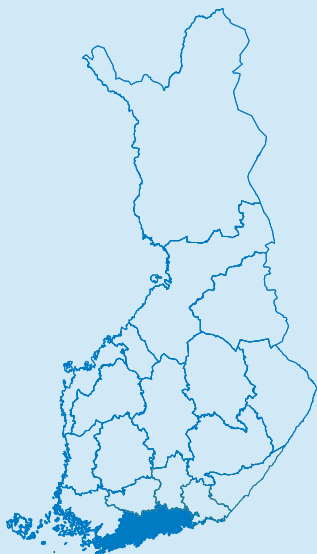


**Uudenmaan tiepiirin  
toiminta- ja taloussuunnitelma  
2010–2013**





# Tienpitoa asiakkaiden tarpeisiin ja yhteiskunnan odotuksiin



## SISÄLTÖ

- Tiejohtajan esipuhe.....2
- Liikennepolitiikan haasteet.....3
- Tiestön hoidosta ei tingitä.....4
- Liikennöitävyys ja kunto painopisteinä.....5
- Kustannustason nousu syö perustienpidon investointeja.....6
- Liikennejärjestelmätyöllä kokonaishyötyä.....7
- Tiehankkeet 2010–2013 ja kartta...8–11
- Asiakkaiden tarpeet koottu hankekoreihin.....12
- Toimintaympäristö ja asenteet muuttumassa.....13
- Alueiden kehittämistä tuetaan teemahankkeilla.....14
- Vaikutukset lähes ennallaan edelliseen kauteen verrattuna.....15
- Ota meihin yhteyttä.....16

Keväällä 2008 julkaistu hallituksen liikennepoliittinen selonteko linjasi pitkälle tulevaisuuteen vaikuttavia kysymyksiä. Sen esille nostamat neljä teemaa olivat rahoituksen periaatteet ja päätöksenteon pitkäjänteisyys, alueiden ja elinkeinojen menestymisen tukeminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja joukkoliikenne sekä liikenneturvallisuus. Linjaukset tulevaisuuden painopisteistä antavat pohjan tienpidon pitkäjänteiselle kehittämiselle.

Ilmastonmuutoksen hillintä on ensimmäisen kerran nostettu liikennepolitiikan keskiöön. Haasteena on kääntää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen määrä laskuun. Tiepiirin keinot ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi liittyvät erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen edistämiseen sekä liikenteen ja liikkumisen hallintaan.

Selonteossa asetettujen tavoitteiden pohjalta on liikenne- ja viestintäministeriö käynnistänyt ruuhkamaksuselvitystyön. Siinä tutkitaan, minkälaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia mahdollisella ruuhkamaksulla olisi Helsingin seudulla. Talvella 2008 tehdyn tienkäyttäjättytäväisyystutkimuksen mukaan enemmistö seudulla asuvista kannattaa henkilöautoilun säätelyä tai rajoittamista. Autoilijoilta perittävän ruuhkamaksun käyttö keinona ruuhkien vähentämiseen jakoi haastateltavien mielipiteet.

Uudenmaan tiepiirin alueella on käynnissä ja käynnistymässä useita isoja tieinvestointeja. Hakamäentien rakentaminen on sujunut viivytyksittä ja tie avataan liikenteelle syksyllä 2009. Kehä I parantaminen Leppävaarassa etenee aikataulun mukaan ja valmistuu syksyllä 2012. Kehä III ensimmäinen vaiheen parantaminen osana E18 -yhteysvälin hanketta käynnistyy. Hanke poistaa kehätien pahimmat pullonkaulat. Elinkeinoelämän

kuljetusten kannalta erityisen ongelmallisen Kehä III:n toisen vaiheen parantamisen odotetaan käynnistyvän lähivuosina. Osana E18 -hankekokonaisuutta on myös käynnistynyt välin Koskenkylä–Kotka rakentamisen valmistelu moottoritienä valtatiellä 7.

Tammikuussa 2009 julkistetussa hallituksen elvytyspaketista on kohdennettu 12 miljoonaa euroa Uudenmaan tiepiirin hankkeisiin. Tällä rahoituksella aikaistuu kantatien 51 välin Kirkkonummi–Kivenlahti rakentamisen aloitus. Elvytysrahalla käynnistetään myös mm. joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavia kohteita ja melusuojausta.

Uutena piirteenä suurten tiehankkeiden rakentamisen aikaistamisen rahoituspäätöksiin on tullut kuntien ja jopa teollisuuden lainarahoitus hankkeiden aikaistamiseksi. Kunnat voivat myös halutessaan vauhdittaa tärkeitä alueellisia tiehankkeita osallistumalla niiden kustannuksiin.

Valtion ja aluehallinnon uudistuksen vuoksi on vuosi 2009 Uudenmaan tiepiirille nykymuotoisena viimeinen. Jatkossa tiepiiri toimii osana Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa on myös tulevaisuudessa tärkeä osa tienpitoa. Asiakkaiden tarpeet on edelleen keskeinen tekijä resurssien kohdentamisessa ja palvelutason suunnittelussa. Myös tulevaisuudessa palvelut suunnitellaan vastaamaan mahdollisimman hyvin kansalaisten arjen matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten tarpeita.

XXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXX

Rita Piirainen  
tiejohtaja





## Liikennepolitiikan haasteet

Tienpitoon kohdistuu lähivuosina runsaasti liikenne- ja ympäristöpoliittisia sekä taloudellisia muutoksia. Tärkeimmät liikennepolitiikkaa ohjaavat linjaukset sisältyvät hallituksen keväällä 2008 antamaan liikennepoliittiseen selontekoon, joka ohjaa myös Uudenmaan tiepiirin toimintaa.

Hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa on määritelty liikennepolitiikan tavoitteet ja linjaukset vuoteen 2020 asti. Hallituksen linjauksissa korostuvat koko liikennejärjestelmän toimivuudesta huolehtiminen, ilmastonmuutos ja liikenneturvallisuus sekä väylänpidon pitkäjänteinen rahoitus.

Selonteossa korostetaan, että liikennepolitiikkaa on jatkossa arvioitava entistä enemmän ilmastopolitiikan näkökulmasta. Joukkoliikenteellä matkustamisen halutaan lisääntyvän ja sen houkuttelevuuden parantaminen on avainasemassa. Pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa. Kuntien maankäyttöratkaisujen on oltava ilmastopolitiikan kannalta kestäviä ja vähennettävä henkilöautoliikennettä.

Liikenneturvallisuutta parannetaan puuttamalla tehokkaasti muun muassa rattijuopumukseen, sääntöjen rikkomiseen, turvalaitteiden käyttämättä jättämiseen sekä ylinopeuksiin. Myös väylärahoitusta kohdennetaan liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Selonteko painottaa, että alueellisille turvallisuutta parantaville hankkeille varmistetaan toteuttamismahdollisuudet ja resurssit.

Selonteon tavoitteena on, että liikenneverkko tarjoaa maan eri osille mahdollisuudet kehittyä ja pysyä elinvoimaisina. Kehyskaudella 2009–2012 hallitus tuo eduskunnan päätettäväksi runsaasti uusia liikenneinvestointeja. Tavoitteena on, että liikenteen rahoitus on pitkäjänteistä

ja kestävällä pohjalla. Selonteossa ehdotetaan myös uusia malleja liikenneinvestointien rahoituskumppanuudesta.

Hallituksen marraskuussa 2008 hyväksymä pitkän aikavälin **ilmasto- ja energiastrategia** tähtää energian kulutuksen vähentämiseen ja uusiutuvien energialähteiden osuuden voimakkaaseen kasvuun. Selontekona eduskunnalle lähetettävä strategia korostaa liikenneosiossaan taloudellisia ohjauskeinoja. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat välttämättömiä, jotta henkilöauton käytöllä olisi kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Strategiassa ehdotetaan luotavaksi valmiuksia paikannukseen perustuvan tienkäyttömaksun käyttöönottoon tulevalla vuosikymmenellä. Muita ohjauskeinoja päästöjen vähentämiseksi ovat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen sekä koulutus ja neuvonta. Ajoneuvoteknologian nähdään kuitenkin olevan pitkällä aikavälillä vaikuttavin keino liikenteen energian kulutuksen ja päästöjen vähentämisessä.

Tiehallinnon **Liikenne- ja tieolojen tavoitetila 2030** -julkaisussa kuvataan tienpitoa koskevat pitkän aikavälin tavoitteet. Raportissa vastataan myös siihen, mitä hallituksen liikennepoliittinen selonteko merkitsee tieverkon ja sen palvelutason kannalta. Tiehallinnon vision mukaan tienpidon päämääränä on huomioida kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet toiminnan perustana ja tarjota toimiva, turvallinen ja kestävä tieverkko osana liikennejärjestelmää.

