

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 18.9.2001 työryhmän määrittämään tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa. Työryhmän tehtävänä oli 31.12.2002 mennessä määrittellä tie- ja rataverkon peruspalvelutaso eli palvelutaso, joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan. Työryhmän tuli työssään arvioida eri palvelutasotekijöiden vaikutuksia sekä laatia ehdotus tie- ja rataverkon peruspalvelutasoksi ja selvittää ehdotuksensa kustannusvaikutukset. Työryhmän tuli työssään ottaa myös katuverkko huomioon.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi rakennusneuvos Juhani Tervalan sekä jäseniksi liikennejohtaja Anne Herneojan Ratahallintokeskuksesta, suunnittelujohtaja Eeva Linkaman Tiehallinnosta ja neuvotteleva virkamies Riitta Virenin liikenne- ja viestintäministeriöstä. Jäseniksi kutsuttiin yksikön päällikkö Leena Karessuo Suomen Kuntaliitosta, ylijohdaja Veijo Kavonius sisäasiainministeriöstä, ylitarkastaja Jorma Keva ympäristöministeriöstä, johtaja Raimo Mansukoski Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitosta, maakuntajohtaja Antti Mykkänen Pohjois-Savon liitosta ja budjettineuvos Esko Tainio valtiovainministeriöstä. Jean Monnet professori Heikki Eskelinen Joensuun yliopistosta, ylijohdaja Reino Hjerppe Valtion taloudellisesta tutkimuskeskuksesta ja professori Jorma Mäntynen Tampereen teknillisestä korkeakoulusta kutsuttiin työryhmän asiantuntijoiksi. Yli-insinööri Juha Parantainen liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä tiejohtaja Seppo Kosonen ja erikoissuunnittelija Jarmo Joutsensaari Tiehallinnosta määrättiin työryhmän sihteereiksi.

Työryhmä on kokoontunut 12 kertaa. Tammikuussa 2002 järjestettiin Pohjois-Savossa Nilsiässä työseminaari, jossa kuultiin kuntien ja yritysalamän edustajien näkemyksiä tie- ja rataverkon peruspalvelutasosta. Työn alussa maakunnilta pyydettiin kirjallisia kommentteja työryhmän työn suunnittelua varten. Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut työryhmän käyttöön katsauksen työtä sivuavista tutkimuksista ja selvityksistä sekä teettänyt tutkimukset ”Tien- ja radanpidon kriittiset palvelutasotekijät” (Linea Konsultit Oy ja Plaana Oy) ja ”Liikennejärjestelmän peruspalvelutason käsite” (Tampereen teknillinen korkeakoulu, Joensuun yliopisto ja Valtion taloudellinen tutkimuskeskus). Työryhmän pysyvät asiantuntijat Jean Monnet professori Heikki Eskelinen Joensuun yliopistosta, ylijohdaja Reino Hjerppe Valtion taloudellisesta tutkimuskeskuksesta ja professori Jorma Mäntynen Tampereen teknillisestä korkeakoulusta ovat lisäksi kukin laatineet asiantuntijalausannon.

Työryhmä on kuullut asiantuntijoina ylitarkastaja Mari Kortesojaa sisäasiainministeriöstä, maaseutuneuvos Eero Uusitaloa maa- ja metsätalousministeriöstä, toimitusjohtaja Martti Perälää Plaana Oy:stä, toimitusjohtaja Jaakko Rahjaa Suomen Tieyhdistyksestä sekä kaupunginjohtaja Arto Lepistöä Äänekosken kaupungista.

Työryhmä luovuttaa yksimielisen mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle. Jäsen Tainio ei yhdy työryhmän näkemykseen peruspalvelutason 10 - 15 % lisärahoitustarpeesta ja tavoitetaso 30 - 40 % lisärahoitustarpeesta, koska rahoitustarvetta ei ole selvitetty riittävästi.

Helsingissä 20. päivänä tammikuuta 2003.

Juhani Tervala

Anne Herneoja

Leena Karessuo

Veijo Kavonius

Jorma Keva

Eeva Linkama

Raimo Mansukoski

Antti Mykkänen

Esko Tainio

Riitta Viren

Heikki Eskelinen

Jorma Mäntynen

Reino Hjerppe

Jarmo Joutsensaari

Seppo Kosonen

Juha Parantainen

YHTEENVETO

Työn lähtökohdat ja toteutus

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 18.9.2001 työryhmän määrittämään tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa. Työryhmän tehtävänä oli 31.12.2002 mennessä määrittellä tie- ja rataverkon peruspalvelutaso eli palvelutaso, joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan. Työryhmän tuli työssään arvioida eri palvelutasotekijöiden vaikutuksia sekä laatia ehdotus tie- ja rataverkon peruspalvelutasoksi ja selvittää ehdotuksensa kustannusvaikutukset. Työryhmän tuli työssään ottaa myös katuverkko huomioon.

Peruspalvelutason määrittelyn oli tehnyt ajankohtaiseksi mm. viime vuosien väestön keskittymiskehitys. Kasvavia seutukuntia on ollut muutama, suurimmasta osasta seutukuntia väestö on vähenemässä. Liikenneväylien pidolle tämä on linjauksen paikka. On otettava kantaa siihen, miten hyvin kasvukeskusten investointipaineisiin pyritään vastaamaan ja mikä toisaalta on se peruspalvelutaso, josta väestöä menettävillä alueilla ei liikenteen vähentymisestä huolimatta voida tinkiä.

Liikennejärjestelmää eli kaikkien liikennemuotojen väyliä terminaaleineen ja niitä käyttävää liikennettä työryhmä tarkasteli kokonaisuutena. Peruspalvelutaso on tässä yhteydessä kuitenkin määritelty vain yleiselle tieverkolle ja rataverkolle. Lentoliikenteen ongelmat eivät suoraan liity väyläpalveluihin vaan itse lentoliikenteeseen ja sen kannattavuuteen. Vesiliikenteen palvelutasoa ei ole pyritty määrittelemään, koska sen merkitys maan sisäisessä liikenteessä on vähäinen. Meriväylien parantamistarpeista on lisäksi juuri valmistunut oma investointiohjelmansa.

Koska työryhmä on ollut liikenne- ja viestintäministeriön asettama ja sen määrittelemää peruspalvelutasoa on tarkoitettu käytettäväksi *valtion* väyläpalvelujen tulosohjauksessa, katuverkon peruspalvelutasoa ei ole selvitetty tässä yhteydessä. Katuverkon palvelutaso on kuitenkin vaikuttanut työssä mukana olleiden liikenneverkon osien peruspalvelutason määrittelyyn. Yksityisteitä on tarkasteltu osana pienväyläverkkoa. Käytettävissä oleva tietoaineisto ei kuitenkaan mahdollistanut yksityisteiden peruspalvelutason määrittelyä.

Työn alussa maakunnilta pyydettiin kirjallisia kommentteja työryhmän työn suunnittelua varten. Tammikuussa 2002 järjestettiin Pohjois-Savossa Nilsiässä työseminaari, jossa kuultiin kuntien ja yritys-elämän edustajien näkemyksiä tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittelyä. Liikenne- ja viestintäministeriö on teettänyt kaksi tutkimusta työryhmän tausta-aineistoksi. Työryhmän asiantuntijat (Jean Monnet professori Heikki Eskelinen Joensuun yliopistosta, ylijohtaja Reino Hjerpe Valtion taloudellisesta tutkimuskeskuksesta ja professori Jorma Mäntynen Tampereen teknillisestä korkeakoulusta) ovat lisäksi kukin laatineet asiantuntijalausunnon peruspalvelutason määrittelyyn liittyvistä näkökohdista.

Työryhmä otti työnsä lähtökohdaksi ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tarpeet sekä yhteiskunnalliset reunaehdot (ympäristö, turvallisuus jne.). Näistä johdettiin liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Lopuksi arvioitiin, millaiset väyläpalvelut mahdollistavat em. peruspalvelutason. Peruspalvelutason lisäksi on arvioitu myös tätä paremman ”tavoitetason” toimenpidetarvetta ja kustannuksia.

Työryhmän johtopäätökset ja esitykset

Työryhmä on määritellyt peruspalvelutason seuraavasti: **”Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.”**

Työryhmä esittää, että sen peruspalvelutason mahdollistavien väyläpalvelujen arvioimiseksi kehittämä **menetelmä otetaan väylätoiminnan pitkän aikavälin ohjelmoinnin työkaluksi**. Peruspalvelutason sisältö tarkistettaisiin aina hallituskauden alussa neljän vuoden välein. Tarvittavat väyläpalvelut täsmennettäisiin tämän jälkeen aluetasolla väylälaitosten, maakuntien, kuntien ja muiden sidosryhmien yhteistyönä. Työryhmän nyt laatima arvio peruspalvelutason sisällöstä olisi ensimmäinen iteraatiokierros tässä prosessissa. Tällainen lähestymistapa edistäisi väylätoiminnan suunnittelun pitkäjänteisyyttä ja kokonaisvaltaisuutta.

Työryhmän keskeisimmät muut johtopäätökset ovat:

- **Lainsäädännöstä** ei löydy lähtökohtia peruspalvelutason määrittämiselle.
- Väyläpalvelujen palvelutaso voidaan jakaa **minimitasoon, peruspalvelutasoon, tavoite-tasoon ja erityispalvelutasoon**. Minimipalvelutaso on turvattava aina. Peruspalvelutaso turvataan ensiksi ja sen jälkeen edetään tavoitetasoon. Erityispalvelutasosta päätetään erikseen.
- Väyläpalvelujen kysynnässä on **alueittaisia eroja**, minkä vuoksi peruspalvelutaso on maan eri osissa erilainen.
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason mahdollistavat väyläpalvelut voidaan jakaa **perusväylänpitoon eli päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaamiseen** (väylien hoito, ylläpito, liikenteen hallinta, korvausinvestoinnit ja akuutit laajennusinvestoinnit) ja **liikenneverkon kehittämiseen** (liikkumis- ja kuljetustarpeiden varmistaminen pitkällä aikavälillä).
- Liikkumisen ja kuljetusten **päivittäisen peruspalvelutason turvaaviin väyläpalveluihin tarvitaan noin 10 - 15 % lisärahoitusta**. Tavoitetaso edellyttää noin 30 - 40 % nykyistä enemmän rahoitusta. Peruspalvelutasosta ollaan eniten jäljessä **tie- ja rataverkon kunnon** osalta (ylläpito, korvausinvestoinnit).
- Aluerakenteen muuttuessa liikenne lisääntyy kasvukeskuksissa ja jonkin verran pienenee väestöä menettävillä alueilla. **Väyläpalvelujen tarve ei väestöä menettävillä alueilla kuitenkaan merkittävästi vähene, eikä näiltä alueilta ole mahdollista siirtää rahoitusta kasvualueille**.
- Peruspalvelutason pitkällä aikavälillä varmistavien **kehittämisinvestointien tarve ja kustannukset on mahdollista arvioida myöhemmin**, kun valtakunnallisesti merkittävä liikenneverkko on määritelty (kesällä 2003). Kehittämisinvestointitarpeita aiheuttavat mm. tarve työ- ja koulumatkojen sujuvuuteen, kuljetusten täsmällisyyteen ja kustannustehokkuuteen ja alueiden tasapainoiseen kehitykseen. **Aiemmillä hallituskausilla tie- ja rataverkon kehittämiseen on käytetty noin 1 - 1,4 mrd. €**
- **Yksityisteiden toimenpidetarpeen arvioiminen liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason avulla ei ole mahdollista**, koska yksityisteiden tilasta ja liikennetarpeista ei ole riittävän hyvää tietoa. Työryhmä pitää tärkeänä, että tietopohjaa kartutetaan Tiehallinnon ja Kuntaliiton yhteistyönä niin, että myös yksityisteiden toimenpidetarve voidaan arvioida.

SISÄLLYSLUETTELO

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE	9
YHTEENVETO	11
1 TYÖRYHMÄN TEHTÄVÄ	15
2 PERUSPALVELUTASON LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN PERUSTA	16
2.1 Perustuslaki sekä maankäyttöön ja aluekehitykseen liittyvä lainsäädäntö	16
2.2 Väyläpalvelujen tuottamisen lainsäädäntö	18
2.3 Väyläpalvelut peruspalveluja ja liikennettä koskevassa lainsäädännössä	19
3 LIIKENNEVÄYLÄPALVELUT SUOMESSA	20
3.1 Liikenteen kysyntä.....	20
3.2 Väyläpalvelujen tarjonta ja rahoitus.....	22
3.3 Liikenteen kysynnän ja väyläpalvelujen tarjonnan alueellisia eroja.....	24
3.4 Valtion väyläpalvelujen organisointi ja ohjaus.....	26
3.5 Valtion väyläpalvelujen haasteet ja ongelmat.....	27
4 LIKKUMISEN JA KULJETUSTEN PERUSPALVELUTASO	30
4.1 Minimitaso, perustaso, tavoitetaso ja erityistaso eli liikkumisen ja kuljetusten palvelutasoluokat	30
4.2 Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason määritelmä	31
4.3 Perusteet peruspalvelutasolle	33
4.3.1 Peruspalvelutason määrittelyn vaikuttavia seikkoja	33
4.3.2 Peruspalvelutason kannalta kriittiset liikkumis- ja kuljetustarpeet.....	34
5 LIKKUMISEN JA KULJETUSTEN PERUSPALVELUTASON MAHDOLLISTAVAT VÄYLÄPALVELUT	35
5.1 Valtion väylät	35
5.1.1 Yleistä.....	35
5.1.2 Perusväylänpito (päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaaminen).....	36
5.1.3 Liikenneverkon kehittäminen (peruspalvelutason varmistaminen pitkällä aikavälillä)	37
5.2 Kuntien liikenneverkko ja yksityistiet.....	39
6 TYÖRYHMÄN KANTA	40
LÄHDELUETTELO	42

LIITTEET

1. Liikkumisen ja kuljettamisen peruspalvelutason turvaavien väyläpalvelujen yksityiskohtaisempi kuvaus
2. Tien- ja radanpidon nykyisiä palvelutasokriteerejä
3. Eräitä vertailutietoja liikenneolojen kehityksestä 1990, 1995 ja 2000
4. Väyläpalvelujen asiakkaiden ja yhteiskunnan tarpeet
5. Esko Ahon ja Paavo Lipposen hallituskausilla aloitetut tie- ja rataverkon kehittämishankkeet
6. Työryhmän asettamiskirje

1 TYÖRYHMÄN TEHTÄVÄ

Suomi on Euroopan unionin harvimmin asuttu maa, mutta pinta-alaltaan suurimpien joukossa kattaen noin 10 % koko EU:n alueesta. Kaupunkikeskuksia on maan kaikissa osissa ja asutus on levittäytynyt suhteellisen tasaisesti maan eri osiin. Harvan asutuksen vuoksi liikennemäärät ovat eurooppalaisittain pieniä. Liikennesuoritetta eli ajettuja kilometrejä kertyy matkojen pituuden vuoksi kuitenkin paljon. Liikennemääristä riippumatta väylillä on aina kyettävä tarjoamaan tietty peruspalvelutaso, joka mahdollistaa yhteiskunnan jokapäiväiset toiminnot ja pitemmällä aikavälillä myötävaikuttaa Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn säilymiseen. Työryhmän tehtävänä on ollut määrittellä tällainen peruspalvelutaso tie- ja rataverkon osalta.

Peruspalvelutason määrittelyn tekee ajankohtaiseksi myös viime vuosien väestön keskittymiskehitys. Kasvavia seutukuntia on ollut muutama, suurimmasta osasta seutukuntia väestö on vähenemässä. Liikenneväylien pidolle tämä on linjauksen paikka. On otettava kantaa siihen, miten hyvin kasvukeskusten investointipaineisiin pyritään vastaamaan ja mikä toisaalta on se peruspalvelutaso, josta väestöä menettävillä alueilla ei liikenteen vähentymisestä huolimatta voida tinkiä.

Tasapainoisen alueellisen kehityksen edistäminen on eräs nykyisen hallitusohjelman painopistealueista. Lähtökohtana on aluetalouksien vahvistaminen parantamalla kasvua ja työllisyyttä koko maassa. Peruspalvelujen riittävä saatavuus ja taso turvataan hallitusohjelman mukaan maan kaikissa osissa ja alueiden omaehtoista kehitystä edistetään niiden vahvuuksiin tukeutuen. Elinvoimaisten maakunta- ja seudullisten keskusten kilpailukykyä vahvistetaan. Maan eri osiin tarjotaan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevat yhteydet ja liikennepalvelut. Hallitusohjelman mukaan ”liikenneverkkojen kunto ja arvo säilytetään nykytasolla”. Hallitus varautuu liikenneverkkohankkeiden rahoittamiseen erillisjärjestelyin. Liikennepolitiikalla tuetaan kansantalouden kasvua, parannetaan ympäristön tilaa ja luodaan edellytyksiä logistisen kilpailukyvyn paranemiselle.

Liikennepolitiikan tavoitteena on liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun ”Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025” mukaan älykäs ja kestävä liikkuminen ja kuljettaminen, jossa otetaan huomioon taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriin liittyvät näkökohdat. Tavoitteeksi on asetettu liikkumisen peruspalvelutason takaaminen koko maassa. Henkilö- ja tavara-liikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus on turvattava sekä kotimaan että ulkomaan kuljetuksissa.

Liikennejärjestelmää eli kaikkien liikennemuotojen väyliä terminaaleineen ja niitä käyttävää liikennettä on tarkasteltu kokonaisuutena. Peruspalvelutaso on tässä yhteydessä kuitenkin määritelty vain yleiselle tieverkolle ja rataverkolle. Peruspalvelutason turvaaminen on yksi tielaitosuudistuksen reunaehdoista. Tiehallintoa koskevan lain mukaan sen eräs tehtävä on ”osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä”. Rataverkon palvelutaso ja rautatieliikenteen toimivuus on merkittävä tasapainoiseen alueelliseen kehitykseen vaikuttava ja siten peruspalvelutason kannalta relevantti asia. Lentoliikenteen ongelmat eivät suoranaisesti liity väyläpalveluihin vaan itse lentoliikenteeseen ja sen kannattavuuteen. Lentoliikenteen palvelutaso on kuitenkin otettu huomioon sen kanssa kilpailevan nopean junaliikenteen peruspalvelutasoa pohdittaessa. Vesiliikenteen palvelutasoa ei ole pyritty määrittelemään, koska sen merkitys maan sisäisessä liikenteessä on vähäinen. Meriväylien parantamistarpeista on lisäksi juuri valmistunut oma investointiohjelmansa.

Vesi- ja lentoliikenteen merkitystä on syytä korostaa vaikka nämä liikennelajit onkin rajattu tämän työn ulkopuolelle. Meri- ja lentokuljetuksilla on keskeinen asema maamme ulkomaankaupassa. Vuonna 2000 viennin ja tuonnin arvosta oli merikuljetusten osuus noin 74 % ja lentoliikenteen osuus noin 16 %. Kotimaan tavaraliikenteessä vesikuljetuksilla on merkitystä rannikkoliikenteen lisäksi myös sisävesillä Itä-Suomessa tie- ja rautatieliikennettä täydentävänä kuljetusmuotona. Lentoliikenne puolestaan täydentää tie- ja rautatieliikennettä erityisesti kotimaan pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä. Huomattava osa joukkoliikenteen matkasuoritteesta syntyy lentoliikenteessä, jossa pitkät, kuitenkin lukumääräisesti vähäiset matkat synnyttävät toiseksi suurimman matkaryhmän.

