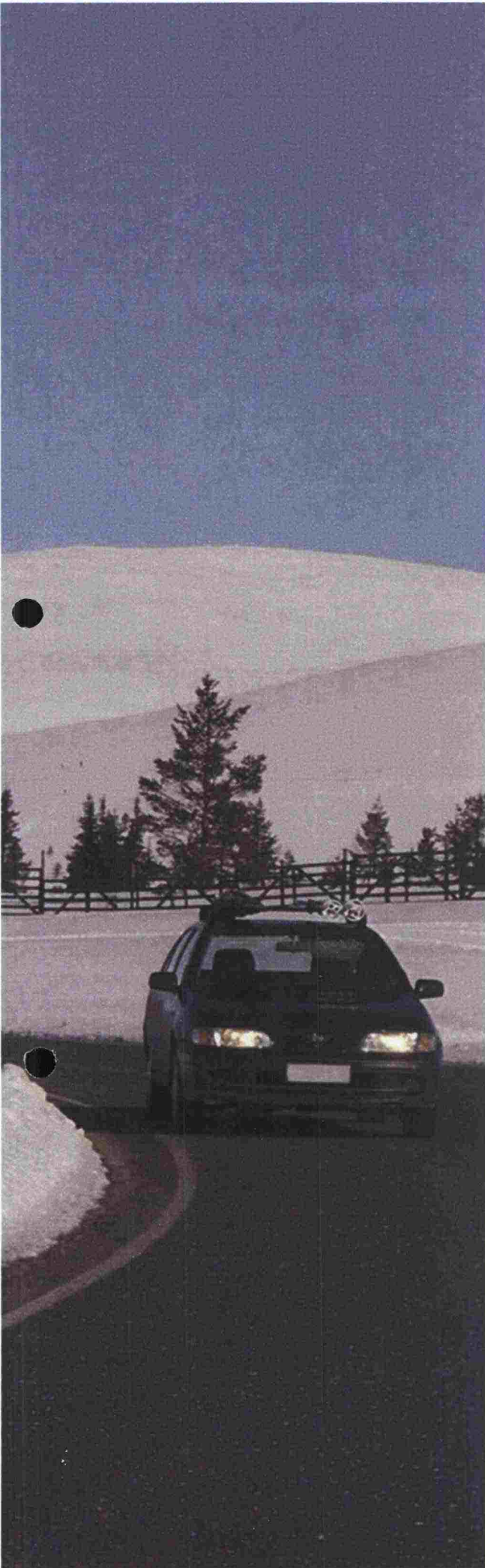


Lapin tiepiirin toimintastrategia

2009 - 2013



Lapin tiepiirin toimintastrategia

2009 - 2013

Toiminta- ja suunnitelma-asiakirjat

Tiehallinto

Rovaniemi 2009

Kannen kuva: Jorma Leskinen

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISBN 978-952-221-261-0

TIEH 1000240-v-09

TIEHALLINTO

Lapin tiepiiri

Hallituskatu 3 B

96100 Rovaniemi

Puhelin 0204 22 11

Lapin tiepiirin toimintastrategia. Rovaniemi 2009. Tiehallinto, Lapin tiepiiri. Toiminta- ja suunnitelma-asiakirjat, 61 s. + liitt. 1 s. ISBN 978-952-221-261-0, TIEH 1000240-v-09.

Asiasanat: asiakaslähtöisyys; henkilöliikenne; metsätalous; kuljetus; matkailu; yritykset; tienpito; rahoitus; talvihoito; kesähoito; kelirikko; Lapin tiepiiri
Aiheluokka: 70; 11; 01

TIIVISTELMÄ

Tässä suunnitelmassa kuvataan Lapin tiepiirin toiminnan pääperiaatteet vuosina 2009 - 2013. Suunnitelman laadinnassa on ollut tavoitteena tuoda erityisesti esille asiakasnäkökulma. Asiakastarpeita ja -hyötyjä on katsottu ensisijaisesti metsäteollisuuden puunhankinnan, henkilöliikennepalveluiden tuottajien ja peruskoululaisten sekä matkailuyritysten näkökulmasta.

Lapin tiepiirissä on maanteitä noin 9 100 km, joista 67 % on päällystetty. Liikennemäärät Lapin maanteilla ovat pieniä, liikennemäärä on alle 350 ajoneuvoa vuorokaudessa noin 65 %:lla kaikista maanteistä. Vilkkaimpia maantiet ovat Kemi-Tornion ja Rovaniemen alueilla. Lähivuosina perustienpidon rahoitus on Lapin tiepiirissä arviolta 45 milj. euroa vuodessa. Lähes 90 % perustienpidon rahoituksesta käytetään hoitoon ja ylläpitoon.

Talvihoidossa yöajan laatutaso nostetaan päiväajan tasoa vastaavaksi kaikilla valta- ja kantateilla syksystä 2009 alkaen. Muilla teillä laatutaso nousee urakoiden kilpailutusten myötä. Yöajan laatutason nosto palvelee erityisesti raskasta liikennettä ja linjaliikennettä.

Asiakkaiden tarpeita talvihoidossa pyritään huomioimaan mm. saattamalla keskeisten linja-autoreittien talvihoito tasalaatuiseksi, ottamalla mahdollisuuksien mukaan raskaalle liikenteelle ongelmallisia liittymiä täsmähoidon pariin ja lisäämällä hiekoituksen joustavuutta.

Kesähoito jatkuu pääasiassa nykyisen kaltaisena. Kuivatuksen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota myös jatkossa. Yleisten jätepisteiden sijoittamisesta taaja-asutuksen lähellä sijaitseville pysäköinti- ja levähdysalueille pyritään sopimaan kuntien kanssa.

Kelirikkokorjauskohteet suunnitellaan lähivuosina lähes kokonaan puuhoitoon näkökulmasta. Suunnitelmakauden aikana laaditaan päteiden leventämiselle ohjelma, jossa huomioidaan matkailupyöräilyn tarpeet. Lisäksi laaditaan tievalaistuksesta selvitys, jossa esitetään tievalaistuspuutteet ja tievalaistusjaksot, joilla ei enää ole perusteita valaistuksen käytölle.

Levähdys- ja pysäköintialueita kehitetään. Jatkossa levähdysalueita on selvästi vähemmän, mutta niiden varustelutaso on hyvä.

Perustienpidon rahoituksella voidaan toteuttaa vain muutama pieni parantamiskohde. Keskikokoiset rakentamishankkeet, mm. isot vesistö sillat, ovat väliinpuotoajia rahoituksessa. Ne eivät sisälly erillisrahoitettaviin valtakunnallisiin hankkeisiin eikä toisaalta perustienpidon rahoitus ole riittävä niiden toteuttamiseen. Suunnitelmakauden aikana laaditaan keskikokoisia hankkeita koskeva ohjelma, jossa esitetään hankkeiden kiireellisyysjärjestys ja suunnittelutarve.

Tiepiirissä pyritään vaikuttamaan aktiivisesti talvihoidon ennakkotiedotuksen lisäämiseen hankalista sää- ja kelioloista sekä hoitotoimenpiteiden ajoituksesta ja toteutusjärjestyksestä tiekohtaisesti.

ESIPUHE

Lapin tiepiirin toimintastrategiassa on kuvattu hoidon, ylläpidon ja rakentamisen lähtökohtia, toteutusta ja vaikutuksia. Tavoitteina on ollut tuoda esille strategisten asiakkaiden näkökulma ja kertoa tiepiirin toiminnasta mahdollisimman asiakaslähtöisellä tavalla.

Toimintastrategian laadinnasta on vastannut Jorma Leskinen. Työhön on osallistunut lisäksi laaja joukko suunnittelun ja hankinnan asiantuntijoita Lapin tiepiiristä. Konsultteina työssä ovat toimineet Aini Sarkkinen ja Päivi Annamaa Plaana Oy:stä.

Rovaniemellä marraskuussa 2009

Tiehallinto
Lapin tiepiiri
Suunnittelu

Sisältö

1	SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	11
2	TOIMINTAYMPÄRISTÖ	12
2.1	Suunnittelualue	12
2.2	Tiestö ja liikenne	14
3	ASIAKASTARPEET JA VUOROVAIKUTUS	18
3.1	Asiakastarpeiden ja -mielipiteiden selvittäminen	18
3.2	Tiehallinnon asiakasryhmittely	18
3.3	Vuorovaikutus suunnitelman laadinnan aikana	20
3.4	Suunnitelman käsittely	20
4	RAHOITUS	21
5	HOITO	24
5.1	Talvihoito	24
5.1.1	Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet	24
5.1.2	Talvihoito Lapin tiepiirin alueella nykyisin	28
5.1.3	Talvihoidon haasteita Lapissa	30
5.1.4	Talvihoidon linjaukset suunnitelmakaudelle	33
5.2	Kesähoito	34
5.2.1	Sorateiden kesähoito	34
5.2.2	Päällystettyjen teiden ja siltojen kesähoito	38
5.2.3	Viheralueiden hoito nykyisin	39
5.2.4	Kesähoidon haasteita Lapissa	39
5.2.5	Kesähoidon linjaukset suunnitelmakaudelle	40
6	YLLÄPITO	41
6.1	Sorateiden ylläpito	41
6.1.1	Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet	41
6.1.2	Sorateiden ylläpito tiepiirin alueella nykyisin	41
6.2	Päällystettyjen teiden ylläpito	42
6.2.1	Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet	42
6.2.2	Päällystettyjen teiden ylläpito tiepiirin alueella nykyisin	44
6.3	Siltojen ylläpito	47
6.3.1	Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet	47
6.3.2	Siltojen ylläpito tiepiirin alueella nykyisin	48
6.4	Varusteet ja laitteet	49
6.5	Ylläpidon haasteita Lapissa	51
6.6	Ylläpidon linjaukset suunnitelmakaudelle	52
7	RAKENTAMINEN	54

7.1	Nykytilanne	54
7.2	Haasteet	54
7.3	Linjaukset	54
8	TIEDOTTAMINEN	55
8.1	Nykytilanne	55
8.2	Haasteet	55
8.3	Linjaukset suunnitelmakaudelle	56
9	YHTEENVETO LINJAUKSISTA JA SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET	57
10	SEURANTA	59
11	LÄHTEET	60
12	LIITTEET	61

Kuvaluettelo

Kuva 1. Seutukunnat ja kunnat Lapin tiepiirin alueella (Lappi lukuina 2008).	12
Kuva 2. Lapin pääliikenneyhteydet.	13
Kuva 3. Lapin matkailun aluekartta (Lapin matkailustrategia 2007 - 2010).	14
Kuva 4. Lapin maanteiden päällysteet.	15
Kuva 5. Liikennemäärät Lapin tieverkolla.	16
Kuva 6. Keskimääräinen henkilövahinko-onnettomuusaste maanteillä vuosina 2005 - 2008 tiepiireittäin tieluokan mukaan.	17
Kuva 7. Lapin tiepiirin perustienpidon rahoitus 2003 - 2013.	21
Kuva 8. Tieverkon jako talvihoitoluokkiin (Talvihoidon toimintalinjat 2008).	25
Kuva 9. Palvelutaso eri talvihoitoluokissa.	26
Kuva 10. Talvihoitoluokitus Lapin tiepiirin alueella.	29
Kuva 11. Palvelutaso sorateilla (Sorateiden pintakunnon määrittäminen 2008).	36
Kuva 12. Soratieluokat Lapin tiepiirissä.	37
Kuva 13. Painorajoitukset päällystetyillä teillä ja sorateilla Lapin tiepiirissä 2000 - 2009.	42
Kuva 14. Päällystetyt tiet ylläpitoluokittain Lapissa.	45
Kuva 15. Valaistut teosuudet Lapin tiepiirissä.	50

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Lapin tiepiirin tiestön jakautuminen toiminnallisen luokan ja päällysteen mukaan 1.1.2009 (Tierekisteri 1.1.2009, sis. rampit ja kiertoliittymät).	15
Taulukko 2. Lapin tiepiirin perustienpidon rahoitus hoitoon ja ylläpitoon.	21
Taulukko 3. Lapin tiepiirin alueellisten rakentamishankkeiden rahoitus.	22
Taulukko 4. Lapin maantiet hoitoluokan ja toiminnallisen luokan mukaan (tierekisteri 1.1.2009).	28
Taulukko 5. Talvihiekan ja -suolan käyttö maanteillä Lapissa ja koko maassa keskimäärin.	32
Taulukko 6. Soratieluokat ja valtakunnalliset luokitusperusteet (Sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat 2008).	35
Taulukko 7. Lapin tiepiirin sorateiden jakaantuminen soratieluokkiin.	37
Taulukko 8. Yleisperiaatteet päällystetyn tiestön jaosta ylläpitoluokkiin (Päällysteiden toimintalinjat 2006).	43
Taulukko 9. Päällystettyjen teiden kuntoluokkien kuvaukset (Tieomaisuuden yhtenäinen kuntoluokitus 2005).	43
Taulukko 10. Lapin tiepiirin päällystetyt tiet ylläpitoluokittain 1.1.2009 (tierekisteri 2009).	44
Taulukko 11. Tiestön luokittelu eri tiemerkitäpöihin (v=valtatie, k=kantatie, s=seututie, y=yhdystie) (Tiemerkitöjen toimintalinjat 2006).	47
Taulukko 12. Varusteita ja laitteita Lapin tiepiirissä 2009.	49
Taulukko 13. Yhteenvedo asiakashyödyistä.	58

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Tässä suunnitelmassa kuvataan Lapin tiepiirin toiminnan pääperiaatteet vuosina 2009 - 2013.

Tienpidon suunnittelua ohjaavat tienkäyttäjien eli asiakkaiden tarpeet. Toisaalta tiepiirillä on yhteiskunnallinen vastuu tieomaisuuden hoidosta, liiketurvallisuuden edistämisestä ja hyvän elinympäristön vaalimisesta. Toimintaa ohjaavat myös lainsäädäntö, liikennepolitiikka sekä Tiehallinnon visio ja yksivuotiset tulostavoitteet.

Suunnitelman lähtökohtana ovat maanteiden hoitoa, ylläpitoa ja kehittämistä koskevat valtakunnan tason linjaukset ja Lapin tiepiirille osoitetut määräraha-kehitykset. Merkittävä osa Lapin tiepiirin määräraha-kehityksestä on sidottu pitkäaikaisiin hoito- ja ylläpitourakoihin urakkakohtaisine laatuvaatimuksineen. Lapin maakunnan kehittämistavoitteet on huomioitu tiepiirikohtaisissa linjauksissa, joiden liikkumavara valtakunnallisiin linjauksiin nähden on kuitenkin suhteellisen pieni.

Johtavana ajatuksena on ollut tuoda asiakasnäkökulma kiinteästi mukaan hoidon, ylläpidon ja rakentamisen linjausten suunnitteluun. Suunnitteluprosessiin on osallistunut henkilöitä, jotka ovat edustaneet Lapin tiepiirin tärkeimpiä asiakasryhmiä; metsäteollisuuden puunhankintaa, peruskoululaisia ja henkilöliikennepalvelujen tuottajia sekä matkailuyrityksiä. Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on painotettu asiakashyödyn näkökulmaa.

Työn tavoitteena on lisäksi ollut esittää vaihtoehtoja ja perusteltuja kysymyksiä tuotteiden välisistä painotuksista jatkossa laadittavien suunnitelmien pohjaksi. Suunnitelmaan on myös sisällytetty pohdintaa siitä, missä määrin Lapin olosuhteissa olisi tarpeen joustaa valtakunnallisista linjauksista asiakashyödyn näkökulmasta.

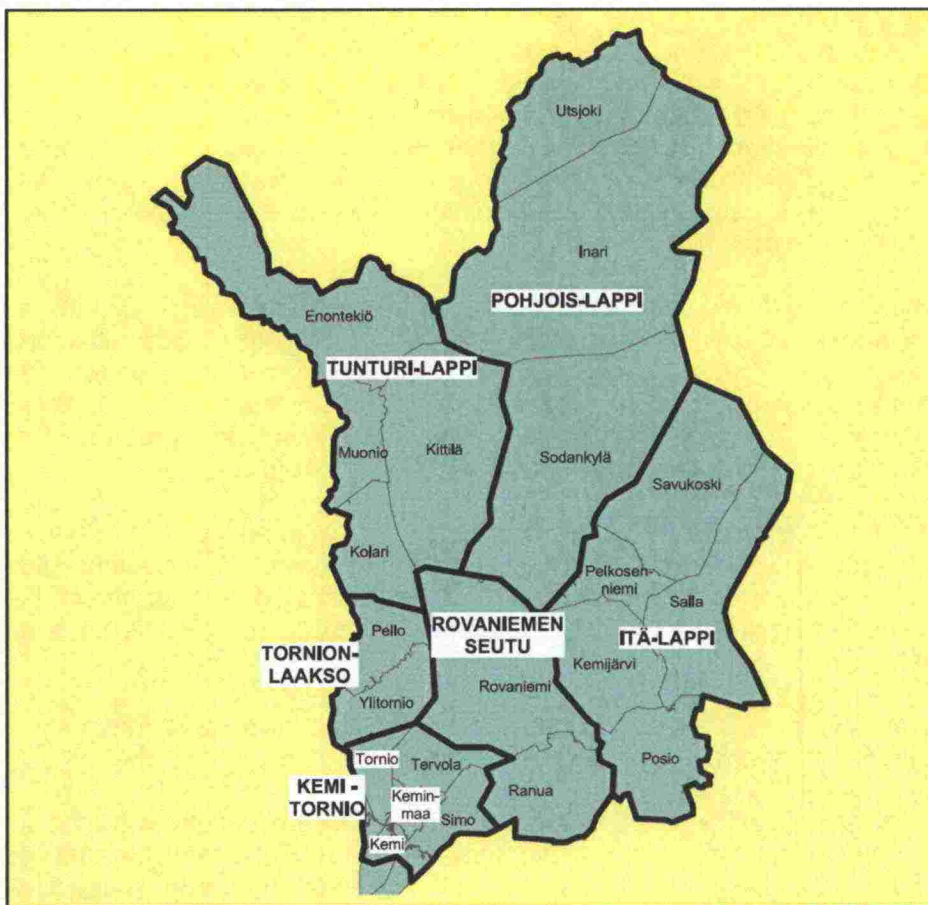
Suunnitelmaa laadittaessa on noudatettu soveltuvin osin Tiehallinnon hoito- ja ylläpitosuunnitelman laatimisohjetta (maaliskuu 2009).

Tämä suunnitelma perustuu vuonna 2009 voimassa olleeseen valtionhallinnon organisaatioon ja toimintatapaan. Vuoden 2010 alussa toteutettava aluehallintouudistus tuo maantienpidon ohjaukseen muutoksia, joiden pääpiirteet on kerrottu rahoitusta koskevassa luvussa 4.

2 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

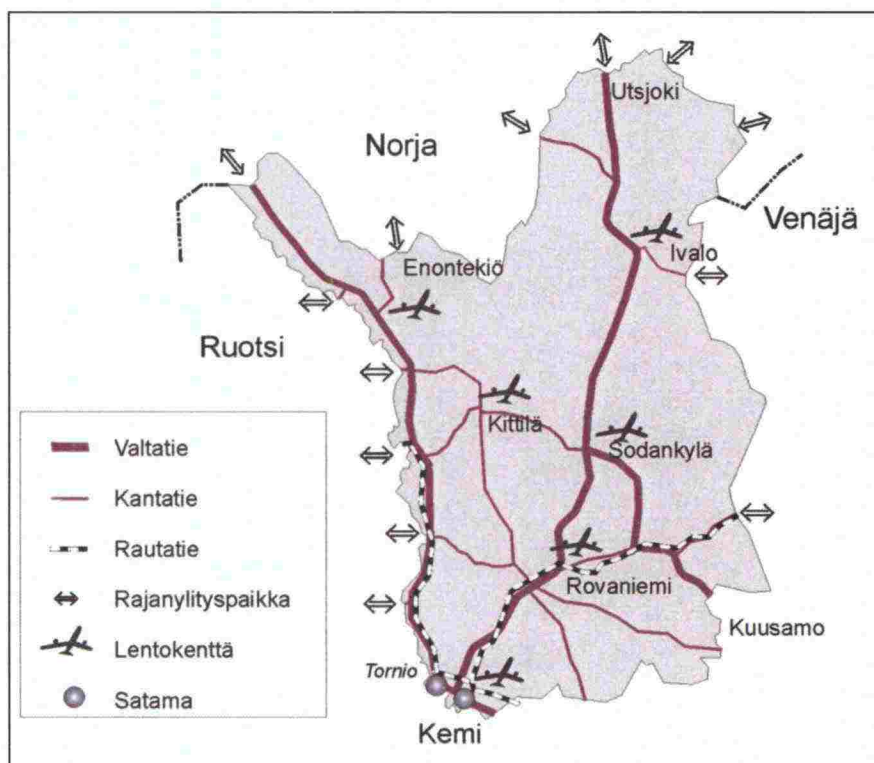
2.1 Suunnittelualue

Lapin tiepiirin alueella on kuusi seutukuntaa ja 21 kuntaa, joista neljä on kaupunkeja (kuva 1). Lapin osuus koko Suomen maapinta-alasta on 30,5 % mutta väestöstä vain 3,5 %. Väestön tiheys Lapissa on 2 asukasta/km² ja koko maassa 17 asukasta/km². Lapissa on noin 184 000 asukasta. Lapin väestö on vähentynyt 1990-luvun alkupuolelta lähtien. Ainoastaan Rovaniemen seudulla väestö on lisääntynyt.



