

MAAMME TIESTÖ JA SEN VALTAKUNNALLISET KEHITTÄMIS- TARPEET

Rakennusneuvos E K i n n u n e n
(Seuran vuosikokouksessa 3. 4. 1978 pidetty esitelmä)

Yleistä

Moottoriajoneuvoliikenteelle ajokelpoinen tiestömme käsittää lähes 200 000 km, joka jakautuu tienpitäjän mukaan siten, että

— yleisiä teitä on n.	74 000 km
— katuja n.	8 000 km
— yksityisiä teitä n.	90 000 km

Yleisten teiden tienpitäjänä on valtio, katujen pitäjänä ao kunta ja yksityisten teiden tienpitäjänä tiekunnat, yksityiset fyysiset tai juridiset henkilöt, valtion viranomaiset, esim metsähallinto tai puolustuslaitos, kunnalliset laitokset jne.

Koska ylivoimaisesti suurin osa liikenteestä tapahtuu yleisillä teillä ja ne siten muodostavat tiestömme tärkeimmän osan, koskee seuraava esitys pääasias-
sa yleisiä teitä.

Yleisten teiden tienpitäjä

Yleisistä teistä annetun lain mukaan hoitaa valtion tienpitovelvoitteet liikenneministeriön alaisena keskusvirastona tie- ja vesirakennuslaitos. Sen toiminta-ajatuksena on tarjota yhteiskunnalle toimintaedellytyksiä huolehtimalla tie- ja vesiliikenteen väylistä. TVL:n keskeinen toimintaperiaate on tehokkuus,

taloudellisuus ja tuottavuus. Laitos käyttää nykyisin tehtäviensä hoitamiseen n 1 700 mmk vuodessa, mikä on

40 % valtion liikennemenoista

3 % valtion menoista

1,4 % bruttokansantuotteesta.

Laitoksen palveluksessa on n 18 000 henkilöä, eli vajaa 1 % maan koko työvoimasta.

Laitoksen organisaatiossa keskushallinnon muodostaa TVH, jossa

- pääjohtaja ja hänen apunaan ylijohdaja muodostavat ylijohdon,
- kuusi osastoa, jotka jakautuvat toimistoihin, huolehtivat laitoksen hallinnosta, taloudesta sekä tienpidon ja vesitienpidon tuotannon koordinoinnista,
- erillinen tarkastustoimisto, joka hoitaa revisiotoiminnan.

Piirihallinnon muodostaa 13 tie- ja vesirakennuspiiriä, jotka toimivat tienpidon tuotanto- ja vastuuyksikköinä sekä piiriin rinnastettava Saimaan kanavan kanavakonttori. Piirit jakautuvat tienpidon prosessin mukaisesti toimialoihin. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että Ahvenanmaan maakunta on tieasioissa täysin autonominen alue (kuva 1).

Laitoksen paikallishallinnon muodostavat 173 tiemestaripiiriä sekä käynnissä olevat tutkimus- ja rakennustyömaat.

Tiestön hallinnollinen jako

Yleiset tiet jakautuivat viime vuodenvaihteessa seuraavasti:

— valtatie	6 911 km	9,3 %
— kantatie	4 053 km	5,5 %
— päätiet yhteensä	10 964 km	14,8 %
— muut maantiet	29 184 km	39,3 %
— maantiet yhteensä	40 148 km	54,1 %
— paikallistiet	34 023 km	45,9 %
yleisiä teitä yhteensä	74 171 km	100,0 %

Maanteistä oli moottoriteitä 192 km ja moottoriliikenneteitä 41 km. Eräät valtatiemme muodostavat samalla osan eurooppalaista päätieverkkoa.

Tiestön toiminnallinen jako ja liikennesuorite

Laadittaessa tieverkon runko- ja kehittämissuunnitelmaa piirien ja seutu-kaavaliittojen yhteistyönä on päädytty tiestön jäsentelyyn keskusverkon mukaan. Alustavan yhteenvedon mukaan olisi yleisen tiestömme toiminnallinen luokitus 1. 1. -77 tilanteen mukaan seuraava:

— valtateitä	6 734 km	9,2 %
— kantateitä	4 134 km	5,6 %
— seudullisia teitä	7 943 km	10,8 %
— kokoojateitä	15 501 km	21,1 %
— yhdysteitä	39 211 km	53,3 %
yhteensä	73 523 km	100,0 %

Verrattaessa edelliseen taulukkoon nähdään, että tiepituus muuttuisi vuodessa n 650 km.