Koska työryhmä on ollut liikenne- ja viestintäministeriön asettama ja sen määrittelemää peruspalvelutasoa on tarkoitettu käytettäväksi *valtion* väyläpalvelujen tulosohjauksessa, katuverkon peruspalvelutasoa ei ole selvitelty tässä yhteydessä. Katuverkon palvelutaso on kuitenkin vaikuttanut työssä mukana olleiden liikenneverkon osien peruspalvelutason määrittelyyn. Yksityisteitä on tarkasteltu osana pienväyläverkkoa. Käytettävissä oleva tietoaineisto ei kuitenkaan mahdollistanut yksityisteiden peruspalvelutason määrittelyä tässä yhteydessä.

Tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa on lähestytty liikkumisen ja kuljetusten tarpeiden kautta. Liikenneväylillä tarjottava palvelutaso ei läheskään aina ole ”pullonkaula” ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tärkeiden liikenne- ja kuljetustarpeiden tyydyttämisessä. Usein rajoittavana tekijänä, kuten lentoliikenteessä, on liikenteen hoito. Työryhmä on käsitellyt vain verkko- ja palvelujen peruspalvelutasoa ottaen kuitenkin huomioon liikenteen hoidon vaikutukset.

- *Tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittäminen on tullut ajankohtaiseksi erityisesti maan sisäisen muuttoliikkeen ja aluerakenteen keskittymisen vuoksi. Alueellisen kehityksen tasapainottaminen on eräs hallitusohjelman painopistealueista.*
- *Tie- ja rataverkon peruspalvelutason määrittämisen lähtökohdaksi on otettu yhteiskunnan liikenteelliset tarpeet. Ensin on määritelty liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso ja sen jälkeen arvioitu, mitä tällaisen peruspalvelutason saavuttaminen väyläpalveluilta edellyttää.*
- *Tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa määriteltäessä on tarkasteltu koko liikennejärjestelmää.*
- *Myös yksityisteiden peruspalvelutaso osana pientieverkkoa on kuulunut työn piiriin, mutta tietopohjan puutteellisuuden vuoksi peruspalvelutason edellyttämää toimenpidetarvetta yksityisteillä ei kuitenkaan tässä yhteydessä kyetty määrittelemään. Kuntien katuverkko ja kaavatiet rajattiin työn ulkopuolelle.*

2 PERUSPALVELUTASON LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN PERUSTA

2.1 Perustuslaki sekä maankäyttöön ja aluekehitykseen liittyvä lainsäädäntö

Suomen uusi *perustuslaki* tuli voimaan maaliskuussa 2000. Perustuslaissa ei varsinaisesti ole liikenneväyliin liittyviä säädöksiä, mutta siinä luetellaan kansalaisten perusoikeudet, mm. oikeus vapaaseen liikkumiseen ja työhön sekä vastuu ympäristöstä.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan alueiden käytön suunnittelussa tavoitteena on muun muassa edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien,

kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista. Tavoitteena on myös edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä liikenteen taroituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteuttamista. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävästi hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

Maankäyttö- ja rakennuslain perusteella ei voida suoraan päätellä liikennejärjestelmän peruspäalvelutasoa, mutta siitä käy kuitenkin ilmi ne tekijät joihin peruspäalvelutasoa määriteltäessä tulisi kiinnittää huomiota.

Alueellista kehittämistä ohjataan *alueiden kehittämislaila*, joka tulee voimaan vuoden 2003 alusta. Lain tavoitteena on luoda edellytyksiä alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin takaamiselle, osaamiseen ja kestävästi kehitykseen perustuvalla taloudellisella kasvulla, elinkeinotoiminnan kehitykselle ja työllisyyden parantamiselle. Lisäksi tavoitteena on vähentää alueiden kehittyneisyyseroja ja parantaa väestön elinoloja sekä edistää alueiden tasapainoista kehittämistä.

Laissa säädetään maakunnan liiton ja valtion viranomaisten välisestä yhteistyöstä alueiden kehittämisessä. Maakunnan liiton johdolla laaditaan maakunnan tavoitellun alueellisen kehityksen osoittamiseksi maakuntasuunnitelma, maakunnan kehittämistä varten määräaikainen maakuntaohjelma ja vuosittainen maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma yhteistyössä valtion viranomaisten, kuntien ja muiden asianomaisten tahojen kanssa. Valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluekehitykseen. Maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma sisältää ehdotuksen maakuntaohjelman ja laissa mainittujen erityisohjelmien (kuten aluekeskusohjelma, osaamiskeskusohjelma) toteuttamisen kannalta keskeisiksi hankkeiksi ja muiksi toimenpiteiksi sekä arvion niiden rahoittamisesta. Maakunnan yhteistyöryhmä käsittelee toteuttamissuunnitelman ja sen hyväksyvät osaltaan maakunnan liitto ja asianomaiset valtion viranomaiset. Alueiden kehittämistä koskevan suunnittelu- ja ohjelmamenettelyn myötä eri hallinnonalojen toimenpiteet voidaan sovittaa yhteen entistä tehokkaammin alueellisten kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi sekä vahvistaa alueiden ja keskushallinnon välistä vuorovaikutusta.

Saariston kehityksen edistämistä koskevan lain mukaan valtion ja kuntien on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspäalvelujen saantiin sekä suojaamaan saariston maisemakuvaa ja luontoa ympäristöhaitoilta. Saaristoon katsotaan kuuluviksi sellaiset merialueen ja sisävesistöjen saaret, joihin ei ole kiinteää tieyhteyttä, sekä muut saaret ja mantereen alueet, jotka ovat muutoin olo-suhteiltaan saaristoon verrattavissa. Lain mukaan valtion on huolehdittava siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asi-

oinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

2.2 Väyläpalvelujen tuottamisen lainsäädäntö

Väyläpalvelujen tuottamisen lainsäädännöllä tarkoitetaan tässä yleisten ja yksityisten teiden, ratojen sekä katujen rakentamista ja kunnossapitoa koskevaa lainsäädäntöä. Väyläpalvelujen tuottamisesta vastaavat valtio (yleiset tiet ja radat), kunnat (kadut) ja yksityiset (yksityistiet).

Tielainsäädännön kokonaisuudistus on vireillä. Asiaa pohtivan työryhmän raportti valmistuu vuoden 2002 lopussa. Nykyinen yleisistä teistä annettu laki on vuodelta 1954. Siihen on vuosien kuluessa tehty parikymmentä muutosta. Lain mukaan tienpitäjä huolehtii tienpidosta ja siihen kuuluvista asioista, vastaa ensisijaisesti tienpidosta aiheutuvista kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tienpitäjänä voi vuoden 1954 lain mukaan olla valtio tai kunta. Kuntien velvollisuus osallistua paikallisteiden kustannuksiin poistettiin vuonna 1994, minkä jälkeen valtio on yksin vastannut yleisten teiden pidosta. Tie on lain mukaan pidettävä ”liikennettä tyydyttävässä kunnossa”. Uuteen, valmisteilla olevaan tielakiin on mahdollista lisätä tarkempi kuvaus siitä, minkälainen palvelutaso tiestöllä tulee turvata.

Tiehallintoa koskevan, vuonna 2000 voimaan tulleen lain mukaan Tiehallinnon eräs tehtävä on ”osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta.”

Laki Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta tuli voimaan 1.9.2002. Lailla edistetään rautatiemarkkinoita parantamalla yhteentoimivuutta ja kilpailua. Eduskunnan käsiteltävänä on parhaillaan *rautatielaki*, jonka tarkoituksena on edistää rautatieliikennettä ja rataverkon käyttöä sekä parantaa rautatieliikenteen turvallisuutta. Laissa on säännökset myös ratamaksusta. Samassa yhteydessä annetaan myös *erillinen laki Ratahallintokeskuksesta*. Ratahallintokeskuksen tehtävänä on mm. huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, rautatieliikenteen liikenneturvallisuudesta ja eräistä viranomaistehtävistä.

Laki yksityisistä teistä on pääosin vuodelta 1962. Yksityisteiden rahoituksen vastuu on tiekunnilla. Rahoitusta varten tiekunnan voivat periä maksuja tien käyttäjiltä sekä saada avustusta valtiolta ja kunnilta. Lain mukaan tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja siitä tuleva hyöty edellyttävät ottamalla kuitenkin huomioon, ettei kunnossapidosta aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia. Jos tieosakas vaatii tienpitoa kokonaan tai tietyiltä osin suoritettavaksi ilmeisesti tätä korkeampaa tasoa vastaavana, on osakkaan, tarvittaessa ennakolta, suoritettava siitä aiheutuvat lisäkustannukset. Yksityistielain uudistus on lähiaikoina ajankohtainen.

Katujen kunnossapidosta säädetään vuodelta 1978 olevassa *laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta*. Asemakaava-alueella kunnossa- ja puhtaanapitovelvollisuus on osaksi kunnalla ja osaksi tontin tai muun alueen omistajalla. Katujen kunnossapito kuuluu kunnille. Tontinomistajan on kuitenkin pidettävä tontin kohdalla oleva jalkakäytävä vapaana lumesta ja huolehdittava sen liukkauden torjunnasta, ellei kunta ota tehtävää maksua vastaan hoitaakseen. Laissa ei ole määritelty katujen kunnossapidon laatuvaatimuksia, tarkempia määräyksiä voidaan antaa kunnallisissa säännöissä.

2.3 Väyläpalvelut peruspalveluja ja liikennettä koskevassa lainsäädännössä

Laissa luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (1991) säädetään, että joukkoliikenteen hoitamisen edellytykset tulee ottaa huomioon kaavoituksessa sekä muussa maankäytön ja liikenneväylien suunnittelussa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan lain (1994) tarkoituksena on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Liikenne- ja viestintäministeriö voi kunnan esityksestä rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta määrättyllä alueella, tiellä tai tien osalla, jos kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Rajoitusta asetettaessa on huolehdittava siitä, ettei vaarallisten aineiden kuljetusmahdollisuuksille aiheudu haittaa enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi.

Pelastustoimilakia (1999) sovelletaan tulipalojen ja muiden onnettomuuksien ehkäisyyn, pelastustoimintaan ja väestönsuojeluun. Lain mukaan mm. henkilö-, tavara- ja tietoliikenteestä vastaavat viranomaiset ovat pelastusviranomaisten ohella velvollisia osallistumaan pelastustoimintaan ja väestönsuojeluun. Pelastustoimen yleinen valmiusvaatimus on se, että pelastustoimi on suunniteltava ja järjestettävä siten, että siihen kuuluvat toimenpiteet voidaan suorittaa viivytyksettä ja tehokkaasti.

Sairausvakuutuslain (1963) perusteella vakuutetulle korvataan sairaudenhoidon edellyttämistä matkoista johtuvia matkakustannuksia. Korvauksen suuruuteen vaikuttavat liikenneolosuhteet jos tällä on ollut vaikutusta matkustustavan valintaan.

Kansanterveyslain (1972) mukaan kunnan tulee huolehtia sairaankuljetuksen järjestämisestä sekä järjestää ja ylläpitää lääkinnällinen pelastustoiminta sekä paikallisiin olosuhteisiin nähden tarvittava sairaankuljetusvalmius. Lain piiriin eivät kuitenkaan kuulu kelirikkokelpoiset tai muut erityiskulkuneuvot.

Koulutoimesta säädetään vuoden 1998 perusopetuslaissa. Sen mukaan opetus tulee kunnassa järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämispaikkojen sijainti sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Esiopetusta järjestettäessä tulee lisäksi ottaa huomioon, että opetukseen osallistuvilla lapsilla on mahdollisuus käyttää päivähoitopalveluita.

Vuonna 1982 voimaan tulleessa *sosiaalihuoltolaissa* määritetään, kuinka kunnan on järjestettävä sosiaalipalvelut, mm. kotipalvelut. Kotipalveluilla tarkoitetaan asumiseen, henkilökohtaiseen hoivaan ja huolenpitoon, lasten hoitoon ja kasvatukseen sekä muuhun tavanomaiseen ja totunaiseen elämään kuuluvien tehtävien ja toimintojen suorittamista tai missä avustamista.

Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista on vuodelta 1987. Lain mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattopalveluineen.

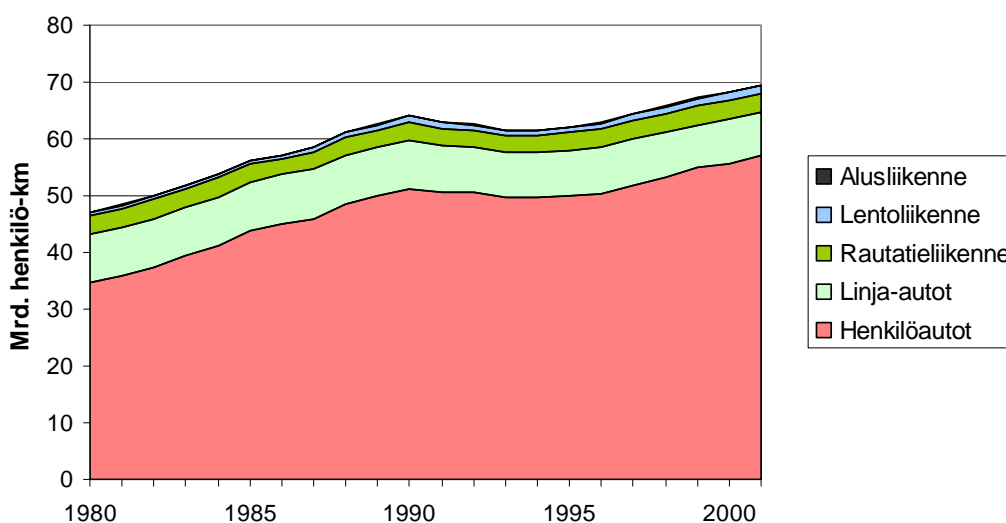
- *Lainsäädännöstä ei löydy kohtia, jotka suoraan ja täsmällisesti määrittäisivät palvelutasoa liikenneverkoille.*
- *Vahvimmat kannanotot ovat tielaisissa ("tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa"), Tiehallintoa koskevassa laissa ("osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta.") sekä laista saariston kehityksen edistämisestä ("valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset").*
- *Väyläpalvelujen riittävä taso ja toimiva liikenne ovat kuitenkin edellytys sille, että lakisäätteiset peruspalvelut ovat kansalaisten saatavilla.*
- *Väyläpalvelujen laatu vaikuttaa yhteiskunnan muiden sektoreiden lakisäätteisten palvelujen kustannuksiin.*

3 LIIKENNEVÄYLÄPALVELUT SUOMESSA

3.1 Liikenteen kysyntä

Henkilöliikenteen määrä on noin puolitoistakertaistunut viimeisimpien kahden vuosikymmenen aikana (kuva 1). Kasvu on kertynyt lähes yksinomaan henkilöautoliikenteen kasvusta.

Suomalaiset tekevät päivittäin keskimäärin noin kolme matkaa. Suurin osa – noin kaksi kolmannesta - matkoista on vapaa-ajan matkoja. Niiden arvioidaan tulevaisuudessa myös lisääntyvän eniten, kun aikaisempaa vauraamman ja matkustushaluisemman ikääntyneiden ryhmän osuus väestöstä kasvaa. Neljännes matkoista on työ- tai koulumatkoja ja viidennes ostos- ja asiointimatkoja.



Kuva 1 Henkilöliikenteen suorite vuosina 1980 - 2001.

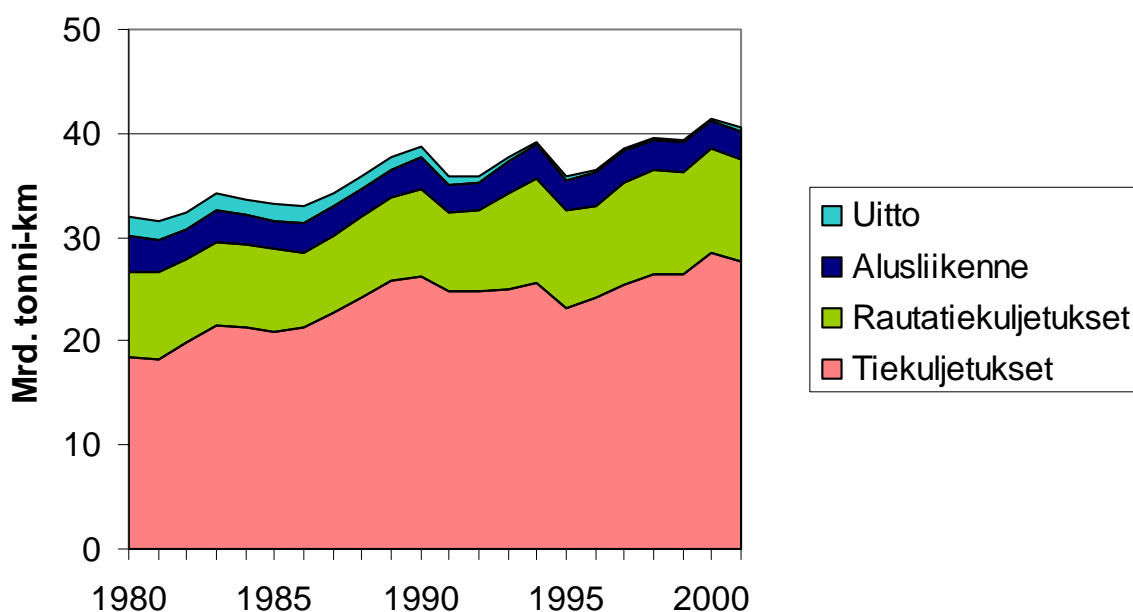
Matkan pituudella ja käytetyllä kulkutavalla on selvä yhteys. Alle kilometrin matkoilla kevytliikenteen osuus on vielä yli 60 % (osuus kaikista matkoista noin kolmannes). Matkan kasvaessa henkilöauton osuus kasvaa ja on alle 6 km matkoilla jo lähes 70 %. Joukkoliikenteestä suurin osa (noin 80 %) on kaupunkien linja-autoliikennettä, jonka keskimatkapituus on suhteellisen lyhyt. Matkojen pidentessä rautatie- ja lentoliikenteen osuus kasvaa. Rautateiden kaukoliikenteen keskimatkapituus on 230 km ja lentoliikenteen noin 430 km.

Vaikka tehtyjen matkojen lukumäärä on pitkään pysynyt samansuuruisena, suorite on kasvanut. Matkasuoritteiden kasvu on seurausta siirtymisestä nopeampiin kulkumuotoihin, erityisesti henkilöautoliikenteeseen.

Myös *tavaraliikenteessä* tieliikenteen suorite on kasvanut eniten. Kotimaan tavaraliikenteen kokonaissuorite on yli 40 mrd. tonnikilometriä ja tavaramäärä noin 465 miljoonaa tonnia. Kuljetussuoritteesta tieliikenteen osuus on 68 %, rautateiden osuus noin neljännes ja vesiliikenteen noin 7 %. Lentoliikenteen osuus on tavaratonneista erittäin pieni, mutta kuljetusten arvosta huomattava. Ulkomaan kuljetusten arvosta lentoliikenteen osuus on 16 %.

Teollisuus on kuljetuspalvelujen merkittävä asiakas. Teollisuuden osuus tiekuljetusten suoritteesta on noin 60 %. Rakennusalan osuus tiekuljetusten suoritteesta on noin 13 % ja kaupan noin 15 %. Rautateillä kuljetetaan paljon metsäteollisuuden raaka-aineista ja tuotteita (noin puolet kuljetussuoritteesta).

