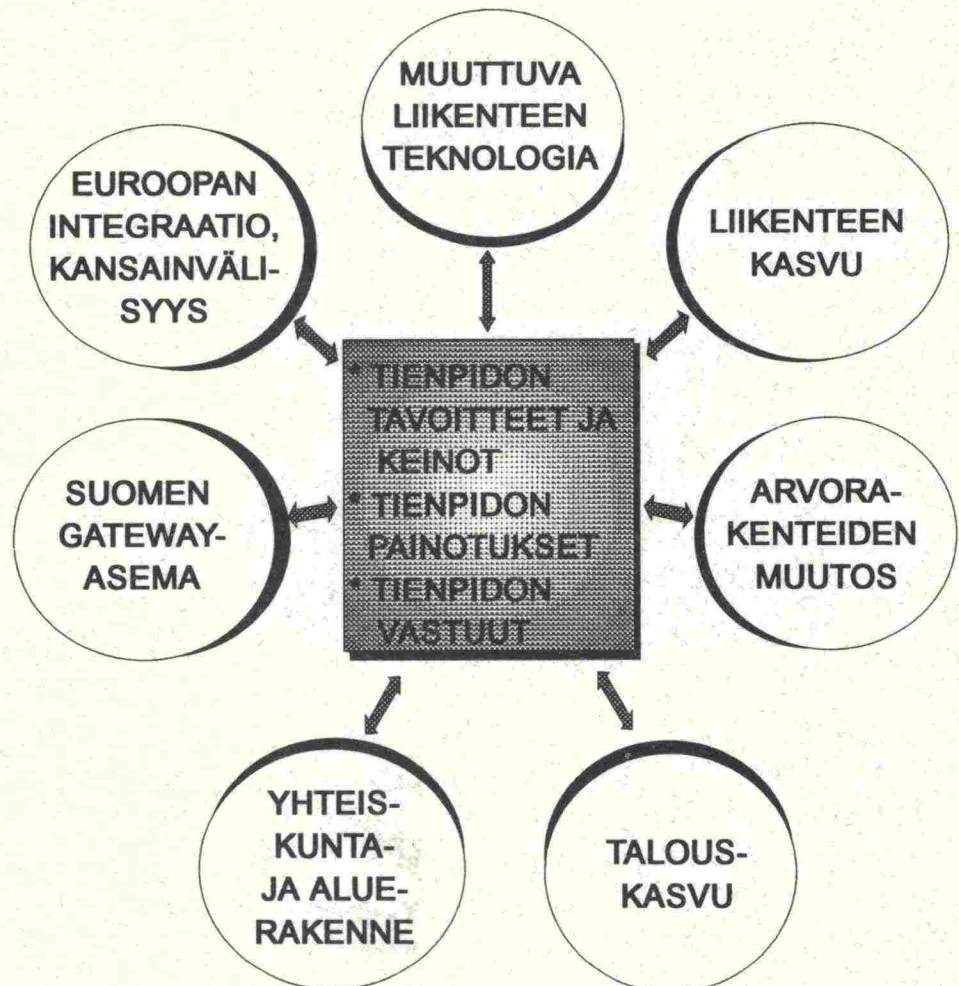




Tielaitos

Tienpito uudelle vuosituhannele

Tienpidon visio



Tienpito uudelle vuosituhannele

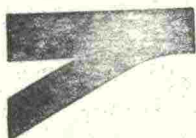
Tielaitos uudelle vuosituhannele

Tienpito muutosten maailmassa

Helsinki 1994

Keskushallinto

08 TIEL/Tie



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 940191
Nidenro: 940277

Tienpito uudelle vuosituhannelle

Tienpidon visio

Tielaitos
Keskushallinto

Helsinki 1994

Painatuskeskus Oy
Helsinki 1994

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

TIIVISTELMÄ

Toimintaympäristö

Suomi on jäsenenä Euroopan Unionissa (EU). Osasta päätieverkkoa muodostuu "erityisen tärkeitä pääteitä", joiden lähivyyöhykkeille sijoituu teollisuutta ja jotka samalla toimivat kansainvälisten kuljetusten valtaväylinä. Alue- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy. Maaseutu säilyy elinvoimaisena uusia tuotteita ja palveluja kehittämällä.

Pohjoismainen yhteistyö lisääntyy, koska Pohjoismailla on pitkälti yhtenevät intressit suhteessa muuhun Eurooppaan. Tanskan, Ruotsin ja Suomen kautta kulkeva "Via Fennoscandica" -yhteys on sujuva ja turvallinen reitti Euroopan ja Venäjän välisille kuljetuksille.

Venäjän suotuista talouskehitys on lisännyt Venäjän ja Euroopan välisiä kuljetuksia. Etelä-Suomi toimii linkkinä Länsi-Euroopan ja Venäjän välillä. Lisäksi Suomi toimii läntisten yritysten tukikohtana, tuotteiden puskuri- ja välivarastointipaikkana ja jatkojalostajana. Transitoliikenne ja siihen liittyvät toiminnot keskittyvät etenkin E18 -tielle Turku-Helsinki-Vaalimaa ja Kaakkois-Suomeen.

