

Käsitelty TIEL:n
johtokunnassa
25.3.93

Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 1994-97



Tielaitos
Keskushallinto

Direktion
Keskushallinto

Tielaitos
Keskushallinto

Helsinki 1993

08 TIEL/Tie



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 940132
Nidenro: 940180

ESIPUHE

Tielaitos laatii vuosittain 4-vuotisen toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS), joka perustuu liikenneministeriön antamiin rahoituskehyksiin ja yleisohjeisiin. Yleisestä taloudellisesta tilanteesta johtuen ovat nyt laaditun TTS 1994-97:n lähtökohdat olleet poikkeuksellisen epävarmat.

Suunnitteluprosessin aikana on kuitenkin vakiintunut käsitys siitä, ettei tienpitotoimien pitkäjänteisyyttä ole aihetta katkaista ja että suunnitelma voidaan rakentaa edellisen suunnitelman viitoittamalle kehityssuunnalle, joskin investointikohteita hieman viivytetään.

Suunnitelman oletetaan saavan lisärahoitusta kaksivuotisesta autonkäyttömaksusta. Vuonna 1994 sovelletaan toimitusluottojärjestelyjä investointien jatkuvuuden turvaamiseksi. Lisäksi kauden aikana rahoitetaan joitakin kohteita kokonaan tämän suunnitelman ulkopuolella ns. tulliteinä.

Tielaitoksen johtokunta on hyväksynyt suunnitelman 25.3.1993. Liikenneministeriö tekee tämän jälkeen oman ehdotuksensa koko hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelmaksi.

Suunnitelma on laadittu vuoden 1994 arvioituun kustannustasoon.

Sisältö	Sivu
Esipuhe	
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ	5
1.1 Tieliikenteen kysyntä	
1.2 Tieliikenneolot	
1.3 Tieverkko ja aluerakenne	
2 TOIMINTALINJAT	6
2.1 Yleiset toiminnan periaatteet ja tavoitteet	
2.2 Päämäärät 1994-97	
2.3 Tavoitteet 1994	
3 TIENPIDON KUSTANNUKSET	8
3.1 Tienpito yhteensä	
3.2 Perustienpito	
3.3 Tieverkon kehittäminen	
3.4 Erityisrahoitus	
3.5 Muut kustannukset	
4 MUUTOSSUUNNITELMA	12
5 TIENPIDON VALTIONAVUT	13

LIITE:

1. Tieverkon kehittämishankkeet

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Tieliikenteen kysyntä

Tieliikenteen osuus maamme henkilöliikenteestä on 93 % ja tavaraliikenteestä 68 %. Näköpiirissä ei ole sellaisia muiden liikennemuotojen kehittämismvaihtoehtoja, jotka voisivat korvata määrällisesti merkittävän osan tieliikenteestä.

Tieliikenne kasvoi 1980-luvulla keskimäärin 5,4 % vuodessa. Taloudellisen taantuman johdosta kasvu hidastui vuonna 1990 ja kääntyi vuonna 1991 1,6%:n laskuun, mutta pysyi vuonna 1992 edellisen vuoden tasolla.

Valtiovarainministeriö arvioi kansantuotteen pysyvän ennallaan vuonna 1993. Vuosille 1994-97 ministeriö ennustaa 3-4 prosentin kasvua. Kotitalouksien ostovoiman arvioidaan kuitenkin alenevan vielä tänä vuonna ja pysyvän vuonna 1994 ennallaan. Taloudellisen kehityksen oletetaan heijastuvan tieliikenteeseen siten, että tänä ja ensivuonna pysytään vuoden 1992 tasolla, kasvu alkaa vuonna 1995 ja kasvu on nopeaa vuosina 1996-97.

Tieliikenteen kokonaiskasvuksi TTS-kaudella arvioidaan noin 10%, eli 2,5 % vuodessa. Henkilöliikenteen vuosikasvuksi arvioidaan 2 % ja tavaraliikenteen 3 %.

1.2 Tieliikenneolot

Ruuhkat yleisillä teillä ovat lisääntyneet 1980-luvulla. Ruuhkautuvia päteitä oli vuonna 1992 noin 1100 km ja jonoutuvia noin 2000 km. Lisäksi esiintyi paikallisia työmatkaliikenteen sujuvuusongelmia suurten kaupunkiseutujen alempiluokkaisellakin verkolla.