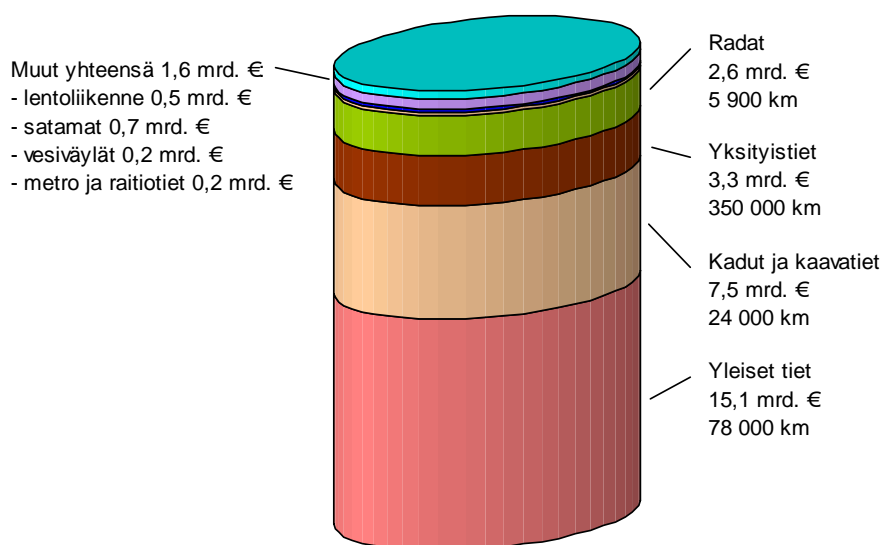
Elinkeinoelämän toimintatapojen ja rakennemuutosten vuoksi kuljetusten täsmällisyyden merkityksen arvioidaan tulevaisuudessa kasvavan. Tämä edellyttää toimivia yhteyksiä mm. satamiin ja lentoasemille sekä suurimpien kaupunkikeskusten välille. Kuljetusten kustannustehokkuuden merkitys säilyy kuitenkin jatkossakin, minkä vuoksi mm. tie- ja rataverkon rakenteelliseen kuntoon on kiinnitettävä huomiota.



Kuva 2 Kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuorite vuosina 1980 - 2001. Vuoden 1995 kehitys on pääosin seurausta tilastointiperusteiden muutoksesta.

3.2 Väyläpalvelujen tarjonta ja rahoitus

Suomen liikenneväylien yhteispituus on noin 470 000 kilometriä ja niiden pääoma-arvo on noin 30 miljardia euroa. Tiehallinto vastaa yleisistä teistä, kunnat kaduista ja Ratahallintokeskus rautateistä. Helsingin kaupunki hoitaa metroa ja raitioteitä. Lisäksi on pieni määrä satamien ja teollisuuslaitosten hoitamia yksityisiä ratoja. Yksityisteitä hallinnoivat tienkäyttäjien muodostamat tiekunnat ja tieosakkaat. Metsäautoteiden rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat metsien omistajat, suureksi osaksi metsäyhtiöt. Kiinteistöt vastaavat niiden viereisten jalkakäytävien hoidosta taajamissa. Kevytliikenteen verkosta huolehtii valtio tai kunta riippuen siitä, sijaitseeko väylä yleisen tien vai kadun yhteydessä.



Kuva 3 Liikenneinfrastruktuurin pääoma-arvon jakautuminen vuoden 2000 lopussa (yhteensä 30 mrd. €).

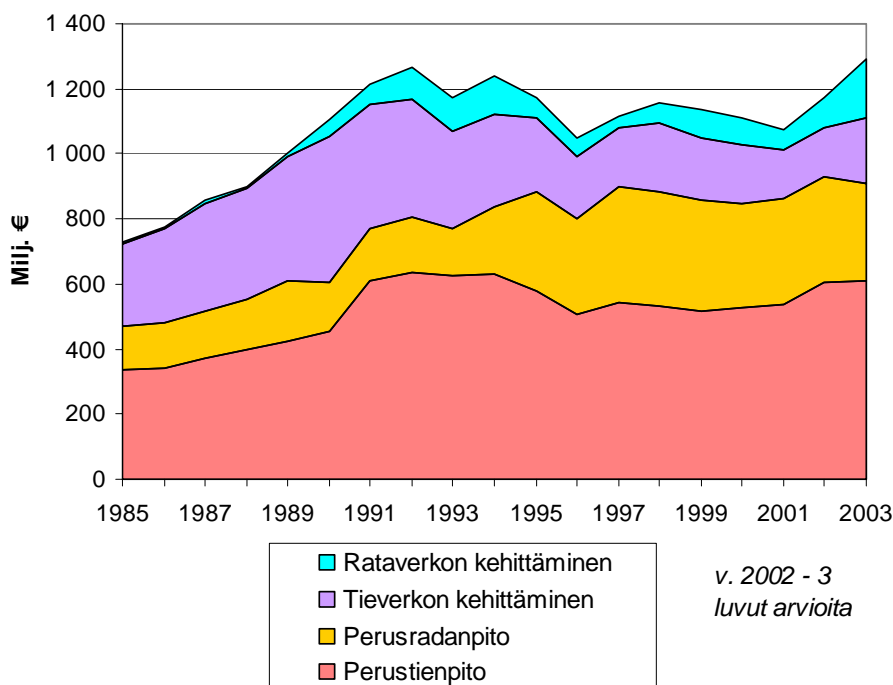
Julkisen sektorin tuottamiin väyläpalveluihin käytetään vuosittain noin 2 miljardia euroa, mistä valtion osuus on noin 1,2 mrd. euroa. Viime vuosikymmenellä valtion rahoitus liikenneinfrastruktuuriin on kokonaisuudessaan pysynyt suhteellisen vakaana. Tienpidon vuosirahoitus on kuitenkin pienentynyt 200 - 300 milj. € vuosikymmenen alusta, erityisesti tieverkon kehittämisen rahoitus on vähentynyt. Perustienpidon rahoitus on saadun väliaikaisen 50 milj. € lisärahoituksen vuoksi tänä ja ensi vuonna suunnilleen vuosikymmenen alun tasolla.

Radanpidossa on 1990-luvun lopulla saatu lisärahoitusta korvausinvestointeihin. Korvausinvestointeihin on ollut käytettävissä noin 170 milj. € vuodessa, mikä on mahdollistanut rataverkon kunnan palauttamisen optimiaikataulussa. Työ on kuitenkin vielä kesken. Lähivuosina rahoitusnäkymät eivät ole yhtä hyvät.

Vuosien 2002 - 2003 rahoitusta lisäävät erillisrahoituksella toteutettavat suuret hankkeet (Keravan - Lahden oikorata, E18 Lohjanharju - Muurla -moottoritie ja Vuosaaren sataman liikenneyhteydet). Eduskunta lisäsi vuoden 2003 talousarvioon lisäksi viisi uutta tiehanketta, joiden sopimusvaluutus on yhteensä 160 milj. €

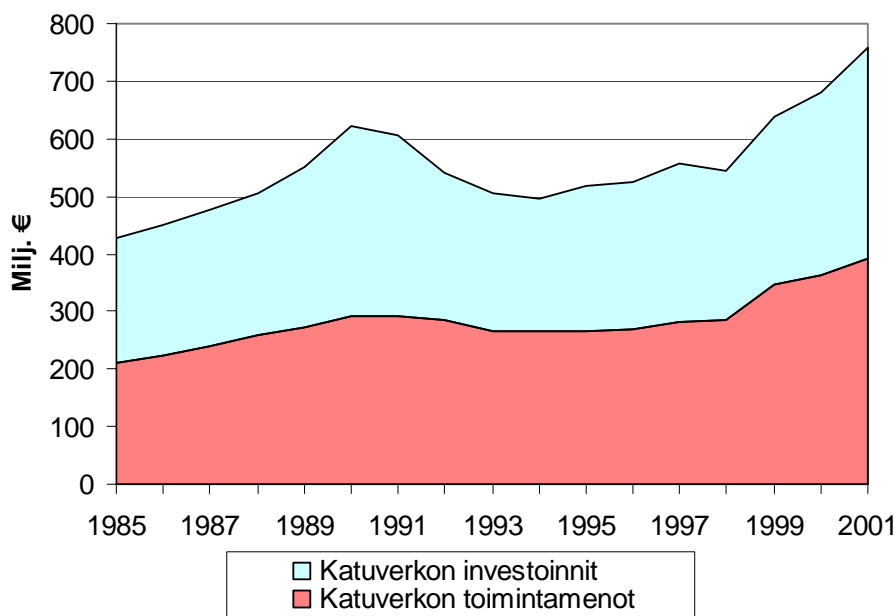
Kaikki edellä esitetyt luvut ovat ao. vuoden hintatasossa. Viime vuosikymmenen lopulla reaaliaikaista rahoitusta pienensi kustannustason voimakas nousu, joka sittemmin on tasaantunut. Kustannustaso on kuitenkin pysyvästi jäänyt yli 10 % aikaisempaa korkeammalle tasolle. Tienpidossa kustannustason nousu on merkinnyt rahoituksen ostovoiman vähentymistä noin 70 miljoonalla eurolla. Rahoitusta on vuoden 2002 talousarviossa ja vuoden 2003 talousarvioesityksessä kertaluonteisesti lisätty 50 milj. € Lisäyksen jatkumisesta vuoden 2003 jälkeen ei ole tehty päätöstä. Tiestön hoidon kilpailuttamisella on arvioitu saavutettavan noin 50 miljoonan euron vuotuinen säästö, joka on käytettävissä tienpitoon.

Valtion avustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen vähennettiin jyrkästi 1990-luvun puolivälissä. Valtion ja kuntien yhteenlasketut avustukset ovat lähes puoliintuneet tämän jälkeen siitä huolimatta, että kunnat ovat lisänneet yksityisteiden avustamista. Kuntien avusta on tullut yhteiskunnan pääavustusmuoto. Viime vuosina valtionapu on ollut suuruusluokaltaan noin 10 milj. € ja kuntien yhteenlaskettu apu noin 35 milj. €



Kuva 4 Tien- ja radanpidon kokonaismenot vuosina 1985 - 2003 ao. vuoden hintatasossa. Vuosien 2002 - 2003 luvut ovat arvioita. Tarkasteluajanjaksona on tehty useita tilastointiperusteiden muutoksia, jotka ovat muuttaneet mm. kehittämisen ja perusväylänpidon keskinäistä rahoitusjakoa. Pitkällä aikavälillä käyrät ovat siksi vain suuntaa antavia.

Kunnat käyttivät vuonna 2001 katujen pitoon noin 758 milj. € mistä 15 suurimman kaupunkiseudun osuus oli noin 276 milj. € (36 %). Kustannukset jakautuivat suunnilleen puoliksi investointien ja toimintamenojen kesken. Kuntien liikenneväyläinvestoinnit kytkeytyvät suoraan maankäytön kehitykseen, mikä puolestaan seuraa talouden suhdanteita.



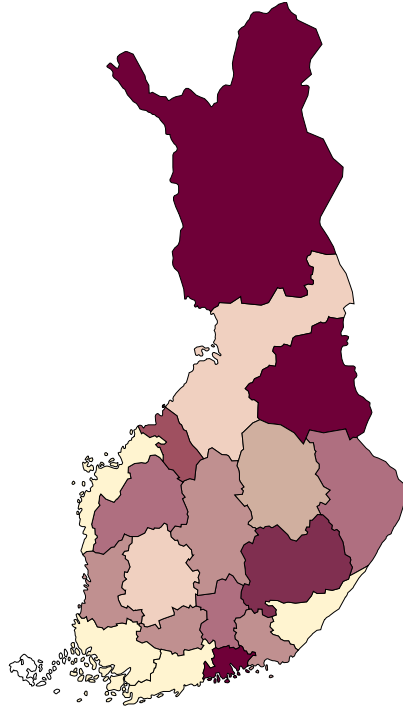
Kuva 5 Kuntien menot liikenneinfrastrukturiin vuosina 1985 - 2001.

3.3 Liikenteen kysynnän ja väyläpalvelujen tarjonnan alueellisia eroja

Liikkumistarpeiden toteuttamismahdollisuuksia eri alueilla voidaan kuvata *saavutettavuudella*. Saavutettavuutta voidaan tarkastella toisaalta alueiden näkökulmasta ja toisaalta asukkaiden päivittäisen liikkumisen näkökulmasta. Alueiden saavutettavuus riippuu niiden sijainnista suhteessa markkinoihin ja käytettävissä olevista liikenneyhteyksistä. Asukkaiden näkökulmasta kyse on mm. peruspalvelujen saavutettavuudesta. Seuraavassa saavutettavuutta on kuvattu pääosin etäisyys- ja matka-aikatietojen avulla.

Pisimmät etäisyydet päivittäistavarakauppaan ovat Pohjois- ja Itä-Suomen maakunnissa sekä Etelä-Pohjanmaalla ja lyhimmät Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Kainuussa, Lapissa, Itä-Uudellamaalla ja Etelä-Savossa matkat lähikauppaan ovat pitempiä.

Koulujen sijainti on melko suoraan yhteydessä väestön sijaintiin. Peruskouluverkko on varsin tiheä ja koulumatkojen keskimääräiset pituudet ovat ala-asteella suhteellisen lyhyitä. Yhdyskuntarakenteen erojen vuoksi koulumatkojen pituuksissa on kuitenkin suuria alueellisia eroja. Etäisyydet kouluun ovat pisimpiä Lapissa, Kainuussa ja Etelä-Savossa ja lyhimpiä Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa.



Kuva 6 Väestön osuus (%), jonka lähialueella ei ole päivittäistavarakauppoja. Vaalein merkintä = 3 - 5 %, tummin merkintä 12 - 14 %.

Työ-, koulu- ja opiskelumatkat ovat selvästi pisimpiä laajoilla kaupunkiseuduilla, mikä näkyy Uudenmaan, Pirkanmaan, Varsinais-Suomen, Keski-Suomen ja Pohjamaan maakuntien keskimääräisissä matkapituuksissa.

Ostos- ja asiointimatkat ovat pisimpiä Lapissa, Kainuussa, Itä-Uudellamaalla, Etelä-Savossa ja Keski-Suomessa. Laajoilla kaupunkiseuduilla lähin päivittäistavarakauppa on suhteellisen harvoin päivittäisten ostos- ja asiointimatkojen kohde, sillä matka yhdistetään usein muiden päivittäisten matkojen yhteyteen. Siten suurilla kaupunkiseuduilla ostos- ja asiointimatkat ovat huomattavasti palvelujen saavutettavuuden perusteella arvioituja arvoja suurempia.

Harvaanasutuilla alueilla asuvat ovat selvästi riippuvaisempia henkilöautosta kuin laajoilla kaupunkialueilla asuvat. Esim. Pohjois-Suomessa toiminnot sijaitsevat harvan asutuksen vuoksi kaukana toisistaan, eikä alueella myöskään voida järjestää julkista liikennettä kannattavasti. Tämän seurauksena henkilöautomatkat ovat pitkiä. Myös Uudellamaalla automatkat ovat pitkiä, mikä selittyy pitkillä työssäkäyntietäisyyksillä.

3.4 Valtion väyläpalvelujen organisointi ja ohjaus

Liikennemarkkinoilla tuotetaan liikenne- ja väyläpalveluja. Liikennepalveluja ovat henkilöiden ja tavaroiden kuljetukset. Liikennepalvelujen tuottamiseen tarvitaan väyläpalveluja, joita puolestaan tuottavat valtion väylälaitokset, kunnat ja yksityinen sektori. Kuntien tuottamia väyläpalveluja ei tarkastella tässä yhteydessä.

Valtion tuottamat väyläpalvelut

<p>Perusväylänpito</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hoito – Ylläpito – Liikenteen hallinta – Korvausinvestoinnit – Akuutit investoinnit (pienet uus- ja laajennusinvestoinnit)
<p>Liikenneverkon kehittäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Laajennusinvestoinnit (valtakunnallisesti merkittävät) – Uusinvestoinnit

Väyläpalvelut tilataan niiden tuottamisesta vastaavilta virastoilta eli Tiehallinnolta, Ratahallintokeskukselta, Merenkulkulaitokselta ja Ilmailulaitokselta. Ilmailulaitos on käyttäjärahoitteinen liikelaitos ja lentoliikenneinfrastruktuurin käyttäjät maksavat sen tarjoamat väyläpalvelut. Muut väylälaitokset ovat budjettirahoitteisia ja niiden tarjoamat palvelut ostetaan pääosin valtion talousarvion määrärahoilla ja myös laitosten nettobudjetoiduilla tuloilla (esim. ratamaksu ja vesiliikenteeltä perittävä väylämaksu). Jatkossa keskitytään Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen tuottamiin väyläpalveluihin.

Valtion tuottamia väyläpalveluja ohjataan talousarvion valmisteluprosessissa. Sen valmistelu alkaa jo toiminta- ja taloussuunnitelmia (TTS) laadittaessa syksyllä. Nelivuotinen TTS kattaa talousarviovuoden ja tätä seuraavat kolme vuotta. Suunnittelu on luonteeltaan jatkuvaa, TTS päivitetään joka vuosi. Valtioneuvosto tekee päätöksen menokehyksistä helmikuussa, minkä jälkeen virastot valmistelevat talousarvioehdotuksensa. Ministeriö laatii koko hallinnonalan talousarvioehdotuksen ja toimittaa sen toukokuussa valtiovarainministeriölle. Budjettiriihi on elokuussa, minkä jälkeen valtioneuvosto julkistaa talousarvioesityksensä. Talousarvio hyväksytään loppuvuodesta Eduskunnan käsittelyssä siihen tehtyjen tarkistusten jälkeen.

Valtion talousarviosta rahoitettavat väyläpalvelut jaetaan nykyisin kahteen osaan: kehittämiseen ja perusväylänpitoon. Kehittämishankkeilla parannetaan liikennejärjestelmän palvelutasoa. Perusväylänpidolla pääsääntöisesti turvataan liikenneväylien jokapäiväinen liikennöitävyys. Kehittämishankkeet ovat talousarviossa nimettyinä ja Eduskunta päättää jokaisen hankkeen aloittamisesta erikseen.

Perusväylänpitoa ohjataan tulohajauksella, ts. perusväylänpidon rahojen kohdentamisesta päättävät väylälaitokset niille asetettujen tulostavoitteiden mukaisesti. Tulostavoitteet eivät

kuitenkaan kata koko perusväylänpitoa, vaan ainoastaan sen osan, jossa väylätoiminnan ”kurssia” on syytä korjata. Tulosohtauksen ohella väylänpitoa ohjataan mm. erilaisilla toimintalinjoilla (esim. talvihoito).

Tulosohtauksen tarkoituksena on löytää tasapaino käytettävissä olevien resurssien ja saavutettavissa olevien tulosten välille. Tuloksellisuuden parantamiseksi toimivaltaa on viime aikoina delegoitu kohti palvelutuotannosta vastaavaa tahoaa. Eduskunnan, ministeriöiden ja virastojen roolit ovat tämän seurauksena muuttuneet. Poliittisten päättäjien ja ministeriöiden tehtäväksi on aiemman panoksista päättämisen lisäksi yhä vahvemmin tullut tulostavoitteiden asettaminen ja strateginen ohjaus.

Laitoksille asetetaan vuosittain tulostavoitteet, joiden saavuttamisasteesta ne raportoivat ministeriölle puolivuositain. Koko liikenneministeriön hallinnonalan tavoitteiden saavuttamisesta raportoidaan liikenne- ja viestintäministeriön toimintakertomuksessa. Tulosohtaus on jatkuvaa toimintaa. Tulostavoitteiden asettamista ja seurantaä käsitellään vuoden kuluessa lukuisissa kokouksissa. Merkittävin yksittäinen ohjaustapahtuma on vuotuinen tulosneuvottelu keväisin kunkin viraston johdon kanssa. Siinä käydään kansliapäällikön johdolla läpi mm. tulostavoitteet, talousarvion laadinta ja muut ajankohtaiset asiat.