Taluskasvu elpyy. Tuotannon arvioidaan kasvavan vuoteen 2005 saakka keskimäärin 2-3 % vuodessa. Metsäteollisuuden merkitys on suuri. Julkinen talous on pysyvästi kireä. Työttömyys vähenee nykyisestä, mutta pysyy edelleen korkeana. Työllä on uusi luonne. Osa-aikatyö ja vapaat työajat ovat yleistyneet.

Tieliikenteen valta-asema säilyy. Tieliikenteen kasvu on vuoteen 2005 mennessä on n.10-15 % vuoteen 1993 verrattuna. Tavarankuljetusten määrä vähenee hieman, koska tuotannon jalostusaste ja arvo kasvavat. Alueelliset erot ovat suuret, liikenteen kasvu on suurinta kasvavien kaupunkialueiden läheisyydessä ja tärkeällä päätieverkolla. Tieliikenteen kasvua pyritään hillitsemään etenkin taajamissa mm.yhdyskuntarakennetta tiivistämällä, joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla ja liikennemuotojen välistä yhteistyötä kehittämällä.

Julkista hallintoa tehostetaan ja supistetaan edelleen. Valtio maksullistaa palvelujaan. Tieliikenne vastaa aiheuttamistaan kustannuksista korvamerkittynä veroina ja maksuina, joista osa kohdentuu suoraan tienpitoon.

Arvorakenteet muuttuvat. Kestävän kehityksen välttämättömyys ymmärretään. Ympäristö-, miljö- ja esteettiset arvot korostuvat. Taloudellista kasvua tavoitellaan uudenlaisten, sukupolvien välisen oikeudenmukaisuuden periaatteiden pohjalta. Auto on kuitenkin edelleen ihmisille tärkeä.

Elektroniikan käyttö autoissa on lisääntynyt. Liikenteen opastuksessa ja ohjauksessa käytetään uutta informaatioteknologiaa, jonka avulla matka- ja liikennetietoja voidaan välittää suoraan auton sisäisiin tietojärjestelmiin tai teiden varsille sijaitseviin vaihtuvanäyttöisiin opastintauluihin. Uutta teknologiaa sovelletaan myös tiemaksujen perintään.

Tienpidon tavoitteet ja keinot

Tiestön kunto ja hyvä päivittäinen palvelutaso säilyvät arvoasteikossa korkeimmalla. Niillä varmistetaan mahdollisimman mukava ja taloudellinen liikkuminen. Liikenneturvallisuus on edelleen keskeinen tavoite.

Nopeuden merkitys tavoitteena vähenee lukuunottamatta tärkeintä päätieverkkoa, jolla korostuvat korkea yhtenäinen nopeustaso, verkon liikenteellinen eheys ja tasalaatuisuus. Alemmalla tieverkolla ja taajamissa etsitään toimenpiteitä valittaessa uudenlaista nopeuden, sujuvuuden, turvallisuuden, taloudellisuuden ja ympäristön tasapainoista kokonaisratkaisua.

Tienpidon tavoittein ja toimenpitein voidaan vaikuttaa tieliikenteen taloudellisuuteen. Koko liikenne- ja kuljetusjärjestelmän taloudellisuutta pyritään lisäämään eri liikennemuotojen välistä yhteistyötä ja tarkoituksenmukaista työnjakoa kehittämällä.

Ympäristöasioiden tärkeys kasvaa. Tienpidon ja tieliikenteen aiheuttamia haittoja pyritään vähentämään uusien menetelmin, materiaalein sekä suunnittelu- ja toimintaperiaattein.

Tienpidon painotukset

Hoidosta ja ylläpidosta ei tingitä. Tiestön päivittäiseen hoitoon ja tieverkon ylläpitoon tarvittava rahoitus pysyy lähes samana riippumatta tienpidon kokonaisrahoituksen tasosta. Peruspalvelutaso turvataan kaikissa keli- ja sääolosuhteissa. Keskimääräistä enemmän panostetaan erityisen tärkeään päätieverkkoon.

Tienpito painottuu olennaisesti nykyistä enemmän liikenneympäristöä parantaviin alueellisiin hankkeisiin. Niitä toteutetaan lähinnä alueellisten tarpeiden pohjalta tienpitäjän ja alueellisten sidosryhmien sopimalla tavalla. Hankkeista enin osa sijaitsee taajamissa.

Kehittämishankkeiden osuus tienpidon kokonaisrahoituksesta vähenee nykyiseen verrattuna. Näillä lähinnä päätieverkolla sijaitsevilla valtakunnallisesti merkittäville suurilla parantamistoimenpiteillä pyritään ensisijaisesti turvaamaan päätieverkon toimivuus verkkona, sen liikenteellinen eheys ja tasalaatuisuus.

Tieliikenteen oheispalvelut lisääntyvät. Tehokas liikenne- ja reittitiedotus ja muu tieliikennettä palveleva informaatio sekä huolto- ja virkistyspalvelut kuuluvat tienkäyttäjien peruspalveluihin.

Tienpidon vastuut ja työnjako

Tienpidon vastuita valtion, kuntien ja yksityistiekuntien kesken selkiytetään. Valtio vastaa yhä selvemmin ylempiasteisesta tieverkosta, kun taas vastuu katumaisista ja hyvin vähäliikenteisistä paikallisista yhteyksistä on kunnilla ja yksityistiekunnilla.