Vuoden 1975 liikennelaskennan mukaan keskimääräiset vuorokausiliikenteet olivat:

valtateilla	2 600 autoa/vrk
kantateilla	1 600 autoa/vrk
muilla maanteilla	500 autoa/vrk
paikallisteilla	200 autoa/vrk

Vaikka edellä esitetyn mukaan päätteiden määrä on vain n 15 % yleisten teiden pituudesta, on niillä tapahtuva liikennesuorite n 54 % yleisten teiden koko liikenteestä.

Tiestön nykytila

Tiestömme laadullinen jälkeenjääneisyys voimisti 1950-luvulla nopeasti vaatimuksia perusteellisesta valtakunnallisesta tieohjelmasta. 1950- ja 1960-luvuilla saatiinkin aikaan tieohjelmat, jotka tähtäsivät nimenomaan maanteiden kunnan ja ajettavuuden parantamiseen. Tulokset olivat mittavat. Kun 1960-luvun alussa oli vain nelisen prosenttia kaikista yleisistä teistä päällystetty, oli vastaava osuus vuonna 1970 jo 32 prosenttia ja tällä hetkellä noin 43 prosenttia.

Kaikkiaan yleisiä teitä on vuoden 1960 jälkeen päällystetty 11 000 km asfalttibetonilla ja 20 000 km öljysoralla. Pääpaino 1960-luvun ja tämän vuosikymmenen alun tienrakennustoiminnassa oli valta- ja kantatieverkon perusparantamisessa. Maamme valta- ja kantatieverkko (noin 11 000 km) onkin rakennettu lähes kokonaan uudelleen 1950-luvun puolivälin jälkeen (kuva 2).

Kaikkiaan valmistui vuosina 1960—75 tienrakennus- ja parannustöitä lähes 22 000 km. Samana ajanjaksona rakennettiin n 3 300 siltaa eli yli kolmannes maamme n 8 800 tiesillasta.

Liikenneturvallisuus on kehittynyt suotuisaan suuntaan viime vuosien aikana. Tämän vuosikymmenen alussa kuoli yleisillä teillä n 800 ja vammautui lähes 9 000 ihmistä vuosittain. Parina viimeisenä vuotena vastaavat luvut ovat olleet 530 ja 6 000 (kuva 3).

Riittävän laaja ja tasoltaan tyydyttävä tieverkko on tuotannollisen elämän perusedellytys. Nykyinen tieverkko täyttää tärkeimmiltä osiltaan tuotannon ja kaupan raskaiden kuljetusten vaatimukset. Raskaita kuljetuksia haittaavat kuitenkin suurimpia sallittuja akseli- ja telipainoja kestäättömät sillat, joilla ei ole kohtuullista kiertoysteitä sekä kelirikkoiset tieosuudet.

Vuonna 1975 korotettiin suurimpia sallittuja akseli-, teli- ja kokonaispainoja 8/13/32 tonnista 10/16/42 tonniin. Tuolloin yleisille teille tuli yli 2 500 painorajoitteista siltaa.

Tällä hetkellä painorajoitteisia siltoja on n 1 700, joista valta- ja kantateillä on 15 ja muilla maanteillä n 400. Suurin osa eli vajaa 1 300 painorajoitteisista silloista on paikallisteillä. Eniten painorajoitteisia siltoja on Turun, Hämeen, Vaasan ja Lapin piireissä, vähiten Kymen, Mikkelin, Pohjois-Karjalan, Keski-Suomen ja Kainuun piireissä.

Lauttapaikkoja oli yleisillä teillä v 1977 sata, joista kolme lautta-alusta ja muut losseja. Eniten lauttapaikkoja oli Turun piirissä, 23, ja toiseksi eniten Lapin piirissä, 21.

Yleisillä teillä suoritetaan vuosittain n 200 000 ylläpidosta tai ylisuurta (erikois-) kuljetusta, joiden määrän odotetaan kasvavan n 10 % vuosittain.