Kuva 1. Seutukunnat ja kunnat Lapin tiepiirin alueella (Lappi lukuina 2008).

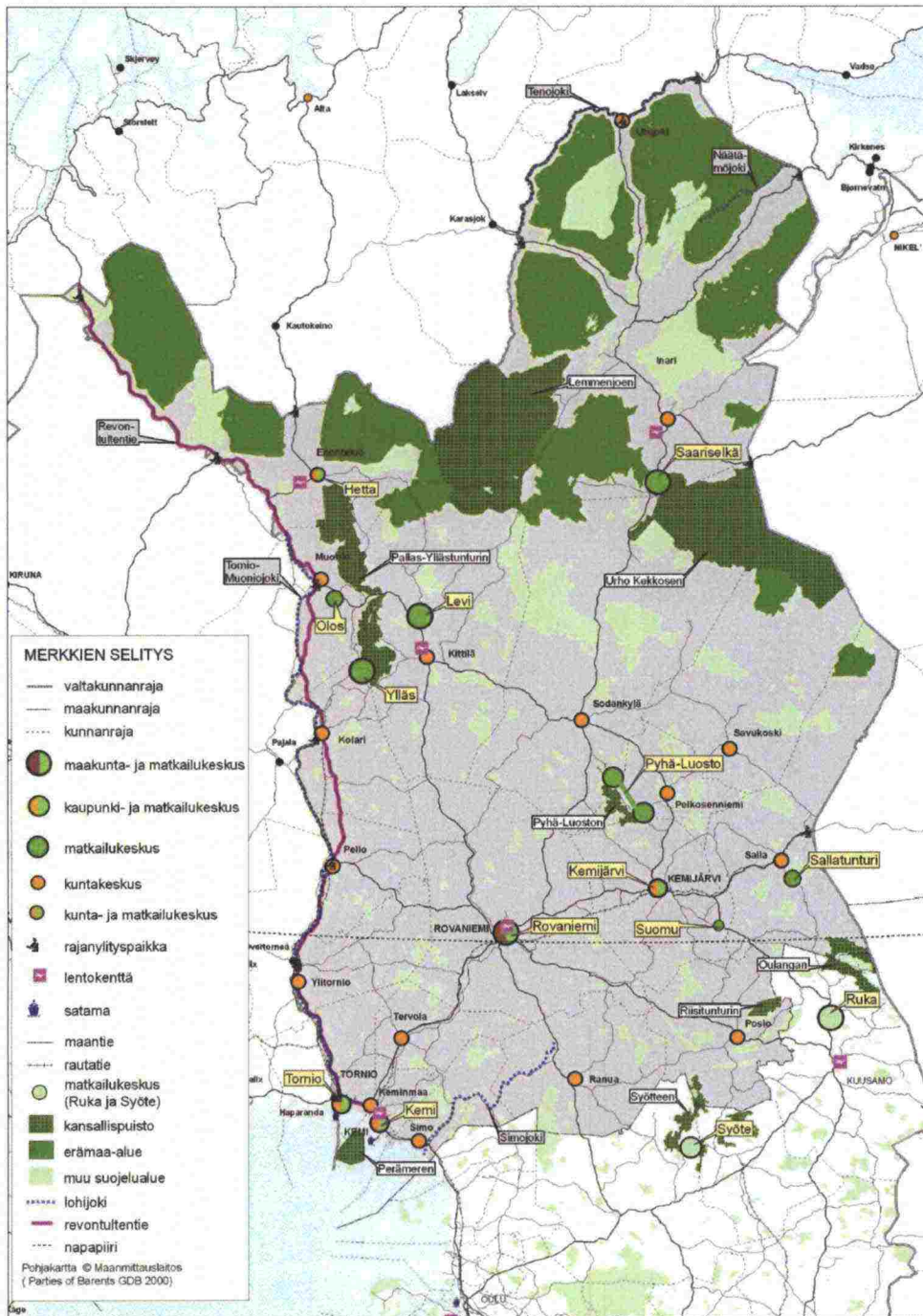
Tärkeimpiä elinkeinoelämän toimialoja ovat metsäteollisuus, metalliteollisuus, matkailu ja kaivostoiminta. Maantieverkko on erityisen tärkeä teollisuuden kuljetuksille, matkailulogistiikalle ja asukkaiden liikkumiselle. Myös naapurimaiden liikenne on Lapin maantieverkolla merkittävää. Lappi sijoittuu keskellä Barentsin aluetta ja sillä on yhteistä rajaa Ruotsin kanssa 614 km, Norjan kanssa 736 km ja Venäjän kanssa 373 km. Lapin maanteilla on yhteensä 14 rajanylityspaikkaa, joista kuusi on Ruotsiin, kuusi Norjaan ja kaksi Venäjälle. (kuva 2)



Kuva 2. Lapin pääliikenneyhteydet.

Uusien tieyhteyksien rakentamistarpeita on noussut esiin lähinnä kaivostöiden ja matkailun tarpeista. Kun Lapin maa-alasta on suojeltu eri perusteiden lähies 30 %, ei tällaisten kehittämissuunnitelmien yhteydessä voida välttyä ristiriidoilta. Kuvassa 3 on esitetty suojellut alueet ja matkailulle tärkeitä kohteita. Ympäristöön kohdistuva kuormitus on Lapissa vähäistä.

Lapin tärkeillä pohjavesialueilla sijaitsee 173 km maanteitä. Suurin osa tärkeistä pohjavesialueista sijaitsee tieverkolla, jolla suolaa käytetään vain pieniä määriä hiekoitushiekan seassa eikä tienpito muodosta riskiä pohjavedelle. Ilmastomuutoksen etenemisen myötä liukkauden torjunnan tarve ja sitä kautta suolan käyttö pääteillä voi tulevaisuudessa lisääntyä. Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttama pohjavesiriski on suurin Ajoksen satamatien varrella sijaitsevalla pohjavesialueella Kemissä.



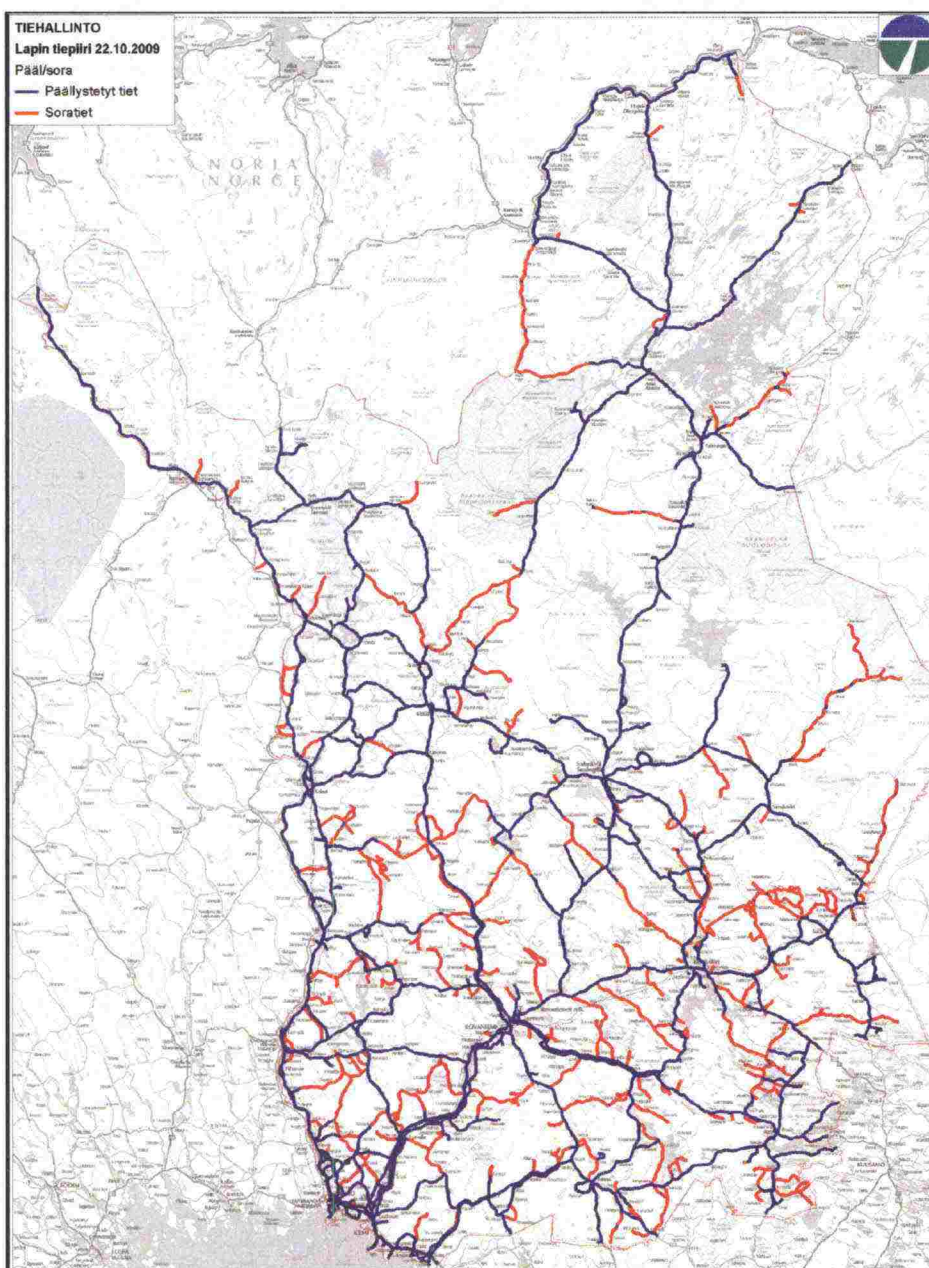
Kuva 3. Lapin matkailun aluekartta (Lapin matkailustrategia 2007 - 2010).

2.2 Tiestö ja liikenne

Lapin tiepiirissä on yhteensä noin 9 100 km maanteitä, joista 67 % on päällystetty. Taulukosta 1 selviää maanteiden määrä päällysteen ja toiminnallisissa luokan mukaan. Maanteiden päällysteet on esitetty kuvassa 4 ja liikennemäärät kuvassa 5.

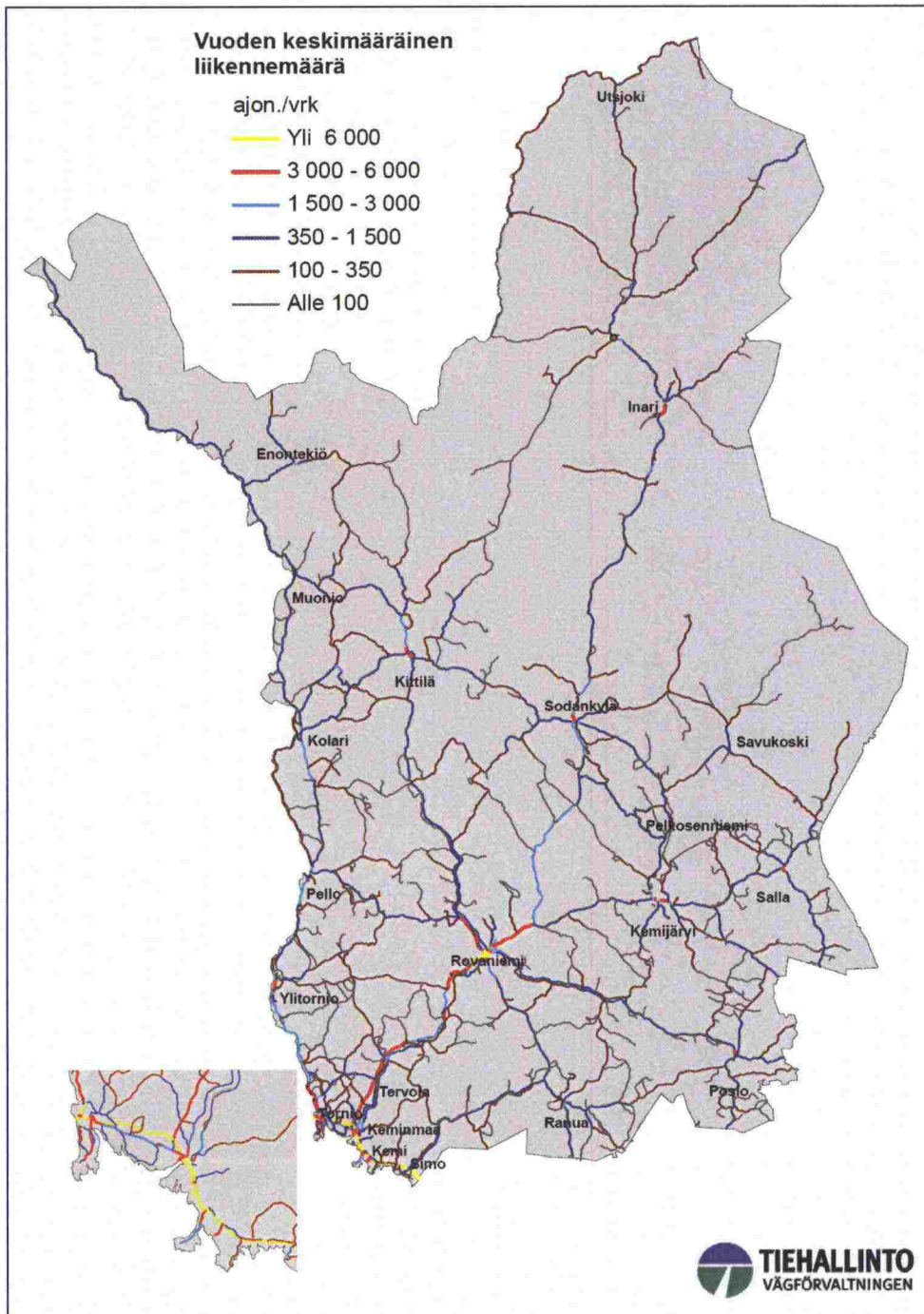
Taulukko 1. Lapin tiepiirin tiestön jakautuminen toiminnallisen luokan ja päällysteen mukaan 1.1.2009 (Tierekisteri 1.1.2009, sis. rampit ja kiertoliittymät).

	Tien toiminnallinen luokka					Yhteensä	
	Valtatie [km]	Kantatie [km]	Seututie [km]	Yhdystie [km]	Yhteensä [km]	[%]	
Päällystetyt tiet	1 290	1 023	1 922	1 903	6 138	67 %	
Soratiet			221	2 745	2 966	33 %	
Yhteensä	1 290	1 023	2 143	4 648	9 104	100 %	
%	14 %	11 %	24 %	51 %	100 %		



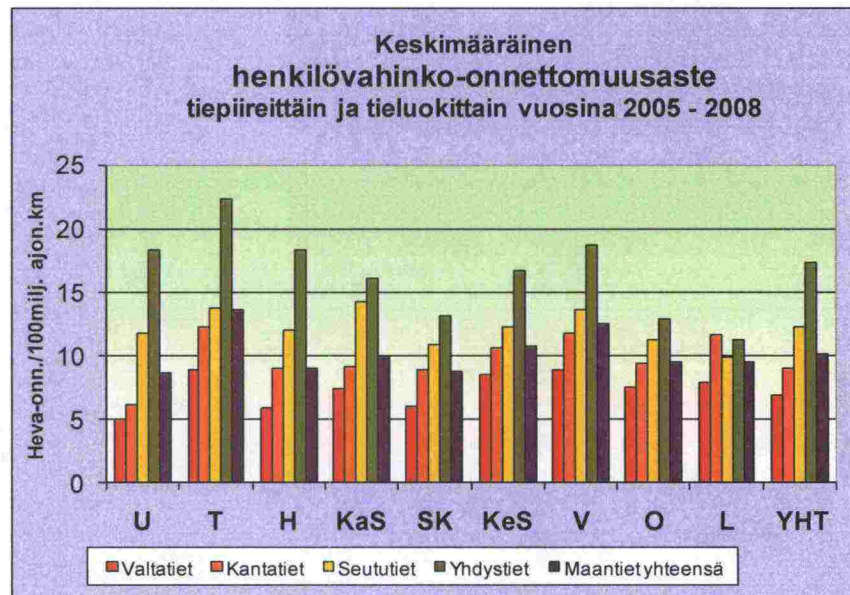
Kuva 4. Lapin maanteiden päällysteet.

Liikennemäärät Lapin maanteillä ovat pieniä. Liikennemäärä on alle 350 ajoneuvoa vuorokaudessa noin 65 %:lla kaikista maanteistä. Vilkkaimpia maantiet ovat Kemi-Tornion ja Rovaniemen alueilla.



Kuva 5. Liikennemäärät Lapin tieverkolla.

Liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu Lapin maanteillä selvästi vähemmän kuin koko maassa keskimäärin. Henkilövahinko-onnettomuudet suhteutettuna liikennemääriin eivät kuitenkaan oleellisesti poikkea koko maan keskitasosta. Erot tieluokkien henkilövahinko-onnettomuusasteissa ovat samantapaiset kuin muissa tiepiireissä lukuun ottamatta kantateitä (kuva 6). Lapissa kantatie on muista poiketen onnettomuusherkin tieluokka onnettomuusasteella mitattuna.



Kuva 6. Keskimääräinen henkilövahinko-onnettomuusaste maanteillä vuosina 2005 - 2008 tiepiireittäin tieluokan mukaan.

3 ASIAKASTARPEET JA VUOROVAIKUTUS

3.1 Asiakastarpeiden ja -mielipiteiden selvittäminen

Tiehallinto ja tiepiiri keräävät tietoa asiakastarpeista monilla eri tavoilla. Tietolähteitä ovat mm.

- suunnitelmat ja selvitykset kuten esimerkiksi liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmat
- sidosryhmäyhteistyö
- asiakastutkimukset kuten tienkäyttäjätyytyväisyys- ja asiakasryhmäkohtaiset tutkimukset
- asiakkaiden yhteydenotot ja palautteet
- palveluntuottajien kanssa tehtävä yhteistyö.

Lapin maakuntasuunnitelma ja -ohjelma, joiden laadintaan tiepiiri osallistuu, luovat strategiset puitteet maakunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeista lähtien.

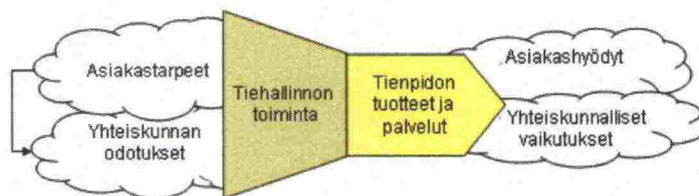
Vuorovaikutus on jatkuvaa Lapin ja koko Barentsin alueen toimijoiden kanssa. Yhteistyötä tehdään ja tietoja vaihdetaan pysyvissä yhteistyöryhmissä, seminaareissa ja tapaamisissa. Lapin tiepiirin pysyviä työryhmiä ovat tielikennetyöryhmä ja matkailutyöryhmä. Tärkeitä sidosryhmätahoja ovat eri elinkeinoelämän alat ja viranomaisista mm. poliisi, pelastusviranomaiset, ympäristökeskukset ja kunnat. Liikenneturvallisuustyö on yksi esimerkki laajamittaisesta yhteistyöstä, jota tehdään Lapin kuntien ja muiden toimijoiden lisäksi koko Barentsin alueen viranomaisten kanssa. Tieympäristön esteettömyyttä pyritään edistämään yhteistyössä eri vammaisjärjestöjen kanssa.

Valtakunnallinen tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus tehdään erikseen talvikautta ja erikseen kesäkautta koskevana. Talvitutkimus tehdään vuosittain ja kesätutkimus yleensä joka toinen vuosi. Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa tietoa yksityishenkilöiden ja raskaan liikenteen edustajien maanteihin liittyvistä kokemuksista ja mielipiteistä. Tutkimus tuottaa tietoa valtakunnan tasolla sekä tiepiirikohtaisesti. Talven osalta yksityisautoilijoiden tuloksia saadaan myös alueurakkakohtaisesti.