Liikenneonnettomuudet lisääntyivät 1980-luvun loppupuolella, jolloin yleisillä teillä tilastoitiin noin 4800 henkilöliikennevahinkoa vuodessa. Vuonna 1990 tapahtui kuitenkin muutos parempaan ja henkilövahinko-onnettomuuksia sattui enää 4310 kpl ja vuonna 1991 vain 4129 kpl. Vuonna 1992 saavutetaan alustavien tilastojen mukaan peräti 400 onnettomuuden vähenemä, eli päädytään lukuun 3700 kpl.

Tieverkon kunto ja kantavuus ovat parantuneet 1980-luvulla. Huonokuntoisia päällysteitä on 8300 km ja näistä myös rakenteeltaan huonokuntoisia noin 1700 km. Kelirikosta aiheutuvia painorajoituksia on viime vuosina jouduttu asettamaan noin 5000 km:lle. Painorajoitus on yli 400 sillalla.

1.3 Tieverkko ja aluerakenne

Lähivuosina ei valtakunnallisella tai maakunnallisella tasolla odoteta tapahtuvan nopeita aluerakenteellisia muutoksia. Venäjällä ja Baltiassa odotettavissa oleva kehitys johtaa kuitenkin varmasti merkittävään liikennekysynnän kasvuun itä-länsisuuntaisella tiestöllä samoinkuin terminaalitoimintojen

lisääntymiseen. Merkit tällaisesta kasvusta ovat jo selvät, mutta kehityksen nopeus riippuu em. alueiden yleisestä taloudellisesta kehityksestä, jota on vaikea ennakoida.

Seudullisen ja paikallisen tason yhdyskuntarakenteessa tapahtuu jatkuvia muutoksia ja niiden seurauksena taajamien kehä- ja ulosmenoteiden liikenne on kasvanut nopeasti ja lisännyt ruuhka-, ympäristö- ja turvallisuusongelmia.

Päätiet (valta- ja kantatiet) välittävät yli puolet yleisen tieverkon liikenteestä, vaikka niiden osuus verkon kokonaispituudesta on vain 15%. Liikenteen keskittäminen ylimmille tieluokille on liikenteen kokonaistalouden kannalta edullinen periaate, vaikka joissakin yksittäisissä tapauksissa voidaan joutua kalliin tuntuisiin ratkaisuihin.

Tieryhmä	Pituus 1992 km	Suorite 1992 Mrd. autokm
Valta- ja kantatiet	11499	15,7
Muut tiet	65256	11,7
Yhteensä	76755	27,4

2 TOIMINTALINJAT

2.1 Yleiset toiminnan periaatteet ja tavoitteet

Tielaitos vastaa tielain ja -asetuksen perusteella tieverkon kehittämisestä ja tiestön pitämisestä liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Tielaitos toimii osana parlamentaarista valtiovaltaa. Parlamentaarisen liikennekomitean vuonna 1991 valmistuneen mietinnön pohjalta pitkän aikavälin keskeiset tavoitteet on muotoiltu seuraavasti:

- Tielaitos kehittää tieverkkoa osana liikennejärjestelmää siten, että kuljetukset voidaan toteuttaa minimiliikenteellä. Samalla kansalaisten liikkumisoikeudet turvataan.
- Tielaitos vaikuttaa maamme infrastruktuuria kehittämällä myönteisesti kansantalouden kehittymiseen.
- Tielaitos turvaa maakuntakeskusten ja niitä ympäröivien talousalueiden elinvoimaisuuden sekä maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset kehittämällä näiden alueiden tieverkkoa.

Tielaitos tehostaa toimintaansa jatkuvasti organisaatioon ja johtamistapaan liittyvin keinoin:

- Entinen tiehallitus on vuoden 1993 alusta organisoitu uudelleen tielaitoksen hallinnollisista tehtävistä vastaavaksi *keskushallinnoksi* ja asiantuntijatehtäviä suorittaviksi *palvelukeskuksiksi*.
- Aluehallintoa tehostetaan tulosyksiköitä suurentamalla. Tiepiirien lukumäärä on nykyisin 11 ja vuoden 1994 alusta 9 kpl.

