 %, kun tarkastellaan koko liikennejärjestelmää. Pääkaupunkiseudun rajalla osuus on 26 %. Pelkän bussiliikenteen matkojen osuus säteittäisillä pääväylillä on 15 % – 30 %. Ruuhka-aikoina joukkoliikenteen merkitys koko liikenteen toimivuuteen korostuu.

Pitkänmatkaisessa liikenteessä ongelmat korostuvat Kehä III:n sisäpuolella. Nopeudet hidastuvat selvästi Kehä III:n jälkeen ja matka-ajasta merkittävä osuus käytetään tällä osuudella. Ruuhka-aikoina matka-aika Kehä III:n ja Helsingin keskustan välillä on väylästä riippuen noin 25–55 min.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Joukkoliikenne on ruuhka-aikoina hidasta eikä se ole kilpailukykyinen liikkumismuoto. Ruuhkaisuus on lisännyt joukkoliikenteen käyttökustannuksia tuntuvasti.
- Puutteelliset pysäkkijärjestelyt vaikeuttavat bussien liittymistä liikennevirtaan ja heikentävät muun liikenteen turvallisuutta.
- Kevyen liikenteen turvallisuus tasoliittymissä on heikko ja yhteydet puutteelliset.
- Valo-ohjatut tasoliittymät toimivat ruuhka-aikoina heikosti.

- Lisääntyneen maankäytön tuottama liikenne aiheuttaa paikoin sujuvuusongelmia liittymissä.
- Tienvarsien asuntoalueet ovat meluisia ja asuinympäristö on epäviihtyisää.

TEEMAHANKE

Teemahanke sisältää useita erillisiä toimenpiteitä neljällä sisääntuloväylällä. Toimenpiteillä on vaikutuksia erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteisiin. Samalla myös muu liikenne sujuvoituu ja liikenneympäristö paranee. Toimenpiteet ovat alkuväylien laajemmalle kehittämiselle.

Osahankkeet:

- **Vt 3 Hämeenlinnanväylä Kannelmäki - Kaivoxela (19,5 M€)**
- **Mt 120 Vihdintie Haaga - Kehä III (15,3 M€)**
- **Kt 51 Länsiväylän liittymäjärjestelyt (11,4 M€)**
- **Kt 45 Tuusulanväylä Käpylä - Kulomäentie (5,5 M€)**

Osahankkeet on esitelty tarkemmin omissa hankekorteissaan. Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeet ovat toteutettavissa vuosina 2007 – 2010.

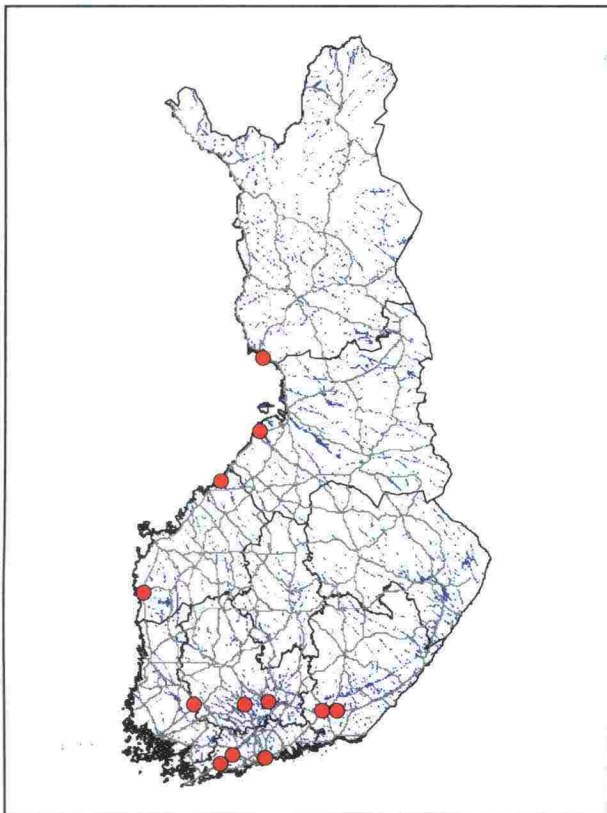
Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) toteuttamisesta solmitussa aiesopimuksessa *Säteittäisten pääväylien pikaparannukset joukkoliikenteen nopeuttamiseksi* –teemahanke (32 M€) on kiireellisyysjärjestyksessä kolmantena.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat ja viivytykset vähenevät huomattavasti.
- + Joukkoliikenteen käyttökustannukset alenevat tuntuvasti.
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 1 henkilövahinko-onnettomuus.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat.
- + Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat.
- + Tuhansien ihmisten meluhaitta pienenee.
- + Tieympäristön laatu paranee.
- Melusteet lisäävät estevaikutusta ja maise-mallista haittaa.
- Liikenteen yleisestä kasvusta johtuen ajoneuvo-liikenteen ruuhkaisuus ei vähene merkittävästi.

Valtion osuus teemahankkeen kustannuksista on noin 30 M€. Kuntien kustannusosuus vaihtelee kohteittain.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Perustienpidon rahoituksen pienentyttyä myös ympäristöinvestointeja on jouduttu vähentämään ja lykkäämään. Osa kiireellisistä pohjavesisuojauskohteista toteutettiin perustienpidon teemaohjelmalla vuosina 2002–2006. Ohjelmalla rakennettiin suojauksia 15 kohteeseen yhteensä noin 30 kilometrin matkalle.

Kiireellisesti suojasta vaativia pohjavesialueita on vielä kaikkiaan 55 kohteessa yhteensä noin 116 kilometrin matkalla. Kohteet vaihtelevat pienistä (0,4 kilometriä) muutamaan suureen (9-10 kilometriä). Kohteiden kustannusarviot vaihtelevat 0,3 miljoonasta eurosta 7,2 miljoonaan euroon. Kaikkiaan kiireellisten kohteiden toteuttaminen maksaisi vajaat 80 miljoonaa euroa.

TEEMAHANKE

Pohjavesiohjelma sisältää alustavasti 12 kohdetta. Pohjavesiohjelman kustannukset vuosina ovat yhteensä noin 20 miljoonaa euroa. Pohjavesisuojausta rakennetaan kaikkiaan noin 29 kilometrin matkalle (noin 25 % valtakunnallisesti kiireellisistä kohteista).

Teemahanke sisältää seuraavat kohteet (alustava kustannusarvio):

1. Vt 25 Vihti / Nummenkylä-Nummenharju (2,0 M€)
2. Vt 12 Hämeenkoski / Ilola-Kukkolanharju (0,5 M€)
3. Vt 2 Loimaa / Leppikankaanselkä (2,5 M€)
4. Vt 19 Ylihärmä / Pöyhösenkangas (1,2 M€)
5. Vt 8 Närpiö / Vitberget (0,6 M€)
6. Vt 3 ja Vt 10 Hämeenlinna / Hattelmalanharju (1,4 M€)
7. Pt 11630 Vantaa / Fazerila (2,6 M€)
8. Vt 8 Raahe / Antinkangas (2,0 M€)
9. Vt 6 Valkeala / Utti (1,9 M€)
10. Mt 920 Kemi / Ajos (1,0 M€)
11. Vt 25 Lohja / Lohjanharju (3,0 M€)
12. Vt 15 Kouvola / Valion meijeri (1,8 M€)

Suunnitelmaavalmius ei ole hyvä kaikkien kohteiden osalta. Useista kohteista on tehty vasta tarveselvitystasoinen esiselvitys. Kohteesta tarvitaan kuitenkin vähintään yleissuunnitelman tasoinen selvitys, jotta suojauksen laajuus ja vesien johtaminen alueelta voidaan selvittää sekä laatia tarkempi kustannusarvio.

Osassa kiireellisistä kohteista on tarve tehdä pohjavesisuojausten lisäksi myös muita toimenpiteitä. Periaatteena on, että tiepiiri rahoittaa muut toimenpiteet omasta kehyksestään ja pohjavesiohjelmalla rahoitetaan ainoastaan pohjavesisuojausta koskeva osuus.

Osahankkeet 1-3 on toteutettu tai parhaillaan käynnissä. Osahankkeet 4-5 aloitetaan vuonna 2009. Nykyrahoitustasolla muihin teemaan kuuluviin hankkeisiin voidaan panostaa noin 2 M€ / vuosi.

VAIKUTUKSET

- + Pohjavesisuojausta rakennetaan noin 29 kilometrin matkalle
- + Tienpidosta ja liikenteestä pohjavesille kohdistuvat riskit vähenevät näillä alueilla
- Saatetaan tarvita uutta tiealuetta
- Pohjavesisuojausten päälle ei voi istuttaa syväjuurista kasvillisuutta, joten hankkeet vaikuttavat tiemaisemaan

Teemahankkeen kustannusarvio on noin 20 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Kasvavien taajamien läpikulkevat väylät ovat useasti ruuhkautuneet siten, että ne aiheuttavat viiveitä ja turvallisuusriskejä sekä taajaman sisäiselle liikenteelle että pitkämatkaiselle liikenteelle. Ongelmat koskevat henkilöautoilijoiden ohella myös joukkoliikenteen matkustajia sekä taajamissa jalan ja pyörällä liikkuvia. Seurauksena on myös asutusta häiritsevää liikennemelua.

Alueiden kehittäminen kasvavissa taajamissa maankäyttösuunnitelmien mukaisesti on tiehankkeiden viivästymisen johdosta vaikeutunut. Liikenteen ruuhkautuminen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksien hidastuminen heikentävät myös elinkeinoelämän kilpailukykyä.

TEEMAHANKE

Teemahankkeeseen sisällytetyillä kasvavien taajamien läpikulkeväyliin kohdistuvilla hankkeilla on tavoitteena parantaa erityisesti työmatkaliikenteen sujuvuutta. Ne luovat edellytyksiä maankäytön eheyttämiseksi, keskustan kehittämiseksi ja elinkeinoelämän kasvulle.

Hankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita. Ne sisältävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita parantavia sekä ympäristöhaittoja vähentäviä elementtejä.

Teemahanke sisältää pääosin keskisuuria alle 10 M€:n hankkeita. Teemapakettiin sisältyvät kasvavat taajamat sijaitsevat pääasiassa suurien kaupunkiseutujen (Pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku, Jyväskylä ja Oulu) työssäkäyntialueilla.

Teemahankkeessa rahoitetaan ohikulkutieratkaisuja, rinnakkaisteiden parantamista maankäytön mukaiseksi ja taajaman liikennesaneerauskohteita nopeasti kasvavissa taajamissa.

Teemahanke sisältää seuraavat kohteet (keskitysti rahoitettava valtion osuus kustannuksista):

Valmistuneet vuosina 2006 - 2008:

1. Vt 6 Niittylahti – Reijola, Joensuu (10,7 M€)
2. Mt 2774 Ylöjärven taajamajärjestelyt (3,2 M€)
3. Kt 40 liittymien parantaminen, Lieto (7,5 M€)
4. Rajalla Pää Gränsen, Tornio (2,4 M€)
5. Vt 18 Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie (10,5 M€)
6. Karjaan läntinen ohikulkutie (5,5 M€)
7. Mt 847 tiejärjestelyt, Kempele – Haukipudas (9,6 M€)

Valmistuvat myöhemmin, ei rahoitusta:

8. Kuokkalan kehäväylä, Jyväskylä
9. Klaukkalan ohikulkutie, Nurmijärvi

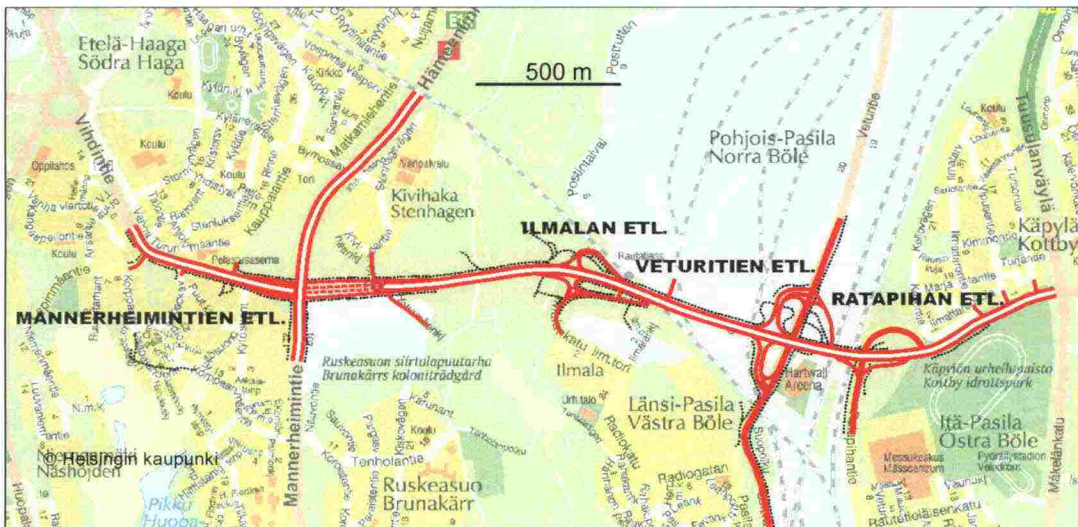
Hankkeet suunnitellaan ja rakennetaan yhteistyössä kuntien kanssa ja samalla sovitaan hankkeiden kustannusjako tarkemmin Tiehallinnon ja kuntien kesken. Teemaan sisältyneiden kahden kohteen toteuttaminen on viivästynyt ja tällä hetkellä niiden toteuttamiseen ei ole rahoitusta.

VAIKUTUKSET

- + Parannetaan taajamien liikenneverkon jäsentelyä, taajamateiden sujuvuutta sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita.
- + Parannetaan liikenneturvallisuutta: Vuositasolla säästyy noin 10 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- + Vähennetään asuntoalueiden liikennemelu- ja estehaittoja.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Ohikulkutiet muuttavat maisemaa ja pirstovat peltoalueita. Asumisviihtyvyys ohikulkutien läheisyydessä heikkenee mm. melun leviämisen myötä.

Teemahankkeen kustannusarvio on yhteensä noin 70 M€. Lisäksi kunnat osallistuvat merkittävillä osuuksilla rakennuskustannuksiin.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Hakamäentie on tärkeä poikittainen katuyhteys Helsingin niemen pohjoisten kaupunginosien välillä ja tulevan Pasilanväylän keskiosa. Pasilanväylä on maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaavassa kantakautungin tärkein poikittaisyhteys Turunväylän ja Lahdenväylän välillä.
- Hakamäentiellä kulkee arkinen noin 34 500 autoa/vrk. Ennusteiden mukaan Hakamäentien liikenne kasvaa 1,2 - 1,8 -kertaiseksi (riippuen muista seudulle toteutettavista hankkeista) vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Hakamäentie on verkolliseen asemaansa nähden selvästi puutteellinen (1-ajoratainen, tasoliittymät). Väyläkapasiteetin puute on johtanut poikittaisliikenteen ongelmiin koko linjalla keskustasta Kehä I:lle.
- Kaikki Hakamäentien liittymät ovat nykyään tasoliittymiä, jotka ruuhkautuvat pahasti aamuin illoin ja liikenneturvallisuus on huono. Erityisen ongelmallinen tilanne on Hämeenlinnanväylän, Hakamäentien, Vihdintien ja Mannerheimintien liittymässä. Ajoittaisia huippuja aiheuttavat Messukeskuksen ja Hartwall Areenan liikenne. Keski-Pasilan rakentaminen tuo väylälle lisää kysyntää.
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja vaihtoyhteydet ovat huonot.
- Lapinmäentien ja Mäkelänkadun välisellä jaksolla tapahtuu vuosittain noin 15 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta.

HANKE

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

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

- Hakamäentie tunneloidaan noin 320 metrin matkalla Mannerheimintien liittymästä Kivihaan liittymään.
- Mannerheimintien, Ilmalan, Veturitie ja Ratapihan-tien tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi.
- Kevyt liikenne risteää Hakamäentien eritasossa.
- Meluntorjuntaa parannetaan.

Hankkeen toteuttamisen yhteydessä Hakamäentie muuttuu yleiseksi tieksi. Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty joulukuussa 2000 ja suunnittelutilanteen puolesta hanke on valmis toteutettavaksi välittömästi.

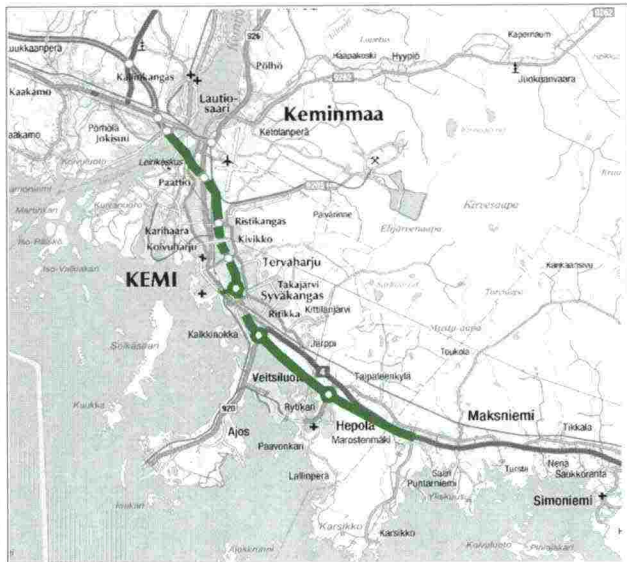
Hakamäentien parantamisesta on päätetty, sen rakentaminen alkoi kesällä 2006 ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

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

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuus on 100 M€. Valtion osuus kustannuksista on 66 % ja Helsingin kaupungin 34 %. Hankkeen H/K-suhde on 2,9.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, joka välittää suurimman osan Lappiin ja Pohjois-Ruotsiin sekä Norjaan suuntautuvasta liikenteestä. Valtatie 4 kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-tieverkkoon.
- Kemin kohdalla valtatie 4 toimii myös tärkeänä Kemi - Tornio -kaupunkiseudun liikenteen välittäjänä ja pääväylänä.
- Nykyinen liikennemäärä kohteen eteläpäässä on 7600 autoa/vrk (Maksniemi - Veitsiluodon th) ja Veitsiluodon – Siikalahden liittymien välillä 10100 autoa/vrk. Nykyisen moottoriliikennetien eteläpäässä (Ajoksen th - Tervaharju) liikennemäärä on noin 7100 autoa/vrk ja pohjoispäässä noin 11430 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 1,4-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Valtatien 4 suunnitteluosuudella tapahtui vuosina 2001 – 2005 yhteensä 18 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli kaksi henkilöä. Suunnitteluosuus kuuluu kuolematiheysluokkaan valtakunnan vaarallisimpiin tiejaksoihin (luokka 5).
- Nykyisen moottoriliikennetien pahimmat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat ovat:
 - moottoritien kaventuminen yksiajorataiseksi Kemijoen kohdalla eritasoliittymän alueella
 - ramppliittymien huono toimivuus, mikä johtuu kiihdytyskaistojen puuttumisesta
 - huonot ohitusmahdollisuudet
 - valtatie epäjatkuvuus alueen eteläosassa

HANKE

Valtatie 4 parannetaan moottoritieksi välillä Kemi-joki - Ajos sekä rakennetaan uusi moottoritieosuus välillä Ajos - Marostenmäki. Parannettavan valtatie pituus on yhteensä 17,9 km. Hanke sisältää mm. seuraavat toimenpiteet:

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

Hankkeen tiesuunnitelmat on hyväksytty.