Tienkäyttäjän linja vastaanottaa puhelimitse tulevia ilmoituksia teiden kunnosta ja liikennettä hankaloittavista teiosista. Lapin tiepiiriä koskevia palautteita tulee vuosittain 4000 - 5000 kappaletta. Lisäksi asiakasyhteydenottoja tulee suoraan tiepiiriin ja palveluntuottajille.

3.2 Tiehallinnon asiakasryhmittely

Tiehallinnon vision mukaisesti toiminta perustuu kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Tiehallinnon toiminta on asiakastarpeiden ja yhteiskunnan odotusten yhdistämistä tienpidon tuotteiksi ja palveluiksi asiakashyötyjen ja muiden yhteiskunnallisten vaikutusten aikaansaamiseksi.



Tiehallinnon asiakaskunta on hyvin laaja. Käytännössä koko kansa ja elinkeinoelämä ovat asiakkaita. Vuorovaikutteisen asiakastyön helpottamiseksi Tiehallinto on jakanut asiakkaansa kolmeen pääryhmään:

- strategiset asiakkaat
- erityistarveasiakkaat
- peruspalveluasiakkaat.

Kaikissa ryhmissä on edustettuna sekä kansalaiset että elinkeinoelämä.

Strategisen asiakkaan merkitys yhteiskunnallisen vaikuttavuuden kannalta on erittäin suuri. Strategisten asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen ja niiden huomioon ottaminen tyydyttää laajalti myös muiden asiakasryhmien tarpeita.

Erylystarveasiakkaalla on tärkeä mutta melko kapea tarve Tiehallintoa kohtaan. Erylystarveasiakkaan tarpeen täyttäminen ei välttämättä merkittävästi palvele muiden asiakasryhmien tarpeita.

Peruspalveluasiakkaita ovat ne kansalaiset ja elinkeinoelämän toimijat, jotka eivät kuulu strategiseen tai erityistarveasiakasryhmään.



Oleellinen tieto koko asiakaskentän tarpeista välittyy strategisten asiakkaiden kautta. Erylystarveasiakkaan tarve kohdistuu esimerkiksi rajattuun alueeseen tai tiettyyn tienpidon tuotteeseen ja huomioidaan tapauskohtaisesti.

3.3 Vuorovaikutus suunnitelman laadinnan aikana

Vuorovaikutus asiakasryhmien kanssa

Tässä työssä asiakastarpeita katsotaan ensisijaisesti metsäteollisuuden puunhankinnan, henkilöliikennepalveluiden tuottajien ja peruskoululaisten sekä matkailuyritysten näkökulmasta. Lapissa näiden asiakasryhmien kautta tulevat myös muiden strategisten asiakasryhmien (työmatkalaiset, ulkomaankauppa ja tavarankuljetuspalveluiden tuottajat) tarpeet huomioiduksi.

Lapissa ei esiinny sellaisia työmatkaliikenteen ruuhkia, jotka olisi syytä huomioida maanteillä. Ruuhkat ovat lyhytaikaisia ja keskittyvät pääosin katuverkolle. Suomen ulkomaankaupan kuljetukset kohdistuvat päätieverkolle eikä niiden osalta ole Lapissa erityisiä ongelmia, jotka eivät muutoin tulisi esille. Tavarankuljetusten tarpeet tulevat riittävästi esille puukuljetusten tarkastelujen kautta.

Metsäteollisuuden puunhankintaa on tämän suunnitelman laadinnassa edustanut työryhmä, johon on kuulunut edustajia Lapin Metsäkeskuksesta (metsäalan viranomaistaho); Metsähallituksesta ja Pohjois-Suomen Metsänomistajien liitosta (metsänomistajatahoja); Stora Ensosta, Metsä-Botniasta ja Metsäliitosta (suurimpia metsäteollisuusyrityksiä) sekä kaksi puunkuljetusyritysten edustajaa.

Työhön on osallistunut lisäksi Lapin tiepiirin tieliikennetyöryhmä, jossa ovat edustettuina peruskoulut, Linja-autoliitto, matkailuyritykset, tavarankuljetuspalvelujen tuottajat, ulkomaankauppa, liikenneyrittäjien liitto, maakuntaliitto, Liikenneturva ja poliisi.

Kumpikin työryhmä kokoontui heti työn alkuvaiheessa. Kokousten pohjamateriaalina oli suunnittelijoiden näkemys valittujen asiakasryhmien tienpitoon kohdistuvista tarpeista ja niiden kohdistumisesta eri tuotteille (hoito, ylläpito, rakentaminen, muu) ja eri tienosille. Työryhmät kommentoivat aineistoa ja esittivät oman näkemyksensä tarvittavien toimenpiteiden tärkeydestä. Työryhmien palaute huomioitiin suunnittelussa. Työryhmien palautetta on käsitelty jäljempänä tuotekohtaisissa tarkasteluissa.

Työryhmät saivat kommentoitavakseen raporttiluonnoksen. Työryhmän jäseniltä saatiin myös arvioita suunnitelman vaikutuksista eri asiakasryhmien kannalta.

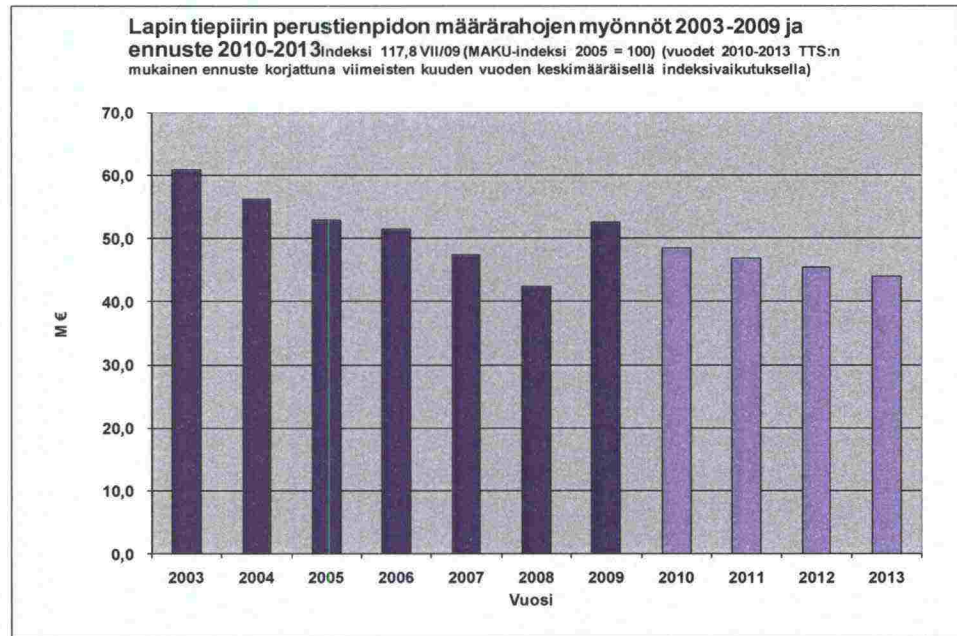
3.4 Suunnitelman käsittely

Suunnitelma viedään tiepiirin johtoryhmän käsittelyyn. Johtoryhmä päättää suunnitelman hyväksymisestä, jonka jälkeen suunnitelmasta informoidaan laajemmin tiepiirissä.

Suunnitelmaa käsitellään sidosryhmien tapaamisessa vuoden 2010 alkupuolella. Siellä saatavat kommentit huomioidaan suunnitelman seuraavassa päivityksessä.

4 RAHOITUS

Lapin tiepiirin rahoitus koostuu pääosin valtion talousarvion mukaisesta perustienpidon rahoituksesta. Perustienpidon vuosirahoitus on reaaliarvoltaan laskenut viime vuoteen saakka maarakennusalan kustannusten nousun vuoksi. Rahoituksen selvä korotus v. 2009 johtuu kaivoshankkeisiin liittyvien teiden erillisrahoituksesta ja valtion infraan suunnatusta elvytyspaketista. Kuvassa 7 on esitetty perustienpidon rahoituksen toteutunut kehitys ja arvio lähivuosien rahoituksesta.



Kuva 7. Lapin tiepiirin perustienpidon rahoitus 2003 - 2013.

Perustienpito sisältää tiestön päivittäisen hoidon ja ylläpidon, loppuun käytettyjen rakenteiden korvaamisen, liikenteen ohjauksen ja pienet tiestön parantamiset. Maantieverkon isoja kehittämishankkeita valtio rahoittaa erikseen talousarviossaan.

Perustienpidon vuosittaisista määrärahoista hoitoon sekä ylläpitoon ja peruskorjauksiin osoitetut määrärahat on esitetty taulukossa 2. Kahtena viime vuotena määrärahat ovat nousseet.

Taulukko 2. Lapin tiepiirin perustienpidon rahoitus hoitoon ja ylläpitoon.

	2005 [M€/v]	2006 [M€/v]	2007 [M€/v]	2008 [M€/v]	2009 [M€/v]
Hoito	16,2	16,4	16,8	18,1	19,3
Ylläpito ja peruskorjaukset	17,7	18,6	16,7	20,2	21,6

Perustienpidon määräraha alueellisiin rakentamishankkeisiin on vaihdellut viitenä viime vuotena 0,9 milj. eurosta 9,6 milj. euroon (taulukko 3). Huippuvuosi 2009 on hyvin poikkeuksellinen aikaisempiin vuosiin verrattuna. Ulkopuolisia rahoituskanavia ovat olleet EU:n aluekehitysrahasto ja työllisyysrahoitus. Lisäksi kunnat ja elinkeinoelämä ovat osallistuneet tärkeiksi katsomiensa tihankkeiden toteuttamiseen.

Taulukko 3. Lapin tiepiirin alueellisten rakentamishankkeiden rahoitus.

	2005 [M€/v]	2006 [M€/v]	2007 [M€/v]	2008 [M€/v]	2009 [M€/v]
Perustienpito	3,6	4,6	0,9	2,9	9,6
Ulkopuolinen rahoitus					
EU-rahoitus	2,3	3,0	0,4	0,5	1,0
TE-keskuksen rahoitus	1,2	1,1	0,1	0,5	2,5
Muu ulkopuolinen (kunnat ym.)	0,3	0,2	1,3	1,4	0,5
Ulkopuolinen rahoitus yht.	3,8	4,3	1,8	2,4	4,0

Määrärahojen ohjaamisvälineet

Määrärahojen suuntaamista ohjaavat hallituskausittain tehtävä valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko (laadittiin ensimmäisen kerran v. 2008), liikenne- ja viestintäministeriön vuosittaiset tulostavoitteet Tiehallinnolle ja useat Tiehallinnon valtakunnalliset toimintalinjat.

Liikennepoliittinen selonteko konkretisoituu suunnitelmakaudella mm. määrärahojen suuntaamisena puuhuollon turvaamista tukeviin tienpitotoimiin. Lapin tiepiiri saa raakapuu kuljetusten kannalta tärkeiden teiden kunnostamiseen lisärahoitusta yhteensä 7,9 milj. euroa vuosina 2008 - 2012.

Tulostavoitteita Tiehallinnolle asetetaan mm. maanteiden, siltojen ja kevyen liikenteen väylien huonokuntoisten osuuksien enimmäismäärälle, tienkäyttäjättyytyvyydelle ja henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemälle.

Tienpidon laadun yhtenäistämiseksi Tiehallinto on laatinut tienpitotoimia ohjaavia toimintalinjauksia, joita ovat esimerkiksi

- talvihoidon toimintalinjat
- sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat
- päällysteiden ylläpidon toimintalinjat.

Toimintalinjoja käsitellään tarkemmin jäljempänä tässä raportissa.

Asiakkaiden tarpeet ohjaavat entistä enemmän tienpitoa ja sen suuntaamista. Tiehallinto suunnittelee tuotteensa ja palvelunsa ensisijaisesti strategisten ja erityistarveasiakkaiden kautta niin, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita. Asiakasnäkökulma on mukana Tiehallinnon toimintalinjauksissa.

Perustienpidon rahoituksesta 45 % on sidottu pitkäkestoiisiin hoidon ja ylläpidon sopimuksiin, jotka ovat indeksisidonnaisia. Liikkumavara määrärahojen käytössä on siis rajattu ja pienenee kustannustason noustessa.

Maanteiden tienpidon ohjaukseen tulee muutoksia, kun **laaja aluehallinto-uudistus** toteutetaan Suomessa 1.1.2010. Uudistuksessa lääninhallitukset, työ- ja elinkeinokeskukset, alueelliset ympäristökeskukset, ympäristölupavirastot, tiepiirit ja työsuojelupiirien työsuojelutoimistot lakkautetaan ja niiden tehtävät kootaan ja uudelleen organisoidaan kahteen uuteen viranomaiseen, aluehallintovirastoon (AVI) ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY). Uudistuksen myötä Tiehallinnon tiepiirit siirtyvät osaksi ELYjä, joiden tehtävänä on edistää alueellista kehittämistä.

ELYjen strategia-asiakirja on uusi ohjauksen väline. Asiakirjassa on ministeriöiden ja ELYjä ohjaavien keskushallinnon viranomaisten yhteistyössä muodostama näkemys siitä, miten valtakunnalliset tavoitteet sovelletaan alueelliseen toimintaan. Strategia-asiakirja laaditaan hallituskaudeksi ja tarkistetaan yksityiskohdiltaan vuosittain. Kesäkuussa 2009 julkaistu ensimmäinen strategia-asiakirja on voimassa 31.5.2011 saakka.

Strateginen tulossopimus laaditaan jokaiselle ELYlle hallituskaudeksi ja sitä tarkennetaan vuosittain. Tulossopimuksessa määritellään kullekin keskukselle painopisteet, keskeiset toimintalinjat, yhteistyökysymykset ja yleiset tavoitteet sekä määräraha-kehitykset. Strategisen tulossopimuksen lisäksi ohjaava ministeriö tai keskusvirasto voi halutessaan tehdä ELYn kanssa **toiminnallisen tulossopimuksen**. Siinä sovitaan sektorikohtaisista yksityiskohtaisemmista painopisteistä, linjauksista ja tulostavoitteista sekä sektori-kohtaisten määrärahojen kohdentamisesta.

Toimintaympäristön haasteista johdetut **strategiset tavoitteet 2010 – 2011** ELYille ovat

- alueellisen kilpailukyvyyn ja väestön hyvinvoinnin edistäminen,
- ilmastonmuutoksen hillintä ja kestävä kehityksen edistäminen ja
- ELYjen toiminnan kehittäminen.

Strategia-asiakirjan tavoitteita toteutetaan valtiontalouden kehysten ja talousarvion puitteissa. Valtion talousarviossa eri ministeriöiden pääluokassa olevia **substanssimäärärahoja suunnataan** kokonaan tai osittain ELYjen kautta voimassa olevan lainsäädännön, hallinnonalan strategisten linjausten ja erilaisten ohjelmien perusteella.

ELYjen toiminnassa painotetaan asiakaslähtöisyyttä ja yhteistyötä maakunnan liittojen ja muiden sidosryhmien kanssa. Ensimmäisellä strategiakaudella **laaditaan yhteinen asiakasryhmittely**, johon kaikkien ELYjen asiakaslähtöinen toiminta perustuu. Maakunnan liitot osallistuvat ELYjen strategisten tulossopimusten valmisteluun sekä niitä koskeviin neuvotteluihin.

Tätä raporttia laadittaessa Lapin ELYn ensimmäinen strateginen tulossopimus oli työn alla eikä tulevan Liikenneviraston kanssa todennäköisesti tehtävästä toiminnallisesta tulossopimuksesta vuodelle 2010 ollut vielä tietoa. Liikenne- ja viestintäministeriö on kuitenkin jo alustavasti asettanut Liikennevirastolle toiminnalliset tavoitteet, jotka on kirjattu vuoden 2010 talousarvioehdotukseen.

5 HOITO

5.1 Talvihoito

5.1.1 Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Tiestön talvihoitoa ohjataan talvihoidon toimintalinjoilla, jotka ovat osa tienpidon strategista suunnittelua. Toimintalinjoilla määritellään tiestön palvelutaso talviaikaan ja määritetään keskeiset laatuvaatimukset mm. tiestön lumisuuden liukkauden ja tasaisuuden osalta.

Talvihoitoluokitus/palvelutaso

Koko maassa käytetään yhtenäistä tiestön talvihoitoluokitusta. Palvelutaso määräytyy tien liikennemäärän, liikenteen koostumuksen, toiminnallisen luokan ja alueen ilmaston mukaan.

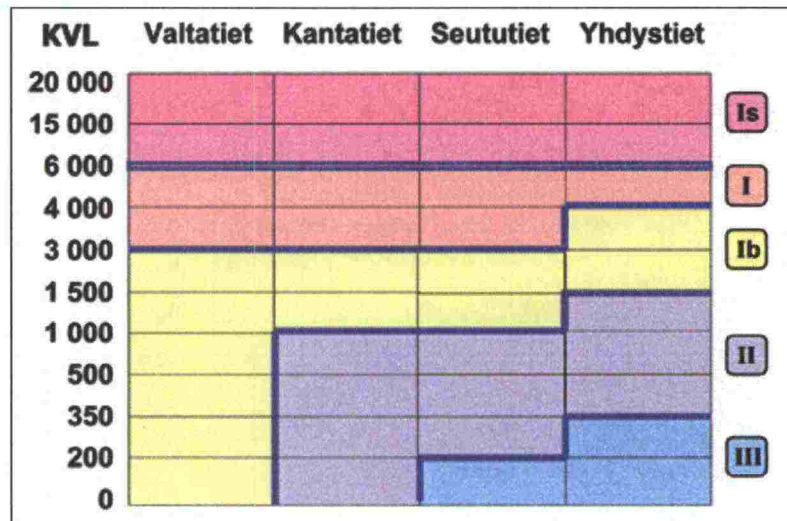
Tieverkko on jaettu viiteen varsinaiseen hoitoluokkaan (Ia, I, Ib, II, III), joiden lisäksi on luokkaa Ib vastaava taajamien hoitoluokka TIb. Kullakin luokalla on toisistaan poikkeava palvelutaso ja laatuvaatimukset. Tieluokat päätetään yhteysväleittäin niin, että ne toimivat tienkäyttäjän kannalta selkeästi eivätkä laatuero aiheuta yllätystä.

Tien hoitoluokkaa päätettäessä otetaan huomioon luokkakriteerien (kuva 8) lisäksi paikalliset olosuhteet, liikenteen luonne, koostumus ja laadullinen kytkentä kunnan tieverkon palvelutasoon. Tien nopeustaso ja talvihoidon taso sovitetaan yhteen.

Kriteerejä korkeammalle hoitoluokalle ovat

- raskaan liikenteen määrä on suuri
- tiellä on selvästi keskimääräistä enemmän vientikuljetuksia, transito-liikennettä, vaarallisten aineiden kuljetuksia, erikoiskuljetuksia, säännöllistä linja-autoliikennettä tai koulutaksiliikennettä
- tien geometria on päätieverkolla sellainen, että turvallinen liikkuminen edellyttää tehostettua talvihoitoa.

Kriteerinä alemmalle hoitoluokalle on liikennelaskentojen jälkeen vähentynyt tai selkeästi vähenemässä oleva liikkumistarve. Hoidon tehokkaan ja taloudellisen toteutuksen vuoksi voidaan hoitoluokkaa laskea ohjeellisesta luokasta.



Kuva 8. Tieverkon jako talvihoitoluokkiin (Talvihoidon toimintalinjat 2008).

Talvihoidon toimintalinjojen 2008 luokitus poikkeaa aikaisemmista toimintalinjoista seututeiden osalta. Niissä liikennemäärät 3 000 - 4 000 on nostettu Ib-luokasta I-luokkaan ja liikennemäärät 1 000 - 1 500 II-luokasta Ib-luokkaan.

Kevyen liikenteen väylät jaetaan kahteen hoitoluokkaan (K1 ja K2) yhteysväleinä. Näin eri väylien toimenpiteet voidaan ajoittaa niin, että ne mahdollisimman hyvin palvelevat väylien liikennettä, erityisesti työmatkaliikennettä, yhteyksiä joukkoliikenteeseen, kouluihin, päiväkotihin ja palveluihin.

Kuvassa 9 on esitetty palvelutaso eri talvihoitoluokissa ja liitteessä 1 on lisäksi esitetty keskeiset laatuvaatimukset ajoradan kitkalle, lumisuudelle ja tasaisuudelle sekä toimenpideajat eri hoitoluokissa. Uudet laatuvaatimukset otetaan käyttöön urakoiden kilpailutusten yhteydessä.

Hoitoluokka Ia

Tie on pääosin paljas. Keski- ja Pohjois-Suomessa sekä maan eteläosassa kylminä ajanjaksoina tiellä voi olla jonkin verran pitkittäisiä ohuita polannekaistoja, jotka eivät erityisesti vaikuta ajamiseen. Pitkinä pakkaskausina, jolloin suoletus ei ole mahdollista, voi tien pinta olla osittain jäinen. Liukkaus torjutaan pääsääntöisesti ennakoivilla toimenpiteillä.

