

Varareittisuunnitelmien laadinta ja käyttö



Varareittisuunnitelmien laadinta ja käyttö

Liikenneviraston ohjeita 38/2013

Kannen kuva: Liikenneviraston kuva-arkisto

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-663X

ISSN 1798-6648

ISBN 978-952-317-007-0

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Liikenteen palvelut -osasto

Vastaanottaja
ELY-keskukset

Korvaa/muuttaa

Voimassa

-

1.1.2014 alkaen toistaiseksi

Kohdistuvuus

Liikennevirasto, ELY-keskukset, Poliisi, Pelastuslaitos

Asiasanat

varareitti, suunnittelu, ohjeet

Varareittisuunnitelmien laadinta ja käyttö

Tässä ohjeessa on esitetty vähimmäisvaatimukset varareitilliselle tieverkolle sekä varareittien teknisille ominaisuuksille. Ohjeessa on myös esitetty varareittisuunnitelmien laatimisprosessin eteneminen sekä varareitin operatiivisen käyttöönoton eteneminen. Lisäksi siinä on esitetty ohjeet virka-aputehtävien huomioimisesta hoidon alueurakkasopimusten asiakirjoissa.

Varareitilliselle minimiverkolle tulee laatia tai päivittää tämän ohjeen mukainen varareittisuunnitelma vuoden 2017 loppuun mennessä. Minimiverkon ulkopuoliselle tiestölle jo laaditut varareittisuunnitelmat tulee päivittää tämän ohjeen mukaisiksi vuoden 2019 loppuun mennessä. Toimenpiteistä vastaavat alueelliset ELY-keskukset tulossopimusneuvotteluissa myönnetyn budjetin puitteissa. Siirtymäaikana on mahdollista käyttää olemassa jo olevia varareittisuunnitelmia.

Ohje on saatavissa internet-osoitteessa

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/ohjeita>.

Ylijohtaja



Raimo Tapio

Tekninen johtaja



Markku Nummelin

LISÄTIETOJA

Petri Antola
Liikennevirasto
puh. 0295 34 3835

Esipuhe

Liikennevirastossa ei ole aiemmin ollut käytössä varareittien suunnittelun tai varareittien operatiivisen käyttöönoton ohjetta. Varareittisuunnitelmia on laadittu osittain vaihtelevalla käytännöllä ja varareittien aktivoinnissa on noudatettu paikallisia käytäntöjä. Siirryttäessä käyttämään sähköistä varareittijärjestelmää on tullut ajankohtaiseksi laatia valtakunnallinen ohje varareittisuunnitelmien laadintaa ja käyttöä varten.

Tässä ohjeessa on esitetty varareitillinen minimiverkko, varareitteihin kohdistuvat tekniset vähimmäisvaatimukset sekä varareittisuunnitelmien laatimisprosessin eteneminen. Ohje sisältää myös viranomaisten yhteistoimintamallin varareittien käyttöön. Ohjeessa on lisäksi esitetty, miten varareittien käyttöönoton virka-aputehtävät tulee ottaa huomioon hoidon alueurakkasopimuksen asiakirjoissa. Ohjeessa ei ole käsitelty liikenteenohjaussuunnitelmien laadintaa tilapäisviitoituksen osalta.

Ohje on laadittu Liikenneviraston eri osastojen ja ELY-keskusten yhteistyönä. Ohjeen laadintaa on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Petri Antola, Liikennevirasto
- Oili Kataja, Liikennevirasto
- Tuomas Österman, Liikennevirasto
- Sami Luoma, Liikennevirasto
- Eetu Karhunen, Liikennevirasto
- Esa Perttula, Varsinais-Suomen Ely-keskus
- Jani Huttula, Pohjois-Pohjanmaan Ely-keskus

Konsulttina ohjeen laadinnassa toimivat Tomi Laine, Inna Berg ja Tuuli Salonen Strafica Oy:stä.

Helsingissä joulukuussa 2013

Liikennevirasto

Liikenne ja tieto -toimiala/Liikenteen palvelut

Sisällysluettelo

1	OHJEESEEN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ.....	6
2	JOHDANTO.....	7
3	VARAREITILLINEN TIEVERKKO.....	8
4	VARAREITTIIEN LAATUVAATIMUKSET.....	10
4.1	Varareittien luokittelu.....	10
4.2	Varareittien laatuvaatimukset.....	10
5	VARAREITTISUUNNITELMAN LAATIMINEN.....	13
5.1	Suunnitteluprosessin kuvaus ja osalliset tahot.....	13
5.2	Varareittivaihtoehtojen ominaisuuksien selvittäminen.....	15
5.3	Muut suunnittelussa huomioitavat asiat.....	17
6	LIIKENTEEN OHJAUKSEN JA VIITOITUKSEN TARPEEN ARVIOINTI.....	18
6.1	Päätien, kaistan tai päätielle johtavan rampin sulkeminen.....	18
6.2	Liikenteen ohjaus päätiellä.....	18
6.3	Pysyvän viitoituksen tason nosto varareiteillä.....	18
6.4	Tilapäisen viitoituksen tarve.....	19
7	VARAREITIN KÄYTTÖÖNOTON YHTEISTOIMINTAMALLI.....	21
7.1	Yhteistoimintamallin kuvaus.....	21
7.2	Varareitin käyttöönoton kriteerit.....	24
8	HOIDON ALUEURAKOIDEN URAKKASOPIMUSTEN KEHITTÄMINEN.....	25

LIITTEET

Liite 1	Esimerkkianalyysi riskitekijöiden kartoituksesta
---------	--

1 Ohjeeseen liittyviä käsitteitä

Pääreitti on tie tai tieyhteys, jonka liikennöinti halutaan varareitillä turvata.

Pääreitien liikennöintihäiriöt ovat joko **ennakoimattomia** (onnettomuudet tms.) tai **ennalta tiedettyjä** (työmaat tms.).

Varareitti on ennalta suunniteltu mahdollinen reittivaihtoehto tilanteeseen, jossa pääreittiä ei voida käyttää. Varareitillä ei ole ajoneuvotyyppikohtaisia rajoituksia.

Rajoitetulla varareitillä on vähintään yksi ajoneuvotyyppiä tai sen mittoja koskeva käyttörajoitus

Kiertotie on ennalta suunnittelematon, tilapäinen reitti.

HÄTI-järjestelmä on Liikenneviraston tieliikennekeskuksessa käytettävä häiriötiedotusjärjestelmä, joka toimii sähköisen varareittijärjestelmän käyttöliittymänä.

2 Johdanto

Liikennettä joudutaan ohjaamaan varareiteille Liikenneviraston tieliikennekeskuksen arvion mukaan noin 200-300 kertaa vuodessa. Varareittisuunnitelmia on laadittu 2000-luvun aikana varsin laajasti pääväyläverkon häiriötilanteita varten. Suunnitelmien laadintaan ei ole ollut varsinaista ohjeistusta, ja ELY-keskukset (aiemmin tiepiirit) ovat laatineet suunnitelmia paikallisista lähtökohdista hyödyntäen aikaisempia kokemuksiaan. Näin ollen varareittisuunnitelmat ovat sisällöltään eritasoisia. Myöskään varareittien operatiivisen käyttöönoton osalta ei ole olemassa yhtä vahvistettua valtakunnallista toimintamallia.

Liikennevirasto on ottamassa tuotantokäyttöön valtakunnallisen, sähköisen varareittijärjestelmän. Järjestelmän myötä varareittisuunnitelmat ylläpidetään Liikenneviraston tierekisterijärjestelmän yhteyteen toteutettavalla työkalulla, jonka ensisijainen tarkoitus on helpottaa varareittien käyttöönottoa. Uuden järjestelmän myötä on tarpeen yhtenäistää alueellisia käytäntöjä varareittisuunnitelmien laadinnan ja ominaisuuksien osalta.

Sähköiseen järjestelmään siirtyminen mahdollistaa myös tehokkaan tiedottamisen varareitin käyttöönotosta suoraan liikkujien päätelaitteisiin. Tämän muutoksen ansiosta varareitin käyttöönottoa voidaan nopeuttaa, koska varareitin tilapäisviitoituksen merkitys vähenee, eikä sen toteutus ole välttämättä aina edellytys varareitin nopealle käyttöönotolle.

Ohjeistus sisältää seuraavat osiot:

- Valtakunnallinen varareitillinen tieverkko, jolle tulee laatia ohjeen mukaiset varareittisuunnitelmat
- Varareittien laatuvaatimukset
- Varareittisuunnitelmien laadintaprosessin kuvaus ja suunnitteluun osallistuvat tahot
- Varareitin käyttöönoton yhteistoimintamalli
- Varareittien huomiointi alueurakkasopimuksissa.

3 Varareitillinen tieverkko

Varareitillinen minimiverkko tarkoittaa sitä osaa maantieverkosta, joka vähintään tulee varustaa tämän ohjeistuksen mukaisilla varareittisuunnitelmilla. Minimiverkko on Liikenneviraston näkemys kaikkein kriittisimmästä päätieverkon osasta, jolle keskityvät henkilö- ja tavaraliikenteen suurimmat virrat ja jossa matkojen ja kuljetusten täsmällisyysvaatimukset ovat korkeimmat ja häiriöiden aiheuttamat haitat suurimmat.