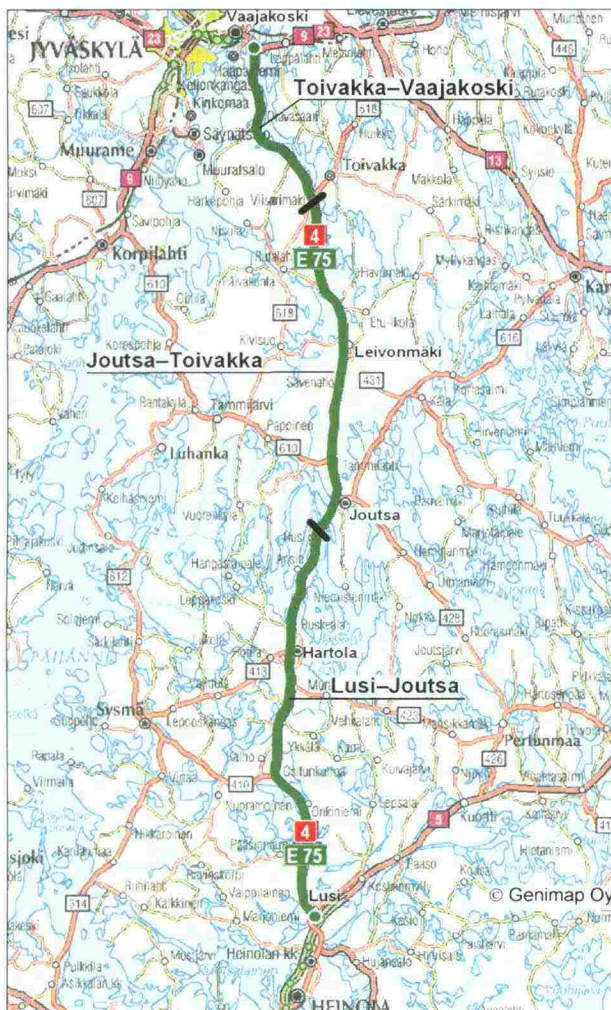
Hankkeen toteuttaminen on aloitettu vuonna 2007 ja se valmistuu kokonaisuudessaan liikenteelle vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

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

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuus on noin 74 M€ ja H/K-suhde on 2,2. Laskelma ei sisällä Isohaaran ja Vähähaaran siltoja, jotka on huomioitu aikanaan Kemi – Tornio moottoritiehankeessa.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä sekä osa TEN-verkkoa. Se on valtakunnan tavaraliikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten pääväyliä pohjois-eteläsuunnassa ja kuuluu valtakunnallisesti merkittävien liikenneväylien runkoverkkoon.
- Lusi – Vaajakoski tiejakson pituus on noin 110 km. Keskimääräinen vuorokausiliikenne osuudella on 5000–7300 autoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus (725–1345 ajon/vrk) on 12–19 % (arkisin 16–25 %). Kesäkaudella liikenne on vilkkaimmillaan yli 9300 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan noin 40 % vuoteen 2030 mennessä.
- Tie on kaksikaistainen moniongelmainen valtatiejakso. Liikenneturvallisuutta heikentäviä ongelmia ovat huono geometria sekä kapeus, kevyen liikenteen väylien vähäisyys ja yksityistie liittymien suuri määrä. Tierakenteen kunto on heikko sekä melu- ja pohjavesisuojaukset ovat puutteellisia.
- Ohitusmahdollisuuksia on vähän ja jonoja muodostuu helposti. Valtatien leveys ei ole päätielle kuuluvalla tasolla. Tien päällysteleveys on useilla tieosilla vain 8 m.

- Tiejaksoilla tapahtui vuosina 2003–2007 keskimäärin noin 81 onnettomuutta/vuosi, näistä 3 oli kuolemaan johtanutta ja 17 henkilövahinkoon johtanutta. Onnettomuuksissa kuoli 3 ja loukkaantui 27 henkilöä keskimäärin vuosittain.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asumisviihtyisyys).
- Tie sivuaa Hartolan ja Joutsan kirkonkylien keskuksia sekä useita pienempiä kylätaajamia, joiden kohdilla liittymä- ja kevytliikennejärjestelyt ovat puutteellisia ja poikittaisliikenne turvatonta.

HANKE

Hankkeen 1. vaihe sisältää seuraavia toimenpiteitä:

- Uutta tietä rakennetaan osuuden pohjoispäässä Kanavuoren ja Viisarimäen välillä sekä tiejakson jyrkempiä mutkia oikaistaessa Lusin ja Hartolan välillä yhteensä noin 28 kilometriä.
- Tielle rakennetaan 18 ohituskaistaa, joista 12 on kohdakkain (6 ohituskaistaparia). Ohituskaistoja tulee keskimäärin neljän kilometrin välein.
- Lisäksi parannetaan tärkeimpiä liittymiä, rakennetaan uusia alikulkukäytäviä ja kevyen liikenteen väyliä, vähennetään yksityistiejärjestelyjen avulla liittymien määrää, parannetaan tiegeometriaa sekä tehdään melu- ja pohjavesisuojausta.
- Kaikki maanteiden liittymät ja muut merkittävät liittymät valaistetaan.

Hanke toteutetaan kolmena urakkakokonaisuutena sekä erillisenä päällystysurakkana, jossa tehdään viimeinen SMA-päällyste. Koko hankkeen osalta suunnitelmat ovat valmiita vuonna 2009.

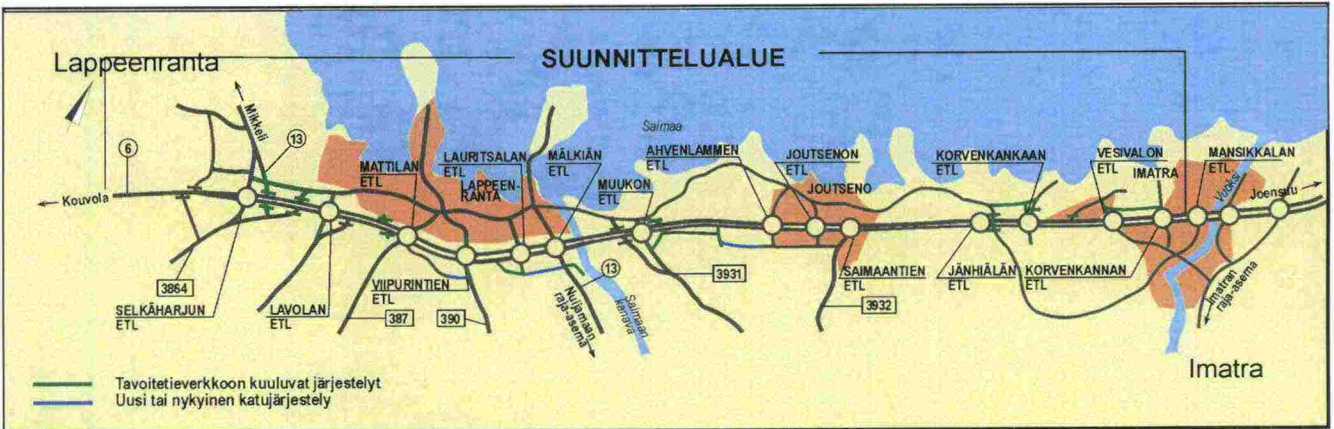
Hankkeen toteuttaminen on aloitettu kesällä 2007 (1. urakkavaihe Lusi - Hartola). Syksyllä 2008 käynnistyy 2. urakkavaihe Viisarimäki - Kanavuori ja koko tiejakso valmistuu liikenteelle vuonna 2011.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat ohitusosuuksien lisääntyessä, liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa.
- + Tavaraliikenteen kustannustehokkuus ja toimitusvarmuus lisääntyvät liikenteen sujuvuuden paranemisen myötä.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät vuodessa arviolta 5,3 onnettomuudella, kuolleiden määrä vähenee 1-2 henkilöä vuodessa.
- + Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja ja parantaa paikallisen liikenteen olosuhteita.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.

Hankkeen sopimusvaluutus on 75 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde on 1,7. Sopimusvaluutuksen korottamisesta 20,5 M€:lla kustannustason nousuun perustuen on tehty esitys (kolmas lisäbudjetti 2008), jotta työ olisi mahdollista toteuttaa suunnitellulla tavalla.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailureiteistä. Tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on jatkuvasti kasvamassa.
- Lappeenranta – Imatra –alueella on maan merkittävin puuteollisuuskeskittymä. Valtatie 6 toimii alueen kuljetusten sekä kaupunkiseutujen välisten työ- ja asiointimatkojen pääväylänä.
- Lappeenranta, Joutseno ja Imatra muodostavat yhdessä Etelä-Karjalan ydinalueen, jossa asuu 70 % maakunnan väestöstä. Vireillä on myös hanke kuntien yhdistämisestä.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat pääteiden suurimpia (kolminkertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon). Vuosina 2000 - 2004 osuudella tapahtui 50 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 9 ja loukaantui 81 ihmistä.
- Pääosin 2-kaistainen valtatie on vilkasliikenteinen (KVL 10 000 - 14 600 ajon./vrk), josta raskaan liikenteen osuus on 13,5 %. Ennusteen mukaan liikenne kasvaa 30 - 45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenne ruuhkautuu varsinkin Lappeenrannassa valtatie 13 liittymässä Selkäharjussa sekä välillä Mattila - Muukko, joissa ruuhkaliikenteen osuus on yli 10 %.
- Tie sijaitsee pääosin vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla. Pohjavesisuojauksia ei ole ja meluhaittoja aiheutuu noin 500 asukkaalle.

HANKE

Hanke alkaa Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyy Imatralla Mansikkalan liittymään. Hankkeen pituus on 44 km ja siihen sisältyy seuraavat toimenpiteet:

- Sekaliikennetie (100 km/h) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikalla nelikaistaiseksi.
- Tietyyppi 2+2 kaistaa; pääosin kapea keskikaista, Joutsenon molemmin puolin pelkkä keskikaide.
- Tieosuudelle vain eritasoliittymiä (yhteensä 15, joista 6 uutta ja nykyisiä 9 liittymää parannetaan).

- Laajat katu- ja yksityistiejärjestelyt.
- Joukkoliikenteelle 12 pysäkkiä ja niille yhteydet.
- Jatkuva kevyen liikenteen yhteys koko välille.
- Riista-aidat Selkäharjun alueelle sekä väleille Muukko – Joutseno ja Joutseno – Korvenkangas.
- Meluntorjuntatoimenpiteitä 20 km:n matkalla.
- Pohjaveden suojaus ensimmäisen luokan pohjavesialueille Joutsenossa ja Lappeenrannassa (yhteensä 13 km).
- Suurille erikoiskuljetuksille osin uusi reitti.
- Liikenteen seurantajärjestelmä koko välille ja muuttuva liikenteen ohjaus Lappeenrantaan.

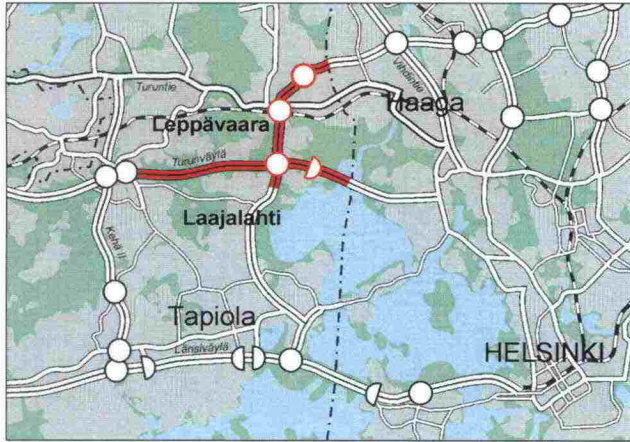
YVA on valmistunut vuonna 2002 ja yleissuunnitelma vuonna 2003. Kolmessa osassa tehty tiesuunnitelma on hyväksytty väleillä Kärki - Mattila ja Mattila - Muukko ja hyväksyttävänä välillä Joutseno - Imatra. Hankkeen rakentaminen on aloitettu vuonna 2007 ja osuus avataan kokonaisuudessaan liikenteelle vuonna 2012.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi ja ruuhkat poistuvat.
- + Elinkeinoelämän edellytykset ja työmatka-, tavaraj- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille, jolloin alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus parane huomattavasti. Erityisesti kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien riski pienenee. HEVA -onnettomuuksien määrä vähenee noin 11 vuodessa.
- + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee merkittävästi ja melualueilla asuvien ihmisten määrä vähenee 150:llä.
- + Saimaan vanhan kanavan kohdalla kulttuuriympäristö kohenee uusien siltojen ansiosta.

Hankkeen kustannusarvio on noin 177 M€ ja H/K-suhde 1,6.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja samalla Suomen vilkkaimmin liikennöity tie. Leppävaaran kohdalla kulkee arki-vuorokautena 65 000 autoa ja kehää risteävällä Turunväylällä (vt 1) 63 000 autoa. Ennusteet vuodelle 2020 ovat 1,5-kertaisia eli suurimmillaan selvästi yli 100 000 autoa/vrk.
- Leppävaara on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja poikittaisen Jokerilinjan risteyksessä. Vaihtoyhteyksiä palvelevat pysäkki-järjestelyt valmistuivat Kehä I:lle syksyllä 2002. Kehä I toimii myös jatkuvasti kasvavan Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä. Suur-Leppävaaran alueella on 57 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa, joista noin puolet sijaitsee tiiviillä kaupunkialueella Kehä I:n tuntumassa.
- Kehä I Turunväylän pohjoispuolella on tukkoisin pullonkaula pääkaupunkiseudulla. Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja ilta-päivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minuutteja (noin 2 milj. ajoneuvotuntia/v). Turunväylällekin muodostuu säännöllisesti seisovia jonoja. Viivytykset kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
- Turun moottoritien sekä kaikkien kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Kehä I:n onnettomuustiheys on 2-kertainen ja onnettomuusaste 1,4-kertainen muihin kaksiajorataisiin teihin nähden.
- Suuresta liikenteestä aiheutuu merkittävä meluhaitta tiheään rakennetulla alueella. Ennustetilanteessa 55 dBA:n melualueella asuisi noin 600 ihmistä. Pysähtelevän liikenteen päästöt vähentävät asuinviihtyisyyttä.

HANKE

Kehä I:n parantaminen Turunväylältä Helsingin kaupungin rajalle (n. 3,3 km). Turunväylää parannetaan Kauniaisten liittymän ja Helsingin rajan välillä noin 4 km.

Hankkeen sisältö on seuraava:

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

Hankkeen rakentaminen on aloitettu vuonna 2007 ja osuuden on tarkoitus valmistua kokonaisuudessaan liikenteelle vuonna 2012.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

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

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuutus on noin 165 M€ (sis.alv.). Valtion osuus kokonaiskustannuksista on 61 % ja Espoon 39 %. Hankkeen H/K-suhde on 5,7.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Vaalimaa on Suomen ja Venäjän välisen rajan suurin rajanylityspaikka. Vuonna 2007 2,71 miljoonaa matkustajaa ja 1,26 miljoonaa ajoneuvoa ylitti rajan Vaalimaalla.
- Vaalimaan rajanylityspaikka sijaitsee EU:n ulkorajalla ja on erittäin tärkeä Suomen ja Venäjän välisen kaupan ja elinkeinoelämän kuljetuksille.
- Rajan ylittävä vuorokausiliikenne on noin 3400 ajoneuvoa, josta raskasta liikennettä on noin 36 %. Keskimäärin 1233 rekkaa ja kuorma-autoa ylitti rajan päivittäin vuonna 2007.
- Tavaraliikenne on kasvanut viime aikoina 20 - 30 % vuodessa, ja kasvun odotetaan jatkuvan lähivuosina 10 - 15 % vuodessa. Henkilöliikenne on kolminkertaistunut kymmenessä vuodessa.
- Nykyisin lähes päivittäiset, rajanylitystä odottavat rekkajonot aiheuttavat jopa 50 - 60 km:n pituisina ruuhkautumista sekä liikenneturvallisuus- ja ympäristöongelmia. Jonopituus on keskimäärin 22 km.
- Rekkajonojen vähentämiseksi on rajanylityspaikalla kuorma-autojen odotusaluetta laajennettu 160-paikkaiseksi vuonna 2004.
- Lisäksi on Vaalimaan ja Virojoen välille rakennettu kevyen liikenteen väylä sekä 6 kilometrin matkalle raskaan liikenteen odotuskaista.
- Raskaalle liikenteelle on käytettävissä vuorotnumerjärjestelmä. Piennarlevennykset, tievalaistus sekä muuttuva liikenteenohjausjärjestelmä valmistuivat Haminan Lelusta Virojoelle vuoden 2008 alkupuolella.

HANKE

Hankkeen tavoitteena on ohjata rajanylityspaikalle jonottavat rekat valtatieltä sivuun rakentamalla niille erillinen rekkaliikenteen odotusalue.

- Odotusalue mitoitetaan noin tuhannelle Venäjälle menevälle kuorma- ja rekka-autolle. Pysäköintitapa on vinopysäköinti noin 50 rekan lohkoissa. Lohkoja on yhteensä 20.
- Alueelle johtavat tiet ovat yleisiä teitä.

Tiesuunnitelma on hyväksytty 2008 eikä siitä ole valitettu. Alueen osayleis- ja asemakaavasta on valitus hallinto-oikeudessa. Rakennussuunnitelma valmistui huhtikuussa 2008.

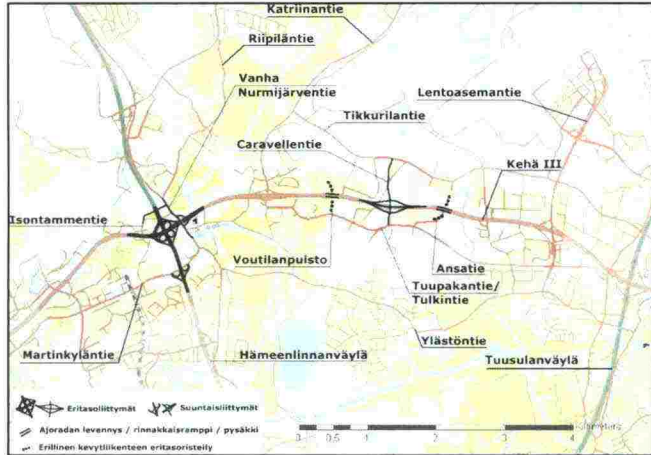
Rakennustyöt voidaan aloittaa kaavavalituksen käsittelyn jälkeen. Hallinto-oikeus on 1.10.2008 hylännyt osayleis- ja asemakaavasta tehdyt valitukset. Päätöksestä on valitusoikeus KHO:een. Hankkeelle on tehty rahoituspäätös valtion vuoden 2008 talousarviossa, mutta rakentaminen alkaa aikaisintaan v. 2009 alussa.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Lyhentää 30 km:llä rekkajonojen ja kuorma-autojen jonoa valtatiellä 7.
- + Vähentää valtatie ruuhkaisuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta.
- + Raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät rekkajonojen siirtyessä pois valtatie varresta.

