



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä 2010–2011

Lapin elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

3/2011

**Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-
Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä
2010-2011**

3/2011

**Lapin elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-284-4 (PDF)

ISSN-L 1799-3865

ISSN 1799-3873 (verkkajulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkajulkaisuna:

<http://www.ely-keskus.fi/lappi/julkaisut>

Kansikuva: Tapio Kalliomäki

Esipuhe

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella (Lapin ELY-keskus) on yhteistä rajaa Ruotsin, Norjan ja Venäjän kanssa. Tieliikenne ylittää rajan kaikkiaan neljässätoista rajanylityspaikassa, joista kuusi on Ruotsin ja Norjan vastaisella rajalla sekä kaksi Venäjän vastaisella rajalla.

Lapin ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue tekee yhteistyötä kaikkien rajanaapuriensa tieviranomaisien kanssa. Roadex-projektissa selvitettiin kunnossapidon ohjeiden ja normien eroja Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä vuosituhannen vaihteessa. Projektin tavoitteena oli yhtenäistää ohjeet ja saada kunnossapidon taso samanlaiseksi rajojen molemmilla puolilla. Tähän liittyen Lapin tiepiirissä syntyi vuonna 2000 ajatus hankkia vertailutietoa kunnossapidon tasosta rajojen läheisyydessä ja selvittää, miten tienkäyttäjät kokee liikkumisen eri valtioiden tieverkolla Barentsin alueella.

Nyt toteutettu tutkimus on laatuaan kolmas ja jatkoa vuosien 2000–2001 ja 2005 tutkimuksille. Tavoitteena oli selvittää, mitkä ovat kunnossapidon tasoerot eri maissa. Samalla havaittiin, miten kunnossapidon tila on muuttunut tienkäyttäjien mielestä edellisiin tutkimuksiin verrattuna. Tutkimus on osoitus yhteistyöstä, jota Barentsin alueen tieviranomaiset tekevät keskenään.

Tutkimuksen laatimista ovat ohjanneet Olli Mourujärvi ja Sanna Kolomainen Lapin ELY-keskuksesta. Yhteistyökumppaneina ovat olleet Camilla Sundberg Ruotsin Trafikverket Region Nordista sekä Ellen-Marie Store Olsen ja Tore Lysberg Norjan Statens vegvesen Region nordista. Tutkimuksen toteuttajana on ollut Destia Oy, jossa työstä ovat vastanneet Marko Forsblom, Katja Seimelä ja Minna Kemppinen.

Rovaniemellä kesäkuussa 2011

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Sisällys

Tiivistelmä	3
Esipuhe	4
1 Johdanto	7
2 Kesätutkimuksen tulokset	9
2.1 Pääteiden hoito ja ylläpito kesällä	9
2.1.1 Tienpinnan kunto päätieverkolla	9
2.1.2 Tien rakenne päätieverkolla	10
2.1.3 Ajoratamaalausten näkyvyys päätieverkolla	11
2.1.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys päätieverkolla	12
2.2 Muiden päällystettyjen teiden hoito ja ylläpito kesällä	13
2.2.1 Tienpinnan kunto muilla päällystetyillä teillä	13
2.2.2 Tien rakenne muilla päällystetyillä teillä	14
2.2.3 Ajoratamaalausten näkyvyys muilla päällystetyillä teillä	15
2.2.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys muilla päällystetyillä teillä	16
2.3 Sorateiden hoito ja ylläpito kesällä	17
2.3.1 Sorateiden kunto	17
2.3.2 Tienpinnan pölyämisen ehkäisy sorateilla	18
2.4 Muun liikenneympäristön hoito ja ylläpito kesällä	19
2.4.1 Levähdysalueiden siisteys	19
2.4.2 Tietyömaista tiedottaminen	20
2.4.3 Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana	21
2.4.4 Liikenneopastus	22
2.5 Kokonaisarvio tieverkon kesäkunnossapidolle	23
2.5.1 Päätieverkon kesäkunnossapito kokonaisuutena	23
2.5.2 Muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapito kokonaisuutena	26
2.5.3 Sorateiden kesäkunnossapito kokonaisuutena	28
2.6 Kesätutkimuksen taustatiedot	30
3 Talvitutkimuksen tulokset	32
3.1 Pääteiden hoito ja ylläpito talvella	32
3.1.1 Irtolumen auraaminen	32
3.1.2 Polanteen höyläminen	33
3.1.3 Liukkaudentorjunta – hiekoitus	34
3.1.4 Liukkaudentorjunta – suolaus	35
3.2 Muun tieverkon hoito ja ylläpito talvella	36
3.2.1 Irtolumen auraaminen	36
3.2.2 Tienpinnan tasaus	37
3.2.3 Liukkaudentorjunta – hiekoitus	38
3.2.4 Liukkaudentorjunta – suolaus	39
3.3 Muu liikenneympäristö	40
3.3.1 Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen	40
3.3.2 Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä	41
3.3.3 Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito	42
3.3.4 Risteyksalueiden näkemien turvaaminen	43
3.3.5 Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta	44

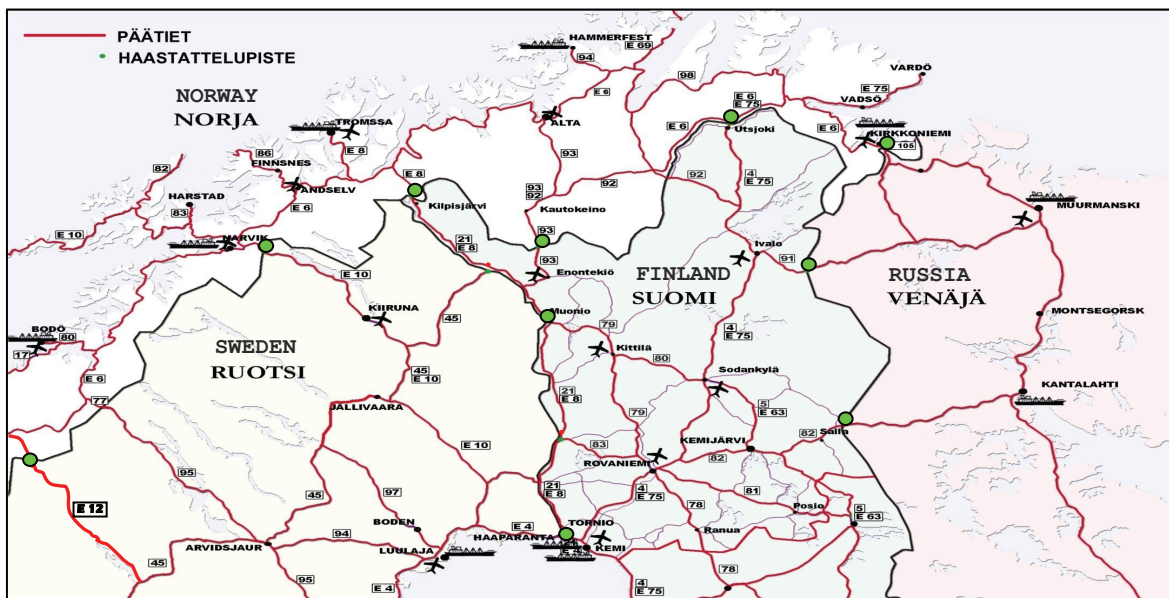
3.4 Kokonaisarvio tieverkon talvikunnossapidolle	45
3.4.1 Päätieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena	45
3.4.2 Muun tieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena	47
3.5 Talvitutkimuksen taustatiedot.....	50
4 Yhteenveto	52
4.1 Kesäkunnossapito.....	52
4.2 Talvikunnossapito.....	54

1 Johdanto

Lapin elinkeino-, ympäristö- ja liikennekeskus tekee yhä enenevässä määrin yhteistyötä pohjoisen rajanaapurien kanssa erityisesti koskien rajayhteistyötä ja liikenteen hallintaa. Yhteistyön tueksi ja myös tuloksena Lapin ELY-keskus on teettänyt yhdessä Ruotsin ja Norjan tieviranomaisten kanssa tutkimuksen pohjoisen tieverkon kunnosta. Tämä tutkimus on seurantatutkimus vuosina 2000 – 2001 ja vuonna 2005 toteutetuille vastaaville tutkimuksille. Koska kyseessä oli seurantatutkimus, pyrittiin tutkimus toistamaan mahdollisimman samanlaisena, jotta vertailtavuus säilyisi. Tutkimuksella haetaan tietoa tienkäyttäjien tyytyväisyydestä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän pohjoiseen tieverkostoon. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat kaikki tienkäyttäjät.

Aineiston keruu suoritettiin vilkkaimmilla rajanylityspaikoilla. Kohteena olevat rajanylityspaikat olivat:

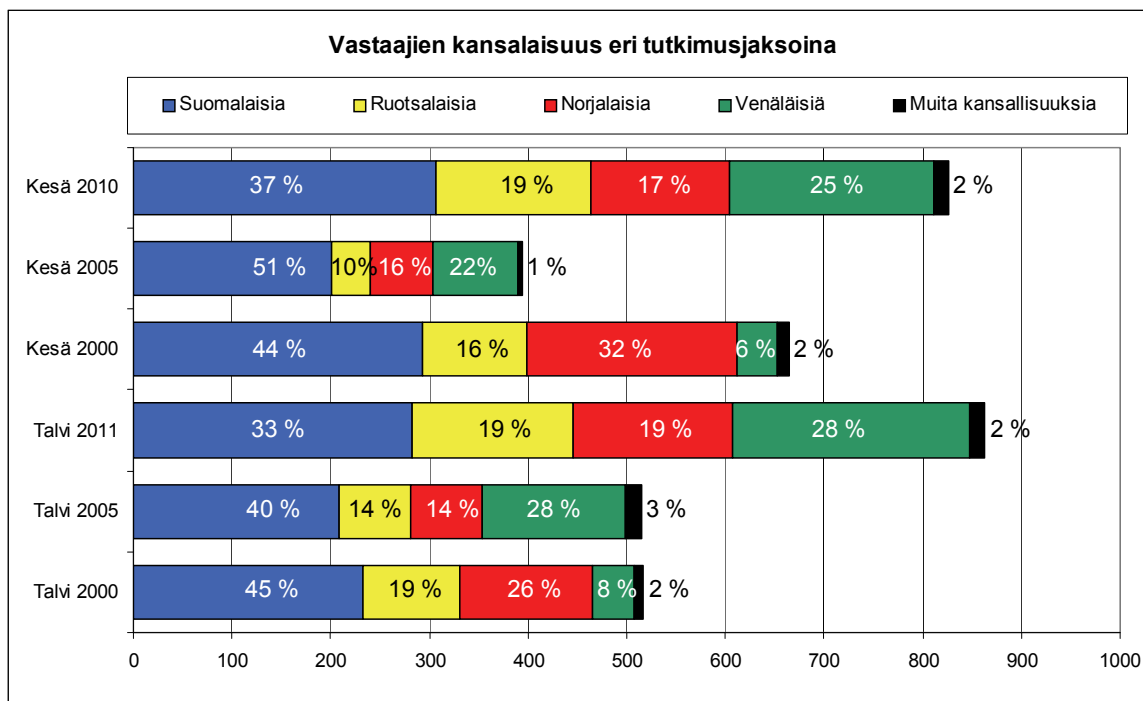
- Suomi-Ruotsi -rajalla; Tornio ja Muonio
- Suomi-Norja -rajalla; Kilpisjärvi, Kivilompolo ja Utsjoki
- Ruotsi-Norja -rajalla; Riksgränsen (E 10) ja Umasjö (E 12)
- Suomi-Venäjä -rajalla; Rajajooseppi ja Salla
- Norja-Venäjä –rajalla; Kirkkoniempi



Kuva 1. Tutkimusalue, päätieverkko ja haastattelupisteet rajanylityspaikoilla

Aineiston keruu tehtiin yhteistyössä Ruotsin ja Norjan tieviranomaisten kanssa siten, että Norjan tieviranomaiset suorittivat kyselyt Norjan ja Venäjän välisellä rajalla ja Ruotsin tieviranomaiset puolestaan Norjan ja Ruotsin välisellä rajalla. Muut kyselyt hoidettiin Lapin ELY-keskuksen toimeksiannosta. Tutkimuksen kohderyhmänä olivat ammattimaiset ja yksityiset tienkäyttäjät. Ammattimaiset tienkäyttäjät ovat lähinnä raskaan kaluston kuljettajia eli kuorma-autoilijoita ja linja-auton kuljettajia. Yksityiset tienkäyttäjät ovat matkailijoita ja alueen asukkaita, jotka kulkevat pääasiassa henkilöautolla.