**Hoitoluokka I**

Tie on suurimman osan ajasta paljas tai siinä voi esiintyä kapeita, matalia polannekaistoja ajokaistojen ja ajourien välissä. Sään muutostilanteissa ja yöaikaan tiellä voi olla lievästi liukkautta. Liukkauden ongelmatilanteet pyritään estämään ennakoivasti liukkauden torjunnalla.

**Hoitoluokka Ib**

Tie hoidetaan korkeatasoisesti, mutta pääosin ilman suoletusta. Tien pinta on liikennemäärästä ja säästä riippuen osittain urautunut. Tiellä on normaalitilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Risteyksialueet, mäet ja kaarteet hiekoitetaan niin, että normaali liikkuminen on turvallista. Tie hiekoitetaan kokonaan ongelmallisimmilla keleillä. Vaikeissa säätilanteissa, esimerkiksi sään äkillisestä lauhetuessa tai heti lumisateiden jälkeen liikenteeltä edellytetään varovaisuutta.

**Hoitoluokka II**

Tien pinta on pääosin polannepintainen ja polanne voi olla osittain urautunut. Tiellä on normaalitilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Risteyksialueet, mäet ja kaarteet hiekoitetaan niin, että normaali liikkuminen on turvallista. Tie hiekoitetaan kokonaan ongelmallisimmilla keleillä. Vaikeissa säätilanteissa, esimerkiksi sään äkillisestä lauhetuessa tai heti lumisateiden jälkeen liikenteeltä edellytetään varovaisuutta.

**Hoitoluokka III**

Tiestö on pääosan alkaa polannepintainen ja paikoin voi olla uria. Pakkaskaleilla ajo-olosuhteet ovat pääosin tyydyttävät, mutta saattavat paikoin vaihdella. Sään muuttuessa keli voi olla useiden tuntien ajan ongelmallinen, jolloin ajaminen vaatii erityistä varovaisuutta.

**Hoitoluokka TIb (eräät taajamatiet)**

Tiestö on sydäntalven aikaan polannepintainen. Laatu on vastaavan tasoinen kuin Ib-tiellä, mutta tiellä voi olla syvemmät polanneurat, jotka eivät alhaisen nopeusrajoituksen takia aiheuta ongelmia liikenteelle.

Kevyen liikenteen väylät**Hoitoluokka K1**

Väylä on hoidettu aamuisin ennen työhönmenoliikennettä ja palvelee iltaisin ja viikonloppuisin hyvin hoidettuna vapaa-ajan liikkumista. Hoitotaso mahdollistaa hyvin pyöräilyn sekä lastenvaunu-, rullatuoli- ja rollaattoriliikenteen.

Hoitoluokka K2

Väyillä on yleensä myös jonkin verran työmatkaliikennettä. Laatutaso hoitotoimenpiteiden jälkeen sama kuin K1-väyillä, mutta myöhäisempien hoitotoimien johdosta laatutaso vaihtelee.

Kuva 9. Palvelutaso eri talvihoitoluokissa.

Täsmähoito

Asiakkaiden erityistarpeiden vuoksi hoitotapaa, sen ajoitusta tai laatua voidaan muuttaa paikallisesti ilman, että hoitoluokkaa muutetaan. Tällaisia täsmähoitokohteita määritellään vain rajattu määrä. Täsmähoitokohteissa on voimassa valtakunnallisista laatuvaatimuksista poikkeavat vaatimukset. Täsmähoitokohteet kirjataan alueurakan työkohtaisiin tarkennuksiin.

Täsmähoitokohteiden määrittelyssä noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Liikenne määrältään tai ajoneuvojakautumaltaan poikkeaa tietyllä tieosalla tai yhteysväliillä rajatun aikaa niin paljon normaalista, että se edellyttää laadun muuttamista. Tällaisia tilanteita ovat mm. erikoiskuljetukset, väkirikkaat massatapahtumat ja liikuntakeskusten ruuhkahuiput.
- Liikenteen poikkeava aikajakauma edellyttää hoidon aikatauluun vaikuttavan muutoksen.
- Liikenteen poikkeava tai dominoiva suunta edellyttää hoidon toteutusta poikkeavassa järjestyksessä.

Juhlapyhälaatu

Hoitotasoa nostetaan ajankohtina, jolloin tiestöllä on normaalia selvästi enemmän liikennettä ja liikenne poikkeaa tavanomaisesta. Tällaisia ajankoh-
tia ovat joulukuusi, vuodenvaihe, pääsiäinen ja hiihtolomaviikkojen liikennehuiput. Täsmähoito kohdentuu näiden ajanjaksojen meno- ja paluuliikenteeseen tärkeimmillä matkailuliikenteen reiteillä. Tämä ns. juhlapyhälaatu tarkoittaa tiettyjen normaalien toimenpiteiden toteuttamista ennakkoon ennen liikenteen huippua ja hyvää hoitovalmiutta sään muutostilanteiden varalle. Juhlapyhälaadun kattamat tieosuudet kirjataan alueurakoiden työkohtaisiin tarkennuksiin.

Poikkeukselliset sääolot

Poikkeuksellisia sääoloja (esimerkiksi pitkäkestoinen, yhtäjaksoinen ja runsas lumisade tai yllättävä vesisade) esiintyy keskimäärin muutaman kerran vuodessa. Poikkeuksellisissa olosuhteissa varmistetaan liikenteen turvallisuus sekä kohtuullinen toimivuus keskeisimmillä väylillä erityisesti raskaan liikenteen kannalta. Muilla teillä poikkeuksellisissa olosuhteissa ei voida tarjota laatuvaatimusten mukaista palvelutasoa. Tiepiiri priorisoi tieverkon poikkeuksellisten sääolojen näkökulmasta.

Toimintalinjoihin tehdyt muutokset

Edellä on kuvattu vuonna 2008 uudistettuja talvihoidon toimintalinjoja. Käynnissä olevat alueurakkasopimukset perustuvat aiempiin toimintalinjoihin. Keskeisimmät muutokset uusituissa toimintalinjoissa ovat seuraavat:

- Viikkaimmilla ja ruuhkaisimmilla tiejaksoilla talvikeli ei juurikaan saa aiheuttaa merkittäviä lisäviiveitä liikenteeseen.
- Yöajan palvelutaso, joka aiemmin oli alhaisempi kuin päiväajan palvelutaso, nostetaan samalle tasolle päiväajan kanssa kaikissa hoitoluokissa.
- Parannetaan ajo-olosuhteita alemmalla tieverkolla asiakkaiden toimimaan suuntaan tiukentamalla tasaisuusvaatimusta.
- Poikkeuksellisten sääolojen aikaista palvelutasoa on tarkennettu.

Uudet toimintalinjat otetaan käyttöön vaiheittain. Ensimmäisenä nostetaan valta- ja kantateillä yöajan laatuvaatimukset samalle tasolle kuin päivällä 1.10.2009 alkaen. Muilta osin muutokset tulevat voimaan alueurakoiden kilpailutusten yhteydessä.

5.1.2 Talvihoito Lapin tiepiirin alueella nykyisin

Talvihoitoluokitus

Lapissa talvihoitoluokitus perustuu pääpiirteissään valtakunnallisiin talvihoiton toimintalinjoihin. Ilmasto-olosuhteiden vaikutus ja talven matkailuliikenteen aiheuttama liikennemäärän merkittävä kasvu ovat kuitenkin otettu huomioon talvihoitoluokituksessa. (kuva 10, taulukko 4)

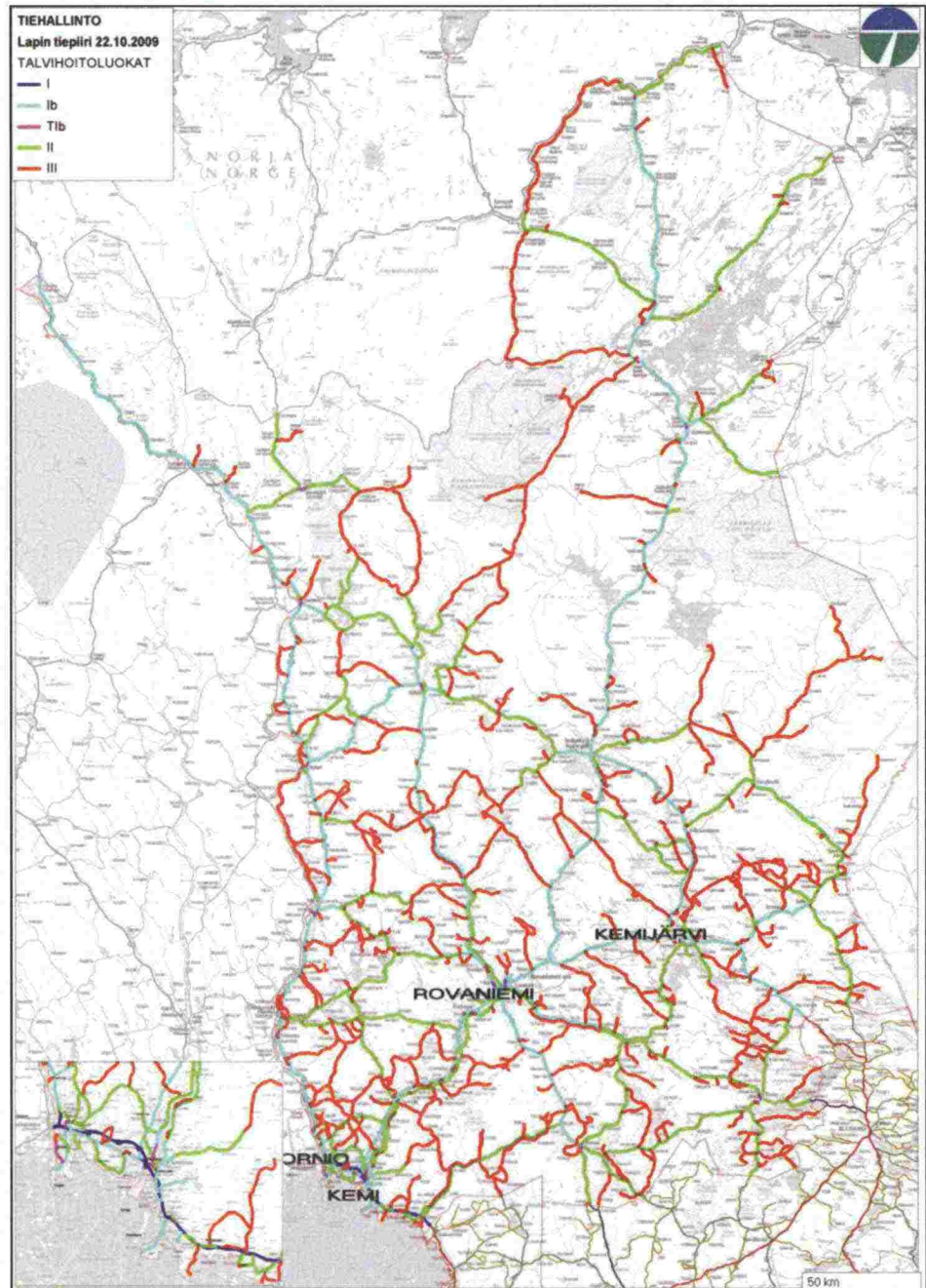
Joidenkin valtatieosuuksien talvihoitoluokka voisi olla liikennemäärän perusteella nykyistä korkeampi, mutta kylmän ilmaston vuoksi on katsottu, että teitä ei ole järkevää eikä edes mahdollista pitää paljaana ympäri vuoden. Lapissa on totuttu ajamaan polannepintaisella tiestöllä eikä suolattuja tiejaksoja ole haluttu lisätä. Tiet, joissa hoitoluokkaa on laskettu valtakunnallisesta luokituksesta edellä mainituin perustein, ovat valtatie 29 välillä Kemi - Tornio (Is -> I) ja valtatie 4 välillä Kemi - Rovaniemi (I -> Ib).

Talvihoitoluokitus pyritään pitämään yhteysväleillä mahdollisimman yhtenäisenä. Tällä turvataan yllätyksettömät ajo-olosuhteet.

Taulukko 4. Lapin maantiet hoitoluokan ja toiminnallisen luokan mukaan (tierekisteri 1.1.2009).

	Tien toiminnallinen luokka					Yhteensä	
	Valtatie [km]	Kantatie [km]	Seututie [km]	Yhdystie [km]	[km]	[%]	
I	74				74	1 %	
Ib	1 206	517	71	30	1 824	20 %	
TIb	10	12	15	40	77	1 %	
II		493	1 458	397	2 348	26 %	
III			601	4 187	4 788	52 %	
Yhteensä	1 290	1 023	2 143	4 648	9 104	100 %	
%	14 %	11 %	24 %	51 %	100 %		

Kevyen liikenteen väylien hoitoluokitus on linjattu siten, että suurimpien taajamien kevyen liikenteen väylät ovat korkeammassa hoitoluokassa K1 (yhteensä 32 km) ja valtaosa (491 km) on hoitoluokassa K2.



Kuva 10. Talvihoitoluokitus Lapin tiepiirin alueella.

Täsmähoito ja juhlapyhälaatu nykyisissä alueurakoissa

Lapin tiepiirillä on seuraavia täsmähoitokohteita:

- Talvihoitoluokkaa nostetaan matkailuliikenteen tarpeiden mukaan pääasiassa suurimpien matkailukeskusten lähistöllä yhteensä 229 kilometrin matkalla. Hoitoluokan nosto palvelee kotimaan omatoimimatkailijoiden lisäksi myös matkailijaryhmien kuljetuksia.
- Juhlapyhinä ja vaihtolauantaisin talvihoidon toimenpiteisiin ryhdytään ennakkoiden tärkeimmillä matkailuliikenteen reiteillä. Kohteet on valittu

selkeille yhteysväleille liikennemäärien perusteella (vt 4 Kuivaniemi alkaen -> Ylläs, Levi, Luosto, Pyhätunturi, Inari, yhteensä 1 402 km). Tämä palvelee kotimaan omatoimimatkailijoita.

- Joitakin vilkkaita pysäkkejä on määrätty aurattavaksi ajoradan kanssa samaan aikaan. Liukkauden torjuntaa ei ole kuitenkaan sisälletty tähän. Pysäkkien liukkaus on usein ongelma linja-autoille.
- Kemin ja Pellon alueurakoissa on vilkkaan kevyen liikenteen vuoksi määrätty, että yhdellä tiellä on pientareita aurattava ja niiden liukkaus on torjuttava samassa toimenpideajassa kuin ajorata. Tässä liukkauden torjunta on yhdistetty auraukseen, mikä tuottaa parempaa hoidon tasoa.

Lisäksi Lapin tiepiirissä on selvitetty ja luetteloitu jyrkät mäet, mutkat ja tuisqualttiit kohdat, joiden erityisellä hoidolla voidaan vastata raskaan liikenteen tarpeisiin ja parantaa liikenneturvallisuutta.

- Jyrkkien mäkien suhteen on tarkennettu, että tulee huolehtia erityisesti liukkauden torjunnasta.
- Tuiskualttiissa kohdissa esiintyy liikennettä haittaavaa lumen kinostumista. Esimerkiksi Kittilän ja Ivalon alueella lumen kinostuminen aiheuttaa tuulisina talvina jopa yli 50 % aura-autojen lähdöistä.

Noin 62 km vähäliikenteisiä yhdysteitä jätetään auraamatta osalla talvikaudesta. Näistä 14 km ovat auraamattomia koko talvikauden. Näillä maanteilla ei ole enää maantienlain mukaista yleistä liikennettä ja ne tultaneen lakkautamaan.

Lisäksi erikseen määritellyt pysäköimisalueet jätetään auraamatta sellaisilla teillä, joilla P-alueita on tiheästi eikä auraamatta jättäminen oleellisesti heikennä palvelutasoa.

5.1.3 Talvihoidon haasteita Lapissa

Toimintalinjoihin tehtyjen muutosten vaikutukset

Yhtenäinen palvelutasovaatimus ympäri vuorokauden tulee kaikille valta- ja kantateille syksystä 2009 lähtien. Raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten vuoksi nostettiin jo v. 2004 yöajan laatutaso päiväajan laatutasoa vastaavaksi 245 km:n matkalla seuraavilla tieosuuksilla:

- vt 4 Kuivaniemi - Keminmaa 44 km
- vt 29 Keminmaa - Tornio 17 km
- vt 4 Keminmaa - Vikajärvi 132 km
- kt 82 Vikajärvi - Kemijärvi 52 km.

Valta- ja kantateitä on Lapissa yhteensä 2 286 km, joten yöajan laatutason nosto koskee 2 041 km:ä. Kustannukset yöajan laatutason nostosta ovat arviolta noin 0,6 milj. euroa vuodessa.

Muilla teillä yöajan laatuvaatimukset nostetaan päiväajan tasolle urakka-alueen tullessa uudelleen kilpailutukseen. Lapissa on yhdeksän alueurakkaa (1.10.2011 alkaen kahdeksan), joista suunnitelmakauden aikana tulee kilpailutukseen viisi urakkaa (Kemijärvi - Posio 2010, Ranua ja Sodankylä 2011 sekä Rovaniemi ja Pello 2012).

Yöajan laatutason nosto palvelee erityisesti raskasta liikennettä ja linjaliikennettä. Osalla Lapin tiestöstä liikennemäärät ovat pienet ja niillä on niin vähän raskasta liikennettä tai linjaliikennettä, että laatutason nosto ei tuottane hyötyä, joka olisi oikeassa suhteessa noston aikaansaamaan kustannusten nousuun.

Seututiet Lapissa ovat pääosin (97 %) liikennemäärältään alle 1 500 ajon./vrk, joten niiden talvihoitoluokituksessa ei ole tarvetta tehdä juurikaan uudistetusta talvihoitoluokituksesta aiheutuvia muutoksia.

Kevyen liikenteen väylien korkeamassa talvihoitoluokassa K1 on vain 6 % väylistä. On ilmeinen tarve nostaa nykyistä suurempi osa kevyen liikenteen väylistä hoitoluokkaan K1. Hoitoluokan nosto voi kuitenkin aiheuttaa ristiriitaa, koska talvihoitoluokitus on yhtenevä kevyen liikenteen väylien päällysteen ylläpidossa käytettävän luokituksen kanssa. Hoitoluokan laajamittainen nosto johtaisi luultavasti uudelleenpäällystämiseen siellä, missä liikennettä on hyvin vähän.

Poikkeuksellisiin sääoloihin tulee varautua aiempaa suunnitelmallisemmin. Raskaan liikenteen kannalta tulee määritellä keskeisimmät väylät, joilla varmistetaan liikenteen turvallisuus ja kohtuullinen toimivuus poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Tiepiirin tärkeiden asiakkaiden näkökulma

Metsäteollisuuden puunhankinnan työryhmä ja Lapin tiepiirin tieliikennetyöryhmä kokoontuivat keväällä 2009. Niiden mielestä tärkeimpiä asioita talvihoitossa on koottu tähän.

Molempien ryhmien mielestä liukkauden torjunta tulisi olla riittävää ja talvihoitoidon odotetaan olevan tasalaatuista sekä urakoiden välillä että niiden sisällä.

Metsäteollisuuden puunhankinnan työryhmä nosti esille lisäksi mm. seuraavia tarpeita:

- terminaaliyhteyksien, pysäköintialueiden ja varastointipaikkojen riittävä talvihoito
- ongelmallisten tieosuuksien hiekoitus
- ongelmallisten liittymien riittävä talvihoito
- polanteen tasaisuus.

Pysäköintialueet ovat tärkeitä raskaalle liikenteelle, koska niissä voidaan odottaa talvihoitoidon toimenpiteitä huonoilla keleillä ja väistää muita autoja. Lisäksi ne toimivat lepotaukopaikkoina.

Lapin tiepiirin tieliikennetyöryhmä nosti esille lisäksi mm. seuraavia tarpeita:

- pysäkkien ja niiden pääsyeiden riittävä talvihoito (peruskoululaiset, henkilöliikennepalvelujen tuottajat)
- kevyen liikenteen käyttämien pientareiden riittävä talvihoito (peruskoululaiset).

Lumi ja sohjo pientareilla ja kevyen liikenteen väylillä ohjaa kevyen liikenteen ajoradalle.

Hoitotason ero päätiestön ja alemman tieverkon välillä vaikuttaa erityisesti linjaliikenteeseen. Alemman tieverkon huonomman talvikunnon vuoksi linja-autot voivat myöhästyä aikataulustaan. Kun linja-autoista siirrytään junaan tai lentokoneeseen, koko matkaketjun aikataulu voi vaarantua.