Tavoitetilassa keskeisimmät päätiet ovat yhtenäisiä, laadukkaita, nopeakulkuisia sekä turvallisia, ja ne palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä sekä raskaita kuljetuksia. Muut päätiet ovat liikennöintiolosuhteiltaan nykyisen kaltaisia. Tavoitetilan mukaan maaseudun perustiestö on verkollisesti ja liikenneteknisesti nykyisen kaltainen, mutta sen vilkkaimmat osuudet sekä merkittävät yhteysvälit on modernisoitu. Suurten kaupunkiseutujen liikenneoloja on kehitetty alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti. Liikenneverkko mahdollistaa tehokkaat, turvalliset ja ympäristöystävälliset matkaketjut sekä vaihtoehtoja liikkumisvalinnoille. Muiden kaupunkiseutujen ja kuntakeskusten liikennejärjestelyt tukevat kaupunki- ja taajamaympäristön visuaalisia ja toiminnallisia ominaispiirteitä.

**Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma** vuosille 2009–2013 pyrkii soveltamaan yhteen liikennepoliittiset tavoitteet, liikenteen kasvun, alueiden kehittymisen ja erilaistumisen sekä asiakkaiden tarpeet ja odotukset. Nämä yhdessä rahoituskehysten sekä kustannustason kehityksen kanssa ovat lähtökohtina Tiehallinnon toiminnan suunnittelussa. Perustienpidon toimissa priorisoidaan päivittäisen liikennöitävyyden, liikenteen ajo-olosuhteiden sekä liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistamista sekä ympäristöhaittojen vähentämistä. Tieverkon isojen kehittämisinvestointien rahoitus pysyy koko suunnitelmakauden korkeana.



## Tiestön hoidosta ei tingitä

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri on laatinut vuonna 2008 hoito- ja ylläpitosuunnitelman, joka kertoo tiestön kunnossapidon toimenpiteistä ja toiminnan perusteista. Nykyisellä rahoitustasolla syntyy kunnossapitovelkaa eli tiestön kunto huononee vähitellen. Teiden päivittäisestä hoidosta ei kuitenkaan tingitä.

**Hoito- ja ylläpitosuunnitelman** tavoitteena on määritellä toteutettavat toimenpiteet kustannustehokkaasti ja kansalaisten sekä elinkeinoelämän tarpeet huomioon ottaen. Suunnitelma on lajissaan ensimmäinen ja se päivitetään vuosittain. Suunnitelman tehtävänä on myös tarjota asiakkaille ja sidosryhmille perusteltua tietoa tiestön hoidosta ja ylläpidosta. Näin parannetaan toimivan vuorovaikutuksen edellytyksiä tienkäyttäjien ja Tiehallinnon välillä.

**Talvihoito** on tienkäyttäjille ehkä tutuin ja päivittäiseen liikkumiseen eniten vaikuttava Tiehallinnon toimintamuoto. Talvihoidon tasoa parannetaan turvaamalla teiden yhtä nopea hoito yöaikaan kuin päiväaikaan. Pääteillä liukkaus torjutaan pääsääntö-

sesti ennakoon. Toimet lisäävät liikenneturvallisuutta ja etenkin elinkeinoelämän kuljetusten ajoaikojen ennustettavuutta. Ympäristösyistä tiepiirin alueella käytetään niin vähän suolaa kuin liikenneturvallisuudesta tinkimättä on mahdollista.

**Päällystettyjen teiden kunto** vaikuttaa ajokustannuksiin, ajomukavuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Vain 2 prosenttia tiestöstä on huonokuntoista, joten Uudenmaan asfalttiteiden kunto on kokonaisuutena hyvä. Päälysteitä uusitaan erityisesti tiepiirin vilkasliikenteisillä pääteillä. Tämänhetkiselä rahoitustasolla syntyy kuitenkin päällystyksessä kunnossapitovelkaa – päällysteitä uusitaan hitaammin kuin teiden hyvän kunnan säilyttäminen edellyttäisi.

Erityisenä haasteena Uudenmaan tiepiirissä on suurien teräsputkirumpujen ja sortumavaarallisten painumien korjaaminen. Siltojen ylläpidon rahoitusta on jo muutaman vuoden ajan lisätty, koska suuri joukko siltoja on tullut peruskorjauksikään.

Suunnitelmakaudella myös tärkeimpien kevyen liikenteen väylien kunnossapito paranee. Liikenneturvallisuutta parannetaan tekemällä lisää tärkeitä tiemerkin- töjä ja pehmentämällä tien reunaympäristöä. Sorateiden kuntoa parannetaan puunkuljetusreiteillä tarkoitukseen saadun lisärahoituksen turvin. Luonnollisesti nämä parannukset helpottavat kaikkien sorateillä liikkuvien olosuhteita.

## Asiakkaan ääni kuuluu tienpidossa

**Tienpito on kaupalle elinehto.** Keskon tavarosta 98 prosenttia kulkee kumipyörillä ja kuljetusten rytmi tiivistyy koko ajan. Kuljetuksia tehdään myös viikonloppuisin ja paljolti yöaikaan, sillä tavarat pitää purkaa hyllyihin, ennen kuin kauppa avaa aamulla ovensa. – Jos kuljetus myöhästyy, seisovat hyllyttäjät tumput suorina. Vastaavasti myöhemmin tulee tarvetta ylitöihin sekä viivytyksiä tavaroiden jatkokuljetuksiin, sanoo **Timo Huurtola**, Keskon Uudenmaan aluejohtaja.

– Kaupan kannalta on parempi, jos kuljetuksen myöhästymisen pystytään ennakoidaan. Ihanteena olisi, että kuljetajalle voisi antaa rahtikirjojen lisäksi

ajantasaista tietoa reitin ongelmakohdista, kun hän lähtee ajoon. Elinkeinoelämällä voisi olla kiinnostusta myös maksaa tällaisesta palvelusta, huomauttaa Huurtola.

– **Pyöräilijöiden** suurimmat ongelmat johtuvat siitä, ettei tieympäristön suunnittelussa tai esimerkiksi talvihoidossa aina muisteta ottaa pyöräilyä huomioon omana kulkumuotonaan, kertoo Helsingin Polkupyöräilijöiden puheenjohtaja **Petri Sipilä**. – Tuloksena on katkeilevia pyöräilyreittejä ja vaarallisia risteyskohtia. Pyöräilijät tulisi muistaa myös talvela paitsi kevyen liikenteen väyliä hoidettaessa niin myös pientareita aurattaes-

sa siellä, missä kevyen liikenteen väyliä ei ole. Pyöräilijälle reitin epätasaisuus ja liukkaus on paljon vaarallisempaa kuin neljällä pyörällä liikkuvalla, hän muistuttaa. Lääkkeeksi Sipilä ehdottaa, että suunnitelmat ja tietyömaiden järjestelyt tarkistettaisiin myös pyöräilijöiden näkökulmasta. – Lisäksi internetiin tarvittaisiin ajantasaista tietoa pyöräilymahdollisuuksista, ideoi Sipilä.

Yksittäisiäkin parannuskohteita haastellut löysivät. Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaisi Kehä III:n sujuvuuden parantaminen. Työmatkapyöräilyä voisi puolestaan pirstittää Länsiväylää myötäilevä nopeille pyöräilijöille tehty laatukäytävä.



# Liikennöitävyys ja kunto painopisteinä

Tienpidon painopiste Uudenmaan tiepiirissä on siirtynyt uusien teiden rakentamisesta olemassa olevien teiden hoitoon ja ylläpitoon. Lähivuosina keskitytään turvaamaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys ja kunto. Liikenneturvallisuuden parantaminen on myös painopistealue, sillä viime vuosina se ei ole kehittynyt tavoitteiden mukaisesti.

**Teiden hoidolla ja ylläpidolla** turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kansalaisten päivittäiset, turvalliset liikkumismahdollisuudet. Ylläpidon tavoitteena on lisäksi, että tehokkailla ja oikein kohdennetuilla toimilla tieverkon ja sen varusteiden ja laitteiden optimaalinen käyttöikä saavutetaan mahdollisimman pienin kustannuksin.