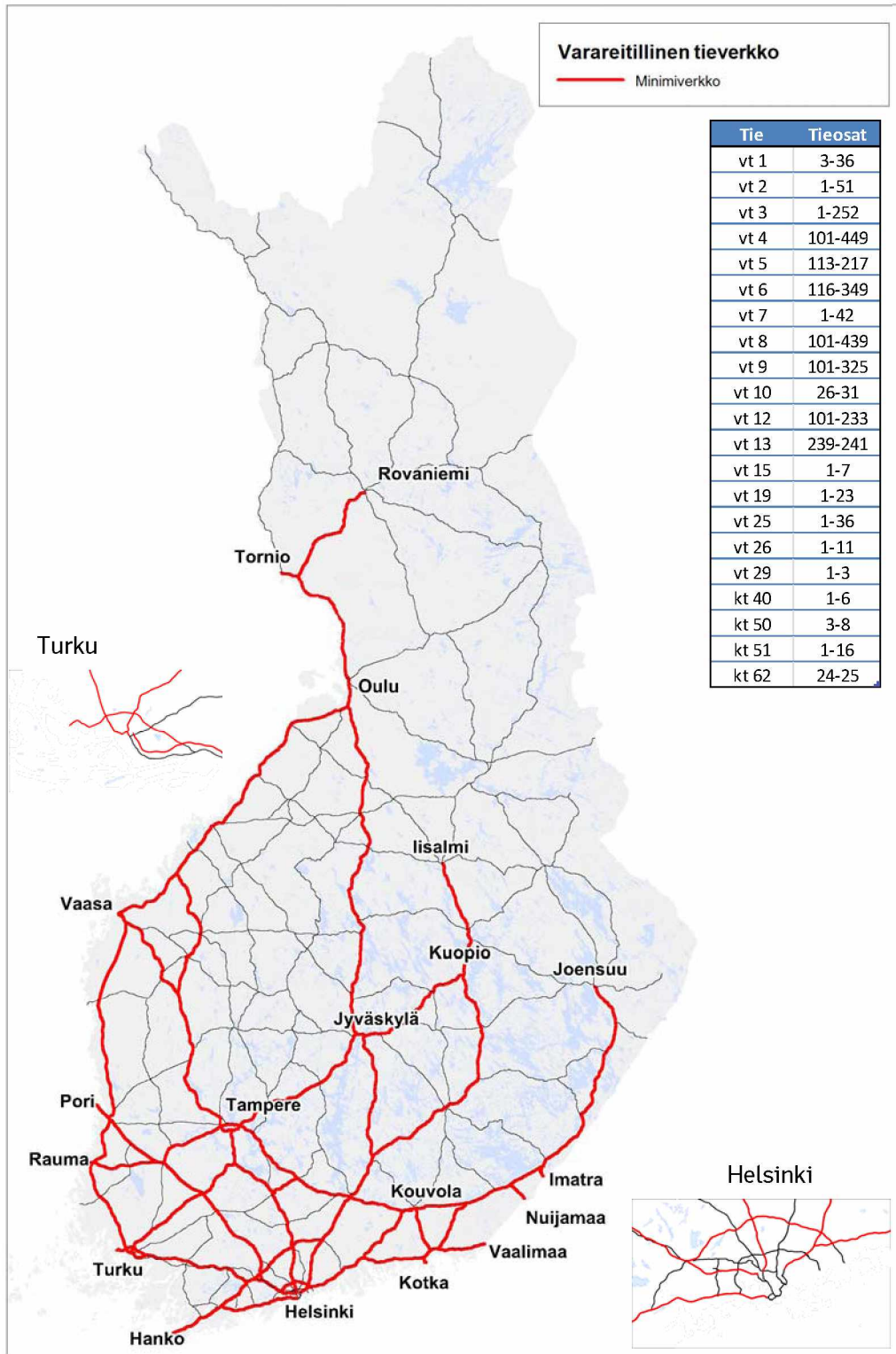
Valtakunnalliseen varareitilliseen minimiverkkoon sisältyvät valtateiden yhteysvälit, jotka täyttävät seuraavat kriteerit

- KVL on pääosalla yhteysväliä yli 5000 ajon/vrk tai raskaiden ajoneuvojen KVL on yli 500 ajon/vrk.
- väylät toimivat jonkin merkittävän ulkomaankaupan kuljetusten sataman tai raja-aseman maantieyhteytenä. Erityistapauksina minimiverkkoon on sisällytetty tämän kriteerin nojalla kantatieverkosta kt 50 (Kehä III), kt 40 (Turun kehätie), kt 62 Imatralta Svetogorskin raja-asemalle sekä kt51 Helsingistä Raaseporiin.
- vilkasliikenteiset valtatieverkon luokan I tulvariskikohteet, joissa tulvan toistuvuus on erittäin yleinen (useamman kerran vuodessa, vuosittain tai joka toinen vuosi).

Kuvassa 1 on esitetty varareitillinen minimitieverkko ja lueteltu verkkoon sisältyvät tieosat. ELY-keskusten vastuulla on laatia näille väylille varareittisuunnitelmat sekä päivittää jo laaditut suunnitelmat vastaamaan tämän ohjeen vaatimuksia. Varareitin tarkemmassa suunnittelussa varmistetaan, että suunnitelma ulottuu keskeiseen kohteeseen, kuten sataman portille saakka, riippumatta tienpitäjien hallinnollisista rajoista.

Minimiverkon lisäksi ELY-keskukset voivat laatia varareittisuunnitelmat minimiverkkoa laajemmalle verkolle paikallisten erityistarpeiden mukaan. Minimiverkon ulkopuolelle laadittavat varareittisuunnitelmat laaditaan myös tämän ohjeen mukaisesti ja ne sisällytetään sähköiseen varareittijärjestelmään.

Kuvassa 1 ei ole huomioitu tulvariskistä johtuvia mahdollisia varareittitarpeita. Tulvariskikohteiden osalta kuva päivitetään vuoden 2014 alussa, jolloin Liikenneviraston valtakunnallinen kartoitus tulvariskikohteista valmistuu.



Kuva 1. Valtakunnallinen varareittillinen minimiverkko. Minimiverkon lisäksi ELY-keskukset voivat täydentää varareittillistä verkkoa paikallisten tarpeiden mukaan. Tulvariskikohteita ei ole kuvassa huomioitu.

4 Varareittien laatuvaatimukset

4.1 Varareittien luokittelu

Varareitin tulee kyetä välittämään päätien liikennettä siten, ettei varareitin käytöstä aiheudu lisäonnettomuuksia, varareitin liikennöitävyys säilyy ja sen rakenteet kestävät siirtyvän liikenteen aiheuttaman lisärasituksen. Varareittien laatuvaatimukset tulee asettaa sellaisiksi, että varareitti kykenee välittämään normaalia vilkasta seka-liikennettä. Näin ollen mitoittavaksi liikenteeksi nousee normaali raskas liikenne eli kuorma-autot ja ajoneuvoyhdistelmät.

Näiden tekijöiden perusteella varareitit luokitellaan seuraavasti:

- Luokka 1. **Varareitit.** Varareitit soveltuvat aina päätieverkon normaaliliikenteelle.
- Luokka 2. **Rajoitetut varareitit.** Näillä reiteillä on vähintään yksi normaaliliikenteen käyttöä rajoittava ominaisuus.

Molemmissa luokissa varareitteihin saattaa kuitenkin liittyä riskitekijöitä tai asioita, jotka on otettava huomioon varareittiä aktivoitaessa. Nämä riskitekijät on selvitettävä varareittien suunnitteluvaiheessa.

4.2 Varareittien laatuvaatimukset

Varsinaisten varareittien eli luokkaan 1 kuuluvien varareittien tulee täyttää seuraavat taulukossa esitetyt tekniset minimivaatimukset. Taulukon oikeassa sarakkeessa on esitetty, miten tie voi toimia 2. luokan varareittinä, jos minimivaatimus ei täyty.

Taulukko 1. Varareittien tekniset vähimmäisvaatimukset.

Kriteeri	Vaatimustaso luokan 1 varareiteille	Käyttö luokan 2 varareittinä (käyttörajoitus korostettuna)
Tien päällyste	Päällystetty	Soratie voi toimia varareittinä vain liikenteelle, joka ei sisällä merkittävästi raskaita ajoneuvoja. Kelirikkouhkaisen soratien asettaminen varareitiksi voi tulla kyseen seen ainoastaan, jos muita vaihtoehtoja ei ole tarjolla. Kelirikkouhkainen varareitti voidaan ottaa käyttöön varareitiksi vain, jos tiellä ei ole voimassa olevaa painorajoitusta.
Päällysteen leveys	Vähintään 6,5 metriä.	6,5 metriä kapeammalla päällysteellä varustettu tie voi toimia varareittinä 2-suuntaisena vain liikenteelle, joka ei sisällä merkittävästi raskaita ajoneuvoja. Lisäksi kapealle tielle voidaan ohjata myös raskas liikenne yksisuuntaisena tilanteessa, jossa parempaa varareittiä ei ole saatavilla. On myös mahdollista vuorotella raskasta liikennettä yksisuuntaisesti, mikäli poliisilla on riittävät resurssit liikenteen ohjaamiseen pääreitillä.
Kantavuus	Kevätkantavuus vähintään 140 MN/m ² .	Heikommalla kantavuudella oleva tie voi toimia varareittinä vain liikenteelle, joka ei sisällä raskaita ajoneuvoja.
Mäkisyys ja mutkaisuus	Tiellä ei saa olla niin jyrkkiä mäkiä, että raskas ajoneuvo ei normaalilla talvikelillä pääse mäkeä ylös jonossa ajettaessa. Mutkainen ja mäkinen tie voi toimia varareittinä myös raskaalle liikenteelle, jos tien pinta on pitävä vallitsevassa kelissä. Mäkisyys ja mutkaisuus arvioidaan asiantuntijatyönä.	Mutkainen ja mäkinen tie voi toimia varareittinä kaikissa olosuhteissa vain liikenteelle, joka ei sisällä raskaita ajoneuvoja. Mutkaisen ja/tai mäkinen tien käyttöönotto varareittinä edellyttää talvihoidon tason ja vallitsevan kelin arviointia erityisesti mäkisyydestä ja mutkaisuudesta johtuvien ongelmien kannalta.