Tutkimuksen otos on 1689 henkilöä, joista kesätutkimukseen vastasi 827 henkilöä ja talvitutkimukseen 862 henkilöä. Vuonna 2005 tutkimuksen otos oli 913 henkilöä, joista kesätutkimukseen vastasi 394 henkilöä ja talvitutkimukseen 519 henkilöä. Vuosien 2000 – 2001 vastaava otos oli 1183 henkilöä, joista kesätutkimukseen vastasi 665 henkilöä ja talvitutkimukseen 518 henkilöä. Vastajien kansalaisuus eri tutkimusjaksoina esitetään seuraavassa kuvassa.



Aineiston keruumenetelmänä käytettiin informoitua kyselyä, jolloin haastattelija jakoi kyselylomakkeen vastaajalle ja oli mukana opastamassa vastaajaa tarvittaessa. Haastattelija myös pyrki keräämään lomakkeet heti vastaamisen jälkeen. Tutkimus kohdistettiin vain niille henkilöille, joilla oli riittävä käsitys tiestön kunnosta kyselyn kohdemaissa. Käytännössä tämä varmistettiin aloituskysymyksellä, jonka perusteella päätettiin "kelpaako" vastaaja tutkimuksen kohteeksi. Vaatimuksena oli, että vastaaja oli ajanut vähintään 100 kilometriä rajan molemmin puolin. Periaatteena oli tutkimuksen kohdentaminen niille suomalaisille, jotka olivat palaamassa Suomeen ja vastaavasti niille ulkomaalaisille, jotka olivat lähdessä Suomesta ja sama systeemi päti myös muiden maiden raja-alueilla.

Tutkimuksessa keskityttiin tiestön kuntoon liittyviin kysymyksiin. Tiestön osalta käsiteltiin erikseen päätiet, muut päällystetyt tiet ja soratiet, joita kutakin varten oli omat kysymyssarjat. Lisäksi tuloksia tarkasteltaessa tulee muistaa, että kysymykset on kohdistettu koskemaan nimenomaan kohdemaiden pohjoisen tieverkon kuntoa, vaikka tätä ei erikseen tekstissä kaikissa yhteyksissä mainittaisikaan. Tiestön kunnossapitoa arvioitiin viisiportaisella asteikolla: 1 = erittäin huono, 2 = melko huono, 3 = kohtalainen, 4 = melko hyvä ja 5 = erittäin hyvä. Tulokset on esitetty sekä suorina jakaumina että keskiarvoina.

Tutkimuksen haastattelulomakkeet tehtiin suomen-, ruotsin-, norjan- ja venäjänkielisinä. Lisäksi haastattelulomakkeet "räätälöitiin" kullekin rajaosuudelle eli Suomi-Ruotsi, Suomi-Norja-, Suomi-Venäjä-, Ruotsi-Norja- ja Norja-Venäjä -rajoille sopiviksi. Raportin liitteenä on vain yhtä rajaosuutta koskevat lomakkeet nähtävänä, mutta vastaavat lomakkeet löytyvät koskien kaikkia muitakin raja- osuuksia.

Tulosten analysoinnissa on maakohtaisista tuloksista poistettu venäläisten vastaajien arviot, koska ne poikkeavat erittäin paljon muiden antamista arvioista. Venäläisten arviot ovat mukana vain arviotaessa kesän ja talven kokonaisarvioita vastaajan kansallisuuden mukaan, sekä taustatietosiassa. Vastaava raja on tehty myös aikaisempina vuosina. Tämän ansiosta maakohtaiset tulokset ovat paremmin vertailtavissa keskenään.

2 Kesätutkimuksen tulokset

2.1 Pääteiden hoito ja ylläpito kesällä

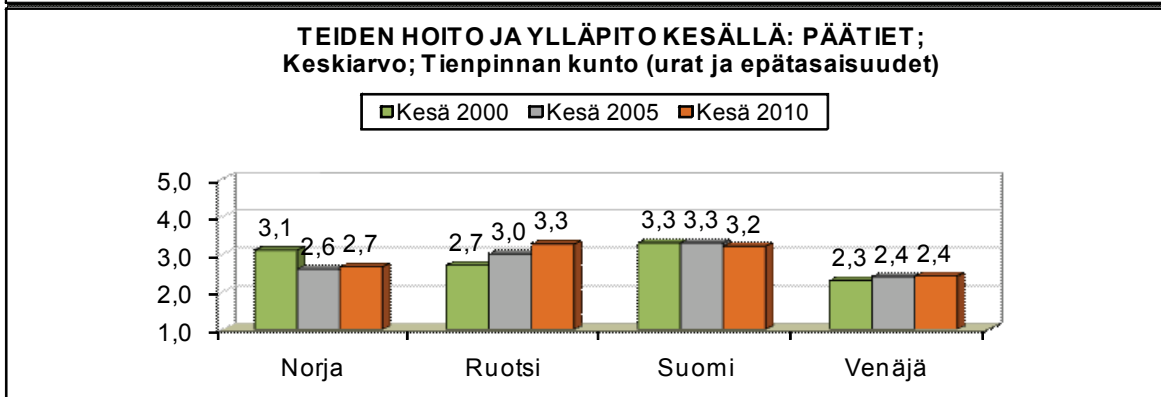
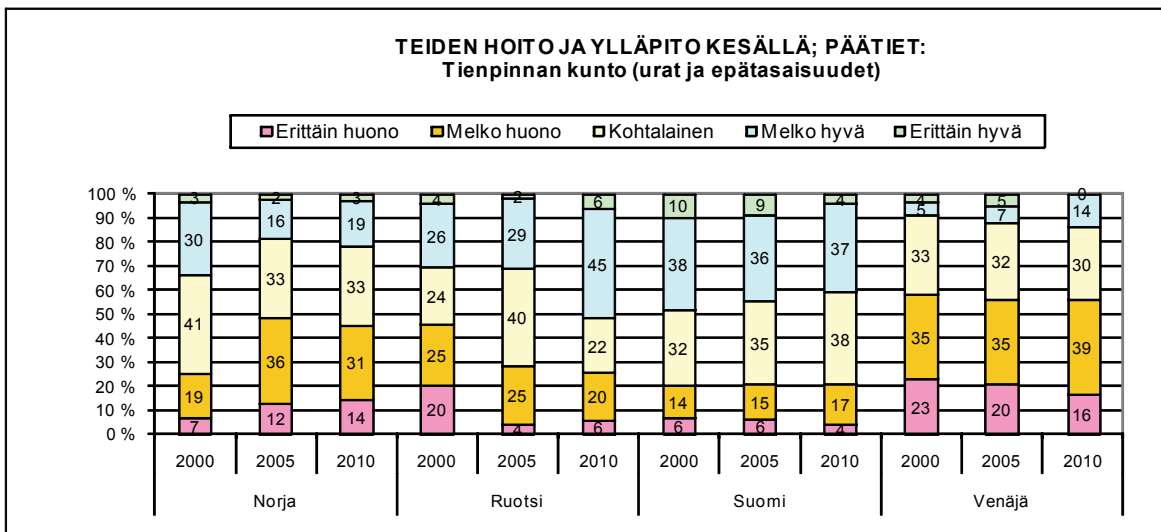
2.1.1 Tienpinnan kunto päätieverkolla

Tienpinnan kunto päätieverkolla on aikaisemman tutkimuksen perusteella yksi keskeisistä mittareista arvioitaessa tienkäyttäjien tyytyväisyyttä tienpitoon. Tyytyväisimpiä tienkäyttäjät olivat pohjoisen päätieverkon kuntoon Ruotsissa ja Suomessa.

Suomen pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti 41 % tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona viidennes vastaajista. Keskiarvo on hieman heikentynyt edellisistä vuosista.

Myös Ruotsin pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Arvio on parantunut edellisistä vuosista. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa pitäneiden osuus kasvoi kolmanneksesta puoleen vastaajista ja tienpinnan kuntoa melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus säilyi edelliseen tutkimusvuoteen verrattuna ennallaan.

Norjan pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaiseksi. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti viidennes tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona vajaa puolet vastaajista. Arvio on hieman parantunut edelliseen tutkimusvuoteen verrattuna ollen edelleen heikompi kuin vuonna 2000. Venäjällä pohjoisen tieverkon tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaiseksi. Arvio on pysynyt ennallaan.



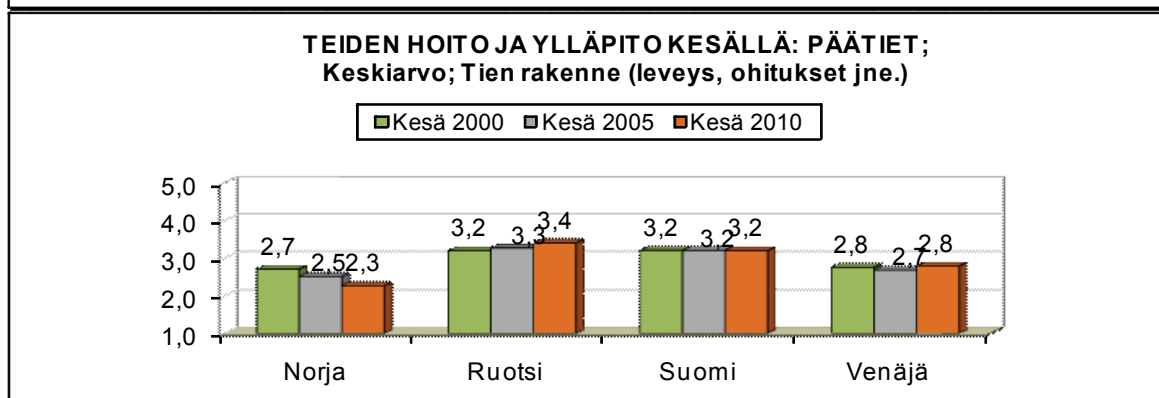
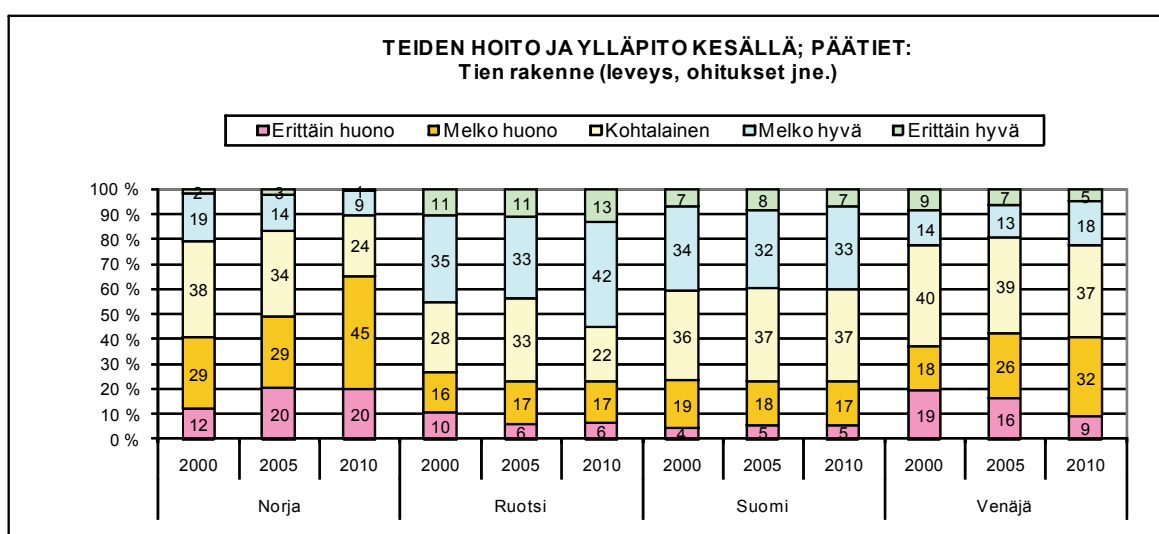
2.1.2 Tien rakenne päätieverkolla