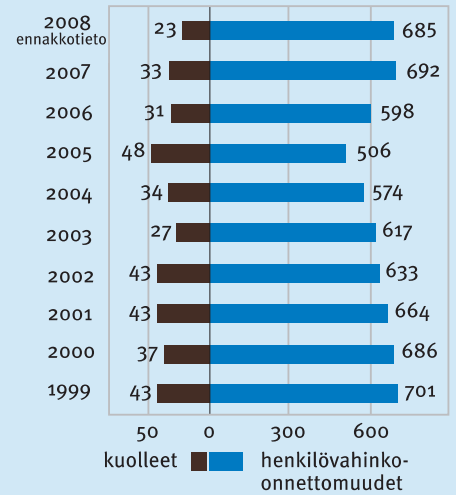
**Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinneissa** korostuu suunnitelmakaudel-

la kestävän liikkumisen näkökulma, sillä hankkeet keskittyvät pääasiassa kevyen liikenteen järjestelyihin ja joukkoliikenteeseen. Investointitarpeet ovat selvästi rahoituksen tarjoamia mahdollisuuksia suuremmat. Eniten tarpeita syntyy maankäytön ja elinkeinoelämän kehittymisen tarvitsemista liikennejärjestelyistä ja liikennevirtojen paikallisesta muuttumisesta. Vaikka investointitarve pohjautuu usein liikenteen sujuvuuden tai liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen, lähes kaikki investoinnit parantavat samalla myös liikenneturvallisuutta.

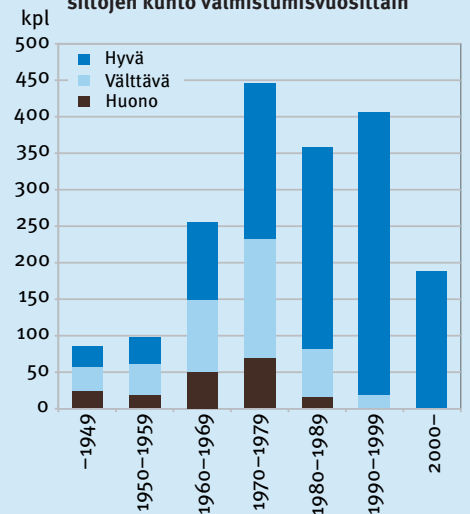
**Isoja investointeja** on Uudenmaan tiepiirin alueella tällä hetkellä käynnissä useita. Kehä III:n parantamisen ensimmäinen vaihe Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä, kantatien 51 parantaminen Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä sekä Kilpilahden uuden tieyhteyden rakentaminen käynnistetään vuonna 2009. Lisäksi liikennepoliittisessa selonteossa esitetään vuoteen 2011 mennessä käynnistettäväksi moottoritien rakentaminen valtatiellä 7 osuudella Koskenkylä–Kotka.

Molemmat haastatellut antavat myös tunnustusta teiden hoidolle – hoidon taso vain valitettavasti huomataan tavalisesti vasta silloin, kun siinä ilmenee puutteita. Molemmat myös kiittelevät tiepiirin halua ja kykyä vuorovaikutukseen ja asiakkaiden kuulemiseen. – Kun vuorovaikutus ja palautejärjestelmä toimivat, saadaan myös pyöräilijöille tärkeät tieympäristön yksityiskohdat huomioitua toimenpiteitä ohjeistettaessa, toteaa Petri Sipilä. – Olen ollut myönteisesti yllätynyt Tiehallinnon avoimuudesta ja kiinnostuksesta tienkäyttäjien tarpeita kohtaan. Tämä asia pitäisi saada myös suuren yleisön tietoisuuteen, ehdottaa Timo Huurtola.

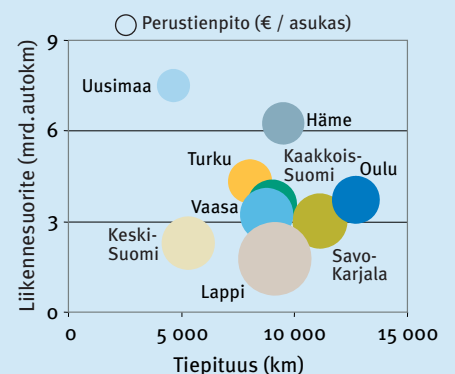
Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden määrä Uudenmaan tiepiirin maanteilla



Uudenmaan tiepiirin siltojen kunto valmistumisvuosittain



Tiepiirin asema tiepituuden ja liikennesuoriteen kannalta







## Kustannustason nousu syö perustienpidon investointeja

Perustienpidon rahoituksesta valtaosa käytetään tieverkon hoitoon ja ylläpitoon. Kustannustason nousu on syönyt määrärahoihin tehdyt korotukset ja vaikeuttanut perustienpidon investointien toteuttamista.

Tienpito rahoitetaan lähes kokonaan valtion talousarviossa vuosittain myönnettävin varoin. Perustienpidon rahoituksen kohdentamisesta päätetään Tiehallinnossa. Rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarvioon kirjattavilla tulostavoitteilla. Tieverkon isot kehittämisinvestoinnit päätetään erikseen eduskunnassa.

Perustienpidon investoinnit jaetaan alueellisiin investointeihin ja teemahankkeisiin. Teemahankkeet nimetään valtion budjetissa. Uudenmaan tiepiiri on varautunut tässä TTS-suunnitelmassa esitettyjen teemahankkeiden toteutukseen, mutta niiden rahoitus varmistuu vasta lisäbudjettien myötä.

Uudenmaan tiepiirin perustienpidon rahoituksesta on tieverkon hoito ja ylläpito vienyt jatkuvasti yhä suuremman osan, nyt jo noin 90 prosenttia. Näihin tuoteryhmiin Tiehallinnossa tälle TTS-kaudelle tehdyllä selvällä korotuksella katetaan viime vuosien kustannustason nousu. Tieverkon peruskorjaukset ja erityisesti siltojen parantaminen edellyttävät jatkossakin ylläpidon rahoituksen pitämistä korkealla tasolla.

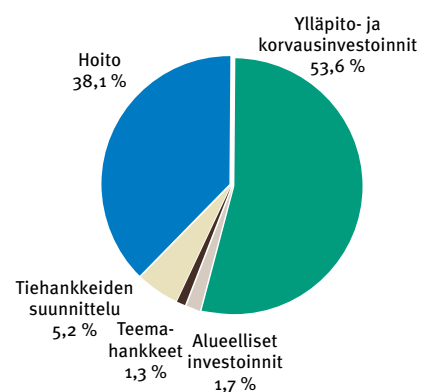
Jo lähes minimiin supistuneet mahdollisuudet toteuttaa alueellisia investointeja vähenevät entisestään edellä kuvatuista tekijöistä johtuen. Investointien rahoitustaso on viimeisen kymmenen vuoden aikana laskenut radikaalisti ja Uudenmaan tiepiirin rahat riittävät enää vain muutaman pienehkön investointihankkeen toteuttamiseen vuosittain.

Viime vuosina kunnat ovat yhä enemmän osallistuneet pienten paikallisten tiehankkeiden rahoitukseen. Nämä hankkeet eivät olisi toteutuneet pelkästään Tiehallinnon rahoittamina.

Kunta voikin halutessaan vauhdittaa alueellisia investointeja osallistumalla niiden kustannuksiin osittain tai rahoittamalla hankkeita kokonaan. Kunnan rahoitus on toivottavaa erityisesti uusien investointitarpeiden noustessa nopeasti esiin. Esimerkiksi silloin, kun uuden asuinalueen kaavoituksesta johtuen joudutaan rakentamaan kevyen liikenteen väylä tai joudutaan parantamaan liittymäjärjestelyjä.

Uudenmaan tiepiirissä on lähdetty rohkeasti kokeilemaan liikennepoliittisessa selonteossa suositeltuja uusia rahoitusmalleja. Kilpilahden uuden tieyhteyden rakentamisessa Tiehallinnon sopimus-kumppaneina Porvoon ja Sipoon lisäksi ovat Neste Oil Oyj, Borealis Polymers Oy, Helsingin Vesi ja Itä-Uudenmaan Jätehuolto. Valtion osuus rahoitetaan Neste Oilin aikaistamisrahoituksella, ja valtio maksaa kustannukset takaisin hankkeen valmistuttua 2013. Hankkeet Kehä I Lepävaarassa sekä Kehä III:n parantamisen ensimmäinen vaihe Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä rahoitetaan myös kaupunkien aikaistamisrahoituksella ja valtio maksaa kustannukset takaisin korottomina hankkeiden valmistuttua.