Viimeisen viiden vuoden aikana on yleisistä teistä ollut keväisin keskimäärin 9 500 km kelirikkorajoituksen alaisia eli 13 % koko maan yleisistä teistä. Kelirikkorajoituksen alaisista teistä on keskimäärin n 6 200 km paikallisteitä ja n 3 300 km maanteitä. Eniten kelirikkorajoituksen alaisia teitä on ollut Kainuun ja Lapin piireissä, joiden alueiden tiestöstä yli neljännes on ollut kelirikkoaikana rajoituksen alaisena. Kehitys tässä suhteessa on ollut kuitenkin myönteinen, sillä vielä v 1970 keväällä oli mm Kainuun piirin yleisistä teistä yli 40 % kelirikkorajoituksen alaisia.

Koska investointien painopiste on viime vuosiin saakka ollut tarpeen mukaisesti valta- ja kantatieverkolla, se nykyisellään täyttää suurimmalta osaltaan

liikenteen vaatimukset. Valta- ja kantatieverkon puutteita ovat Etelä-Suomen eräiden tieosuuksien ruuhkautuminen sekä Keski- ja Pohjois-Suomen pääteillä olevat rakenteelliset heikkoudet kuten liikenteen määrään nähden sopimaton päällyste. Valta- ja kantatieverkkoon kuuluu myös lukuisia kaupunkien katuosuuksia, joilla runsas pitkämatkainen läpikulkuliikenne ruuhkautuu, lisää liikenneonnettomuuksia ja aiheuttaa haittoja ympäristölle.

KTS-suunnitelma 1979—84 ja PTS-suunnitelma -90

Valtiovallan yleismääräysten mukaisesti TVH laati annettujen kehyksien puitteissa laitoksen viisivuotistoimintasuunnitelmat, jotka tarkistetaan yleensä joka toinen vuosi. Valmisteilla on myös pitemmän tähtäyksen suunnitelma, joka ulottuu aina vuoteen 1990 saakka. Sen nimenä on: Tieverkon ylläpito- ja kehittämissuunnitelma (TYKS).

Yhteiskunnan odotusten pohjalta on liikenneministeriö määritellyt tienpidon tavoitteiksi:

- tiellä liikkujien turvallisuutta parannetaan oleellisesti
- eri tienkäyttäjärühmille ja alueille turvataan tasapuolinen ja vähintään kohtuullinen palvelutaso
- tuetaan maamme tuotannollista ja toiminnallista rakennetta, edistetään eri liikennemuotojen yhteistyötä ja mahdollistetaan maamme voimavarojen hyväksikäyttö eri alueilla
- liikenneväylien ja itse liikenteen suorittamiseen uhrattavien voimavarojen määrä pysyy mahdollisimman pienenä
- liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat pysyvät mahdollisimman pieninä ja tienpidossa kiinnitetään riittävää huomiota maisema- ja kulttuuriarvojen säilymiseen.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että johtuen merkittävästä teiden rakentamis- ja parantamistyöstä parina viime vuosikymmenenä, tieverkkomme toteuttaa verrattain hyvin edellä mainitut tavoitteet. Tieverkon teknisessä laatusosassa, joka vaikuttaa nimenomaan tiestön palvelutasoon, ja liikenneturvallisudessa on kuitenkin vielä runsaastikin parantamista. Sen sijaan tieverkon ulottuvuutta ja yhdistävyyyttä voidaan pitää varsin riittävänä. Edellä mainittujen tavoitteiden valossa tielaitos katsoo, että merkittävimmät ongelmat nykyisellä tieverkolla ovat:

- liikenneturvallisuus
- kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet
- eräiden valta- ja kantatieosuuksien ruuhkautuminen
- eräiden kaupunkien ohikulkuteiden puuttuminen

- Keski- ja Pohjois-Suomen valta- ja kantateiden rakenteelliset heikkoudet
- seudullisen ja paikallisen tieverkon liikenteen rasitusta kestävämmät tieosuudet, erityisesti vanhat, huonokuntoiset öljysoratiet
- kelirikkoiset seudullisen ja paikallisen tieverkon osat
- raskasta liikennettä haittaavat painorajoitteiset sillat, alikulkurajoitukset yms
- yksityisteiden valtionavustuksen riittämättömyys
- rak.lain 136 a §:n mukaan kunnille myönnettävien harkinnanvaraisten avustusten riittämättömyys
- nykyisen tiestön tason säilyttäminen.