Hankkeen kustannusarvio (sopimusvaltuus) on 24 M€ (ind.150), johon sovitetaan hankkeen toteuttamisen laajuus ja palvelutaso.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä III:n liikennemäärä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välisellä osuudella on arkisin 70 000 autoa/vrk ja välillä Hämeenlinnanväylä – Vihdintie 50 000 autoa/vrk. Liikennemäärän arvioidaan kasvavan lähes 50 % vuoteen 2030 mennessä.
- Nykyisin nopeustaso Pakkala – Tuupakka – Petikko välillä vaihtelee iltahuipputunnin aikana arviolta 35–50 km/h:n välillä. Ruuhkatuntien liikenteen ajonopeudet romahtavat päivittäin jaksoilla olevien liikennevalo-ohjattujen liittymien kapasiteetin riittämättömyydestä johtuen.
- Kehä III:n suuret liikennemäärät ja tarkastelujakson valoliittymät aiheuttavat sekä toiminnallisia että turvallisuusongelmia. Kehä III:n suunnittelujaksolla tapahtuu keskimäärin 12 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

HANKE

Väylärakentamisen osalta hankkeen sisältö on:

- Tasoliittymät **välillä Raappavuorentie – Lentoasemantie** poistetaan ja rakennetaan välttämättömimmät eritasojärjestelyt.
- **Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n eritasoliittymään** rakennetaan idästä etelään kääntyvälle suurelle liikennevirralle puolisuora ramppi ja muille kääntyville virroille silmukkarampit, sekä näihin liittyvät rinnakkaisrampit.
- **Vantaanlaakson eritasoliittymä** muutetaan suuntaisliittymäksi itään.
- **Kalliosolan eritasoliittymä** toteutetaan yksinkertaisena. Liittymään järjestetään korkealuokkainen pysäkkipari.
- **Erilliset kevyen liikenteen alikulut** rakennetaan **Voutilanpuiston ja Ansatie** kohdalle.

Ehdotuksen Kehä III:lle ja Hämeenlinnanväylälle kohdistuvien parantamistoimien rakentamiskustannusarvio on noin 47 M€ (ind. 150).

Kehä III:n liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi sekä tiellä vallitsevien olosuhteiden tunnistamiseksi toteutetaan **Turunväylän ja Vuosaaren välille** keli- ja liikennetilanteen mukaan automaattisesti muuttuva varoitus- ja tiedotusjärjestelmä vuonna 2008. Liikenteenhallintajärjestelmän investointikustannukset ovat noin 3 M€.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan, kustannukset noin 1 M€. Joukkoliikenteen kannalta on hyvin tärkeää, että poikittaisen joukkoliikenteen matkajat ovat kilpailukykyisiä henkilöautoliikenteen kanssa koko Kehä III:n korridorissa. Koko liikennejärjestelmän kannalta pyritään siihen, että joukkoliikenteen ajoajat olisivat yhtä lyhyet kuin henkilöautoliikenteen sekä matkustajille edullisemmat käyttä.

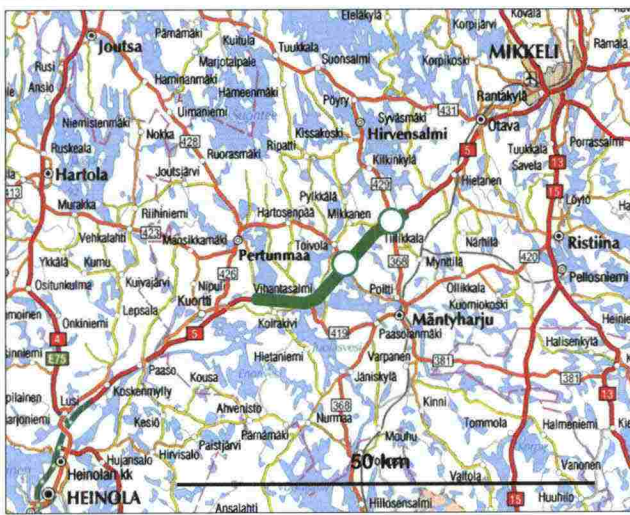
Hankkeen rakennussuunnitelma ja tarjouspyyntöasiakirjat valmistuvat maaliskuussa 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + **Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden** arvioidaan toimenpiteiden vaikutuksesta paranevan siten, että ajonopeudet osuudella Hämeenlinnanväylä – Pakkala ruuhka-aikoina ovat vuoden 2015 tilanteessa tasolla 65 - 75 km/h, kun ne nykyisin ovat keskimäärin 35 - 50 km/h tasolla.
- + **Liikenneturvallisuuden** parantuessa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee 30 %. Nykyisin HEVA -onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 12,4 vuodessa ja vähenemä on arviolta 3,8 HEVA -onnettomuutta vuodessa.
- + **Joukkoliikenteen** nopeuttamistoimenpiteet kohdistuvat sinne, missä ne nopeuttavat joukkoliikenteettä tehokkaimmin. Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä nostamalla joukkoliikenneosuutta poikittaisilla matkoilla ja vähentää samalla henkilöautojen määrää myös Kehä III:lla. Nopeuttamistoimenpiteillä on pidempiaikaisia vaikutuksia ja ne edistävät joukkoliikenteen käyttöä.
- + **Kevyen liikenteen** turvallisuus ja olosuhteet ylipäätään paranevat merkittävästi uusittavien pysäkkijärjestelyjen ja mm. uusien rakennettavien kevyen liikenteen alikulujen myötä.

Kehä III:n kehittämisen 1.vaiheen toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat noin 50 M€ (ind. 150) ja H/K-suhde on noin 8, johtuen maltillisista investoinneista ja suurista aika- ja onnettomuuskustannusäästöistä.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 on itäisen Suomen pääväylä, joka on Heinolan ja Mikkelin välillä pääosin parannettu korkeatasoiseksi valtatieksi. Parantamatta on kuitenkin välillä Koirakivi - Hurus kolme mäkiä, mutkaista ja kapeaa (tien leveys 8 m) osuutta, joiden yhteispituus on noin 15 km. Osuuksien näkemäolosuhteet ovat huonot ja turvallinen ohittaminen mahdotonta.
- Nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 7 000 autoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on noin 12 % (arkisin lähes 18 %).
- Kesäviikonloppuisin liikennemäärä on yli kaksinkertainen keskimääräiseen verrattuna ja tällöin liikenne ruuhkautuu. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on selvästi yli puolet.
- Vihantasalmen molemmin puolin on rakennettu ohituskaistat ja kaksi eritasoliittymää. Toivolan ja Tiilikkalan välillä on nykyistä tietä parannettu kahdella ohituskaistalla.
- Tiejakson kuoleman- ja henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys on suurempi kuin haja-asutusalueen päätteillä keskimäärin. Liikennekuolemia tapahtuu noin yksi ja henkilövahinko-onnettomuuksia viisi vuodessa.
- Alueella on haja-asutusta ja jonkin verran tienvarsipalveluita. Vesistöjen rannoilla on runsaasti loma-asutusta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Väli Koirakivi - Hurus (24 km) rakennetaan runkotietasoiseksi, jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi myös jo aiemmin parannetulla Vihantasalmen kohdalla.
- Nopeustaso on 100 km/h lukuun ottamatta Vihantasalmen sillan kohtaa.

- Parantamattomat tiejakso väleillä Koirakivi - Karankamäki, Mäntysenlampi - Toivola ja Tiilikkala - Hurus rakennetaan pääosin uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Tielle rakennetaan kuusi uutta ohituskaistaa ja neljä nykyistä parannetaan. Ohituskaistojen väliin jää lyhyitä 2-kaistaisia keskikaiteellisia tiejaksoja, joilla ohittaminen on kielletty.
- Tien kokonaisleveys ohituskaistan kohdalla on 15,75 m ja kaksikaistaisella osuudella 12,5 m.
- Koirakiveen, Mäntymotellin kohdalle, Toivolaan ja Uutelaan rakennetaan eritasoliittymät. Lisäksi rakennetaan kahdeksan uutta alikulkua, joista yksi riista-alikulkuna Tiilikkalaan.
- Valtatien varteen muodostuu lähes yhtenäinen rinnakkaistie pääosin yksityistienä ja osin yleisenä tienä. Liittymistä valtatiehen helpotetaan alikulkujen kohdilla seitsemällä suuntaisliittymällä.
- Tievalaistus rakennetaan välille Koirakivi - Vihantasalmi sekä Uutelan ja Toivolan eritasoliittymäalueille. Uusien ohituskaistojen kohdalle rakennetaan riista-aidat.
- Lähes koko matkalla päätien suuntaiset rinnakkaistiet tarjoavat kevyelle liikenteelle ja hitaalle maatalousliikenteelle erillisen reitin.

Lusi - Mikkeli välille on laadittu toimenpideselvitys vuonna 2004, joka on hyväksytty vuonna 2005. Tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2006 ja hyväksytty vuonna 2007. Päätöksestä tehdyt valitukset käsiteltäneen v. 2008 aikana. Täydennyssuunnitelmat rakentamista varten valmistuvat syksyllä 2008.

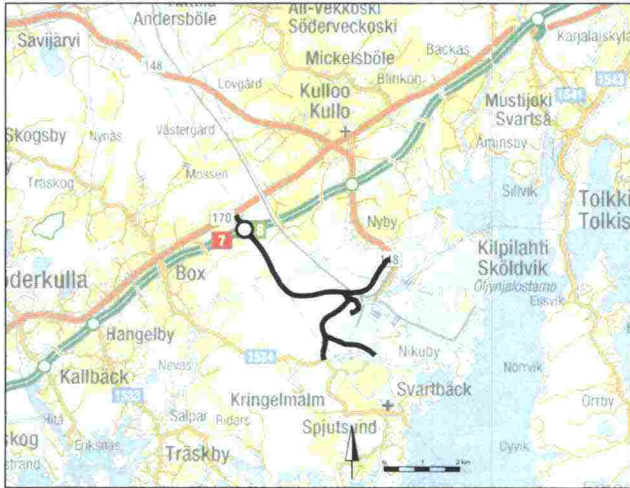
Hankkeen toteutuksesta on päätetty ja rakentamisen aloitetaan vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien palvelutaso paranee ohituskaistojen ansiosta. Valtatielle liittyminen ja sieltä poistuminen helpottuvat.
- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi. Erityisesti vakavien ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski pienenee. Hankkeen arvioidaan vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksia 1,1 onnettomuutta vuodessa ja liikennekuolemia 0,2 kuollutta /vuosi.
- + Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat rinnakkaistiejärjestelyjen ja uusien alikulkujen myötä.
- + Hanke parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä alueen kunnissa ja edesauttaa palvelutoimintojen kehittymistä. Maankäytölle ja ympäristölle ei aiheudu merkittäviä haittoja.
- Tiejärjestelyjen alle jää metsäluontoa.

Hankkeen kustannusarvio on noin 42 M€ (ind.150) ja H/K-suhde on 1,7.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Kilpilahden teollisuusalueen ja öljynjalostamon häiriötön toiminta on tärkeää sekä alueen teollisuudelle että koko valtakunnan energianhuollolle. Alueelle johtaa nykyisin ainoastaan yksi kelvollinen tieyhteys päätieverkolta, jolla tapahtuva onnettomuus estää alueelle tai alueelta pois pääsyn.

Muita ongelmia ovat:

- Alueelle tarvitaan toinen kunnollinen tieyhteys pelastus- ja evakuoitotoimien turvaamiseksi onnettomuustilanteissa, jolloin nykyinen tieyhteys voi olla poissa käytöstä. Liikenne-este nykyisellä tiellä merkitsee välitöntä vaaratilannetta teollisuusalueella, jonka taloudelliset seuraamukset voivat olla merkittäviä.
- Vaarallisten kemikaalien osuus teollisuusalueen kuljetuksista on erittäin korkea.
- Yleinen liikenne kulkee tehdasalueella palo- ja räjähdysvaarallisia aineita sisältävien laitosten ja putkistojen ohitse. Teollisuusalueen läpi kulkeva liikenne tulisi turvallisuus- ja valvontasyistä ohjata alueen ulkopuolelle.
- Liikenne nykyisellä tiellä on vilkasta (keskimäärin 7 600 ajon./arkivrk.) ja raskaan liikenteen osuus tien kokonaisliikenteestä on poikkeuksellisen suuri (20 %). Liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 12 400 ajon./vrk.
- Työmatkaliikenteen ruuhkahuippuina liittymät ruuhkautuvat ajoittain. Liikenteen kasvaessa ruuhkautuminen lisääntyy.

Tarpeen tieyhteydelle synnyttää myös alueen nykyinen ja kehittyvä maankäyttö. Laaditut selvitykset ja turvallisuusasiantuntijoiden lausunnot osoittavat, että alueelle tarvitaan kaksi toimivaa liikenneyhteyttä ja että tehdasalue on suljettava yleiseltä liikenteeltä.

HANKE

- Tehdään uusi alueen turvallisuusvaatimusten mukainen yhteys Kilpilahden teollisuusalueelle maantieltä 170 rautatien länsipuolelta. Uusi yhteys jatkuu teollisuusalueen ulkopuolella maantielle 148. Samalla rautatien tasoristeykset saadaan pois.
- Uusi Kilpilahden eritasoliittymä valtatielle 7.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös on laadittu 31.1.2008. Hankkeen toteuttamisesta on päätetty ja rakentaminen alkaa vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieyhteyksillä turvataan pelastus- ja evakuoitotoimet Kilpilahden alueella sekä vähennetään onnettomuudesta aiheutuvia taloudellisia riskejä.
- + Energiahuollon sekä muiden taloudellisesti ja yhteiskunnallisesti tärkeiden toimintojen ylläpitämiseen tarvittavien kuljetusten, kuten sairaaloiden käyttämä happi ja typpi sekä polttoainoiden hätäkuljetukset; toimintavarmuus paranee.
- + Teollisuusalue voidaan aidata, joka parantaa alueen sisäisen liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä alueturvallisuutta.
- + Liikenteen sujuvuus paranee. Työmatkaliikenteen aiheuttama ajoittainen ruuhkautuminen vähenee.
- + Alueen tavoitettavuus paranee ja alueen teollisuuden kuljetuksille aiheutuvat viivytykset vähenevät.
- + Vaarallisten kemikaalien kuljetuksiin tms. liittyvien onnettomuuksien riski pienenee oleellisesti.
- + Tieyhteys mahdollistaa alueen maankäytön kehittämisen maakuntakaavan periaatteiden mukaisesti.
- + Uusi tieyhteys mahdollistaa joukkoliikenteen järjestelyiden tehostamisen.
- Teollisuusalueen läpi kulkevaa yksityistietä pitkin kulkee edelleen yleistä liikennettä, kuitenkin lupajärjestelyin.

Hankkeen kustannusarvio on noin 25 M€ (ind.150). Hankkeen kustannusjako ja rahoitusmenettely eri tahojen kesken sovitaan erikseen. Hankkeen H/K-suhde on 1,6.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää ja toimii Vaasan pohjoisena sisään tulotienä. Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänkylän taajamassa. Taajaman maankäyttöratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan.
- Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta kehittävät maankäyttöään voimakkaasti valtatie välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee mm. kaksi supermarketia, muita liikkeitä sekä suuri urheiluhalli - Botniahalli. Liikealueen lisäksi läheisyyteen on suunnitteilla ja osin jo rakenteilla kuntien yhteinen noin 6000 asukkaan Bölen asuntoalue.
- Osuuden pohjoisosassa sijaitsee voimakkaasti kasvava Lintuvuoren teollisuusalue ja Stormossenin seudullinen jätekeskus.
- Valtatien liikennemäärä kohteessa on 9 000 - 15 000 ajon./vrk (KVL 2007). Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä.
- Tiejaksolla on vuosina 2003 - 2007 tapahtunut keskimäärin 6,6 henkilövahinkonnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksissa on kuollut kaksi ja loukkaantunut 45 henkilöä. Onnettomuusmäärä on lähes 3-kertaistunut lyhyellä aikajaksolla. Liikenneonnettomuudet ovat kasautuneet tasoliittymiin.

- Osuudella on 7 liikennevalot. Lähes 40 %:lla osuudesta on 60 km/h nopeusrajoitus.
- Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ajamaan ruuhkassa tai jonossa.
- Nykyinen liikenne aiheuttaa ongelmia asutukselle sekä maisema- ja taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Väliille Kotiranta - Stormossen rakennetaan ohikulkutie noin 7,3 km:n matkalle. Tien poikkileikkaus on nelikaistainen.
- Osuudelle rakennetaan 4 eritasoliittymää.
- Lisäksi rakennetaan tarvittavat tie- ja katu-järjestelyt sekä kevyen liikenteen väylät ja tarvittavat pohjavesi- ja melusuojaukset.

Hanke on Vaasan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todettu tieliikenteen ykköshankkeeksi.

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi valmistui alkuvuodesta 2008. Yleissuunnitelman laadinta on käynnissä.

Tie- ja rakennussuunnitelmat valmistuvat niin, että hanke on suunnitelmien puolesta aloitettavissa syksyllä 2010.

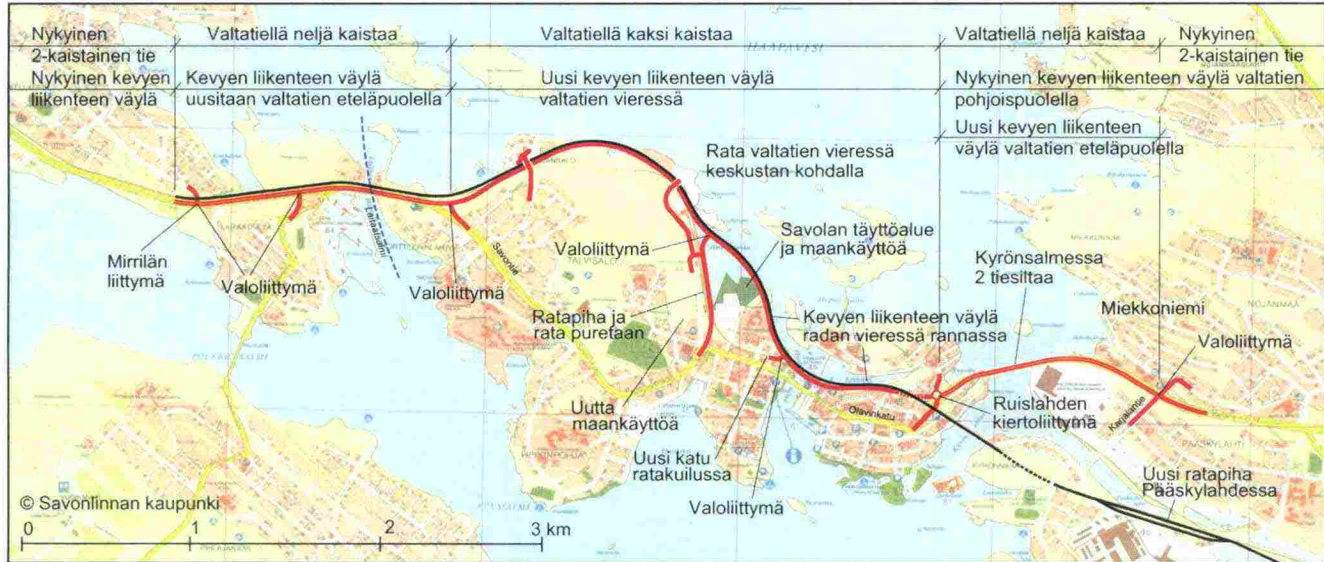
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenneturvallisuus paranee.
- + Nykyisen valtatie estevaikutus taajamassa vähenee merkittävästi.
- + Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Vähentää pohjavesi- ja meluhaittoja.
- + Mahdollistaa Kivihaan, Sepänkylän, Lintuvuoren ja Stormossenin maankäytön kehittämisen suunnitellulla tavalla.