Uudenmaan tiepiirin perustienpidon rahoituksen jakaantuminen vuosina 2010–2013



Uudenmaan tiepiirin perustienpidon rahoitus 2010–2013 (milj. euroa)

	2010	2011	2012	2013
<b>Hoito</b>	25,2	26,4	27,6	29,0
<b>Ylläpito- ja korvausinvestoinnit</b>	39,8	40,6	37,2	34,8
<b>Uus- ja laajennusinvestoinnit</b>	1,3	5,0	1,3	1,1
Alueelliset investoinnit	1,3	1,3	1,3	1,1
Teemahankkeet	0,0	3,7	0,0	0,0
<b>Tiehankeiden suunnittelu</b>	3,7	3,7	3,7	3,7
<b>Rahoitus yhteensä</b>	<b>70,0</b>	<b>75,7</b>	<b>69,8</b>	<b>68,6</b>



# Liikennejärjestelmättyöllä kokonaisuhyötyä

**Uudenmaan tiepiiri tekee yhteistyötä alueensa liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämisessä. Vuoden 2009 alussa valmistui Itä-Uudenmaan liikennestrategian uudistaminen. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun alue on laajentunut kattamaan Helsingin seudun neljätoista kuntaa.**

**Liikennejärjestelmättyö** on eri toimijoiden yhteistä suunnittelua, osallistumista ja toimenpideyhteistyötä, joilla tavoitellaan liikennejärjestelmän kokonaisuhyötyä. Tienpidon toimien lisäksi Uudenmaan tiepiiri osallistuu mm. maankäytön ja alueiden kehittämisen suunnitteluun, liikenneturvallisuustyöhön, ympäristöyhteistyöhön sekä esteettömyyden, kevyen liikenteen, joukkoliikenteen, kuljetusten ja liikennepalvelujen suunnitteluun. Liikennejärjestelmättyössä korostuvat nyt myös ilmastostrategioiden laatiminen eri suunnittelutasoilla sekä liikkumisen ohjaus.

**METKA**-projektin tavoitteena oli määrittellä Helsingin metropolialueen tavoitteellinen aluerakenne. Uudenmaan liiton johdolla viiden maakunnan alueelle keväällä 2008 valmistuneessa selvityksessä korostetaan ilmastonmuutoksen hillintää kestäväen kehityksen suurimpana haasteena ja siten aluerakenteen suunnittelun peruskysymyksenä. Aluerakenne saadaan kestävämmäksi eheyttämällä ja tiivistämällä nykyrakennetta ja ohjaamalla uusi rakentaminen pääosin nykyisen maankäytön yhteyteen hyvän joukkoliikenteen ulottuville.

**Itä-Uudenmaan liikennestrategian** uudistaminen valmistui vuoden 2009 alussa. Itä-Uudenmaan liiton vetämän projektin painopisteiksi nostettiin maakunnan liikenteellisen aseman vahvistaminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja liikenneturvallisuus.

Strategian mukaan sujuva henkilöliikenne ja toimivat kuljetukset edellyttävät rataverkon ja E18-tien kehittämistä, tieverkon kunnan ja liikennöitävyyden varmistamista alemmalla tieverkolla sekä maankäytön kehittämistä tukevien liikennehankkeiden toteuttamista.

Liikkumisen painopistettä siirretään Itä-Uudellamaalla henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin – joukkoliikenteeseen, kävelyyhin ja pyöräilyyn. Liikenteen kysyntään vaikutetaan erityisesti maankäytön suunnittelulla.

Tieliikenteessä on tavoitteena liikenneturvallisuuden selvä ja nopea parantaminen. Painopisteinä ovat liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ja liikenneturvallisuustyön aktivoiminen.

**HLJ 2011.** YTV:n valmisteleman pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun alue on laajennettu Helsingin seudun neljätoista kuntaa kattavaksi. Vuonna 2007 valmistunut PLJ-suunnitelma ja sitä koskeva aiesopimus uudistetaan. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma tehdään kiinteässä vuorovaikutuksessa maankäytön ja asu- misen strategian laadinnan kanssa. Nyt käynnistyneen suunnittelutyön loppu- tuotteita ovat Helsingin seudun yhteinen liikennejärjestelmän visio ja kehittämis- strategia sekä sen pohjalta tehtävä uusi aiesopimus.





## KEHITTÄMISSUUNNITELMA

### Isot investoinnit

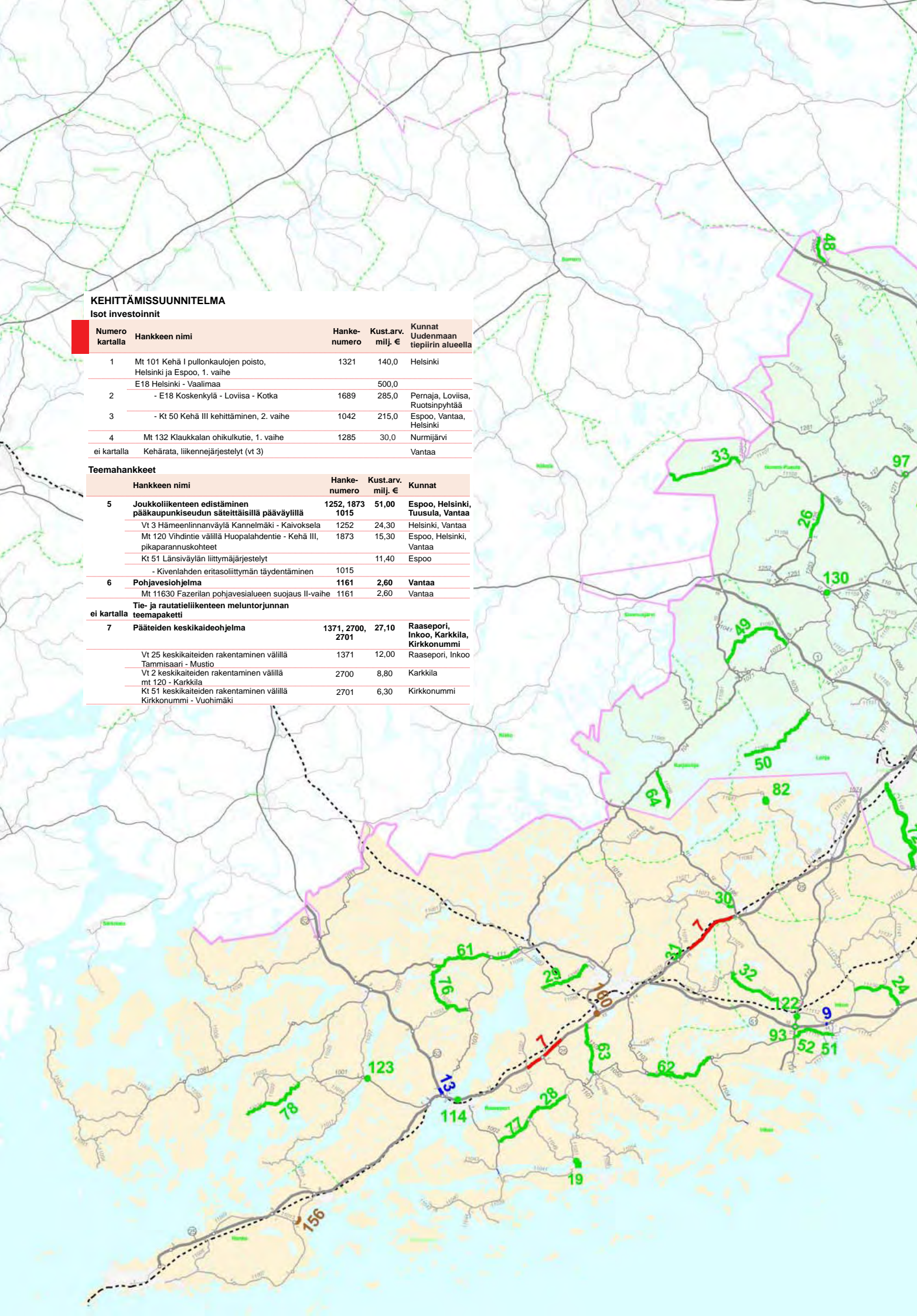
Numero kartalla	Hankkeen nimi	Hanke-numero	Kust.arv. milj. €	Kunnat Uudenmaan tiepiirin alueella
1	Mt 101 Kehä I pullonkaulojen poisto, Helsinki ja Espoo, 1. vaihe	1321	140,0	Helsinki
2	E18 Helsinki - Vaalimaa		500,0	
2	- E18 Koskenkylä - Loviisa - Kotka	1689	285,0	Pernaja, Loviisa, Ruotsinpyhtää
3	- Kt 50 Kehä III kehittäminen, 2. vaihe	1042	215,0	Espoo, Vantaa, Helsinki
4	Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie, 1. vaihe	1285	30,0	Nurmijärvi
ei kartalla	Kehärata, liikennejärjestelyt (vt 3)			Vantaa

