

Käsitelty TIEL:n
johtokunnassa
29.3.1994

Tielaitoksen toiminta- ja
taloussuunnitelma 1995-98

Tielaitos
Keskushallinto
Esikunta

Helsinki 1994

08 TIEL / TIE



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 950148
Nidenro: 950201

ESIPUHE

Tielaitos laatii vuosittain 4-vuotisen toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS), joka perustuu liikenneministeriön antamiin rahoituskehyksiin ja yleisohjeisiin.

Tällä kertaa menokehyksiin liittyy tavallista suurempaa epävarmuutta ja ne on saatu vasta viime hetkellä ennen tämän luonnoksen laadintaa. LM:n antamat kehykset (perussuunnitelma) ovat varsin tiukat. Tämän lisäksi ohjeessa annetaan mahdollisuus laatia myös tielaitoksen näkemyksen mukaiseen tarpeeseen perustuva laskelma (muutossuunnitelma).

Kuluneen vuoden aikana on entisestään vahvistunut käsitys siitä, ettei tienpitoimien pitkäjänteisyyttä ole aihetta katkaista. Vaikka vuoden 1994 talousarvio merkitsikin uusien kehittämishankkeiden jäädyttämistä, ei siitä saanut vetää liian yksioikoisia päätelmiä tulevasta: sekä vuoden 1993 viimeinen että vuoden 1994 ensimmäinen lisätalousarvio korjasivat tilannetta ehkä yllättävänkin nopeasti. Jatkossa on edelleenkin pidettävä huoli siitä, etteivät yhteiskunnan lisätilaukset tienpidolta jää oikeiden hankkeiden toteutusvalmiudesta kiinni.

Ohjeiden mukainen perusvaihtoehto johtaa siihen, ettei vuonna 1995 voida aloittaa yhtään uutta kehittämishanketta. Lisäksi käynnissä olevia hankkeita on hidastettava ja perustienpidosta tingittävä. Tielaitoksen käsityksen mukaan tarvetaso on selvästi perusvaihtoehtoa korkeammalla ja muutossuunnitelman sisällyttäminen ohjelmaan on tavallista tähdellisempää.

Tielaitoksen johtokunta on hyväksynyt suunnitelman 29.3.1994. Liikenneministeriö tekee tämän jälkeen oman ehdotuksensa koko hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelmaksi.

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 1995-98	
2.3 Tavoitteet 1995	
3 TIENPIDON KUSTANNUKSET	9
3.1 Tienpito yhteensä	
3.2 Perustienpito	
3.3 Tieverkon kehittäminen	
3.4 Muut kustannukset	
4 TIENPIDON VALTIONAVUT	13

LIITE:

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

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Tieliikenteen kysyntä

Tieliikenteen osuus maamme henkilöliikenteestä on 92 % ja tavaraliikenteestä 65 %. Näköpiirissä ei ole sellaisia muiden liikennemuotojen kehittämistä vaihtoehtoja, jotka voisivat korvata määrällisesti merkittävän osan tieliikenteestä.

Tieliikenne supistui taloudellisen laman myötä vuonna 1993 noin 1%. Valtiovarainministeriö ennustaa kansantuotteen kasvavan vuonna 1994 2 % ja vuosina 1995-98 3-4 %/v. Vuonna 1994 liikenteen arvioidaan pysyvän ennallaan ja kääntyvän kasvuun vuoden 1995 aikana niin, että kaudella 1995-1998 saavutetaan 3 % keskimääräinen vuosikasvu eli kaikkiaan 13 % liikenteen kasvu.

Suomessa on pitkällä aikavälillä jäljellä vielä runsaasti autoitusmispotentiaalia, jonka toteutumista lama on nyt hidastanut. Esim. ajokorttien määrään odotetaan noin 20 % nousua. Päätieverkolla liikenteen arvioidaan kasvavan noin 40 % vuoteen 2010 mennessä.

Tieliikenteen kysyntää ei voida kuitenkaan tarkastella vain liikennemäärien pohjalta. Elinkeinoelämälle ja kansainvälistyvälle tieliikenteelle on yhä tärkeämpää liikenteen hyvä sujuvuus ja aikatauluvarmuus erityisesti pääteillä, joilla myös pisimmät matkat ajetaan.