Tienkäyttäjätyytyväisyys

Tienkäyttäjät ovat kyselytutkimuksen mukaan melko tyytyväisiä päätteiden lumen auraukseen ja liukkaudentorjuntaan, mutta tyytymättömiä päätteiden tasaisuuteen ja muiden teiden talvihoitoon kokonaisuudessaan. Tienkäyttäjät odottavat erityisesti muiden teiden osalta sekä vaikeissa keliolosuhteissa huomattavasti parempaa laatutasoa kuin Tiehallinnon asettamat hoidon laatuvaatimukset edellyttävät.

Liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökohdat

Henkilövahinko-onnettomuudet suhteutettuna liikennemääriin ovat Lapin maanteillä koko maan keskitasoa. Myöskään onnettomuusriski talvella ei näytä onnettomuustilastojen valossa muuta maata suuremmalta. Talvi- ja kesäkauden henkilövahinko-onnettomuusmäärien suhde Lapissa ei oleellisesti eroa koko maan vastaavista suhdeluista.

Liukkautta torjutaan Lapissa pääosin hiekalla, jota käytetään noin 46 000 tonnia talvikautena. Talvisuolaa käytetään Lapin tiepiirin alueella vuosittain noin 2 000 tonnia. Suolaa käytetään säännöllisesti Kemien alueen vilkkaimmilla teillä, yhteensä noin 76 kilometrillä. Valtatiellä 4 Kemistä Vikajärvelle käytetään suolaa lähinnä syksyn liukkailla tai talviajan pahimmissa ongelmatilanteissa. Taulukossa 5 on Lapin hiekan ja suolan käyttöä verrattu koko maan tilanteeseen.

Taulukko 5. Talvihiekan ja -suolan käyttö maanteillä Lapissa ja koko maassa keskimäärin.

	Lappi	Koko maa
Talvihiekkaa [tonnia/vuosi]	46 000	720 000
Talvisuolaa [tonnia/vuosi]	2 000	85 000
Maanteitä [km]	9 083	78 141
Säännöllisesti suolattavaa tiestöä [km]	76 (1 %)	6 500 (8 %)

Talvikaudet 2006 - 2007 ja 2007 - 2008 olivat Lapissa sääoloiltaan poikkeuksellisia, koska tapahtui paljon lämpötilan äkillisiä vaihteluja nolla-asteen molemmin puolin. Näinä talvikausina Lapin tiepiirin alueella käytettiin suolaa 44 % ja 13 % enemmän pitkäaikaiseen keskiarvoon nähden sekä hiekkaa käytettiin 50 % ja 53 % enemmän pitkäaikaiseen keskiarvoon nähden.

Ilmastonmuutoksen etenemisen myötä on oletettavaa, että liukkauden torjunnan tarve päätteillä tulevaisuudessa lisääntyy. Suolan käyttö Lapissa on ongelmallista, koska suola houkuttelee poroja maanteille. Korvaavia liukkaudentorjunta-aineita on jo olemassa, mutta ne ovat huomattavan kalliita suolaan verrattuna. Ilmastonmuutoksen mukanaan tuomaan liukkaudentorjunnan lisätarpeeseen tulee varautua pitkällä tähtäyksellä hakemalla suolalle korvaavia vaihtoehtoja. Yhtenä vaihtoehtona polanteisella tiellä on karkea

hiekkaa, joka ei jäädy eikä siten vaadi suolaa. Se myös pysyy tiellä hiekkaa pitempään. Karkeaa hiekkaa kokeillaan Kittilän ja Ivalon urakoissa.

5.1.4 Talvihoidon linjaukset suunnitelmakaudelle

Yöajan laatutason nosto päiväajan tasolle koskee suunnitelmakauden aikana lähes kaikkia Lapin maanteitä. Ulkopuolelle jää ainoastaan Kittilän alueen maanteitä. Laatutaso Lapin maanteillä on siis tältä osin jonkin verran epäyhtenäinen suunnitelmakaudella.

Talvihoito sitoo jatkossa entistä suuremman osan rahoituksesta yöajan laatutason noston aiheuttamien kustannusten vuoksi. Toisaalta laatutason nosto yöllä ei tuota välttämättä tavoiteltua hyötyä. Suunnitelmakaudella selvitetään yöajan laatutason noston vaikutusta asiakashyötyihin vähäliikenteisillä teillä.

Selvitetään kevyen liikenteen väylien talvihoidon luokituksen perusteita. Tavoitteena on nostaa nykyistä suurempi osa kevyen liikenteen väylistä korkeampaan hoitoluokkaan K1. On kuitenkin huomioitava, että hoitoluokkien nosto vaikuttaa päällysteiden uusimiseen. Se johtuu siitä, että päällysteiden ylläpidossa käytetään valtakunnallisten toimintalinjojen mukaisesti samaa luokitusta kuin hoidossa.

Talvihoidon tasalaatuisuuden tavoittelu on ongelmallista. Vaikka talvihoitoluokituksella on tarkoituksena kohdentaa riittävä hoidon taso maantien toiminnallisen merkityksen ja liikennemäärän mukaisesti, hoito ei voi käytännössä olla yhtäaikaista ja tasalaatuista edes kaikilla saman hoitoluokan teillä. Tavoitteena on kuitenkin saada *keskeisten linja-autoreittien talvihoito mahdollisimman tasalaatuiseksi*. Tämä tarkoittaa liukkauden torjunnan tason nostamista reitillä alemmassa hoitoluokassa olevilla osuuksilla. Osuudet ja niiden toimenpidetarkennukset määritellään erikseen.

Selvitetään raskaalle liikenteelle ongelmalliset liittymät sekä tarpeet ja mahdollisuudet nostaa niiden laatutasoa täsmähoidolla. Vilkkaat pientareet, pysäkit ja niiden pääsytietyt ovat jo aiemmin olleet mukana täsmähoidossa aurauksen osalta. Täsmähoidoksi määritellään urakoiden kilpailutusten yhteydessä sekä aurauksen että liukkauden torjunta.

Talvihoidon toimintalinjojen mukaisesti hiekoituksen joustavuutta tulisi lisätä varaamalla urakoihin järjestelyvaraa ennalta arvaamattomia hiekoitustarpeita varten. *Selvitetään hiekoitustarpeiden järjestelyvaran käyttöä tulevien urakoiden kilpailutusten yhteydessä*.

Linja-autopysäkkikatoksia on Lapin tiepiirin hoidossa noin 680 kpl. Katosten talvihoitoon kuuluu niiden puhdistaminen lumesta, mikä tehdään käsityönä lumisateen päätyttyä. On tarpeen *selvittää, voidaanko vähän käytettyjen pysäkkien katokset jättää joko vähäisemmälle talvihoidolle tai kokonaan ilman talvihoitoa*. Samassa selvityksessä käsitellään myös katosten ylläpitoa yleisemmin.

Lapin tiepiiri on vuonna 2009 määritellyt matkailun näkökulmasta pysäköinti-alueiden verkoston. Suunnitelmakaudella *tarkistetaan raskaan liikenteen tarpeet verkoston suhteen ja talvihoidon taso pysäköintialueilla*.

Suunnitelmakauden aikana nimetään keskeisimmät tiet, joilla pyritään varmistamaan liikenteen turvallisuus ja kohtuullinen toimivuus poikkeuksellisissa olosuhteissa. Keskeisimmät tiet valitaan yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden näkökulmasta yhteistyössä strategisten asiakkaiden kanssa. Valinnassa huomioidaan esimerkiksi

- tien toiminnallinen luokka
- E-tiet
- kuntakeskusten rooli
- sairaalat
- terminaalit
- elinkeinoelämän kuljetukset
- aikataulutettu linja-autoliikenne.

Uusittujen toimintalinjojen mukaan toimittaessa talvihoitoon tarvitaan jatkossa entistä enemmän rahaa. Talvihoidon toimenpiteiden ja rahojen kohdistamista on tarpeen tarkastella kriittisesti. Yhdessä strategisten asiakkaiden kanssa selvitetään asiakkaiden kannalta vähämerkityksellisimpiä toimenpiteitä, joiden kriteereitä voitaisiin rahoituksen vähyyden vuoksi väljentää.

Talvihoitoon on viime vuosina käytetty noin 8,5 milj. euroa. Yöajan laatutason nosto lisää tulevien vuosien talvihoidon kustannuksia noin 0,6 milj. euroa.

5.2 Kesähoito

5.2.1 Sorateiden kesähoito

Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat otetaan hoidon osalta käyttöön syksystä 2009 alkaen aina alueurakoiden uudelleenkilpailutuksen yhteydessä.












Soratiet jaetaan kolmeen luokkaan (taulukko 6). Perusluokitus pohjautuu liikennemäärään (KVL). Lisäksi voidaan huomioida tien merkittävyys keskeisten asiakasryhmien kannalta (maankäyttö ja tien verkollinen asema) ja suuri kesäajan liikenne (KKVL). Luokitus tehdään liittymäväleittäin. Tavoitteena on yhtenäinen laatutaso liikenteellisillä yhteysväleillä. Kullekin luokalle on määritely ajomukavuusvaatimukset (pintakunto).

Taulukko 6. Soratieluokat ja valtakunnalliset luokitusperusteet (Sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat 2008).

Soratie- luokka	Sora- tiestö	Perus- luokitus	Muut perusteet	
			Luokan nosto	Luokan lasku
I Vilkkat	n. 10 %	KVL > 200		- lyhyt osuus yhdistetään luokan 2 tiehen
II Perus- soratiet	n. 70 %	KVL 50-200	<ul style="list-style-type: none"> • huomioidaan asiakastarpeet • merkittävä verkollinen asema • merkittävää maankäyttöä tien välittömässä läheisyydessä • on osa pitkää yhteysväliä • KKVL > 250 	<ul style="list-style-type: none"> • pistotie, jolla ei tarvitse ajaa pitkiä matkoja • ei maankäyttöä tien välittömässä läheisyydessä
III Vähä- liikenteiset	n. 20 %	KVL < 50	<ul style="list-style-type: none"> • huomioidaan asiakastarpeet • merkittävä verkollinen asema • maankäyttöä tien välittömässä läheisyydessä 	

Sorateiden pintakuntoa kuvaavat pinnan tasaisuus, pölyävyys ja pinnan kiinteys (irtoaineksen määrä). Kunto arvioidaan kunkin osatekijän osalta asteikolla 1...5 (kuva 11). Sorateiden tulee olla pääosin vähintään kuntoarvon 3 (tydyttävä) mukaisessa kunnossa. Asutuksen ja viljelysten sekä koulujen ja muiden erityiskohteiden kohdalla ei sallita pölyn merkittävää leviämistä tien ulkopuolelle.

Sorateita hoidetaan muokkaus-, tasaus-, paikkaus- ja pölynsidontatöillä. Sorateiden hoitoa on myös sorastus, jolla pidetään soratien kulutuskerros riittävän paksuisena. Valtakunnallisissa toimintalinjoissa suositellaan mursesoran lisäämistä kulutuskerrokseen 3 - 5 vuoden välein.

<p>Kuntoarvo 1</p> 		
<p>Tasaisuus: Tien pinta on erittäin epätasainen</p>	<p>Kiinteys: Tien pinta on koko leveydeltään karkean irtoaineksen peitossa</p>	<p>Pölyävyys: Tie pölyää runsaasti</p>
<p>Kuntoarvo 2</p> 		
<p>Tasaisuus: Tien pinta on epätasainen</p>	<p>Kiinteys: Tien pinta on lähes koko leveydeltään irtoaineksen peitossa</p>	<p>Pölyävyys: Tie pölyää kohdallaisesti</p>
<p>Kuntoarvo 3</p> 		
<p>Tasaisuus: Tienpinta on suurimmaksi osaksi tasainen</p>	<p>Kiinteys: Ajourat ovat kiinteät</p>	<p>Pölyävyys: Tie pölyää jonkin verran</p>
<p>Kuntoarvo 4</p> 		
<p>Tasaisuus: Tienpinta on tasainen</p>	<p>Kiinteys: Tien pinta on lähes kiinteä</p>	<p>Pölyävyys: Pientä pölyämistä renkaiden kohdalla</p>
<p>Kuntoarvo 5</p> 		
<p>Tasaisuus: Tien pinta on hyvin tasainen</p>	<p>Kiinteys: Tien pinta on kiinteä</p>	<p>Pölyävyys: Pölyämistä ei esiinny lainkaan</p>

Kuva 11. Palvelutaso sorateilla (Sorateiden pintakunnon määrittäminen 2008).

Sorateiden hoito tiepiirin alueella nykyisin

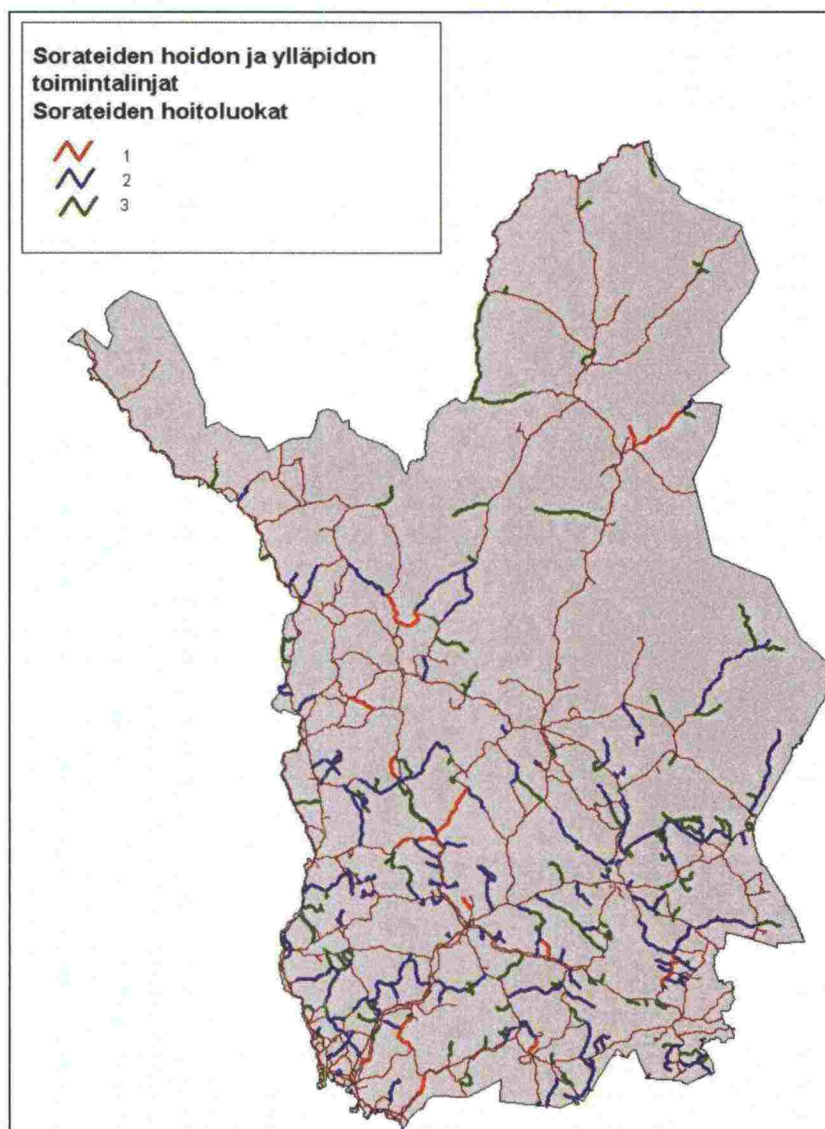
Lapin tiepiirissä on sorateita 2 966 km (maanteistä 33 %). Sorateista on Lapiassa seututeitä 221 km (7 %), mikä huomattavasti enemmän kuin missään muussa tiepiirissä.

Sorateiden toimintalinjojen mukaisesti soratiet on jaettu kolmeen luokkaan (taulukko 7, kuva 12). Luokkaan I kuuluu kahdeksan prosenttia sorateista, kun koko maassa vastaava prosentti on kymmenen.

Sorateiden toimintalinjat otetaan käyttöön syksystä 2009 alkaen aina alueu-
rakoiden uudelleenkilpailutuksen yhteydessä.

Taulukko 7. Lapin tiepiirin sorateiden jakaantuminen soratieluokkiin.

Soratieluokka	Pituus [km]	Osuus [%]
I	228	8
II	1 658	56
III	1080	36
Yhteensä	2 966	



Kuva 12. Soratieluokat Lapin tiepiirissä.

Perusluokituksen (liikennemäärän) mukaisista soratieluokista on nostettu ylempään soratieluokkaan 272 km ja laskettu alempaan soratieluokkaan 236 km. Pääosin soratieluokan muuttamisen syynä on ollut tieosan verkollinen asema.

Vuosina 2007 ja 2008 sorateiden palvelutaso oli Lapissa tavoitteen mukaisesti tyydyttävä. Tasaisuudessa ja kiinteydessä oli kuitenkin laatutason alituksia, jotka olivat todennäköisesti seurausta siitä, että kesä ja syyskesä olivat sateisia. Syystalven pintakelirikko oli tavallista vaikeampi.

Murskesoraa lisätään kulutuskerroksen Lapissa 6 - 8 vuoden välein.

5.2.2 Päällystettyjen teiden ja siltojen kesähoito

Nykytilanne päällystettyjen teiden kesähoidossa

Päällystettyjen teiden kesähoitoon kuuluvat päällysteiden reikien paikkaus ja sorapientareen kunnossapito. Reikien paikkaus käsittää liikennettä vaarantavien ja ajomukavuutta oleellisesti haittaavien päällysteen vaurioiden korjausta ja routaheittojen tasausta sekä sillan kansien purkaumien korjausta. Sorapientareen kunnossapidossa tavoitteena on, että pientareet muodostavat päällysteen kanssa toimivan kokonaisuuden ja vaarallisia luiskavaurioita ei esiinny.

Liikennettä vaarantavat reiät, halkeamat ja sorapiennarpuutteet tulee hoitaa kuntoon viipymättä. Ajomukavuutta oleellisesti haittaaville rei'ille ja halkeamille on 1- 2 viikon toimenpideaika. Sorapientareiden muut kuin liikennettä vaarantavat puutteet tulee hoitaa kuntoon vuosittain syyskuun loppuun mennessä.

Päällysteiden reikiintymistä ja purkaantumista esiintyi vuosien 2007 ja 2008 alkupuolella tavanomaista enemmän johtuen lämpötilavaihteluista (sulaminen ja jäätyminen). Reikien paikkausta joudutaan nykyisin tekemään yhä enemmän talvikausina.

Painorajoituksia asetettiin kevään 2009 aikana 120 km:lle päällystettyjä teitä.

Nykytilanne siltojen kesähoidossa

Siltojen hoitoon kuuluvat

- puhtaanapito
- vuositarkastukset ja jatkuva tarkkailu
- keilojen ja luiskien verhousten pienet korjaukset
- sillan ja siltapaikan kuivatuslaitteiden puhdistus ja kunnostus.

Hoidolla varmistetaan siltojen päivittäinen liikennöitävyys. Hoitoon kuuluvalla puhtaanapidolla sillat ja siltapaikat pidetään siistinä sekä estetään ennenaikaista rappeutumista. Siltojen jatkuvalla tarkkailulla pyritään havaitsemaan alkavat vauriot hyvissä ajoin.

5.2.3 Viheralueiden hoito nykyisin

Viheralueiden hoitoon kuuluu

- tienvarsi- ja muiden nurmikoiden niitto
- vesakonraivaus
- liikennemerkkien ja opasteiden havaittavuuden sekä näkemien ja vapaan liikenteen tilan ylläpito
- istutusten ja metsiköiden hoito
- tielle ilmeisessä kaatumisvaarassa olevien puiden poistaminen
- pinnoitettujen alueiden heinittymisen estäminen.

Tieverkko on jaettu kolmeen normaaliin viherhoitoluokkaan N ja kahteen taajamien viherhoitoluokkaan T. Lisäksi tienvarsilla ja liitännäisalueilla ovat, erikseen yksilöidyt viherhoitokohteet on jaettu kahteen erityisalueiden viherhoitoluokkaan E. Viherhoitoluokan määräytymiseen vaikuttaa väylän tieverkkoinen asema, maankäyttö ja ympäristö. Luokitusta päivitetään tarvittaessa.

Viheralueiden hoidossa noudatetaan valtakunnallisia ohjeita. Niiltä osin, missä ohjeet sisältävät eri vaihtoehtoja, tiepiirissä noudatettava hoitotaso täsmennetään aluekohtaisesti työkohtaisilla tarkennuksilla. Lapissa on lisäksi linjattu niittoa ja raivausta siten, että niitto ulotetaan ojan pohjaan ja raivataan koko tiealue.