- Tielaitoksen oman henkilöstön määrää vähennetään nykyisestä 10154 (v.1992) henkilöstä runsaaseen 9000:een vuoteen 1997 mennessä. Laitoksen henkilöstöstrategian mukaisesti tämä toteutetaan ilman irtisanomisia.
- Tielaitoksessa on omaksuttu tulosjohtamisjärjestelmä. Järjestelmää kehitetään ottamalla käyttöön mm. sisäinen tuotantosopimusmenettely.
- Nettobudjetointia kehittämällä sekä muutoinkin liiketaloudellisia periaatteita soveltamalla edetään yhä markkinaohjatumpaan suuntaan.

Ulkoisessa toimintatavassaan tielaitos painottaa avointa ja vuorovaikutteista suhdetta eri sidosryhmiinsä.

Lähitulevaisuudessa tielaitoksen tavoitteena on saada käyttäjäperusteista rahoitusta suoran budjettirahoituksen lisäksi. Yleisten teiden käyttömaksuisuutta on valmistunut työryhmän mietintö vuoden 1993 alussa. Nyt laadittu TTS perustuukin siihen, että kauden alkuvuosien merkittävä budjettirahoitusvaje katetaan osittain vuosina 1994-95 autonkäyttömaksusta saatavilla tuloilla. Lisäksi TTS-kaudella pyritään käynnistämään hankkeita erityisellä yhtiömuotoisella rahoituksella, jota katetaan mm. tietullein.

2.2 Päämäärät 1994-97

Tie- ja liikenneolot

Tiestön kunto ja hoitotaso säilytetään likimain nykyisellä tasolla. Erityistä huomiota kiinnitetään talvihoitoon ja päällysteiden kuntoon. Päällystettyjen teiden osalta huolehditaan siitä, ettei huono pintakunto haittaa kohtuuttomasti liikennettä ja että ylläpitotoimet toteutetaan taloudellisesti.

Yleisten teiden henkilövahinkoihin johtavien onnettomuuksien määrä on vuotta 1992 lukuunottamatta ollut selvästi yli 4000:n. Tavoitteena on painaa luku pitkällä aikajänteellä pysyvästi 3500:n alapuolelle.

Ruuhkautuvien pääteiden määrän kasvu rajoitetaan kapasiteettia lisäävin toimenpitein enintään 100 km:iin. Ilman toimenpiteitä kasvu on noin 300 km.

Tieverkon tai sen liikennöitävyystason jatkuvuuden pahimpia puutteita poistetaan erityisesti kaupunkiseuduilla sekä ns. pullonkaulakohteissa.

Liikennetarpeen minimointia ja liikennemuotojen välistä yhteistyötä tuetaan. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita edistetään.

Ympäristöhaitat

Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja vähennetään laaditun ympäristöpolitiikan mukaisesti. Keskeisiä pyrkimyksiä ovat pohjavesien suojeleminen liikenteen ja tienpidon vaaroilta, tienvarsiasukkaiden melu- ja päästöhaitto-

jen pienentäminen sekä taajamateiden sopivuuden parantaminen ympäristön asettamiin liikenteellisiin ja maisemallisiin ehtoihin nähden.

Tuottavuus ja taloudellisuus

Tielaitoksen kokonaistaloudellisuutta parannetaan vuosittain. Yleiskustannuksia vähennetään. Sidotun pääoman kiertonopeutta parannetaan.

2.3 Tavoitteet 1994

Tielaitoksen tavoitteet vuodelle 1994 ovat alustavasti seuraavat:

- Tielaitoksen toimin vähennetään ainakin 70 henkilövahinko-onnettomuutta, minkä arvioidaan vastaavan 7 liikennekuolemaa. Yhteistyötä muiden liikenneturvallisuudesta vastaavien organisaatioiden kanssa kehitetään. Yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on alle 3 900.
- Tielaitos vähentää tieliikenteen pohjavedelle aiheutuvia haittoja ja meluhaittoja sekä parantaa taajamien liikenneympäristöjä.
- Talvihoidon tavoitetaso saavutetaan 88 % pääteillä, joilla liikennöi yli 2 000 autoa vuorokaudessa. Samalla suolan ympäristövaikutuksia vähennetään.
- Tieverkon kunto pysyy nykyisellään. Vilkasliikenteisillä teillä ei ole päällystyskauden päättyessä yli 20 mm:n uria. Pinnaltaan huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä on enintään 7 500 km siten, että niistä on rakenteeltaan huonokuntoisia enintään 1 700 km.
- Tielaitoksen taloudellisuus paranee 1,0 %.
- Tielaitoksen yleiskustannukset ovat enintään 560 milj. mk.
- Toimintaan sidotun pääoman tuotto on 5,0 %.