1.2 Tieliikenneolot

Ruuhkat yleisillä teillä ovat lisääntyivät selvästi 1980-luvulla, mutta aivan viime vuosina ne ovat toteutuneiden hankkeiden ja liikenteen vähenemisen vuoksi hieman vähentyneet. Ruuhkautuvia pääteitä oli vuonna 1992 noin 1100 km ja vuoden 1994 alussa hieman alle 1000 km. Lisäksi esiintyy paikallisia työmatkaliikenteen sujuvuusongelmia suurten kaupunkiseutujen alempi-luokkaisellakin 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 noin 4300 kpl, vuonna 1991 4150 kpl vuonna 1992 3600 kpl. Vuoden 1993 tulos on noin 3400 kpl. Hyvää kehitystä ei riitä selittämään taloudellinen taantuma ainakaan liikennemäärien vähäisen alentumisen kautta.

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 samoin kuin terminaalitoimintojen lisääntymiseen. Merkit tällaisesta kasvusta ovat jo selvät, mutta kehityksen nopeus riippuu em. alueiden yleisestä taloudellisesta kehityksestä, jota on vaikea ennakoida. E18-tien (valtatiet 1 ja 7) kehittämisen nopeuttamiseen suhtaudutaan myönteisesti mm. valtiovarainministeriössä, joka pyrkii saamaan hankkeelle kansainvälistä lainaa (lainanottaja olisi VM, asia ei suoranaisesti näkyisi tielaitoksen budjettitaloudessa).

Seudullisen ja paikallisen tason yhdyskuntarakenteessa tapahtuu jatkuvia muutoksia ja niiden seurauksena taajamien kehä- ja ulosmenoteiden liikenne on kasvanut 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 1993 km	Suorite 1993 Mrd. autokm
Valta- ja kantatiet	11600	15,5
Muut tiet	65900	11,6
Yhteensä	77500	27,1

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:

- Tielaitoksen oman henkilöstön määrää vähenee nykyisestä noin 9600:sta henkilöstä (v.1993) noin 8300:een vuoteen 1998 mennessä. Laitoksen henkilöstöstrategian mukaisesti tämä toteutetaan ilman irtisanomisia.
- Tielaitoksessa on omaksuttu tulosjohtamisjärjestelmä. Sisäistä tulo-sohjausta kehitetään edelleen tilaaja/tuottaja- asetelman pohjalta.
- Nettobudjetointia toteutetaan täysimääräisesti.

Ulkoisessa toimintatavassaan tielaitos painottaa avointa ja vuorovaikutteista suhdetta eri sidosryhmiinsä.

2.2 Päämäärät 1995-98

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 ennen vuotta 1992 ollut selvästi yli 4000:n. Tavoitteena on laskea lukua edelleen vuonna 1993 saavutetusta 3400 kpl:sta.

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

Tieverkon tai sen liikennöitävyytystason jatkuvuuden pahimpia puutteita poistetaan tärkeimmillä päätiejaksoilla, 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 päästöhaittojen pienentäminen sekä taajamateiden sopivuuden parantaminen ympäristön asettamiin liikenteellisiin ja maisemallisiin ehtoihin nähden.

Tuottavuus ja taloudellisuus

Tielaitoksen toiminnan taloudellista tulosta parannetaan vuosittain. Yleiskustannuksia vähennetään. Sidotun pääoman kiertonopeutta parannetaan.

2.3 Tavoitteet 1995

Tielaitoksen tavoitteet vuodelle 1995 ovat perussuunnitelmassa alustavasti seuraavat (*suluissa muutossuunnitelma*):

- Tielaitoksen toimin vähennetään ainakin 60 (70) henkilövahinko-onnettomuutta, minkä arvioidaan vastaavan noin 6 (7) liikennekuolemaa.
- Talvihoidon tavoitetaso saavutetaan 88 %:sti päätteillä. Samalla suolauksen 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 1 200 km.
- Ertysisen tärkeitä pohjavesialueita suojataan muiden toimenpiteiden yhteydessä 10 %. Melua torjutaan 10 %:ssa kiireellisiä kohteita. (*Taajamiin panostetaan ympäristö- ja turvallisuussyistä nykyistä enemmän.*)
- Toiminnan taloudellinen tulos on 1 % (5 %).
- Sidotun pääoman kiertonopeus on 1,1.

3 TIENPIDON KUSTANNUKSET

3.1 Tienpito yhteensä

Seuraavassa esitetään yhteenveto tienpidon kustannuksista ensin perussuunnitelman mukaan ja sitten muutossuunnitelman mukaan. Vuoden 1995 luvut vastaavat samanaikaisesti tehtävää talousarviovalmistelua.