Lisäksi sovitaan järkevästä työnjaosta taajama-alueiden yleisten teiden, katujen ja kaavateiden hoidossa riippumatta teiden ja katujen hallinnollisesta asemasta.

ALKUSANAT

Pääjohtaja Jouko Loikkanen nimesi 17.8.1993 työryhmän valmistelemaan tielaitoksen visiota vuoden 2005 tilanteeseen. Työryhmään nimettiin puheenjohtajaksi johtaja Jukka Hirvelä, jäseniksi tiejohtaja Eero Karjaluoto, tieinsinööri Timo Heiskanen, apulaisjohtaja Anja Silvenius, apulaisjohtaja Martti Mäkelä, apulaisjohtaja Raimo Tapio ja sihteeriksi tieinsinööri Markku Teppo. Laitoksen yhteistyötoimikunta nimesi työryhmään henkilöstön edustajaksi pääluottamusmies Reijo Taipaleen. Laitoksen johtajisto täydensi työryhmää 3.9.1993 nimeämällä työryhmään jäseneksi diplomi-insinööri Eeva Linkaman.

Työryhmän puheenjohtajana toimi johtaja Jukka Hirvelä syyskuun loppuun saakka. Jukka Hirvelän siirryttyä 1.10.1993 valtiovarainministeriöön työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin ylijohdaja Jarkko Saisto.

Työryhmä on työssään selvittänyt laajasti globaaleja ja suomalaista yhteiskuntaa koskevia visioita ja skenaarioita. Näistä selvityksistä Tutkimuskeskus on valmistellut visiotyöryhmän ohjaamana visioasiakirjoihin liittyvän osuuden "Tienpito muutosten maailmassa", joka julkaistaan omana julkaisunaan.

Työryhmä on työssään tarkastellut sekä tienpidon että tielaitoksen tulevaisuuden näkymiä. Molemmat tulevaisuudennäkymiä kuvaavat asiakirjat julkaistaan omina asiakirjoinaan, "Tienpito uudelle vuosituhannele" ja "Tielaitos uudelle vuosituhannele".

Tienpidon visioasiakirjassa ei ole tarkasteltu tienpidon vaihtoehtoisia tulevaisuudennäkymiä. Tielaitoksen visioasiakirjassa on kolme vaihtoehtoista tielaitoksen organisaatiomallia. Organisaatiomallit ovat peruseriaatteissaan samat kuin tielaitoksen liikelaitostyöryhmän loppuraportissa esitetyt vaihtoehdot.

Nyt valmistuneet asiakirjat on tarkoitettu visioista keväällä 1994 käytävän keskustelun pohja-asiakirjoiksi. Visioasiakirjoista on tarkoitus käydä keskusteluja laitoksen oman henkilöstön sekä sidosryhmiä ja asiakkaita edustavien tahojen kanssa. Keskustelukierroksen jälkeen työryhmä valmistelee lopulliset asiakirjat, joiden tulisi valmistua kesäkuun 1994 loppuun mennessä.

Helsinki 26.1.1994

Jarkko Saisto

Anja Silvenius

Eero Karjaluoto

Timo Heiskanen

Martti Mäkelä

Raimo Tapio

Eeva Linkama

Reijo Taipale

Markku Teppo

Sisältö

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ	7
1.1 Suomi ja muu maailma	7
1.2 Alue ja yhdyskuntarakenne tiivistyy	7
1.3 Yhteiskunnan rakenteet muuttuvat	7
1.4 Talouskasvu elpyy	8
1.5 Arvorakenteet muuttuvat	8
1.6 Ympäristöarvot korostuvat	9
1.7 Liikenteen kasvu hidastuu	9
1.8 Liikenteen teknologia kehittyy	9
2. TIENPIDON TAVOITTEET JA KEINOT	10
2.1 Teiden kunto on tärkein	10
2.2 Ympäristön tilan merkitys kasvaa	11
2.3 Turvallinen liikkuminen tavoitteena	11
2.4 Liikenteen sujuvuus nopeutta tärkeämpää	11
2.5 Liikkuminen on taloudellista	12
3. TIENPIDON PAINOTUKSET	12
3.1 Hoidosta ja ylläpidosta ei tingitä	13
3.2 Alueellisten hankkeiden osuus kasvaa	13
3.3 Kehittäminen keskittyy päätieverkolle	14
3.4 Tieliikenteen oheispalvelut lisääntyvät	14
4. TIENPIDON VASTUUT JA TYÖNJAKO	14

1. TOIMINTAYMPÄRISTÖ

1.1 Suomi ja muu maailma

Suomi on jäsenenä Euroopan Unionissa (EU) ja noudattaa jäsenmaiden yhteistä liikenne- ja kuljetuspolitiikkaa mm. tieliikenteen verotuksessa, tiemaksuissa ja ajoneuvoja koskevissa säädöksissä. Suomen syrjäinen sijainti korostaa Eurooppateiden merkitystä Suomen ja muun Euroopan välisille kuljetuksille. Suomi onkin saanut tärkeimpien Eurooppateidensä E18 (Turku - Vaalimaa) ja E75 (Helsinki - Utsjoki) kehittämiseen tukea kansainvälisistä rahoituslähteistä.