Suomen pohjoisen päätieverkon osalta tien rakenne (leveys, ohitusmahdollisuudet jne.) arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti 40 % tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona viidennes. Tilanne on säilynyt samanlaisena aikaisempiin vuosiin nähden.

Ruotsin päätieverkon osalta tien rakenne arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti yli puolet tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona viidennes. Arvio on parantunut hieman aikaisempiin vuosiin verrattuna.

Norjan pohjoisen päätieverkon osalta tien rakenne arvioitiin välttäväksi. Arvosanat ovat kohde- maista heikoimmat ja ovat heikentyneet edelleen. Melko tai erittäin huonona sitä piti 65 % vastaajista.

Venäjän osalta tien rakenne arvioitiin kohtalaiseksi. Tienkäyttäjien arvio on pysynyt lähes ennallaan aikaisempiin vuosiin verrattuna.



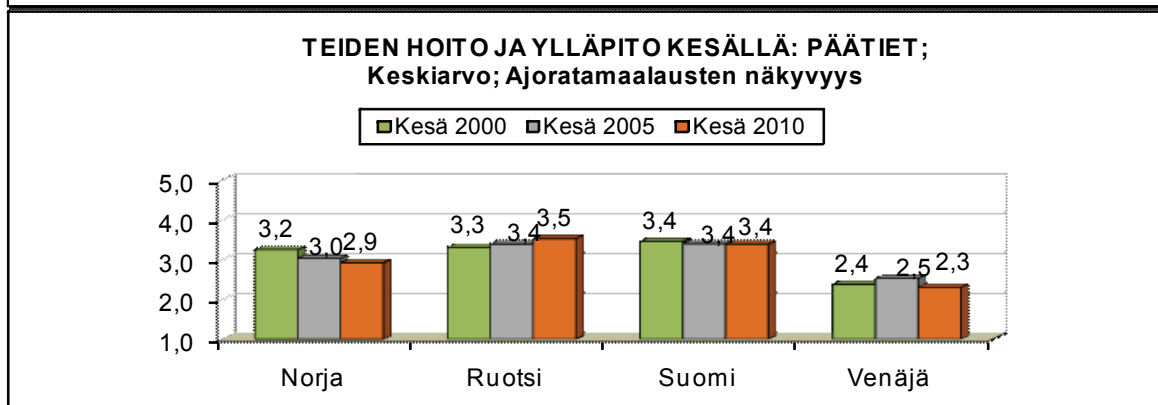
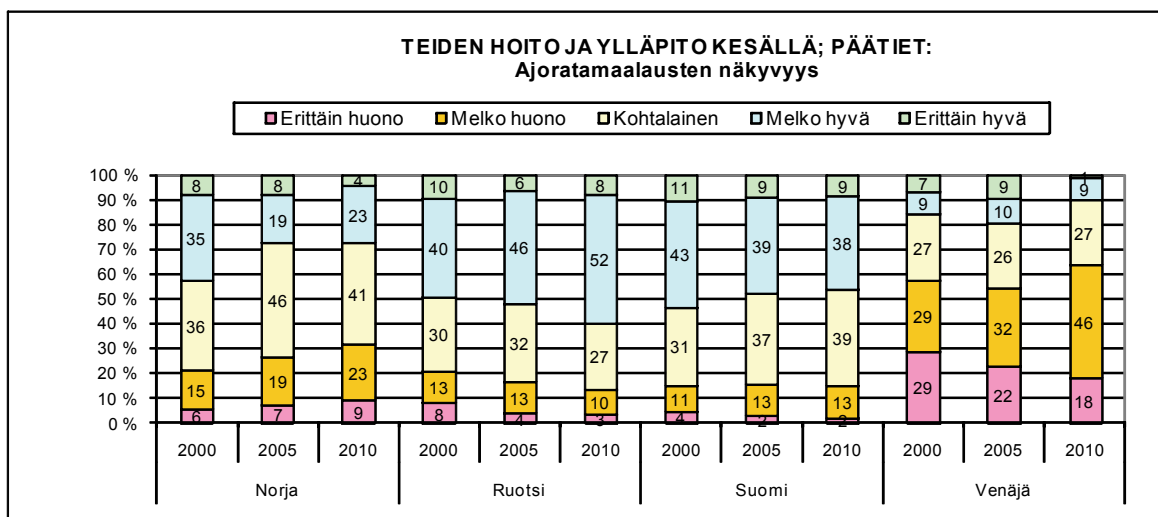
2.1.3 Ajouratamaalausten näkyvyys päätieverkolla

Pohjoisen päätieverkon osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin kohtalaisen hyväksi Suomessa ja Ruotsissa, kohtalaiseksi Norjassa ja välttäväksi Venäjällä. Merkittävää muutosta aikaisempiin vuosiin verrattuna ei ole tapahtunut.

Suomen ajoratamaalausten näkyvyyttä melko tai erittäin hyvänä piti puolet tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona 15 % tienkäyttäjistä. Ruotsin osalta ajoratamaalausten näkyvyyttä melko tai erittäin hyvänä piti 60 % tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona 13 % tienkäyttäjistä.

Norjan osalta ajoratamaalausten näkyvyyttä melko tai erittäin hyvänä piti 27 %, kohtalaisena 41 % ja melko tai erittäin huonona 32 % tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta ajoratamaalausten näkyvyyttä pohjoisen päätieverkon osalta melko tai erittäin hyvänä pitäneiden osuus laski yhdeksään prosenttiyksikköä ja melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus nousi kymmenen prosenttiyksikköä.



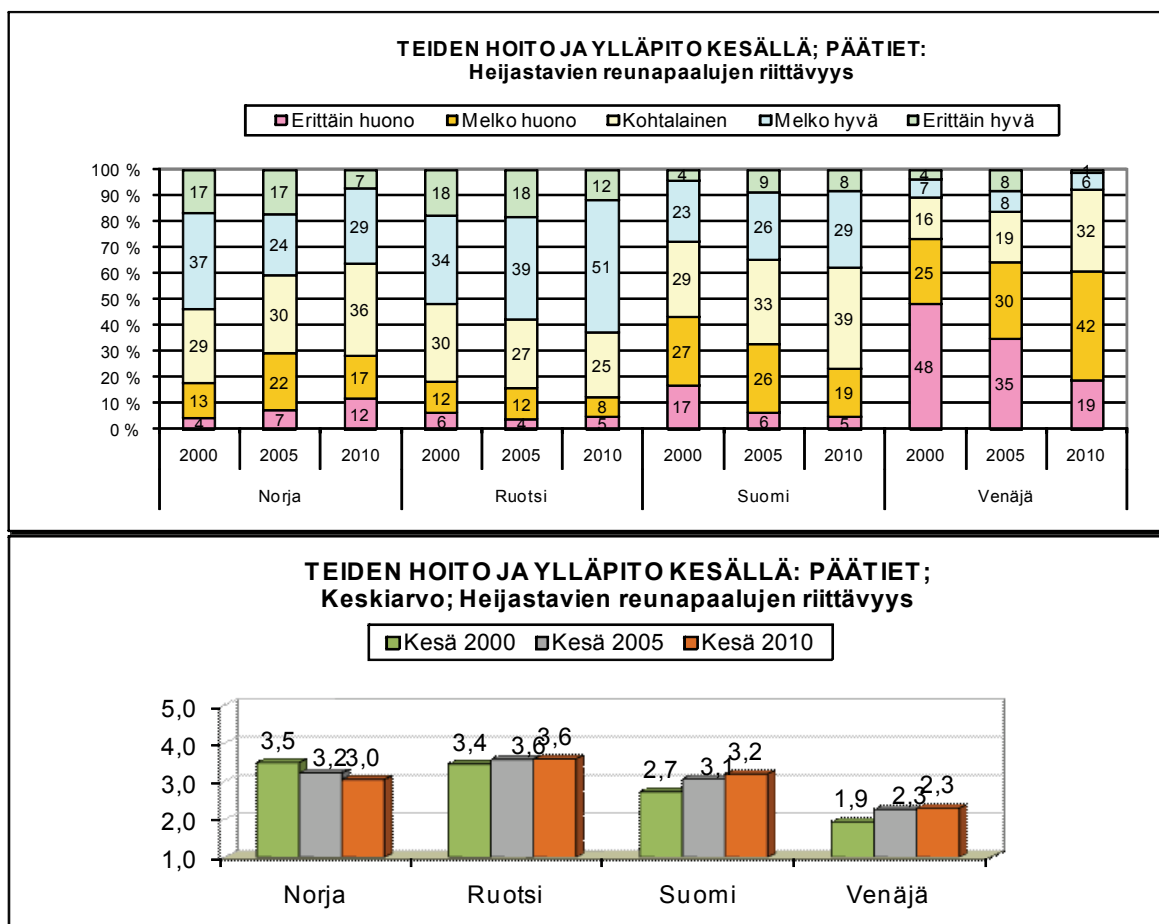
2.1.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys päätieverkolla

Pohjoisen päätieverkon osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin varsin hyväksi Ruotsissa, kohtalaiseksi Suomessa ja Norjassa sekä välttäväksi Venäjällä. Vastausten keskiarvot ovat pysyneet lähes ennallaan aikaisempiin vuosiin nähden.

Suomessa ja Norjassa yli kolmannes piti heijastavien reunapaalujen riittävyttä melko tai erittäin hyvänä ja vajaa kolmannes melko tai erittäin huonona.

Ruotsin osalta heijastavien reunapaalujen riittävyttä melko tai erittäin hyvänä piti 63 %, kohtalaisena 25 % ja melko tai erittäin huonona 13 % tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta arvio on huonoin. Reunapaalujen riittävyttä melko tai erittäin hyvänä pitäneiden osuus laski lähes kymmenen prosenttiyksikköä, mutta reunapaalujen riittävyttä huonona pitäneiden osuus laski myös vähän, ollen kuitenkin edelleen yli 60 %.