Mainittujen tiestön puutteiden korjaamiseksi ja nykyisen tiestön tason ylläpitämiseksi tielaitos on kiteyttänyt KTS-suunnitelmassaan 1979—84 ja valmis-teilla olevassa PTS-suunnitelmassa, joka ulottuu vuoteen 1990 saakka, toimintansa seuraaviksi toimintalinjoiksi:

- toiminnan yleislinjana on nykyisen tiestön ylläpito
- liikenneturvallisuutta ja kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan
- raskaiden kuljetusten esteitä vähennetään
- valta- ja kantatieverkkoa parannetaan eräiltä puutteellisilta osilta
- parantamista suunnataan seudulliselle ja paikalliselle tieverkolle
- yksityisten teiden valtionavustuksia lisätään.

Seuraavassa tiestön tilaa on tarkasteltu toimintalinjoittain. Samalla on esitetty tielaitoksen toimintasuunnitelmassa 1979—84 esitetyt tienpidon tavoitteet.

Tieliikenteen rahoitus on viime vuosina ollut voimakkaasti laskeva. Nyt näyttäisi alamäki olevan tasoittumassa. Tähän viittaa myös hallitus viimeisessä tulo- ja menoarvioesityksessään todetessaan, että tieliikenteen investointien vo-lyymin aleneminen pysähtyy ja erityisesti kunnossapitoa on tarkoitus tehostaa lähivuosina (kuva 4).

Rahoituksen supistumisen johdosta keskeiseksi tehtäväksi on muodostunut olemassa olevan tieverkon ylläpitäminen. Tämä tavoite pyritään hoitamaan toisaalta kunnossapitotoimin, toisaalta uusintainvestoinneilla. Uusintainvestoinneilla liikenteen, sään ym kulutuksen vaikutuksesta heikentynyt tien rakenne palautetaan liikennettä tyydyttävään kuntoon lähinnä rakenteen parantamistoimenpiteillä. Tavoitetta pyritään toteuttamaan myös keventämällä parantamistoimenpiteitä. Tässä on onnistuttukin, sillä parantamistoimenpiteitä on voitu tehdä jopa aikaisempaa runsaammin, vaikka käyttöön myönnetty varat ovat vähentyneet.

Ajoneuvoliikenteen turvallisuutta parannetaan liikenteen ohjausta ja sääte-lyä tehostamalla (mm nopeusrajoitukset), parantamalla teiden varustelua (hä-

täpuhelimet), erilaisin tien kunnossapitoon kuuluvin toimenpitein (liukkauden torjunta) ja tieteknisin toimenpitein, esim liittymien tievalaistuksella, liikennevaloilla jne. Kevyen liikenteen turvallisuutta ja liikkumisolosuhteita parannetaan rakentamalla erillisiä kevyen liikenteen väyliä, ali- ja ylikulkusilloja sekä taajamien liikenteellisillä saneerauksilla. Liikenneturvallisuustyössä pyritään ennen kaikkea vähentämään vakavia henkilövahinkoja periaatteena parantaa tasapuolisesti eri tienkäyttäjryhmien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuudella perusteltuihin toimenpiteisiin on parina viimeisenä vuotena käytetty n 120 mmk/vuosi. Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävää toimintaa jatketaan tulevaisuudessakin samassa laajuudessa.

Painorajoitteisten siltojen parantamista jatketaan tulevina vuosina entisessä laajuudessa, jolloin määrää vähennetään nykyisestä n 1 700:sta n 700:aan vuoden 1984 loppuun mennessä.

Valta- ja kantateilla olevista painorajoitteisista silloista on poistunut pääosa ensi vuosikymmenen alkupuoliskolla. Vuoteen 1985 mennessä poistetaan pääosa maanteiden painorajoitteisista silloista sekä paikallisteiden osalta liikenteen kannalta hankalimmat painorajoitteiset sillat. Pääpaino painorajoitteisten siltojen poistamisessa on siten seudullisilla teillä. Alemmalla tieverkolla keskitytään vain liikenteelliseltä tarpeeltaan tärkeimpien siltojen painorajoitusten poistamiseen.