Pohjoismainen yhteistyö lisääntyy. Pohjoismaat esiintyvät yhä useammin yhtenäisenä pohjoisena alueena, jolla on yhtenevät intressit suhteessa muuhun Eurooppaan. Tanskan ja Ruotsin välinen silta on valmistunut ja kiinteästä yhteydestä Ruotsin ja Suomen välillä keskustellaan. Tanskan/ Norjan, Ruotsin ja Suomen kautta kulkevasta "Via Fennoscandica" -yhteydestä on luotu sujuva ja turvallinen reitti Euroopan ja Venäjän välisille kuljetuksille. Yhteyden merkitys on kuitenkin vähenemässä, kun lyhyempiä tieyhteyksiä Puolan ja Baltian maiden kautta on parannettu.

Venäjällä tapahtunut suotuisa talouskehitys on lisännyt Venäjän ja Euroopan välisiä kuljetuksia. Merkittävä osa niistä kulkee Suomen satamien kautta. Transitoliikenne käyttää etenkin eteläisintä päätiehytettä E18, Turku-Vaalimaa, koska enin osa kuljetuksista suuntautuu Vaalimaan ja Nuijamaan kautta Pietarin ja keskisen Venäjän alueille. Murmanskin, Petroskoin ja Arkangelin alueille suuntautuvat kuljetukset ovat lisääntymässä. Uusia merkittäviä tavaraliikenteen yhteyksiä ovat reitit Tromssasta Tornion kautta Petroskoihin sekä Ruotsista Vaasan, Tampereen ja Lahden kautta Kaakkois-Suomen alueelle.

Suomella on strateginen asema Länsi-Euroopan ja Venäjän välissä ja monet läntiset yritykset käyttävät Suomea tukikohtanaan. Suomi toimii tuotteiden puskuri- ja välivarastointipaikkana ja suomalaiset yritykset osallistuvat tuotteiden jatkojalostukseen. Toiminta keskittyy lähinnä Kaakkois-Suomeen ja E18 -tien ympäristöön.

1.2. Alue- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy

Alue- ja yhdyskuntarakenne tiivistyy. Toimintoja keskitetään muodostamalla "tehokkaan toiminnan" vyöhykkeitä ja käytäviä, joita yhdistää hyvä kuljetusverkko. Osasta päätieverkkoa muodostuu "erityisen tärkeitä pääteitä", joihin toiminta tukeutuu ja jotka samalla toimivat kansainvälisten kuljetusten valtaväylinä.

1.3. Yhteiskunnan rakenteet muuttuvat

Työttömyys vähenee nykyisestä, mutta pysyy edelleen korkeana. Työllä on uusi luonne. Osa-aikatyö, vapaat työajat ja vain ajoittain työskentely ovat yleistyneet ja muuttaneet perinteistä työn käsitettä. Säännöllisinä työaikoina työssäkäyvien määrän vähennyttyä ovat suurten taajamien päivittäisestä työmatkaliikenteestä aiheutuvat ruuhkat tasaantuneet. Samasta syystä viikonloppuruuhkia on mahdollisuus tasoittaa useammille viikonloppun tunneille.

Eläkeläisten määrä on kasvussa. Ajokortti myönnetään jo 16-vuotiaille. Autoileva eläkeläissukupolvi ja lisääntyvä nuorten autoilijoiden määrä edellyttävät selkeää liikenneympäristöä.

Maaseutu on säilynyt elävänä. EU:n antama taloudellinen tuki helpottaa olosuhteita Pohjois- ja Itä-Suomessa. Perinteisten maatalouselinkeinojen rinnalle on kehitetty uusia tuotteita ja palveluja kuten aromaattisia, puhtaita elintarvikkeita (marjat, yrtit, sienet) ja erikoistuneita matkailupalveluja. Alemman tieverkon kunto on maaseudun hyvinvoinnin edellytys.

Paineet julkisen hallinnon tehostamiseen ja supistamiseen ovat edelleen kovat. Pyrkimys tehokkaaseen ja taloudelliseen toimintaan on johtanut valtion ja kuntien keskinäisen tienpitovastuun selkeyttämiseen. Aluekehitysvastuun siirtyminen maakunnallisille elimille lisää yhteistyötä tielaitoksen ja näiden tahojen välillä alueiden tieverkon kehittämisessä. Kuljetusjärjestelmää suunnitellaan kokonaisuutena pyrkimyksenä taloudellinen optimi, jossa kaikilla liikennemuodoilla on oma roolinsa.

Valtio maksullistaa yhä enemmän tuotteitaan ja palveluitaan. Tieliikenne vastaa korvamerkittyinä veroina ja maksuina aiheuttamistaan kustannuksista. Tieliikenteen tuotoista osa kohdennetaan suoraan tienpitoon. Tienpidon tarjonta eli toimenpiteiden kohdentaminen, määrä ja laatu sopeutetaan yhä paremmin vastaamaan kysyntää.

1.4. Talouskasvu elpyy

Tuotannon arvioidaan kasvavan vuoteen 2005 saakka keskimäärin 2-3 % vuodessa. Julkinen talous on pysyvästi kireä ja ulkomaista velkaa on paljon. Taloudellisen tilanteen vuoksi mittavia infrastruktuuri-investointeja on tehty rajoitetusti. Talouden elvytys on käynnistännyt ja nopeuttanut joitakin päätieverkon kehittämishankkeita. Liikennejärjestelmän kapasiteetti on pääosin riittävä elinkeinoelämän tarpeisiin. Tiepääoman säilyttäminen on edelleen tärkeää.