### Teemahankkeet

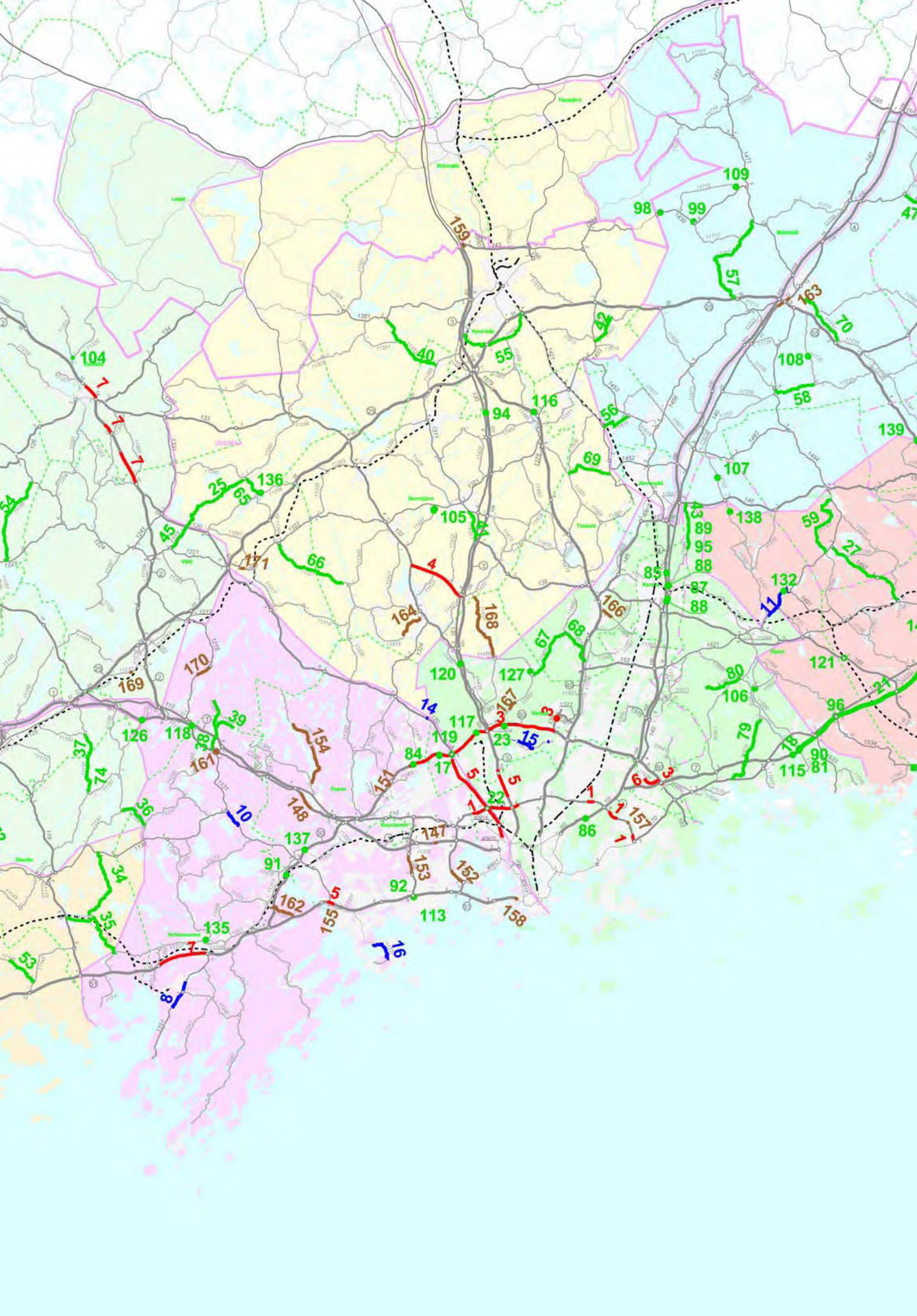
Hankkeen nimi	Hanke-numero	Kust.arv. milj. €	Kunnat	
5	Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä päävyöhyillä	1252, 1873, 1015	51,00	Espoo, Helsinki, Tuusula, Vantaa
	Vt 3 Hämeenlinnanväylä Kannelmäki - Kaivoksela	1252	24,30	Helsinki, Vantaa
	Mt 120 Vihdintie välillä Huopalahdentie - Kehä III, pikaparannuskohteet	1873	15,30	Espoo, Helsinki, Vantaa
	Kt 51 Länsiväylän liittymäjärjestelyt		11,40	Espoo
	- Kivenlahden eritasoliittymän täydentäminen	1015		
6	Pohjavesiohjelma	1161	2,60	Vantaa
	Mt 11630 Fazerilan pohjavesialueen suojaus II-vaihe	1161	2,60	Vantaa

### Tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketti

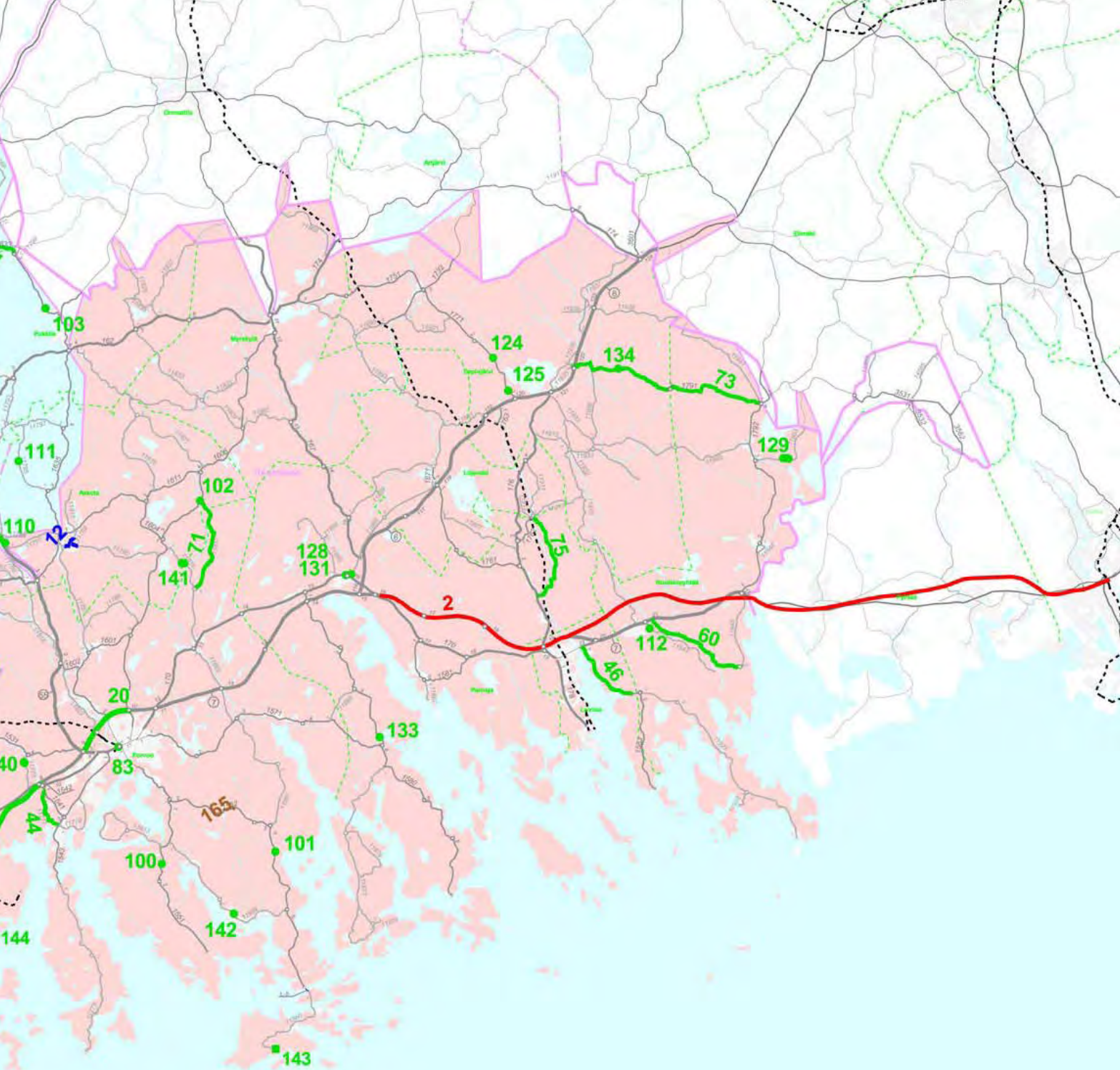
Hankkeen nimi	Hanke-numero	Kust.arv. milj. €	Kunnat	
7	Pääteiden keskikaideohjelma	1371, 2700, 2701	27,10	Raasepori, Inkoo, Karkkila, Kirkkonummi
	Vt 25 keskikaiteiden rakentaminen välillä Tammisaari - Mustio	1371	12,00	Raasepori, Inkoo
	Vt 2 keskikaiteiden rakentaminen välillä mt 120 - Karkkila	2700	8,80	Karkkila
	Kt 51 keskikaiteiden rakentaminen välillä Kirkkonummi - Vuohimäki	2701	6,30	Kirkkonummi