Siltojen painorajoituksia poistetaan siltoja uudelleen rakentamalla, vahvistamalla tai uuden kantavuuslaskelman perusteella. Viimeksi mainittu keino merkitsee sitä, että siltojen kuntoa ja kantavuutta joudutaan tehostetusti tarkkailemaan sekä lisäämään siltojen korjaus- ja kunnossapitotoimintaa turvallisuuden varmistamiseksi.

Lauttapaikat vähenevät 93:een vuoteen 1984 mennessä.

Erikoisluvin suoritettavia yliraskaita ja ylisuuria kuljetuksia varten aloitetaan selvitys kuljetuksia palvelevan perustieverkon kartoittamiseksi. Alustavia tutkimuksia on jo tehtykin. Samalla selvitetään mihin asti erikoiskuljetuksia on mielekästä maanteillä edistää. Selvitykset valmistuvat vuonna 1979.

Tulevaisuudessa kelirikkoisten teiden parantamista lisätään nykyisestäään, koska parantamistoimenpiteitä suunnataan yhä enemmän seudulliselle ja paikalliselle tieverkolle.

Valta- ja kantatieverkko on lähes kokonaan päällystetty. Oulun ja Lapin piireissä on vielä runsaat 300 km sorapintaisia valta- tai kantateitä. Liikenteen rasitusta kestävämpiä öljysorapintaisia valta- tai kantateitä (kvl on yli 1 500 autoa) on n 80 km. Tulevina vuosina Keski- ja Pohjois-Suomen valta- ja kanta-teiden rakenteellisten puutteiden vähentämistä jatketaan. Oulun ja Lapin piirien sorapintaiset valta- ja kantatiet öljysorastetaan ja liikenteen rasitusta kestävämmät öljysoratiet päällystetään asfaltilla. Ilman toimenpiteitä ne lisään-

tyisivät jo mainitusta 80 km:sta 340 km:iin vuonna 1984.

Liikenteen ruuhkautumista esiintyy lähes 400 km:llä yleisistä teistä. Näistä huomattavin osa, yli 300 km, on valta- ja kantatieosuuksia. Sellaisia tieosuuksia, joilla on ruuhkautumisesta johtuvia pitkäaikaisiakin pysähdyksiä ja keskimääräiset ajonopeudet laskevat ajoittain 10—20 km/h:iin on n 50 km. Noin puolet ruuhkautuvista tieosuuksista sijoittuu Uudellemaalle. Ohikulkuteiden tarvetta kuvannee parhaiten se, että tie- ja vesirakennuspiirien pitkäntähtäyksen suunnitelmiin sisällytettyjen ohikulkutiehankkeiden kokonaiskustannukset ovat n 800 mmk.

Liikenteen ruuhkautumista ja kaupunkien läpikulkuliikenteen ongelmia tehokkaasti poistavia toimenpiteitä (nelikaistaistutukset, moottori- ja moottori-liikennetiet, ohikulkutiet) joudutaan lykkäämään niiden vaatimien suurten kustannusten takia. Lähivuosina käynnistetään kuitenkin mm Lahden, Mäntsälän ja Tampereen ohikulkutiejärjestelyt ja Jyväskylän ja Mikkelin läpikulkutiehankkeita nopeutetaan. V 1985 arvioidaan ajoittain ruuhkautuvien tieosuuksien määrän olevan puolitoistakertainen huolimatta vuoteen 1985 mennessä tehtävistä toimenpiteistä.

Ohikulkuteiden rakentamisen lykkäämisen takia joutuvat kunnat kehittämään läpikulkevaa liikennettä palvelevaa katuverkkoaan. Kuntien edellytyksien tukemiseksi pyritään lisäämään rakennuslain 136 a §:n mukaisia harkinnanvaraisia avustuksia nykyisestä vastaamaan paremmin avustustarvetta. Tavoitteena on saada avustustoimintaa asteittain lisätyksi nykyisestä 11 mmk:sta/vuosi siten, että v 1984 saavutettaisiin arvioidun tarpeen mukainen avustusmäärä, noin 35 mmk/vuosi.