Tiehallinto ja Ratahallintokeskus suunnittelevat oman toimintansa talousarviossa myönnetyn rahoituksen ja asetettujen tulostavoitteiden pohjalta. Tiehallinto asettaa omille tiepiireilleen omat tulostavoitteet. Kunkin tiepiirin kanssa solmitaan tulossopimus. Myös seuranta on väylälaitosten tärkeä tehtävä. Laitokset keräävät jatkuvasti tietoa tie- ja liikenneoloista, asiakkaiden ja yhteiskunnan odotuksista ja toimintaympäristön muutoksista. Tätä tietoa käytetään suunniteltaessa väylienpidon painotuksia tuleviksi vuosiksi. Laitokset laativat myös pitkän aikavälin strategioita ja toimintapolitiikkoja toiminnan eri osa-alueille.

3.5 Valtion väyläpalvelujen haasteet ja ongelmat

Väyläpalveluiden suurin haaste on *ikääntyneen tie- ja rataverkon säilyttäminen kunnossa*. Huonokuntoiset väylien rakenteet haittaavat perusteollisuuden raaka-aineen hankinnan ja tuotteiden kuljetusten ohella maaseudun väestön toimintaedellytyksiä.

Tieverkon parantamistoimet viime vuosikymmeninä ovat mahdollistaneet kuljetusten kuormakoon suurentamisen. Tämä on parantanut huomattavasti varsinkin metsäteollisuuden kuljetusten kustannustehokkuutta ja välillisesti alan kansainvälistä kilpailukykyä. Tämän kilpailuedun säilyttämiseksi on huolehdittava teiden rakenteellisesta kunnosta.

Alemman tieverkon, erityisesti sorateiden kunto on heikkenemässä, koska niiden rakennetta parantavia toimia ei ole voitu toteuttaa tarvetta vastaavasti. Yksityisteiden kunto on heikentynyt valtion avustusrahoituksessa tapahtuneiden leikkausten jälkeen. Myös monilla raskaan liikenteen käyttämillä valta-, kanta- ja seututeiden osilla tierakenteen kunto on huono.

Voimakas panostus rataverkkoon on merkittävästi kohentanut rataverkon kuntotilaa, joka vielä noin kymmenen vuotta sitten oli ylläpitoinvestointien laiminlyömisen seurauksena huolestuttava. Panostuksesta huolimatta Suomen rataverkkoa voidaan pitää edelleen ikääntyneenä, sillä rataverkon päällysrakenteesta noin 30 % on yli 30 vuoden ikäistä (päällysrakenne kestää noin 30 vuotta). Vaikka rataverkon liikenneajoitukset ovat vähentyneet neljässä vuodessa

noin puoleen, on rataverkolla vielä runsaasti nopeusrajoituksia. Nykyinen rahoitustaso johtaa liikenne rajoitusten merkittävään kasvuun lähivuosina.

Liikenneväylien ajoittaista ruuhkautumista ja jonoja esiintyy lähinnä Etelä-Suomessa. Tie-liikenne ruuhkautuu pääkaupunkiseudulla sekä suurimpien kaupunkien sisääntulo- ja kehäväylillä lähinnä arkisin työmatkaliikenteessä sekä viikonloppuliikenteessä pääkaupunkiseudulla sekä suurimpien kaupunkien sisääntulo- ja kehäväylillä. Vilkkaimmilla kaksikaistaisilla pääteillä liikenne jonoutuu ajoittain varsinkin viikonloppuliikenteessä tärkeimmillä etelä-pohjoissuuntaisilla pääteillä. Ruuhkaisuuden vuoksi ulkomaankaupan merikuljetuksiin liittyviin tiekuljetuksiin on varattava ylimääräistä aikaa. Lisäksi pääteillä on noin 1 200 kilometriä tiejaksoja, jotka eivät nykyisellään vastaa liikenteen ja kaluston tarpeita ja kaipaavat pikaista korjausta.

Kuormitetulle rataverkolle on vaikea varsinkin päiväsaikaan sovittaa ulkomaankaupan kuljetusketjuja palvelevia tavarajunia. Ratakapasiteetin puute vaikuttaa kuljetusajan lisäksi kuljetuskustannuksiin ja kaluston käytön tehokkuuteen. Rataverkosta yli 90 % on yksiraiteista rataa, mikä hankaloittaa junien määrän lisäämistä kysyntää vastaavaksi vilkkailla rataosilla.

Pääkaupunkiseudun nopeaa asutuksen ja työpaikkojen kasvua halutaan ohjata tiiviiksi yhdyskuntarakenteeksi olemassa olevien ja uusien ratojen varsille. Lisäraiteiden avulla lähiliikenteen junatarjontaa voidaan lisätä maankäytön tiivistämisen tahdissa. Kevyen liikenteen väylien suurin ongelma kaupunkiseuduilla on verkoston epäjatkuvuus ja heikko kunnossapito.

Liitteessä 3 on vertailutietoa tie- ja rautatieliikenteen olojen kehityksestä vuosina 1990 - 2000.

Väyläpalvelujen ongelmia kuvaavia tunnuslukuja

- Huonokuntoisia päällystettyjä teitä on noin 6 500 km. Nykyrahoituksella teitä päällystetään noin 2 500 km vuodessa (5 % pituudesta) eli tiejakso kyetään päällystämään noin 20 vuoden välein. Päällysteiden kestävyys perusteella tiet pitäisi päällystää uudelleen keskimäärin 12 vuoden välein ja vuosittain päällystettävän tiepituuden pitäisi olla vähintään 4 200 km.
- Kelirikkoa esiintyy vuosittain noin 18 000 tiekilometrillä. Painorajoituksia edellyttäviä kelirikkoiteitä on vuosittain 3 000 - 4 000 km. Keväisin muutaman viikon ajan ilmenevä kelirikko aiheuttaa ongelmia erityisesti raskaille ajoneuvoille, kuten linja-autoille sekä raakapuun ja irtomaidon kuljetuksille. Metsäteho Oy:n tutkimuksen mukaan tiestön kelirikko aiheuttaa teollisuudelle vuosittain noin 100 milj. euron lisäkustannukset.
- Korvausinvestointeja voidaan tehdä noin 500 tiekilometrillä vuodessa. Tämä on alle prosentti tiepituudesta eli tien rakenteiden pitäisi kestää uusimatta keskimäärin sata vuotta. Tierakenteen parantamisväli saisi olla keskimäärin 50 vuotta, joten ”kestävä” tienpito edellyttäisi vähintään 1 500 tiekilometrin rakenteen parantamista vuosittain
- Vuonna 2001 yksityisteistä hyväkuntoisia oli enää 43 % kun vuonna 1990 niitä oli vielä 73 %.
- Radan päällysrakenteen kestoikä on noin 30 vuotta. Rataverkon päällysrakenteesta noin 30 % on yli 30 vuoden ikäistä. Radan kunnosta johtuvia liikennöintirajoituksia on runsaat 300 km. Rajoitukset hidastavat liikennettä, heikentävät täsmällisyyttä ja lisäävät kuljetuskustannuksia.
- Kuntakeskusten välisestä tieverkosta on sorapäällysteistä 1900 km, joista seututeitä 525 km. Kuntien välisten tieyhteyksien merkitys korostuu palvelurakenteen keskittymisen ja seudullisen yhteistyön lisääntymisen myötä. Esimerkiksi lääkärinpäivystys on usein naapurikunnassa.
- Pääteiden runkoverkolla on tiejaksoja, joilla ei kesäolosuhteissa voida käyttää 100 km/h nopeutta. Väyläpalvelujen laatutaso heikentää vaikutusalueen kilpailukykyä muihin alueisiin nähden.
- Rautatieliikenteessä sähköveto on selvästi dieselvetoa taloudellisempaa ja ympäristöystävällisempää. Vielä 20 - 25 % junakilometreistä ajetaan dieselledolla.
- Suomen rataverkosta yli 90 % on yksiraiteista rataa. Tämä asettaa suuret vaatimukset liikenteenhoidolle ja rajoittaa liikenteen sujuvuutta vilkkaimmilla pääradoilla. Ongelma kärjistyy junien nopeuserojen kasvaessa.
- Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat yhteiskunnalle vuodessa noin 3 mrd. euron kustannukset, josta yleisillä teillä tapahtuneiden onnettomuuksien osuus on runsaat puolet. Suurimpia ongelmia ovat pääteiden kohtaamisonnettomuudet ja kevytliikenteen onnettomuudet. Päätieverkon osuus yleisten teiden kuolemista on noin 60 %.
- Rataverkolla on lähes 5 000 tasoristeystä, joissa on viime vuosina aiheutunut lukuisia vakavia onnettomuuksia ja joiden poistaminen on edellytys junaliikenteen nopeuttamiselle. Tasoristeuksista 3 500 sijaitsee pääradoilla. Viime vuosina tasoristeysonnettomuuksia on tapahtunut n. 50 kpl vuodessa. Vuonna 2000 niissä kuoli 10 henkilöä ja loukkaantui vakavasti 15 henkilöä. Vuonna 2001 niissä kuoli 12 henkilöä.
- Tärkeillä pohjavesialueilla sijaitsee noin 7 900 kilometriä yleisiä teitä. Liikenne ja tienpito (mm vaarallisten aineiden kuljetukset, suolan käyttö) aiheuttavat merkittävän riskin pohjavedelle. Päätiestön varrella on kiireellisiä suojauskohteita noin 110 km.
- Pääkaupunkiseudun pääteiden liikennemelulle altistuvien asukkaiden määrän arvioidaan vuoteen 2020 mennessä kasvavan ilman uusia meluntorjuntatoimia 63 % eli 110 000 asukkaaseen.

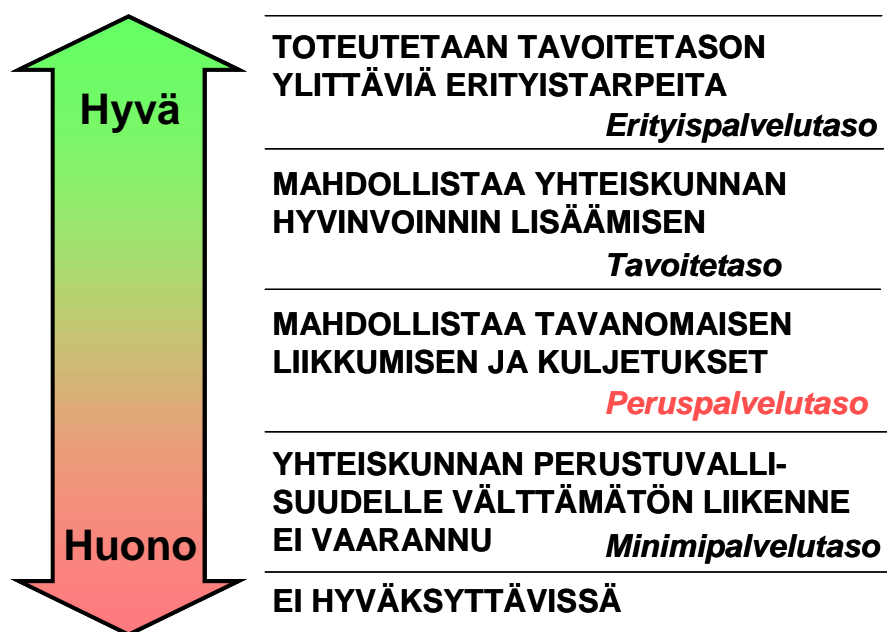
4 LIKKUMISEN JA KULJETUSTEN PERUSPALVELUTASO

4.1 Minimitaso, perustaso, tavoitetaso ja erityistaso eli liikkumisen ja kuljetusten palvelutasoluokat

Liikenne kytkee yhteiskunnan eri toiminnot yhteen ja siksi väylätoiminnan taso vaikuttaa suoraan yhteiskunnan hyvinvointiin ja talouden kehitykseen. Liian huonotason väyläpalvelut haittaavat perustoimintojen (esim. työssäkäynti, tavarakuljetukset, palvelut jne.) suorittamista ja lisäävät yhteiskunnan kustannuksia. Liian hyvätason väyläpalvelut puolestaan lisäävät kansalaisten ja yritysten verorasitusta tai resurssit eivät ole käytettävissä muihin yhteiskunnan tarjoamien palvelujen tuottamiseen.

Väyläpalvelujen palvelutasoja voidaan kuvata esim. seuraavasti:

- **Minimipalvelutaso** mahdollistaa yhteiskunnan perusturvallisuuden edellyttämän välttämättömän liikkumisen ja kuljetukset (esim. palo- ja pelastustoimi, poliisitoimi, sairaskuljetukset, maanpuolustus).
- **Peruspalvelutaso** mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla. Tavoitetaso tukee eri alueiden omien vahvuuksien kehittämistä.
- **Tavoitetaso** on tavoiteltava palvelutaso, jossa väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät liikkumis- ja kuljetustarpeet tyydytetään kattavammin kuin peruspalvelutasossa.
- **Erityispalvelutasoa** voidaan tarvita tietyn asiakasryhmän tai tiettyjen erityisolosuhteiden edellyttämiä liikenteellisiä palveluja varten. Erityispalvelutason tarjoamisesta päätetään erikseen.



Kuva 7 Liikkumisen ja kuljetusten palvelutasot

Eri palvelutasoihin edetään seuraavassa järjestyksessä:

1. *Minimitaso* on aina saavutettava.
2. *Peruspalvelutaso* pyritään saavuttamaan seuraavaksi.
3. *Tavoitetasoon* voidaan pyrkiä, kun peruspalvelutaso on pääosin saavutettu.

Erityispalvelutason tarjoamisesta päätetään erikseen. Kyse on tällöin väylätoiminnan tiettyjen asiakkaiden tai asiakasryhmien erityistarpeiden huomioon ottamisesta (esim. uuden teollisuuslaitoksen kuljetustarpeiden edellyttämät väyläpalvelut).

Minimipalvelutaso eli esim. palo- ja pelastustoimen, poliisitoimen, sairaskuljetusten, maanpuolustuksen tai energiahuollon edellyttämä palvelutaso *voidaan jo nykyisin taata sekä tietä rataverkolla*.

4.2 Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason määritelmä

Väylätoiminnan peruspalvelutaso määritellään seuraavalla tavalla:

Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.

Väylätoiminnan peruspalvelutaso on varmistettu, kun seuraavat ehdot täyttyvät:

- Väyläpalvelujen taso mahdollistaa ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tavanomaisen liikkumisen ja kuljetukset kaikissa oloissa myös pitkällä aikavälillä.
- Väyläpalvelut kyetään tuottamaan ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi ja liikenneturvallisuudesta tinkimättä.
- Väyläpalvelut kyetään tuottamaan pitkällä aikavälillä taloudellisesti, ts. väylänpidon elin- kaarikustannukset ovat mahdollisimman pienet.

Seuraavassa taulukossa on esitetty liikkumisen ja kuljetusten palvelutasotekijöitä, joiden katoaan sisältyvän peruspalvelutasoon tai tätä korkeampaan palvelutasoon.

Taulukko 1. Peruspalvelutason ja tavoitetason kriteereitä

	Palvelutasokriteereitä	
	Peruspalvelutaso (tämä turvataan ensisijaisesti)	Tavoitetaso (tähän pyritään kun peruspalvelutaso on saavutettu)
Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet	<ul style="list-style-type: none"> – Toimivat työmatkayhteydet – Turvalliset koulumatkat – Peruspalvelut kaikkien saavutettavissa 	<ul style="list-style-type: none"> – Liikkumisen nopeus – Sujuva vapaa-ajan liikkuminen – Useita vaihtoehtoisia liikenne- muotoja kun tämä on yhteiskunta- taloudellisesti perusteltua (esim. nopeat radat vs. lentoliikenne)
Elinkeinoelämän tarpeet	<ul style="list-style-type: none"> – Ulkomaankaupan kuljetusketjujen toimivuus – Kuljetusten toimintavarmuus ja täsmällisyys – Kuljetusten kustannustehokkuus – Matkailuelinkeinon tarpeet 	<ul style="list-style-type: none"> – Kuljetusten nopeus – Useita vaihtoehtoisia reittejä ja kuljetusmuotoja kun tämä on yhteiskuntataloudellisesti perusteltua (esim. rautatiekuljetukset vs. sisävesikuljetukset)
Alueiden kehittyminen	<ul style="list-style-type: none"> – Väyläpalvelut eivät ole ”pullonkaula” alueiden kehitykselle – Alueiden perusrakenteen ylläpitäminen ja maankäytön tukeminen (peruspalvelujen saavutettavuus, kuntien yhteistyö, elinkeinoelämän toimintaedellytykset jne.) – Tuetaan taloudellisen yhdyskuntarakenteen ylläpitämistä ja aikaansaamista – Alueen omien vahvuuksien kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> – Alueiden houkuttelevuuden lisääminen liikenneyhteyksiä parantamalla
Yhteiskunnalliset reunaehdot	<ul style="list-style-type: none"> – Liikenneturvallisuus – Ympäristöhaittojen minimointi – Kaikkien väestöryhmien tarpeiden huomioon ottaminen (vanhukset, liikuntarajoitteiset jne.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Toiminnan tehokkuus ja väyläomaisuuden taloudellinen hallinta

4.3 Perusteet peruspalvelutasolle

4.3.1 Peruspalvelutason määrittelyn vaikuttavia seikkoja

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutasoa määriteltäessä on otettavaa kantaa mm. seuraaviin seikkoihin:

- **Mitkä yhteiskunnan toiminnot ja muut tarpeet** katsotaan liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason määrittäviksi toiminnoiksi? Kyse ei voine olla pelkästään peruspalvelujen käyttöön liittyvien liikkumis- ja kuljetustarpeiden tyydyttämisestä.
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason toteutumiseen vaikuttaa väyläpalvelujen tarjonnan lisäksi itse **liikenteen hoito**. Väyläpalvelujen tarvetta arvioitaessa on harkittava, kumpi näistä on kriittinen tekijä. Tietty väyläpalvelujen taso toisaalta tarvitaan, ennenkuin liikenteen hoidosta voi tulla rajoite, ts. liikenteen hoidolla ei voida kompensoida puuttuvaa väyläpalvelua.
- Tarkastelun **aikajänne** vaikuttaa siihen, millaisilla väyläpalveluilla peruspalvelutaso voidaan turvata. Perusväyläpidon toimin (väylien hoito, ylläpito yms.) voidaan turvata ihmisten ja yritysten päivittäisten toimien sujuvuus. Kehittämisinvestoinneilla puolestaan - usein ennaltaehkäisevästi - vastataan toimintaympäristön muutoksiin (esim. alue- ja elinkeinorakenteen muutokset, alueiden saavutettavuuden heikkeneminen jne.) ja estetään ongelmien syntyminen tulevaisuudessa.
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso on valtakunnan eri osissa ja erityyppisillä alueilla erilainen. **Alueiden erot on otettava huomioon** ja väyläpalveluilla on pyrittävä tukemaan aluekehitystä kunkin alueen vahvuuksien kautta.
- Yhteiskunnan liikenteelliset **tarpeet muuttuvat ajan myötä**. Kuinka usein nyt määritettävä peruspalvelutaso on syytä tarkistaa?
- Yhteiskunnalla on **kaksi vaihtoehtoista tapaa vastata toimintaympäristön muutoksiin (esim. aluerakenne): aktiivinen ja passiivinen**. Liikennejärjestelmän kehittäminen (uudet väylät, liikennepalveluiden tukeminen jne.) on aktiivinen vaikutuskeino. Passiivista toimintaa on esim. se, että suunnitelmallisesti ollaan kehittämättä väyliä.
- Liikkumisen ja kuljetusten palvelutason määrittelyn tulee perustua tietoon **kustannuksista**. Peruspalvelutasoa määriteltäessä on varmistuttava siitä, että sen taustalla olevat yhteiskunnan toiminnot (esim. alueiden kehitys, vanhusten kotihoito jne.) voidaan suorittaa kokonaisuuden kannalta mahdollisimman kustannustehokkaasti. Myös peruspalvelujen tuottamisen kustannukset on otettava huomioon, esimerkiksi peruspalvelujen keskittäminen vähentää palvelujen tuotantokustannuksia, mutta lisää ihmisten liikkumiskustannuksia.
- Eri liikennemuotojen palvelutasoa ei tule tarkastella erikseen, vaan **koko liikennejärjestelmän kattavana kokonaisuutena**. Eräissä tapauksissa saattaa riittää, että peruspalvelutaso tyydytetään yhden liikennemuodon osalta (esim. nopeat ratayhteydet vs. lentoliikenne, tiekuljetukset vs. vähäliikenteiset radat). Liikkumis- ja kuljetustarpeet tyydytetään näin yhteiskuntataloudellisesti edullisimmalla tavalla.