Hankkeen kustannusarvio on noin 50 M€ (ind.150) ja H/K suhde noin 2,6.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 14 on osa keskeisen Suomen poikittaisyyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Tie kulkee Savonlinnan keskustan läpi katuverkossa.
- Pääväylien liikennemäärät ovat 14 000 – 23 000 ajon./vrk. Vuoden 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 23 000 – 31 000 ajon./vrk.
- Päivittäiset ruuhkat lisääntyvät ja korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avaamisen aikana (noin 550 krt/vuosi) autojen tukkivat valtatie salmen itäpuolella ja keskustan puoleisen katuverkon.
- Liikenneturvallisuus on erittäin huono. Osuudella tapahtuu keskimäärin 15 HEVA-onnettomuutta vuodessa, joista pääosassa (2/3) kevyt liikenne mukana. Liikenteen ympäristöhaitat ovat asukkaiden riesana. Melualueella (>55 dB) asuu 3 500 ihmistä.
- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä, nauhamainen kaupunkirakenne venyy entisestään ja lisää liikenneongelmia.
- Kaikki raskas liikenne pääkaduilla, jolla on jyrkkiä mäkiä ja ahtaita risteyksiä. Ruislahdessa rekoja varten on vaarallinen kiertotie. Vaarallisten aineiden kuljetukset keskustan läpi aiheuttavat suuronnettomuusrisin.
- Vesiliikenteen osalta nykyinen Kyrönsalmen syväväylä on navigoitavuudeltaan Saimaan syväväylästä vaarallisimpia kohtia. Väylää käyttää vuosittain noin 2 000 rahtialusta ja raakapuuproomua. Kuljetusten määrä on yhteensä noin 1,5 milj. tonnia. Lisäksi väylää käyttävät matkustaja-alukset ja huviveneet.

HANKE

- Parannettavan teosuuden pituus Savonlinnan keskustassa välillä Mirrilä – Miekkonieni on noin 7 km. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:
- Valtatie rakennetaan 4-kaistaiseksi Mirrilän ja Savontien liittymien välillä (1,7 km). Laitaatsalmeen rakennetaan uusi syväväylä.
 - Keskustan pohjoisrannalle uusi kaksikaistainen valtatie katujärjestelyineen (3,5 km).
 - Kyrönsalmeen toinen silta ja valtatie nelikaistaiseksi Miekkonieni asti (1,7 km).

- Pääliittymät katuverkkoon tehdään tasoliittyminä liikennevaloin. Laajat kevyen liikenteen järjestelyt, risteämiset valtatie kanssa eritasossa, melusuojaukset.
- Ratapihan ja aseman siirto keskustan itäpuolelle Pääskylahteen sekä radan siirto keskustan kohdalla valtatie varten.
- Kyrönsalmen avattavan maantiesillan liikenteen hallintaa helpottava liikenteenohjausjärjestelmä.

Hankkeeseen sisältyy vesiliikenteelle uuden syväväylän avaaminen Laitaatsalmeen, joka edellyttää Laitaatsalmen maantietä ja rautatiesiltojen uusimista ja tiejärjestelyjä. Tarvitavat tie- ja väyläsuunnitelmat laaditaan yhteistyössä Tiehallinnon, Merenkululaitoksen ja Ratahallintokeskuksen kesken. Yleissuunnitelma MKL:n vetämänä valmistuu 2009.

Tiesuunnitelma välille Laitaatsalmi – Miekkonieni on hyväksytty 2003. Rakennussuunnitelmat valmistuvat syksyllä 2009. Osuuden toteuttaminen alkaa vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat. Pääkatujen liikenteestä puolet siirtyy uudelle valtatielle.
- + Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä (vähemmän 10 onn./vuosi) ja kevyen liikenteen olot paranevat huomattavasti. Uudella valtatiellä arvioidaan tapahtuvan 1,1 HEVA -onnettomuutta/vuosi.
- + Pääkatujen saneeraus. Melusta vähemmän haittaa ja melualueilla 2000 asukasta vähemmän.
- + Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.
- + Kyrönsalmen sillan liikeneruuhkat lievenevät toisen sillan ja muuttuvan ohjauksen ansiosta.
- + Alusliikenteen turvallisuus paranee.
- /+Järjestelyjen alle jää vesialueita. Uuden, laadukkaan ranta-alueen ansiosta nykytilanne paranee.

Koko hankkeen kustannusarvio on 130 M€ (ind.150), josta syväväylähankkeen osuus on noin 40 M€.. H/K-suhde ilman vesiliikenteen hyötyjä on 2,3. Lisäksi tiivistävästä kaupunkirakenteesta saavutetaan yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana H/K:ssa).

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Karjaalle ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä se on pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys. Kirkkonummella kantatie on kunnan alueen tärkein päätie.
- Helsingissä ja Espoossa kantatie on moottoritie (Länsiväylä), mutta Kirkkonummen puolella pääosin levein pientarein varustettu yksiajoraitainen sekaliikennetie.
- Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä kantatien liikennemäärä on Kehä III:n länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 15 000 autoa/vrk. Vuonna 2020 liikenteen ennustetaan olevan Kehä III:n länsipuolella yli 30 000 autoa/vrk ja itäpuolella 22 000 - 27 000 autoa/vrk.
- Huipputuntien aikana liikenne on usein ruuhkautunutta ja liittymissä pääsy tielle erityisesti ruuhka-aikoina on vaikeaa. Liikennevalot Jorvaksessa aiheuttavat jonoja ja huomattavaa viivytystä kantatien liikenteelle.
- Tieosalla on 7 yleisten teiden tasoliittymää ja useita vaarallisia yksityistieliittymiä. Vain kehä III:n liittymä on eritasoliittymä.
- Vuosina 2002 - 2006 tieosuudella tapahtui 33 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 6 ja loukkaantui 38 henkilöä. Lähes puolet onnettomuuksista tapahtui liittymäalueilla.
- Suuret liikennemäärät aiheuttavat melua tien varren asutukselle, melualueella asuu noin 360 henkilöä. Melusuojauksia ei ole.
- Tien suuntaiset kevyen liikenteen väylät puuttuvat.
- Nykyisen tien kunto on paikoitellen huono. Jorvaksen kohdalla on pahoja painumia.

HANKE

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen Munkinmäen eritasoliittymästä nykyisen moottoritien päähän Kivenlahdessa. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Kantatien rakentaminen 2 -ajorataiseksi noin 10 kilometrin osuudelta,
- Uudet Tolsan, Jorvaksen ja Sarvikin eritasoliittymät,
- Inkilän / Kehä III:n eritasoliittymän parantaminen,
- Kevyen liikenteen järjestelyt,
- Rinnakkaistieverkon täydentäminen ja yksityistiejärjestelyt,
- Meluesteitä noin 3 km osuudelle,
- Viher sillan rakentaminen Finnträskin kohdalle.

Koko osuuden Kirkkonummi - Kivenlahti tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2007. Hanke toteutetaan STY -urakkana, jossa palvelun tuottajalle kuuluu suunnittelun ja toteutuksen lisäksi 15 vuoden ylläpito. Urakan hankinta on suunniteltu käynnistettäväksi vuonna 2010, jolloin tieosa voidaan luovuttaa yleiselle liikenteelle vuonna 2013.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso. Hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella. Viidessä vuodessa vältytään noin 20 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Meluesteet vähentävät melualueella asuvien määrää noin 100 asukkaalla verrattuna tilanteeseen ilman meluesteitä.
- + Tien kunto Jorvaksen kohdalla paranee.
- Moottoritie heikentää Tollträsketin suojelukohdetta ja lisää tien estevaikutusta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Hankkeen kustannusarvio on noin 80 M€ (ind.150), joka sisältää Muulon sillan mahdollisen säilyttämisen (noin 4 M€). Hankkeen H/K-suhde on 3,2. Herkkyystarkastelun perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 2,6 - 4,1.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa kansainvälistä E18-tietä ja ns. Pohjolan kolmiota. Tien parantaminen on EU:n priorisoima TEN-verkon kehittämiskohde. Yhteydestä Turusta pääkaupunkiseudun kautta Venäjän rajalle yli puolet on jo nyt moottoriväylätasoista.
- E18-tiellä on Haminan kohdalla liikenteellinen pulonkaula. Se on laatutasoltaan huonoin jakso, koska liikenne joutuu kulkemaan katuverkossa.
- Liikennemäärät ovat valtatiellä 5 500–15 000 autoa/vrk. Liikenteen kasvu on ollut poikkeuksellisen voimakasta. Raskas liikenne on kasvanut 10 vuodessa 65–90 % ja sen osuus vaihtelee 20 - 26 %.
- Liikenne-ennusteen (v. 2030) mukaan nykyverkolla liikennemäärät ovat 15 000–22 200 autoa/vrk. Uuden valtatie liikennemääräksi on ennustettu 12 500–22 200 autoa/vrk.
- Liikenneturvallisuustilanne on huono. Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin viisi ja liikennekuolemia yksi vuodessa eli noin viisi kertaa enemmän kuin maan vilkkailla pääteillä yleisesti.
- Liikenteen sujuvuusongelmat kärjistyvät keskustan kohdan tasoliittymissä, jotka ajoittain ruuhkautuvat.
- Vilkas läpikulkuliikenne ja erityisesti raskas liikenne aiheuttaa Haminan keskustassa paljon melu-, päästö- ja viihtyvyyshaittoja sekä turvattomuutta.
- Liikenteen ongelmat vaikeuttavat maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

HANKE

Hankeeseen sisältyvät seuraavat toimenpiteet:

- Uuden 15 km pituinen moottoritie ohittaa Haminan keskustan pohjoispuolelta. Summan ja Husulan välillä uusi tie sijoittuu nykyisen valtatie 26 käytävään.
- Moottoritien ajosuunnat erottaa kaiteellinen välikais-ta. Nopeustaso on Summa-Husula välillä 100 km/h ja siitä itään päin 120 km/h. Husulassa ja Kolsilassa

moottoritie rakennetaan 0,5 km:n ja 0,2 km:n pituiset tunnelit.

- Hanke sisältää neljä uutta eritasoliittymää (Hamina, Lankamalmi, Ruissalo, Husula) ja tarvittavat rinnakkaistiet. Lelun liittymä hankkeen itäpäässä tehdään välivaiheessa tasoliittymänä, mutta rakennetaan moottoritiehankkeen jatkuessa eritasoliittymäksi. Syrjään jäävät valtatie osat uudistetaan maankäyttöä paremmin palveleviksi sisään-tuloteiksi.
- Kevyt liikenne erotetaan omille väylilleen.
- Asunto- ja virkistysalueet suojataan liikennemelulta. Neuvottoman, Ruissalon ja Summan kohdille tehdään pohjavesi-suojaukset. Ympäristörakentaminen toteutetaan korkeatasoisena.
- Lisänä telematiikan uusiminen Kotka-Hamina välille.

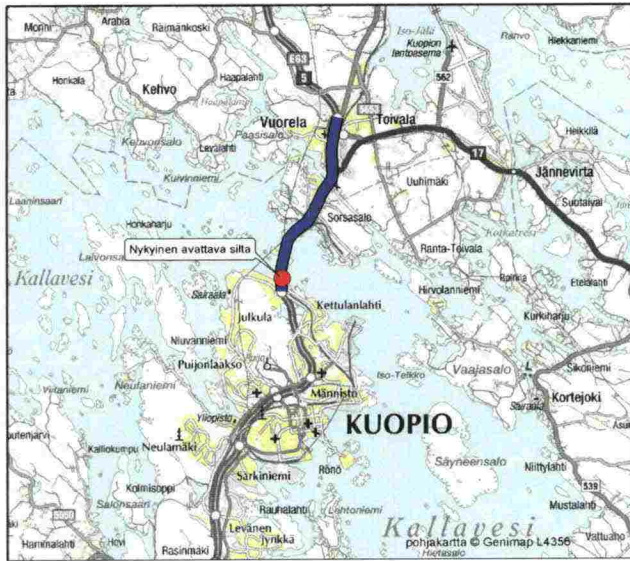
Hankkeelle on laadittu yleissuunnitelma ja lakisääteinen YVA vuonna 1997. Maantielain mukainen yleissuunnitelma on hyväksytty 2007. Haminan kaupunki on hyväksynyt alueen kaavat, mutta päätöksistä on valitettu KHO:een. Tiesuunnitelma valmistuu lokakuussa 2008. Seuraavaksi tehdään rakennussuunnitelma v. 2009. Suunnitelmavalmiuden puolesta rakentaminen voi alkaa vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + E18-tien pahin pullonkaula poistuu ja liikenteen sujuvuus varmistuu pitkälle tulevaisuuteen.
- + Läpikulkeva liikenne siirtyy pois Haminan keskustasta ja sen aiheuttamat melu-, päästö-, tärinä- ja viihtyvyyshaitat paikalliselle asutukselle poistuvat.
- + Ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet ja turvallisuus nykyisellä valtatiereitillä ja sen poikki paranevat olennaisesti.
- + Läpikulkuliikenne ohittaa Haminan ennustetilanteessa 4-7 minuuttia nykytilannetta nopeammin, mikä vähentää raskaan liikenteen kustannuksia.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 7 kpl/v (60 %) ja liikennekuolemat 1,2 kpl/v (80 %).
- + Hanke mahdollistaa nykyisten sisääntulojaksojen kehittämisen maankäytön tarpeiden mukaan.
- + Hanke tukee Haminan yhdyskuntarakenteen ja elinkeinoelämän kehittämistä. Summan - Lankamalmi alueelle voidaan rakentaa laaja kauppakeskittymä. Sataman uudistuvat liikenneyhteydet kytkeytyvät moottoritiehen.
- + Asukkaiden määrä melualueilla vähenee lähes 500:lla. Riski pohjaveden saastumiseen poistuu.
- Pääosin uuteen ympäristöön sijoittuva ohikulkutie aiheuttaa haittoja lähistön asukkaille ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta.
- Tieliikennesuorite ja henkilöautojen ajoneuvokustannukset kasvavat hieman, koska ohikulkureitti pidentää matkaa noin 1,8 km. Tiestön hoito- ja ylläpitokustannukset kasvavat 0,2 milj. euroa/v.

Hankkeen kustannusarvio on noin 170 M€ (ind.150) sisältäen Kotka - Hamina välin telematiikan. H/K-suhte on 1,1. Hankkeella on myös laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 Kuopion kohdalla on koko maan vilkkaimminkin liikennöityjä teosuuksia. Liikennemäärä on 29 000 ajon./vrk. Vuoden 2020 tilanteessa enustettu liikennemäärä on noin 35 000 ajon./vrk.
- Tiejakso on häiriöherkkä sekaliikennetie, jonka molemmin puolin on pitkä moottoritieosuus. Rinnakkaisen tieyhteyden ja pientareiden puuttumisen johdosta hitaat ajoneuvot ajavat päätiellä.
- Kuopio - lisalmi vesiväylä risteää valtatie kanssa Päivärannassa. Läppäsillat avataan noin 300 - 400 kertaa purjehduskaudessa. Sillan koneisto on erittäin huonossa kunnossa ja on tehohoidossa.
- Kevyen liikenteen olosuhteet ovat heikot, koska väylä sijaitsee ajoradan välittömässä läheisyydessä ja se on erotettu ajoradasta vain kaiteella.
- Tiejakson onnettomuustiheys on huomattavan suuri. Vuosina 2000 - 2005 tiejaksoilla tapahtui yhteensä 84 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 17 oli henkilövahinko-onnettomuus.
- Tiejakso on ainoa yhteys Kuopiosta pohjoiseen ja itään eikä todellista varareittiä ole.
- Maankäyttö kehittyy voimakkaasti Päivärannan, Sorsasalonsaaren, Toivalan ja Kuopion lentokentän alueilla.
- Onnettomuudet ja läppäsillan toimivuusongelmat aiheuttavat usein liikennehäiriöitä ja liikenne ruuhkautuu joskus jopa useiksi tunneiksi aiheuttaen merkittävän yleisen turvallisuusrisikin, kun pelastuspalvelunkin liikkumismahdollisuudet tukkeutuvat.

HANKE

Tiesuunnitelma sisältää valtatie 5 parantamisen 5 km:n matkalta ja yhteyksien parantamisen Kuopion lentokentälle.

Tärkeimpiä parannustoimenpiteitä ovat:

- Valtatie 5 muutetaan moottoritieksi ja sen poikkileikkaus levennetään moottoritielevyyteen. Valtatie linjausta ja eritasoliittymiä parannetaan.
- Tieosuuden itäpuolelle rakennetaan rinnakkaistie ja kevyen liikenteen väylät.
- Kuopio-lisalmi laivaväylä siirretään Suosaaren ja Tikkalansaaren väliin.
- Laivaväylän kohdalle valtatielle ja rinnakkaistielle rakennetaan kiinteät 12 m korkeat sillat ja radalle 4,5 m korkea avattava silta. Nykyiset Päivärannan avattavat läppäsillat muutetaan kiinteäksi.
- Melusuojuukset toteutetaan järvinäkymät säilyttäen.
- Hankkeen yhteydessä parannetaan valtatie 17 liittymiä ja lentokentän maantietä 562.

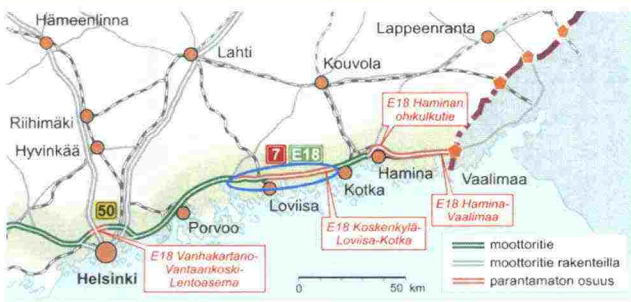
Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2008 ja se on lainvoimainen. Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen rakentaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Koko Itäisen-Suomen liikennejärjestelmän toimintavarmuus paranee. Vaikutusalueena on Pohjois-Savon lisäksi Kainuu ja Pohjois-Karjala.
- + Kaikkien liikennemuotojen, tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenteen toimintavarmuus ja olosuhteet paranevat.
- + Tieliikenteen turvallisuus ja toimintavarmuus paranevat poikkileikkauksen levenemisen, rinnakkaistien rakentamisen ja avattavan sillan poistumisen vuoksi.
- + Liikenneonnettomuudet vähenevät 30 % eli noin 0,9 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- + Radan geometria paranee ja korkeamman avattavan ratasillan johdosta avausmäärät puolittuvat.
- + Laivaliikenteen ja uiton olosuhteet paranevat uuden väylän ja leveän silta-aukon vuoksi.
- + Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Melusuojuusten ansiosta melualueella asuvien määrä vähentyy kolmanneksen.
- + Rinnakkaistie ja lentokenttäyhteyden parantaminen mahdollistavat maakunnan tärkeimpien teollisuusalueiden kehittämisen.

Hankkeen kustannusarvio on noin 90 M€ (ind.150). Luonteensa vuoksi hanke ei ole liikennetaloudellisesti kannattava.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä E18 -yhteyttä ja ns. Pohjolan kolmiota, joka on kokonaisuudessaan tarkoitettu kehittää korkeatasoiseksi TEN -verkon yhteydeksi.
- Helsinki – Koskenkylä ja Kotka–Hamina välit on jo rakennettu moottoriteiksi.
- Loviisan ja Kotkan välillä huonotasoinen tie poikkeaa yhteysvälin muusta laatutasosta aiheuttaen ongelmia mm. voimakkaasti kasvavalle Venäjän liikenteelle. Rungas raskas liikenne ja heikot ohittamismahdollisuudet aiheuttavat jatkuvia jonoja ja heikentävät liikenteen sujuvuutta.
- Liikennemäärä vaihtelee Loviisan 7 000 autoa/vrk – Kotkan 27 100 autoa/vrk välillä. Raskaan liikenteen osuus on 12–22 %.
- Pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) osuus on hyvin merkittävä eli 3000 - 4000 autoa/vrk.
- Liikenteen ennustetaan kasvavan erityisesti Venäjän liikenteen takia 9 800 – 38 200 autoon/vrk vuoteen 2030 mennessä. Tällöin eniten kuormitettuisa tien varren taajamakohteissa (Kotka, Siltakylä, Pyhtää ja Tesjoki) yli puolet ajoneuvoista kulkee ruuhkaantuneissa oloissa.
- Tiesuudella on tapahtunut vuosittain noin 13 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 3 ihmistä.
- Nykyisen tien suurimpia puutteita ovat huono tiegeometria, kapeus ja tiheässä olevat liittymät. Kevyt liikenne kulkee pientareilla.