Teollisuuden tuotantorakenne ja vienti monipuolistuvat. Tuotannon jalostusaste ja arvo kasvavat, minkä johdosta kuljetusten määrä hieinan vähenee. Metsäteollisuuden merkitys on edelleen suuri. Tieverkosta edellytetään hyvää kuntoa ja etenkin puutavaraliikenteelle myös alemman tieverkon kantavuus on tärkeää.

1.5. Arvorakenteet muuttuvat

Kestävän kehityksen välttämättömyys ymmärretään ja ihmiset ovat valmiit sen hyväksi tinkimään kohtuullisessa määrin omista eduistaan ja mukavuudestaan. Yleisesti hyväksytään pyrkimykset lieventää taa-
jamien ruuhkia ja liikenneongelmia esim. alueellisin tietullein. Satunnaiset liikenteen häiriöt esim. viikonloppuliikenteessä hyväksytään, mutta matkat pyritään ajoittamaan ja matkareitti valitsemaan siten, että niiltä voidaan välttyä. Miljööarvot ja esteettiset arvot ovat korostuneet. Tieympäristöltä odotetaan kauneutta ja virikkeellisyyttä.

Auto on edelleen ihmisille tärkeä ja yhä useammat mieltävät sen enemmän henkilökohtaisena hyödykkeenä kuin perheen

yhteisomaisuutena. Pienet, ketterät, energiataloudelliset autot ovat yleistyneet perheen kakkos- ja kolmosautoina.

Perusturvallisuus, perhekeskeisyys ja yhteisvastuu ovat tärkeitä arvoja. Kulutusideologia elää yhä vahvana, mutta taloudellista kasvua ja hyvinvointia tavoitellaan nyt sukupolvien välisen oikeudenmukaisuuden periaatteiden pohjalta.

1.6. Ympäristöarvot korostuvat

Suomea on kehitetty hyvinvointivaltiona kestäväen kehityksen suuntaan. Ympäristön tila on säilynyt entisen tasoisena. Lisääntyneestä saastekuormituksesta on pystytty kompensoimaan ottamalla käyttöön ympäristöä säästävää teknologiaa ja toimintamalleja. Suomen valtteja ovat ilman, vesien ja muun ympäristön puhtaus, vapaa luonto ja luonnonrauha.

1.7. Liikenteen kasvu hidastuu

Tieliikenteen valta-asema matkoissa ja kuljetuksissa on säilynyt. Raideliikenteen ja kevyen liikenteen osuus on kasvanut hieman. Nopeat Pendolinojunat ovat siirtäneet jonkin verran henkilöliikennettä raideliikenteeseen. Joukkoliikenteen osuus kaupunkiseuduilla on kasvanut, kun sen tarjontaa, sujuvuutta ja edullisuutta on pystytty parantamaan. Myös yhdistettyjen kuljetusten sujuvuus ja edullisuus ovat lisääntyneet. Oman auton ja polkupyörän sekä joukkoliikenteen yhteiskäyttömahdollisuudet ovat myös lisääntyneet, kun park and ride-terminaaleja on rakennettu sekä autoille että pyörille.

Tieliikenteen kasvu on kääntynyt 1990-luvun puolivälissä lievään nousuun. Tieliikenteen kasvu vuoteen 2005 mennessä on n.10-15 % vuoteen 1993 verrattuna. Liikennemäärän kasvussa on suuria alueittaisia ja tiekohtaisia eroja. Liikenteen kasvu on suurinta kasvavien kaupunkialueiden läheisyydessä ja tärkeällä päätieverkolla.

Tieliikenteen kasvua pyritään suurimmissa kaupungeissa eri tavoin hillitsemään. Keinoina ovat mm. liikkumistarpeiden vähentäminen kaavoituksellisin keinoin yhdyskuntarakennetta tiivistämällä, alueellisten tietullien käyttö ruuhkien tasaamiseksi, maksullisen pysäköinnin lisääminen, joukkoliikenteen palvelutason parantaminen sekä eri liikenne-
muotojen välisen yhteistyön kehittäminen.

1.8. Liikenteen teknologia muuttuu

Bensiini ja dieselöljy ovat edelleen tieliikenteen ajoneuvojen pääsiallisin polttoaine. Lähes koko autokanta on varustettu pakokaasujen puhdistuslaittein.

Elektroniikan käyttö autoissa on lisääntynyt. Liikenteen opastuksessa ja ohjauksessa käytetään uutta informaatioteknologiaa, RTI:tä (Road Transport Informatics), jonka avulla matka- ja liikennetietoja voidaan välittää suoraan auton sisäisiin tietojärjestelmiin tai teiden varsille sijaitseviin vaihtuvanäyttöisiin opastintauluihin.

Lähes kaikissa autoradioissa on RDS/TMC-toiminto (Radio Data System / Traffic Message Channel), joka mahdollistaa liikennetiedotusten välittämisen radion kautta ajoneuvoihin.