4.3.2 Peruspalvelutason kannalta kriittiset liikkumis- ja kuljetustarpeet

Seuraavien kuljetuspalvelujen laatutaso on tärkeää *ihmisten jokapäiväisten liikkumistarpeiden* kannalta:

- ***Työmatkojen sujuvuus.*** Työmatkojen sujuvuudella on laajat vaikutukset talouselämään ja ihmisten elämänlaatuun. Suurin osa työmatkoista tehdään henkilöautolla, joka tarjoaa erityisesti haja-asutusalueilla parhaan palvelutason. Joukkoliikenteessä työmatkaketjut muodostuvat säännöllisistä linja-autoliikenteen reiteistä sekä niihin liittyvistä kevyen liikenteen matkoista. Pääkaupunkiseudun erityispiirteitä ovat junaliikenteen käyttö työmatkaliikenteessä ja Helsingin sisäinen metro- ja raitiotieliikenne.
- ***Koulumatkojen sujuvuus ja turvallisuus.*** Eniten käytettyjen koulumatkareittien tulee olla niin selkeät, jatkuvat ja turvalliset että lasten on mahdollista itsenäisesti kävellä tai pyöräillä kouluun. Harvaan asutuilla alueilla väyläpalvelujen laadun on mahdollistettava koulubussien liikennöiminen.
- ***Peruspalvelujen saavutettavuus.*** Väyläpalvelujen laatutason tulee turvata kansalaisten päivittäiset välttämättömät toimet. Tällaisia ovat mm. julkisten palvelujen käyttö, ruokaostoksilla käynti, kotihoitopalvelut, lääkärissä käynti jne. Tämä edellyttää väyläpalveluilta riittävää toimintavarmuutta (mm. talvihoidon taso).

Seuraavien kuljetuspalvelujen laatutaso on tärkeää *elinkeinoelämän* kannalta:

- ***Ulkomaankuljetusten toimintavarmuus ja kustannustehokkuus.*** Suomen kilpailukyky on riippuvainen kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuudesta. Yritystoiminnan kansainvälistyessä ja korkealle jalostettuja tuotteita valmistavan teollisuuden liikevaihdon kasvassa tämän tekijän merkitys kasvaa entisestään. Ulkomaankuljetukset ovat lähes aina kuljetusketjuja, joiden osana on meri- tai lentokuljetus sekä näihin liittyvä tie- tai rautatiekuljetus. Arvotavara kuljetetaan pääosin lentoteitse ja muut kuljetukset hoidetaan meritse. Kuljetusketjujen kriittisiä lenkkejä ovat valtakunnan tärkeimmät runkoyhteydet, satamien tie- ja rautatieyhteydet sekä lentoasemien tieyhteydet terminaaleineen.
- ***Perusteellisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusten kustannustehokkuus kotimaassa.*** Erityisesti metsäteollisuuden kuljetusten sujuvuus on tärkeää, sillä alan merkitys kansantaloudessa on suuri. Metsäteollisuus on kuljetusintensiivinen toimiala ja sen kuljetuskustannukset vaikuttavat merkittävästi alan kansainväliseen kilpailukykyyn. Perusteellisuuden kuljetusten kustannustehokkuuden kannalta on olennaista, että koko kuljetusketjun matkalla voidaan käyttää mahdollisimman suurta kuormakokoa.
- ***Kaupan ja elintarviketeollisuuden kuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus.*** Päivittäistavaroiden alueellinen ja ajallinen saatavuus, tarjonnan monipuolisuus ja edullisuus edellyttää tehokasta logistiikkajärjestelmää. Keskeisessä asemassa on päätieverkon riittävä palvelutaso vuorokauden kaikkina aikoina.

Alueiden elinvoiman kannalta seuraavat näkökohdat ovat tärkeitä

- ***Kilpailukykyiset tavarakuljetusyhteydet.*** Liikenneyhteyksien laatutaso vaikuttaa mm. yritysten sijoittumishalukkuuteen alueelle sekä nykyisten yritysten säilymiseen alueella. Tavarakuljetusten kannalta olennainen tekijä on väylien rakenteellinen kunto ja mahdollisuus käyttää suuria kuormakokoja.

- *Kilpailukykyiset henkilöliikenteen yhteydet* kaupunkiseuduilla, muihin maakuntiin ja pääkaupunkiseudulle. Henkilöliikenteessä matka-aika on tärkeä palvelutasotekijä varsinkin pittemmillä matkoilla, kaupunkiseuduilla myös joukkoliikenteen vuorotiheys. Matka-ajan lyheneminen helpottaa mm. liikematkojen suorittamista ja mahdollistaa alueiden ja kuntien verkottumisen palvelujen tuottamiseksi yhteistyössä.
- *Taloudellinen liikennejärjestelmä.* Väyläpalvelujen on mahdollistettava taloudellinen yhdyskuntarakenne ja toimivat joukkoliikennepalvelut sekä luotava riittävät edellytykset ihmisten tarvitsemien peruspalvelujen tehokkaalle tuottamiselle.

- *Perusväyläpidon toimin (väylien hoito, ylläpito yms.) voidaan turvata ihmisten ja yritysten päivittäisten toimien sujuvuus. Kehittämisinvestoinneilla puolestaan - usein ennaltaehkäisevästi - vastataan toimintaympäristön muutoksiin (esim. alue- ja elinkeinorakenteen muutokset, alueiden saavutettavuuden heikkeneminen jne.) ja estetään ongelmien syntyminen tulevaisuudessa.*
- *Peruspalvelutason määrittelyssä on otettava huomioon mm. yhteiskunnan ajan myötä muuttuvat tarpeet, alueiden erilaisuus, liikennepalvelujen vaikutukset sekä palvelutason tuottamisen kustannukset.*
- *Palvelutasoluokkia ovat minimipalvelutaso, peruspalvelutaso, tavoitetaso ja erityispalvelutaso.*
- *Minimipalvelutaso on turvattava aina. Peruspalvelutaso turvataan tärkeimmiltä osiltaan ensiksi ja sen jälkeen voidaan pyrkiä tavoitetasoon. Erityispalvelutasosta päätehtään erikseen.*
- *Peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.*

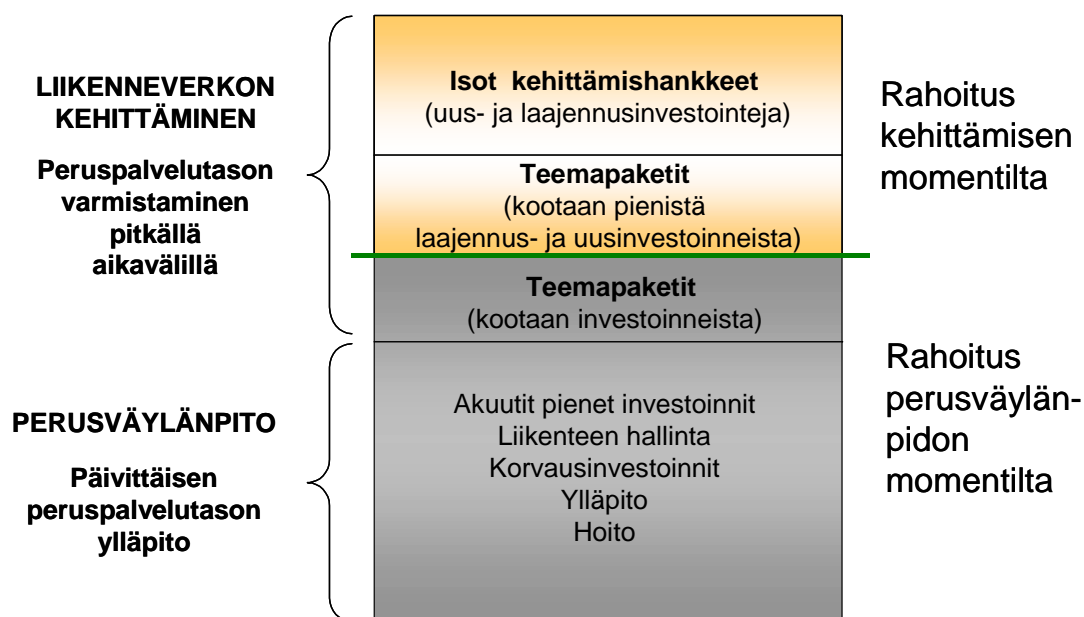
5 LIKKUMISEN JA KULJETUSTEN PERUSPALVELUTASON MAHDOLLISTAVAT VÄYLÄPALVELUT

5.1 Valtion väylät

5.1.1 Yleistä

Tiehallinto ja Ratahallintokeskus ovat alustavasti arvioineet liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason ja tavoitetason turvaamiseksi tarvittavat väyläpalvelut kustannuksineen. Yhteenveto analyyseistä on *liitteenä 1*. Työssä käytettiin hyväksi Tiehallinnossa Tie- ja liikenneolojen tavoitetila -projektissa kehitettyä menetelmää ja kertynyttä aineistoa. Peruspalvelutason ja tavoitetaso mahdollistavat radanpidon toimet arvioitiin samalla tavalla.

Tarvittavat väyläpalvelut voidaan jakaa *perusväylänpitoon eli päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaamiseen* (väylien hoito, ylläpito, liikenteen hallinta, korvausinvestoinnit ja akuutit laajennusinvestoinnit) ja *liikenneverkon kehittämiseen* (liikkumis- ja kuljetustarpeiden varmistaminen pitkällä aikavälillä).



Kuva 8 Väyläpalvelujen jako päivittäisen peruspalvelutason ylläpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen (peruspalvelutason varmistaminen pitkällä aikavälillä).

5.1.2 Perusväylänpito (päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaaminen)

Päivittäisen liikkumisen ja kuljetukset mahdollistavat väyläpalvelut arvioitiin alustavasti kohdassa 5.1.1 kuvatulla tavalla. Seuraavassa taulukossa on esitetty peruspalvelutasoon ja tavoitetasoon tarvittava rahoitus. Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason lyhyellä aikavälillä turvaaviin väyläpalveluihin tarvitaan alustavan arvion mukaan noin 10 - 15 % lisärahoitusta. Tavoitetaso edellyttäisi noin 20 - 30 % nykyistä enemmän rahoitusta.

Taulukko 2 Peruspalvelutason ja tavoitetason rahoitustarve.

	<i>Rahoitus (milj. €/ vuosi)</i>					
	<i>Nykyrahoitus</i>				<i>Peruspalvelutaso</i>	<i>Tavoitetaso</i>
	2001	2002 (arvio)	2003 (arvio)	2004 (arvio)		
Yleiset tiet	560	605	600	555	665	770
Radat	320	325	320 ^{*)}	340 ^{*)}	370	450
YHTEENSÄ	880	930	920	895	1035	1220

^{*)} Lukuun sisältyy lisätalousarviossa erikseen päätettävä VR:n voitontuloutuksen käyttö perusradanpitoon

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto peruspalvelutason ja tavoitetason sisällöstä.

Taulukko 3 Peruspalvelutason ja tavoitetason toimenpidetarve.

	Lisärahoituksen tarve	Palvelutason sisältö ja toimenpidetarve
Peruspalvelutaso	10 - 15 %	<ul style="list-style-type: none"> – teiden ja ratojen rakenteellisen kunto voidaan varmistaa – teiden hoitotaso mahdollistaa tavanomaisen liikkumisen ja kuljetukset. – laajavaikutteiset tiestön kelirikkokohdat korjataan – tiestön talvihoidon taso hyvä (paikoittain ja ajoittain taso nostetaan) – joukkoliikenteen perusinfrastruktuuri (pysäkit jne.) pääosin rakennettu – tyydyttävät kevytliikenteen olot tärkeimmissä kohdissa (esim. koulumatkat) – rautatieasemien informaatiojärjestelmien parantaminen sekä asemajärjestelyjä esteettömän kulun mahdollistamiseksi – ratapihoilla kyetään korjaamaan kulloinkin esiin tulevat ongelmakohdat
Tavoitetaso	30 - 40 %	<p>Edellisen lisäksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – toimenpiteet voidaan toteuttaa elinkaartiloudellisesti ottaen huomioon myös pitkän aikavälin vaikutukset. – rautateiden tavaraliikenteen sujuvuutta parannetaan (esim. kolmioraiteet, kohtauspaikat). – joukkoliikenteen liityntäjärjestelyjä parannetaan. – nykyistä enemmän ympäristöinvestointeja (mm. melusuojaus, pohjaveden suojaus). – tieliikenteen ja kelin ajantasainen seurantajärjestelmä toiminnassa runkoverkolla ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. – ratapihojen perusparannus kyetään toteuttamaan suunnitelmallisesti ja ennaltaehkäisevästi.

5.1.3 Liikenneverkon kehittäminen (peruspalvelutason varmistaminen pitkällä aikavälillä)

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto Esko Ahon ja Paavo Lipposen (I ja II) hallitusten aloittamista tie- ja rataverkon kehittämishankkeista. Viime hallituskausi on aloitettu noin miljardin euron arvosta kehittämishankkeita. Lipposen II hallituskausi on poikkeuksellinen, sillä sille ajoittuu kolme Suomen oloissa erittäin suurta hanketta (Keravan - Lahden oikorata, E18 moottoritie Lohjanharju - Muurla ja Vuosaaren sataman maaliikenneyhteydet, yhteensä noin 800 milj. €). Lipposen II hallitus on aloittanut kehittämishankkeita 1,4 mrd. € arvosta (ilman isoja hankkeita noin 600 milj. € arvosta).

Taulukko 4 Viime hallituskausilla aloitettujen tie- ja rataverkon kehittämishankkeiden lukumäärä ja kustannukset

	Hankkeiden lkm	Kustannukset (milj. €)
Esko Ahon hallitus (26.4.1991 - 13.4.1995)	32	1 000
Paavo Lipposen I hallitus (13.4.1995 - 15.4.1999)	20	970
Paavo Lipposen II hallitus (15.4.1999 - huhtikuu 2003)	20	1400 (noin 600 milj. € ilman kolmea isoa hanketta)

Liikenneverkon kehittämisinvestoinneilla vastataan toimintaympäristön muutosten tuomiin haasteisiin (esim. liikennemäärien kasvu, kuljetusten täsmällisyyden ja kustannustehokkuuden parantamistarve, ympäristön painoarvon kasvu) ja varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus pitkällä aikavälillä. Kehittämistoimet voivat olla *isoja hankkeita* tai pienistä investoinneista koostuvia *teemapaketteja*.

Peruspalvelutason edellyttämä *kehittämisinvestointien tarve kustannuksineen arvioidaan sen jälkeen kun valtakunnallisesti merkittävä liikenneverkko on määritelty*. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tätä varten työryhmän, jonka toimiaika on vuoden 2003 keuhään asti. Alustavan arvion (ks. liite 1) mukaan peruspalvelutaso edellyttää kuitenkin seuraavia liikenneverkon kehittämistoimia:

- tieliikenteen palvelutason paikoittaista parantamista (välityskyvyn parantamishankkeita, ohituskaistoja, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyjä jne.)
- joidenkin ohikulkuteiden rakentamista sekä kehäväylien ja säteittäisväylien palvelutason parantamista
- tärkeimpien rataosien nopeustason nostoa
- 25 tonnin reittien rakentamista tärkeimmille raskaiden kuljetusten käyttämille ratajaksoille
- meluntorjuntatoimia
- rataverkon sähköistämisen jatkamista
- kuntakeskusten välisten teiden päällystämistä
- rautatieliikenteen informaatiojärjestelmän laajentamista

- *Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason lyhyellä aikavälillä turvaaviin väyläpalveluihin tarvitaan alustavan arvion mukaan noin 10 - 15 % lisärahoitusta. Tavoitetaso edellyttäisi noin 30 - 40 % nykyistä enemmän rahoitusta.*
- *Viime hallituskausilla on aloitettu noin 1 - 1,4 mrd. € arvosta tie- ja rataverkon kehittämishankkeita. Peruspalvelutason edellyttämä liikenneverkon kehittämisen rahoitustarve arvioidaan myöhemmin, kun valtakunnallisesti merkittävän liikenneverkon määrittelyä varten perustetun työryhmän mietintö on valmistunut.*

5.2 Kuntien liikenneverkko ja yksityistiet

Kunnat vastaavat asemakaava-alueensa *katuverkosta*, jonka laajuus on noin 25 000 km. Katuverkon palvelutaso muodostuu katujen ja jalkakäytävien lisäksi mm. muista kevyen liikenteen väylistä, joukkoliikenteen pysäkeistä ja terminaaleista, erilaisista torialueista ja näiden kaikkien liikenteen ohjauksesta ja valaistuksesta. Kaupunki- ja taajamaympäristö, missä katuverkko sijaitsee, asettaa peruspalvelutasolle ja sen ylläpidolle korkeat vaatimukset.

Kuntien liikenneväylämenoista yli puolet kuuluu katuverkon päivittäiseen kunnossa- ja puhtaanapitoon. Peruspalvelutason ylläpitämiseksi tulevaisuudessa on tarpeen lisätä panostusta mm. talvikunnossapidon tasoon. Kasvavilla alueilla ongelmana on löytää lisäresursseja laajenevan katuverkon ja kasvavien liikennemäärien edellyttämiin ylläpitotoimiin. Väestöään menettävillä alueilla taas käytettävät resurssit vähenevät, mutta liikennemäärien väheneminen ei vastaavasti suoraan vähennä katuverkkoa ja sen ylläpitotarvetta, jolloin vaarana on katuverkon rapistuminen.

Kuntien liikenneväylien investoinnit kohdistuvat maankäytön kehittymisen edellyttämiin hankkeisiin, kuten asuin- ja työpaikka-alueiden sisäisiin katuyhteyksiin ja kevyen liikenteen väyliin, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin sekä kokooja- ja pääkatuihin. Liikennejärjestelmätasolla vaikuttavat kuntien isot hankkeet ovat mukana kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa, jolloin niiden toteutumisaika ja toteuttamiseen sitoutuminen tulee pohdittavaksi yhteistyössä eri toimijoiden kanssa suunnitelmia ja niistä tehtäviä aiesopimuksia laadittaessa.