#### Alueurakat

Numero kartalla	Hankkeen nimi	Sopimuskausi	Urakoitsija
AU105	Alueurakka Vantaa	2009–2014	
AU106	Alueurakka Hyvinkää	2006–2013	YIT Rakennus Oy
AU107	Alueurakka Mäntsälä	2003–2010	Destia
AU111	Alueurakka Tammisaari	2004–2011	Destia
AU113	Alueurakka Nummi	2007–2017	YIT Rakennus Oy
AU104	Alueurakka Espoo	2009–2014	
AU118	Alueurakka Itä-Uusimaa	2005–2010	Destia

#### Perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit sekä liikenteen operatiivisen ohjauksen investoinnit

Numero kartalla	Hankkeen nimi	Hanke-numero	Kust.arv. milj. €	Kunnat
<b>Kevyen liikenteen järjestelyt</b>		<b>yhteensä</b>	<b>6,59</b>	
8	Mt 1191 Kantvik - Strömsby jkp-tie	1080	2,85	Kirkkonummi
9	Kt 51 Torpintien liittymän jkp-tie ja alikulku	1146	0,51	Inkoo
10	Mt 1130 Lapinkylän jkp-tie, Paloasema - mt 1131	1003	1,03	Kirkkonummi
11	Mt 1494 Nikkilä - Linnanpelto jkp-tie	1490	1,00	Sipoo
12	Mt 11788, mt 11790 Askola, Vakkolan jkp-tiet	2451	0,90	Askola
13	Kt 52 Västerbyn jkp-tie	1557	0,31	Raasepori
<b>Muut erilliset liittymäkohteet</b>		<b>yhteensä</b>	<b>1,03</b>	
14	Mt 120 Mariannantien liittymän parantaminen	1347	1,03	Espoo
<b>Kohteet, joissa kunnilla/muilla sidosryhmillä rahoitusosuus on merkittävä</b>		<b>yhteensä</b>	<b>2,70</b>	
15	Mt 11453 Myllymäki - Helsingin kk, (Ylästöntie)	1761	1,71	Vantaa
16	Mt 11329 Suvisaariston jkp-tie	1626	0,99	Espoo







## Asiakkaiden tarpeet koottu hankekoreihin

Uudenmaan tiepiiri ylläpitää tietoja kansalaisten ja elinkeinoelämän investointitarpeista hankekoreissa, joihin on koottu kaikki tiepiirin tiedossa olevat uus- ja laajennusinvestoinnit sekä liikenteen hallinnan investoinnit. Investointien ohella tiepiiri pyrkii vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin niin hoidon ja ylläpidon keinoin kuin myös liikkumisen ohjauksella.

Hankekoreissa kootaan kaikki Uudenmaan tiepiirin tiedossa olevat hanke- tarpeet yhteen. Jokainen tiepiirin investointihanke on listattuna johonkin hankekoriin. Jos hanke sisältää useita toimenpiteitä, hanke on sijoitettu siihen koriin, johon suurimmat kustannukset aiheuttava toimenpide kuuluu. Hankekoreja on yhteensä 19. Jokaiselle hankekoriin on nimetty korivastaava Uudenmaan tiepiirin asiantuntijoista. Korivastaavan tehtävänä on pitää hankekori ajan tasalla. Hankekorien tietoja hyödynnetään muun muassa tiepiirin toiminta- ja taloussuunnittelussa.

Kullekin korille on määritelty priorisointikriteerit, joiden perusteella hankkeet asetetaan tärkeysjärjestykseen korin sisällä. Yksi merkittävimmistä priorisointiperusteista on hankkeen vaikutus liikennetur-

vallisuuteen. Viime kädessä priorisointikriteerinä on korivastaavan oma näkemys kiireellisimmistä hankkeista.

Hankekori on luotu ensimmäisen kerran vuonna 2003. Tuolloin käytiin läpi kaikki kymmenen edellisen vuoden aikana laaditut suunnitelmat ja niissä esitetyt Tiehallinnon vastuulla olevat hankkeet. Tämän jälkeen hankekori on päivitetty systemaattisesti uusien suunnitelmien toimenpide-ehdotuksilla. Lisäksi vuosittain järjestettävässä yhteisessä hankekori-kokouksessa käydään läpi kaikkien korien tilanne ja yhteensovitetään eri korien sisältämät hankkeet. Osa koreista voidaan pitää ajan tasalla jatkuvasti, osa on perusteltua päivittää tietyin väliajoin.

Vuosina 2003–2008 koreissa olevien hankkeiden määrä on lisääntynyt rajusti

ja kasvu jatkunee edelleen. Vuoden 2008 marraskuussa hankekoreissa oli noin 1 200 rahoitusta odottavaa hanketta, joiden kokonaiskustannusarvio on noin 4,4 miljardia euroa. Uus- ja laajennusinvestointien nykyinen rahoitustaso on erittäin pieni suhteessa tarpeisiin, joten vain murto-osa hankekoreihin sijoitetuista hankkeista pystytään toteuttamaan seuraavan kymmenen vuoden aikana.

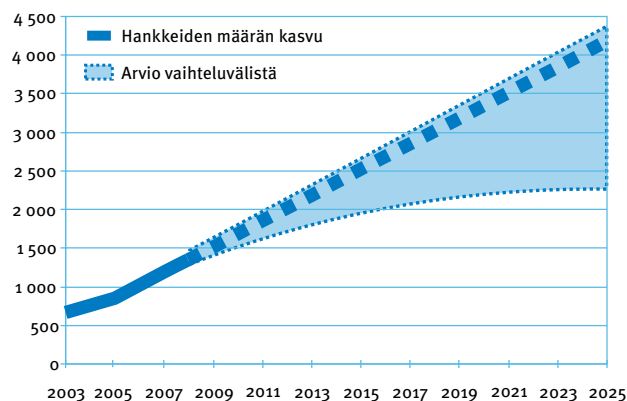
Investointien ohella Uudenmaan tiepiiri parantaa asiakkaidensa oloja mm. liikkumisen ohjauksella. Ihmisten liikkumistotumuksiin ja -tapoihin pyritään vaikuttamaan keinoilla, joilla voidaan lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä ilman infrastruktuuri-investointeja. Käytännössä tämä tarkoittaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämistä sekä niiden kilpailukyvyyn parantamista.

Uudenmaan tiepiirin hankekoreissa olevien hankkeiden määrä ja kustannukset

KORI	kpl	milj. e
Kevyen liikenteen järjestelyt	331	262,0
Erilliset liittymäkohteet	132	82,1
Liikennepäristön pehmentäminen	32	8,7
Melun torjunta	83	99,0
Erilliset eritasoliittymät	79	506,4
Erillinen joukkoliikenteen tukeminen	64	88,6
Tievalaistukset	54	21,2
Telematiikka	11	28,7
Sisääntulo- ja ohikulkutiet	30	1894,9
Pienet pikaparannus- ja koulujen turvallisuuskohteet	148	98,7
Pääteiden parantaminen	21	687,4
Seutu- ja yhdystieverkon parantaminen	33	253,1
Pohjaveden suojaukset	24	39,3
Taajamateiden saneeraus	15	13,3
Muut liikenneturvallisuustoimet	55	186,2
Riista-aidat ja vihersillat	42	2,3
Uudet tieyhdytykset	9	107,0
Levähdysalueet	21	- *
Muu liikenteenohjaus	3	0,9
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>1 187</b>	<b>4 379,9</b>

\* kustannusarvio puuttuu

Uudenmaan tiepiirin hankekoreissa olevien hankkeiden määrän kehitys ja kasvuennuste





# Toimintaympäristö ja asenteet muuttumassa

**Uudenmaan tiepiirin väestörakenne ja fyysinen ympäristö muuttuvat jatkuvasti. Vuoteen 2030 mennessä väestön määrän tiepiirin alueella on ennustettu kasvavan 214 000 hengellä. Samalla väestö ikääntyy ja iäkkäiden liikkujien määrä kasvaa voimakkaasti. Suunnitelmakaudella tiepiirin alueella toteutuu useita kuntaliitoksia. Toimintaympäristön muutokset ohjaavat osaltaan tienpitoa.**

Uudenmaan tiepiirin alueella asuu enemmän kuin joka neljäs suomalainen eli noin 1,5 miljoonaa asukasta. Asukastiheys on Suomen huippuluokkaa. Kolmannes maamme työpaikoista sijaitsee tiepiirin alueella. Pelkästään pääkaupunkiseudulle sukkuloi päivittäin noin 117 000 työmatkalaista. Sukkulointi on kasvanut erityisen voimakkaasti pääkaupunkiseutua ympäröivissä kehyskunnissa.