HANKE

Hanke (56 km) alkaa valtatie 6 liittymästä Koskenkylästä ja päättyy valtatie 15 liittymään Kotkan Kymminlinnassa, jossa se yhtyy nykyiseen moottoritiehen.

Hanke sisältää seuraavaa:

- Nykyinen moottoriliikennetie Koskenkylästä Loviisaan täydennetään moottoritieksi (17 km).
- Uusi moottoritie rakennetaan Loviisan ja Kotkan välille (39 km) pääosin nykyisen tien pohjoispuolelle tarvittavine tiejärjestelyineen. Nykyinen valtatie jää moottoritien rinnakkaistieksi ja sitä parannetaan paikoitellen.

- Moottoritielle rakennetaan 6 uutta eritasoliittymää. Sutelan ja Kymminlinnan eritasoliittymiä parannetaan. Valtakunnallisesti arvokkaaseen Ahvenkosken kulttuurimaisemaan rakennetaan Markkinmäen kohdalle kalliotunneli (0,4 km).
- Moottoritien varressa asuin- ja virkistysalueet suojataan liikennemelulta (noin 22 km).
- Pohjavesisuojaus tehdään viiteen paikkaan.
- Lisäkohteina ovat Kotkassa nykyisen moottoritien melusuojausten täydentäminen, Jumalniemen eritasoliittymän uusiminen sekä liikenteen telematiikka Kotkassa ja Porvoosta Loviisaan (20 M€).

Välille Loviisa–Kotka on laadittu YVA 1998. Maantielain mukainen yleissuunnitelma on tehty v.2007 ja hyväksytty 6/2008. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja se valmistuu 3/2010. Koskenkylä – Loviisa välille v.2003 hyväksytty tiesuunnitelma päivitetään. Elinkaarihankkeen toteuttaminen on aloitettavissa valmistelutöillä vuonna 2010.

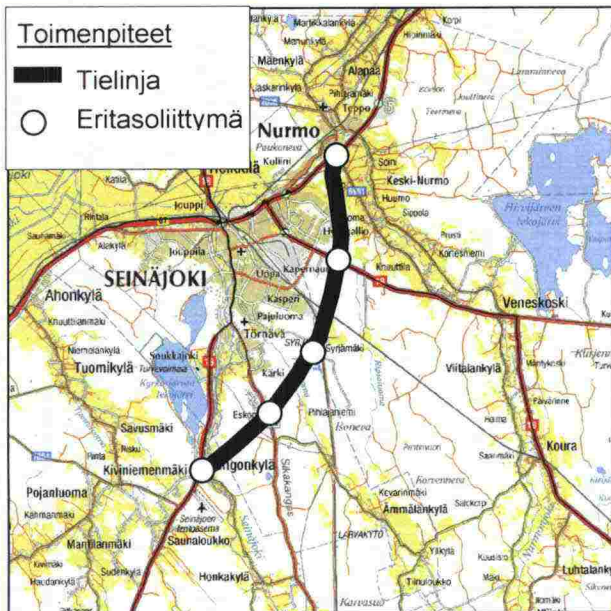
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hanke poistaa E18-tien itäosasta yhden pahimmista liikenteen ongelmakohteista.
- + Helsingistä Haminaan muodostuu tasalaatuinen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen.
- + Hanke edistää Suomen ja Venäjän välisen kaupan, kuljetusten ja liikenteen kasvua.
- + Turvallisuus paranee huomattavasti. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta noin 7,8 kpl/vuosi (42 %) ja liikennekuolemat 3,5 kpl/v (78 %).
- + Matka-aika lyhenee Koskenkylän ja Kotkan välillä noin 5-8 minuuttia.
- + Moottoritie on toteutettavissa voimassa olevien maakunta- ja yleiskaavojen mukaisesti ja se tukee nykyisen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehitystä erityisesti taajamissa.
- + Liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja taajamille vähenevät olennaisesti.
- + Yli 55 dB:n liikennemelualueella olevien asukkaiden määrä vähenee 830 -1100.
- Pääosin uuteen maastokäytävään sijoittuva moottoritie synnyttää haittoja lähiympäristönsä asukkaille, maisemaan ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta. Tien alle jää noin 20 asuin- ja lomakiinteistöä. Tie sivuaa Ahvenkosken ja Kymijoen Natura-alueita.

Hankkeen kustannusarvio on 285 M€ (ind.150), johon sisältyy hinnoiteltuja riskejä 22 M€ ja mainitut lisätyöt 20 M€.

Hankkeen H/K-suhde on 1,2. Jos liikenne kasvaa 15 % ennustettua enemmän, H/K-suhde on 1,3.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

Valtatie 19 on osa Helsingistä Tampereen kautta Seinäjoelle, Kokkolaan ja Vaasaan ulottuvan Suomen talouselämän, teollisuuden ja osaamisen akselin Via Finlandian liikennejärjestelmää. Tie on tärkeä sekä elinkeinoelämän että matkailun kannalta ja se on osa Tiehallinnon (ja LVM:n) esittämää runkoverkkoa.

Nykyinen valtatieyhteys kulkee Seinäjoen katuverkon kautta. Katuverkko, jota valtatieliikenne käyttää on erittäin ruuhkainen aiheuttaen ongelmia paitsi liikenteen sujumiselle myös liikenneturvallisuukselle ja vähentää asumisen viihtyisyyttä. Alhainen nopeustaso hidastaa elinkeinoelämän kuljetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetus kaupungin läpi muodostaa katastrofiriskin.

Seinäjoen kaupungin maankäytön laajenemisen painopiste on kuntaliitoksen jälkeen suuntautumisessa kantakaupungin eteläpuolisille alueille, mikä edelleen heikentää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta katuverkossa.

Valtatien nykyisellä reitillä liikennemäärä vaihtelee välillä 5 600 – 17 500 autoa/vrk (KVL 2007). Katuverkolla Törnävän kohdalla liikennemäärä on noin 13 000 autoa/vrk.

Välillä Lentoasema - Törnävä - Itikka - Nurmo tapahtui vuosina 2003 - 2007 yhteensä 75 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 2 henkilöä.

HANKE

- Valtatietä 19 (Jalasjärvi - Uusikaarlepyy) parannetaan Seinäjoen kohdalla rakentamalla itäinen ohikulkutie Rengonkylästä Nurmoon saakka uudelle tielinjalle.
- Uusi tie on pituudeltaan noin 15 km, joka rakennetaan osittain nelikaistaiseksi (2 + 2 kaistaa). Hankkeeseen sisältyy kaksi rautatien risteyssiltaa ja viisi eritasoliittymää, joista keskimmäisen sijaintiin vaikuttaa maankäytön suunnittelu. Lisäksi tehdään tarvittavat tie- ja katujärjestelyt, kevyen liikenteen väylät ja yksityistiejärjestelyt.
- Toteutetaan hanketilusjärjestely.

Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa hanke on todettu kaupunkiseudun kannalta tärkeimmäksi tiehankkeeksi. Hankkeen liikenteelle ja elinkeinoelämälle tuottama hyöty saadaan tehokkaasti käyttöön vasta kun tieosuuden pohjoispään järjestelyt valtateiden 18 ja 19 välillä on rakennettu. Tämän vuoksi hanke toteutetaan yhtenä kokonaisuutena.

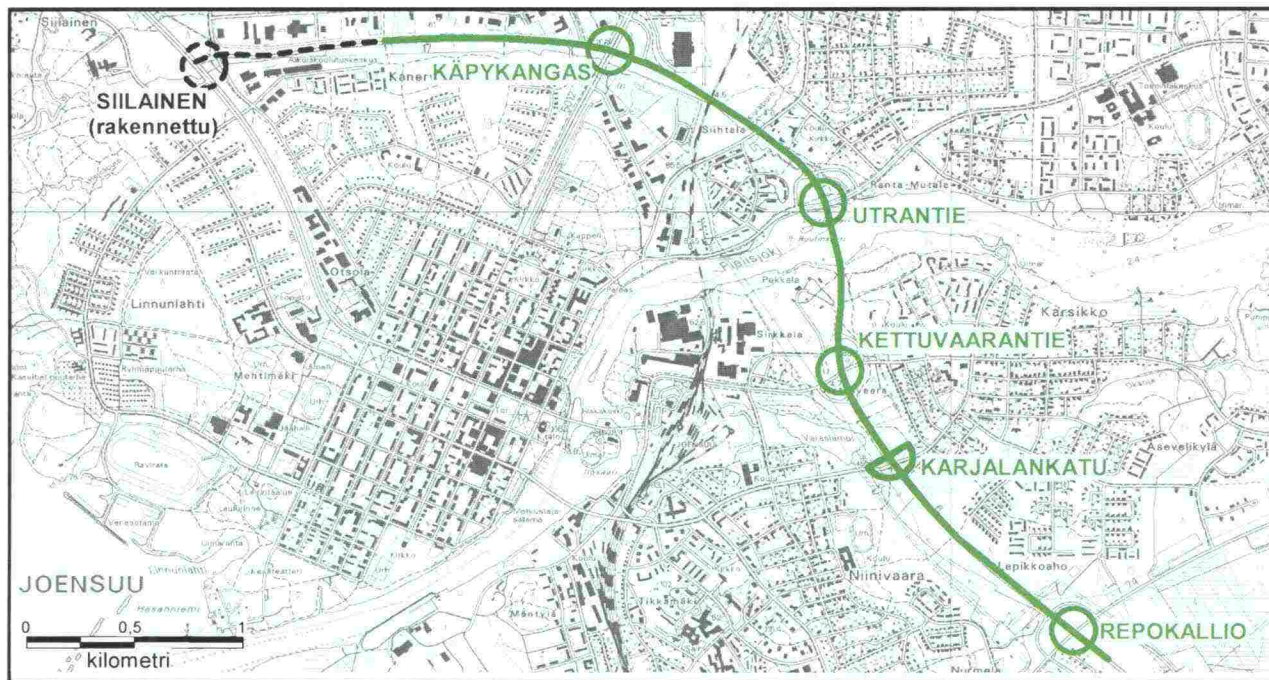
Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi ja yleisuunnitelma valmistuu 2009 alkupuolella. Tiesuunnitelman laadinta aloitetaan keväällä 2009 ja se valmistuu 2009 loppuun mennessä. Hankkeen realistinen aloitusajankohta on suunnitelmien puolesta vuonna 2011.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Parantaa valtatie sujuvuutta.
- + Parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.
- + Mahdollistaa Seinäjoen ja Nurmon maankäytön suunnitelmallisen kehittämisen.
- + Parantaa liikenneturvallisuuksia.
- + Vähentää merkittävästi liikenteen asutukselle aiheuttamia haittoja, melu vähenee ja estevaikutus pienenee.
- + Vaarallisten aineiden kuljetusten asutukselle aiheuttama katastrofiriski pienenee kuljetusten siirtyessä kaupunkikeskustan ulkopuolelle.
- + Hanketilusjärjestelyillä vähennetään maatalousliikenteen kulkutarpeita ja tilusrakenteen pirstoutumista.

Hankkeen kustannusarvio on noin 50 M€ (ind.150) ja H/K -suhde on noin 1,9.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehätie 6 Joensuun kohdalla muodostuu valta-
teistä 6 ja 17. Kehätie välittää sekä pitkämatkais-
ta että paikallista liikennettä, ja se kuuluu euroop-
palaiseen TEN - liikenneverkkoon.
- Tie on suunnittelualueella yksiajoratainen ja sen
leveys on 10,5 m. Kehätien ainoa tasoliittymä on
Karjalankadun liittymä.
- Kehätien liikennemäärä on 10 100 – 19 900 au-
toa/vrk. Vuodelle 2020 ennustettu liikennemäärä
on 14 100 – 25 400 autoa/vrk.
- Vuosina 2001 - 2005 kehätiellä tapahtui 11 henki-
lövahinko-onnettomuutta, joista yksi johti kuole-
maan.
- Nykytilanteessa liittymien palvelutaso vaihtelee
hyvästä tyydyttävään. Tiesuuden nopeusrajoitus
on osalla matkaa turvallisuussyistä 60 km/h.
- Karjalankadun tasoliittymän kohdalla on turvalli-
suus- ja sujuvuusongelmia sekä valtatie että
poikittaisen liikenteen kasvaessa. Nykyisten eri-
tasoliittymien ramppijärjestelyt ja kääntymiskaistat
ovat mitoitukseltaan ahtaat.
- Joensuun ympäristön maankäytön kehittyessä
kehätien liikenne tulee kasvamaan ja liikenteen
ongelmat vaikuttavat myös elinkeinoelämän toi-
mintaedellytyksiin.

HANKE

Parannettavan osuuden pituus on noin 5 km. Kehä-
tielle rakennetaan Karjalankadun eritasoliittymä,
toinen ajorata, siltä Pielisjoen yli toista ajorataa var-
ten ja lisäksi nykyisiä rampeja parannetaan.

Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut vuonna
1996. Suunnitelmaa on joiltakin osin tarkistettu Kar-
jalankadun liittymän kohdalla. Kaavoitus on kunnos-
sa.

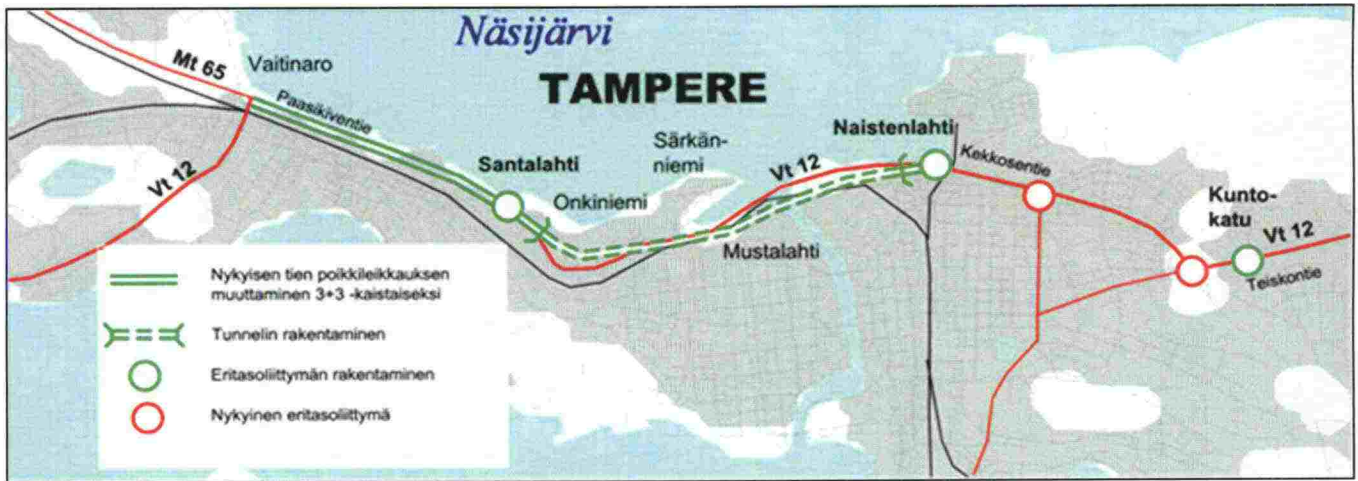
Hankkeen tiesuunnitelma on valmis. Rakentamistyön
ajankohta on vielä avoinna. Valtioneuvosto on pää-
töksessään todennut, että Joensuun kehätie kuuluu
niihin päätiehankkeisiin, joiden toteuttaminen aloite-
taan viimeistään vuonna 2011.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Sujuvuus kehätiellä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät
noin puolella (vähennemä 5 onnettomuutta
vuodessa).
- + Liittyminen kehätielle sujuvaa ja turvallista.
- + Valtatie ja katuverkon liikenne saadaan
erilleen.
- + Liikenteen melu ja pakokaasupäästöt
vähenevät.
- + Hanke tukee alueen maankäyttöä.

Hankkeen kustannusarvio on noin 35 M€
(ind.150) ja H/K-suhde on 2,6.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 12 eli Paasikiventie-Kekkosen tie-Teiskontie toimii Tampereen merkittävänä sisään-tuloväylänä ja seudullisen liikenteen läpikulkuväylänä palvelen sekä paikallista että seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä. Lisäksi tie toimii pitkämatkaisen liikenteen läpikulkuväylänä Vaasan suunnasta Lahden ja Jyväskylän suuntaan.
- Tiesuuden nykyiset liikennemäärät ovat Paasikiventtiellä 30 000 - 45 000 ajon/vrk.
- Tiesuus on Suomen viikkain maantie pääkaupunkiseudun ulkopuolella.
- Ongelmat syntyvät Särkänniemen kohdalla kolmesta tasoliittymästä.
- Tie ruuhkautuu säännöllisesti arkaamuisin sekä iltapäivisin työmatkaliikenteen aikana.
- Vt 3 Tampereen läntisen kehätien II-rakennusvaiheen valmistuminen moottoritieksi vähentää jonkin verran ruuhkia, mutta uudet maankäyttösuunnitelmat Ylöjärvellä, Tampereen läntisissä kaupunginosissa sekä ns. Ranta-Tampellan alueella lisäävät jälleen tien liikennettä.
- Tampere lähikuntineen on nopeasti kasvava kaupunkiseutu, jonka länsiosien maankäytön tasapuolinen kehittäminen on turvattava.
- Ruuhkat vaikeuttavat joukkoliikennettä Teiskontielä ja Paasikiventien rinnakkaisella kadulla, jolle nykyisin ohjautuu Paasikiventien ruuhka-ajan liikennettä.
- Vuosina 2003-2007 on tapahtunut vuosittain noin 9 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa on loukkaantunut 12 ihmistä. Kuolemia ei ole tapahtunut.
- Tien varren asutus kärsii liikenteen haitoista; melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Tunneli Santalahden ja Naistenlahden välille ns. Rantaväylän tunneli (2,3 km)
- Rakennetaan Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymät
- Rakennetaan kolmannet ajokaistat noin 3 km matkalle välillä Lielahdi - Santalahdi.

SUUNNITTELUTILANNE

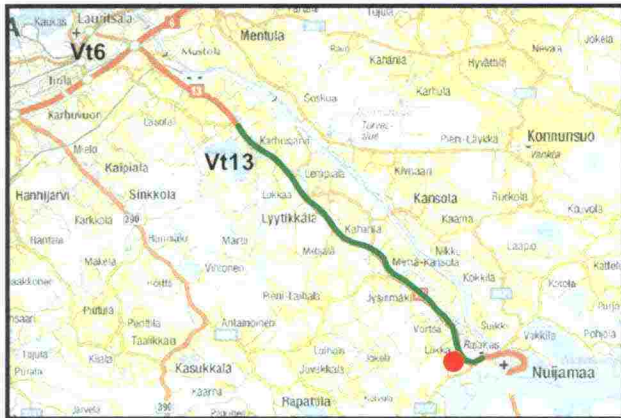
Tampereen Rantaväylän kehittämisestä valmistui selvitys vuoden 2004 keväällä. Lisäksi on tehty erillisiä selvityksiä hankkeen teknisestä toteuttamiskelpoisuudesta. Hankkeen toimenpiteet sisältyvät myös Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavaan. Ranta-Tampellan asemakaavoituksen yhteydessä laaditaan tunnelista tiesuunnitelma. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä. Hanke on toteuttamisvalmis aikaisintaan vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Työmatkaliikenteen sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan siirtämällä bussivuoroja Pispalan valtatieltä Rantaväylälle
- + Mahdollistaa kaupunkiseudun länsiosien tasapuolisen kehittämisen.
- + Ranta-Tampellan, Santalahden ja Onkiniemen alueiden maankäyttöyhteydet liittyvät valtatiehen jäsentyneesti, minkä ansiosta maankäyttöä voidaan tiivistää.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikennemelun ja päästöjen haittavaikutukset vähentyvät ja asuinviihtyisyys paranee.
- Kaikki meluhaitat ja päästöt eivät poistu.
- Eritasoliittymien sovittaminen kaupunkikuvaan on vaativa tehtävä.