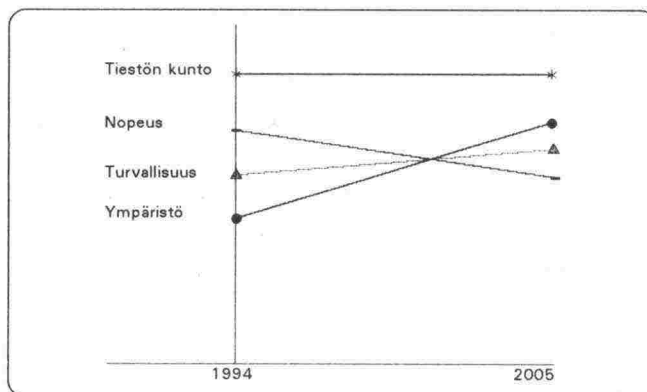
Kuorma-autot on varustettu GPS -paikannusjärjestelmällä (Global Positioning System), joka parantaa tavarantoiminnan- ja kalustonhallintaa.

Uusi älykorttiin tai automaattisiin tunnistimiin perustuva maksujen perintäteknologia mahdollistaa tieverkon kuormituksen ajallisen ja paikallisen tasaamisen myös maksuilla.

2. TIENPIDON TAVOITTEET JA KEINOT

Yhteiskunta- ja liikennepolitiikka on muuttunut kestävä kehityksen mukaiseen suuntaan. Kestävällä kehityksellä tarkoitetaan tienpidossa sitä, että tyydytetään tieliikenteen tarpeet vaarantamatta kuitenkaan tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää omia tarpeitaan. Yhteiskunnassa on pysyviä arvomuutoksia ja valmiuksia tinkiä tai maksaa enemmän, jotta periaatetta voidaan toteuttaa myös tienpidossa.

Tienpidolla vaikutetaan mm. tiestön kuntoon, liikenteen, ajonopeuteen, liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön. Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset, asiakkaiden ja sidosryhmien arvokenteiden muutokset ja kestävä kehityksen periaatteiden soveltaminen tienpitoon ovat aiheuttaneet muutoksia näiden vaikutusten tärkeysjärjestykseen. Tärkeysjärjestyksen muutokset on esitetty graafisesti kuvassa 1.



Kuva 1 Tavoitteiden painoarvot muuttuvat

2.1 Teiden kunto on tärkein

Tiestön kunnan säilyttäminen on tienpidon tärkein tavoite. Teiden päivittäinen kunto vaikuttaa ratkaisevasti tiellä liikkumisen mukavuuteen ja taloudellisuuteen. Hoidon tasolla, tien tasaisuuden ja

rakenteellisen kunnon hallinnalla ja optimoinnilla vaikutetaan tienkäyttäjille tarjottavaan päivittäiseen palvelutasoon.

2.2 Ympäristön tilan merkitys kasvaa

Ympäristöasioiden tärkeys kasvaa. Tavoitteena ovat mahdollisimman vähäiset haitat tienpidosta ja tieliikenteestä. Tienpidossa tuotannollinen toiminta arvioidaan uudelleen ympäristövaikutusten kannalta.

Tienpidossa edellytetään ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäviä ratkaisuja. Uusia menetelmiä ja materiaaleja otetaan käyttöön, jotta haitat vähenisivät itse toiminnan kärsimättä. Ympäristön tilaa ollaan valmiit parantamaan, vaikka siitä aiheutuisi lisäkustannuksia tienpidolle ja liikenteelle.

Teiden rakentamis- ja parantamistöissä kiinnitetään erityistä huomiota tien sovittamiseen ympäröivään maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Maa-alueita käytetään säästeliäästi. Ympäristöasioissa tehdään tiivistä yhteistyötä kuntien kanssa.

2.3 Turvallinen liikkuminen tavoitteena

Liikenneturvallisuus on kaikkien tieympäristössä liikkujien keskeinen tavoite. Aggressiivinen ajotapa, kilpailuvietin tyydyttäminen ja "vauhdin hurman" tavoittelu liikenteessä ovat väistyneet uuden ajokulttuurin myötä. Liikkumisympäristön suunnittelussa otetaan tasapuolisesti huomioon kaikki käyttäjät. Suunnittelulla pyritään kaikin keinoin lisäämään liikkumisen turvallisuutta selkeyttämällä liikkumisympäristöä, parantamalla järjestelmän toimintavarmuutta ja vähentämällä riski- ja häiriötilanteita.

2.4 Liikenteen sujuvuus nopeutta tärkeämpää

Nopeuden merkitys yleisenä tienpidon tavoitteena vähenee. Hienoinen nopeustason nousu ja muutaman minuutin aikasäästöt painavat vaakakupissa nykyistä vähemmän tienparannushankkeista päätettäessä. Tavoitteina korostuvat enemmän liikenteen sujuvuus, häiriöttömyys sekä yhtenäinen, kohtuullinen nopeustaso.

Tärkeimmällä päätieverkolla on tavoitteena liikenteen sujuvuus ja häiriöttömyys, korkea yhtenäinen nopeustaso sekä verkon liikenteellinen eheys ja tasalaatuisuus. Tällä verkolla nopeuden merkitys tavoitteena säilyy ja siellä pyritään ylläpitämään vähintään nykyinen nopeustaso. Päätieverkkoa kehitetään kuitenkin ensisijaisesti muiden kuin nopeustavoitteiden perusteella eli lähinnä verkon yhtenäisyyden, liikenneturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Lisäksi turvataan raskaan liikenteen häiriöttömät reitit satamiin ja muihin terminaaleihin.