Tienvarret niitetään vuosittain. Taajamissa tienvarret niitetään nurmen pituuden perusteella. Taajamien ulkopuolella pääteiden tienvarret niitetään Etelä-Lapin alueella kaksi kertaa kesässä, jolloin toinen niitto on leveämpi. Muualla Lapissa tienvarret niitetään kerran kesässä. Pohjois-Lapissa on määritelty tiet, joilla ei tarvita niittoa. Vesakot raivataan kaikilta teiltä pääsääntöisesti kolmen vuoden välein. Raivauksia tehdään jonkin verran myös koko suoja-alueella.

5.2.4 Kesähoidon haasteita Lapissa

Ongelmallisten kuivatuskohteiden kunnostuksella voitaisiin saavuttaa merkittäviä säästöjä. Kuivatuksen tilannetta on pyritty parantamaan siten, että urakoissa on toteutettu mm. kuivatuksen parantamisen erityiskohteita.

Tiepiirin tärkeiden asiakkaiden näkökulma

Metsäteollisuuden puunhankinnan työryhmän mielestä painorajoitusten tulisi olla ennakoitavissa. Syysajan kelirikko on yhä suurempi ongelma, koska sen esiintymiseen ei juuri voi ennakolta varautua, vaan se on seurausta sateisesta syksystä.

Tienkäyttäjätyytyväisyys

Kesällä pääteiden kuntoon ollaan tyytyväisiä. Sorateiden kunto kesällä ja etenkin keväällä saa vain harvoilta kiitosta.

Liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökohdat

Vesakot houkuttelevat poroja ja hirviä tien varteen ja haittaavat eläinten havaitsemista tieympäristössä, mikä lisää eläinonnettomuuksien riskiä. Riista-

vaara-alueilla vesakkojen raivaus kolmen vuoden välein ei kaikin paikoin ole riittävä. Hirvi- ja porovaara-alueilla raivataan vesakot sen vuoksi useammin. Myös leveämmällä tiitolla on pyritty parantamaan eläinten havaittavuutta tienvarsilla.

Tiehallinnolle tulee lukumääräisesti ylivoimaisesti eniten korvausvaatimuksia vahingoista ja vaurioista päällysteen tai soratien kuoppiin ajon seurauksena. Kuoppaan ajo aiheuttaa arvion mukaan 49 % korvausvaatimuksista. Lapin tiepiiriin tuli 75 korvausvaatimusta vuonna 2008. Se oli lukumääräisesti vähiten, mutta liikennesuoritteeseen suhteutettuna eniten koko maassa. Lapissa korvausvaatimuksista 67 % koski kuoppia, irtokiviä ja talvihoidon puutteita. Kukin em. aihe mainittiin korvausvaatimuksen syynä yhtä usein.

Sorateilla irtosora lisää riskiä suistumisonnettomuuksiin ja voi aiheuttaa ai-neellisia vaurioita, kuten tuulilasien rikkoutumisia. Sorateiden pölyäminen koetaan epämiellyttäväksi.

Jätteiden määrä levähdysalueilla on viime vuosina kasvanut, mikä vaikeut-taa alueiden siistinä pitämistä.

5.2.5 Kesähoidon linjaukset suunnitelmakaudelle

Kesähoito jatkuu pääasiassa nykyisen kaltaisena.

Sorateiden kulutuskerrokseen lisätään murskesoraa Lapissa 6 - 8 vuoden välein, mikä on harvemmin kuin valtakunnallisesti suositellaan. Uusimistihe-yys on kuitenkin riittävä, kun huomioidaan, että liikennemäärät Lapissa ovat vähäisempiä kuin muualla maassa ja pitkän talven aikana polanne suojaa soratien pintaa kulumiselta.

Kuivatuksen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota myös jatkossa.

Vesakonraivauksessa selvitetään raivausta vesakon korkeuden mukaan.

Tärkeimmät luiskissa kasvavien uhanalaisten lajien esiintymät lähinnä Ke-min alueella huomioidaan tiitossa. Vieraslajien (lupiinit, jättiputket) leviämisi-tä Lappiin tarkkaillaan ja käynnistetään tarvittaessa leviämisen estoon täh-täävät toimenpiteet.

Linjauksena on ollut viime aikoina poistaa jäteastioita Tiehallinnon ylläpitä-miltä pysäköinti- ja levähdysalueilta. Nyt tiepiiri pyrkii sopimaan kuntien kanssa yleisten jättepisteiden sijoittamisesta taaja-asutuksen lähellä sijaitse-ville pysäköinti- ja levähdysalueille.

Kesähoitoon on viime vuosina käytetty noin 7,3 milj. euroa, josta sorateihin 3,1 milj. euroa. Suunnitelmakaudella kesähoidon rahoitus pysynee ennal-laan.

6 YLLÄPITO

6.1 Sorateiden ylläpito

6.1.1 Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat otetaan ylläpidon osalta käyttöön vuodesta 2009 alkaen.

Sorateiden ylläpidon tavoitteena on varmistaa tiestön kulkukelpoisuus, joka riippuu oleellisesti tien rakenteellisesta kunnosta. Rakenteelliseen kuntoon kohdistuva tärkein vaatimus on tien kulkukelpoisuuden varmistaminen niin, ettei mahdollinen rakenteen heikkeneminen aiheuta painorajoitusta tai olennaisesti vaikeutta liikennettä.

Soratien rakenteellinen kunto ilmaistaan painorajoitusalltiudella, joka määritetään liittymäväleittäin neliportaisella asteikolla

- A= ei painorajoitusuhkaa
- B= painorajoitusuhka harvoin
- C= painorajoitusuhka usein
- D= painorajoitusuhka joka vuosi.

Painorajoitusalltius-indeksi otetaan käyttöön, kun sen luokitus ja ohjeistus saadaan laadittua muutaman vuoden sisällä.

Rakenteellista kuntoa ilmaisevina tunnuslukuina käytetään huonokuntoisten sorateiden määrää (km) ja parantamistarvetta (km). C- ja D-luokan tiet ovat huonokuntoisia. Parantamistarpeella tarkoitetaan niiden tiekohteiden yhteispituutta, jotka on korjattava, jotta painorajoitusuhka joltakin liittymäväliltä poistuu.

Rakenteelliseen kuntoon kohdistuvat korjaukset priorisoidaan niin, että painorajoitusuhka voidaan systemaattisesti poistaa liittymäväleittäin kokonaisuudessaan 3 - 5 vuoden aikajänteellä. Korjaukset kohdennetaan ensisijaisesti soratieluokkiin I ja II, jälkimmäisellä lähinnä runkoreiteille (taulukot 6 ja 7).

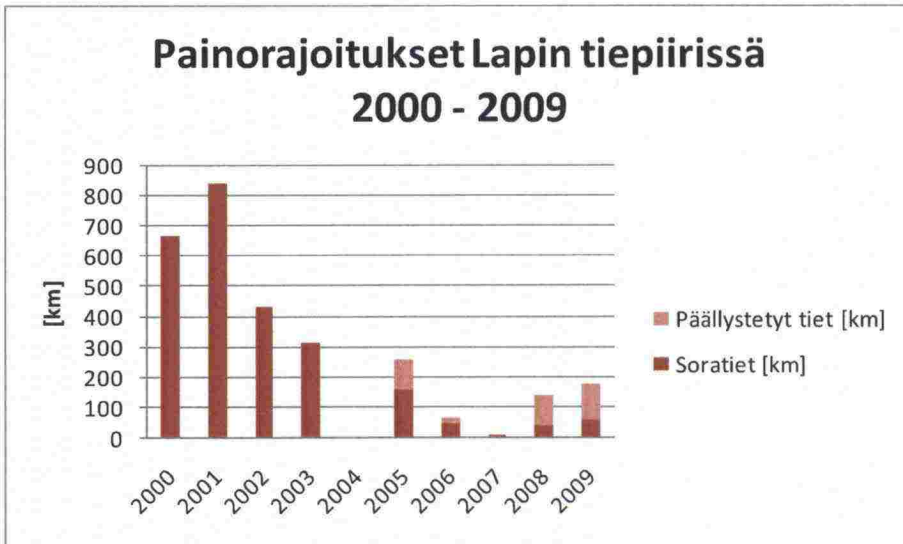
Pätkäkorjauksista siirrytään tiejaksokohtaisiin ja hieman järeämpiin korjauksiin, joilla pyritään kokonaisten liittymäväliden ympärivuotiseen kulkukelpoisuuteen.

Kelirikkorajoitukset asetetaan ohjeen "Kelirikkoteiden liikenteen rajoittaminen" mukaisesti. Tiepiirien painorajoituskäytäntö yhtenäistettiin vuonna 2005, jolloin otettiin käyttöön myös ennen kelirikkokautta tehtävät kelirikon vaikeusennuste ja kevään painorajoitusennuste.

6.1.2 Sorateiden ylläpito tiepiirin alueella nykyisin

Koko maan mittakaavassa kelirikko ei ole Lapissa suuri ongelma. Kelirikkoa esiintyy Lapissa keskimääräistä vähemmän. Runkokelirikkoa on Lapissa ol-

lut viime vuosina 5 - 27 km vuodessa. Kevään kelirikon painorajoitukset ovat Lapissa vaihdelleet viime vuosina välillä 0 - 254 km (kuva 13).



Kuva 13. Painorajoitukset päällystetyillä teillä ja sorateilla Lapin tiepiirissä 2000 - 2009.

Vähentävästi painorajoituksiin ovat vaikuttaneet metsäteollisuuden edustajien kanssa vuosittain käydyt neuvottelut, joissa on voitu sopia raskaiden puukuljetusten ajoittamisesta kelirikkokauden ulkopuolelle. Samaan suuntaan on vaikuttanut vuonna 2005 uudistettu ja käyttöön otettu, koko maan yhtenäinen painorajoituskäytäntö.

Vuonna 2009 runkokelirikkokorjauksia tehtiin yhteensä 22,5 km, joilla oli inventoitua runkokelirikkokorjauksia yhteensä 18,8 km.

Runkokelirikkokorjauksiin on käytetty viime vuosina rahaa keskimäärin 0,7 milj. euroa. Sorateiden korjauksiin on saatu vuosiksi 2008 - 2012 erillistä puuhuollon turvaamisrahoitusta yhteensä noin 5,7 milj. euroa.

6.2 Päällystettyjen teiden ylläpito

6.2.1 Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Päällysteiden ylläpidon toimintalinjoissa (v. 2006) määritellään päällystettyjen teiden palvelutaso tieverkon eri osilla ja rakenteiden parantamista koskevat periaatteet sekä kuvataan näiden toteuttamiseen tähtäävä ohjausmenetely.

Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin ylläpitoluokkiin liikennemäärän ja toiminnallisen luokan sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Ylläpitoluokkia on seitsemän: Y1a, Y1b, Y1c, Y2a, Y2b, Y3a ja Y3b (taulukko 8). Valtateiden luokituksen yhtenäisyys koordinoidaan valtakunnallisesti.

Taulukko 8. Yleisperiaatteet päällystetyn tiestön jaosta ylläpitoluokkiin (Päällysteiden toimintalinjat 2006).

KVL-luokka [ajon/vrk]	Toiminnallinen luokka				
	Runko	Valta	Kanta	Seutu	Yhdys
>= 12000					
6000 - 12000	Y1a	Y1b			
3000 - 6000			Y1c		
1500 - 3000				Y2a	
800 - 1500					Y3a
350 - 800					
200 - 350					
100 - 200			Y2b		Y3b
< 100					
Yhteensä	4966	5755	4802	13175	24398

Päällysteiden kuntokriteereille (urat, tasaisuus ja vauriot) on määritelty toimenpiderajat liikennemäärän ja nopeusrajoituksen mukaan. Käytännössä toimenpiderajan alituksia esiintyy aina. Laatuallituksia sallitaan korkeimmissa ylläpitoluokissa vähemmän kuin alemmissa ylläpitoluokissa. Taulukossa 9 on sanallisesti kuvattu kuntoluokkia ja toimenpiteiden tarvetta.

Taulukko 9. Päällystettyjen teiden kuntoluokkien kuvaukset (Tieomaisuuden yhteinen kuntoluokitus 2005).

5 Erittäin hyvä	Tie on uusi, juuri päällystetty tai muutoin erittäin hyvässä kunnossa suhteessa liikennemäärään ja nopeustasoon. Ylläpitotarpeita ei ole.
4 Hyvä	Tie on normaalisti kulunut, mutta hyvässä kunnossa suhteessa liikennemäärään ja nopeustasoon. Ylläpitotarpeita ei ole.
3 Tyydyttävä	Tiellä on jo epätasaisuutta tai vaurioita, mutta kunto on tyydyttävä suhteessa liikennemäärään ja nopeustasoon. Huonokuntoisempien tiejaksojen yhteydessä näiden tiejaksojen ylläpitotoimet ovat kuitenkin jo perusteltuja.
2 Huono	Tien pintakunto on liikennemäärä ja nopeustaso huomioon ottaen korjausta edellyttävässä kunnossa. Ylläpitotoimet kohdistetaan ensisijaisesti tämän kuntoluokan teille.
1 Erittäin huono	Tie on erittäin epätasainen tai vaurioitunut ja suhteessa liikennemäärään ja nopeustasoon "hävettävän" huonossa kunnossa. Päällyste on perusteltua korjata tai purkaa pikaisesti.

Kevyen liikenteen väylien ylläpidon toimintalinjoissa (v. 2008) ohjeistetaan, että palvelutaso pyritään turvaamaan ensisijaisesti hoitotoimenpiteillä. Ylläpidossa noudatetaan kevyen liikenteen väylien talvihoidossa käytettävää luokitusta. Toimintalinjojen mukaan kevyen liikenteen väylien ylläpidon tavoitteena on tarjota peruspalvelutaso kaikille, luoda väylille tärkeimpien käyttäjäryhmien tarpeiden mukainen palvelutaso, houkutellessa väylille lisää käyttäjiä sekä tuottaa käyttäjien tarvitsemat palvelut mahdollisimman taloudellisesti ja pitkällä tähtäimellä järkevästi.

6.2.2 Päälystettyjen teiden ylläpito tiepiirin alueella nykyisin

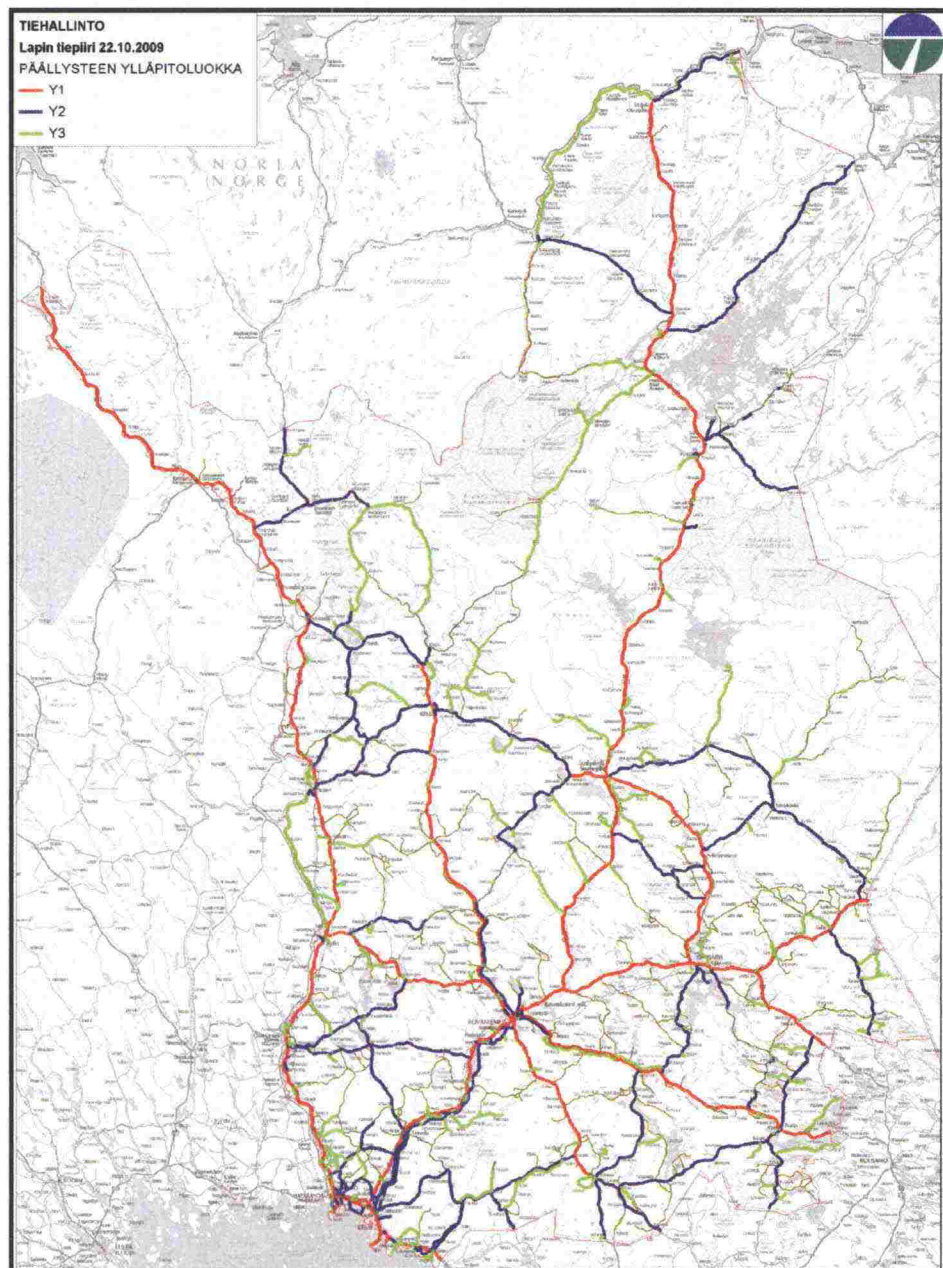
Tiepiiri päättää tieverkkonsa ylläpitoluokista huomioiden valtakunnalliset periaatteet (taulukko 8). Teiden ylläpitoluokka määritetään yhteysväleittäin. Määrittelyssä otetaan huomioon taulukon kriteerien lisäksi tien yleinen standardi, raskaan liikenteen määrä, liikenteen määrän poikkeamat yhteysvälillä, liikenteen luonne ja sen edellyttämät tarpeet, tien talvihoitoluokka ja vallitseva nopeusrajoitus. Tiepiirin rajojen yli menevien teiden luokitus yhtenäistään naapuritiepiirin kanssa. Tiepiirikohtaisia tarkennuksia on Lapissa vain vähän.

Tiepiirin päälysteohjelmatyölle reunaehdot antavat Tiehallinnon asettamat vuosittaiset tulostavoitteet, joissa kuntotilalle annetaan ylläpitoluokkakohtaiset minimivaatimukset ja tavoitearvot. Vuosittaisen päälysteohjelman kohteet valitaan siten, että ohjelma olisi mahdollisimman kustannustehokas sille asetetut tavoitteet huomioiden. Ohjelmaa keskitetään mahdollisuuksien mukaan tietylle alueelle. Pirstaleinen ohjelma vie turhaan osan rahoituksesta pois itse päälystystyöstä.

Päälystettyjä teitä Lapin tiepiirissä oli 6 138 km vuoden 2009 alussa (taulukko 10, kuva 14).

Taulukko 10. Lapin tiepiirin päälystetyt tiet ylläpitoluokittain 1.1.2009 (tierekisteri 2009).

Ylläpitoluokka	Pituus [km]
Y1	1 959
Y2	2 328
Y3	1 849
Ei luokkaa	2
Yhteensä	6 138



Kuva 14. Päälystetyt tiet ylläpitoluokittain Lapissa.

Päälysteohjelman pituus on 2000-luvulla ollut vuositasolla noin 300 km lukuun ottamatta vuotta 2001, jolloin se jäi alle 200 km. Päälysteohjelman kustannukset ovat olleet noin 10 milj. euroa vuodessa.

Rakenteenparantamista on tehty päälystämisen yhteydessä viime vuosina paljon, mikä on hidastanut rappeutumista.

Puuhuollon erityisrahaa on saatu päälystettyjen teiden ylläpitoon 4,3 milj. euroa vuosiksi 2008 - 2012.

Tiepiirin alueella ei ole juurikaan voitu toteuttaa teiden leventämisiä viime vuosina. Tavoitelevyyteen nähden liian kapeita teitä on Lapissa kuitenkin runsaasti. Ajouratelevydelteään alle 7-metrisiä on valtateistä 554 km, 44 % ja kantateistä 852 km, 83 % (Lapin tiestön kehittäminen 2008). Vuonna 2009 teiden leventämisiin saatiin erillisrahoitusta ja leventämiskohteina olivat kantatie 80 Kurtakko - Ylläsjärvi, maantie 941 Ranuan raja - Lapiosalmi ja maantie 970 Utsjoki - Nuorgam.

Kelirikkoajan painorajoituksia on ollut viime vuosina erityisesti päällystetyillä teillä (kuva 13). Painorajoitukset ovat olleet tarpeen, koska on haluttu suojella teitä rikkoutumiselta.