Hankkeen kustannusennuste on noin 140 M€ (ind.150). Hankkeen kustannusajasta sovitaan myöhemmin LVM:n ja Tampereen kaupungin välisissä neuvotteluissa. Alustavasti valtion osuudeksi on arvioitu noin 45 M€. Hankkeen H/K-suhde on noin 1,8. Laskelmista puuttuvat maankäytön tehostamisesta aiheutuvat hyödyt ja kustannukset.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 13 on poikittainen tieyhteys Kokkolasta Nuijamaalle. Sen kaakkoisin osuus Lappeenrannasta Nuijamaalle on liikennemääriltään Suomen toiseksi merkittävin itärajayhteys, heti Vaalimaan yhteyden jälkeen.
- Välillä Lappeenranta – Nuijamaa tie kulkee Saimaan kanavan tuntumassa. Sen pohjoispäässä on jatkuvasti kasvavia logistiikkaterminalleja ja Soskuassa sijaitsee Etelä-Karjalan alueellinen jätteenkäsittelylaitos.
- Noin 18 km:n pitkä yhteysväli on EU:n liikennepoliitikassa määritetty strategisesti merkittävän TEN-verkon osaksi. Teosuus välittää pääosin Suomen ja Venäjän välistä liikennettä. Transitoliikenteen osuus on merkittävä.
- Liikennemäärä vuonna 2007 oli Lappeenrannan päässä 3500 autoa/vrk ja Nuijamaalla 2500 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on 26 - 34 %.
- Nuijamaan raja-asema on Suomen toiseksi vilkkein tieyhteys Venäjälle. Rajan ylitti 2007 keskimäärin 2500 autoa/vrk. Liikenne on kasvanut viime vuosina voimakkaasti uuden raja-aseman ja liikennejärjestelyiden myötä. Venäjän autokuljetukset siirtyivät kesästä 2008 kokonaan Etelä-Karjalan raja-asemille. Myös henkilöautoliikenne on kasvanut.
- Vuoteen 2030 mennessä kevyt ajoneuvoliikenne kasvaa rajalla kolminkertaiseksi vuoden 2007 tasoon verrattuna ja raskas liikenne vastaavasti kaksinkertaiseksi. Arvioitu liikennemäärä vuonna 2030 on Lappeenrannan päässä 7500 autoa/vrk ja Nuijamaalla 6500 autoa/vrk.
- Valtatie on nykyisin kapea ja mutkainen. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset.
- Tieosuudella syntyy merkittäviä palvelutase- ja sujuvuusongelmia, kun rajaliikenne ruuhkautuu. Rekkajonot ovat lähes viikoittain yltäneet valtatielle 6 viime kuukausina.
- Vuosina 2003 - 2007 osuudella on tapahtunut vuosittain toistakymmentä poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole tapahtunut.

- Tien kunto on päteiden huonoimpia. Ongelmina ovat pääasiassa epätasaisuus, routavauriot ja kantavuuspuutteet.

HANKE

Hanke alkaa Soskuantien liittymästä noin 4,5 km valtatieltä 6 ja päättyy Nuijamaalla Suomen ja Venäjän väliselle rajalle. Päätoimenpiteinä rekkakaista pitenee 6 km ja rekkajonon odotusalue (500 autopaikkaa) sijoittuu Nuijamaan nykyisen raja-aseman parkialueen länsipuolelle.

Hankkeeseen sisältyy:

- Tie levennetään koko osuudella (lisäkaista) ja rakennetta parannetaan monin paikoin. Tavoitetilanteessa tiellä on rekkaliikenteen odotuskaista tai tie on jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie.
- Nykyisen rajanylityspaikan läheisyyteen toteutetaan rekkajonon pysäköintialue.
- Liittymäjärjestelyjä, tievalaistusta, telematiikkaa, kevyen liikenteen ja yksityisteiden järjestelyjä.

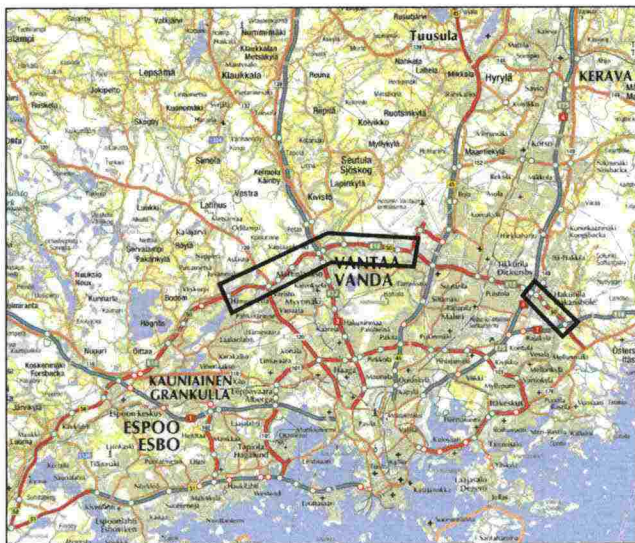
Esisuunnitelmat on tehty v. 2008. Seuraavaksi tehdään tie- ja rakennussuunnitelma v. 2008 -2009 rekkakaistasta ja valtatieen rakenteen parantamisesta tiejärjestelyineen. Toteutusvaihe on aloitettavissa 2010. Myöhemmin toisessa vaiheessa suunnitellaan ja toteutetaan rekkajonon pysäköintialue.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tien parantaminen mahdollistaa sujuvamat yhteydet sekä valtakunnalliselle tavara- ja henkilöliikenteelle, että itärajan ylittävälle kansainväliselle liikenteelle.
- + Tien rakenteellinen kunto paranee vastaamaan valtateiden yleistä laatutasoa.
- + Tien leventäminen mahdollistaa nopeustason nostamisen 100 km/h:iin.
- + Tien parantamisella on paikallisia vaikutuksia elinkeinotoimintaan ja se palvelee myös maiden välistä matkailuliikennettä.
- + Rekkaparkin ja -kaistan toteuttaminen vähentää rekkaliikenteen muulle liikenteelle ja tien varren ympäristölle ja asutukselle aiheuttamia haittoja ja ongelmia.
- + Rekkaparkki parantaa kuljettajien olosuhteita. Järjestyksenpito ja valvonta helpottuvat.
- + Tien liikenneturvallisuus paranee.

Hankkeen kustannusarvio on noin 25 M€ (ind. 150), josta rekkaparkin osuus on 17 M€ ja tien muun parantamisen 8 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

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

Nykyisin Kehä III:n osuus välillä Vanhakartano–Lentoasemantie on kaksiajoratainen, osittain tasoliittymillä varustettu kehäviivä. Liikennemäärä vaihtelee arkin välillä 54 000–74 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on noin 11 %. Lahdenväylän ja Porvoonväylän välillä Kehä III on 2+2-kaistainen väylä, jolla on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tällä tiejaksolla kulkee arkivuorokautena noin 30 000 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5–2-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä.

Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa edelleen voimakkaasti. Valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltapäivisin. Eritasoliittymien lyhyet rampit eivät mahdollista sujuvaa liittymistä ja poistumista Kehä III:n liikennevirroista. Useat linja-autopysäkit ovat lyhyitä ilman kiihdytysosaa. Henkilövahinkoihin johtavia peräänajoja tapahtuu usein.

Kehä III:n nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeälle (E18) liikenneyhteydelle asetettuja vaatimuksia. Matkajan ennustettavuus heikkenee jatkuvasti ruuhkaisuuden lisääntyessä.

Suunnittelualue kuuluu sekä kuoleman- että henkilövahinkotiheyden osalta pääteiden runkoverkon vaarallisimpaan viidennekseen. Suunnittelualueella sattui vuosien 2002–2006 aikana 42 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli kaksi ja loukaantui 49 henkilöä.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Tien peruspoikkileikkaus on 2-ajoratainen joukkoliikennekaistoin varustettu kaupunkimoottoritie.
- Kehä III parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan Vanhakartanon ja Lentoasemantien välillä. Tie sijoitetaan uudelle linjalle Raappavuorentien ja Vantaankosken eritasoliittymän välillä.
- Nykyiset tasoliittymät korvaataan Myllymäen eritasoliittymällä
- Raappavuorentien, Petikon, Askiston, Hämeenkyllän, Vantaankosken, Pakkalan ja Lentoasemantien eritasoliittymiä parannetaan.
- Porvoon moottoritien eritasoliittymä uudistetaan niin, että liikennevalot ja jonoutuvat ryhmittymiset E18:n suunnassa poistuvat.
- Tikkurilantieltä rakennetaan eritasoliittymä Lentoasemantielle. Tiejärjestelyjä parannetaan bussirampeilla ja pysäkeillä.
- Lahdenväylän ja Hakunilantien eritasoliittymien välille rakennetaan kolmannet kaistat.
- Rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa parannetaan, kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä ja melusteet toteutetaan työpaikka- ja asuinalueiden kohdalle.
- Liikenteen hallinta -järjestelmän rakentaminen välille Kehä III - Porvoo.

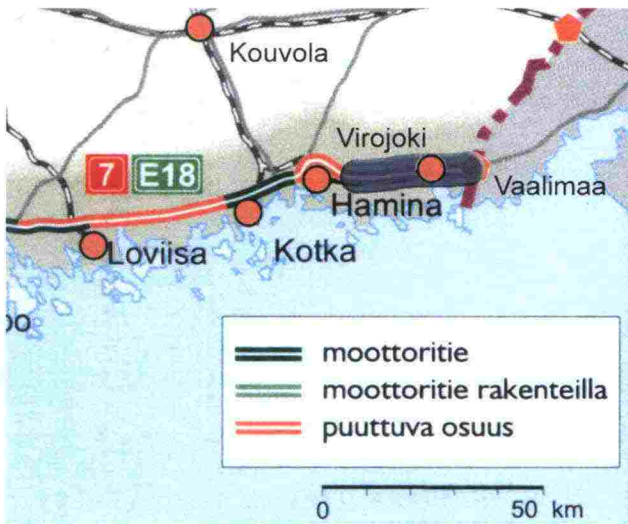
Osuuden Vantaankoski–Pakkala tiesuunnitelma on lainvoimainen. Muiden hankeosien suunnitelmavalmius vaihtelee.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

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

Hankkeen 2.vaiheen kokonaiskustannusarvio on noin 215 M€ (ind.150) ja H/K-suhde on 2,9.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä E18 -yhteyttä ja ns. Pohjolan kolmiota, joka on kokonaisuudessaan tarkoitettu kehittää korkeatasoiseksi TEN -verkon yhteydeksi.
- Helsinki–Loviisa ja Kotka–Hamina välit on jo rakennettu moottoriväyliksi.
- Itäisin osuus Hamina - Vaalimaa on liikennemääriin suhteutettuna heikotasoisen, mistä aiheutuu ongelmia mm. voimakkaasti kasvaneelle Venäjän liikenteelle.
- Tie on erittäin tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille sekä Suomessa että Venäjällä. Rajan ylittävän liikenteen määrä on noin 3 300 autoa/vrk.
- Liikennemäärä vaihtelee välillä 4 300–5 500 autoa/vrk ollen vilkkainta Haminan puoleisessa päässä ja vähäisintä raja-aseamalla Vaalimaalla. Raskaan liikenteen osuus on noin 30 %.
- Liikenteen ennustetaan kasvavan erityisesti idänliikenteen takia 8 000–15 400 autoon/vrk vuoteen 2030. Kasvu johtuu pääosin henkilöautoliikenteestä.
- Tiesalla alkaa esiintyä yhä enemmän liikenteen jonoutumista, joka aiheutuu huonoista ohitusmahdollisuuksista, tien kapeudesta ja raskaan liikenteen suuresta määrästä.
- Tiejakson kuolemantiheys on kaksinkertainen vilkkaiden pääteiden keskiarvoon verrattuna. Jaksolla tapahtui v. 2001–2005 yhteensä 33 (5,8 onn/v.) henkilövahinko-onnettomuutta, joissa menehtyi 3 ja loukaantui 45 ihmistä.
- Nykyisen tien suurimmat puutteet ovat sen kapeus ja mutkaisuus sekä tiheässä olevat liittymät. Kevyttä liikennettä kulkee pientareilla varsinkin Virojoen–Vaalimaan alueella, jossa myös tien varren maankäyttö lisää ongelmia.
- Tien erityisongelmana on säännölliset, rajanylitystä odottavat rekkajonot, jotka aiheuttavat jo Haminan länsipuolelle ulottuen (yli 50 km) jatkuvaa ruuhkautumista ja liikenneturvallisuusongelmia.
- Raskas liikenne seisovine jonoineen aiheuttaa mittavia haittoja asutukselle, taajamille ja ympäristölle.

HANKE

Valtatie 7 rakennetaan koko 30 km pituisella osuudella moottoritiksi. Hanke sisältää seuraavia periaateratkaisuja, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa:

- Moottoritie rakennetaan uuteen paikkaan, pääosin metsäalueille nykyisen tiekäytävän pohjoispuolelle. Moottoritie muuttuu noin 1 km ennen Vaalimaan raja-asemaa 4-kaistaiseksi sekaliikennetieksi. Nykyinen valtatie jää rinnakaistieksi.
- Eritasoliittymiä rakennetaan neljä. Maantien 387 liittymä Vaalimaalla voidaan toteuttaa kiertoliittymänä.
- Hanke sisältää lisäksi siltoja risteäville väylille, kevyen liikenteen järjestelyjä, muuttuvan liikenteen ohjauksen, pohjavesisuojausja, melusuojausja, tievalaistusta, riista-aitoja ja hirvisiltoja.

Tieosuudelle on laadittu kehittämisselvitys v. 2003. YVA on tehty v. 2007 - 2008. Yleissuunnitelmaa laaditaan parhaillaan ja se valmistuu keväällä 2009. Tiesuunnitelma on laadittavissa v. 2010 - 2011. Hankkeen rakentaminen voidaan aloittaa aikaisintaan 2012.

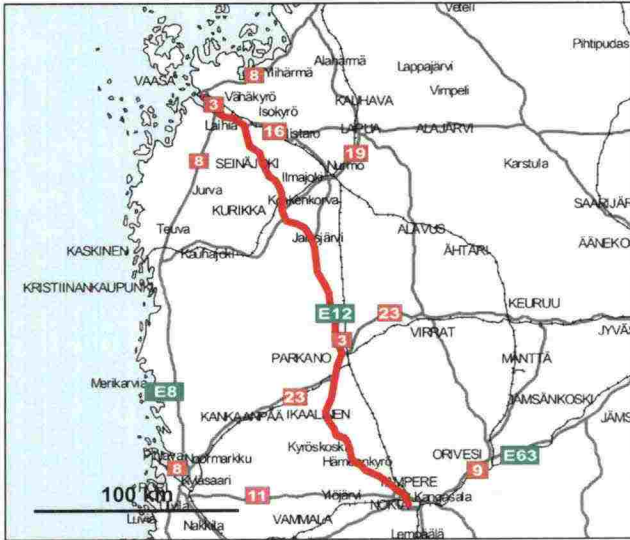
Välvaiheen ratkaisuna on toteutettu v. 2005–2008 rekkakaistoja, liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, tievalaistusta ja muuttuvaa liikenteenohjausta. Vaalimaan raja-aseamalla raskaalle liikenteelle rakennetaan oma toimipiste ja etäpysäköintialue v. 2009 - 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + E18 -tie on Suomen puolella koko osuudeltaan moottoritetasoinen väylä.
- + Moottoritie tukee Suomen ja Venäjän välisen elinkeinotoiminnan ja kaupan edellytyksiä.
- + Hanke tukee erityisesti Virojoki - Vaalimaa alueen elinkeinotoiminnan ja maankäytön kehittämistä.
- + Helsingistä Vaalimaalle muodostuu tasalaatuinen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista.
- + Turvallisuus- ja sujuvuusongelmat poistuvat. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät alle puoleen ja henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet noin puoleen nykyisestä liikenteen kasvusta huolimatta. Vuosittain kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät noin yhdellä ja henkilövahinko-onnettomuudet kuudella.
- + Ympäristöhaitat on hallittavissa. Uusi tie ei uhkaa suojelukohteita. Meluhaitat vähenevät merkittävästi liikenteen siirtymisen ja suojaustoimenpiteiden ansiosta.
- + Raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät olennaisesti.
- Moottoritie aiheuttaa alueelle uuden estevaikutuksen sekä rikkoo maisemaa ja metsäluontoa.

Hankkeen kustannusarvio on noin 180 M€ (ind.150). HK-suhde on noin 1,1 ja se riippuu erityisesti Venäjän rajan ylittävän liikenteen kehityksestä. Mikäli rajanylitys helpottuu (viisumivapaus) nousee H/K-suhde 1,3.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatien 3 yhteysväli Tampereelta Vaasaan (250 km) on osa valtakunnallisesti merkittävää valtatieteyhteyttä Helsinki–Tampere–Vaasa. Yhteysväli kuuluu myös yleiseurooppalaiseen TERN-verkkoon (E 12).
- Yhteysväli on liikennemääriltään pääteiden vilkkaimpia. Suurimmat liikennemäärät ovat Tampereen ja Vaasan sisääntuloteilla (14 300 ajon./vrk). Yhteysvälin vähäliikenteisin osuus on Jalasjärveltä Laihialle (2 500 ajon./vrk).
- Tiellä on ajoittain liikennöitävyysongelmia Tampereen ja Ikaalisten välillä, Ikaalisten kohdalla sekä Laihian ja Mustasaaren välillä.
- Hämeenkyrön ja Parkanon välillä tie on kapea, geometria on huono ja ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset.
- Jalasjärven ja Mustasaaren välillä yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat nopeustason vaihtelut (taajamat ja paikoin mutkaisuus sekä vilkkaiden yksityistie-liittymien suuri määrä).
- Kevyen liikenteen olosuhteet ovat paikoin puutteelliset Hämeenkyrön, Ikaalisten, Parkanon, Kurikan, Koskenkorvan ja Laihian kohdalla.
- Liikenneturvallisuudeltaan osa yhteysvälistä kuuluu päätieverkon pahimpaan viidennekseen. Yhteysvälin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yli 60 % on kohtausonnettomuuksia.
- Tieosuudella on tapahtunut vuosina 2003-2007 keskimäärin 36 HEVA-onnettomuutta vuodessa. Niissä on kuollut keskimäärin 4 ja loukkaantunut keskimäärin 51 ihmistä vuosittain. Vaarallisimmat kohdat ovat Tampereen ja Ikaalisten välillä sekä Ikaalisten ja Jalasjärven välisillä taajamajakoilla.
- Pohjaveden suojaustarvetta on Ikaalisissa ja Ilmajoella. Meluntorjuntatoimenpiteitä tarvitaan Ylöjärvellä, Hämeenkyrössä, Jalasjärvellä ja Laihialla sekä Vaasan moottoritillä.

- Tien kunnossa on puutteita erityisesti Jalasjärven ja Kurikan sekä Koskenkorvan ja Laihian välillä.