2.2 Muiden päällystettyjen teiden hoito ja ylläpito kesällä

2.2.1 Tienpinnan kunto muilla päällystetyillä teillä

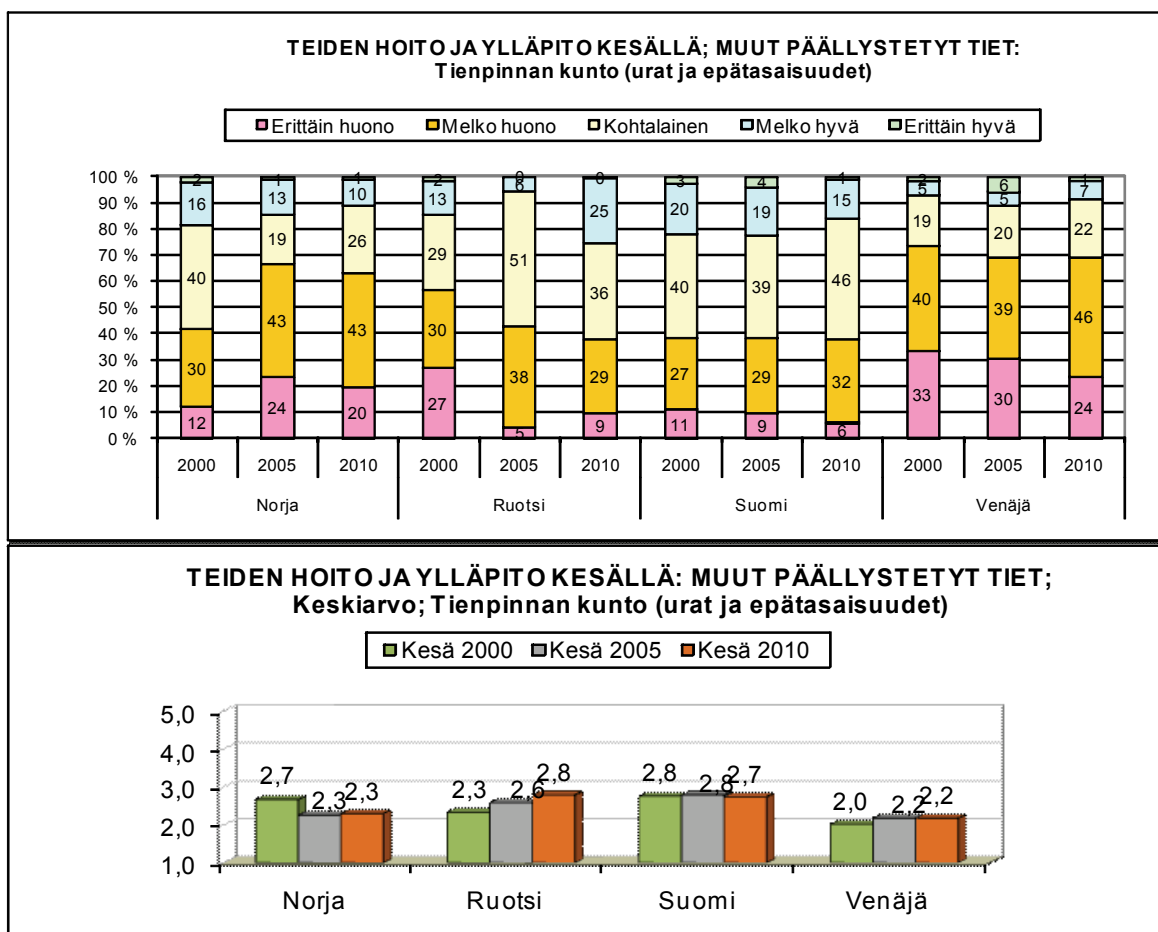
Muiden päällystettyjen teiden osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaiseksi Ruotsissa ja Suomessa ja välttäväksi Norjassa ja Venäjällä. Tilanne on parantunut jonkin verran Ruotsissa, muissa maissa tilanne on säilynyt lähes ennallaan. Kaikkien maiden osalta keskiarvo on heikompi kuin pääteillä.

Suomessa melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti 16 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena lähes puolet ja melko tai erittäin huonona yli kolmannes tienkäyttäjistä.

Ruotsissa muiden päällystettyjen teiden tienpinnan kuntoa melko tai erittäin hyvänä piti 25 % (6 % vuonna 2005), kohtalaisena 36 % (51 % vuonna 2005) ja melko tai erittäin huonona 38 % (43 % vuonna 2005) tienkäyttäjistä.

Norjassa tienpinnan kuntoa melko tai erittäin hyvänä pitäneiden osuus oli 11 % ja melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus 63 % (67 % vuonna 2005).

Venäjän osalta arvio oli huonoin: tienpinnan kuntoa melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus oli 70 %.



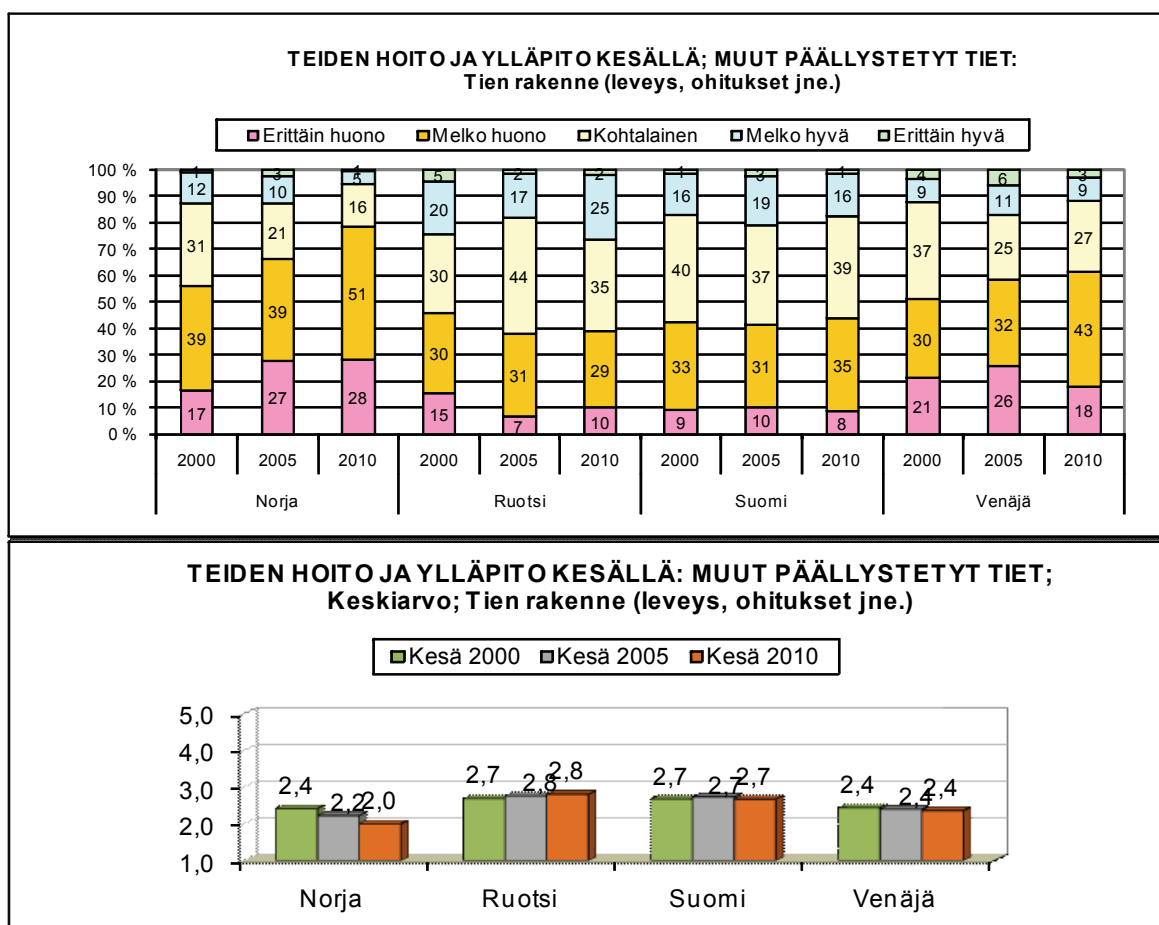
2.2.2 Tien rakenne muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta tien rakenne (leveys, ohitusmahdollisuudet jne.) arvioitiin kohdittain Ruotsissa ja Suomessa sekä välttäväksi Venäjällä ja Norjassa. Norjan osalta arvio on heikentynyt jonkin verran, muiden maiden arviot ovat pysyneet ennallaan. Kaikkien maiden osalta keskiarvo on heikompi kuin pääteillä.

Muiden päällystettyjen teiden osalta tien rakennetta piti melko tai erittäin hyvänä Ruotsissa 27 % ja Suomessa 17 %. Tien rakennetta melko tai erittäin huonona piti Ruotsissa 39 % ja Suomessa 43 %.

Norjan osalta tien rakennetta piti melko tai erittäin hyvänä vain 6 % (13 % vuonna 2005) ja melko tai erittäin huonona jopa 79 % (66 % vuonna 2005).

Venäjällä muiden päällystettyjen teiden osalta tien rakennetta piti melko tai erittäin hyvänä 12 % ja melko tai erittäin huonona 61 %.

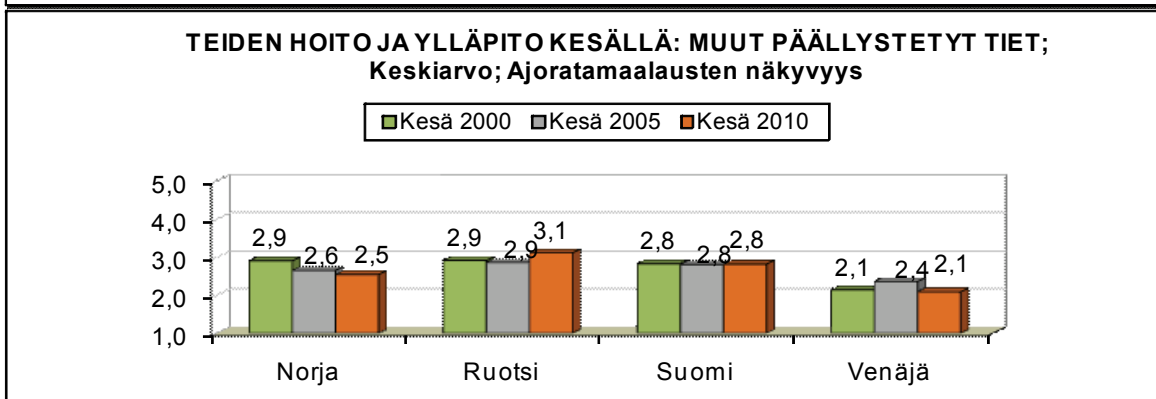
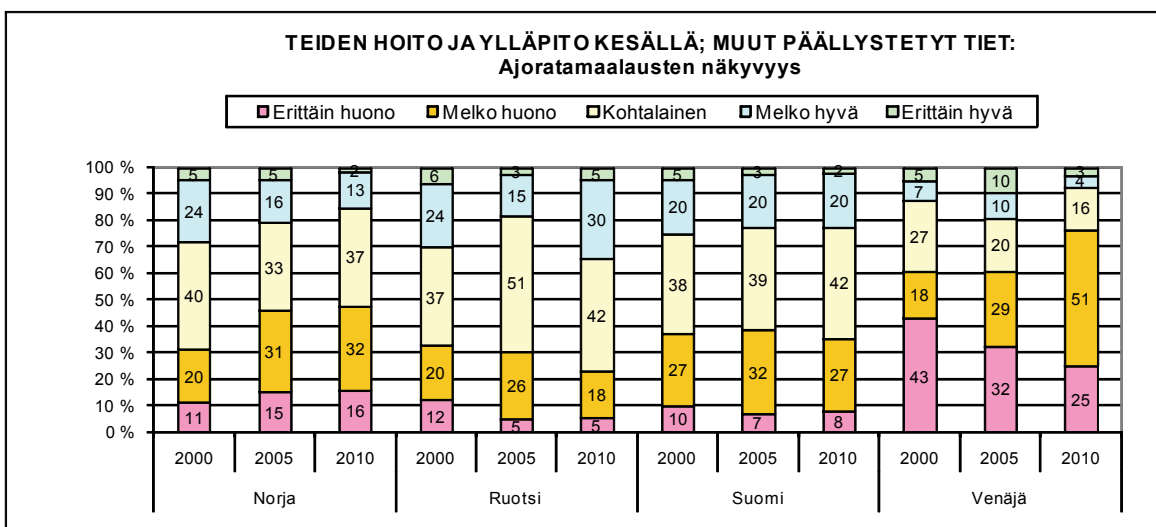