Yksityisteitä on noin 350 000 km, mistä valtion ja kuntien avustamia, asutuksen piirissä olevia teitä on noin 60 000 km. Viime vuosina yksityisteiden valtionapu on ollut suuruusluokaltaan noin 10 milj. € ja kuntien apu noin 35 milj. €. Lisäksi yksityisteiden hoitoon käytetään omistajien työpästä.

Väestöstä noin 11 % asuu valtionavustusta saaneiden yksityisteiden vaikutusalueilla. Niillä olevien loma-asuntojen osuus on noin 40 % koko loma-asuntokannasta. Koko maataloustuotannosta tulee 50 % näiden teiden vaikutusalueelta. Pääosa metsätalouden kuljetuksista alkaa pienväylien varresta.

Yksityisteiden ja muiden pienväylien asemaa pohti liikenne- ja viestintäministeriön asettama pienväylätyöryhmä, jonka mietintö valmistui kesällä 1999. Työryhmän mielestä yksityisteiden valtionavun sopiva taso on noin 25 milj. €. Yksityistieverkon liikennöintikelpoisuuden ja kunnan säilyttämiseksi tulisi avustuksen piiriin sisällyttää myös hoito ja ylläpito. Valtion tuki voidaan kohdistaa täsmällisesti ja tehokkaasti sellaisille alueille, joissa pitkät välimatkat ja harva asutus lisäävät asumisen sekä tuotantotoiminnan kustannuksia. Kuntien avustus yksityisteille määräytyy lähinnä sosiaalisen tarveharkinnan perusteella. Kuntien yksityistieavustusten kokonaistasoa ei voida nykyisestä nostaa.

Yksityisteiden osakkaat huolehtivat itse tien hallinnosta ja tarvittavien tienpitotoimien organisoimisesta ja hankinnasta. Haja-asutusalueen väestön vähentyessä ja vanhetessa myös tienpidosta huolehtiminen jää entistä harvemmille ja tarvittavaa osaamista saattaa puuttua. Tiehallinnon tulee työryhmän mielestä jatkaa neuvonta- ja opastuspalvelua teknisten asioiden ja avustusten hallinnollisten menettelyjen osalta. Yksityisteiden hallinnon kehittämistä laajempina kokonaisuuksina hoidettavaksi tulee lisäksi selvittää.

6 TYÖRYHMÄN KANTA

Työryhmä on toimeksiantonsa mukaisesti selvittänyt tie- ja rataverkon peruspalvelutason ja määritellyt alustavasti sen kustannusvaikutukset. Työryhmä on ottanut työnsä lähtökohdaksi ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tarpeet sekä yhteiskunnalliset reunaehdot (ympäristö, turvallisuus jne.). Näistä on johdettu liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Lopuksi on arvioitu, millaiset väyläpalvelut mahdollistavat em. peruspalvelutason. Peruspalvelutason lisäksi on arvioitu myös tätä paremman ”tavoitetason” toimenpidetarvetta ja kustannuksia.

Työryhmä on määritellyt peruspalvelutason seuraavasti: **”Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla.”**

Työryhmä esittää, että sen peruspalvelutason mahdollistavien väyläpalvelujen arvioimiseksi kehittämä **menetelmä otetaan väylätoiminnan pitkän aikavälin ohjelmoinnin työkaluksi**. Peruspalvelutason sisältö tarkistettaisiin aina hallituskauden alussa neljän vuoden välein. Tarvittavat väyläpalvelut täsmennettäisiin tämän jälkeen aluetasolla väylälaitosten, maakuntien, kuntien ja muiden sidosryhmien yhteistyönä. Työryhmän nyt laatima arvio peruspalvelutason sisällöstä olisi ensimmäinen iteraatiokierros tässä prosessissa. Tällainen lähestymistapa edistäisi väylätoiminnan suunnittelun pitkäjänteisyyttä ja kokonaisvaltaisuutta.

Työryhmän keskeisimmät muut johtopäätökset ovat:

- **Lainsäädännöstä** ei löydy lähtökohtia peruspalvelutason määrittämiselle.
- Väyläpalvelujen palvelutaso voidaan jakaa **minimitasoon, peruspalvelutasoon, tavoite-tasoon ja erityispalvelutasoon**. Minimipalvelutaso on turvattava aina. Peruspalvelutaso turvataan ensiksi ja sen jälkeen edetään tavoitetasoon. Erityispalvelutasosta päätetään erikseen.
- Väyläpalvelujen kysynnässä on **alueittaisia eroja**, minkä vuoksi peruspalvelutaso on maan eri osissa erilainen.
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason mahdollistavat väyläpalvelut voidaan jakaa **perusväylänpitoon eli päivittäisten liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaamiseen** (väylien hoito, ylläpito, liikenteen hallinta, korvausinvestoinnit ja akuutit laajennusinvestoinnit) ja **liikenneverkon kehittämiseen** (liikkumis- ja kuljetustarpeiden varmistaminen pitkällä aikavälillä).
- Liikkumisen ja kuljetusten **päivittäisen peruspalvelutason turvaaviin väyläpalveluihin tarvitaan noin 10 - 15 % lisärahoitusta**. Tavoitetaso edellyttää noin 30 - 40 % nykyistä enemmän rahoitusta. Peruspalvelutasosta ollaan eniten jäljessä **tie- ja rataverkon kunnan osalta** (ylläpito, korvausinvestoinnit).
- Aluerakenteen muuttuessa liikenne lisääntyy kasvukeskuksissa ja jonkin verran pienenee väestöä menettävillä alueilla. **Väyläpalvelujen tarve ei väestöä menettävillä alueilla kuitenkaan merkittävästi vähene, eikä näiltä alueilta ole mahdollista siirtää rahoitusta kasvualueille**.
- Peruspalvelutason pitkällä aikavälillä varmistavien **kehittämisinvestointien tarve ja kustannukset on mahdollista arvioida myöhemmin**, kun valtakunnallisesti merkittävä liikenneverkko on määriteltä (kesällä 2003). Kehittämisinvestointitarpeita aiheuttavat mm. tarve työ- ja koulumatkojen sujuvuuteen, kuljetusten täsmällisyyteen ja kustannustehokkuuteen

ja alueiden tasapainoiseen kehitykseen. *Aiemmillä hallituskausilla tie- ja rataverkon kehittämiseen on käytetty noin 1 - 1,4 mrd. €*

- *Yksityisteiden toimenpidetarpeen arvioiminen liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason avulla ei ole mahdollista*, koska yksityisteiden tilasta ja liikennetarpeista ei ole riittävän hyvää tietoa. Työryhmä pitää tärkeänä, että tietopohjaa kartutetaan Tiehallinnon ja Kuntaliiton yhteistyönä niin, että myös yksityisteiden toimenpidetarve voidaan arvioida.

LÄHDELUETTELO

Eskelinen Heikki. Saavutettavuus ja aluekehitys. Asiantuntijalausunto 28.6.2002.

Hjerppe Reino. Liikenteen peruspalvelut. Asiantuntijalausunto 4.2.2002.

Liikenneministeriö (2000a). Ehdotus pienväyläpolitiikaksi. Liikenneministeriön julkaisuja 12/2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2000b). Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025. Ohjelmia ja strategioita 1/2000.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002a). Väylät 2030. Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle. Ohjelmia ja strategioita 1/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002b). Liikennejärjestelmän tila 2002 - valtakunnallinen ja alueellinen tarkastelu. 29/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002c). Liikenneväylien tila 2002. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B17/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002d). Liikkumisen tunnusluvut aluetasolla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002e). Tie- ja rataverkon kriittiset palvelutasotekijät. Liineakonsultit Oy, Plaana Oy. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002f). Liikennejärjestelmän peruspalvelutason käsite. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Joensuun yliopisto ja Valtion taloudellinen tutkimuskeskus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 48/2002.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002f). Liikenneväyläpalvelut vuosina 2004 - 2007. Julkaisematon muistio.

Ratahallintokeskus. Rautatietilasto 2002. Helsinki 2002.

Mäntynen Jorma. Tie- ja rataverkon peruspalvelutaso, lausunto ongelman jäsentelyä ja ratkaisemista varten. Asiantuntijalausunto, joulukuu 2001.

Tiehallinto (1999). Yksityisten teiden kunnossapito. Helsinki 1999

Tiehallinto (2001a). Teiden talvihoito. Laatuvaatimukset 2001. Helsinki 2001.

Tiehallinto (2001b). Teiden talvihoito. Talvihoidon toimintalinjat 2001 -. Helsinki 2001

Tiehallinto (2002a). Tierekisteritietoja. 2002

Tiehallinto (2002b). Tietilastoa numeroina (<http://www.tiehallinto.fi/aikas.htm>).

Tiehallinto (2002). Tie- ja liikenneolojen tavoitetila. Esittelyaineisto, 18.11.2002.

Tilastokeskus (2002). StatFin –tilastopalvelu (www.stat.fi).

VR. Onnettomuus- ja vauriotilasto 1990. Helsinki 1991.

VR. Turvallisuusyksikkö. Onnettomuus- ja vauriotilasto 1995. Helsinki 1996.

VR. Turvallisuusyksikkö. Junaturvallisuustilasto 2000. Helsinki 2001.

Lait

Alueiden kehittämislaki 12.7.2002/602

HE 162/2002 rautatielaiksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Kansanterveyslaki 28.1.1972/66

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 31.8.1978/669

Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15.2.1991/343

Laki luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä 15.2.1991/342

Laki saariston kehityksen edistämisestä 26.6.1981/494

Laki Tiehallinnosta 16.6.2002/568

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719

Laki yleisistä teistä 21.5.1954/243

Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358

Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132

Pelastustoimilaki 30.4.1999/561

Suomen perustuslaki 11.6.1999/731

Sairausvakuutuslaki 4.7.1963/364

Sosiaalihuoltolaki 17.9.1982/710.

Liikkumisen ja kuljettamisen peruspalvelutason turvaavien väyläpalvelujen yksityiskohtaisempi kuvaus

Liikenneverkon osa	Palvelutaso	Väyläpalvelujen kuvaus	Toimenpidetarve
Maaseudun perusverkko (yleiset tiet noin 65 000 km + yksityistiet noin 350 000 km)	Peruspalvelutaso	Yleisten ja yksityisten teiden hoito ja ylläpito mahdollistavat ihmisten tavanomaiset toiminnot (töissä käynti, kaupassa käynti, palvelujen käyttö jne.) sekä maatalouden säännölliset kuljetukset.	Hoidon taso säilytettävä vähintään nykyisellä tasolla, paikoin on tarvetta hoidon tehostamiseen paikallisen liikenteen turvaamiseksi (koulubussit, maito-autot). Rakenteellinen kunto (tierakenteet, sillat) säilytettävä vähintään nykyisellä tasolla.
		Kuntakeskusten väliset seututiet ovat päällystettyjä.	Kuntakeskusten väliset, sorapäällysteiset seututiet (530 km) päällystettävä.
		Runkokelirikkoa ei esiinny säännöllisen raskaan liikenteen reiteillä tai raakapuulogistiikkaa laajalajaisesti haittaavissa kohdissa.	Säännöllisen raskaan liikenteen reiteillä olevat sekä laajavaikutteisimmat, raakapuulogistiikkaa vakavasti haittaavat kelirikko-kohtat korjattava.
	Tavoitetaso	Kuntakeskusten väliset yhdystiet ovat päällystettyjä.	Päällystetään sorapäällysteisiä yhdysteitä noin 1160 km.
		Teiden ja siltojen kunnossapito on yhteiskuntataloudellisesti kestävällä pohjalla.	Päällystettyjen teiden kunto nostetaan optimitasolle ja pidetään siinä. Sillat korjataan optimikorjausikässä.
Yleiset tiet kaupunkiseuduilla ja taajamissa (noin 8 000 km)	Peruspalvelutaso	Teiden laatutaso mahdollistaa joukko- ja tavaraliikenteen toiminnan. Työmatkojen sujuvuus pidetään vähintään kohtuullisella tasolla. Tuetaan maankäytön kehittämistä ja taloudellisen aluerakenteen muodostumista.	Huolehdittava joukkoliikenteen tarvitsemasta perusinfrastruktuurista (pysäkit, "laatukäytävät", matkaketjujen tukijärjestelyt) Logistisia pullonkauloja poistettava sekä terminaaliyhteyksien liittymäjärjestelyjä ja viitoitusta parannettava. Risteysjärjestelyjä sekä auto- että kevyen liikenteen kanssa tehtävä turvallisemmiksi. Talvihoidon tasoa nostettava kevyen liikenteen väylillä. Rakennettava joitakin uusia ohikulkuyhteyksiä sekä parannettava olemassa olevien kehäväylien ja säteittäisten väylien palvelutasoa.

		Tärkeimmille koulureiteille erilliset kevytliikenteen väylät	Tarvitaan uusia kevyen liikenteen väyliä.
		Yhtenäinen pyörätieverkosto tärkeimmillä työ- ja asiointimatkojen reiteillä	Kevyen liikenteen verkostopuutteita poistetaan. Kevyen liikenteen pysäkkiyhteyksiä ja niiden hoitotasoa parannetaan.
	Tavoitetaso	Tuetaan maankäytön kehittämistä ja taloudellisen aluerakenteen muodostumista. Työmatkojen sujuvuus pidetään vähintään kohtuullisella tasolla.	Rakennetaan useita uusia ohikulkutieyhteyksiä sekä parannetaan olemassa olevien kehäväylien ja säteittäisten väylien palvelutasoa. Lisätään meluntorjuntaa.
		Joukkoliikenteen houkuttelevuutta parannetaan mm. kehittämällä ajantasaista informaatiota (telematiikka yms.) ja tukemalla matkakeskuksia.	Joukkoliikenteen pysäkeillä parannetaan pyöräpysäköinti- mahdollisuuksia sekä tehdään liityntä- ja saattoliikenteen mahdollistavia järjestelyjä.
		Tienkäyttäjillä on käytettävissään ajantasaista tietoa liikenteen sujuvuudesta ja kelioloista.	Toteutetaan ajantasainen liikenteen ja kelin seurantajärjestelmä suurimmilla kaupunkiseuduilla.
		Asemat ovat helposti saavutettavissa ja järjestelyt mahdollistavat esteettömän pääsyn junaan (myös liikuntaesteiset)	Toteutetaan esteettömyys- ym. järjestelyjä muutamilla asemilla, joilla vielä ongelmia.
Rautateiden lähiliikenne pääkaupunkiseudulla (verkko noin 160 km)	Peruspalvelutaso	Asemilla on reaaliaikainen tietojunien saapumisesta.	Laajennetaan informaatiojärjestelmä muutamille asemille, joilta se puuttuu. Uusitaan vanhoja opastetauluja.
		Raideliikenne toimii tehokkaasti osana pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää	Kaupunkirataverkkoa täydennetään
	Tavoitetaso	Varmistetaan ratojen välityskyky.	Rakennetaan lisäraiteita ratajaksoille, joilla erinopeuksisia junia (muut kuin kaupunkiradat)

Pääteiden runkoverkko (alus- tavasti noin 6 400 km, määritetään tarkemmin vuon- na 2003)	Peruspalvelutaso	Runkoyhteyksien välityskyky sekä hoidon ja ylläpidon taso mahdollistavat toimivat, täsmälliset ja turvalliset henkilö- ja tavarakuljetukset (mm. talvihoidossa hyvä laatu myös yöllä)	Talvihoidon taso pidettävä hyvänä, paikoin ja ajoittain tarvetta nostaa hoidon tasoa. Rakenteellisen kunnan ylläpitämiseksi toteutettava ylläpito- ja korvausinvestointeja. Erikoiskuljetusten pullonkauloja poistettava.
		Moottoriteillä 120 km/h ja kaksikaistaisilla teillä pääsääntöisesti 100 km/h nopeusrajoitus (kesä).	Laajennusinvestointeja (rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyjä, ohituskaistoja, eritasoliittymiä) toteutettava.
	Tavoitetaso	Suurin osa ohituksista ohituskaistojen kohdalla. Taajamatihentymien kohdalla paikalliselle ja kevytliikenteelle oma väylä.	Toteutetaan laajennusinvestointeja (eritasoliittymiä, rinnakkais- tie- ja liittymäjärjestelyjä, ohituskaistoja, keskikaiteita, kevyen liikenteen väyliä kylien kohdalla ja lähekkäin olevien taajamien välillä).
		Pienennetään tieliikenteen ympäristöhaittoja (melu, pohjavedet jne).	Lisätään ympäristöinvestointeja.
		Tienkäyttäjillä on käytettävissään ajantasaista tietoa liikenteen sujuvuudesta ja kelioloista. Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee	Toteutetaan ajantasainen liikenteen ja kelin seurantajärjestelmä suurimmilla kaupunkiseuduilla. Parannetaan joukkoliikenteen liittymäjärjestelyjä.
Muut päätiet (noin 6 800 km)	Peruspalvelutaso	Teiden tekninen taso takaa henkilö- ja tavarakuljetusten turvallisuuden.	Talvihoidon taso pidettävä hyvänä. Rakenteellisen kunnan ylläpito edellyttää ylläpito- ja korvausinvestointeja.
	Tavoitetaso	Pääsääntöisesti 80 km/h nopeusrajoitus (kesä). Taajamatihentymien kohdalla paikalliselle ja kevytliikenteelle oma väylä.	Toteutetaan joitakin laajennusinvestointeja (eritasoliittymät vilkkaissa liittymissä, erillinen kevyen liikenteen väylä tarvittaessa).
Rautateiden runkoverkon kuor- mitetuimmat osuudet (alusta- vasti noin 2500 km)	Peruspalvelutaso	Teollisuuden tärkeimmille raskaiden kuljetusten reiteille toteutetaan 25 tonnin akselipainon kantavuus. Muutoin akselipaino 22,5 tonnia ja nopeus 100 km/h.	Rakenteellisen kunnan ylläpitämiseksi toteutettava korvausinvestointeja. 25 tonnin reittejä toteutetaan myöhemmin liikenneverkon kehittämistrategian laadinnan yhteydessä sovittavassa laajuudessa.
		Ratapihat ja kohtauspaikat mahdollistavat liikennöinnin 725 m:n (eräät rataosat 925 m) pituisilla junilla.	Parannetaan ratapihoja ja kohtauspaikkoja niin, että kulloinkin esiin tulevat ongelmakohdat kyetään poistamaan.