HANKE

Hankkeen 1.vaiheessa (noin 110 M€) yhteysväliä kehitetään mm. seuraavilla toimenpiteillä:

- Ajosuuntien rakenteellinen erottaminen parantaa tehokkaimmin liikenneturvallisuutta. Ohituskaistoja on suunniteltu säännöllisin välein mm. Jalasjärvelle, Parkanoon ja Hämeenkyröön.
- Hämeenkyrön ohitustie rakennetaan keskikaiteellisenä nelikaistatienä.
- Pitkämatkainen liikenne ja paikallinen liikenne erotetaan omille väylilleen. Nykyisiä yksityistie-liittymiä joudutaan korvaamaan rinnakkaisteilla ja turvallisilla liittymäjärjestelyillä.
- Liittyvät vaativat sekä järeitä että kevyitä parannustoimenpiteitä. Uusia eritasoliittymiä tulee Laihialle, Kurikkaan, Jalasjärvelle, Parkanoon, Ikaalisiin ja Hämeenkyröön.
- Pohjavesisuojauskset, melusteet, valaistus ja liikenteen ohjaus parantavat yhteysvälin tasoa ja vähentävät liikenteen aiheuttamia haittoja.

SUUNNITTELUVALMIUS

Yhteysvälin parantamisesta on tehty kehittämissuunnitelma vuonna 2005. Laihian kohdan ja erillisten ohituskaistojen tiesuunnitelmia on valmistunut. Hämeenkyrön ohitustien tiesuunnitelma on käynnistynyt. Yleissuunnittelua on käynnissä monessa kohteessa.

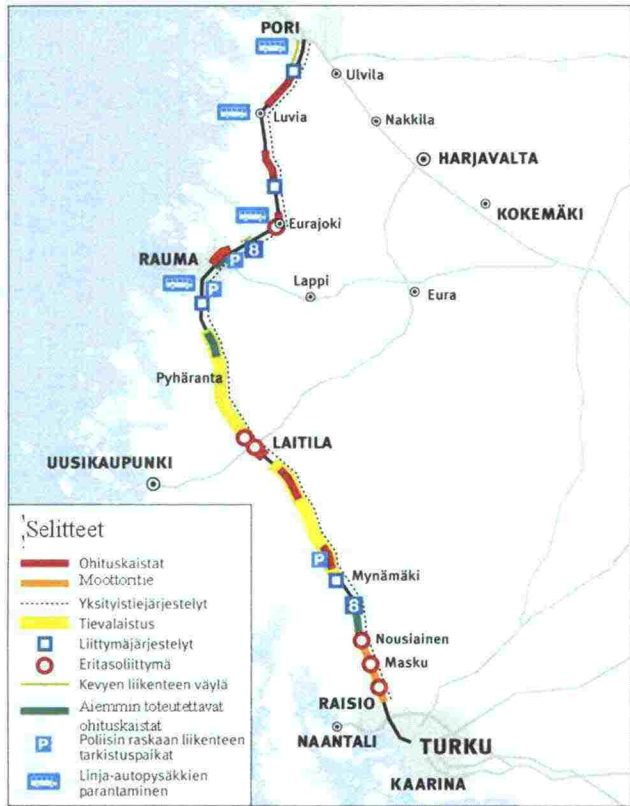
Suunnitelmien puolesta kehittämishanke on valmis aloitettavaksi aikaisintaan vuoden 2009 lopussa. Yhteysvälin tavoitetilan mukainen kustannusarvio on noin 340 M€.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin 20 % ja kuolemat 23 %.
- + Liikenteen toimivuus paranee liittymä- ja ohituskaistajärjestelyillä.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee kevyen liikenteen- ja rinnakkaistiejärjestelyillä.
- + Elinkeinoelämä hyötyy työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteiden parantuessa.
- + Ympäristöriskit pienenevät pohjavesien suojausten ansiosta.
- + Liikennemelusta kärsivien määrä vähenee melusuojausten ansiosta.

Yhteysvälihanke 1.vaiheen toimenpiteiden kustannusarvio on noin 110 M€ (ind.150) ja H/K-suhde on noin 1,6. Kustannusarvio sisältää Hämeenkyrön ohitustien rakentamisen.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä, länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieta 8 (E8). Yhteysväli kuuluu ehdotettuun runkotieverkkoon.
- Turun ja Porin välillä ei ole suoraa rautatieyhteyttä. Valtatie 8 on tärkeä tavaraliikenteen väylä ja palvelee myös Naantalien ja Uudenkaupungin satamia.
- Tiesuudella on tapahtunut vuosina 2003 - 2007 keskimäärin 42 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa. Niissä on kuollut noin 3 ja loukkaantunut noin 60 henkilöä vuodessa. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Yhteysväliillä on kolme liittymää (Raisio, Masku ja Laitila), jotka ovat henkilövahinko-onnettomuusriskillä mitattuna koko valtatieverkon vaarallisimpien liittymien joukossa. Liittymissä tapahtuu 3 - 4 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu päivittäistä ruuhkautumista erityisesti Raision ja Maskun välisellä kaksikaistaisella tiesuudella, jolla on liikennettä noin 15 300 ajoneuvoa/vrk.
- Paikoitellen tien kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Pohjavesisuojausissa ja meluntorjunnassa on puutteita.

HANKE

Yhteysvälihanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Moottoritie välille Raisio - Nousiainen (11,2 km) sisältäen mm. kolmen eritasoliittymää (Humikkala, Masku kk ja Nummi).
- Nousiainen - Pori välille 5 keskikaiteellista ohituskaistaparia sekä niiden yhteydessä liittymäjärjestelyjä, rinnakkaisteitä ja riista-aitoja.
- Laitilan keskustan kohdalla kahden liittymän parantaminen eritasoliittymäksi sekä taajaman muut tiejärjestelyt.
- Eurajoen ohikulkutie (3,2 km) sis. eritasoliittymän.
- Isomäen risteyssillan rakentaminen Porissa.
- Yksitystiejärjestelyt koko yhteysväliällä.
- Kevyen liikenteen järjestelyjen parantaminen mm. Porin Niittymaalla.
- Tasoliittymien parantaminen mm. Mynämäellä.
- Pohjavesisuojausjaoksia mm. Eurajoella.
- Tievalaistuksen täydentäminen (yhteensä 37 km).

Moottoritieosuuden yleissuunnitelma on lainvoimainen. Muiden kohteiden esisuunnitelmat ovat valmiit. Yhden kohteen yleissuunnittelu on käynnissä. Tiesuunnitelmat laaditaan vuosien 2008 - 2010 aikana. Osasta kohteita tiesuunnitelmat ovat valmiina.

Suunnitelmavalmiuden puolesta hanke on aloitettavissa vuonna 2011. Länsi-Suomen ympäristölupaviraston lupapäätöksen 173/2006/3 mukaan työt Maskun pohjavesi-alueen kohdalla tulisi aloittaa viimeistään 13.2.2011.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee → vähentää päivittäisen työmatkaliikenteen ruuhkia, parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien 8 kehittäminen tukee alueen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja se on merkittävä tekijänä työssäkäyntialueiden (mm. Pori - Rauma ja Turku - Mynämäki) kehittämisessä.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 6,7 henkilövahinko-onnettomuutta ja noin 1,4 liikennekuolemaa.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumiseriskisiä.
- + Asutuksen meluhaitat pienenevät.
- Hankkeen toteuduttua yhteysväliille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia.
- Lisää rinnakkaisteiden tarvetta ja liikennettä.

Hankkeen kustannusarvio on noin 140 M€ (ind.150), josta Raisio - Nousiainen moottoritien osuus on noin 83 M€. Hankkeen H/K-suhde on noin 1,6.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on osa valtakunnallista runkoverkkoa ja maantieliikenteen toinen pääyhteys Suomen ja Venäjän välillä. 30 km pitkä tieosuus Taavetti – Lappeenranta on erityisen tärkeä Etelä-Karjalan teollisuudelle ja Venäjän tavarakuljetuksille. Sen kautta kuljetetaan pääosa teollisuuden raaka-aineista tehtaisiin ja tuotteista vientisatamiin.
- Kaksikaistaisen valtatie liikennemäärä on keskimäärin 8700 - 12400 autoa/vrk ja raskaan liikenteen osuus poikkeavan suuri (arkisin 25 %). Liikenteen ennustetaan kasvavan 30 - 40 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenteen sujuvuus on huono erityisesti rekkaliikenteen jonojen takia (palvelutaso C - D). Venäjälle suuntautuvien autokuljetusten siirtäminen kesällä 2008 kokonaan Etelä-Karjalan kautta on vaikeuttanut olosuhteita entisestään.
- Liikenneturvallisuuksitilanne on maan vilkkaiden pääteiden huonoimpia. V. 2002 - 2006 tapahtui 28 km:n pituisella osuudella 21 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 4 ja loukkaantui 33 ihmistä. Liikennekuolemien tiheys on kaksikertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon.
- Jurvalan tienvarsitaajamassa on matalasta nopeustasosta huolimatta (60 km/h nopeusrajoitus) paljon meluhaittoja ja niiden vähentäminen nykyisellä tielinjalla on vaikeaa. Lisäksi liikenne aiheuttaa turvattomuutta ja estevaikutusta asukkaille.
- Ruuhkautuvat liittymät huonontavat palveluyritysten toimintaedellytyksiä.
- Tie sijaitsee Salpausselän harjualueilla ja vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Tie parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan Taavetista (vt 26) Lappeenrannan Selkäharjuun (vt 13) keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi tieksi. Nopeusrajoitus on 100 km/h ja liittymät ovat eritasoliittymiä. Jurvalan kohdalla 11 km:n matkalla valtatie rakennetaan uuteen paikkaan nykyisen tien eteläpuolelle. Selkäharjussa tie yhdistyy Lappeenranta - Imatra hankkeeseen.

- Valtatielle rakennetaan kolme uutta eritasoliittymää (Haimila, Jurvalan läntinen ja Jurvalan itäinen) sekä tarvittavat rinnakkaistiet. Taavetin ja Selkäharjun eritasoliittymät parannetaan.
- Kevyt liikenne erotellaan omille väylilleen ja eritasoon autoliikenteen kanssa.
- Parantamisen yhteydessä toteutetaan myös melusuojuuksia, tievalaistusta, pohjavesisuojausta, riista-aitoja ja hirvialikulkuja.

Hankkeelle on laadittu tarveselvitys v. 1996 ja Kouvo-la - Imatra yhteysväylle kehittämiselvitys v. 2002. Ympäristövaikutusten arviointi on tehty v. 2007 - 2008. Yleissuunnitelmaa laaditaan parhaillaan ja se valmistuu keväällä 2009. Tiesuunnitelma laaditaan 2009 - 2010. Toteutusvaihe voi alkaa aikaisintaan vuonna 2011.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat oleellisesti. Nopeusrajoitus voidaan nostaa koko tieosuudella 100 km/h.
- + Palvelutaso paranee välttäväst> hyväksi Taavetin ja Jurvalan alueilla. Liittyminen valtatielle helpottuu erityisesti palvelukohteista.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat, kun 80 % autoliikenteestä siirtyy uudelle tielle.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 2,6 onnettomuudella vuodessa (noin 50 %). Jos hanke toteutetaan vaiheittain, ensimmäisen vaiheen vähenemävaikutus on 1,7.
- + Uusi tielinjaus tukee nykyisen taajamarakenteen kehitystä Jurvalassa tien kiertäessä taajaman.
- + Melualueella asuvien asukkaiden määrä vähenee oleellisesti (280 asukasta) ja pohjavesien pilaantumisriski Jurvalan alueella pienenee.
- Osittain uuteen ympäristöön sijoittuva tie aiheuttaa haittaa lähistön asutukselle ja luonnolle.
- Jurvalassa tien varren nykyiset palvelut jäävät sivuun liikennevirroista.

Hankkeen kustannusarvio on noin 70 M€ (ind.150) ja alustava H/K-suhde on 1,5. Hanke on liikenneta- loudellisesti kannattavaa toteuttaa heti ensi vaiheessa nelikaistaiseksi.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I:n liikennemäärät ovat nykyisin noin 36 000 - 103 000 autoa/vrk. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen on ennustettu kasvavan 40 000 - 120 000 autoon/vrk.
- Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisimmillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seisoivia jonoja. Kehä I on työmatkaliikenteen pahin pullonkaula pääkaupunkiseudulla.
- Kehä I:n liittymistä noin puolet on valo-ohjattuja tasoliittymiä, jotka pääosin aiheuttavat ruuhkautumisen. Useat nykyiset eritasoliittymät ovat järjestelyiltään puutteellisia.
- Vuosina 2002 - 2006 Kehä I:llä tapahtui 177 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 5 ja loukaantui 245 ihmistä. Suurimmat onnettomuuskeskittymät ovat olleet väylän itäpäässä Kivikonlaidan, Myllypuron ja Itäväylän liittymissä.
- Meluntorjunta on useilla osuuksilla puutteellinen.

HANKE

Kehä I:n parantaminen sisältää useita osahankkeita, joiden alustava tärkeysjärjestys on seuraava:

1. Kivikontien eritasoliittymä

Tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä avaten samalla tärkeä, uusi maankäytön katuoyhteys Kehä I:lle. Liittymä mahdollistaa ns. Tunnelikadun rakentamisen, mikä keventää Kehä I:n itäpäähän liikennemääriä. Kehän estevaikutusta vähennetään parantamalla kevyen liikenteen yhteyksiä Kehän poikki. Meluntorjuntaa täydennetään. Tiesuunnitelma on valmis. Osahanke on valmis toteutettavaksi 2010.

2. Kehä I välillä Espoon raja - Vt 3

Kehä I:n toimivuutta parannetaan ja ympäristöhaittoja vähennetään rakentamalla Espoon kaupungin rajan ja Vihdintien (mt 120) välille lisäkaistat ja joukkoliikennejärjestelyt sekä parantamalla meluntorjuntaa. Lisäksi Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän ramppijärjestelyitä parannetaan turvallisemmiksi. Osahankkeen alustava selvitys valmistui vuonna 2007 ja tiesuunnitelma käynnistyy vuonna 2008. Osahanke on valmis toteutettavaksi vuonna 2010.

3. Itäväylän eritasoliittymä I -vaihe

Eritasoliittymän toimivuutta parannetaan johtamalla Kehä I:ltä Meripellontielle kulkeva suuri liikennevirta eritasossa Itäväylän yli. Osahankkeesta valmistuu yleissuunnitelma 2009. Osahanke on valmis toteutettavaksi vuonna 2012.

4. Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä

Eritasoliittymän rampit uusitaan ja täydennetään. Risteäville väylille rakennetaan joukkoliikenteen vaihtopysäkit. Osahankkeesta on tehty tilavarauksuunnitelma 1992, joka tarkistetaan 2009. Osahanke on valmis toteutettavaksi 2012–2013.

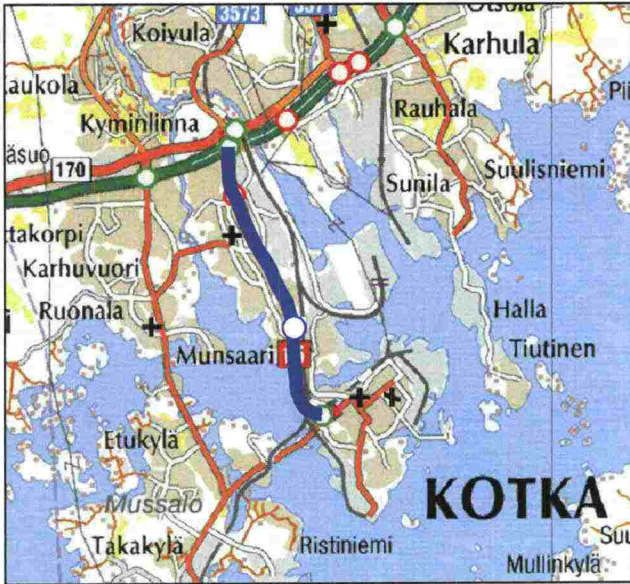
Kehä I:n parantaminen Helsingissä ja Espoossa 1.vaihe sisältyy PLJ 2007 1. koriin vuonna 2007–2015 toteutettavana hankkeena. Koko hankkeen kustannusennuste ilman Hagalundin tunnelia on noin 340 M€, josta 1.vaiheen osuus on noin 140 M€.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ruuhkat Kehä I:llä vähenevät.
- + Liikennettä siirtyy pois katuverkolta, katuverkon liikenneturvallisuus paranee.
- + Henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vähenevät.
- + Kevyen liikenteen yhteydet täydentyvät ja turvallisuus paranee.
- + Pysäkkijärjestelyt parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.
- + Melusteet vähentävät melualueella asuvien määrää.
- Liikenteen kasvusta johtuen ruuhkat eivät kokonaan poistu.

Hankkeen ensimmäinen vaiheen kustannusennuste on noin 140 M€ (ind.150), josta valtion osuus on noin 85 M€. Kustannusjaosta ei ole sovittu tarkemmin, mutta Helsingin ja Espoon kaupungit osallistuvat merkittäväillä rahoitusosuuksilla hankkeiden toteutukseen.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Hyväntuulentie (vt 15) johtaa valtatieltä 7 Kotkan keskustaan ja sen pääsatamiin Hietaseen ja Mussaloon. Osa tien pääliittymistä on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Yhteydet satamiin eivät ole sujuvia ja turvallisia tien kapeuden ja tasoliittymien takia.
- Valtatien 15 päätepisteeseen Haukkavuoreen valmistui eritasoliittymä vuonna 2002. Samalla yhteys liittymästä (Merituulentie) satamaan on muutunut yleiseksi tieksi. Mussalontien satamaliikenteestä valtaosa on siirtynyt valtatielle 15 ja lisännyt valtatieen kuormitusta.
- 6,7 km pituinen valtatiejakso on yksiajoratainen ja nelikaistainen. Vilkasliikenteisellä ja paikoin pieni-piirteisellä tiellä ajosuuntien erottaminen pelkällä sulkuviivalla on turvallisuusriski.
- Tien liikennemäärä on 21 500 ajon./vrk, josta raskasta on 2 500 – 3 000 ajon./vrk. Kotkan satamien kasvun ennustetaan kaksinkertaistavan raskaan liikenteen määrän. Vuonna 2030 liikennemäärän ennustetaan olevan 30 000 ajon./vrk, josta raskaita ajoneuvoja on 5000.
- Yksi tiejakson vilkkaimmista liittymistä on Paimenportin valo-ohjattu tasoliittymä. Liittymä ruuhkautuu jo nyt ajoittain pahoin ja sen välityskyky ylittyy. Keskussairaalaan yhteys on vaikeakulkuisen katuverkon kautta.
- Tienvarren tiheä asutus kärsii liikennemelusta.
- Nopeusrajoitus on 70 km/h ja liittymissä 50 km/h.
- Onnettomuustilanne on ollut pitkään hyvin vaikea. Vuosina 2002 - 2006 osuudella tapahtui 78 liikenneonnettomuutta, joista 14 johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksissa loukkaantui 25 ihmistä. Lähes puolet jakson onnettomuuksista tapahtui Paimenportin liittymässä, joka on maan päätiestön turvattomimpia.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Valo-ohjattu Paimenportin tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä.
- Valtatie parannetaan erottamalla ajosuunnat toisistaan keskikaiteella tai kaiteellisella keskikaistalla välillä vt 7 Kymnlinnan liittymä – Paimenportin liittymä.
- Meluntorjuntaa tehostetaan Korelassa ja Hovinsaassa.

Paimenportin liittymän tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 1999 ja sen tarkistus on valmistunut vuonna 2004. Tiejakson pohjoispäähän on valmistunut meluntorjuntasuunnitelma vuonna 2002.

Koko tiejaksolle on valmistunut tiesuunnitelma keväällä 2008 ja se hyväksyttäneen v. 2009 alkupuolella. Hankkeen toteuttaminen on aloitettavissa vuonna 2009. Myöhemmin toteutetaan ainoa tasoliittymä Metsolassa eritasoliittymäksi Hietasan satamatien rakentamisen yhteydessä.