Vuoden 2009 alussa tiepiirin alueella toteutui kaksi kuntaliitosta, kun Lohja ja Sammatti yhdistyivät uudeksi Lohjan kaupungiksi sekä Tammisaari, Karjaa ja Pohja uudeksi Raaseporin kaupungiksi. Lisäksi Helsingin kaupunkiin liitettiin osia Sipoosta ja Vantaasta. Vuoden 2010 alussa toteutuu tiepiirin alueella yksi kuntaliitos lisää kun Loviisa, Pernaja, Ruotsinpyhtää ja Liljendal yhdistyvät uudeksi Loviisan kaupungiksi. Vuoden 2013 alussa Karjalohja yhdistyy Lohjan kaupunkiin. Suunnitelmakauden lopussa

tiepiirin toiminta-alue muodostuu nykyisen 34 kunnan sijaan 27 kunnasta. Näistä 13 on kaupunkeja.

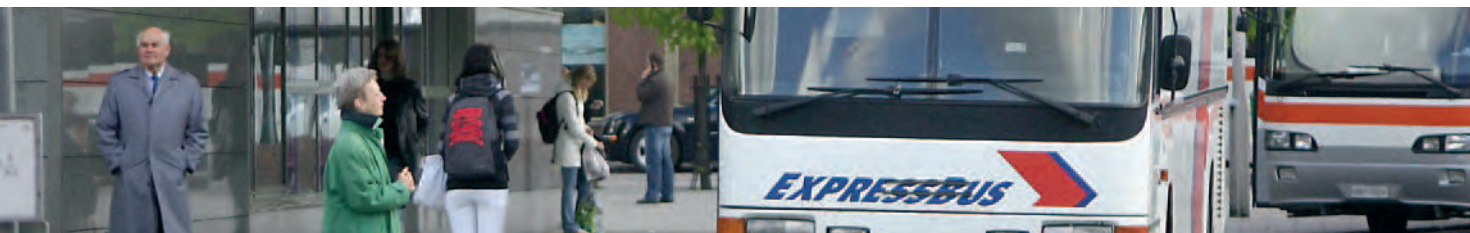
Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Uudenmaan tiepiirin alueella. Niistä vilkkain tie on Kehä I Helsingin Pakilassa lähes 89 000 ajoneuvon vuorokausiliikenteellä. Liikennemäärä on yli 65 000 ajoneuvoa vuorokaudessa kantatiellä 51 Keilaniemen kohdalla Espoossa sekä kantatiellä 45 Vantaan Tammistossa. Arkipäivinä liikennemäärät ovat tätäkin suurempia.

Uudenmaan tiepiirin alueella tehdään lähes kolmasosa kaikista suomalaisten tekemistä matkoista. Tämä tarkoittaa yli miljoonaa työ-, koulu-, vapaa-ajan tai tarankuljetusmatkaa päivässä. Keväällä 2008 toteutetussa Helsingin seudun tienkäyttäjättyytyväisyystutkimuksessa kerättiin tietoa Helsingin seudulla eli pääkaupunkiseudulla ja sen kehyskun-

nissa asuvien kokemuksista liikenteestä, tiestöstä ja niihin liittyvästä tiedottamisesta pääkaupunkiseudulla. Tutkimus on jatkoa vuonna 2002 ja 2005 tehdyille vastaaville tutkimuksille.

Enemmistö pääkaupunkiseudun kehä- ja sisääntuloväylillä ruuhka-aikaan liikkuvista kokee, että ruuhkat ovat pidentyneet ja liikenne väylillä hidastunut. Ruuhkien vähentämiseksi esitetyistä keinoista eniten kannatusta saavat liityntäpysäköinnin lisääminen ja erilaiset joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet. Myös suhtautuminen henkilöautoliikenteen rajoittamiseen ruuhkien helpottamiseksi on muuttunut selvästi sallivampaan suuntaan. Ruuhka-aikojen maksuja henkilöautoille pitää hyväksyttävänä nyt 42 prosenttia Helsingin seudulla asuvista. Maksujen suosio on lisääntynyt vauhdilla: koko tutkimusalueella maksut hyväksyvien määrä on kolmessa vuodessa kaksinkertaistunut.





## Alueiden kehittämistä tuetaan teemahankkeilla

Liikenneympäristöä parannetaan alueellisilla investoinneilla ja teemahankkeilla. Teemahankkeet pääte-  
tään valtakunnallisesti ja ne ovat siten verrattavissa tieverkon kehittämisinvestointeihin. Ne helpottavat  
pienien ja keskisuurten investointien rahoitusta. Tällä hetkellä Uudenmaan tiepiirissä on käynnissä neljä  
erilaista teemakokonaisuutta. Lisäksi tiepiirillä on valmius käynnistää pääteiden keskikaideohjelma.

**Kasvavien alueiden kehityksen tukemi-  
nen** -teeman taustalla ovat kasvukes-  
kusten ja niiden ympäristöjen ongelmat. Teemalla pyritään parantamaan työmat-  
kaliikenteen sujuvuutta, liikenneturvalli-  
suutta, elinkeinoelämän toimintaedelly-  
tyksiä ja asumisviihtyisyyttä. Uudenmaan  
tiepiirin alueella teemahankkeena rahoit-  
tettu Karjaan läntinen ohikulkutie valmis-  
tui 2008. Aikaisemmin teemaan kuulunut  
Klaukkalan ohikulkutie -hanke on siirre-  
ty kehittämissuunnitelman isojen inves-  
tointien listalle.

**Koulumatkojen edellytysten parantami-  
nen maaseututaajamissa** -teemalla on  
Uudenmaan tiepiirin alueella toteutettu  
yhteensä 7 hanketta, joiden kustannus  
on ollut 4,5 milj. euroa. Kohteet valmis-  
tuvat vuoden 2009 aikana. Tämän kaltai-  
selle teemalle on jatkossakin tarvetta.

**Joukkoliikenteen edistäminen pääkau-  
punkiseudun säteittäisillä pääväylil-  
lä** -teema sisältää useita osahankkeita  
pääkaupunkiseudun neljällä sisäntulo-  
väylällä. Teemassa rakennetaan joukkoli-  
kennekaistoja ja liittymäjärjestelyjä, pa-  
rannetaan pysäkkejä ja kevyen liikenteen  
olosuhteita Hämeenlinnanväylällä (valta-  
tie 3) välillä Kannelmäki–Kaivoksela, Vih-  
dintiellä (maantie 120) Haagasta Kehä III:  
lle, Länsiväylällä (kantatie 51) Espoonlah-  
dessa ja Kivenlahdessa sekä Tuusulan-  
väylällä (kantatie 45) välillä Käpylä–Ku-  
lomäentie. Vuonna 2009 käynnistetään  
kantatien 45 joukkoliikenteen olosuhte-  
iden parantamishanke. Teemahankkeen  
kustannusarvio on noin 57 milj. euroa.

**Pohjavesiohjelma** sisältää 12 kohdetta,  
joiden yhteydessä rakennetaan pohja-  
vesisuojaus yhteensä 28 kilometrin mat-  
kalle. Ohjelman kustannukset ovat noin  
18 milj. euroa, josta Uudenmaan tiepiirin  
osuus on noin 2,6 milj. euroa.

**Puuhuolto-ohjelman** hankkeilla korja-  
taan kelirikolle alttiita sorateitä ja pääl-  
lystettyjä teitä, siltoja ja useita rautatie-  
tai maantiekuljetusten terminaaleihin  
johtavia tieosuuksia niin, että kelirikko  
ja painorajoituksen uhka poistuvat. Oh-  
jelman kustannukset ovat 137 milj. euroa  
vuosina 2008–2011. Tästä Uudenmaan  
tiepiirin osuus on noin 4 milj. euroa.

**Tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan  
teemapaketti** sisältää kiireellisimmät tie-  
ja rautatieliikenteen meluntorjuntatoimen-  
piteet. Pääkaupunkiseudulla asuu maan-  
teiden yli 55 dBA:n melualueella arviolta  
68 000 ihmistä. Ongelmat kasvavat lii-  
kenteen ja asutuksen lisääntyessä. Vuon-  
na 2009 käynnistetään Munkkivuoren ja  
Munkkiniemen melusuojaus Helsingissä.  
Teemahankkeen kustannusarvio maan-  
teiden meluntorjuntakohteiden osalta on  
noin 91 milj. euroa. Tästä Uudenmaan tie-  
piirin osuus on 68 milj. euroa. Kustannuk-  
set jaetaan valtion ja kuntien kesken.