		Henkilöliikenteen nopeus 140 - 200 km/h	Nopeuksia voidaan nostaa tasoristeysten poiston etenemisen tahdissa.
		Vilkkaimmilla henkilöliikenteen asemilla ajantasainen matkustajainformaatio.	Täydennetään informaatiojärjestelmää.
	Tavoitetaso	Tavaraliikenteessä akselipaino 25 tonnia ja nopeus 60 - 100 km/h	Rakennetaan 25 tonnin reittejä laajemmin kuin peruspalvelutasossa
		Ratakapasiteetti mahdollistaa tavara- ja henkilöliikennetarpeiden yhteensovittamisen.	Rakennetaan lisäraiteita ja kohtauspaikkoja niin, että tavara- ja henkilöliikenne eivät häiritse toisiaan.
		Henkilöliikenteen nopeus 140 - 200 km/h rataosasta ja kalustosta riippuen.	Nopeita ratoja toteutetaan suunnitelmallisesti myöhemmin liikenneverkon kehittämisstrategian laadinnan yhteydessä sovittavassa laajuudessa.
		Ratapihat ja kohtauspaikat mahdollistavat liikennöinnin 725 m:n (eräät rataosat 925 m) pituisilla junilla.	Parannetaan ratapihoja ja kohtauspaikkoja niin, että toimenpiteet voidaan toteuttaa pitkällä aikavälillä taloudellisesti (elinkaarikustannukset)
		Kuormitetuimmat rataosat ovat sähköistettyjä.	Kuormitetuimman rataverkon sähköistäminen viedään loppuun.
Muu rautateiden runkoverkko (alustavasti 3000 km)	Peruspalvelutaso	Tavaraliikenteessä akselipaino 22,5 tonnia ja nopeus 100 km/h. Henkilöliikenteen nopeus 140 - 160 km/h rataosasta ja kalustosta riippuen.	Rakenteellisen kunnan ylläpitämiseksi toteutetaan korvausinvestointeja.
		Osa muusta runkoverkosta sähköistetty.	Muutamit taloudellisesti kannattavat sähköistyshankkeet toteutetaan.
	Tavoitetaso	Tavaraliikenteessä akselipaino nostetaan 25 tonniin osalla muuta runkoverkkoa tarpeesta riippuen.	25 tonnin reittejä toteutetaan myöhemmin liikenneverkon kehittämisstrategian laadinnan yhteydessä sovittavassa laajuudessa.
Vähäliikenteiset radat (500 km)	Peruspalvelutaso	Ylläpitotoimin mahdollistetaan liikennöinti 20 tonnin akselipainolla ja 40 km/h nopeudella	Nykyinen ylläpidon taso riittää.
	Tavoitetaso	-	

Tien- ja radanpidon nykyisiä palvelutasokriteerejä

Tienpito

Kehittämishankkeista päättää eduskunta hyväksyessään valtion talousarvion. Perustienpidon rahoituksen kohdentamisesta vastaa Tiehallinto valtion talousarviossa esitettyjen periaatteiden sekä liikenne- ja viestintäministeriön Tiehallinnolle asettamien tulostavoitteiden mukaisesti. Perustienpidon määrärahan kohdentamisperiaatteet on vahvistettu Tiehallinnon johtokunnassa. Tiehallinnossa perustienpidon määräraha jaetaan ensin eri toimenpideryhmille: tiestön hoitoon, ylläpitoon, korvausinvestointeihin, liikenteen hallintaan sekä laajennus- ja uusinvestointeihin. Tämän jälkeen kunkin toimenpideryhmän rahat jaetaan tiepiirien kesken.

Merkittävimpien perustienpidon toimenpideryhmien rahoitus kohdennetaan seuraavasti:

- Tiestön hoidon rahoitusta jaettaessa periaatteena on, että samanlaisella tiellä on samanlainen palvelutaso riippumatta tien sijainnista. Rahoitus jakautuu alueellisesti suunnilleen eriluokkaisten teiden pituuksien suhteessa.
- Ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitus kohdennetaan erikseen päällystetyille teille, so-rateille ja silloille niiden arvioidun kunnon ja korjaustarpeen mukaan.
- Laajennus- ja uusinvestointien, niiden suunnittelun sekä liikenteen hallinnan rahoitus kohdennetaan liikennesuoritteiden (ajoneuvokilometrit) ja tiepituuden suhteessa. Moottoriteiden liikennesuoritetta ei kuitenkaan oteta laskelmassa huomioon, koska ne on toteutettu pääosin kehittämisen määrärahoilla.
- Tiehallinnon oman toiminnan rahoituksesta pääosa kohdennetaan samassa suhteessa kuin muu rahoitus.

Väylätoiminnan uudelleenorganisoinnin seurauksena yhä suurempi osa suunnittelusta, toteutuksesta ja ylläpidosta on siirtynyt markkinoilla toimiville palveluntuottajille. Tämä on vaikuttanut viranomaisohjaukseen niin, että aiemmin viranomaisten sisäisinä määräyksinä annetut tekniset määräykset ja ohjeet ovat muuntuneet kaikkia suunnittelija- ja toteuttajatahoja koskevaksi ohjaukseksi.

Tienpitoa ohjataan toimintalinjoilla ja tulostavoitteilla. Näiden mukaisesti on asetettu laatuvaatimuksia urakoille ja tavoitteita tieverkon tilalle. Esim. teiden talvihoidon yleisenä vaatimuksena on liikenteen turvallinen ja häiriötön sujuminen kaikkina vuorokauden aikoina. Ympäristön asettamat vaatimukset kuten pohjavesien suojelu ja pölyhaittojen minimointi on lisäksi otettava huomioon. Yleiset tiet on jaettu viiteen talvihoitoluokkaan ja kevytliikenteen väylät lisäksi kahteen luokkaan. Hoitoluokka määräytyy pääosin tien liikennemäärän ja toiminnallisen luokan perusteella. Kullekin hoitoluokalle on määriteltävä laatuvaatimukset liukaudentorjunnalle, lumenpoistolle ja tienpinnan tasaukselle. Taulukossa on esitetty esimerkkejä talvihoidon laatuvaatimuksista.

Esimerkkejä teiden liukkaudentorjunnan ja lumenpoistonlaatuvaatimuksista.

	Liukkaudentorjunta	Lumen poisto
Valtatie, 6500 ajon./vrk (hoitoluokka 1s)	Vaatimuksena hyvä tai pitävä talvikeli, toimenpideaika kitka-arvon alittumisesta 2 tuntia	Maksimilumisvyvyys 4 cm, lumi poistettava 2,5 tunnin (sohjo 2 tunnin) kuluessa sateen päättymisestä
Seututie, 3000 ajon./vrk (hoitoluokka 1b)	Vaatimuksena tyydyttävä tai hyvä talvikeli, toimenpideaika kitka-arvon alittumisesta 3 - 4 tuntia	Maksimilumisvyvyys päivällä 4 cm, lumi poistettava 3 tunnin kuluessa sateen päättymisestä
Yhdystie, 200 ajon./vrk (hoitoluokka III)	Vaatimus liikenteen tarpeen mukaan, toimenpideaika 10 tuntia	Maksimilumisvyvyys 10 cm, lumi poistettava 6 tunnin kuluessa sateen päättymisestä

Päällystettyjen teiden kuntotila optimoidaan ”verkkotasolla” ja laatutavoitteet alittavia teitä sallitaan tietty määrä. Tien kunto arvioidaan sen tasaisuuden, vaurioiden, urien ja kantavuuden perusteella. Päällystettyjen teiden vuotuisen toimenpideohjelman sisältöön vaikuttavat käytettävissä oleva rahoitus, tiestön kunto ja liikennemäärä sekä yhteiskunnan kustannukset. Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa Tiehallinnolle vuosittain päällystettyjen teiden kuntoa koskevan tulostavoitteen.

Vastaavia verkkotason tulostavoitteita Tiehallinnolle asetetaan myös liikenneturvallisuuteen, kelirikkoiteihin ja ympäristöön (esim. suolan käytön vähentäminen) liittyen.

Yksityisteiden valtionavustusjärjestelmässä tiet jaetaan niiden liikenteellisen merkityksen mukaan neljään kunnossapitoluokkaan. Luokitusta käytetään kunnossapitotarpeen arvioimiseen sekä teiden tavoitteellisen laatutason määrittämiseen. Kunnossapitoluokkaan vaikuttavat tien vaikutusalueen liikennettä tuottavat tekijät, kuten pysyvä asutus, loma-asutus ja maa- ja metsätalous. Lisäksi otetaan huomioon tien verkollinen asema, mm. onko tiellä linjaliikennettä tai läpikulkuliikennettä. Kunnat voivat omassa avustusjärjestelmässään poiketa tästä luokitukselta harkintansa mukaan.

Radanpito

Ratahallintokeskukselle asetetaan vuosittain verkkotason palvelutasotavoitteet (tiettyyn palvelutasoluokkaan kuuluvan rataverkon kilometrimäärä). Henkilöliikenteelle ja tavaraliikenteelle on kummallekin oma palvelutasoluokituksensa. Luokitus on esitetty seuraavassa taulukossa.

Rataverkon palvelutasoluokitus.

Henkilöliikenteen palvelutasoluokat	
H1	Suurin sallittu nopeus yli 140 km/h
H2	Suurin sallittu nopeus on 130 - 140 km/h
H3	Suurin sallittu nopeus on 110 - 120 km/h
H4	Suurin sallittu nopeus on enintään 100 km/h
H5	Rataosalla ei ole säännöllistä henkilöliikennettä

Tavaraliikenteen palvelutasoluokat	
T1	Suurin sallittu akselipaino 25 tonnia ja suurin sallittu nopeus 60 - 100 km/h
T2	Suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia ja suurin sallittu nopeus 100 km/h
T3	Suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia ja suurin sallittu nopeus 50 - 80 km/h
T4	Suurin sallittu akselipaino 20 tonnia ja suurin sallittu nopeus 40 km/h

Vastaavia verkkotason tulostavoitteita Ratahallintokeskukselle asetetaan myös liikenteen sujuvuudelle (radanpidosta aiheutuvat myöhästymisten enimmäismäärä) ja turvallisuudelle (junaliikenneonnettomuuksien ja tasoristeysvahinkojen vähentäminen).

Rataverkon kunnossapito tilataan nykyisin VR Rata Oy:ltä. Kunnossapidon tasoa säätelevät kunnossapitoluokat. Sähkö- ja turvalaitteiden korjaukselle on määritetty myös hälytysajat. Jos junat jäävät myöhään esim. turvalaitevian vuoksi, kunnossapitäjä joutuu maksamaan liikennöitsijälle sopimukseen kirjatun sanktion. Koska nykyisin on vain yksi liikennöitsijä ja yksi kunnossapitäjä, asiakaspalaute kulkee yleensä suoraan liikennöitsijältä kunnossapitäjälle.

LIITE 3

Eräitä vertailutietoja liikenneolojen kehityksestä 1990, 1995 ja 2000

Yleiset tiet

	1990	1995	2000
tiepituus (km) eri (kesä)nopeusrajoitusluokissa			
- 60 km/h	7 184	8 353	9 914
70 km/h	117	143	161
80 km/h	4 231	4 382	5 023
yleisrajoitus 80 km/h	52 571	52 331	50 245
100 km/h	12 175	12 269	12 256
120 km/h	130	243	393
sorapäälysteiset tiet (km)			
-seututie	luokitus eri-	600	527
-yhdystiet	lainen	27 737	27 128
Yleisten teiden onnettomuudet			
- kuolleet	435	299	288
- loukkaantuneet	5 646	4 987	4 140
Tieliikenneonnettomuudet	1990	1995	2000
Onnettomuudet kaikkiaan			
- kuolleet	649	441	396
- loukkaantuneet	12 758	10 191	8 508
Onnettomuudet taajamissa			
- kuolleet	206	140	103
- loukkaantuneet	6 886	5 557	4 443
Onnettomuudet taajamien ulkopuolella			
- kuolleet	443	301	293
- loukkaantuneet	5 872	4 634	4 065

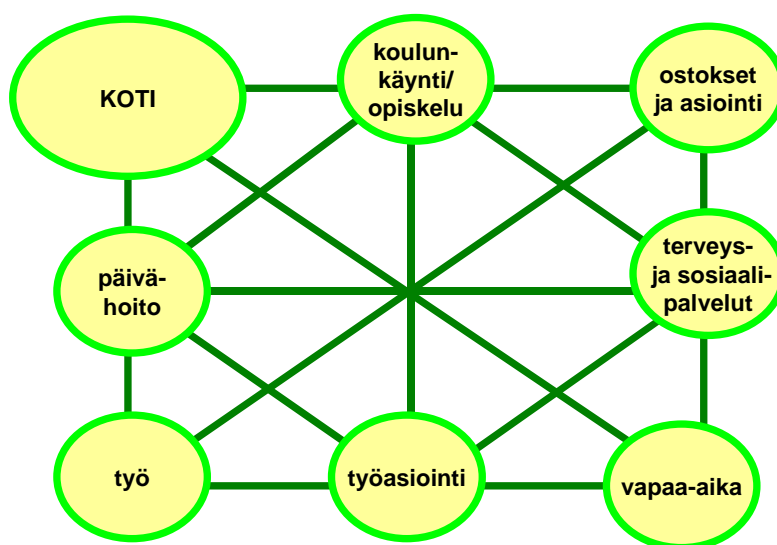
Rataverkko

	1990	1995	2000
Ratapituus (km) eri palvelutasoluokissa			
Palvelutaso 1: tavaraliikenteen akselipaino 25 t ja nopeus 80-120 km/h, henkilöliikenteen nopeus 140-220 km/h	tietoa ei saatavissa	0	158
Palvelutaso 2: tavaraliikenteen akselipaino 22,5-25 t ja nopeus 60-100 km/h, henkilöliikenteen nopeus 120-140 km/h	tietoa ei saatavissa	1 575	1 593
Palvelutaso 3: tavaraliikenteen akselipaino 22,5-25 t ja nopeus 60-100 km/h, henkilöliikenteen nopeus 60-120 km/h	tietoa ei saatavissa	3 300	3 047
Palvelutaso 4: tavaraliikenteen akselipaino 16-20 t ja nopeus 40-80 km/h, ei henkilöliikennettä	tietoa ei saatavissa	7 85	837
sähköistetyt rataosat (km)	1 663	2 054	2 372
Onnettomuudet			
Tasoristeysonnettomuudet (kpl)	105	50	52
- kuolleita	27	8	10
- vakavasti loukkaantuneita	7	7	5
Muut onnettomuudet (kpl)	113	28	38
- kuolleita	9	9	10
- vakavasti loukkaantuneita	15	8	20
Yhteensä (kpl)	218	78	90
- kuolleita	36	17	20
- vakavasti loukkaantuneita	22	15	25

Väyläpalvelujen asiakkaiden ja yhteiskunnan tarpeet

1. Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet

Työmatkojen toimivuus on elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja kansalaisten hyvinvoinnin kannalta katsottuna tärkeä liikennetoiminto. Työmatkaliikenteen toimivuudella on suuri merkitys ihmisten elämänlaadulle ja se vaikuttaa työn tehokkuuteen ja edelleen talouselämään. Lapset lähtevät aamuisin koulutielle. Kulkureiteiltä jokainen toivoo turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Huoli lasten turvallisuudesta ei saisi olla jokapäiväinen tunne. Koulumatkat on voitava tehdä mahdollisimman itsenäisesti, myös kävellen tai pyöräillen.



Ihmisten päivittäiset toiminnot liikkumistarpeen synnyttäjänä.

Elintason noususta huolimatta monet palvelut ovat entistä pidemmän matkan päässä. Liikkumisen sujuvuuden merkitys on lisääntynyt. Haja-asutusalueella lähes kaikki palvelut ovat kuntakeskuksissa. Yhä useampi ihminen on siinä tilanteessa, että monet julkiset palvelut, erikoiskaupat, toisen asteen koulutus, jätehuolto ja jatkossa terveydenhuolto ja pankkipalvelut löytyvät vain naapurikunnasta.

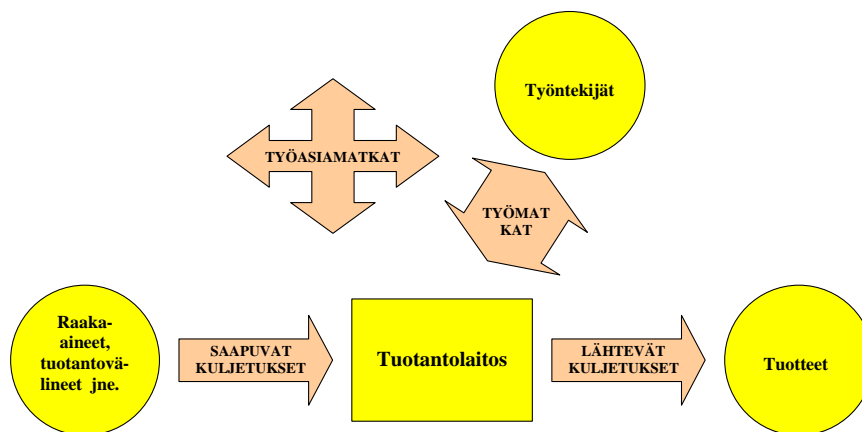
Vapaa-ajan merkitys ja arvostus kasvavat, samoin siihen kohdistuvat odotukset. Taajamien ulkopuolella liikenne on viikonloppuisin arkipäiviä vilkkaampaa. Myös vapaa-ajan liikenteeltä odotetaan hyvää sujuvuutta ja turvallisuutta. Kevyen liikenteen väylät ovat myös ulkoilun ja liikunnan harrastuspaikkoja.

Liikkumisen tasa-arvo on noussut suomalaisen liikennepoliittiseen keskusteluun uutena teemana. Ihmisten liikkumista ja liikennejärjestelmää tarkastellaan *sosiaalisen tasa-arvon* ja *alueellisen tasa-arvon* kannalta. Sosiaalinen tasa-arvo viittaa eri väestöryhmien ja erilaisten ihmisten liikkumistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin. Lasten ja nuorten, lapsiperheiden, iäkkäiden, liikkumis- ja toimintaesteisten, pienituloisten ja haja-asutusalueilla asuvien liikkumisen tasa-arvoon on kiinnitettävä huomiota. Liikkumisen tasa-arvon toteutumisen tärkeimpiä arviointi-

kriteereitä ovat liikkumismahdollisuus, peruspalvelujen saavutettavuus, kulkutavan valintamahdollisuus, turvallisuus, saasteet, melu, viihtyvyys, liikenneympäristön estevaikutus sekä jalankulku- ja pyöräily-ympäristö.

2. Elinkeinoelämään liittyvä tavara- ja henkilöliikenne

Kuljetukset ovat osa yritysten logistista ketjua. Kansainvälisiä kuljetus- ja matkaketjuja palvelevat sujuvat yhteydet satamiin ja lentokentille sekä rajanylityspaikkoihin ovat erityisen tärkeitä. Valtakunnallisessa liikenneverkossa erityisesti tavaraliikenne ja työasiointi asettavat väyläpalveluille vaatimuksia.



Tuotannollinen toiminta kuljetus- ja liikkumistarpeen synnyttäjänä.

Logistiikan kehittymisen (mm. toimitusten eräkoot pienentyneet, frekvenssi kasvanut, toimitusajat lyhentyneet, varastot pienentyneet) seurauksena tavarakuljetukset ovat säännöllisesti toistuvia, tarkasti aikataulutettuja ja ympärivuorokautisia.

Tärkeintä on toimintavarmuus eli ajallinen ennustettavuus, riittävä nopeus ja vaivattomuus. Täsmällisyyden vaatimukset kasvavat entisestään tulevaisuudessa. Yritystoiminnan kansainvälistyessä kotimaiset kuljetukset ovat yhä useammin osa ulkomaan kuljetusten ketjua. Globaalisti toimivien yritysten on pystyttävä hoitamaan sisäiset kuljetuksensa kilpailukykyisesti. Koska etäisyydet Suomesta Euroopan ydinalueille ovat pitkät, ovat vaatimukset täällä astetta kovemmat.

Perusteellisuudessa käytetään paljon raaka-aineita ja tuotetaan massatuotteita. Yritykset ovat suuria ja merkittävä osa niiden tuotannosta menee vientiin. Yrityksille hintakilpailukyky on tärkeää, minkä vuoksi pyritään alhaisiin kuljetuskustannuksiin ja pieniin varastoihin. Myös kuljetusten täsmällinen perilletulo on tärkeää ja yhä tärkeämmäksi kilpailutekijäksi on noussemassa kuljetusten ympäristöystävällisyys.