Kriteeri	Vaatimustaso luokan 1 varareiteille	Käyttö luokan 2 varareittinä (käyttörajoitus paksunnettuna)
Korkeusrajoitus	Varareitillä ei alle 4,4 m korkeusrajoituksia.	Voidaan käyttää varareittinä, kun käyttöönottoa ennen on varmistettu, että varareitin korkeusrajoitusta osoittava liikennemerkki on asennettu varareitin liittymään.
Leveysrajoitus	Varareitillä ei alle 2,6 m leveysrajoituksia.	Voidaan käyttää varareittinä, kun käyttöönottoa ennen on varmistettu, että varareitin leveysrajoitusta osoittava liikennemerkki on asennettu varareitin liittymään.
Painorajoitus	Varareitillä ei ole tien tai sillan heikosta kantavuudesta johtuvia painorajoituksia.	Voidaan käyttää varareittinä, kun käyttöönottoa ennen on varmistettu, että varareitin painorajoitusta osoittava liikennemerkki on asennettu varareitin liittymään.
Vaarallisten aineiden kuljetuksen rajoitus	Varareitillä ei ole vaarallisten aineiden kuljetuskieltoa.	Voidaan käyttää varareittinä, kun käyttöönottoa ennen on varmistettu, että vaarallisten aineiden kuljetuskieltoa osoittava liikennemerkki on asennettu varareitin liittymään.
Talvihoitoluokka	<p>Varareitin talvihoitoluokalle ei ole asetettu varsinaista vähimmäisvaatimusta. Varareiteille suositeltava talvihoitoluokka on vähintään II. Suositus huomioidaan sellaisessa tilanteessa, jossa varareitiksi on tarjolla useita vaihtoehtoja.</p> <p>Tien asema suunniteltuna varareittinä ei aiheuta tarvetta pysyvästi nostaa tien talvihoitoluokkaa. Hoitoluokka on huomioitava varareittiä käyttöön otettaessa, jolloin on pyrittävä lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan osalta samaan tasoon kuin liikenteeltä suljetulla tiellä.</p>	

5 Varareittisuunnitelman laatiminen

5.1 Suunnitteluprosessin kuvaus ja osalliset tahot

ELY-keskukset suunnittelevat varareittillisen verkon valtakunnallisen varareittillisen minimiverkon mukaisesti ja tarvittaessa täydentävät verkkoa paikallisten tarpeiden mukaan yhdessä alueellisten toimijoiden kanssa. Kussakin ELY-keskuksessa tulee laatia suunnitelma siitä, missä aikataulussa alueen varareittisuunnitelmia lähdetään toteuttamaan tai päivittämään. Hoitourakoiden kilpailutusaikataulut otetaan suunnittelujärjestyksessä huomioon, jotta kilpailutusasiakirjoihin ja sopimukseen saadaan otettua varareitteihin liittyvät tarpeet huomioon. Useamman ELY-keskuksen alueelle sijoittuvan varareittillisen tieverkon osalta tarvitaan yhteistyötä ELY-keskusten välillä.

Varareitin suunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä alueen tie-, pelastus- ja poliisiviranomaisten kanssa. Mukana suunnittelussa on oltava aluevastaava. Liikenneviraston tieliikennekeskus pidetään tietoisena suunnittelutyöstä. Mikäli suunniteltu varareitti sijaitsee katualueella, on kunnan asiantuntija otettava mukaan suunnitteluun. Kunnan edustajan tehtävänä on arvioida mahdollisuudet katuverkon liikenteen hallinnan toimenpiteisiin (liikennevalo-ohjaus, talvihoito) varareittiä käyttöön otettaessa.

Jos yksityistie suunnitellaan varareitiksi, sovitaan siitä kirjallisesti tiekunnan kanssa. Sopimuksesta tulee ilmetä muun muassa, kuka vastaa mahdollisesti vaurioituneen tien korjaustöistä ja niiden kustannuksista. Ensisijaisesti kertyneitä kustannuksia haetaan onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon (liikenne-)vakuutuksista. Poliisilla ja pelastuslaitoksella on oikeus ohjata liikenne yksityistielle, vaikka tiekunnan kanssa ei ole tehty sopimusta.

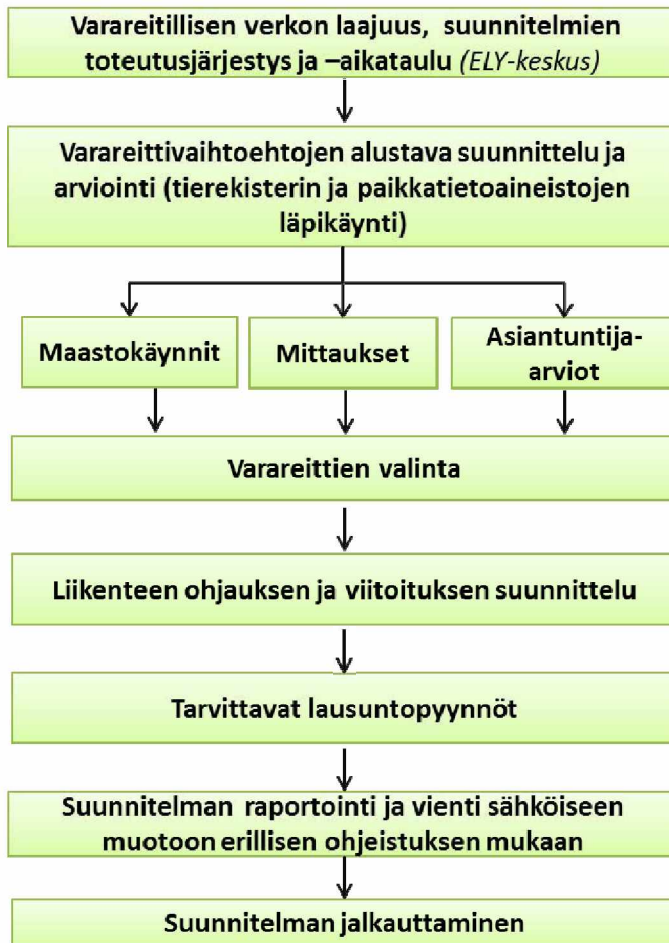
Sidosryhmätyöskentelyn avulla saadaan kentällä työskentelevien toimijoiden näkemys mukaan suunnitteluun ja parannetaan sitoutumista suunnitelmaan. Näin pyritään varmistamaan, että suunnitelmat soveltuvat operatiivisten toimijoiden käytettäväksi ja toimenpiteet ovat toteuttamiskelpoisia.

Kuvassa 2 on esitetty varareittisuunnittelun vaiheet.

Varareittisuunnitelmaa laadittaessa hahmotetaan ensin alustavat varareittivaihtoehdot ja sen jälkeen selvitetään kirjoituspöytätyönä reittivaihtoehtojen laatutekijät. Pohjana varareittisuunnitelman laatimiselle suositellaan käytettäväksi erikoiskuljetusten reittejä, sillä erikoiskuljetusreitit soveltuvat aina raskaalle liikenteelle rakteidensa ja talvihoitoluokan osalta. Osa reitin suunnittelussa tarvittavista laatutekijöistä kuten tien päällyste, päällysteen leveys, talvihoitoluokka sekä korkeus-, leveys ja painorajoitukset selviävät tierekisteristä (ks. kpl 5.2). Varareitin varrella sijaitsevat koulut ym. kriittiset kohteet (mm. satamat, isot teollisuuslaitokset) kartoitetaan paikkatietoaineistoista. Tietojen pohjalta käydään läpi alustavat reittivaihtoehdot ja tietoja tarkennetaan kiinnostavimpien reittien osalta maastokäynnein ja mittauksin.

Suunnittelussa tulee myös varautua vaarallisten aineiden kuljetuksen onnettomuuteen päätiellä. Ideaalitulanteessa varareitin etäisyyden päätiehen tulisi tästä syystä

olla vähintään 300 m. Etäisyyden ollessa pienempi, kannattaa päätielle miettiä toinenkin varareitti vaarallisten aineiden onnettomuuden varalta.



Kuva 2. Suunnitteluprosessin eteneminen.

Varareittien mahdolliset rajoitteet, erityisesti kantavuus sekä mäkisyys ja mutkaisuus, arvioidaan asiantuntijatyönä. Muut suunnittelussa huomioitavat seikat on esitetty kappaleessa 5.3.