3 TIENPIDON KUSTANNUKSET

3.1 Tienpito yhteensä

Liikenneministeriön antama varsinainen menokehys vuodelle 1994 on supistettu 4944 Mmk:aan ja vuodelle 1995 edelleen 4814 Mmk:aan. Vuodelle 1996 on luvassa selvä nousu on 5514 Mmk:aan, mikä on samalla vuoden 1997 kehysoletus.

Lisäksi rahoituksessa hyödynnetään suunnitellun, vuosina 1994-95 kerättävän autonkäyttömaksun (ä 250 mk/<3,5 ton auto) tuotto, noin 400 Mmk/v. Kun annettujen kehysten ulkopuolisena eränä otetaan vielä huomioon vuosina 1994-97 rakennushallitukselle maksettavat vuokrat (33 Mmk/v), saadaan seuraava rahoituksen käyttötarkoituksen mukainen asetelma:

	TA 1993	1994	1995	1996	1997
Perustienpito 1)	3 812	3 762	3 662	3 762	3 762
Talorakennukset	29	0	0	0	0
Kehittäminen, vars. budj.mom	1 409	900	900	1 500	1 500
-"- autonkäyttömaksu 2)		400	400	0	0
Vieraat työt	100	100	100	100	100
Maanlunastukset	198	215	185	185	185
Rahoitus yhteensä [Mmk]	5 548	5 377	5 247	5 547	5 547

1) sisältää talorakennukset, maa-aineshankinnat sekä rakennushallitukselle maksettavat vuokrat 1994 alkaen

2) autonkäyttömaksun tuotto (400 Mmk) vuosina 1994-95

3.2 Perustienpito

Perustienpidon vuosittainen rahoitus on 3762 Mmk, paitsi vuonna 1995, jolloin se on 3662. Summassa on huomioitu myös talorakennushankkeet (14 Mmk/v), maa-aineshankinnat (15 Mmk/v maanlunastusten menokehyksestä) sekä rakennushallitukselle maksettavat vuokrat (33 Mmk/v).

Perustienpidon toimenpitein ylläpidetään teiden päivittäinen hoitotaso sekä teiden kunto. Perustienpidosta rahoitetaan myös pieneköjä liikenneympäristön tasoa parantavia ja vain paikallista merkitystä omaavia hankkeita. Erilaiset viranomaispalvelut luetaan myös perustienpitoon.

Perustienpitotoiminta rakentuu vuodesta 1994 alkaen keskushallinnon ja tiepiirien väliselle tuotantosopimusmenettelylle, jossa tiepiireiltä tilataan tietty tienpidon taso. Perustienpidon tuotteita on luonnehdittu seuraavassa. Samalla on arvioitu vuosikustannusten suuruus, jota on toimintatavan muutoksen johdosta pidettävä vain suuntaa antavana.

- **Talvihoidolla** tarkoitetaan tiestön pitämistä erikseen määriteltyjen laatuksien mukaisessa kunnossa talvikaudella. Laatuksien kohdistuvat liukkauteen, lumisuuteen, tien tasaisuuteen sekä toimenpideaikoihin. Kriteereissä otetaan lisäksi huomioon tien liikennemäärä. Vuoden 1994 tavoitteiden mukainen tavoitetaso merkitsee noin 600 Mmk:n vuosikustannuksia.
- **Lauttaliikenne** sisältää liikenteen hoidon ja kaluston ylläpidon. Lauttavälejä on 61 kpl ja niiden nykyisen palvelutason mukaiset kustannukset ovat noin 200 Mmk/v.