Seudullisella tieverkolla puutteet ovat kuntakeskusten keskinäisissä tieyhteyksissä, paikallisella tieverkolla taas haja-asutusalueiden yhteyksissä peruspalvelut tarjoaviin kuntakeskuksiin. Seudullisella ja paikallisella tieverkolla muodostavat kelirikko ja liikenteen rasiudesta kestävämmät tieosuudet, erityisesti vanhat, huonokuntoiset öljysoratiet, merkittävän ongelman.

Kelirikko-ongelmien laajuutta käsiteltiin jo edellä. Liikenteen rasiudesta kestävämmiä tieosuuksia on kahta laatua. Toisaalta vanhat ja vilkasliikenteiset (kvl >1 500 autoa) öljysoratiet, jotka vaatisivat kestopäällysteen, ja toisaalta vilkasliikenteiset soratiet (kvl >500 autoa), jotka olisi edullista öljysorastaa.

1960-luvulla maassamme päällystettiin suuri määrä sorateitä öljysoralla. Tällä hetkellä nämä öljysoratiet vaativat kipeästi uudelleen päällystämistä ja osaksi myös rakenteen parantamista. Etusijalla parantamisessa on luonnollisesti ns vilkasliikenteiset öljysoratiet, joiden kvl >1 500 autoa. Tällaisia vilkasliikenteisiä öljysorateita on seudullisella ja paikallisella tieverkolla kaikkiaan n 400 km. Vuoteen 1985 mennessä niiden määrän arvioidaan kasvavan n 900 km:iin ilman toimenpiteitä.

Vilkasliikenteisiä sorateitä arvioidaan seudullisella ja paikallisella tieverkolla olevan tällä hetkellä 1 380 km. Ilman toimenpiteitä niiden määrä lisääntyisi vuoteen 1985 mennessä noin 3 500 km:iin.

Liikenteen rasitusta kestävämmät tieosuudet ovat ongelmana lähinnä Uudenmaan (n 340 km), Turun (n 180 km), Hämeen (n 400 km) ja Vaasan (n 230 km) piireissä.

Huonokuntoisten, kelirikkoisten tai vilkkaasti liikennöityjen öljysora- ja sorateiden parantamista lisätään nykyisestään. Seudulliselle ja paikalliselle tiestölle suoritettavin toimenpitein saadaan vilkkaasti liikennöityjen öljysorateiden määrä (kvl > 1 500) pysymään nykyisellä tasolla eli v. 1984 näitä teitä on 400 km. Vilkasliikenteisten sorateiden määrä vähenee, mutta v 1984 niitä on kuitenkin vielä 1 000 km.

Alemmalla tieverkolla on myös puutteita ulottuvuuden ja yhdistävyyden suhteen haja-asutusalueilla. Puutteita on jokivarsialueilla Pohjanmaalla, saariston yhteyksissä Lounais-Suomessa ja Saimaalla sekä Pohjois-Suomessa, jossa on vielä kyllä yleisen tieverkon ulottumattomissa. Uusia teitä rakennetaan lähinnä juuri perusyhteyksien luomiseksi. Muilta osin ei tieverkon ulottuvuutta ja yhdistävyyttä paranneta.

Lakisääteistä yksityistieavustusta saa tällä hetkellä noin 33 % ajokelpoisista yksityisteistä eli n. 33 000 km.

Hyväksytyt yksityistielain muutoksen mukaan lakisääteinen kunnossapitoavustus nousee 53 %:iin ja avustettavien teiden määrä lisääntyy n. 60 000 km:iin. Avustusjärjestelmän uudistus on saatettu voimaan v. 1978 alusta lukien. Avustusten lisääminen yksityisteiden tienpitoon helpottaa yleisen tieverkon ulkopuolella asuvien tierasivusta ja parantaa haja-asutusalueiden liikenneolosuhteita.