Alemmalla tieverkolla ja taajamissa ei enää tavoitella mahdollisimman nopeita yhteyksiä, vaan toimenpiteiden valinnassa etsitään uudenlaisia nopeuden, sujuvuuden, turvallisuuden, taloudellisuuden ja ympäristön tasapainoista kokonaisratkaisua. Hankevalinnassa otetaan

nykyistä enemmän huomioon vaikutukset, joiden mittaaminen rahassa on vaikeaa.

Nopeusrajoitusjärjestelmä on kaikkialla suunniteltu ymmärrettäväksi ja johdonmukaiseksi ja sen suunnittelussa on otettu huomioon liikenneturvallisuus, ympäristö ja liikkumisen taloudellisuus.

Suurimmissa kaupungeissa tavoitteena on parantaa tieliikenteen sujuvuutta ensisijaisesti muilla keinoin kuin väyläkapasiteettia lisäämällä. Eri toimintojen välisiä etäisyyksiä voidaan lyhentää ja siten liikkumistarvetta yleisesti vähentää yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Liikennemuotojen välistä yhteistyötä kehittämällä ja joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla on mahdollista jonkin verran vähentää henkilöautoliikennettä. Hyvät vaihtoterminaalit, lisääntyneet park-and-ride -järjestelyt, joukkoliikenteen sujuvuutta parantavat järjestelyt, lyhyet vuorovälit ja hyvä informaatio lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Olemassaolevan väyläkapasiteetin käyttöä voidaan lisäksi tehostaa tasaamalla ruuhkahuippuja useammalle tunnille alueellisiin ruuhkatullein.

2.5 Liikkuminen on taloudellista

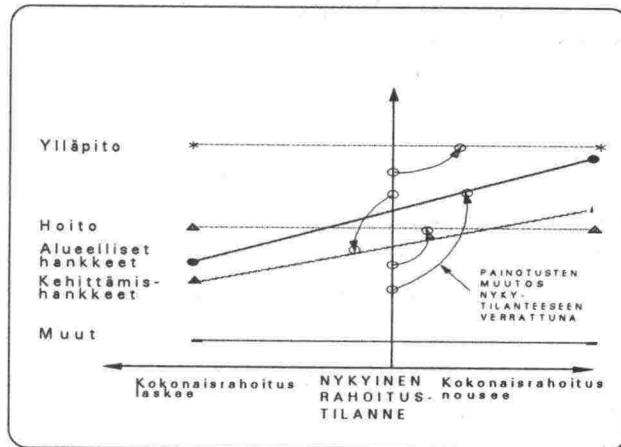
Tieverkon hyvällä palvelutasolla varmistetaan, että tieliikenne sujuu mahdollisimman vähin kokonaiskustannuksin. Lisäksi eri liikennemuotojen välistä suunnittelua ja yhteistyötä kehittämällä varmistetaan niiden tarkoituksenmukainen työnjako ja maan koko liikenne- ja kuljetusjärjestelmän toimivuus mahdollisimman taloudellisesti.

Logistiikan merkitys tavaraliikenteessä lisääntyy. Säännölliset sekä oikea-aikaiset kuljetukset ovat yhä tärkeämmät teollisuudelle ja elinkeinoelämälle. Kuljetusten sujuvuus ja oikea-aikaisuus varmistetaan ennen kaikkea tavaraliikenteen kannalta tärkeiden väylien riittävällä kapasiteetilla ja hyvällä päivittäisellä palvelutasolla.

3. TIENPIDON PAINOTUKSET

Toimintaympäristön muutokset ja muutokset tienpidon vaikutusten tärkeysjärjestyksessä vaikuttavat myös tienpidon toimenpideryhmien välisiin painotuksiin. Painotusten muutosta on tarkasteltu ryhmittelemällä tienpidon toimenpiteet hoitoon, ylläpitoon, alueellisiin hankkeisiin, kehittämishankkeisiin sekä viranomais- ja muihin töihin.

Painotusten muutoksia on tarkasteltu graafisesti kuvassa 2. Pystyakselilla on kuvattu eri toimenpideryhmien rahoitusosuuksien muutokset nykyisellä kokonaisrahoituksen tasolla. Kuvassa on myös esitetty painotusten muutokset rahoitustason pienentyessä tai kasvaessa.



Kuva 2 Rahoitustason muutokset vaikuttavat alueellisiin ja kehittämishankkeisiin

3.1 Hoidosta ja ylläpidosta ei tingitä

Tiestön päivittäiseen hoitoon tarvittava rahoitus on lähes riippumaton tienpidon kokonaisrahoitustasosta. Hoitotoimenpiteiden määrää ei vähennetä ellei kokonaisrahoitus ratkaisevasti vähene. Toisaalta päivittäisen hoitotason nostamiseen ei ole tarvetta tienpidon kokonaisrahoituksen lisääntyessä.

Tieverkon ylläpidon, eli lähinnä tienpäällystystöiden ja rakenteen parantamistöiden edellyttämä rahoitus on niinkään lähes riippumaton tienpidon kokonaisrahoituksen tasosta. Sekä hoidon että ylläpidon kustannukset kuitenkin hieman lisääntyvät nykytasosta, kun uusia ympäristöystävällisiä tekniikoita, menetelmiä ja materiaaleja otetaan käyttöön. Talvihoidon vaatimuksia ja kustannuksia lisää nastarenkaiden käytön rajoittaminen ja suolan käytön vähentäminen.