Vaihtoehtovertailun jälkeen tehdään varsinaisten varareittien valinta, jossa on tarpeen kuulla suunnitteluun osallistuvien toimijoiden näkemyksiä. Valituille varareiteille arvioidaan myös liikenteen ohjauksen tarpeet ja lisäviitoituksen tarve (ks. luku 6).

Hyväksytyyn suunnitelman tiedot viedään sähköiseen muotoon erillisen ohjeistuksen mukaisesti. Suunnitelman valmistumisesta ja sisällöstä informoidaan omia organisaatioita, sidosryhmiä sekä tarvittaessa kuntia ja kriittisiä kohteita.

5.2 Varareittivaihtoehtojen ominaisuuksien selvittäminen

Tien päällyste

Selvitetään tierekisteristä.

Päällysteen leveys

Selvitetään tierekisteristä.

Kantavuus

Kantavuuden riittävyys arvioidaan ELY-keskuksen asiantuntijoiden (tiestön hoidosta vastaavat henkilöt) toimesta. Mikäli epäillään, että kantavuuden raja-arvo 140 MN/m^2 alittuu siinä määrin että se aiheuttaa riskin tien rakenteiden vaurioitumiseen, tehdään kantavuusmittauksia. Kantavuusmittaukset tulee tehdä heikon kantavuuden aikaan, koska kantavuusmittauksen tulokset vaihtelevat kausittain olosuhteiden mukaan. Mittaus tehdään pudotuspainomittauksena.

Tierekisterin kevätkantavuustietoa voi käyttää suunnittelun tukena vain varauksin, sillä kantavuus heikkenee ajan myötä eikä tietoja päivitetä tierekisteriin systemaattisesti.

Kantavuuden raja-arvon alittavia teitä ei esitetä varareiteiksi kevätkauden ulkopuolelakaan siksi, että kantavuusongelmia voi esiintyä muinakin ajankohtina (kesä, syys, alkutalvi) sateisissa olosuhteissa.

Mäkisyys ja mutkaisuus

Selvitys pysty- ja vaakageometrian soveltuvuudesta tehdään asiantuntija-arviona maastokäynnillä. Mäkisyyden aiheuttama ongelmatilanne voi esiintyä talvella, jolloin hitaasti etenevässä jonossa ajettaessa raskas ajoneuvo ei pääse liukkaudesta johtuen mäkeä ylös. Reitin soveltuvuuden arvioinnissa tulee ottaa huomioon mäkien pituus sekä se, esiintyykö mäki kaarteessa, jolloin suurin soveltuva pituuskaltevuus on pienempi kuin suoralla tieosalla. Arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös tien talvihoitoluokka.

Mikäli reitin mäkisyyden ja/tai mutkaisuuden arvioidaan aiheuttavan ongelmia varareittikäytössä, reitti voidaan esittää rajoitettuna varareittinä.

Mikäli varareitille asetetaan rajoite liittyen mäkisyyteen ja mutkaisuuteen, voi tie toimia varareittinä raskaalle liikenteelle vain, jos tien pinta on pitävä vallitsevassa kelissä. Tien pinnan kitkan tulee olla niin hyvä, että raskas ajoneuvo pääsee mäen ylös hitaasti liikkuvassa jonossa. Vallitseva kitka tulee siten arvioida käyttöönottilanteessa.

Korkeusrajoitus

Selvitetään tierekisteristä.

Mikäli varareitillä esiintyy korkeusrajoituksia, liikenne voidaan ohjata varareitille, kun rajoitusta osoittava liikennemerkki on asetettu päätielle, ennen varareitin alkua. Tällöin rajoituksen noudattaminen edellyttää sitä, että jokainen kuljettaja huomaa rajoitusmerkin. Huomioimisen parantamiseksi merkin tulee olla varustettu päivänloistekalvolla.

Leveysrajoitus

Selvitetään tierekisteristä.

Mikäli varareitillä esiintyy leveysrajoituksia, liikenne voidaan ohjata varareitille, kun rajoitusta osoittava liikennemerkki on asetettu päätielle, ennen varareitin alkua. Tällöin rajoituksen noudattaminen edellyttää sitä, että jokainen kuljettaja huomaa rajoitusmerkin. Huomioimisen parantamiseksi merkin tulee olla varustettu päivänloistekalvolla.

Painorajoitus

Selvitetään tierekisteristä.

Mikäli varareitillä esiintyy painorajoituksia, liikenne voidaan ohjata varareitille, kun rajoitusta osoittava liikennemerkki on asetettu päätielle, ennen varareitin alkua. Tällöin rajoituksen noudattaminen edellyttää sitä, että jokainen kuljettaja huomaa rajoitusmerkin. Huomioimisen parantamiseksi merkin tulee olla varustettu päivänloistekalvolla.

Vaarallisten aineiden kuljetukset

Selvitetään tierekisteristä, ja tarvittaessa katuverkon osalta kunnan vastuuhenkilöiltä, vaarallisten aineiden kuljetuskieltoalueet.

Mikäli varareitillä esiintyy vaarallisten aineiden kuljetusten rajoitus, liikenne voidaan ohjata varareitille, kun rajoitusta osoittava liikennemerkki on asetettu päätielle, ennen varareitin alkua. Tällöin rajoituksen noudattaminen edellyttää sitä, että jokainen kuljettaja huomaa rajoitusmerkin. Huomioimisen parantamiseksi merkin tulee olla varustettu päivänloistekalvolla.

Talvihoitoluokka

Selvitetään tierekisteristä.

Varareiteille suositeltava talvihoitoluokka on vähintään II. Suositus huomioidaan selkeässä tilanteessa, jossa varareitiksi on tarjolla useita vaihtoehtoja. Ellei suosituksen mukaisia reittejä ole tarjolla, voidaan varareitiksi asettaa talvihoitoluokan III reitti. Tällöin talvihoidon taso on nostettava vastaamaan lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan osalta suljetun päätien tasoa.

Tien asema suunniteltuna varareittinä ei aiheuta tarvetta pysyvästi nostaa tien talvihoitoluokkaa.

5.3 Muut suunnittelussa huomioitavat asiat

Suunnitelmaa laadittaessa mitoittavana liikenteenä pidetään päätieltä vilkkaana ajankohtana varareitille ohjattavaa liikennevirtaa, jossa on mukana normaalia raskasta liikennettä. **Arvioitaessa reitin soveltuvuutta varareitiksi on tutkittava, aiheutuu-ko reitin käyttöönotosta merkittäviä liikenneturvallisuusriskejä tietä normaaliolosuhteissa käyttäville liikkujille.**

Lähtökohtaisesti **taajaman** läpäiseviä varareittejä tulee välttää, mutta se voidaan sallia, mikäli muita vaihtoehtoja ei ole tarjolla. Erityistä huomiota tulee kiinnittää taajamiin ja kyliin, joissa maankäyttö tuottaa reitille jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Erikoiskuljetuksia ei ohjata varareiteille, joten niiden vaatimuksia ei varareitillä tarvitse huomioida.

Linja-autot voidaan ohjata reiteille, jotka soveltuvat raskaalle liikenteelle. Linja-autoreitit tulee selvittää ja tarvittaessa tehdä erityisjärjestelyjä, jos pysäkkejä jää suljetulle tieosalle.

Ensisijaisesti tulisi valita varareiteiksi reittejä, joilla ei ole **vaarallisten aineiden** kuljetuskieltoa. Mikäli varareitin käyttö on rajoitettu vaarallisten aineiden kuljetuksilta, tulee niiden ohjaus suunnitella varareitin käyttöönottilanteessa.

Moottoritien toinen ajorata ei pääsääntöisesti voi toimia varareittinä liikenteen ohjauksen vaativuuden vuoksi.

Koulujen sijainti tulee selvittää ja kirjata varareittisuunnitelmaan. Koulujen läheisyydessä kulkevan varareitin osalta on arvioitava, onko turvallinen liikkuminen mahdollista varareitin käytössä ollessa nykyisen infrastruktuurin puitteissa (kevyen liikenteen väylät, alikulut, liikennevalot, suojatiet). Mikäli reitin käyttö varareittinä aiheuttaa vakavan turvallisuusriskin tien nykyisille käyttäjille, on harkittava vaihtoehtoisia varareittejä. Jos turvallisuusriskit ovat hyvin paikallisia ja ne arvioidaan olevan hallitavissa tiedotuksen ja liikenteen ohjauksen keinoin, voidaan reitti asettaa varareitiksi siten, että riskitekijät otetaan huomioon varareittiä aktivoitaessa. Tällöin suunnitelmaan kirjataan, mitä toimenpiteitä kohteet edellyttävät, mikäli reitti otetaan varareittikäyttöön. Toimenpiteet voivat liittyä tiedotukseen tai liikenteen ohjaukseen. Kullekin toimenpiteelle sovitaan suunnittelun yhteydessä vastuutahot sekä se, miten tieto varareitin aktivoinnista tavoittaa osapuolet. Esimerkkianalyysi toimenpiteistä koulun huomioimiseksi varareittisuunnitelmassa on esitetty liitteessä 1.