2.2.3 Ajouratamaalausten näkyvyys muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin kohtalaisen hyväksi Ruotsissa, kohtalaiseksi Suomessa ja välttäväksi Norjassa sekä Venäjällä. Ruotsin arvio on vähän parantunut ja Suomen säilynyt ennallaan. Norjan arvio on vähän heikentynyt ja Venäjän osalta on tapahtunut huomattava heikennys. Kaikkien maiden osalta keskiarvo on heikompi kuin pääteillä.

Ajouratamaalausten näkyvyyttä piti melko tai erittäin hyvänä Ruotsissa 35 %, Suomessa 22 % ja Norjassa 15 %. Ajouratamaalausten näkyvyyttä huonona tai erittäin huonona pitäneiden osuus oli Ruotsissa 23 %, Suomessa 35 % ja Norjassa 48 %.

Venäjällä ajoratamaalausten näkyvyyttä piti melko tai erittäin hyvänä vain 7 % (20 % vuonna 2005) ja huonona tai erittäin huonona jopa 76 % (61 % vuonna 2005).

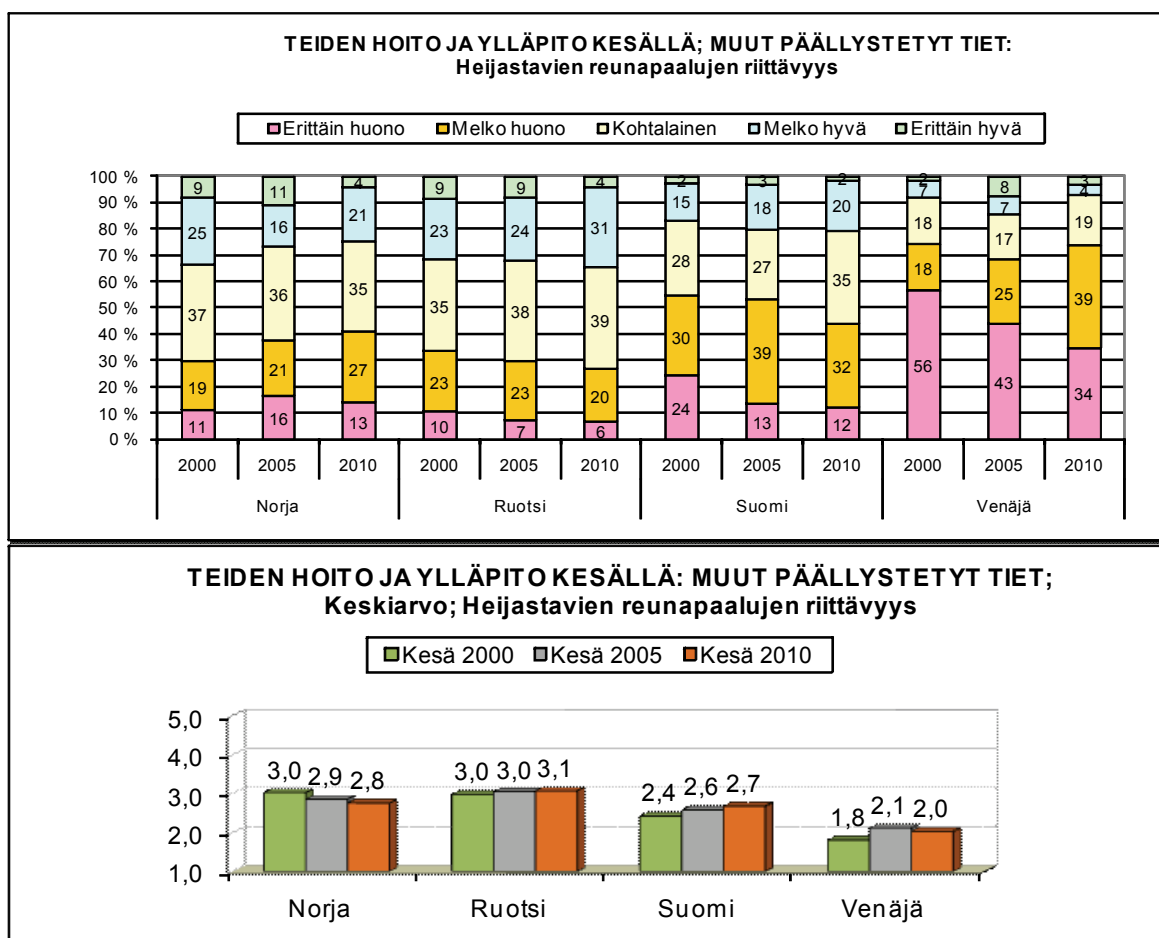


2.2.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin kohtalaisen hyväksi Ruotsissa, kohtalaiseksi Norjassa ja Suomessa sekä välttäväksi Venäjällä. Suomen ja Ruotsin arviot ovat hieman parantuneet sekä Norjan ja Venäjän arviot vastaavasti hieman heikentyneet. Kaikkien maiden osalta keskiarvo on heikompi kuin päätteillä.

Suomessa heijastavien reunapaalujen riittävyttä melko tai erittäin hyvänä piti viidennes tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonona 44 % (52 % vuonna 2005) tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta heijastavien reunapaalujen riittävyttä piti melko tai erittäin hyvänä vain 7 % ja melko tai erittäin huonona jopa 73 %.

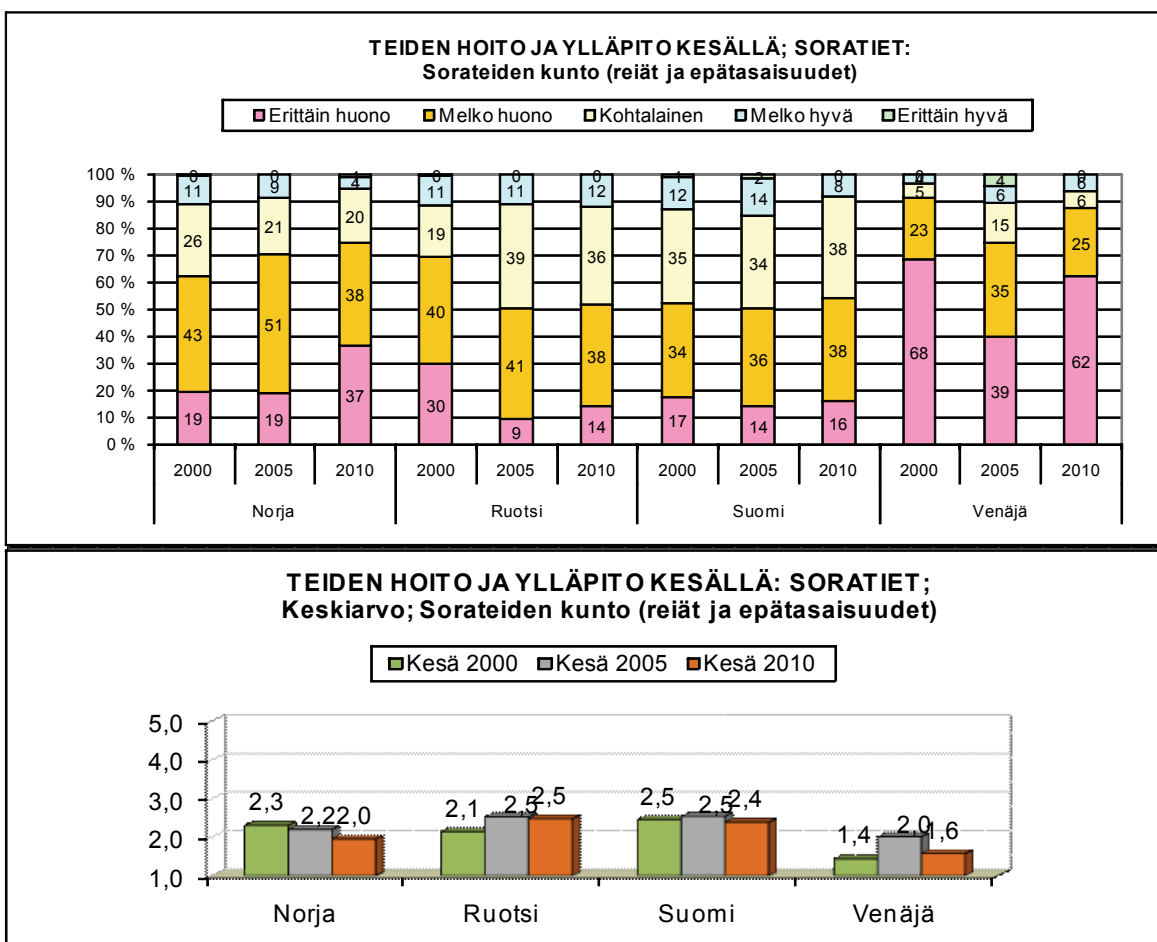


2.3 Sorateiden hoito ja ylläpito kesällä

2.3.1 Sorateiden kunto

Sorateiden kunto arvioitiin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa välttäväksi ja hyvin heikoksi Venäjällä. Suomen ja Norjan arviot ovat heikentyneet vähän. Venäjän arviot sen sijaan ovat heikentyneet huomattavasti vuodesta 2005 ollen lähes samalla tasolla kuin vuoden 2000 tutkimuksessa. Ruotsin arviot ovat pysyneet ennallaan.

Kaikissa maissa noin kymmenesosa arvioi sorateiden kuntoa melko tai erittäin hyväksi. Sorateiden kuntoa piti melko tai erittäin huonona Suomessa ja Ruotsissa yli puolet tienkäyttäjistä, Norjassa 75 % ja Venäjällä jopa 87 % (74 % vuonna 2005) tienkäyttäjistä.