- **Muu hoito** sisältää tienpitoon erilaisia liittyviä hoitotoimenpiteitä, kuten liikennemerkkien kunnossapito, ajoratamerkinnot, suoja-aidat ja kaiteet, vihertyöt ja puhtaanapito. Kustannukset ovat noin 300 Mmk/v.
- **Päällystettyjen teiden ylläpito** käsittää rakenteeltaan huonokuntoisten teiden perusparantamisen sekä pinnaltaan huonokuntoisten teiden paikkauksen tai uudelleen päällystämisen. Laatuvaatimukset, jotka vaihtelevat tien liikennemäärän suhteen, kohdistuvat lähinnä uriin, tasaisuuteen ja vaurioihin. Vuoden 1994 tavoitteen mukainen kuntotaso merkitsee noin 1 400 Mmk:n vuosikustannuksia.
- **Sorateiden ylläpito** sisältää sorateiden peruskorjaukset sekä pintakunnon säilyttämisen edellyttämät muut toimenpiteet. Peruskorjaukset kohdistuvat pääasiassa kelirikko-kohtiin ja pintakunnon laatuvaatimukset perustuvat erityiseen kuntoluokitukseen. Nykykunnon säilyttäminen merkitsee noin 400 Mmk:n vuosikustannusta.
- **Siltojen ja laitureiden ylläpito** sisältää erilaiset kunnostus- ja uusimistoimenpiteet. Pitkällä aikavälillä pyritään siihen, että sillaston kunto pysyy vähintään nykytasolla ja että painorajoituksia vähennetään asteittain. Toimenpiteet merkitsevät noin 200 Mmk vuosikustannuksia.
- **Lauttahankintojen avulla** lisätään ruuhkautuvien lautta- paikkojen kapasiteettia sekä mahdollistetaan ikääntyneimman kaluston poistaminen. Vuotuiset hankintakustannukset ovat noin 40 Mmk.
- **Viranomaispalveluita** ovat tienpidon avustuksiin liittyvät valmistelut, kaavatyöhön osallistuminen, luvat ja lausunnot, yms. Niistä aiheutuu tielaitokselle vuosittain noin 40 Mmk:n kustannukset.
- **Alueelliset tiehankkeet** ovat pienehköjä tai keskikokoisia liikenneympäristöä parantavia tie- ja siltainvestointeja, joista päätetään alueellisella tasolla yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Vuosikustannukset ovat arviolta 850 Mmk.

3.3 Tieverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämisohjelma on laadittu aiemmin esitetyin rahoitusoletuksin siten, että vuosina 1994-95 oletetaan kehittämisinvestointeihin olevan käytettävissä 1300 Mmk/v (sisältää autonkäyttömaksun tuoton) ja vuosina 1996-97 1500 Mmk/v. Nämä lähtökohdat poikkeavat huomattavasti vuosittain laaditusta TTS93-96:sta, jonka mukaan rahoitus pisyisi 1900 Mmk:n vuositasolla. Tieurakoiden edullinen hintakehitys kompensoi tätä eroa vain vähäiseltä osalta.

Pelkästään vuonna 1993 tai sitä ennen alkaneiden kohteiden optimaalinen jatkorahoitustarve edellyttää kuitenkin noin 1400 Mmk:n rahoitusta kehittä-

miseen vuonna 1994. Jatkorahoituksesta puuttuvan 100 Mmk:n paikkaamiseksi sekä joidenkin uusien hankkeiden aloituksen mahdollistamiseksi suunnitelma sisältää 200 Mmk:n toimitusluottojen käytön vuonna 1994. Luotot maksetaan takaisin korkoineen TTS-kauden aikana.

TTS-kaudella alkavien hankkeiden tärkeysjärjestykseen vaikuttavat mm. eduskunnan kannanotot sekä aiempi ohjelma. Lisäksi etusijalle asetetaan seuraavia kriteereitä toteuttavat hankkeet:

- Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeimpien valtatieyhteyksien liikenteen sujuvuutta helpottavat hankkeet.
- Pahimpia seudullisen kuljetus- ja työmatkaliikenteen ongelmia helpottavat hankkeet, erityisesti kohteet, joissa hanke vähentää asumisympäristön ja läpikulkuliikenteen välistä ristiriitaa.
- Taajamien turvallisuus- ja liikenneongelmia helpottavat hankkeet, joissa hanke vaikuttaa ratkaisevasti kunnan maankäyttöratkaisujen kehittämismahdollisuuksiin.
- Muut ongelmakohdat, joissa voidaan samalla parantaa huomattavasti liikenteen ja tienpidon taloudellisuutta.