Suunnitelmaa laadittaessa kartoitetaan lisäksi muut kohteet, joiden liikenteellinen saavutettavuus on kohteiden toiminnalle kriittistä. Tällaisia kohteita ovat esimerkiksi satamat tai isot teollisuuslaitokset. Näitä kohteita on tarpeen tiedottaa varareitin käyttöönotosta, mikäli sillä arvioidaan olevan vaikutusta saavutettavuuteen. Kriittiset kohteet kirjataan varareittisuunnitelmaan.

6 Liikenteen ohjauksen ja viitoituksen tarpeen arviointi

6.1 Päätien, kaistan tai päätielle johtavan rampin sulkeminen

Varareittisuunnitelman laatimisen yhteydessä arvioidaan tien tai kaistan sulkemisessa vaadittavan liikenteenohjauksen tarve. Arvioinnilla varmistetaan, että häiriön kohteena olevaa tietä ja sille johtavia rampeja suljettaessa viranomaisten käyttöön on mahdollista saada riittävästi ohjausyksiköjä (liikenteen ohjaajaa, ajoneuvoa, liikenteenohjausvaunua tai vastaavaa). Erityistä huomiota on kiinnitettävä moottoriteiden laajojen eritasoliittymien ramppien sulkemistarpeeseen. Erillistä liikenteen ohjausta edellyttävät tieverkon kohdat tunnistetaan ja kartoitetaan varareitin edellyttämien ohjausyksiköiden lukumäärä. Suunnitelmassa voidaan myös alustavasti tunnistaa tahot, jotka voivat toimia liikenteenohjaajina tien sulkemisessa.

Tien sulkemisessa tarvittavat ohjausyksiköt, ohjausperävaunujen sijainti varikoilla sekä vastuutahot ja yhteystiedot ohjausperävaunujen tuomiselle tallennetaan sähköiseen järjestelmään.

Liikenteenohjaukseen liittyvien vastuutahojen organisointi suunnitellaan paikallisesti.

6.2 Liikenteen ohjaus päätiellä

Rajoitetun varareitin käyttöönotto, edellyttää enemmän liikenteen ohjauksen resursseja. Mikäli varareitillä on korkeus-, leveys-, paino- tai vaarallisten aineiden kuljetusten rajoitus, tulee varareittiä käyttöön otettaessa asettaa rajoitusta esittävä väliaikainen liikennemerkki päätielle varareitin liittymää ennen. Näiden merkkien tarve ja käyttö tulee tunnistaa ja esittää jo varareittisuunnitelmaa laadittaessa.

Suunnitelmaa laadittaessa arvioidaan myös reitillä sijaitsevien erityiskohteiden kuten satamien erityistarpeet, kuten mahdollisuudet päästää esimerkiksi linja-autot satamaan häiriökohdan ohi. Linja-autojen erottelu liikennevirrasta ja ohjaus vaatinee 1–2 poliisipartiota tai vastaavasti muun poliisin valtuuttaman tahon. Muilta poliisin valtuuttamilta tahoilta edellytetään Tieturva 1 -kurssin suorittaminen.

6.3 Pysyvän viitoituksen tason nosto varareiteillä

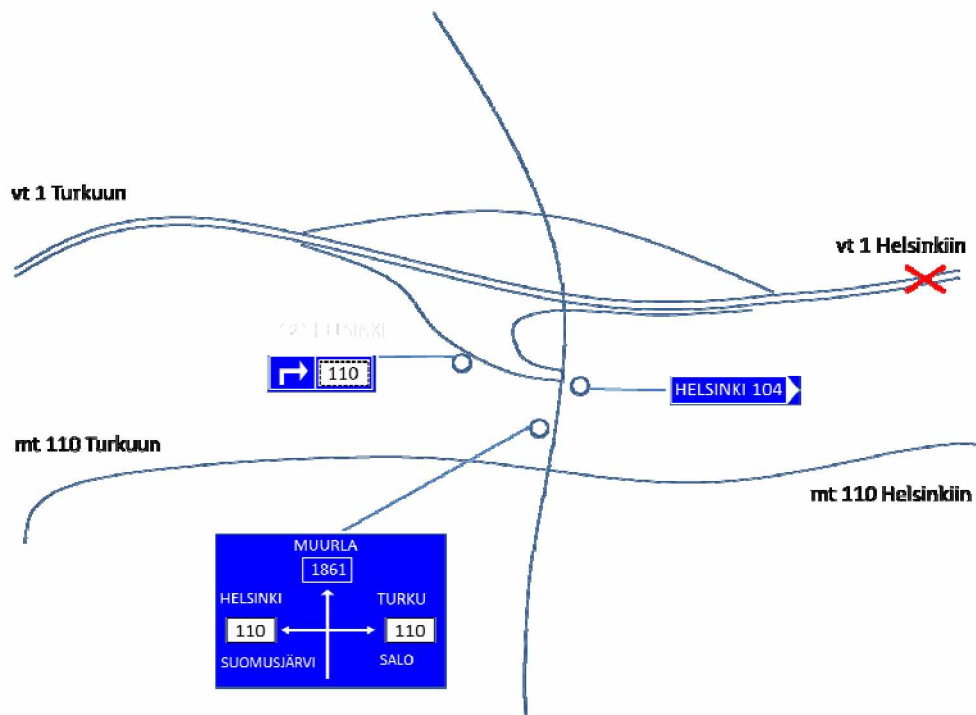
Pysyvän viitoituksen suunnittelussa tulee huomioida varareitit ja parantaa pysyvää viitoitusta varareiteillä siten, että tilapäisviitoituksen tarve pienenee ja varareitti voidaan ottaa käyttöön pikaisesti, ennen lisäviitoituksen asentamista. Tällä toimenpiteellä nopeutetaan merkittävästi varareittien käyttöönoton prosessia.

Pysyvän viitoituksen tason nosto tarkoittaa seuraavia periaatteita:

- päätien varareittiyhteydellä käytetään päätien kanssa samoja viitoituskohteita ”liikennekäytävän suunnassa”
- Varareitille tulee toteuttaa takaisinviitoitus päätielle kiinteillä viitoilla liittyämiin, joista on looginen siirtymismahdollisuus päätielle.
- Rinnakkaistien numero pitää näyttää (tarvittaessa erillisissä) suunnistus-tauluissa päätieltä poistuvilla rampeilla.

Etenkin päätielle takaisin viitoitusta voidaan hyvin usein parantaa jo valmiiksi. Alempiasteiselle verkolle asetetaan päätien kaukokohteiden viitat silloin, kun kyseinen reitti kohteeseen on normaalissa liikennetilanteessa luontevin, eikä liikennettä ohjata epätarkoituksenmukaiselle reitille.

Päätieltä rinnakkaistielle (kiinteästi ilman huputusta) ohjaavaa viitoitusta voidaan toteuttaa lähinnä vain erikoistapauksissa, kun tarjolla on moottoritien rinnakkaistie. Tällöin voidaan toteuttaa opastus rinnakkaistien numerolla katkokehyksin. Esimerkistä on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 3. Periaate rinnakkaistien opastamisesta moottoritieltä poistuvalla rampilla valtatiellä 1 Muurlan liittymässä. Periaatekuvassa ei ole esitetty kaikkia tarvittavia opasteita.

6.4 Tilapäisen viitoituksen tarve

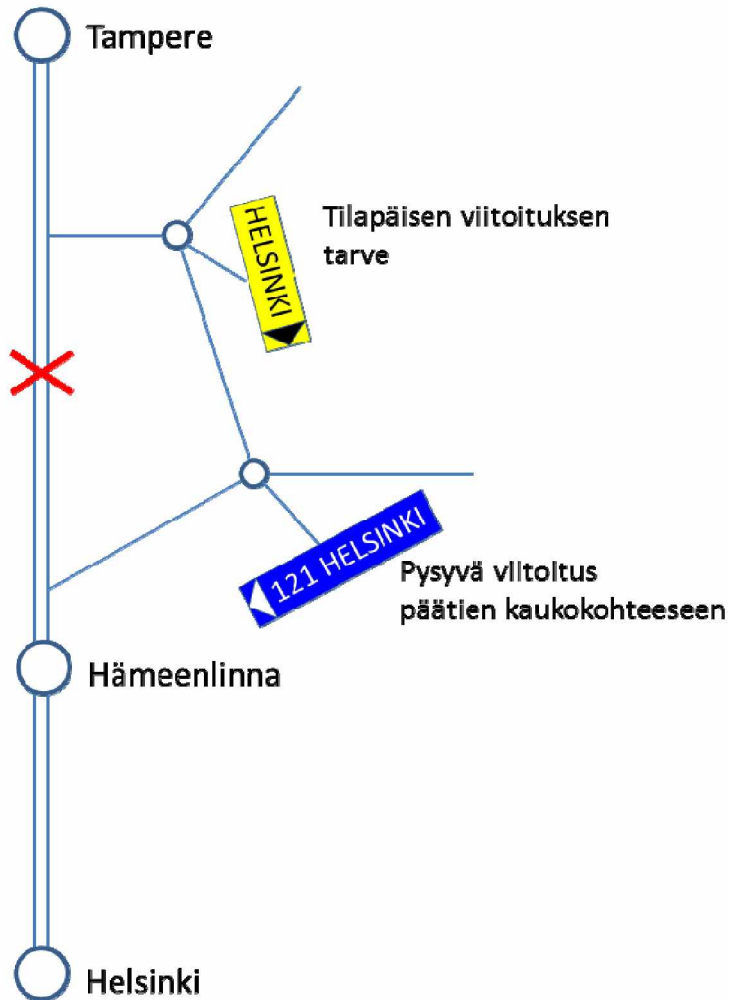
Tilapäisen varareittiviitoituksen tarvetta pyritään minimoimaan. Tavoitetilassa tilapäisviitoituksen tarvetta vähentää sähköinen varareittijärjestelmä, jonka avulla tieto käyttöön otetusta varareitistä voidaan siirtää navigaattoreihin RDS-TMC-palvelun tilanneille asiakkaille. Sama tieto voidaan siirtää Liikenneviraston avointen rajapinto-

jen kautta esimerkiksi älypuhelinliikennetietosovelluksiin. Nämä uudet tietopalvelut vähentävät varareitillä eksymisen vaaraa ja siten myös tilapäisviitoituksen tarvetta.