Kokoonpanoteollisuudessa toimivien yritysten tuotanto perustuu alihankintaan. Yritykset ovat suuria ja toimivat maailmanlaajuisilla markkinoilla. Tuotteet ovat arvokkaita ja tuotannossa tarvitaan tuhansia eri osia ja komponentteja. Varastoja ei juuri ylläpidetä, vaan kuljetukset hoidetaan täsmällisesti tuotantovaiheen tahdittamina. Liikenneyhteyksiä koskevat vaatimukset otetaan usein jo tuotantolaitoksen sijoittamispaikkaa päätettäessä huomioon.

Kaupan logistiikalle pienet tavaravirrat ovat haaste. Tehokas toiminta edellyttää voimakasta keskittämistä, mikä puolestaan johtaa kuljetusten lisääntymiseen erityisesti päätieverkolla. Tehokas logistiikka ja toimiva tieverkko takaavat päivittäistavarakaupan kohtuullisen palvelu- ja hintatason myös syrjäisemmillä seuduilla.

Kuljetusintensiivisimpiä toimialoja ovat metsäteollisuus, metalliteollisuus, elintarviketeollisuus, rakennusteollisuus ja osaksi myös energiateollisuus. Sekä tie- että rataverkon kunto on tärkeää massatavaroiden kuljetukselle. Metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset sekä elintarviketeollisuudessa maatalouden kuljetukset ovat eniten riippuvaisia alemman tieverkon kunosta. Pitemmälle jalostettuja tuotteita kuljetetaan eniten päätieverkolla.

Työvoiman saatavuus on yksi elinkeinoelämän keskeisistä kilpailukykytekijöistä. Liikenneyhteydet vaikuttavat olennaisesti työntekijöiden työpaikan valintaan ja siten osaltaan yritysten sijoittumispäätöksiin. Liikenneolojen täytyy tukea elinkeinoelämän rekrytointitarpeita.

3. Alueiden kehittyminen ja aluerakenteen muutokset

Väyläpalveluilla voidaan vaikuttaa alueen sisäiseen tai ulkoiseen saavutettavuuteen ja välillisesti alueen kehitykseen. Kehitys voi ilmetä esim. uusina asukkaina ja työpaikkoina tai matkailun lisääntymisenä. Liikenneyhteysien paranemisen aluekehitysvaikutukset tulevat esiin pitkällä aikavälillä. Hyvä liikenneväylästä ei yksistään takaa alueen kehitystä, mutta mahdollistaa sen, jos muut edellytykset kehitykselle ovat olemassa. Sekä alueen sisäiset että ulkoiset yhteydet vaikuttavat aluekehitykseen.

Aluekehitystä on vuosikymmenien ajan käytetty liikenneinvestointien eräänä perusteluna. Asia on jälleen noussut esille väestön muuttoliikkeen kiihdyttyä 1990-luvun lopulla. Aluerakenteen muutos on liikenneväyliensidon kannalta hyvin merkittävä asia. Kasvualueilla muuttoliike lisää liikennettä, sen ympäristö- ja muita haittoja sekä liikenneinvestointien tarvetta. Kasvavien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne hajoaa. Jos kaupunkiseutujen tarvitsemat kalliit investoinnit sitovat määrärahat, alemman tieverkon ylläpito uhkaa vastaavasti jäädä nykyistään vähemmälle. Väestön vähenemisestä huolimatta väyläpalvelujen tarve ei olennaisesti vähene. Esim. metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset on kyettävä suorittamaan joka tapauksessa.

VÄYLÄT 2030 –tutkimusohjelmassa tehdyn arvion mukaan pelkästään muuttoliikkeen vuoksi tarvitaan vuoteen 2020 mennessä tie- ja katuverkolla lisäinvestointeja noin 250 - 350 milj. € verran. Lisäksi kasvualueilla on panostettava mm. joukkoliikenteeseen ja kevytliikenteen verkkoon. Arvio perustuu tutkimustietoon erikokoisten kaupunkien liikennejärjestelmätarpeista. Valtakunnan osakeskusten väliset hyvät yhteydet parantavat verkostotalouden edellytyksiä ja vähentävät paineita kasvun keskittymiselle pelkästään suurimpiin keskuksiin.

Väestön vähenemisen rinnalla samanaikaisesti vaikuttavat mm. elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokset, väestön ikääntyminen, palvelujen keskittyminen ja maatalouden erikoistuminen. Toimintojen keskittymisen vuoksi ostos- ja asiointiliikenne, pientavarakuljetukset sekä koululaiskuljetukset lisääntyvät. Vanhusten kotihoidon yleistyessä kotihoitoon liittyvä, useamman kerran päivässä toistuva ja ympärivuotinen huoltoliikenne lisääntyy. Maa- ja metsätalous keskittyy ja erikoistuu.

Liikenneväyläpalveluilla voidaan myötävaikuttaa aluekehitykseen mm. seuraavin keinoin:

- Pääliikenneverkon yhdistävyttä parantamalla tuetaan alueiden verkottumista.
- Työssäkäyntialueiden sekä alemmanasteisten keskusten ja pääkeskusten saavutettavuutta parantamalla edistetään seutuyhteistyötä sekä kaupunkien ja maaseudun yhteistyötä.
- Turvataan maaseudun toimintakyky edistämällä palvelujen saavutettavuutta sekä parantamalla säännöllisen liikenteen ja maa- ja metsätalouden kuljetusten olosuhteita.
- Tuetaan alueiden omien vahvuuksien hyödyntämistä alueiden kehittämistyössä.

4. Ympäristö ja liikenneturvallisuus

Väyläpalvelujen peruspalvelutaso tulee saavuttaa ekologisesti kestäväällä tavalla ja liikenneturvallisuudesta tinkimättä. Ympäristövaatimusten ja asenteiden kehittyminen on ollut nopeaa. Näin on oletettavasti myös jatkossa. Meitä koskevat yhteiset eurooppalaiset säädökset ja maailmanlaajuiset sitoumukset. Myös kansalaisten asenteet ja vaatimukset muuttuvat, ympäristön laatuun kiinnitetään yhä tarkempaa huomiota. Liikenteen päästöt, energiankulutus, melu ja muut ympäristötekijät ohjaavat liikenneväyliä koskevaa päätöksentekoa aiempaa enemmän.

Hiilidioksidipäästöt ovat keskeinen liikenteen ympäristöongelma. Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin 18 % ja näistä kaksi kolmannesta on peräsin henkilöliikenteestä ja kolmannes tavaraliikenteestä. Lähes kaksi kolmasosaa henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöistä on peräsin pitkämatkaisesta eri seutukuntien välisestä liikenteestä. Tähän kuuluvat myös laiva- ja lentoliikenteen päästöt.

Tieliikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä yhteiskunnallinen päämäärä, jonka merkitys tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Valtioneuvoston liikenneturvallisuutta koskeva periaatepäätös esittää päämääräksi, ettei kenenkään tarvitsisi kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä. Hyväksytyin suunnitelman mukaan vuonna 2025 kuolleita olisi liikenteen kasvusta huolimatta enintään 100. Nykyisin koko tieliikenteessä menehtyy vuosittain vielä noin 400 ihmistä. Uudet ratkaisut liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat erityisen tarpeen päätieliverkolla sekä katu- ja taajamatieverkolla, joilla ovat suurimmat liikennemäärät ja joilla tapahtuu eniten onnettomuuksia.

Tasoristeysonnettomuudet vähenivät pitkään, mutta suotuisa kehitys pysähtyi 1990-luvun puolivälissä. Vuonna 2000 sattui noin 50 tasoristeysonnettomuutta ja niissä kuoli 10 henkilöä. Rautatieliikenteen turvallisuus pyritään pitämään hyvällä kansainvälisellä tasolla. Keskeisiä toimenpiteitä ovat kulunvalvonnan ja turvalaitteiden rakentaminen sekä liikenteenohjauksen radiojärjestelmän uusiminen.

5. Liikennejärjestelmän taloudellisuus

Väyliä ja niiden rakenteita tulee ylläpitää ja uusia tietyin väliajoin, jotta kustannukset yhteiskunnalle olisivat pitkällä aikavälillä mahdollisimman alhaiset. Samalla varmistetaan myös väylien palvelutaso. Jos ylläpitoon panostetaan yhteiskunnan kustannukset ja väylien elinkaari huomioon ottaen liian vähän, väylien kunto heikkenee. Tällaisessa tilanteessa koko kansantalous menettää. Kestäväällä pohjalla oleva väyläpalvelujen taso muodostuu pitkällä aikavälillä huomattavasti edullisemmaksi.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
13.12.2002

Ahon ja Lipponen hallituskausilla aloitetut tie- ja rataverkon kehittämishankkeet

Hallitukset:

- Aho: 26.4.1991 - 13.4.1995
- Lipponen: 13.4.1995 - 15.4.1999
- Lipponen II: 15.4.1999 - X.4.2003

Hanke	Aloituspäätös	Avaus liikenteelle	Milj. €	Hallitus
Vt 12 Hälvälä-Soramäki	1991	1993	10	Aho, LTA
Vt 17 Noljakan eritaso	1991	1993	7	Aho, LTA
Kt 76 Sotkamon keskustan kohdalla	1991	1993	3	Aho, LTA
Vt 4 Linnanmaa - Kello	1992	1994	11	Aho
Vt 3 Hämeen läänin raja - Jalasjärvi	1992	1995	24	Aho
Vt 12 Nastola-Uusikylä	1992	1995	17	Aho
Vt 2 Huittisten kohta	1992	1993	3	Aho
Vt 5 Heinolankylä - Lusi	1992	1996	32	Aho
Vt 6 Taavetin kohta	1992	1993	4	Aho
Mt 970 Utsjoen silta	1992	1994	6	Aho
Vt 3 Tampere - Hämeenkyrö	1993	1996	27	Aho
Kt 62 Puumalansalmen silta	1993	1995	12	Aho
Kt 66 Alavuden eritaso	1993	1994	4	Aho
Kt 50 Bemböle - Vanhakartano (=Kehä III)	1993	1996	42	Aho
Vt 4 Äänekoski-Oulun läänin raja (=Keski-Pohjanmaan piirin raja)	1993	1996	14	Aho
Kt 76 Kuhmon keskusta	1993	1995	2,5	Aho
Vt 4 Kiviniemi - Laanila	1994	1997	25	Aho
Vt 21 Miukin liittymä, Tornio	1994	1996	10	Aho
Vt 3 Hämeenlinna - Iittala	1994	1996	54	Aho
Vt 18 Juurikkalahti - Eevala	1994	1996	4	Aho

Vt 14 Ohtaansalmen silta	1994	1996	4	Aho
Vt 5 Iisalmen ohikulkutie	1994	1997	28	Aho
Vt 6 Imatra - Kaukopää	1994	1997	49	Aho
Turku - Toijala, sähköistys	1994	2000	25,2	Aho, LTA
Ratapihat Kouvola, Niirala, Vainikkala	1994		30 (arvio)	Aho, LTA
Mt 724 Raippaluodon silta	1995	1997	25,1	Aho
Mt 102 Kehä II, Länsiväylä - Turuntie	1995	2000	52,1	Aho
Tampere - Pori/Rauma, sähköistys	1995	1999	41,4	Aho
Vt 3 Hämeenlinna - Kulju	1995	2000	212,7	Aho
Tasoristeysten poisto pääradoilta	1995	2003	22,2	Aho
Kulunvalvonta	1995	2002	70,8	Aho
Helsinki - Tampere, tason nosto	1995	2002	140	Aho
Vt 5 Lapinlahden kohta, Lapinlahti	1996	1997	6,7	Lipponen I
Vt 17 Joensuu - Ylämylly	1996	1998	17,7	Lipponen I
Kt 45 Pakinkylän eritasoliittymä, Helsinki	1996	1998	25,2	Lipponen I
Vt 4 Järvenpää - Lahti	1996	1998	252,3	Lipponen I
Vt 7 Koskenkylä - Loviisa	1996	1998	20,2	Lipponen I
Inkeroinen - Juurikorpi, kaksoisraide	1996	1998	12,6	Lipponen I
Vt 5 Koskenmylly - Seppälänjoki	1996	1997	5,7	Lipponen I
Vt 1 Paimio - Muurla	1997	2003	171,2	Lipponen I
Vt 2 Tiilimäki - Lentokentän eritasoliittymä, Porin kohta	1997	1999	6,9	Lipponen I
Vt 21 Kemi - Tornio	1997	2002	71,9	Lipponen I
Porin pohjoinen satamatie (EU)	1997	1998	4,2	Lipponen I
Kt 63 Kauhava - Vuorenmaa (EU)	1997	1998	3,4	Lipponen I
Vainikkala - Kotka/Hamina -radan tasoristeysten poisto	1997	1998	26,1	Lipponen I
Helsinki - Leppävaara -kaupunkirata	1997	2001	151	Lipponen I, LTA
Vt 5 Vehmasmäki - Hiltulanlahti	1998	2000	22,7	Lipponen I
Vt 14 Kyrönsalmen silta, Savonlinna	1998	2001	15,1	Lipponen I
Mt 135 Helsinki-Vantaan lentoaseman tiejärjestelyt	1998	2000	52,1	Lipponen I

Vt 5 Seppälänjoki - Vihantasalmi	1998	2000	23,9	Lipponen I
Vt 25 Hanko - Skogby	1998	2001	17,2	Lipponen I
Vt 7 Porvoo - Koskenkylä	1999	2001	60,6	Lipponen I
Radioverkon rakentaminen	2000	2004	10,7	Lipponen II, LTA
Vt 2 Pori - Ulvila	2000	2002	16	Lipponen II
Tuomioja-Raahe, sähköistys	2000	2001	9,4	Lipponen II
Vt 4 Liminka-Oulu	2001	2002	30,8	Lipponen II
Kt 50 Kehä III Lentoasemantie-Tikkurilantie	2001	2004	60,5	Lipponen II
Vt 9 Orivesi-Muurame	2001	2003	43,7	Lipponen II
Vt 6 Koskenkylä - Kouvola	2001	2004	48,8	Lipponen II
Oulu-Rovaniemi, sähköistys	2001	2004	48,1	Lipponen II
Rataverkon kulunvalvonta	2001	2003	50,5	Lipponen II
Keravan - Lahden oikorata	2002	2006	331	Lipponen II
E18 Lohjanharju - Muurla	2002	2008	368,9	Lipponen II
Oulu - Iisalmi/Vartius, sähköistys	2002	2006	70,6	Lipponen II
Tikkurila - Kerava, 4. raide	2002	2004	40,4	Lipponen II
Vt 13 Nuijamaan raja-aseman tiejärjestelyt	2003	2005	14,5	Lipponen II
Vuosaaren sataman liikenneyhteydet (ml. tiet, radat, vesiväylät)	2003	2008	103,7	Lipponen II
Vt 8 Raison kohta	2003	2004	14	Lipponen II
Vt 5 Joroinen - Varkaus	2003	2004	27	Lipponen II
Vt 3 Tampereen läntinen kehä, 1. vaihe	2003	2005	57	Lipponen II
Vt 4 Lahti - Heinola	2003	2005	41	Lipponen II
Vt 4 Jyväskylä - Kirri	2003	2005	21	Lipponen II

	Hankkeiden lkm	Kustannusarvio / sopimusvalu- tuus (milj. €)
Aho	32	1012
Lipponen I	20	967
Lipponen II	20	1408 (604 milj. € ilman kolmea isoa hanketta)

Liikenne- ja viestintäministeriö

ASETTAMISPÄÄTÖS

LVM088:00/2001

18.9.2001

Tie- ja rataverkon peruspalvelutasotyöryhmä**Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän määrittämään tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa.

Toimikausi

1.10.2001 - 31.12.2002

Tausta

Tie- ja rataverkon palvelutason määrittäminen on monesta syystä ajankohtaista. Tiehallintoa koskevan, vuonna 2000 voimaan tulleen lain mukaan Tiehallinnon eräs tehtävä on ”osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta.” Liikenne- ja viestintäministeriön visiojulkaisu ”Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025” linjaa liikennejärjestelmän ja liikenneverkkojen tavoitteellista palvelutasoa mm. seuraavasti: ”Liikkumisen peruspalvelutaso on taattava koko maassa. Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus on taattava sekä kotimaan että ulkomaan kuljetuksissa.” Liikenneverkon palvelutaso tulee esille myös otettaessa kantaa EU:n liikennepolitiikan syksyllä julkistettavaan Valkoiseen kirjaan. Liikenteen hinnoittelun kehittäminen tulee alustavien tietojen mukaan olemaan eräs Valkoisen kirjan sisältämistä liikennepolitiikan painopistealueista. Hinnoittelulla pyritään mm. vähentämään ruuhkien aiheuttamia haittoja. Suomessa tilanne on toinen kuin ruuhkautuneella EU:n ydinalueella. Meillä ruuhkat ovat vähäisiä ja pääongelma on riittävän palvelutason turvaaminen koko maassa.

Tavoitteet

Suomen sisäinen muuttoliike on kiihtynyt 1990-luvun lopulla. Muuttoliike vaikuttaa myös liikenneväylien pitoon ja vastaavasti liikenneväylien pidolla kyetään tasapainottamaan alueellista kehitystä. Harvaan asutuilla alueilla liikenneverkon ylläpito tulee yhä epätaloudellisemmaksi. Tämä on tullut esiin mm. rataverkon eräiden osuuksien lakkautusuhkana sekä alemman tieverkon kunnan laskuna, kun tieverkon vilkkaimmin liikennöidyt osat ovat saaneet pääosan määrärahoista. On tullut tarpeelliseksi määritellä tie- ja rataverkon peruspalvelutaso.

Tehtävä

Työryhmän tehtävänä on määritellä tie- ja rataverkon peruspalvelutaso eli palvelutaso, joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan. Työryhmän tulee työssään arvioida eri palvelutasotekijöiden vaikutuksia sekä laatia ehdotus tie- ja rataverkon peruspalvelutasoksi ja selvittää ehdotuksensa kustannusvaikutukset. Työryhmän tulee työssään ottaa myös katuverkko huomioon.

Organisointi

Puheenjohtaja Juhani Tervala, rakennusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Anne Herneoja, liikennejohtaja, Ratahallintokeskus
 Leena Karessuo, yksikön päällikkö, Suomen Kuntaliitto
 Veijo Kavonius, ylijohdaja, sisäasiainministeriö
 Jorma Keva, ylitarkastaja, ympäristöministeriö
 Eeva Linkama, apulaisjohtaja, Tiehallinto
 Raimo Mansukoski, johtaja, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto
 Antti Mykkänen, maakuntajohtaja, Pohjois-Savon liitto
 Esko Tainio, budjettineuvos, valtiovarainministeriö
 Riitta Viren, erikoissuunnittelija, liikenne- ja viestintäministeriö

Asiantuntijat:

Jorma Mäntynen, professori, Tampereen teknillinen korkeakoulu
 Reino Hjerpe, ylijohdaja, Valtion taloudellinen tutkimuslaitos
 Heikki Eskelinen, Jean Monnet professori, Joensuun yliopisto, Maantieteen laitos

Sihteerit:

Juha Parantainen, yli-insinööri, liikenne- ja viestintäministeriö
 Seppo Kosonen, tiejohtaja, Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
 Kristiina Karppi, erikoisasiantuntija, Tiehallinto, Hämeen tiepiiri

Kustannukset ja rahoitus

Työ tehdään virkatyönä. Työryhmä voi teettää tutkimuksia ja käyttää apunaan konsultteja erillisen tilauksen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeri

Olli-Pekka Heinonen

Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

LIITTEET

Muistio "Liikenneväylien peruspalvelutason määrittäminen" 10.9.2001

JAKELU

Työryhmän jäsenet, asiantuntijat ja sihteerit

TIEDOKSI

Tiehallinto
 Ratahallintokeskus
 tiedotusyksikkö, komiteakortisto, liikenneväyläyksikkö