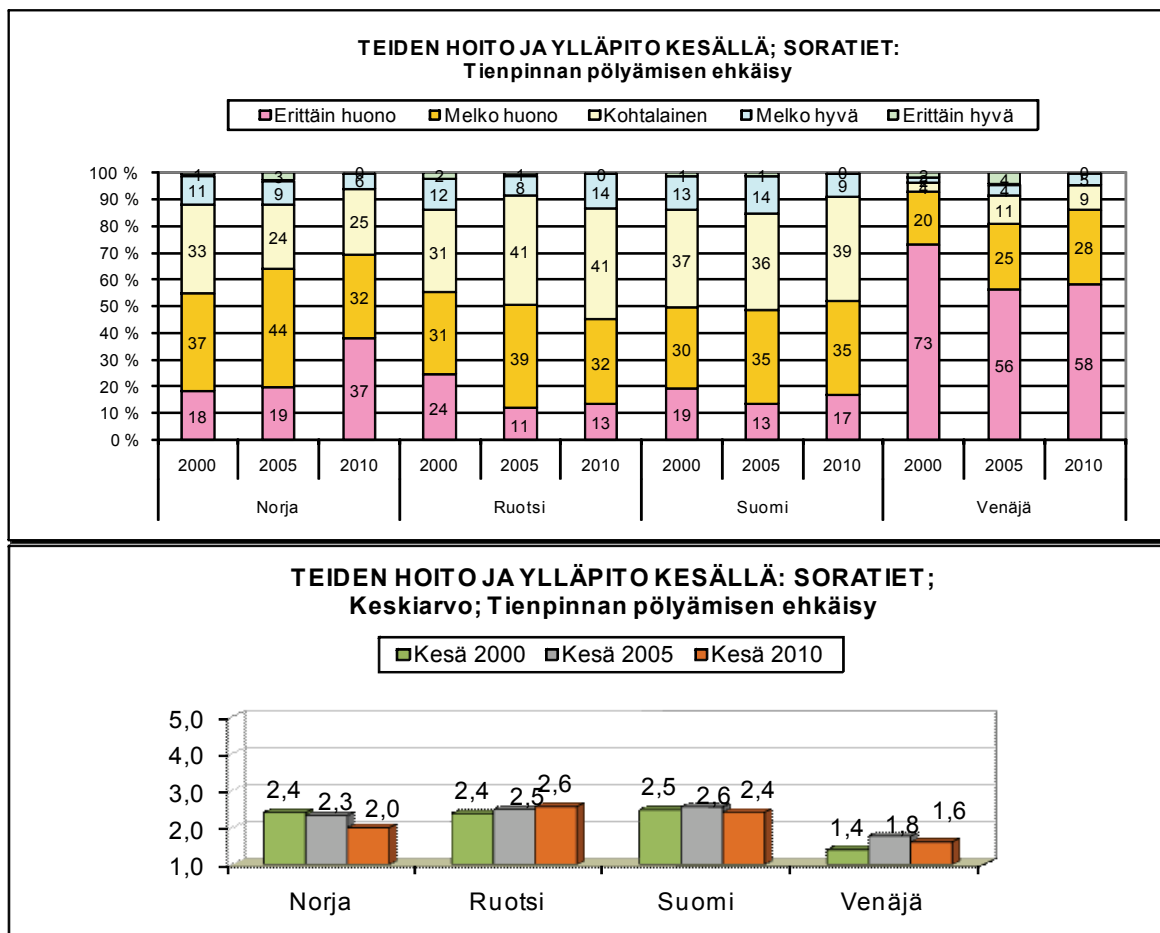


2.3.2 Tienpinnan pölyämisen ehkäisy sorateilla

Tienpinnan pölyämisen ehkäisy sorateilla arvioitiin hyvin heikoksi Venäjällä ja välttäväksi muissa maissa. Ruotsin osalta arvio on hieman parantunut ja muissa maissa heikentynyt vuodesta 2005.

Suomessa, Norjassa ja Venäjällä tienpinnan pölyämisen ehkäisyä piti melko tai erittäin hyvänä alle kymmenesosa tienkäyttäjistä ja Ruotsissakin vain 14 %.

Suomessa ja Ruotsissa noin puolet tienkäyttäjistä piti tienpinnan pölyämisen ehkäisyä sorateilla melko tai erittäin huonona, mikä vastaa aikaisempien vuosien tilannetta. Venäjällä jopa 86 % (81 % vuonna 2005) ja Norjassa 69 % (63 % vuonna 2005) tienkäyttäjistä piti sorateiden pölyämisen ehkäisyä melko tai erittäin huonona.



2.4 Muun liikenneympäristön hoito ja ylläpito kesällä

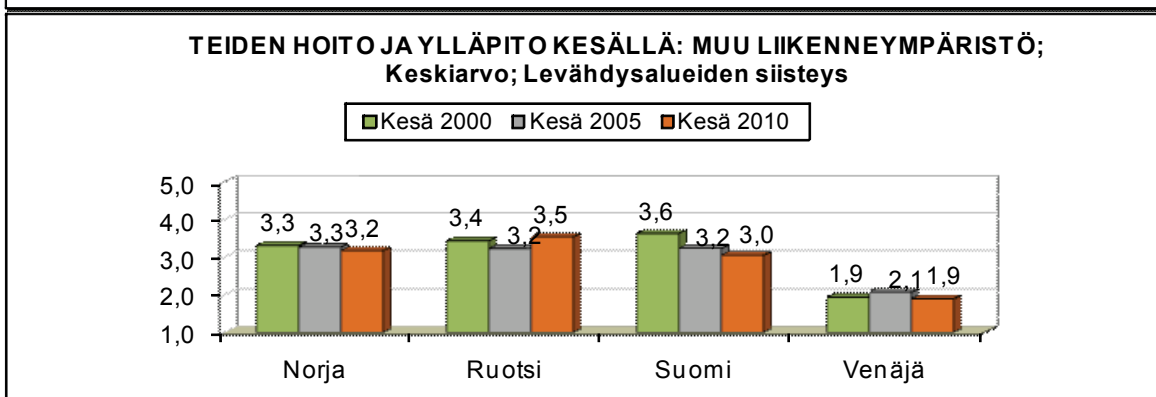
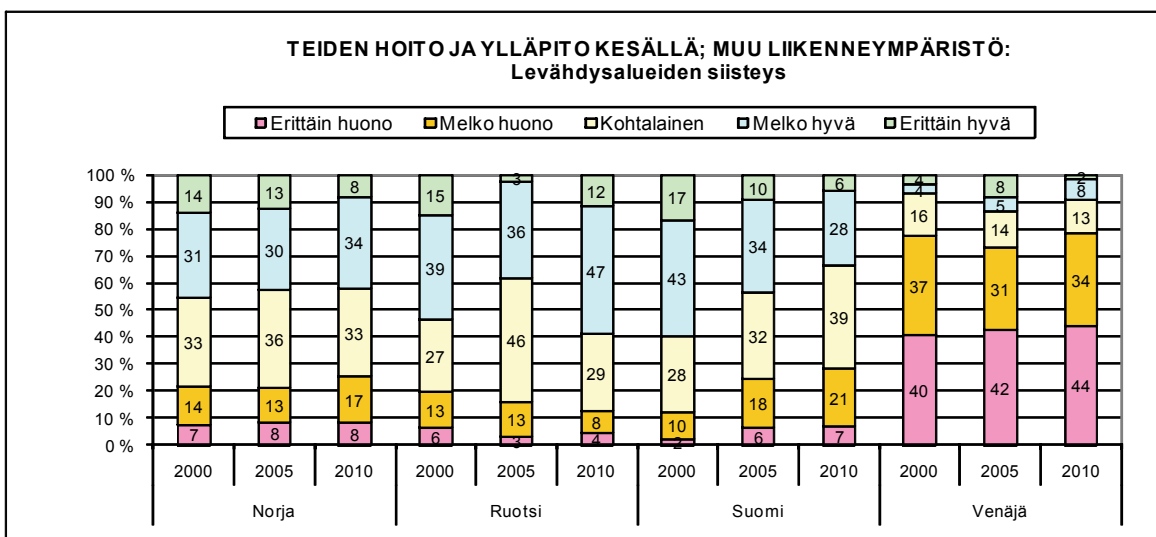
2.4.1 Levähdysalueiden siisteys

Levähdysalueiden siisteys arvioitiin varsin hyväksi Ruotsissa ja kohtalaisen hyväksi Suomessa ja Norjassa.

Suomen osalta keskiarvo on heikentynyt aikaisemmista tutkimusvuosista. Levähdysalueiden siisteyttä melko tai erittäin hyvänä pitävien osuus oli 34 % (44 % vuonna 2005 ja 60 % vuonna 2000). Norjan arvio on pysynyt suunnilleen samana kuin aiemmin.

Ruotsissa arvio on keskimäärin hieman parempi kuin aikaisempina vuosina. Levähdysalueiden siisteyden melko tai erittäin hyväksi arvioi noin 60 % tienkäyttäjistä (noin 40 % vuonna 2005 ja 54 % vuonna 2000).

Levähdysalueiden siisteys Venäjällä on edellisten tutkimusvuosien tavoin pysynyt välttävänä ja on kohdemaista selkeästi huonoin. Levähdysalueiden siisteyden arvioi huonoksi 78 % ja hyväksi 10 % tienkäyttäjistä.

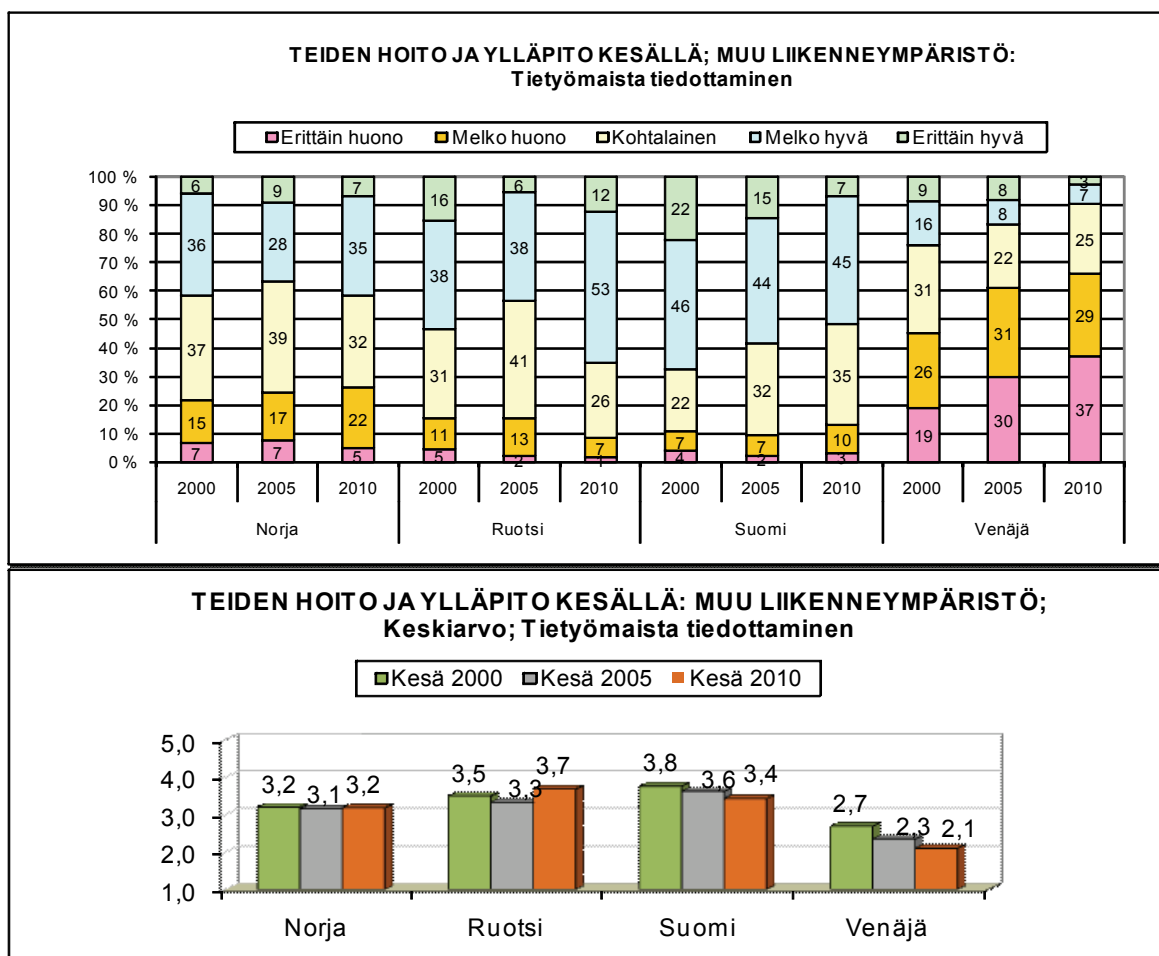


2.4.2 Tietyömaista tiedottaminen

Tietyömaista tiedottaminen on arvioitu Ruotsissa varsin hyväksi, Suomessa ja Norjassa kohtalaisen hyväksi ja Venäjällä välttäväksi. Ruotsissa tiedottaminen arvioitiin aikaisempia vuosia paremmaksi. Suomen ja Venäjän osalta keskiarvo on heikentynyt. Norjan arvio on pysynyt lähes ennallaan.