Joissakin tapauksissa on kuitenkin tarve lisätä tilapäisviitoitusta varareitin varrelle käyttöönoton jälkeen. Tilapäisen viitoituksen tarve ja sijoittelu tulee arvioida varareittisuunnitelman laadinnan yhteydessä. Tilapäisviitoitusta tehdään kohteisiin, joihin riittävää pysyvää viitoitusta ei voida toteuttaa, joko erikseen asennettavina merkkeinä tai kriittisimpiin kohteisiin asennettavina pysyvinä, huputettuina merkkeinä.

Tilapäisviitoituksessa käytettäville liikennemerkeille tulee osoittaa jokin erityinen säilytyspaikka, tai ne voidaan sijoittaa liikenteenohjausperävaunuun, tapauskohtaisesti harkiten. Mikäli merkit sijoitetaan perävaunuun, tulee varmistaa, että perävaunun kuljetus häiriöpaikalle on selkeästi vastuutettu jollekin toimijalle.

Kuvassa 4 on esitetty periaate varareittien pysyvän viitoituksen tason nostolle ja tilapäisviitoitukselle.

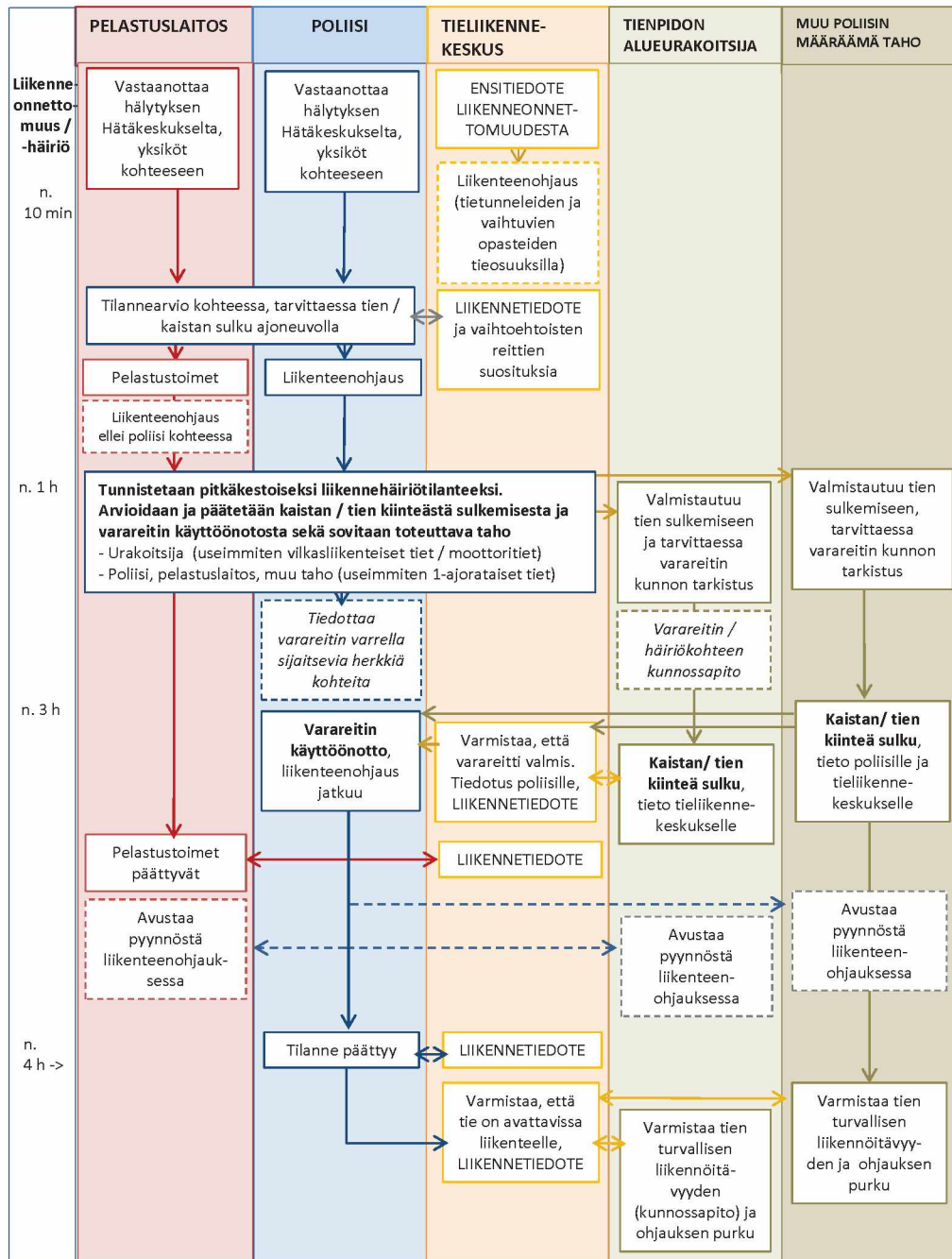


Kuva 4. Periaate varareitin liikenteen ohjauksen toteutuksesta pysyvän viitoituksen tason nostolla ja täydentävällä tilapäisviitoituksella.

7 Varareitin käyttöönoton yhteistoimintamalli

7.1 Yhteistoimintamallin kuvaus

Varareitin käyttöönotossa keskeisessä asemassa ovat operatiiviset toimijat eli Liikenneviraston tieliikennekeskus, alueelliset poliisi- ja pelastuslaitokset sekä tiestön kunnossapidon alueurakoitsijat. Seuraavassa on esitetty varareitin käyttöönoton eteneminen prosessikaaviona.



Kuva 5. Varareitin käyttöönoton yhteistoimintamalli.

Yhteistoimintamallin laadinnassa on pyritty huomioimaan varareittien aktivoinnissa viime vuosina havaittuja kehittämistarpeita. Tällaisia ovat olleet esimerkiksi viiveet varareitin käyttöönoton päätöksenteossa ja virka-apupyynnön lähettämässä alueurakoitsijalle, puutteelliset resurssit liittyen tarvittaviin liikenteen ohjaustoimenpiteisiin sekä epäselvyydet liikenteen ohjausvaunujen saamisessa häiriöpaikalle.

Hätäkeskus tekee tiedon saatuaan ensiarvion tilanteesta ja hälyttää paikalle tarvittavat poliisi- ja pelastusviranomaiset sekä tarvittaessa sairaankuljetuksen. Lisäksi hätäkeskus välittää tiedon Liikenneviraston tieliikennekeskukselle. Tieliikennekeskus tekee ensitiedotteen häiriöstä sekä varoittaa ja ohjaa liikennettä tietunneleissa ja tiejaksoilla, joissa on vaihtuvia opasteita.

Poliisi ja pelastustoimi arvioivat paikalle saavuttuaan tilanteen ja ilmoittavat siitä tieliikennekeskukselle. Tieliikennekeskus tekee liikennetiedotteen ja jatkaa liikennetiedotteiden tekemistä tilanteen jatkuessa aina tarvittaessa / noin tunnin välein. Tieliikennekeskus voi antaa vaihtoehtoisten reittien suosituksia häiriökohdan ruuhkautumisen estämiseksi jo varhaisessa vaiheessa.

Paikalle ensin saapunut pelastus- tai poliisiviranomainen sulkee kaistan tai tien tarvittaessa ajoneuvolla, jotta estetään lisäonnettomuudet ja turvataan tiellä työskentelevien toimijoiden turvallisuus. Onnettomuustien sulkemisesta ja varareitin käyttöönotosta voi päättää joko poliisin kenttäjohtaja tai ”tilannejohtajana” toimiva partiojohtaja taikka näiden esimies. Myös pelastustöitä johtava voi tehdä ratkaisun pelastuslain perusteella.

Jos pelastustoimintaan osallistuu useamman toimialan viranomaisia, tilanteen yleisjohtajana toimii pelastustoiminnan johtaja. Eri yksiköt toimivat oman johtonsa alaisuudessa siten, että niiden toimenpiteet kokonaisuudessaan edistävät onnettomuuden tai tilanteen seurausten tehokasta torjuntaa. Poliisi vastaa esitutkinnasta, jos kyseessä on rikosepäily, ja pelastusviranomaiset onnettomuuspaikan pelastustoimista. Poliisin ja pelastusviranomaisten kesken sovitaan liikenteen ohjaukseen ja alueen eristämiseen liittyvistä vastuista. Erityiskohteissa, kuten tunneleissa, tieliikennekeskus ja poliisi yhdessä vastaavat (pelastuslaitos johtaa) liikenteen ohjauksesta, tien tai kaistojen sulkemisesta sekä varareitin käyttöönotosta.