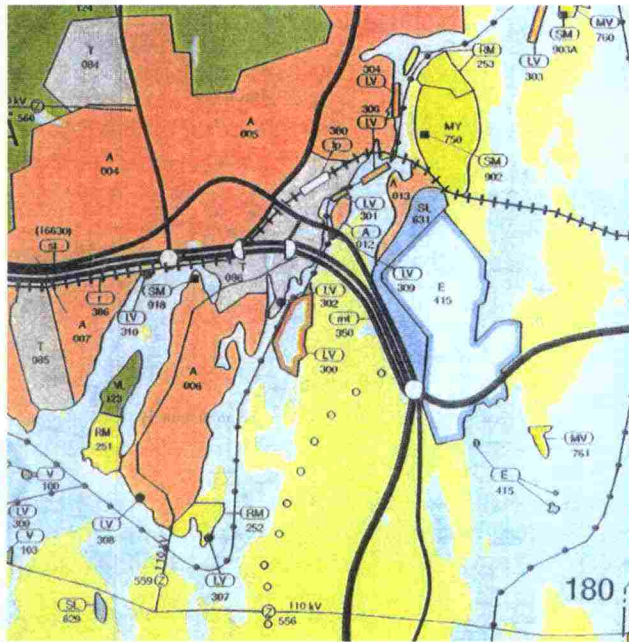
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hankkeen toteuttaminen selkeyttää alueen liikenneverkkoa sekä parantaa huomattavasti pääväylien yhdistävyyttä ja sujuvuutta.
- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi keskikaiteen ja eritasoliittymän ansiosta. Laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä on 1,5 onnettomuutta vuodessa.
- + Ruuhkainen ja turvaton Paimenportin tasoliittymä poistuu.
- + Mussalon ja Hietasan satamien voimakkaasti kasvava liikenne sujuvoituu huomattavasti. Sairaalan kulkuyhteys nopeutuu.
- + Toimenpiteet mahdollistavat nopeusrajoituksen nostamisen valtatiellä 80 km/h.
- + Elinkeinoelämän ja satamien toimintaedellytykset paranevat merkittävästi.
- + Ympäristöhaitat vähenevät katuverkosta.
- + Liikenteen meluhaitat asutukselle vähenevät merkittävästi.

Hankkeen H/K-suhde on 2,1. Se kasvaa merkittävästi, jos mukaan lasketaan katuverkon ajoreitimuutokset sekä syväsataman ja yritysten toimintaedellytysten paraneminen.

Hankkeen kustannusarvio on noin 22 M€ (ind.150), josta Tiehallinnon osuus on noin 15 M€, Kotkan kaupungin osuus noin 5 M€ ja johtojen omistajien osuus noin 1,5 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Tiejako Kanavuoren ja Vaajakosken välillä on osa valtateitä 4, 9, 13 ja 23. Tie on osa yleiseurooppalaista TEN -päätiEVERKkoa sekä valtakunnallista päätiEVERKkoa. Tiellä on merkittävä rooli Jyväskylän kaupunkiseudun liikenneverkossa, koska se palvelee yhtenä kaupungin sisääntuloväylänä ja välittää työmatka- ja asiointiliikennettä pitkämatkaisen liikenteen lisäksi.
- Vaajakosken alueen maankäyttö on voimakkaassa kehitysvaiheessa Kanavuoren ja Hupelin alueella. Alueelle on tulossa sekä uusia asuinalueita että uutta liiketoimintaa. Naissaaren alue on merkittävä matkailukohte.
- Nykyinen liikennemäärä (KVL 2008) kaksikaistaisella tiejaksolla on 17900 autoa/vrk, KKVL on yli 21300. Perjantai-iltapäivisin huipputunnin liikennemäärä, yli 2000 autoa/h, on 1,4 -kertainen muihin arki-iltapäiviin verrattuna. Raskaan liikenteen määrä on yli 1900 autoa/arkivrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan lähes 30000 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä.
- Tiejaksolla on tapahtunut vuosittain keskimäärin 2,6 henkilövahinko-onnettomuutta. Omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin 20 kpl/vuosi. Onnettomuusriski on suurin liittymissä.
- Vaajakosken keskustan kohdalla oleva kiertoliittymä muodostaa merkittävän liikenteen sujuvuutta haittaavan pullonkaulakohdan.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Moottoritien rakentaminen (3,5 km) Kanavuoren (vt 4/9 liittymä) ja Haapalahden (nykyisen mo-tien eritasoliittymä) väliselle osuudelle. Sisältää merkittävästi siltojen rakentamista.
- Eritasoliittymät Kanavuoren, Hupelin, Varassaaren ja Vaajakosken (Haapalahti) kohdille.
- Hankkeeseen liittyvät rinnakkaistieverkkoa sekä yksityistie- ja katujärjestelyjä koskevat parantamistoimenpiteet.
- Meluntorjuntatoimenpiteet ja muu taajamaympäristön edellyttämä rakentaminen.
- Nykyistä tietä tullaan kehittämään maankäyttöä palvelevana, katumaisena kiertoliittymällä varustettuna jaksona, joka tulee jäämään moottoritien rinnakkaisväyläksi.

Hankkeesta on laadittu tiesuunnitelma 1990-luvulla asemakaavoituksen pohjaksi. Tiesuunnitelma on tarkistettava Jyväskylän maalaiskunnan (Jyväskylän kaupungin) maankäyttöratkaisuihin yhteensopivaksi. Asemakaavan LT-aluevaraus on määritelty aikaisemman tiesuunnitelman perusteella ja osa tarvittavista maa-alueista on jo lunastettu valtiolle.

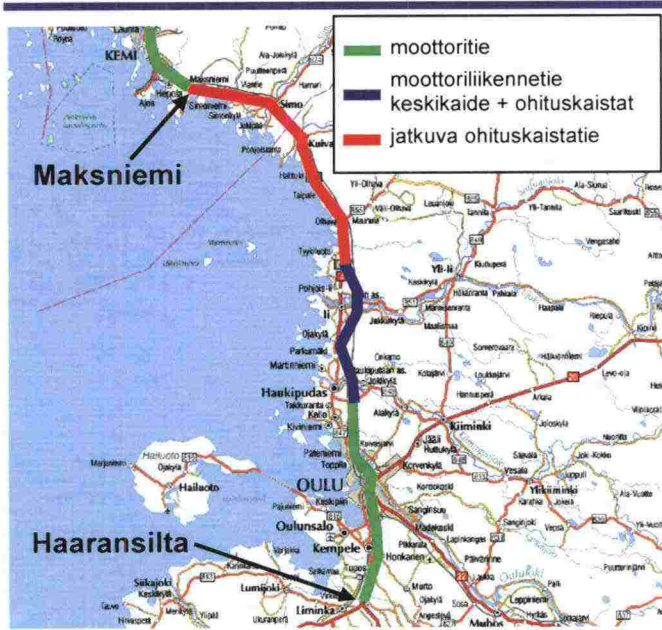
Hanke voidaan toteuttaa myös vaiheittain, jolloin 1. vaiheena rakennetaan kapea nelikaistatie, joka ei vielä sisällä kaikkia eritasoliittymiä. Uuden tien rakentaminen mahdollistaa suunnitellut Jyväskylän Keljonlahden lämpövoimalan bioenergiakuljetukset Keiteleen kanavan kautta ja tämän edellyttämän nykyisen valtatie siltojen alikulkukorkeuden suurentamisen.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus paranee ja onnettomuusriski pienenee merkittävästi.
- + Liikenneolosuhteet ja liikenteen sujuvuus paranevat huomattavasti kun paikallinen liikenne voidaan erottaa pitkämatkaisesta valtatieliikenteestä.
- + Liikenneympäristö selkiytyy ja ratkaisut tukevat Jyväskylän kaupunkiseudun maankäytön kehittämistavoitteita.
- + Kasvavien asuinalueiden ja kehittyvien matkailukohteiden liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt täydentyvät ja parantuvat.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet ja sujuvuus paranevat.
- + Asuin ympäristön laatua ja viihtyisyyttä parantavat meluntorjuntatoimenpiteet voidaan toteuttaa tienparannustöiden yhteydessä.

Koko hankkeen kustannusennuste on noin 85 M€, josta 1. vaiheen osuus on noin 53 M€ (ind.150). Hankkeen 1. vaiheen H/K-suhde on noin 2,1.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Vt 4 on pohjois-eteläsuuntainen Suomen merkittävin tieyhteys ja ainoa valtakunnan läpi johtava väylä.
- Valtatie on osa Suomen ja Ruotsin rannikkoseutujen asutuksen ja teollisuuden yhdistävää perämerenkaarta ja Tornio-Haaparanta on kehittymässä yhdeksi pohjoisen alueen merkittäväksi liikekeskukseksi.
- Tieyhteyden merkitys korostuu erityisesti tavaraliikenteen kuljetusreitteinä (osuus 10 - 14 %), tiellä on poikkeuksellisen runsaasti raskasta ja pitkämatkaista liikennettä.
- Oulun ja Kemin lentoasemat, Perämeren satamat sekä yhteys Tornion rajanylityspaikalle lisäävät tien kansainvälistä merkittävyyttä
- Oulun kaupungin kohdalla valtatie liikennemäärä vaihtelee 20 000–44 000 ajon/vrk (KVL 2007) ja saattaa yksittäisinä arkipäivinä Oulun kohdalla kohota lähes 60 000 ajon/vrk. Haukiputaan ja Kemin välillä liikennemäärä vaihtelee 6 200–14 000 ajon/vrk.
- Oulun seudun autoliikenteen arvioidaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 50 %. Muulla yhteysväleillä liikennemäärien keskimääräinen kasvu on noin 30 %.
- Suunnittelujaksolla on viimeisen 5 vuoden aikana tapahtunut keskimäärin 130 onnettomuutta vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 26 kpl ja niissä on kuollut keskimäärin 4 henkilöä ja loukkaantunut 42 henkilöä.
- Yhteysväli kuuluu kohtaamisonnettomuuksien tiheyden perusteella turvattomimpaan viidennekseen.
- Oulun kohdalla moottoritieltä puuttuu kokonaan joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt.

TAVOITETILA

- moottoritie välillä Haaransilta (Liminka) – Haukipudas, osan matkaa 3+3-kaistaa, nopean joukkoliikenteen toimintaedellytykset
- moottoriliikennetie (keskikaide + ohituskaistat) välillä Haukipudas – Pohjois-li, sisältää lin ohikulkutien
- jatkuva ohituskaistatie Pohjois-li – Maksniemi.

HANKE

Valtatien 4 kehittämistoimenpiteet perustuvat Pohjois-li – Maksniemi ohituskaistaselvitykseen, ohituskaistajakso Viantiejoki – Maksniemi yleissuunnitelmaan, li – Kuivaniemi ohituskaistojen tiesuunnitelmiin, Oulun kohdan yleissuunnitelmaan, Kello – Ränänperä toimenpideselvitykseen, ja muuttuvien opasteiden yleissuunnitelmaan Haaransilta – Ränänperä.

Kiireellisimmät 1.vaiheen kehittämistoimenpiteet ovat:

- Pohjois-lin ja Simon Maksniemen välille keskikaiteellisia ohituskaistajaksoja sekä tarvittavat hirviadat.
- Kuivaniemelle rakennetaan eritasoliittymä. Olhavan ja Kuivaniemen taajamissa rakennetaan kevyen liikenteen teitä ja melusteita.
- Simon Maksniemen kohdalla rakennetaan melusteita. Maksniemi-Viantiejoki välille rakennetaan rinnakkaistie ja alikulut.
- Haukiputaan kohdalla väli Kello – Haukiputaan eritasoliittymä parannetaan moottoritieksi ja väli Haukiputaan eritasoliittymä – Ränänperä parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, jonka keskiosalle jää lyhyt keskikaiteellinen kaksikaistainen tieosuus
- Oulun kohdalle rakennetaan kolmannet kaistat ja melusteet välille Kontinkangas – Laanila. Oulujoen yli rakennetaan erillinen kevyen liikenteen silta
- Oulun kohdalla nykyisiä eritasoliittymiä kehitetään palvelemaan nopeaa joukkoliikennettä ottaen huomioon myös maankäytön ja erikoiskuljetusten tarpeet
- Moottoritien nykyistä muuttuvaa nopeusrajoitusjärjestelmää laajennetaan koko moottoriväyläjaksolle välille Haaransilta (Liminka) – Ränänperä (li).

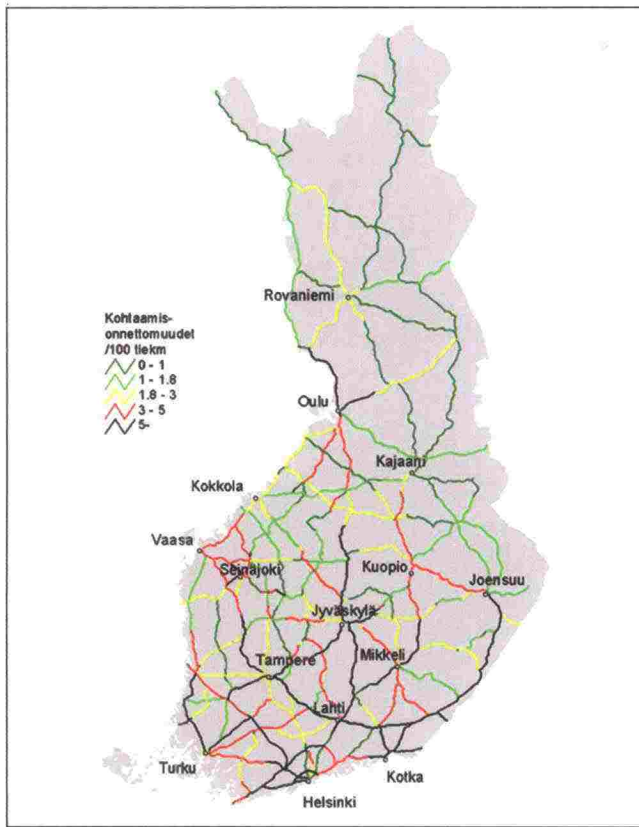
Osa yhteysvälin 1.vaiheen kehittämistoimenpiteistä ovat suunnitelmien puolesta valmiita toteutettavaksi välittömästi. Osa kehittämistoimenpiteistä edellyttää yleis- ja tiesuunnitelmien laatimista.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työmatka-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Valtatie liikenteen sujuvuus paranee etenkin Oulun kaupunkiseudulla. Muualla linjaosuudella sujuvuus säilyy vähintään nykyisellä tasolla liikenteen kasvusta huolimatta.
- + Valtatie ja sen liittymien liikenneturvallisuus paranee ja turvalliset ohitusmahdollisuudet lisääntyvät. Vuositasolla HEVA -onnettomuudet ja kuolleiden henkilöiden määrät vähenevät viidenneksellä.
- + Ympäristörakentamisella ja melusteilla vähennetään liikennemelun ja päästöjen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyvyys paranee.
- + Oulun kohdalla voidaan kehittää nopeaa seudullista joukkoliikennettä eritasoliittymien ja liityntäyhteyksien kehittämisen myötä.

Hankkeen 1. vaiheen kehittämistoimenpiteiden kustannusennuste on noin 113 M€ (ind.150). Koko yhteysvälihankkeen H/K-suhdetta ei ole laskettu. Oulun kohdan ja välin Kello - Ränänperä kehittämistoimenpiteet ovat erittäin kannattavia.

HANKEKORTTI



Kartta: Pääteiden kuolemaan johtaneet kohtaamis-
onnettomuudet vuodessa/100 tiekm (kuoleman-
tiheys) ja tee-
mahankkeen alustavien kohteiden sijainti kartalla.

NYKYTILA JA ONGELMAT

Suomessa on pääteitä noin 13 300 km ja ne välittävät yli 60 % maanteiden kokonaisliikenteestä. Viimeisten 10 vuoden aikana pääteiden liikenne on lisääntynyt keskimäärin noin 30 %. Vuosittain tieliikenteessä kuolee noin 400 ja loukkaantuu lähes 9000 ihmistä. Liikennekuolemista noin puolet tapahtuu päätieverkolla.

Liikenneturvallisuuden parantamista koskevan periaatepäätöksen mukaan tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrä alle 250:een vuoteen 2010 mennessä. Periaatepäätöksen mukaisesti pääteiden suunnitelmallista kehittämistä on jatkettava erityisesti vilkkaiden 2-kaististen teiden kohtaamis-
onnettomuuksien vähentämiseksi.

Päätieverkon suurimman ongelman muodostaa kapeat ja vilkkaasti liikennöidyt 2-kaistaiset tiejaksot, joista noin 1500 km pitäisi nykyaikaistaa lähivuosina. Tiet ovat nykyliikenteelle vaarallisen kapeita ja ohittaminen on vaikeaa. Erityisen vaarallisia ovat kohtaamis-
onnettomuudet, joissa ajoneuvo ajautuu vastaan tulevan liikenteen kaistalle. Näillä teillä tapahtuu myös suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.

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

Yksiajorataisten pääteiden turvallisuutta voidaan parantaa keskikaiteilla tekemällä niistä jatkuvia ohituskaistateitä (2+1 -tie) tai rakentamalla niille säännöllisin välein keskikaiteellisia ohituskaistoja. Vilkkailta osuuksilla kysymykseen voivat tulla myös nelikaistaiset tiet (2+2 -tie). Jatkuvalla ohituskaistatiellä keskikaide on lähes koko matkalla. Säännöllisin välein toistuvalla ohituskaistatiellä on keskikaide noin 20 - 30 % tiepituudesta.

TEEMAHANKE

Tavoitteena on varustaa nykyisiä ohituskaistoja keskikaiteilla ja rakentaa uusia keskikaiteellisia ohituskaistoja yhteensä noin 50 - 60 km matkalle.

Keskikaiteiden rakentamisen lisäksi samalla toteutetaan mm. tien leventämistä, liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä, rinnakkaisteiden rakentamista ja pohjavedensuojausta.

Teema sisältää alustavasti 7 kohdetta, jotka kohdistuvat vilkkaille päätiejaksoille, joissa liikenneturvallisuustilanne on erityisen huono. Teemaan alustavasti sisältyvien hankkeiden kustannusarvio on yhteensä noin 60 M€.

VAIKUTUKSET

- + Pääteiden liikenneturvallisuus paranee huomattavasti. Erityisesti vakavat kohtaamis-
onnettomuudet vähenevät.
- + Vaaralliset ohitukset vähenevät ohitusmahdollisuuksien lisääntymisen myötä. Liikenteen jonotuminen vähenee ja sujuvuus paranee.
- + Liittymäjärjestelyt parantavat liittymien toimivuutta ja liikenneturvallisuutta.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee alikulkujärjestelyjen ja rinnakkaistiestön rakentamisen myötä.
- + Vuositasolla säästyy arviolta noin 1-2 liikennekuolemaa ja 4 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Vähentää tarvetta laskea nopeusrajoituksia keskeisellä päätieverkolla.
- Lisää kiertohaittaa yksityisteillä.

Teemahankkeeseen alustavasti sisältyvien 7 kohteen kustannusarvio on yhteensä noin 60 M€. Hankkeet esitetään toteutettavaksi kehittämisinvestointien rahoitus momentilta.

Tiehallinto

Keskushallinto
Opastinsilta 12 A
PL 33, 00521 Helsinki
Puhelin 0204 22 11
www.tiehallinto.fi

Tilaukset Edita Prima Oy,
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Suunnittelu Tiehallinto
Kansikuva Mika Okko
Kirjapaino Edita Prima Oy, 2008



ISBN 978-952-221-112-5
TIEH 1000204-09