Tietyömaista tiedottamisen arvioi melko tai erittäin hyväksi Ruotsissa 65 %, Suomessa noin 50 % ja Norjassa noin 40 % tienkäyttäjistä. Melko tai erittäin huonoksi tietyömaista tiedottamisen arvioi Ruotsissa ja Suomessa noin kymmenesosa ja Norjassa alle kolmasosa vastaajista.

Venäjän tilanne on myös tietyömaista tiedottamisen osalta selkeästi huonoin. Tietyömaista tiedottamisen arvioi huonoksi 66 % ja hyväksi 10 % tienkäyttäjistä.

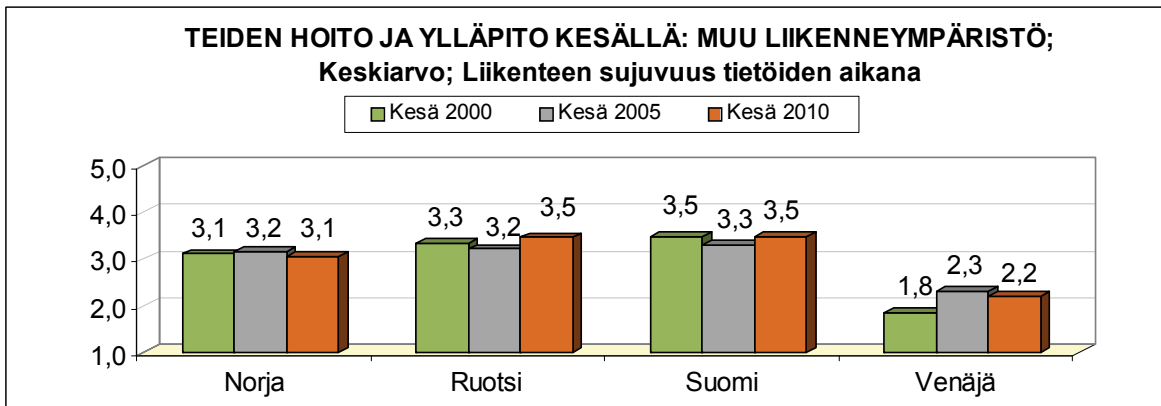
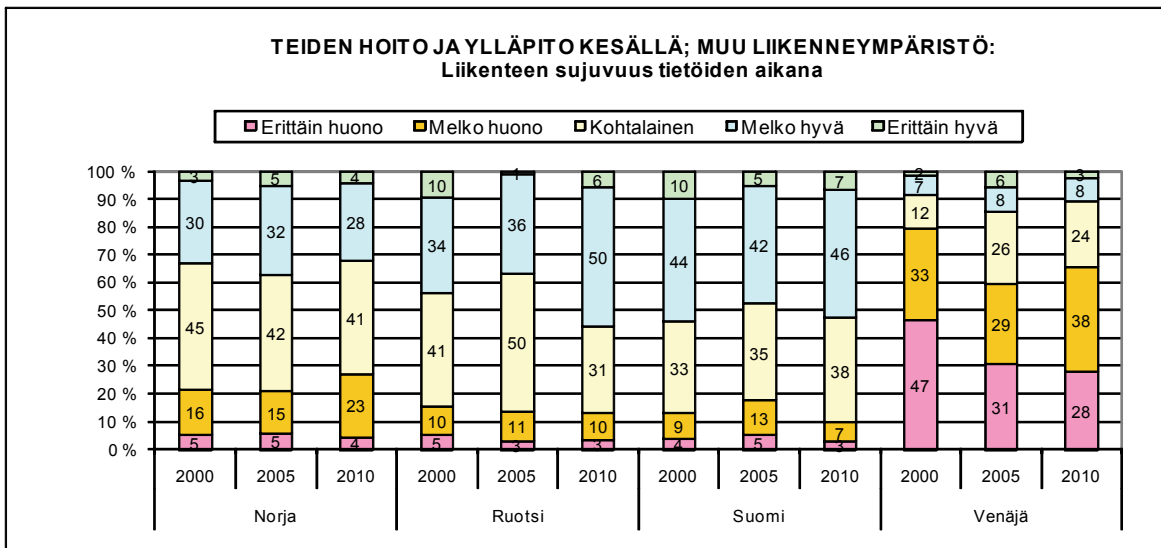


2.4.3 Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana

Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana arvioitiin varsin hyväksi Suomessa ja Ruotsissa sekä kohtalaisen hyväksi Norjassa. Venäjällä sujuvuus arvioitiin välttäväksi. Näissä maissa tilanteessa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta aikaisempaan verrattuna. Suomen ja Ruotsin arviot ovat parantuneet ja Venäjän ja Norjan arviot ovat hieman heikentyneet aikaisemmista tutkimusvuosista.

Suomessa ja Ruotsissa tietöiden aikaisen liikenteen sujuvuuden arvioi melko tai erittäin hyväksi yli puolet vastaajista ja melko tai erittäin huonona sitä piti kymmenesosa vastaajista.

Norjassa tietöiden aikaista liikenteen sujuvuutta piti melko tai erittäin hyvänä kolmannes ja melko tai erittäin huonona toinen kolmannes vastaajista. Venäjällä tietöiden aikaista liikenteen sujuvuutta piti melko tai erittäin hyvänä 11 % ja melko tai erittäin huonona 66 % vastaajista.



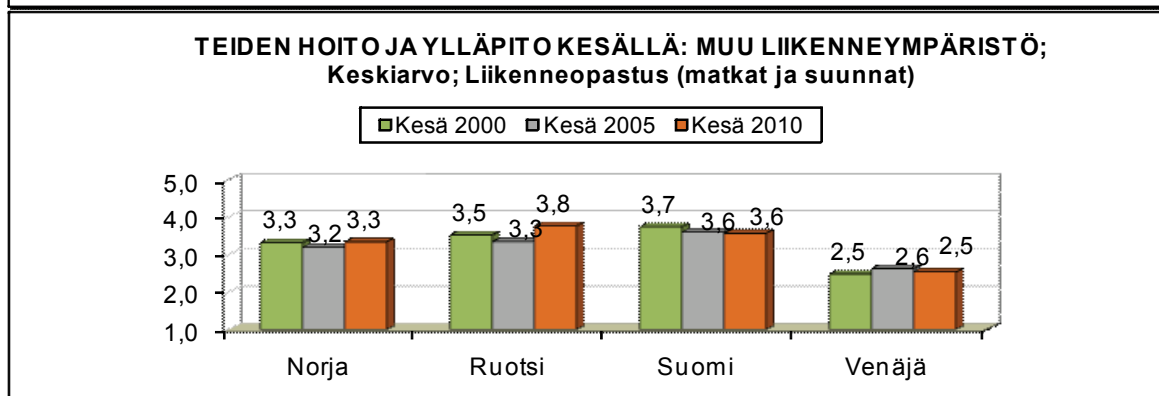
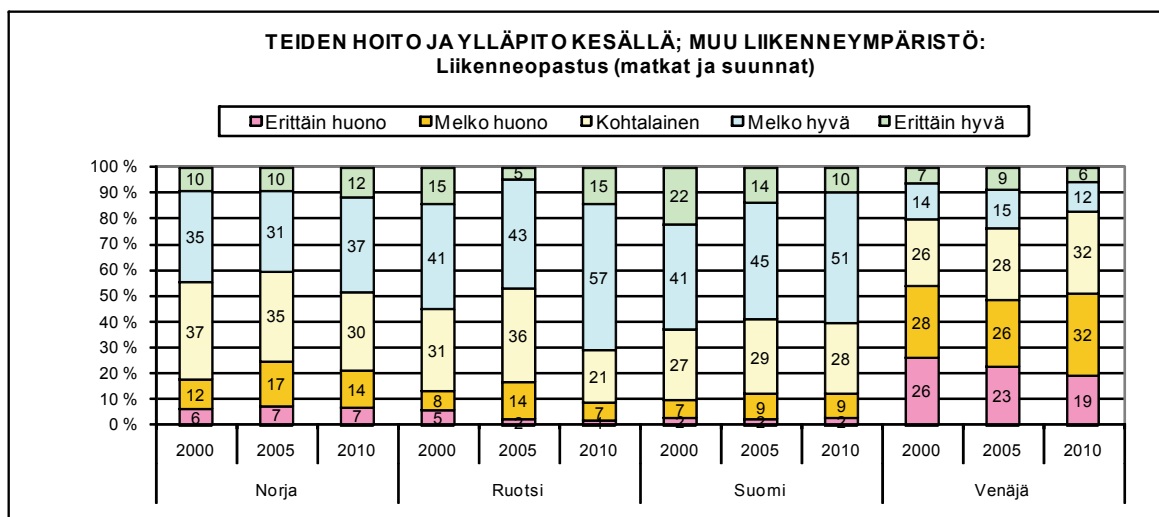
2.4.4 Liikenneopastus

Liikenneopastus arvioitiin Suomessa ja Ruotsissa varsin hyväksi, Norjassa kohtalaiseksi ja Venäjällä välttäväksi. Ruotsissa on tapahtunut huomattavaa parannusta. Norjan arvio on hieman parantunut ja Venäjän hieman heikentynyt. Suomen osalta arvio on säilynyt ennallaan.

Suomen osalta liikenneopastuksen arvioi melko tai erittäin hyväksi selvä enemmistö eli 61 % tienkäyttäjistä ja melko tai erittäin huonoksi joka kymmenes tienkäyttäjä.

Ruotsissa liikenneopastusta melko tai erittäin hyvänä pitäneiden osuus kasvoi edellisestä tutkimusvuodesta 48 %:sta 72 %:iin ja melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus laski 16 %:sta 8 %:iin.

Norjassa liikenneopastusta melko tai erittäin hyvänä pitäneiden osuus oli 49 % ja melko tai erittäin huonona pitäneiden osuus oli 21 %. Venäjällä liikenneopastuksen melko tai erittäin hyväksi arvioi 18 % (24 % vuonna 2005) ja melko tai erittäin huonoksi 51 %.