Tilanne tunnistetaan pitkäkestoiseksi liikennehäiriötilanteeksi mahdollisimman nopeasti. Tietyt onnettomuustyyppit, kuten kuolemaan tai vakavaan henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet tai esimerkiksi säiliörekan kaatuminen ja lastin valuminen maastoon, voidaan päätellä välittömästi pitkäkestoisiksi. Pelastuslaitos, poliisi ja tieliikennekeskus sopivat yhdessä varareitin käyttöönotosta ja käyttöönottoa edeltävistä toimenpiteistä. Arvioon varareitin käyttöönoton tarpeesta vaikuttavat mm. tietyyppi, häiriön ajankohta ja liikenneolosuhteet. Tieliikennekeskus antaa päätöksenteon tueksi tarvittavaa tietoa mm. liikennemääristä, liikenteen tilannekuvasta sekä mahdollisista varareiteistä ja niille asetetuista rajoitteista. Toimijat päättävät yhteisesti tilanteeseen ja olosuhteisiin sopivan varareitin/varareitit. Ensisijaisesti pyritään käyttämään varsinaisia varareittejä, joiden käyttöä ei ole rajoitettu. Mikäli tällaisia ei ole saatavilla tai kiertomatka niiden kautta muodostuisi hyvin pitkäksi, voidaan käyttöön ottaa lyhyempi, rajoitettu varareitti.

Varareitin sijaitessa koulun läheisyydessä, ottaa poliisi yhteyttä kouluun tai kuntaan varareittiä aktivoimassa.

Tieliikennekeskus ottaa yhteyttä mahdollisimman nopeasti varareitin hoitotoimenpiteiden ja mahdollisen tilapäisen varareittiohjauksen toteuttajatahona toimivaan tienpidon alueurakoitsijaan. Toteuttajataho (alueurakoitsija tai muu poliisin osoittama taho) valmistautuu kaistan tai tien sulkemiseen ja tarvittaessa talvella varmistaa varareitin kunnan ja esteettömyyden. Alueurakoitsija vastaa varareitin ja häiriökohteen tarvittavista kunnossapitotoimista ja ilmoittaa tieliikennekeskukselle, koska liikenne voidaan ohjata varareitille. Tieliikennekeskus välittää viranomaisten ja poliisin määräämän tahon havaitsemia kunnossapitotarpeita alueurakoitsijalle. Talvihoidon toimenpiteet suoritetaan ennen liikenteen ohjaamista varareitille.

Mikäli varareitti sijaitsee yksityistiellä tai kunnan katuverkolla, ei Liikennevirasto voi määrätä ELY-keskuksen alueurakoitsijaa kunnossapitotehtävään. Tällöin poliisin tai pelastuslaitoksen tulee määrätä ko. alueurakoitsija virka-aputehtävään, tai vaihtoehtoisesti tienpitäjän tulee hoitaa kunnossapito.

Liikenteen ohjauksessa käytettävät toimijat ja niiden väliset organisointimallit ja sopimukset laaditaan varareittisuunnittelun yhteydessä paikallisella tasolla. Samassa yhteydessä ratkaistaan kysymykset kustannusten jaosta.

Varareitti pyritään avaamaan liikenteelle mahdollisimman nopeasti, heti kun talvihoidon riittävyys on varmistettu. Liikenne ohjataan varareitille jo ennen kuin varareitin tilapäinen viitoitus on toteutettu. Tieliikennekeskus tiedottaa edelleen poliisille asiasta. Tieliikennekeskus tekee liikennetiedotteen, jossa on maininta käytössä olevasta varareitistä ja siihen mahdollisesti kohdistuvista rajoitteista.

Varareiteillä, joille on asetettu ajoneuvojen korkeuden, leveyden, painon tai vaarallisten aineiden kuljetusten rajoitus, liikenteen ohjaus edellyttää erityisiä toimenpiteitä. Liikenne voidaan ohjata varareitille vasta, kun rajoitusta osoittava liikennemerkki on asetettu päätielle, ennen varareitin liittymää näkyvälle paikalle. Rajoitetun varareitin käyttöönotto edellyttää myös enemmän liikenteen ohjauksen resursseja, sillä esimerkiksi raskaan liikenteen estäminen varareitille siirtymiseen edellyttää henkilöresursseja maastoon.

Kun pelastustoimet ovat päättyneet ja tie on saatu turvallisesti liikennöitävään kuntoon, voidaan liikenteenohjaus purkaa. Vaurioituneen kohteen kohdalla tien kiinteä sulku jatkuu, kunnes kohde on korjattu. Jokainen viranomaistoimija osaltaan kuittaa tieliikennekeskukseen toimiensa päättymisen. Tien kunnossapitourakoitsija tarkistaa, että tie voidaan avata liikenteelle.

Tieliikennekeskus laatii liikennetiedotteen aina liikenteellisten olosuhteiden muuttuessa, tai muutoin vähintään tunnin välein liikennetiedotteella. Aina ennen liikennetiedotteen lähettämistä maastossa oleva tilanne varmistetaan viranomaiselta.

Merkittävimpien varareittitilanteiden jälkeen on suositeltavaa arvioida varareitin käyttöönoton onnistumista ja sopia mahdollisista kehittämiskohteista.

7.2 Varareitin käyttöönoton kriteerit

Varareitin käyttöönoton tarpeeseen vaikuttavat monet tekijät. Väylän luokka ja väylätyyppi, häiriön ajankohta, liikennemäärä sekä ennen kaikkea tilanteen arvioitu kesto vaikuttavat varareitin aktivointitarpeeseen. Poliisi, pelastuslaitos ja Liikenneviraston tieliikennekeskus yhdessä arvioivat tarpeen varareitin käyttöönotolle. Tieliikennekeskuksen tehtävänä on tässä yhteydessä arvioida häiriön vaikutus muuhun liikenteeseen vallitsevissa olosuhteissa. Häiriötilanteen tyyppin perusteella voidaan ennustaa häiriötilanteen kesto ja siten varareitin käyttöönoton tarvetta. Esimerkiksi kuonkolari johtaa aina tien sulkemiseen onnettomuustutkinnan ajaksi.

Päätös varareitin käyttöönotosta tulee tehdä mahdollisimman nopeasti, jotta muulle liikenteelle aiheutuva haitta saadaan minimoitua.

Kesäolosuhteissa, jolloin varareitin hoitotoimenpiteitä ei tarvita, voidaan varareitti aktivoida nopeammin kuin talviolosuhteissa. Kesäolosuhteissa varareitti voidaan näin ollen ottaa käyttöön lyhytkestoisemminkin häiriöissä, jos liikenteen kannalta se nähdään tarpeelliseksi.

Moottoritieosuuksilla ja muilla useampikaistaisilla teillä yhden toisen kaistan sulkeminen liikenteeltä ei johda yleensä varareitin käyttöönottoon pitkäkestoisissa häiriötilanteissakaan. Yksiajorataisella tiellä on toisen ajokaistan ollessa suljettuna mahdollista ohjata liikenne vuorotellen yhtä kaistaa pitkin, mutta liikenteen ohjaus sitoo paljon resursseja ja saattaa vaarantaa pelastushenkilöstön ja liikenteen ohjaajien turvallisuuden sekä heikentää merkittävästi liikenteen sujuvuutta. Varareitin aktivoiminen on tarpeen etenkin jos näkyvyydessä häiriöpaikalla on puutteita tai jos liikennemäärä ajokaistalla on yli 500 ajoneuvoa / tunnissa.

Mikäli tilanteen kesto arvioidaan yli 4 tunnin mittaiseksi, voi olla tarpeen toteuttaa tilapäinen varareittiviitoitus. Tilapäisviitoituksen toteutustarvetta tulee arvioida viitoitustehtävän vaativuuden ja merkkien paikalle saatavuuden perusteella. Liikenteen ohjaus varareitille tulee kuitenkin aloittaa jo ennen tilapäisviitoituksen toteuttamista, ellei varareitillä ole ilmeistä harhaan ajamisen mahdollisuutta. Alle 4 tunnin mittaisissa häiriöissä tilapäisviitoitusta ei yleensä kannata toteuttaa, koska viitoituksen toteutus kestää melko pitkään.

8 Hoidon alueurakoiden urakkasopimusten kehittäminen

Hoidon alueurakoitsijoilla on usein keskeinen rooli varareitin käyttöönottoon liittyen. Alueurakoitsijan tehtävänä voi olla päätien tai sen ramppien sulkeminen häiriötilanteen ajaksi, varareitin talvihoitotoimenpiteiden toteuttaminen ja tarvittaessa tilapäisen varareittiviitoituksen toteuttaminen. Varareittien käyttöönoton onnistuminen tulee varmistaa kirjaamalla hoidon alueurakoiden urakkasopimukseen ja siihen liittyviin asiakirjoihin (sopimuskohtaiset urakkaehdot SKU, hoidon tuotekortit) riittävällä tarkkuudella urakoitsijan vastuu varareittien käyttöönottilanteissa. Vaatimustaso tulee kuitenkin esittää riittävän joustavasti ja realistisesti siten, että varautuminen varareittien käyttöönottilanteisiin ei merkittävästi nosta urakoiden kustannuksia.