Perussuunnitelma	TAE+LTAE	1995	1996	1997	1998
	1994				
Perustienpito	3 545	3 300	3 300	3 300	3 300
Talonrakennukset	10				
Kehittäminen	1 242	850	850	850	850
Ulkopuolisille tehtävät työt	84	72	72	72	72
Maanlunastukset	202	180	180	180	180
Rahoitus yhteensä [Mmk]	5 083	4 402	4 402	4 402	4 402

Muutossuunnitelma	TAE+LTAE	1995	1996	1997	1998
	1994				
Perustienpito	3 545	3 600	3 600	3 600	3 600
Talonrakennukset	10				
Kehittäminen	1 242	1 500	1 500	1 500	1 500
Ulkopuolisille tehtävät työt	84	100	100	100	100
Maanlunastukset	202	200	200	200	200
Rahoitus yhteensä [Mmk]	5 083	5 400	5 400	5 400	5 400

3.2 Perustienpito

Perustienpidon vuosittainen rahoitus on perussuunnitelman mukaan keskimäärin noin 3 300 Mmk. Tielaitoksen tarvearvion perusteella tason tulisi olla noin 3 600 Mmk/v. Tämä taso on samalla laitoksen ehdotus muutossuunnitelmaksi.

Perustienpidon toimenpitein ylläpidetään teiden päivittäinen hoitotaso sekä teiden kunto. Perustienpidosta rahoitetaan myös 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. Samal-

la on arvioitu vuosikustannusten suuruus, jota on toimintatavan muutoksen johdosta pidettävä vain suuntaa antavana.

- **Talvihoito** käsittää tiestön pitämisen erikseen määriteltyjen laatukriteerien mukaisessa kunnossa talvikaudella. Laatukriteerit kohdistuvat liukkauteen, lumisuuteen, tien tasaisuuteen sekä toimenpideaikoihin. Kriteereissä otetaan lisäksi huomioon tien liikennemäärä. Vuoden 1995 tavoitteiden mukainen tavoitetaso merkitsee noin 590 Mmk:n vuosikustannuksia.
- **Muu hoito** sisältää tienpitoon erilaisia liittyviä hoitotoimenpiteitä, kuten liikennemerkkien kunnossapito, ajoratamerkinät, suoja-aidat ja kaiteet, vihertyöt ja puhtaanapito. Kustannukset ovat noin 290 Mmk/v.
- **Päällystettyjen teiden kunto** käsittää rakenteeltaan huonokuntoisten teiden perusparantamisen sekä pinnaltaan huonokuntoisten teiden paikkauksen tai uudelleen päällystämisen. Laatuvaatimukset, jotka vaihtelevat tien liikennemäärän suhteen, kohdistuvat lähinnä uriin, tasaisuuteen ja vaurioihin. Vuoden 1995 tavoitteen mukainen kuntotaso merkitsee noin 940 Mmk:n vuosikustannuksia.
- **Sorateiden kunto** sisältää sorateiden peruskorjaukset sekä pintakunnon säilyttämisen edellyttämät muut toimenpiteet. Peruskorjaukset kohdistuvat pääasiassa kelirikko-kohtiin ja pintakunnon laatukriteerit perustuvat erityiseen kuntoluokitukseen. Nykykunnon säilyttäminen merkitsee noin 320 Mmk:n vuosikustannusta.
- **Siltojen ja laitureiden kunto** sisältää erilaiset kunnostus- ja uusimistotoimenpiteet. Pitkällä aikavälillä pyritään siihen, että sillaston kunto pysyy vähintään nykytasolla ja että painorajoituksia vähennetään asteittain. Toimenpiteet merkitsevät noin 160 Mmk vuosikustannuksia.
- **Lauttaliikkeen hoito** sisältää liikenteen hoidon sekä kaluston ylläpidon ja hankinnan. Lauttavälejä on 60 kpl ja niiden nykyisen palvelutason mukaiset kustannukset ovat noin 150 Mmk/v.
- **Viranomaispalveluita** ovat tienpidon avustuksiin liittyvät valmistelut, kaavatyöhön osallistuminen, luvat ja lausunnot, yms. Niistä aiheutuu tielaitokselle vuosittain noin 40 Mmk:n kustannukset.
- **Liikenneympäristön parantaminen** sisältää pienehköjä tai keskikokoisia korvaus- ja uusinvestointeja, joista päätetään alueellisella tasolla yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Vuosikustannukset ovat perussuunnitelmassa noin 850 Mmk, kun *muutossuunnitelman mukainen tarve on noin 1150 Mmk/v.*

3.3 Tieverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämiseen (ml. suunnittelu) käytetään perusvaihtoehdossa vuosina 1995-98 850 Mmk/v. Tämä taso on yli 500 Mmk vuosi sitten laadittua TTS94-97:ää alempi ja poikkeaa vielä enemmän sitä edellisestä TTS1993-96:sta, jonka rahoitus oli 1900 Mmk:n vuositasolla. Tieurakoiden edullinen hintakehitys kompensoi tätä eroa vain vähäiseltä osalta.