Lapin tiepiirin päällystetyistä teistä 79 % on hyvässä tai erittäin hyvässä kunnossa. Tyydyttävässä kunnossa on 18 %. Erittäin huonokuntoisia päällysteitä on 55 km (1 %) ja huonokuntoisia päällysteitä on 149 km (2 %). Koko maassa erittäin huonokuntoisia ja huonokuntoisia päällystettyjä teitä oli 7 % (3 492 km).

Keuyen liikenteen väyliä Lapin tiepiirissä on 498 km huonokuntoisten määrän ollessa 26,5 km (5,3 %). Keuyen liikenteen väylien palvelutason ylläpito ei onnistu Lapissa pelkillä hoitotoimenpiteillä, vaan väyliä joudutaan korjamaan varsin paljon.

Tiemerkinnät

Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Tiemerkinnöistä on käytössä omat toimintalinjansa vuodelta 2006. Tiemerkinnöillä on suuri merkitys turvallisuuteen, liikenteen sujuvuuteen ja ajomukavuuteen. Tiemerkintöjen käytönaikaisen laadun kokonaistason ja yhtenäisyyden tulee olla sopusoinnussa tien liikenteellisen merkityksen kanssa. Taso on korkeampi ja laadun yhtenäisyys on tärkeämpää pääteillä ja taajamissa kuin muilla teillä.

Tiestön luokittelu eri merkintätapoihin perustuu tien toiminnalliseen luokkaan, liikennemäärään ja tien päällystelevyyteen (taulukko 11).

Maalilla tai massalla tehtyjen tiemerkintöjen lisäksi Tiehallinto käyttää jyrsimällä tehtäviä tärstäviä keski- ja reunaviivoja, joiden tavoitteena on ensisijaisesti vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia. Tärstävä keskiviiva on kannattava toimenpide valta- ja kantateille, joiden liikennemäärä on yli 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tärstävä reunaviiva taas on kannattavaa tehdä valta- ja kantateille, joiden liikennemäärä on yli 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Maanteillä käytetään myös pienmerkintöjä, kuten suojatie-, sulkualue-, pysäytysviiva ja nuolimerkintöjä. Niiden käyttöön tiemerkintöjen toimintalinjat eivät ota kantaa.

Taulukko 11. Tiestön luokittelu eri tiemerkintätapoihin (v=valtatie, k=kantatie, s=seututie, y=yhdystie) (Tiemerkintöjen toimintalinjat 2006).

KVL	päällysteleveys	v	k	s	y	
> 500	≥ 7,0	Kalkki merkinnät	Kalkki merkinnät	Kalkki merkinnät	Kalkki merkinnät	
	6,5-6,9					
	6,0-6,4					
	< 6,0					
201-500	≥ 7,0	Kalkki merkinnät	Kalkki merkinnät	Vain reuna-merkinnät	Vain reuna-merkinnät	
	6,5-6,9					
	6,0-6,4					
	< 6,0					
≤ 200	≥ 7,0	Vain reuna-merkinnät	Vain reuna-merkinnät	Ei merkintää	Ei merkintää	
	6,5-6,9					
	6,0-6,4					
	< 6,0					

Tiemerkintöjen laatu on määritetty toimivuusvaatimuksin. Laatusolulle talven jälkeen ja tasolle syksyllä on annettu vähimmäisvaatimukset.

Tiepiirin toimintapa

Lapin tiepiirissä on tehty tärkeitä merkintöjä valta- ja kantateille. Merkintöjen suunnittelussa tiestöä on tarkasteltu liikenneturvallisuuskulmasta yhteysväleittäin. Lapissa vähimmäisvaatimukset on annettu ainoastaan laatusolulle talven jälkeen.

Vuonna 2009 Lapin tiepiirissä käytettiin tiemerkintöjen ylläpitoon 1,0 milj. euroa.

6.3 Siltojen ylläpito

6.3.1 Valtakunnalliset lähtökohdat ja tavoitteet

Siltojen ylläpidon keskeisenä tehtävänä on varmistaa siltojen liikenneturvallisuus, kuormankantokyky ja toimivuus sillan käyttöaikana sekä pitää huolta siltoihin sijoitetusta huomattavasta kansallisesta pääomasta. Tavoitteena on myös siltojen säilyminen ulkonäöltään siisteinä ja ympäristöönsä sopivina.

Siltojen kuntoa seurataan systemaattisesti keskimäärin viiden vuoden välein tehtävillä siltojen yleistarkastuksilla. Siltojen ylläpidon ohjauksessa ja siltojen kunnan tavoitteen asettelussa käytetään sillan vauriopistesummaa (VPS) sekä huonojen ja erittäin huonokuntoisten siltojen määrää. Siltakohtainen vauriopistesumma lasketaan sillan yleisen kuntotilan ja vaurioiden perusteella.

Siltojen kuntoa kuvataan viisiportaisella kuntoluokituksella:

- erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita
- hyvä – vähäistä kunnostusta
- tyydyttävä – peruskorjaus tulossa
- huono – peruskorjaus nyt
- erittäin huono – peruskorjaus myöhässä.

Vuoden 2009 valtakunnallisten toimintalinjojen mukaan pitkän aikavälin keskeinen päämäärä on saavuttaa valtakunnallisesti yhtenäinen siltojen kunto ja palvelutaso. Lisäksi tavoitellaan mahdollisimman alhaisia ylläpidon kustannuksia ja optimaalista käyttöaikaa silloille. Kuntotason tavoitteeksi asetetaan sillaston keskimääräisen kunnan heikkenemisen pysäyttäminen.

Huonokuntoisten siltojen määrää vähennetään. Varsinaisten siltojen osalta tavoitteeksi asetetaan huonokuntoisten määrän vähentäminen 400 siltaan vuoden 2020 loppuun mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi tulee vuosittain peruskorjata keskimäärin 90 huonokuntoista varsinaista siltaa. Putkisiltojen osalta tavoitteeksi asetetaan huonokuntoisten määrän vähentäminen 100 siltaan vuoden 2020 loppuun mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi tulee vuosittain peruskorjata tai uusia keskimäärin 60 huonokuntoista putkisiltaa.

6.3.2 Siltojen ylläpito tiepiirin alueella nykyisin

Lapin tiepiirin alueen tieverkolla on 1 313 siltaa, joista putkisiltoja on 180 kpl (tilanne 1.1.2009). Huonokuntoisia siltoja oli 1.1.2009 yhteensä 33 kpl eli noin 2,5 % silloista. Huonokuntoisten siltojen suhteellinen osuus oli selvästi pienempi kuin koko maassa. Koko maan silloista huonokuntoisia oli noin 7 %.

Siltojen palvelutasoa heikentävät kantavuuspuutteet sekä leveys- ja korkeusrajoitukset. Painorajoitettuja siltoja oli Lapin tiepiirin alueella vuoden 2009 alussa 27 kpl, joista yhtään ei ollut pääteillä.

Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta merkittäviä rajoitteita ovat päätteiden pullonkaulasillat, joiden kantavuus ei ole riittävä erikoiskuljetuksille. Niitä on Lapissa noin 40 kpl. Lisäksi alemmalla tieverkolla olevat siltojen kantavuuspuutteet haittaavat erityisesti metsäkonekuljetuksia

Siltojen ylläpitoon on viime vuosina käytetty Lapin tiepiirissä 4,0 milj. euroa vuodessa. Vuosittain on peruskorjattu tai uusittu kuntosyistä 8 - 15 siltaa. Pieniä rakenneosakohtaisia ylläpitokorjauksia on tehty vuosittain noin 40 sillalla.

6.4 Varusteet ja laitteet

Nykytilanne

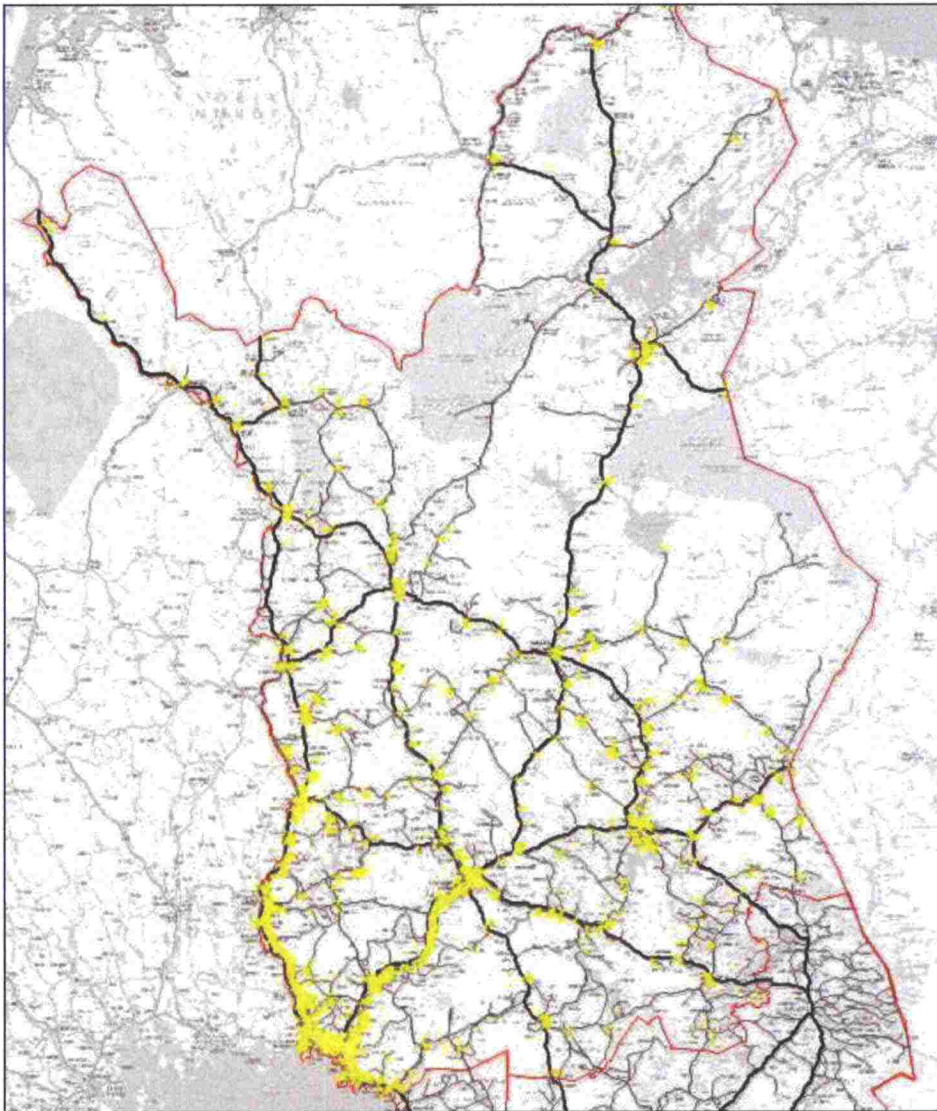
Lapin tiepiirin tiestöllä on paljon erilaisia varusteita ja laitteita, joista merkittävimpien määriä on esitetty taulukossa 12.

Taulukko 12. Varusteita ja laitteita Lapin tiepiirissä 2009.

Varuste / laite	Määrä
Tievalaistus	1 300 km
Linja-autopysäkit	5 000 kpl
Katoksia	680 kpl
Levähdysalueet	90 kpl
Pysäköintialueet	720 kpl
Kaiteet	300 km
Liikennemerkkit ja opasteet	38 580 kpl
Varret	29 300 kpl
Rummut	18 500 kpl
Tiesääasemat	29 kpl
Kelikamerat	51 kpl
Liikenteen automaattiset mittausasemat (LAM-pisteet)	34 kpl
Riista-aidat	10 km

Valaistusta Lapin tiepiirissä on noin 1 300 km, josta 40 km kevyen liikenteen väylillä (kuva 15). Tiehallinto hoitaa valaistuksesta noin 1 050 km ja kunnat 250 km. Vuosittaiset tievalaistuksen hoitokustannukset ovat 0,4 milj. euroa ja sähkökustannukset noin 1,5 milj. euroa.

Telematiikkalaitteisiin käytetään vuositasolla noin 0,4 milj. euroa.



Kuva 15. Valaistut tieosuudet Lapin tiepiirissä.

Lapin maanteiden linja-autopysäkeistä noin 13,5 % on katoksella varustettuja. Kaikki katokset ovat Tiehallinnon hoidossa.

Lapin levähdys- ja pysäköintialueiden kehittämisen ja ylläpidon toimintalinjat on laadittu 2009. Kehittämisen pääpaino on pääteillä ja matkailun kannalta merkittävällä tiestöllä. Suunnitelmakaudella selvitetään lisäksi raskaan liikenteen tarpeet verkoston suhteen.

Kaiteita Lapin maanteillä on noin 300 km, joista vaurioita ja puutteita on noin 51 km:llä (17 % kaiteista). Vaurioituneista ja puutteellisista kaiteista 37 km on liian matalia ja 11 km kolhiintuneita.

Liikennemerkkilipiä uusitaan tai asetetaan vuosittain noin 550 kpl ja liikennemerkkejä varsineen uusitaan tai asetetaan noin 300 kpl. Lisäksi opastus- tauluja ja viittoja uusitaan vuosittain noin 500 m². Muutamana viime vuotena

liikennemerkkejä on uusittu tavanomaista enemmän liikennemerkkiasetuksen muutoksen vuoksi, mikä on parantanut liikennemerkkien kuntotasoa.

Riista-aidoilla estetään tehokkaasti riistaonnettomuuksia. Riista-aitoja on Simossa valtatie 4 ohituskaistajaksolla. Kemi-Tornio-moottoritiejaksolle riista-aidat rakennetaan 2010.

6.5 Ylläpidon haasteita Lapissa

Lapissa on koko maahan verrattuna varsin huomattava määrä sorapäällysteisiä seututeitä. Vaikka vilkkaiden sorateiden palvelutaso pyrittäisiin pitämään hyvänä, asiakkaiden näkökulmasta soratie ei ole palvelutasoltaan koskaan yhtä hyvä kuin päällystetty tie. Sorateiden muuttaminen päällystetyksi tieksi on kuitenkin kallista, koska se vaatii päällystämisen lisäksi myös tien rakenteen parantamista.

Lapissa tehdyn tutkimuksen mukaan huono kuivatus vaikuttaa selvästi päällysteen urautumiseen ja tasaisuuteen. Puutteellinen kuivatus kasvattaa urautumisen kasvunopeutta jopa 2-3-kertaiseksi hyvän kuivatuksen kohteisiin verrattuna. (Kuivatus ja Lapin päällystettyjen teiden kunto 2009).

Lapin tiepiirin erityispiirteenä ovat suuret vesistö sillat, joiden osuus on suhteessa suuri muuhun maahan verrattuna. Niiden peruskorjaukset ja uusimiset ovat erittäin kalliita. Niitä olisi tarpeen sisällyttää vuosittain korjaus- ja uusimishjelmiin.

Liikennemerkeissä ja opasteissa on yhä paljon jälkeenjääneisyyttä, vaikka niitä on uusittu liikennemerkkiasetuksen muutoksen vuoksi.

Tiepiirin tärkeiden asiakkaiden näkökulma

Siltojen kantavuuspuutteet rajoittavat metsäkoneiden kuljetuksia erityisesti alemmalla tieverkolla. Raskasta liikennettä haittaavat lisäksi tien kapeus, reunapainumat sekä yksittäiset isot heitot, joita on myös päätieverkolla.

Matkailuyritysten mielestä opastus matkailukohteisiin ei ole riittävää.

Tienkäyttäjätyytyväisyys

Kesällä pääteiden päällysteiden kuntoon ja ajoratamerkintöjen näkyvyyteen ollaan tyytyväisiä. Muiden teiden päällysteiden kuntoon ja ajoratamerkintöjen näkyvyyteen ollaan tyytymättömiä. Sorateiden kuntoon kesällä ja etenkin keväällä ollaan selkeästi tyytymättömiä. Yksityishenkilöt ovat melko tyytymättömiä myös kevyen liikenteen väylien päällysteiden kuntoon.

Liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökohdat

Tien päällysteen kunnolla on suuri merkitys turvallisen liikkumisen edistämisessä. Vaarana on, että alemman tieverkon kunto heikkenee, ellei päällysteiden uusimiskiertoa nopeuteta. Paikkaukset auttavat osaltaan kunnan säilymistä mutta taloudellisen ja tehokkaan toiminnan kannalta jo nyt paikkauksia joudutaan tekemään kohtuuttoman paljon.

Varusteiden ja laitteiden yhtenä tarkoituksena on lisätä liikenneturvallisuutta. Kaiteita on riittävästi, mutta yli 10 % niistä on liian matalia. Lisäksi paikoittelun on tarvetta jatkaa kaiteita nykyistä pidemmälle matkalle. Riista-aitoja Lapissa on varsin vähän. Niillä estettäisiin tehokkaasti eläinonnettomuuksia.

6.6 Ylläpidon linjaukset suunnitelmakaudelle

Lähivuosina *sorateiden kelirikkorjaukset suunnitellaan lähes kokonaan puuhuollon näkökulmasta yhteistyössä metsäsektorin kanssa.*

Päällysteiden ylläpidon rahoitusta on suunnattu viime vuosina tavoitteiden mukaisesti päätieverkolle, jolloin alemman päällystetyn tieverkon kunto on huonontunut. Mahdollisuuksien mukaan rahoituksen ja toimenpiteiden painopistettä siirretään osittain pääteiltä alemmalle tieverkolle.

Tiepiiri pyrkii korjaamaan päätieverkon vähäisiä leveyspuutteita päällysteiden uusimisen yhteydessä, mikäli rahoitus mahdollistaa sen. Leventämiset toteutetaan päällystystöiden yhteydessä. *Suunnitelmakauden aikana laaditaan leventämisille ohjelma, jossa huomioidaan myös matkailupyöräilyn tarpeet.*

Täristävät merkinnät lyhentävät todennäköisesti päällysteen kestoikää. Ne myös yhdenmukaistavat ajolinjoja, mikä lisää urautumista. *Täristäviä merkin- töjä ei lisätä.* Lisäksi on syytä harkita, onko kaikkia nykyisiä täristäviä merkin- töjä tarpeen säilyttää uudelleenpäällystyksen yhteydessä.

Tiemerkinnöillä kevyen liikenteen väylien alikuluissa voidaan lisätä kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta. *Selvitetään merkintätarpeet Lapin tiepiirin vilkkaimmilla kevyen liikenteen väylillä.*

Sorateiden rakenteellinen kunto säilytetään ja tarvittaessa parannetaan yllä- pitotoimenpiteillä, joita ovat kelirikkorjaukset ja kuivatuksen kunnostami- nen.

Puuhuolto-ohjelman rahoitus siltojen ylläpitoon on vuosina 2008 - 2012 noin 1,2 M€. Tällä rahoituksella *saadaan uusittua kolme kantavuuspuutteista sil- taa, jotka rajoittavat puuhuollon kuljetuksia.*

Lapin osuus siltojen rahoituksesta pienenee. Tiukentuneesta rahoituskehyk- sestä johtuen siltojen keskimääräinen kunto tulee heikkenemään suunnitel- makauden aikana lievästi. Toisilla osa-alueilla pyritään kuitenkin palveluta- soa parantamaan tai ainakin säilyttämään nykyinen palvelutaso. Sillaston kuntotaso on suunnitelmakaudella seuraava:

- sillaston kokonaisvauriopesumma kasvaa lievästi
- huono- ja erittäin huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa lievästi
- painorajoitettujen siltojen määrä pienenee
- kantavuuspuutteisten siltojen määrä pienenee.

Suunnitelmakaudella *laaditaan tievalaistuksesta selvitys, jossa esitetään tie- valaistuspuutteet ja tievalaistusjaksot, joilla ei enää ole perusteita valaistuk- sen käytölle* (esim. asutus on selvästi vähentynyt tai koulu on lakkautettu). Tähän saakka yleisemmin käytetyt elohopealamput tulee poistaa käytöstä vuoteen 2015 mennessä. Tiehallinto on päättänyt vaihtaa nykyiset valaisimet

suurpainenaatriumvalaisimiin, jotka kuluttavat noin 30 % vähemmän energiaa. Vaihdoistyö toteutetaan suunnitelmakauden aikana. Valaistuksen ohjausjärjestelmää muutetaan vuoden 2010 alussa. Valaistuksessa otetaan käyttöön etäohjaus, jolloin myös valojen sammutus on mahdollista esimerkiksi vähäisen liikenteen aikaan. Ohjausjärjestelmän muutoksella tavoitellaan kustannussäästöjä.