Asiakirjoissa on todettava, että urakoitsija toimii tienpitäjän edustajana sekä liikennevahinkojen että luonnonvoimien aiheuttamissa onnettomuus- ja poikkeustilanteissa ja on velvollinen avustamaan poliisia ja pelastusviranomaisia sopimusasiakirjoissa kuvatulla tavalla. Mikäli urakoitsija saa suoraan poliisi- tai pelastusviranomaiselta ilmoituksen äkillisiä hoito tai ylläpitotoimenpiteitä edellyttävästä tapahtumasta, on urakoitsijan ryhdyttävä välittömästi tilanteen edellyttämiin toimiin. Urakoitsijan tulee ilmoittaa toimenpiteistään tieliikennekeskukseen urakoitsijalinjaa käyttäen ja lisäksi normaalina työaikana urakan valvojalle.

Lisäksi alueurakkasopimukseen tulee kirjata toimenpiteet, joiden suorittamiseen urakoitsijan tulee varautua miehityksen ja kaluston suunnittelussa. Tällaiset toimenpiteet, jotka suunnitellaan tarkemmin varareittisuunnittelun yhteydessä, voivat olla esimerkiksi seuraavia:

- varareitin talvihoitotoimenpiteiden suorittaminen tarvittaessa
- viranomaisten avustaminen päätien sulkemisessa
- varareitin tilapäisviitoituksen toteuttaminen
- velvollisuus toimittaa paikalle tilapäisviitoitusta tarvittaessa
- urakoitsijan ja sen aliurakoitsijan kenttähenkilökunnalta vaadittava liikenteen ohjauksen koulutus (vähintään Tieturva 1)
- osallistumisvelvollisuus varareitin käyttöönoton harjoituksiin tienpitäjän pyynnöstä.

Liikenteenohjausperävaunujen hankinta, varustaminen, ylläpito ja tuominen häiriöpaikalle voi olla alueellisesta käytännöstä riippuen Pelastuslaitoksen, hoidon alueurakoitsijan tai jonkin muun toimijan vastuulla. Mikäli tehtävät ovat alueurakoitsijan vastuulla, on alueurakkaa koskeviin sopimuksiin kirjattava lisäksi seuraavat vastuut:

- velvollisuus ylläpitää liikennemerkkejä ja muut perävaunun varusteet toimintakuntoisena
- velvollisuus toimittaa häiriöpaikalle liikenteenohjausperävaunu(ja).

Esimerkkianalyysi riskitekijöiden kartoituksesta

Kuvassa 1 on esitetty esimerkkinä analyysi Inkoon Tähteläntien soveltuvuudesta kantatie 51:n varareitiksi. Esimerkkitapauksessa varareitin varrella on ala- ja yläasteen koulu, mutta koululaiset voivat liikkua turvallisesti erillisellä kevyen liikenteen väylällä suurimpaan osaan asuinalueita. Turvallisuusongelmia voidaan arvioida esiintyvän suojateillä koulun läheisyydessä sekä kohdassa, jossa kevyen liikenteen väylä siirtyy tien toiseen laitaan. Näille suojateille olisi tarpeen järjestää kunnan toimesta liikenteen ohjaajat koulun aukioloaikoihin, jotka varmistavat, että lapset ylittävät suojatien turvallisesti varareitin ollessa käytössä.

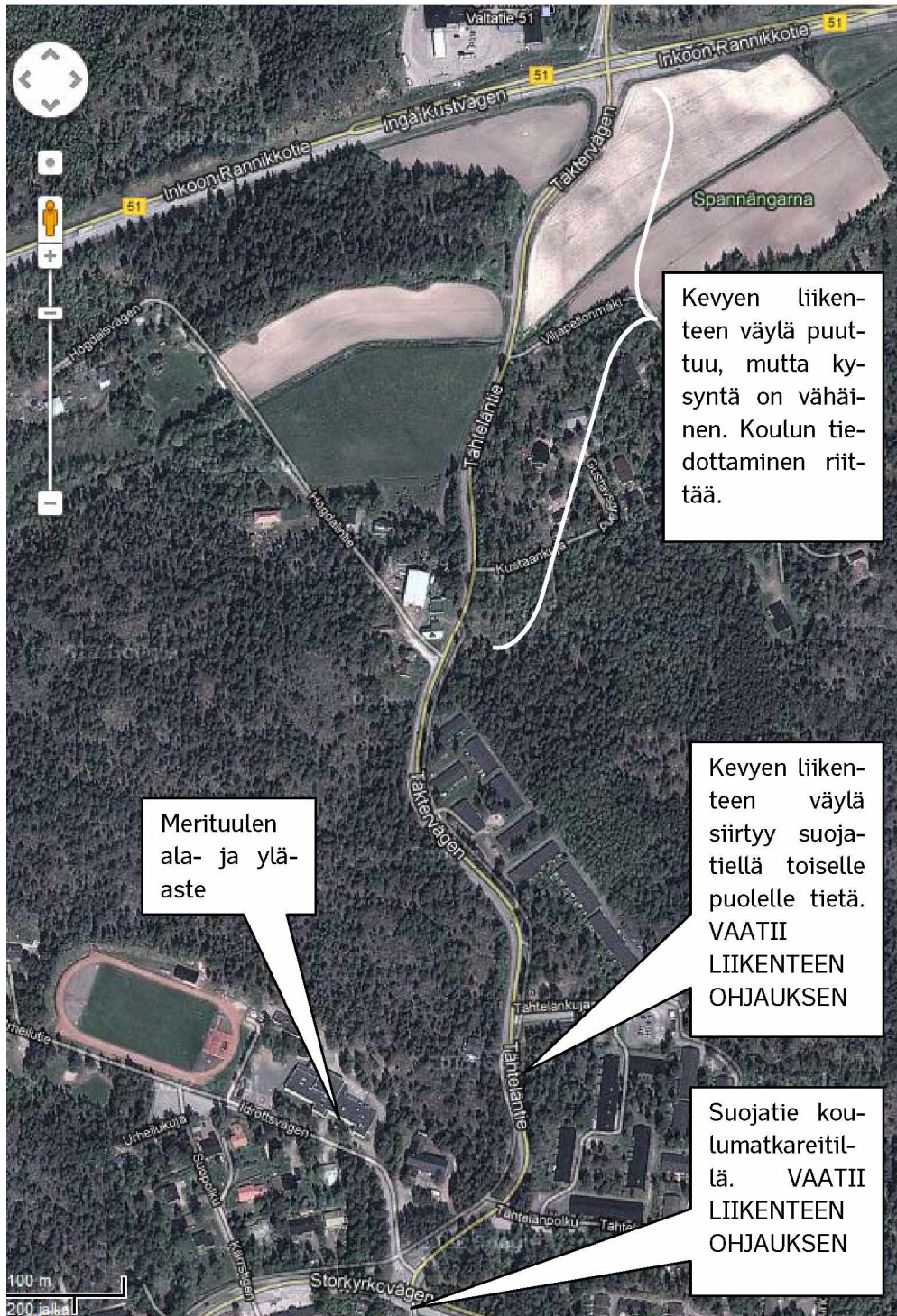
Poliisin resurssit ovat varareittitilanteessa varattu aluksi liikenteen ohjaukseen päätiellä sekä muihin viranomaistehtäviin. Näin ollen on välttämätöntä, että varareitin varrella sijaitsevien koulujen vaatimaan liikenteen ohjaukseen saadaan resursseja kyseisistä kunnista. Jotta tähän osataan varautua, on näihin kohteisiin sekä kuntiin oltava yhteydessä jo varareittisuunnittelun yhteydessä.

Poliisi ottaa yhteyden kuntaan varareittiä käyttöön otettaessa. Varareittisuunnittelun yhteydessä yhteydenpidosta kuntaan vastaa ELY-keskus.

Kouluista ja tarvittaessa muista vastaavista kohteista kirjataan suunnitelmaan seuraavat tiedot:

- Kohteen nimi ja tyyppi (esim. Merituulen ala- ja yläasteen koulu)
- Osoite
- Yhteyshenkilön nimi (esim. koulun rehtori)
- Puhelinnumero (kanslian numero tai muu yleinen numero)
- Tiedottamistoimenpiteet:
 - o Yhteydenotto koulun ja kunnan vastuuhenkilöön (vastuutaho POLIISI)
 - o Yhteydenotto vanhempiin (koulun henkilökunta)
- Liikenteen ohjauksen toimenpiteet:
 - o Turvallisen tien ylityksen varmistaminen kahdella suojatiellä (vastuutaho: kunta)
- Muut toimenpiteet:
 - o Niiden oppilaiden kotiinkuljetuksen järjestäminen, jotka eivät asu kevyen liikenteen väylän piirissä ja joiden koulumatkan arvioidaan olevan turvaton varareittiolosuhteissa (kunta)

Tiedot selvitetään varareittisuunnitelman yhteydessä ja kirjataan varareittisuunnitelman pdf-dokumenttiin.



Kuva1. Esimerkkianalyysi taajaman läpi kulkevan reitin soveltuvuudesta kantatie 51:n varareitiksi Inkoossa (kuvitteellinen suunnittelutilanne).