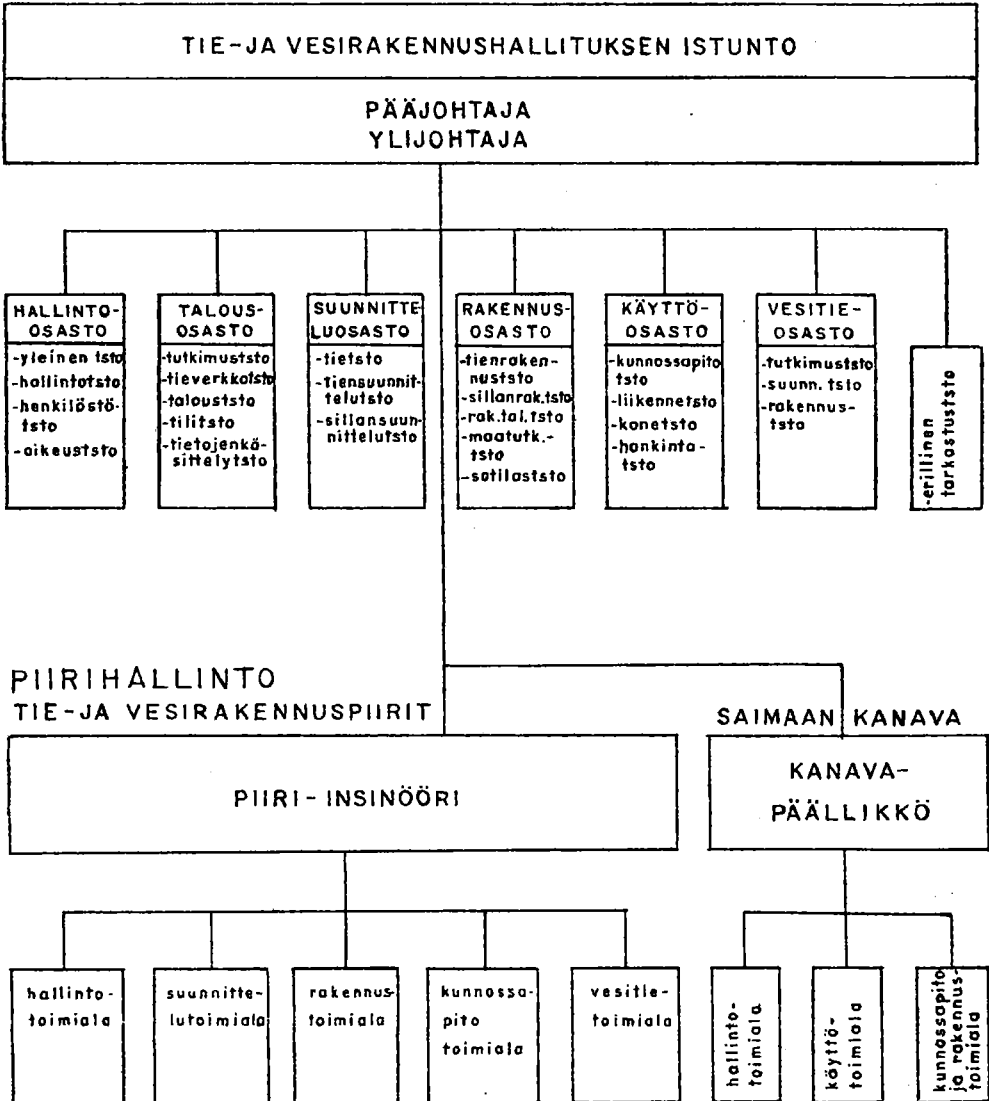
Yksityisteitä on vuosittain muutettu paikallisteiksi keskimäärin 200 km/vuosi. Toimintaa jatketaan likimain samassa laajuudessa. Julkisen talouden kannalta on kuitenkin edullisempaa kehittää tieverkkoa yksityistielain mukaisia avustuksia lisäämällä kuin laajentaa toimintaa yksityisteiden muuttamiseksi paikallisteiksi.

Tiestön ylläpito- ja kehittämissuunnitelmasta valmistuu alustava piirien ehdotusten yhteenveto kuluvana keväänä. Yksityiskohtien hiomisen ja eri ministeriöiden kanssa käytävien keskustelujen jälkeen voitaneen olettaa, että tämä TVL:n PTS-suunnitelma valmistuu ensi vuonna. Silloin on mahdollista osoittaa, miten laitoksen mielestä maamme tieverkkoa tulisi ylläpitää ja kehittää, jotta tiestölle asetetut päämäärät mahdollisimman hyvin toteutuisivat annettujen resurssien puitteissa ja mikä on se tiestön laatutaso, mikä tiellä kulkijoille voidaan tarjota.