Pelkästään vuonna 1994 tai sitä ennen alkaneiden kohteiden optimaalinen jatkorahoitustarve edellyttäisi yli 1000 Mmk:n rahoitusta kehittämiseen vuonna 1995. Perussuunnitelman lähtökohtana olevalla 850 Mmk:n rahoituksella ei siten voida aloittaa yhtään uutta kehittämishanketta vuonna 1995 ja myös käynnissäolevia on jonkin verran hidastettava.

Muutosuunnitelma on laadittu tasoon 1500 Mmk/v, mikä mahdollistaa nykyhintatasolla kohtuullisesti eri tyyppisiä kehittämishankkeita.

TTS-kaudella alkavien hankkeiden tärkeysjärjestykseen vaikuttavat mm. eduskunnan kannanotot sekä aiempi ohjelma. Lisäksi etusijalle asetetaan seuraavia kriteereitä toteuttavat hankkeet (perussuunnitelmassa voidaan käytännössä painottaa vain kahta ensin mainittua):

- Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeimpien valtatieyhteyksien liikenteen sujuvuutta helpottavat hankkeet.
- Suomen kansainvälisiä yhteyksiä ja asemaa edistävät 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.

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

Perussuunnitelma	K.arv	Käyt. 1)	1995	1996	1997	1998	Myöh
KESKENERÄISET	5 815	3 625	760	672	459	81	
ALOITUS 1995							
ALOITUS 1996	875			88	221	260	306
ALOITUS 1997	1 694				80	350	1 254
ALOITUS 1998	1 215					69	1 146
SUUNNITTELU			140	140	140	140	
ULKOPUOLISET TYÖT			-50	-50	-50	-50	
RAHOITUSTARVE			850	850	850	850	2 706

1) Jo budjetoitu vuosi 1994 mukaanlukien

Muotossuunnitelman mukaisella rahoitustasolla on mahdollista heti vuonna 1995 käynnistää useita uusia hankkeita. Sen sijaan seuraavana vuonna on taas vähemmän tilaa uusille, koska 1995 käynnistyneet tarvitsevat suurehkon jatkorahoituksen. Lisäpanostus kohdistuu moniin elinkeinoelämän kuljetustaloutta parantaviin kohteisiin, jotka ovat yleensä vilkasliikenteisimpiä valtateitä suurten keskusten tuntumassa. Kansainväliset yhteyksien kehittäminen nopeutuu. Suurempaa kehittämisen panostusta on tukenut mm. valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto esittämällä erääksi liikenneyhteyksien kehittämisen päätavoitteeksi Helsinki-Lahti-Tampere-Turku-alueen tehokasta kokoamista ja korostanut viimeksi E18-tien Turku-Helsinki-Vaalimaa kehittämistä itärajantakainen yhteistyö mukaan lukien.

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

Muotossuunnitelma	K.arv	Käyt. 1)	1995	1996	1997	1998	Myöh
KESKENERÄISET	6 090	3 625	980	773	379	82	
ALOITUS 1995	2 621		440	602	751	583	245
ALOITUS 1996	1 100			35	150	200	715
ALOITUS 1997	2 135				130	410	1 595
ALOITUS 1998	1 633					135	1 498
SUUNNITTELU			140	160	160	160	
ULKOPUOLISET TYÖT			-60	-70	-70	-70	
RAHOITUSTARVE			1 500	1 500	1 500	1 500	4 053

1) Jo budjetoitu vuosi 1994 mukaanlukien

TTS-kauden investoinnit tuottavat liikennetaloudellisina säästöinä investoinnit takaisin noin 1,9-kertaisena (muotossuunnitelmassa 1,8). 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 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 180-200 Mmk:n vuositasolla. Vapaaehtoisten

korvaussopimusten osuutta lisätään ja aikaistetaan. Kaikki erityiskohteet, kuten rakennetut kiinteistöt, pyritään hankkimaan vapaaehtoisin sopimuksin.

4 TIENPIDON VALTIONAVUT

Avustukset jakautuvat katuihin ja yksityisteihin kohdistuviin.

Katuavustukset perustuvat rakennuslain 136a§:ään, joka on kumottu vuonna 1992. Näin ollen korvauksia katujen kestopäällystämistä ei enää makseta. 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. Suunnittelukaudella selvitetään valtion ja kuntien välistä työnjakoa ja toiminnan tarkoituksenmukaista laajuutta. Avustusjärjestelmän laskennallisuutta lisätään toiminnan rationalisoimiseksi ja nopeuttamiseksi.