**Pääteiden keskikaideohjelman** tavoitte-  
ena on varustaa nykyisiä ohituskaistoja  
keskikaiteilla ja rakentaa uusia keskikai-  
teellisia ohituskaistoja kohtaamisonnet-  
tomuuksien vähentämiseksi. Ohjelman  
ensimmäisen vaiheen kustannukset ovat  
noin 65 milj. euroa, josta Uudenmaan

tiepiirin osuus on noin 12 milj. euroa. En-  
simmäisessä vaiheessa rakennetaan  
keskikaiteet valtatielle 25 välille Tammi-  
saari–Mustio.

**Liikenteen hallinta pääkaupunkiseudulla**  
-teeman tavoitteena on turvata pääväyli-  
en turvallinen ja sujuva liikenne rakenta-  
malla mm. ajantasainen liikenteen ohja-  
us- ja varoitusjärjestelmä vilkkaimpien  
pääväylien herkimmin häiriintyviin koh-  
teisiin sekä lisäämällä nopeasti tienkäyt-  
täjille saatavilla olevan liikennetiedon  
määrää muilla tärkeillä yhteysväleillä.  
Teemahankkeen kustannusarvio on noin  
25 milj. euroa.

Uudenmaan tiepiirin alueen teemat  
sekä niiden tilanteet

	Valmis	Käyn- nistetty	Aloitus- valmius
Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen	●		
Koulumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa	●		
Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä		●	
Pohjavesiohjelma		●	
Puuhuolto-ohjelma		●	
Tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketti		●	
Pääteiden keskikaideohjelma			●
Liikenteen hallinta			●



# Vaikutukset lähes ennallaan edelliseen kauteen verrattuna

**Toiminta- ja taloussuunnitelman hankkeet parantavat etenkin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja liikenneturvallisuutta. Työmatkaliikenne sujuvoituu sekä E18-tiellä että pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä. Uusia investointihankeita saatiin suunnitelmaan mukaan vasta liikenteen elvytysohjelman kautta.**

Suunnitelman budjetti on noussut hie- man edellisen TTS-kauden tasosta. Kus- tannustason nousu syö kuitenkin valta- osan korotuksesta, eikä nelivuotiseen TTS-suunnitelmaan voida ottaa lainkaan uusia hankkeita. Koska osa viime suunni- telmakauden hankkeista on valmistunut, vähenee uus- ja laajennusinvestointien määrä suunnitelmassa. Samanaikaisen väestön määrän ja liikennesuoritteen kasvun vuoksi tällä rahoitustasolla liikkumisololoja ei pystytä merkittävästi paran- tamaan eikä kaikkien liikkujaryhmien ja alueiden tarpeisiin voida vastata saman- aikaisesti. Kunnat osallistuvat edelleen itselleen tärkeiden hankkeiden rahoituk- seen, jotta kipeimmät ongelmat saatai- siin ratkaistua nopeammin.

**Elinkeinoelämän kilpailukyky** on otet- tu hyvin huomioon suunnitelman paino- pisteitä valittaessa. Monet suunnitelman kehittämishankkeet, kuten valtatie 7 liittymän parantaminen Kehä III:l- la, pa- rantavat tavaraliikenteen sujuvuutta. Li- säksi poistetaan Kehä I:n ongelmakoh- tia, ja nämä parannukset sujuvoittavat myös työmatkaliikennettä, kuten E18-tie- kin. Kasvava liikenne aiheuttaa ongelmia muilla tieosuuksilla, eikä suunnitelma- kauden investoinneilla pystytä vastaa- maan odotusten mukaisesti elinkeino- elämän tarpeisiin. Keskimäärin teiden ruuhkaisuus tulee lisääntymään myös jatkossa.

Tiestön hoidon puolella elinkeinoelämän ja työmatkalaisten liikkumista helpottaa talvihoidon nopeuttaminen pääteillä öi- sin ja viikonloppuisin.

**Ihmisten jokapäiväisiin liikkumistarpeisiin** vastataan myös joukko- ja ke- vyen liikenteen olosuhteisiin vaikutta- malla. Edelliseen suunnitelmakauteen verrattuna kevyen liikenteen asema kui- tenkin heikkenee, sillä jo valmistunei- den hankkeiden tilalle ei ole noussut yh- tään uutta kevyen liikenteen hanketta. Joukkoliikenteen olosuhteita edistetään varsinkin pääkaupunkiseudun säteittäi- sillä pääväylillä, joten myös autottomi- en liikkumisedellytykset paranevat näillä yhteyksillä. Kehitys on kokonaisuute- na tarkasteltuna samansuuntainen kuin edellisessä TTS-linjassa. Hankkeiden määrä on kuitenkin pienentynyt.

**Alueiden kehittämiseen** tuovat paran- nusta etenkin taajamateiden järjestelyt. Ohikulkutieinvestointeja on tässä suun- nitelmassa yksi, kuten edelliselläkin suunnitelmakaudella. Kokonaiskehitys tällä vaikutusalueella pysyy siten ennal- laan edelliseen kauteen verrattuna, eikä negatiivinen perussuuntaus muutu.

**Ympäristövaikutukset** säilyvät jokseen- kin ennallaan. Uusien teiden rakenta- minen aiheuttaa väistämättä haittoja luonnolle, mutta tiehankkeisiin sisältyy

toimenpiteitä haittojen minimoimiseksi. Myös pohjaveden suojaukset pysyvät en- nallaan edelliseen suunnitelmakauteen nähden. Ilmastotavoitteiden huomioon ottaminen edellyttäisi kulkumuotojakau- man ohjaamista kestävien kulkumuoto- jen suuntaan entistä voimakkaammin. Jos meluntorjunnan teemapakettia ei päästä toteuttamaan, niin tie ja rautatie- liikenteen melulle altistuvien määrä li- sääntyy seudulla.

**Liikenneturvallisuus** pysyy ennallaan edelliseen kauteen verrattuna, sillä mu- kana on edelleen edellisellä kaudella suunnitelmaan otettu kohtaamisonnet- tomuuksien vähentäminen keskikaitein kolmella eri tieosuudella. Isot investoin- nit parantavat osaltaan myös liiken- neturvallisuutta. Meluntorjunnan tee- mapaketista toteutetaan yksi hanke, Munkkivuoren ja Munkkiniemen melu- suojaus Helsingissä. Tiestön hoidon ja ylläpidon keinona melun vähentämisek- si on melua vaimentavien päällysteiden käyttö. Liikenneturvallisuutta paranne- taan muun muassa täriseillä tiemer- kinnöillä ja pehmentämällä teiden reu- naympäristöä. Näiden toimien merkitys meluntorjunnan tai liikenneturvallisuus- den kokonaisuuden kannalta on kuiten- kin varsin pieni.

TTS-suunnitelman vaikutukset tavoitealueittain

	Suunnitelman vaikutukset verrattuna nykytilaan	Suunnitelman vaikutukset verrattuna edelliseen TTS-linjaan
Elinkeinoelämän kilpailukyky	😊	😞
Ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet	😊	😊
Alueiden kehittyminen	😞	😊
Ympäristövaikutukset	😊	😊
Liikenneturvallisuus	😊	😊





## Ota meihin yhteyttä

**Tiehallinnon asiakaspalvelunumerot**  
0206 90 300 (suomenkielinen palvelu)  
0206 90 301 (ruotsinkielinen palvelu)  
Palvelu arkisin klo 9–16

**Sähköpostiosoite**  
asiakaspalvelu@tiehallinto.fi

**Tienkäyttäjän linja, 24 h**  
puh. 0200 2100 (pvm), ilmoitukset  
tien kunnosta ja liikenteen ongelmista

**Ajankohtaista tietoa tiestöstä ja Tiehallinnosta internetissä** ([www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi))

- tiesää- ja häiriötiedot
- toimintasuunnitelmat
- ohjeet lupien ja yksityistieavustusten hakemiseen
- hanke-esittelyt
- tiedotteet, uutiset ja kuulutukset
- palvelulupaus ja tienpidon toimintalinjat
- kilpailuttamisohjelmat

**Hyödyllisiä internetosoitteita**

- [www.tiehallinto.fi/alk](http://www.tiehallinto.fi/alk)  
(ajantasainen liikennetiedottaminen)
- [www.tiehallinto.fi/uusimaa](http://www.tiehallinto.fi/uusimaa)
- [www.tiehallinto.fi/hankkeet/uusimaa](http://www.tiehallinto.fi/hankkeet/uusimaa)
- [www.tiehallinto.fi/tiedotteet/uusimaa](http://www.tiehallinto.fi/tiedotteet/uusimaa)
- [www.tiehallinto.fi/paakaupunkiseuduntietotyot](http://www.tiehallinto.fi/paakaupunkiseuduntietotyot)

**Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri**  
Opastinsilta 12 A, PL 70, 00521 Helsinki

Valokuvat: Reijo Helaakoski  
Painopaikka: Edita Prima Oy  
Maaliskuu 2009