TIE-JA VESIRAKENNUSLAITOS

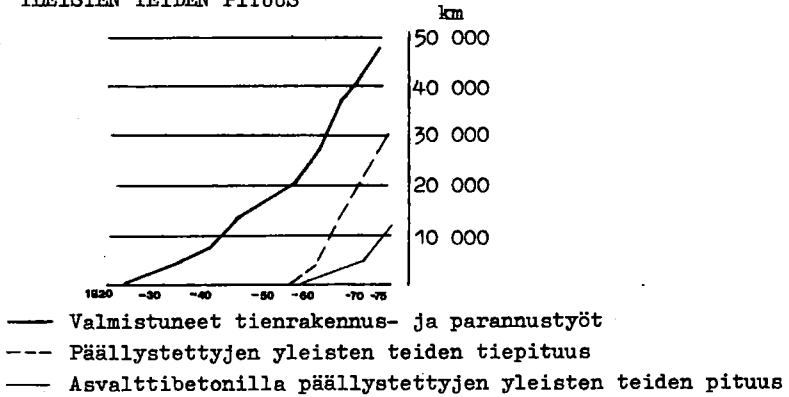
KUVA 1

TIE-JA VESIRAKENNUSHALLITUS



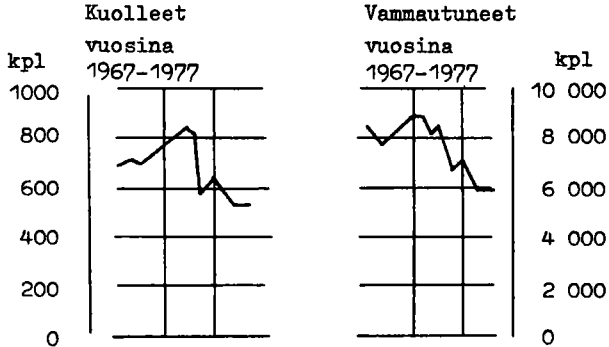
KUVA 2

VALMISTUNEET TIENRAKENNUS- JA PARANNUS-
TYÖT v 1920-75 SEKÄ PÄÄLLYSTETTYJEN
YLEISTEN TEIDEN PITUUS



KUVA 3

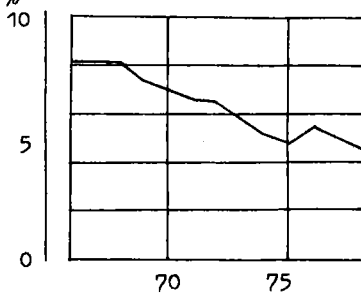
YLEISILLÄ TEILLÄ LIIKENNEONNETTOMUUKSISSA



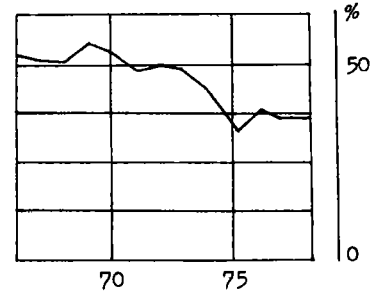
KUVA 4.

TIELIIKENNE (sisältää autorekisterikeskukselle myönnetyt määrärahat)

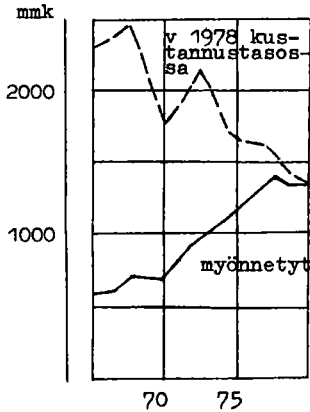
Menot % valtion menoista
vv 1966-78



Menot % valtion liikenne-
menoista
vv 1966-73



TEIDEN TEKEMISEEN JA KUN-
NOSSAPITOON MYÖNNETYT MÄÄ-
RÄRAHAT vv 1966-78



TEIDEN TEKEMISEEN JA KUNNOSSAPITOON MYÖNNETTYJEN MÄÄRÄRAHOJEN SUHDE vv 1966-78