LM:n ohjeen mukainen rahoitustarve on seuraava [Mmk]:

<i>Momentti</i>	1995	1996	1997	1998
Katuavustus/hark.var.	10	0	0	0
Yksityisteiden kunnossapito	104	104	104	104
Yksityisteiden tekeminen	13	13	13	13
Rahoitus yhteensä	127	117	117	117

TIEL/Es/IK
29.3.1994

TIELAITOKSEN TTS 1995-98

=====

KEHITTÄMISHANKKEET; PERUSSUUNNITELMA (KEHYS 850/VUOSI)

ALOITUSVUOSI 1996

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 4	JÄRVENPÄÄ-LAHTI MOL->MO	550	2,4
VT 4	JYVÄSKYLÄ-TIKKAKOSKI MO	245	1,6
VT 7	KOSKENKYLÄ-LOVIISA MOL	80	1,7
YHTEENSÄ		875	2,1 *)

ALOITUSVUOSI 1997

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 1	MUURLA-PAIMIO MO	1100	1,1
VT 8	RAISIO-MARJAMÄKI 4K	70	2,3
VT 17	YLÄMYLLY-NOLJAKKA	97	1,8
MT 102	KEHÄ II LÄNSIVÄYLÄ-TURUNTIE RAK	270	5,8
MT 137	TUUSULANTIE/KEHÄ I LIITTYMÄ	130	2,8
YHTEENSÄ		1667	2,1 *)

ALOITUSVUOSI 1998

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 3	IITTALA-KULJU MO	750	1,4
VT 8	PORI-SÖÖRMARKKU 4K	130	1,1
VT 8	SEPÄNKYLÄN OHIKULKUTIE	160	1,1
MT 1385	H:KI-VANTAAN LENTOASEMANTIE 4K	175	2,7
YHTEENSÄ		1215	1,9 *)

*) Kokonais-H/K-suhde ohjelman alusta

TIEL/Es/IK
29.3.1994

TIELAITOKSEN TTS 1995-98

=====

KEHITTÄMISHANKKEET; MUUTOSSUUNNITELMA (KEHYKSET 1500 Mmk/vuosi)

ALOITUSVUOSI 1995

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 4	JÄRVENPÄÄ-LAHTI MOL->MO	550	2,4
VT 4	KÄRSÄMÄEN OHIKULKU JA TIEJÄRJ.	47	1,0
VT 5	VEHMASMÄKI-HILTULANLAHTI MOL	152	2,0
VT 7	KOSKENKYLÄ-LOVIISA MOL	80	1,7
VT 8	RAISIO-MARJAMÄKI 4K	70	2,3
VT 8	PORI-SÖÖRMARKKU 4K	130	1,1
VT 8	SEPÄNKYLÄN OHIKULKUTIE	160	1,1
VT 17	YLÄMYLLY-NOLJAKKA	97	1,8
VT 20	OULU-KORVENKYLÄ 4K	115	1,7
VT 21	KEMI-TORNIO MO	360	1,2
KT 45	LAKALAIVA-KALKKU MOL->MO	375	4,7
MT 102	KEHÄ II LÄNSIVÄYLÄ-TURUNTIE RAK	270	5,8
MT 137	TUUSULANTIE/KEHÄ I LIITTYMÄ	130	2,8
MT 610	KÄRKISTENSALMEN SILTA	85	1,3
YHTEENSÄ		2621	2,6 *)

ALOITUSVUOSI 1996

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 1	MUURLA-PAIMIO MO	1100	1,1
YHTEENSÄ		1100	2,2 *)

ALOITUSVUOSI 1997

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 3	IITTALA-KULJU MO	750	1,4
VT 6	LAPPEENRANTA-IMATRA MOL/4K	624	1,4
VT 14	SAVONLINNAN OHIKULKUTIE, I VAIHE	300	1,8
KT 51	KIVENLAHTI-KIRKKONUMMI MO	286	1,4
MT 1385	H:KI-VANTAAN LENTOASEMANTIE 4K	175	2,7
YHTEENSÄ		2135	2,0 *)

ALOITUSVUOSI 1998

Tie	Hanke	K.arv	
		Mmk	H/K-suhde
VT 1	LOHJANHARJU-LOHJA-MUURLA MOL	1300	1,4
VT 5	LUSI-KUORTTI	127	1,0
VT 15	KOTKANSAAARI-KYMINLINNA ERITASO JA 4K	96	2,5
MT 118	KILO-VIHERLAAKSO 4K	110	1,7
YHTEENSÄ		1633	1,8 *)

*) Kokonais-H/K-suhde ohjelman alusta