Kehittämishankkeiden luettelo on liitteenä 1. Yhteenvedo kehittämishankkeiden kustannuksista aloitusvuosittain on seuraava (Mmk):

	K.arv	Käyt. 1993	1994	1995	1996	1997	Jää
KESKENERÄISET 1)	7 650	3 839 1 393	1 310	640	317	151	0
ALOITUS 1994	1 329		95	430	485	269	50
ALOITUS 1995	1 056			135	373	355	193
ALOITUS 1996	1 494				130	365	999
ALOITUS 1997	3 324					175	3 149
SUUNNITTELU			150	150	150	150	
TOIMITUSLUOTTO 2)			-200	20	120	110	
LASKENN.ERÄT			-55	-75	-75	-75	
RAHOITUSTARVE			1 300	1 300	1 500	1 500	4 391

1) Ei sisällä hankkeita, joiden viimeinen rahoitusvuosi on 1993

2) Käytetään v.1994, maksetaan korkoineen takaisin 1995-97

TTS-kauden investoinnit tuottavat liikennetaloudellisina säästöinä investoinnit takaisin noin 1,7-kertaisena. Lisäksi erityisesti järeimmistä hankkeista koituu välillisiä hyötyjä elinkeinoelämälle ja yhdyskuntarakenteelle, joita laskelmissa ei oteta huomioon. Hankkeisiin sisältyy kustannuksia myös esteettisyydestä; näitäkään hyötyjä ole pyritty arvioimaan rahassa. Tiehankkeet suunnitellaan maisemaan ja yhdyskuntarakenteeseen sopiviksi.

3.4 Erityisrahoitus

Budjetti- ja autonkäyttömaksurahoituksen lisäksi on tarkoitus toteuttaa tietyn tyyppisiä hankkeita erityisrahoituksella, jota kerätään mm. tietulleilla. Kohteet ovat pääasiassa suurehkoja silta/tunnelihankkeita sekä pääkaupunkiseudun erityismaksuin toteutettavia hankkeita. Näiden kohteiden toteutusaikataulu riippuu rahoitusjärjestelysuunnitelmien sekä niiden vaatimien säädösmuutosten etenemisestä.

Tämän TTS1994-97-suunnitelman lähtökohtana on, että erityisrahoitusjärjestelmä toteutuu, eikä sen puitteissa toteutettavia hankkeita oteta tähän suunnitelmaan mukaan. Näitä hankkeita ovat alustavasti mm. seuraavat:

- Pasilanväylä sekä joukko muita pääkaupunkiseudun hankkeita
- Paraisten-Nauvon kiinteä yhteys
- Kärkistensalmen silta
- Kallaveden ylitys
- Raippaluodon silta

3.5 Muut kustannukset

Tienpitoon on suunniteltu Uudellamaalla käytettäväksi 5 Mmk vuosittain momentin 25.50.77 "työsiirtoloille järjestettävät työt" määrärahoja.

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

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

4 MUUTOSSUUNNITELMA

Edellä on esitetty LM:n ohjeiden tarkoittama ns. perussuunnitelma, vaikkakaan rahoituslähtökohdat eivät ole tarkalleen ohjeen mukaiset.

Tielaitoksen käsityksen mukaan sekä talouden elvytystarve, edulliset urakkahinnat että monet liikenteelliset ja tienpidolliset syyt perustelevat selvästi perussuunnitelmaa korkeampaa kehittämisen rahoitustasoa.

TIE 2010:n tavoitteet olisi kohtuullisesti saavutettavissa noin 6500 Mmk:n investointitasolla, mutta nykyisessä tilanteessa tielaitos pitää realistisempaina tavoitella noin **6000 Mmk:n vuositasoa**.

Perustienpidon tavoitteellinen rahoitustaso on noin **4000 Mmk/v**, mikä mahdollistaisi 200-300 Mmk:n vuosittaisen lisäpanostuksen taajamiin liikenneturvallisuusasian neuvottelukunnan ehdotuksen mukaisesti.