Levähdys- ja pysäköintialueet jaetaan toimintalinjojen mukaisesti kolmeen luokkaan: levähdysalueet, pysäköintialueet ja pysähtymisalueet. Levähdysalueet varustetaan hyvin ja niiden ylläpidosta huolehditaan. Levähdysalueiden määrä vähenee 90:stä 20:een. Pysäköintialueilla on roska-astia tai jätesäiliö ja pöytäpenkki-yhdistelmä. Pysähtymisalueilla ei ole mitään kalusteita. Pysäköinti- ja pysähtymisalueiden jaottelu määritellään erikseen tarkemmassa suunnittelussa alueurakoissa. Alustavan arvion mukaan pysäköintialueita olisi jatkossa noin 340 ja pysähtymisalueita 288.

Tarpeettomiksi osoittautuneet pysäköintialueet lakkautetaan ja varusteet poistetaan. Mikäli käytöstä poistettuja alueita otetaan muuhun käyttöön, esimerkiksi puutavaran välivarastointipaikaksi, tulee uusi käyttötarkoitus merkitä selkeästi ja alueiden käytöstä laaditaan sopimukset.

Matalia kaiteita uusitaan ja liian lyhyille kaidejaksoille lisätään kaiteita suunnitelmakaudella muun kunnostustyön yhteydessä.

Linja-autopysäkkikatoksia on Lapin tiepiirin hoidossa varsin paljon, 680 kpl. Suunnitelmakaudella *selvitetään katoksellisten pysäkkien tarvetta ja katosten kuntoa.* Tämän perusteella luokitellaan katokset joko ylläpidettäviksi tai poistettaviksi, kun niiden kunto heikkenee määritellyn alarajaan. Samassa selvityksessä käsitellään myös katosten talvihoitoa.

Riista-aidat lisäävät huomattavasti liikenneturvallisuutta riistavaara-alueilla. Suunnitelmakauden aikana *selvitetään riista-aitojen tarvetta* Lapin maanteillä.

Ylläpitoon on viime vuosina käytetty noin 16 milj. euroa.

7 RAKENTAMINEN

7.1 Nykytilanne

Valtakunnalliset isot rakentamiskohteet ovat valtion budjetissa nimettyinä hankkeina, joille myönnetään erillisrahoitusta. Lapissa on tällä hetkellä käynnissä yksi tällainen hanke, vt 4 Kemin kohta ja sillat, joka valmistuu v. 2010. Tulevien vuosien ehdokkaita erillisrahoituskohteiksi ovat

- valtatie 4 Oulu - Kemi-yhteysväli
- valtatie 4 parantaminen Rovaniemen kohdalla
- valtatie 21 Palojoensuu - Kilpisjärvi.

Muita rakentamiskohteita rahoitetaan perustienpidon määrärahalta ja ulkopuolisten tahojen rahoituksilla. Perustienpidon määrärahat mahdollistavat yleensä kustannusarvioltaan alle 1 milj. euron hankkeiden toteuttamisen. Pienet hankkeet ovat tavallisesti lyhyiden kevyen liikenteen väyläjaksojen ja taajamajärjestelyiden rakentamista ja ne toteutetaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman puitteissa.

7.2 Haasteet

Keskikokoiset hankkeet ovat väliinputoajia rahoituksessa. Niitä varten ei ole mahdollisuutta saada erillisrahoitusta, mutta ne ovat liian suuria toteutettaviksi perustienpidon rahoituksella. Lapissa on esimerkiksi tarvetta peruskorjata ja uusia isoja vesistösiltoja sekä ajantasaistaa pääteitä. Niiden rahoittaminen on haaste nykytilanteessa.

Esimerkkejä keskikokoisista hankkeista:

- isot vesistö sillat
 - Kaukosen silta
- pääteiden ajantasaistaminen
 - valtatie 21 pienempinä hankkeina
 - valtatie 4 Paakkola - Rovaniemi.

Lapissa on huomattavasti enemmän sorapintaisia seututeitä kuin muualla maassa. Päälystyspaineita on mm. Unari - Meltaus -tiellä, Nellimintiellä ja Köngäs - Hanhimaa -tiellä. Soratien muuttaminen päälystetyksi tieksi vaatii sekä tien linjauksen että rakenteen parantamista ennen päälystämistä ja on siksi kallista.

7.3 Linjaukset

Laaditaan keskikokoisia hankkeita koskeva ohjelma, jossa esitetään hankkeiden kiireellisyysjärjestys ja suunnittelutarve. Eritellään hankkeet isoihin vesistösiltoihin, pääteiden leventämisiin ja muihin toimenpiteisiin.

Suunnitelmakauden aikana Oikaraisen lossi korvataan sillalla. Hanke rahoitetaan erillisrahoituksella. Kyseessä on keskikokoinen hanke.

Suunnitelmakauden aikana selvitetään soratiet, joiden parantamisella päälystetyksi tieksi saavutetaan oleellinen parannus palvelutasoon.

8 TIEDOTTAMINEN

8.1 Nykytilanne

Liikenteen ohjauksen perustan muodostavat liikennemerkkit ja -opasteet. Niiden lisäksi yhä tärkeämpään rooliin on noussut ajantasaisen tiedon välittäminen liikenteestä ja ajo-oloista sekä yllättävistä häiriöistä tienkäyttäjille. Lisäksi tiepiiri tiedottaa monipuolisesti tienpitotoiminnasta alueellaan.

Tiehallinnon liikennekeskus on eriytetty omaksi valtakunnalliseksi yksiköksi. Se valvoo keskitetysti liikenteen ajantasaista ohjausta yhteistyössä tiepiirien, urakoitsijoiden sekä viranomaisten kanssa. Saumaton yhteistyö mainittujen tahojen kesken on välttämätön ohjauksen onnistumiseksi. Lisäksi viestintäketjussa tarvitaan joukkotiedotusvälineitä. Pääasialliset viestintäkanavat ovat radio, teksti-tv ja Tiehallinnon ajantasaisen tiedotuksen sivut internetissä.

Liikenneolojen seurannan apuna käytetään mm. liikenteen automaattisia mitausasemia, tiesääasemia sekä keli- ja liikennekameroita. Tiesääjärjestelmän tietojen avulla liukkauden torjunta ja auraus voidaan ajoittaa mahdollisimman optimaalisesti sekä ohjata muuttuvia nopeusrajoituksia ja tiedottaa sää- ja kelioloista. Odottamattomista häiriöistä kuten liikenneonnettomuuksista kerrotaan mahdollisimman pikaisesti radion välityksellä. Tienkäyttäjät voivat hyödyntää liikennetiedotuksia ennen matkaa ja matkan aikana. Tiedot auttavat tienkäyttäjää tekemään matkapäätöksiä ja valitsemaan sopivan ajankohdan, kulkumuodon, reitin ja ajotavan sekä varaamaan matkaan riittävästi aikaa.

Tiepiirin tiedottaa suunnitelmallisesti ennakoiden mm. työmaiden tilanteen ja vuodenaikaan liittyvät ajankohtaiset asiat kuten talvikeleihin ja keliriksoon varautumisen. Tiedottaminen kuuluu myös osana hoidon ja ylläpidon toistuihin vuorovaikutustilaisuuksiin, joista yhtenä esimerkkinä aluefoorumit.

8.2 Haasteet

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen 2008 mukaan tiedottamiseen tietöistä ja liikenteen häiriöistä ollaan Lapissa varsin tyytyväisiä. Kuitenkin on paljon toiveita ja tarpeita ennakoivan tiedottamisen parantamiseksi ja lisäämiseksi. Tämän suunnitelman laatimisen yhteydessä erityisesti metsäteollisuuden puunhankintaa edustavien asiakkaiden taholta tuotiin esille tarve saada ennakko-tietoa liukkaudesta ja yleensäkin ongelmakeleistä.

Ajankohtaisen tiedottamisen haasteena on nopeus ja tietojen paikantamisen parantaminen. Vaikeista kelitilanteista tiedottamiseen ei useinkaan riitä maakuntataso vaan tiedot on kohdistettava maakunnan sisällä tarkemmin määriteltyn alueeseen.

Jatkuvasti on myös tarvetta tuoda esille käytännön mahdollisuudet tienpitotoimien toteuttamiseen valtakunnallisesti sovittujen toimintalinjausten ja määrärahojen puitteissa. Tienpitotoimien priorisoinnin perusteluina on voitava aikaisempaa paremmin tunnistaa asiakashyödyt Tiehallinnon strategisten asiakasryhmien kannalta.

8.3 Linjaukset suunnitelmakaudelle

Tiepiirissä vaikutetaan aktiivisesti talvihoidon ennakkotiedotuksen lisäämiseen hankalista sää- ja kelioloista sekä hoitotoimenpiteiden ajoituksesta ja toteutusjärjestyksestä tiekohtaisesti. Siinä voidaan hyödyntää keskeisimpien tieosuuksien nimeämistä korkeimpaan prioriteettiiluokkaan poikkeuksellisia liikenneoloja ajatellen. Suurista yleisötapahtumista ja muista liikennettä mahdollisesti hidastavista ja ruuhkauttavista tapahtumista tiedotetaan etukäteen. Liikenneoloista tiedottamista parannetaan joukkoliikenteen suuntaan.

Tiedottamista palvelevat myös asiakasryhmä- ja toimittajatapaamiset, joissa voidaan välittää myös perusteluja tienpitotoimille. Selvitetään mahdollisuuksia järjestää tilaisuus, jossa toimittajat voivat tutustua talvihoitoon käytännössä. Kelirikosta ja kelirikon aikana tehtävistä kuljetuksista neuvotellaan vakiintuneeseen tapaan puutavarakuljetuksista vastaavien kanssa.

Tieliikennetyöryhmän toiminta vakiinnutetaan vuoden 2009 alussa sovitussa kokoonpanossa, jossa on edustus kaikista strategisista asiakasryhmistä ja lisäksi matkailuelinkeinon ja poliisin edustus. Työryhmä osallistuu maanteiden hoidon ja ylläpidon suunnitteluun tuomalla esille tiepiirille tärkeiden asiakasryhmien tarpeita ja ottamalla kantaa tienpitotoimien priorisointiin. Lisäksi työryhmän tehtävänä on peilata valtakunnallisia tienpidon ohjeita Lapin tiepiirin erityisolosuhteisiin.

9 YHTEENVETO LINJAUKSISTA JA SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Suunnitelmakaudella perustienpidon toimet priorisoidaan valtakunnallisten linjausten mukaisesti seuraavasti:

1. päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen (talvihoito)
2. liikenteen ajo-olosuhteiden varmistaminen (tiestön kunnan ylläpito, teiden ja siltojen korjaukset mm. puuhuollon kuljetusten turvaamiseksi)
3. liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen (pienet liikenneturvallisuutta ja ympäristöä parantavat hankkeet).

Nykyisten linjausten täsmennyksillä parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja edistetään matkaketjujen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Liikenneoloista ja erityisesti talvihoidosta tiedottamiseen panostetaan entistä enemmän. Asiakkaiden vaikutusmahdollisuuksia tienpidon linjauksiin parannetaan vakiinnuttamalla tieliikennetyöryhmän toiminta ja kehittämällä sen toimintaa.

Suunnitelmakauden rahoituskehyksillä perustienpidon rakentaminen on alhaisella tasolla. Vaikka perustienpidon rahoituksesta lähes 90 % käytetään hoitoon ja ylläpitoon, myös ylläpitoa ja korjaustoimintaa joudutaan supistamaan. Se tarkoittaa huonokuntoisten päällysteiden ja huonokuntoisten siltojen määrän lisääntymistä. Perustienpidon rahoituksella toteutettavia kevyen liikenteen väyliä ja muita liikenneturvallisuutta ja -ympäristöä parantavien hankkeita voidaan toteuttaa tarpeeseen nähden liian vähän. Suunnitelma- valmiutta kuitenkin parannetaan mahdollista erillisrahoitusta silmällä pitäen.

Suunnitelmakaudella laaditaan hoitoa ja ylläpitoa koskevia selvityksiä, joita käytetään toimintalinjausten täsmentämisen lähtöaineistona seuraavilla suunnittelukierroksilla. Selvityksiä tehdään seuraavasti:

Talvihoito

- linja-autopysäkkikatosten talvihoidon tarve
- raskaan liikenteen tarpeet pysäköintialueiden hoidon suhteen
- yöajan laatutason noston vaikutukset vähäliikenteisillä teillä
- kevyen liikenteen väylien talvihoitoluokituksen perusteet.

Kesähoito

- vesakonraivaus vesakon korkeuden mukaan.

Ylläpito

- päällystettyjen teiden ylläpidon rahoituksen ja toimenpiteiden painopisteen siirtäminen osittain pääteiltä alemmalle tieverkolle
- tiemerkintätarpeet Lapin tiepiirin vilkkaimmilla kevyen liikenteen väylillä
- tievalaistusjaksot, joilla ei enää ole perusteita valaistuksen käytölle
- katoksellisten pysäkkien käyttöaste ja katosten kunto sekä katosten luokittelu joko ylläpidettäväksi tai poistettäväksi
- riista-aitojen tarve Lapin maanteillä.

Taulukossa 13 on arvio asiakashyödyistä, kun tehdään sovitut täsmennykset linjauksiin. Lisäksi hyötyjä on arvioitu siinä tapauksessa, että selvityksen alle otettavat asiat lähtevät toteutumaan. Asiakashyötyjen arviointiin on osallistunut asiakasryhmien edustajia tieliikennetyöryhmästä.

Taulukko 13. Yhteenveto asiakashyödyistä.

	Peruskoululaiset	Henkilöliikenne- palveluiden tuottajat	Metsäteollisuuden puuhankinta	Matkailuyritykset
Talvihoito				
Yöajan laatutaso nostetaan päiväajan tasalle kaikilla pääteillä syksystä 2009 lähtien ja muilla teillä alueurakoiden uudelleenkilpailutuksen myötä.		+	+	+
Nostetaan ongelmallisten liittymien, koululaisten käyttämien kevyen liikenteen väylien ja pientareiden sekä vilkkaiden pysäkkien talvihoidon laatutasoa	++	++	++	+
Tarkistetaan keskeisten linja-autoreittien talvihoitoluokitus, tavoitteena linja-autoreitin tiestön talvihoidon tasalautisuus.	++	++		++
Nimetään keskeisimmät tiet, joilla varmistetaan liikenteen turvallisuus ja kohtuullinen toimivuus poikkeuksellisissa olosuhteissa.	+	++	++	+
Kesähoito				
Riistavaara-alueiden ja risteysten näkemäalueiden vesakonraivauksessa siirrytään raivaamaan vesakon korkeuden mukaan.	+	++	++	+
Ylläpito				
Valitaan keliikkokorjauskohteet lähes kokonaan puuhuollon näkökulmasta yhteistyössä metsäsektorin kanssa			++	
Levennetään pääteitä ja huomioidaan samalla matkailupyöräilyn tarpeet.	++	+	++	++
Poistetaan siltojen toiminnallisia puutteita.	+	+	++	+
Levähdysalueet varustetaan hyvin ja niiden ylläpidosta huolehditaan.				++
Käytöstä poistettuja pysäköintialueita otetaan muuhun käyttöön, esimerkiksi puutavaran välivarastointipaikaksi			++	
Uusitaan matalia kaiteita muun kunnostustyön yhteydessä	+	+	+	+
Tiedottaminen				
Lisätään ennakkotiedotusta hankalista sää- ja keliolosuhteista sekä hoitotoimenpiteiden ajoituksesta ja toteutusjärjestyksestä.	+	++	++	++
Vakiinnutetaan tieliikennetyöryhmän toiminta yhtenä tiedon kanavana asiakkaiden Tiehallinnon kesken.	++	++	++	++

10 SEURANTA

Suunnitelmaa päivitetään, kun toimintaympäristössä, toimintalinjauksissa tai rahoituksessa tapahtuu oleellisia muutoksia. Asiakasryhmien edustajat osallistuvat suunnitteluun ja sidosryhmiä kuullaan.

11 LÄHTEET

Lappi lukuina 2008. Lapin liitto 2008.

Lapin matkailustrategia 2007 – 2010. Lapin liitto

Lapin tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman päivitys 2008. Tiehallinto 2008.

Lapin tiepiirin TTS 2009 – 2012. Tiehallinto 2009.

Sorateiden hoidon ja ylläpidon toimintalinjat. Tiehallinto 2008.

Kuivatus ja Lapin päällystettyjen teiden kunto, Saarenketo Timo. Tiehallinto 2009.

Päällysteiden ylläpidon toimintalinjat. Tiehallinto 2007.

Kevyen liikenteen väylien ylläpidon toimintalinjat. Tiehallinto 2008.

Tiemerkintöjen toimintalinjat. Tiehallinto 2006.

Siltojen ylläpidon toimintalinjat (luonnos). Tiehallinto 2009.

Talvihoidon toimintalinjat. Tiehallinto 2008.

Tieomaisuuden yhtenäinen kuntoluokitus. Tiehallinnon selvityksiä 57/2005. Tiehallinto 2005.

Tietilasto 2008. Pikatilasto 9.2.2009. Tiehallinto 2009.

Tierekisteri. Tiehallinto 2008 - 2009.

Tienvarsipalveluiden kehittäminen Lapissa. Levähdys- ja pysäköintialueiden kehittämisen ja ylläpidon toimintalinjat, Raatikainen Raimo, Tiehallinto 2009.

12 LIITTEET

1. Talvihoidon palvelutaso ja laatuvaatimukset

Liite 1: Talvihoidon palvelutaso ja laatuvaatimukset

Keskeiset laatuvaatimukset ajoradan kitkalle, lumisuudelle ja tasaisuudelle (Teiden talvihoito. Laatuvaatimukset, moniste 19.1.2009. Tiehallinto 2009)

KESKEISET LAATUVAATIMUKSET AJORADAN KITKALLE							
Talvihoitoluokka	Is	I	Ib ja TIb	II	III	K1	K2
Kitkavaatimus	0,30	0,28	0,25	karhennettu pinta, ongelmakohteet piste-hiekoitetaan	karhennettu pinta, ongelmakohteet piste-hiekoitetaan	liikenteen tarpeen mukainen	
	tiempinta alle -6 °C 0,25	tiempinta alle -4 °C 0,25	pistehiekoitus 0,25 linjakäsittely 0,22			klo 22 jälkeen K1 klo 06 K2 klo 07 mennessä	
Toimenpideaika alittumisesta	2 h vilkailla 0 h	2 h	suola 3 h hiekkä 4 h	6 h linjahiekoitus	8 h linjahiekoitus	2 h	3 h
Kitka-arvon ja kelin vastaavuus							
Kitka-arvo	0,00 - 0,14	0,15 - 0,19	0,20 - 0,24	0,25 - 0,29	0,30 - 0,44	0,45 - 1,00	
Tienpinnan kuvaus	pääkallokeli, märkä jää, erittäin liukas	jäinen, liukas	sileä polanne, tyydyttävä talvikeli	pitävä jää- ja lumipolanne, hyvä talvikeli	paljas ja märkä, pitävä keli	paljas ja kuiva, pitävä keli	
KESKEISET LAATUVAATIMUKSET AJORADAN LUMISUUDELLE							
Talvihoitoluokka	Is	I	Ib ja TIb	II	III	K1	K2
Maksimilumisyyvyys sateen aikana	4 cm	4 cm	4 cm	8 cm	10 cm	3 cm	4 cm
Puhtaana sateen päättymisestä	2,5 h (sohjo 2 h)	3 h (sohjo 2,5 h)	3 h	4 h	6 h	3 h	4 h
<ul style="list-style-type: none"> - Auras käynnistettävä viimeistään kun puolet maksimilumisyyvyydestä on kertynyt (ns. lähtökynnys). - Maksimilumisyyvyys ei saa ylittyä sateen aikana ja toimenpideaikana sen jälkeen. - Sohjoa sallitaan vain puolet lumen määrästä. - Toimenpideaika alkaa kun sade loppuu ja päättyy kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi. - Kun sade päättyy klo 22 jälkeen, aurataan K1 väylät klo 06 ja K2 väylät klo 07 mennessä. - Luokissa K1 ja K2 maksimilumisyyvyys yöllä klo 22:00 - 06:00 (07:00) on 8 cm. 							
KESKEISET LAATUVAATIMUKSET AJORADAN TASAISUUDELLE							
Talvihoitoluokka	Is	I	Ib ja TIb	II	III	K1	K2
Suurin sallittu epätasaisuus	-	1 cm	1,5 cm (TIb 2 cm)	2 cm	2 cm	2 cm	2 cm
<ul style="list-style-type: none"> - Kylminä kausina, kun suolaus ei ole mahdollista luokan Is tasaisuusvaatimus on 1 cm. - Kapeat polanneurat tai muut polanteen epätasaisuudet eivät saa häiritä merkittävästi ajamista. - Päälysteeltään urautuneen tien polanne pidetään harjanteiden kohdalta mahdollisimman ohuena. 							



ISBN 978-952-221-261-0
TIEH 1000240-v-09