Tieverkon hoito- ja ylläpitotoimin turvataan tiestön peruspalvelutaso kaikissa keli- ja sääolosuhteissa. Keskimääräistä enemmän panostetaan erityisen tärkeän päätieverkon hoitoon ja ylläpitoon. Tavoitteena on turvata sillä korkea palvelutaso.

3.2 Alueellisten hankkeiden osuus kasvaa

Tienpito painottuu olennaisesti nykyistä enemmän erilaisiin liikenneympäristöä parantaviin alueellisiin hankkeisiin. Niitä toteutetaan ensisijaisesti alueellisten tarpeiden pohjalta tienpitäjän ja alueellisten sidosryhmien yhdessä sopimalla tavalla. Enin osa alueellisista hankkeista on taajamissa tehtäviä tiejärjestelyjä, joilla tuetaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, poistetaan ympäristöhaittoja ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Toimenpiteiden suunnittelussa korostuvat maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen hallinta sekä suunnittelijoiden ja kansalaisten välinen yhteistyö.

Alueellisten hankkeiden osuus tienpidon kokonaisrahoituksesta lisääntyy merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna. Hankkeiden lukumäärä

kasvaa kuitenkin rahoitusosuutta vähemmän, koska yksittäisten hankkeiden kustannukset nousevat niiden ympäristöllisen laadun parantumisessa. Tienpidon kokonaisrahoituksen muutokset vaikuttavat eniten alueellisten hankkeiden rahoitusta lisäävästi tai vähentävästi.

3.3 Kehittäminen keskittyy päätieverkolle

Tieverkon kehittämishankkeet ovat lähinnä päätieverkolla sijaitsevia valtakunnallisesti merkittäviä suuria parantamistoimenpiteitä. Kehittämishankkeilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan päätieverkon toimivuus verkkona, sen liikenteellinen eheys ja tasalaatuisuus.

Kehittämishanke-nimitystä käytetään, kun rakennetaan merkittäviä uusia tieyhteyksiä, moottoriteitä, moottoriliikenneteitä, nelikaistaistuksia, päätieverkon eritasoliittymiä, suuria siltoja, tehdään mittavia tiejärjestelyjä taajamissa tai korjataan olemassaolevia teitä perusteellisesti nykyisten laatuvaatimusten mukaisiksi.

Kehittämishankkeiden osuus tienpidon kokonaisrahoituksesta vähenee nykytilanteeseen verrattuna. Tieverkon kapasiteetin lisäämisen rinnalla pyritään liikenteen sujuvuus turvaamaan tehostamalla jo olemassaolevan tieverkon käyttöä mm. uuden informaatioteknologian avulla.

Tienpidon kokonaisrahoituksen muutokset vaikuttavat suoraan kehittämishankkeiden rahoitukseen. Kokonaisrahoituksen laskusta ja noususta kohdennetaan likimain puolet kehittämishankkeisiin.

Hankkeita toteutettaessa on tavoitteena laadusta tinkimättä kehittää nykyistä edullisempia ratkaisuja ja sovittaa hankkeet paremmin ympäristöönsä. Sen vuoksi etenkin kapasiteettihankkeissa ratkaisujen keinovalikoimaa lisätään ja suunnittelustandardeja tarkistetaan. Yleisesti ottaen hankkeiden kustannuksia kuitenkin jonkin verran nostaa niiden ympäristöllisen laadun parantuminen.

3.4 Tieliikenteen oheispalvelut lisääntyvät

Tieliikenteen oheispalvelut lisääntyvät. Tehokas liikenne- ja reittitiedotus ja muu tieliikennettä palveleva informaatio sekä huolto- ja virkistyspalvelut kuuluvat tienkäyttäjien peruspalveluihin. Tienpitoon kuuluvien viranomaistehtävien, välttämättömän tutkimus- ja kehittämistoiminnan ja muiden sellaisten osuus säilyy nykyisellään.

4. TIENPIDON VASTUUT JA TYÖNJAKO

Tienpidon vastuita valtion, kuntien ja yksityistiekuntien kesken selkiytetään. Valtiollisella tienpitäjällä on ensisijainen vastuu valtakunnallisista yhteyksistä. Tielaitoksen vastuu yhtenäisestä päätieverkosta laajenee koskemaan myös kaupunkialueita, mutta vastaavasti kaava-alueilla tielaitos luopuu katumaisista muista yhteyksistä. Kuntien suorittamista paikallistiekorvauksista luovutaan.

Yksityisteiden määrä lisääntyy noin 7000 kilometrillä, kun vähämerkityksiä paikallisteitä muutetaan yksityisteiksi. Yksityisten teiden

valtionavustusten ohjaus ja valvonta siirtyy kunnallisten tai muiden alueellisten organisaatioiden vastuulle.

Tienpidon vastuiden lisäksi sovitaan järkevästä työnjaosta taajama-alueiden yleisten teiden, katujen ja kaavateiden hoidossa riippumatta teiden ja katujen hallinnollisesta asemasta.