Kehittämisen tarve puolestaan on **2000 Mmk/v**, jolla voidaan saavuttaa lähes Tie2010:n mukainen kehitys. Kehittämisen lisäpanostus kohdistuisi parhaiten elinkeinoelämän kuljetustaloutta parantaviin kohteisiin, jotka ovat yleensä vilkasliikenteisimpiä valtateitä. Kansainväliset yhteydet saisivat erityistä painoa. Suurempaa kehittämisen panostusta on tukenut mm. valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto esittämällä erääksi liikenneyhteyksien kehittämisen päätavoitteeksi Helsinki-Lahti-Tampere-Turku-alueen tehokasta kokoamista ja nykyistä voimakkaampien talousalueiden muodostamista maan muihinkin osiin.

5 TIENPIDON VALTIONAVUT

Avustukset jakautuvat katuihin ja yksityisteihin kohdistuviin.

Katuavustukset perustuvat rakennuslain 136a§:ään, joka on kumottu vuonna 1992. Näin ollen ei korvauksia katujen kestopäällystämisestä makseta enää vuonna 1994. Sensijaan saman pykälän mukaista harkinnanvaraista valtionapua katujen rakentamiseen on vielä maksettava ennen lain kumoamista tehtyjen päätösten nojalla.

Yksityisteitä on noin 120000 km ja niistä 59100 km saa valtion kunnossapitoavustusta. Tekemisen avustusta sai v. 1992 yhteensä 46 tiekuntaa. Suunnittelukaudella selvitetään valtion ja kuntien välistä työnjakoa ja toiminnan tarkoituksenmukaista laajuutta. Avustusjärjestelmän laskennallisuutta lisätään toiminnan rationalisoimiseksi ja nopeuttamiseksi.

LM:n antamat menokehykset ovat seuraavat [Mmk]:

Momentti	1994	1995	1996	1997
Katuavustus/hark.var.	20	10	0	0
Yksityisteiden kunnossapito	102	104	141	151
Yksityisteiden tekeminen	15	13	25	25
Rahoitus yhteensä	137	127	176	176

Tielaitoksen käsityksen mukaan vuoden 1995 katuavustusten menokehyks (10 Mmk) ei riitä tehtyjen päätösten mukaisiin korvauksiin, vaan summan olisi oltava kaksinkertainen.

* UUSIEN KEHITTÄMISHANKKEIDEN LUETTELO

Sivu 1

ALOITUSVUOSI 1994		Työll.		Heva-onn/v:			
Tie	Hanke	K.arv Mmk	vaikutus hlö-v	Liikenne KVL 1991	Tapah- tuu	Vähe- nee	H/K- suhde
3	HÄMEENLINNA-IITTALA MO	375	625	7800-10200	10	6,0	1,4
4	KIVINIEMI-LAANILA MOL->MO	149	248	13200-26400	5	0,5	2,3
5	IISALMEN OHIKULKUTIE	160	267	20000-23000	22	3,3	1,8
6	IMATRA-KAUKOPÄÄ MO	225	375	11200-14500	9	2,4	1,8
8	SEPÄNKYLÄN OHIKULKUTIE	130	217	7500-12000	3	0,3	1,1
102	KEHÄ II LÄNSIVÄYLÄ-TURUNTIE RAK	290	483	(>25000)			3,5
ALOITUSVUOSI 1994 YHTEENSÄ:		1329	2215		48	12,5	2,0 *)
ALOITUSVUOSI 1995		Työll.		Heva-onn/v:			
Tie	Hanke	K.arv Mmk	vaikutus hlö-v	Liikenne KVL 1991	Tapah- tuu	Vähe- nee	H/K- suhde
1	LOHJANHARJU-TPR LIIK.JÄRJ.	121	202	9000	15	0,6	0,4
5	VEHMASMÄKI-HILTULANLAHTI MOL	130	217	8300-9300	4	0,3	2,0
6	KOSKENKYLÄ-KORIA	130	217	5600-6800	16	5,0	1,3
8	RAISIO-MARJAMÄKI MO	76	126	16000	2	0,0	2,3
17	YLÄMYLLY-NOLJAKKA MO	75	125	12000-12500	5	0,9	1,8
64	SEINÄJOEN POHJ. OHIKULKU JA JÄRJ	170	283	6000/13000	7	2,5	0,9
67	ILMAJOEN ERITASO	24	40	6200/5000	2	0,6	3,5
101	KEHÄ I/MT 137 ERITASOL.TÄYD.	133	222	40000/36000	1	0,6	2,8
637	LOHIKOSKI-SEPPÄLÄNKANGAS 4K	90	151	7900-22600	17	5,0	2,4
749	YKSPIHLAJA-PIISPANMÄKI	35	58	4200-10200	2	0,5	1,3
3481	SYVINKISALMEN SILTA	16	27	230	0		1,4
9211	TORNIO-RUOTSIN RAJA (E4)	56	93	9100-20600	2	1,5	1,1
ALOITUSVUOSI 1995 YHTEENSÄ:		1056	1759		72	17,5	1,9 *)
ALOITUSVUOSI 1996		Työll.		Heva-onn/v:			
Tie	Hanke	K.arv Mmk	vaikutus hlö-v	Liikenne KVL 1991	Tapah- tuu	Vähe- nee	H/K- suhde
2	KARKKILAN ERITASO JA TIEJÄRJ.	47	78	6000-8400	5	0,7	1,9
4	KÄRSÄMÄEN OHIKULKU JA TIEJÄRJ.	50	83	5600	3	1,5	1,0
8	MASKUN ERITASO	25	42	11000	0	0,1	0,9
8	HYVELÄ-SÖÖRMARKKU 4K	162	271	10000-12500	3	0,2	1,1
14	SAVONLINNAN OHIKULKUTIE, I VAIHE	300	500	24000	26	10,0	1,7
20	OULU-KORVENKYLÄ 4K	185	308	12300-13300	5	-0,2	1,7
45	LAKALAIVA-KALKKU MOL->MO	396	660	9200-13500	6	0,7	4,7
110	KILO-VIHERLAAKSO 4K	107	179	15000-23000	9	2,0	1,7
724	KOTIRANTA-PALOSAARI RAK	46	77	7000-10000	1	0,3	2,8
1385	H:KI-VANTAAN LENTOASEMANTIE 4K	175	292	15000	4	0,2	2,7
ALOITUSVUOSI 1996 YHTEENSÄ:		1494	2489		61	15,5	2,1 *)

*) Kokonais-H/K-suhde ohjel-
man alusta tähän asti

ALOITUSVUOSI 1997		Työll.		Heva-onn/v:		H/K- suhde	
Tie	Hanke	K.arv Mmk	vaikutus hlö-v	Liikenne KVL 1991	Tapah- tuu		Vähe- nee
1	MUURLA-PAIMIO MO	1100	1833	8000-12000	18	4,0	0,7
4	RANNANKYLÄN (MUURAME) ERITASO	25	42	12000/5000	2	0,5	0,5
4	JYVÄSKYLÄ-TIKKAKOSKI MO	300	500	8000-14000	6	0,0	1,7
4	SODANKYLÄN KESKUSTA	76	127	2300-12000	5	2,6	1,7
5	LUSI-KUORTTI	127	212	5000-5700	2	0,3	1,0
6	LAPPEENRANTA-IMATRA MOL/4K	624	1040	6500-11800	17	-1,0	1,4
7	KOSKENKYLÄ-LOVIISA MOL	104	173	6400	3	1,0	1,7
15	KOTKANSAAARI-KYMINLINNA ET JA 4K	96	160	17400	3	1,6	2,5
18	JUURIKALAHTI-EEVALA RAK	29	48	840-5800	2	0,0	1,4
21	KEMI-TORNIO MO	357	595	9800-11800	12	5,0	1,2
51	KIVENLAHTI-KIRKKONUMMI MO	286	477	15000	5	-0,2	1,4
53	LOHJAN TIEJÄRJESTELYT	200	333	8400-14500	10		2,0
ALOITUSVUOSI 1997 YHTEENSÄ:		3324	5540		86	13,8	1,7 *)
KOKO OHJELMA YHTEENSÄ:		7540	12567		268	59,6	1,7

MO = moottoritien rakentaminen

MOL = moottoriliikennetien rakentaminen

MOL->MO = mol-tien täydentäminen mo-tieksi

4K = sekaliikennetien nelikaistaistus (2-ajorataiseksi)

Heva-onn = henkilövahinko-onnettomuuksia [kpl/v]

*) Kokonais-H/K-suhde ohjel-
man alusta tähän asti