2.5 Kokonaisarvio tieverkon kesäkunnossapidolle

Tieverkon kesäkunnossapitoa arvioitiin eri osatekijöiden lisäksi myös kokonaisuutena pääteiden, muiden päällystettyjen teiden ja sorateiden osalta. Arviointi suoritettiin yhdeksänportaisella asteikolla, jossa ääripäinä olivat erittäin huono (1) ja erittäin hyvä (5). Tässäkin arvio koski kunkin maan pohjoista tieverkkoa.

Kokonaisarviot olivat melko hyvin linjassa eri osatekijöiden arvioinnin kanssa: parhaat arviot saivat osakseen Ruotsin ja Suomen pohjoiset tieverkot. Luoteis-Venäjällä tieverkon kunto arvioitiin yleisesti heikoimmaksi. Norjan pohjoinen tieverkko arvioitiin jonkin verran Venäjää paremmaksi.

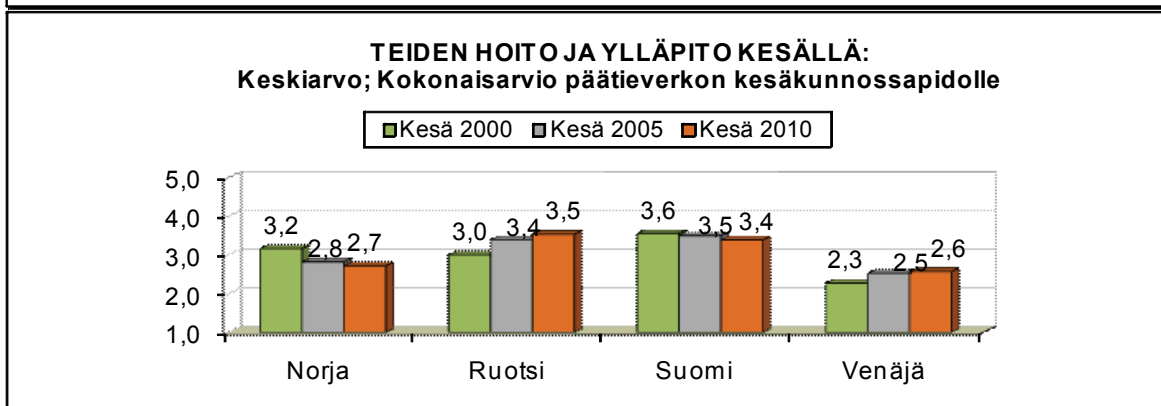
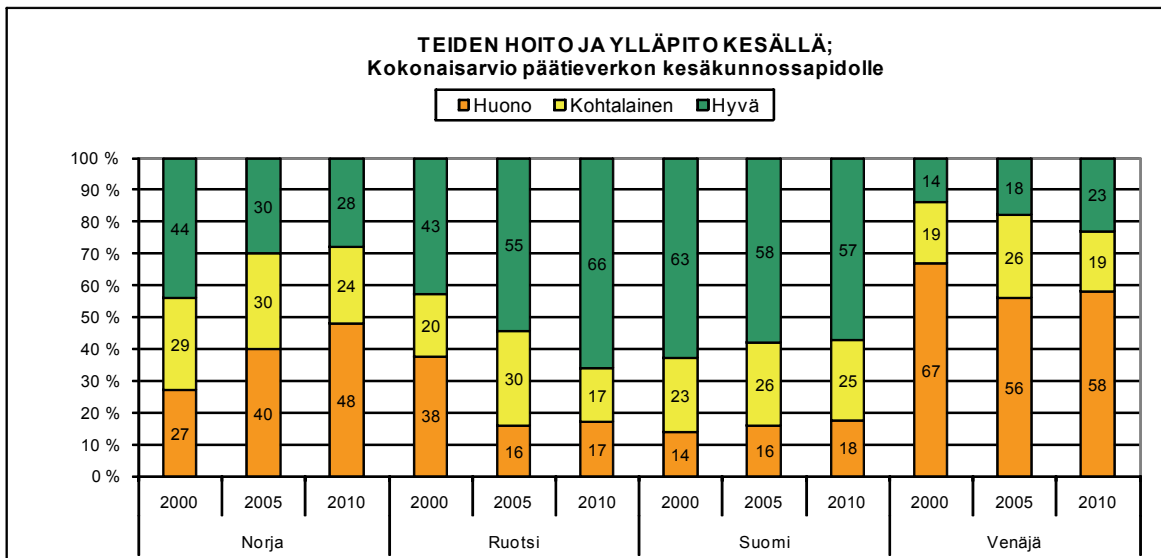
Seuraavassa kokonaisuutta on arvioitu sekä jakaumien että keskiarvojen avulla. Jakaumataulukoissa eri luokkia on yhdistetty siten, että huonoksi on laskettu kaikki arvot alle kolmen ja hyväksi kaikki arvot yli kolmen. Kohtalainen -luokkaan on sijoitettu ainoastaan arvon kolme antaneet vastaajat.

2.5.1 Päätieverkon kesäkunnossapito kokonaisuutena

Päätieverkon kesäkunnossapito koettiin hyväksi Suomessa ja Ruotsissa, ja huonoksi Norjassa ja Venäjällä. Suomen, Norjan ja Venäjän osalta keskiarvo on hieman laskenut ja Ruotsin osalta hieman kasvanut.

Suomen ja Ruotsin osalta päätieverkon kesäkunnossapidon arvioi kokonaisuutena hyväksi selvä enemmistö eli noin kaksi kolmannesta. Huonoksi kesäkunnossapidon koki alle viidennes vastaajista. Norjan osalta päätieverkon kesäkunnossapidon arvioi kokonaisuutena hyväksi 28 % tienkäyttäjistä. Huonoksi sen arvioi puolet tienkäyttäjistä.

Venäjällä päätieverkon kesäkunnossapidon arvioi kokonaisuutena huonoksi kaksi kolmasosaa vastaajista ja hyväksi viidesosa vastaajista.



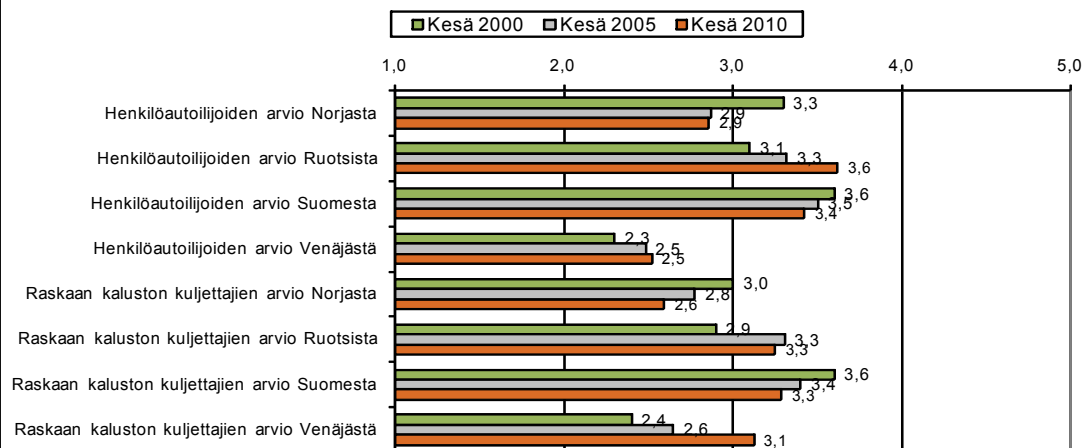
Erot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken olivat pieniä Suomen, Ruotsin ja Norjan osalta. Näissä maissa henkilöautoilijat pitivät päätieverkon kesäkunnossapidon tasoa hiukan parempana kuin raskaan kaluston kuljettajat. Venäjällä puolestaan henkilöautoilijat olivat selvästi kriittisempiä kesäkunnossapidon tasoon kuin raskaan kaluston kuljettajat.

Norjalaisten kokonaisarvio oman maansa kesäkunnossapidosta on pudonnut ja erityisen huomattavaa on, että norjalaisten arvio Venäjältä on parantunut lähes kaksinkertaiseksi. Norjalaiset arvioivat omaa kesäkunnossapitoaan arvosanalla 2,3 ja Venäjää arvosanalla 3,9 (vuonna 2005 oman maan arvio 2,6 ja Venäjän 2,0).

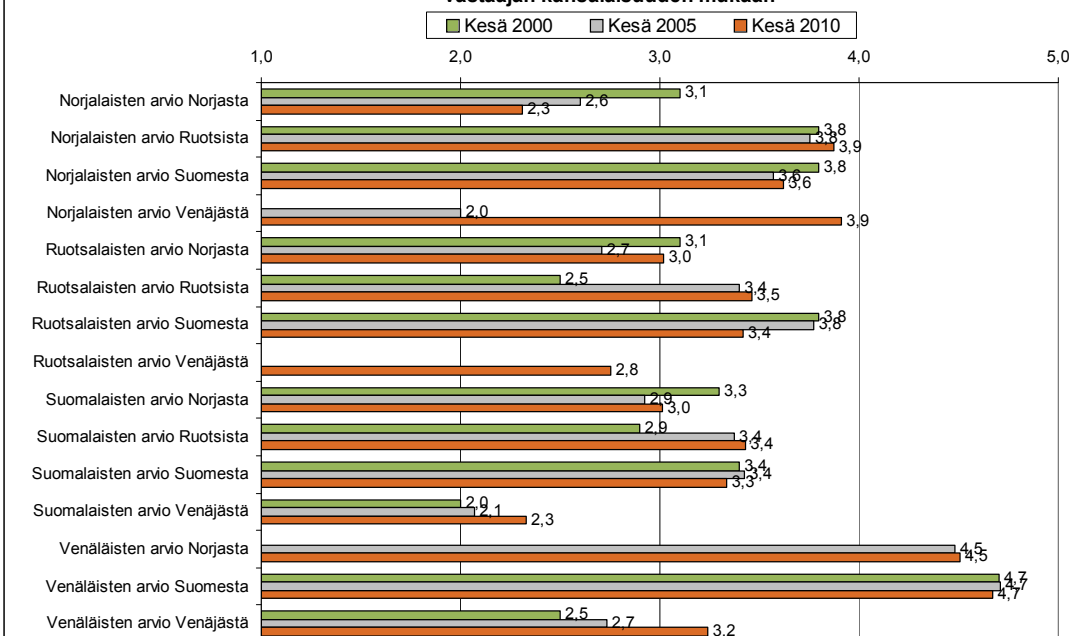
Suomalaisten ja ruotsalaisten kokonaisarviot ovat pysyneet lähes ennallaan. Ruotsalaisten arvio Suomesta on kuitenkin pudonnut jonkin verran (3,8 -> 3,4). Venäläisten osalta kesäkunnossapidon kokonaisarvio on pysynyt Suomesta ja Norjasta täysin samana, mutta oman maan osalta arvio on hieman parantunut (2,7 -> 3,2).

Suomalaisten, ruotsalaisten ja norjalaisten arviot muista maista ja venäläisten arvio oman maansa päätieverkon kesäkunnossapidosta vaihtelevat arvosanojen 2,3 - 3,9 välillä, mutta venäläisten arviot Norjan ja Suomen päätieverkosta ovat merkittävästi parempia (4,5 - 4,7).

**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Keskiarvo;
Kokonaisarvio päätieverkon kesäkunnossapidolle**



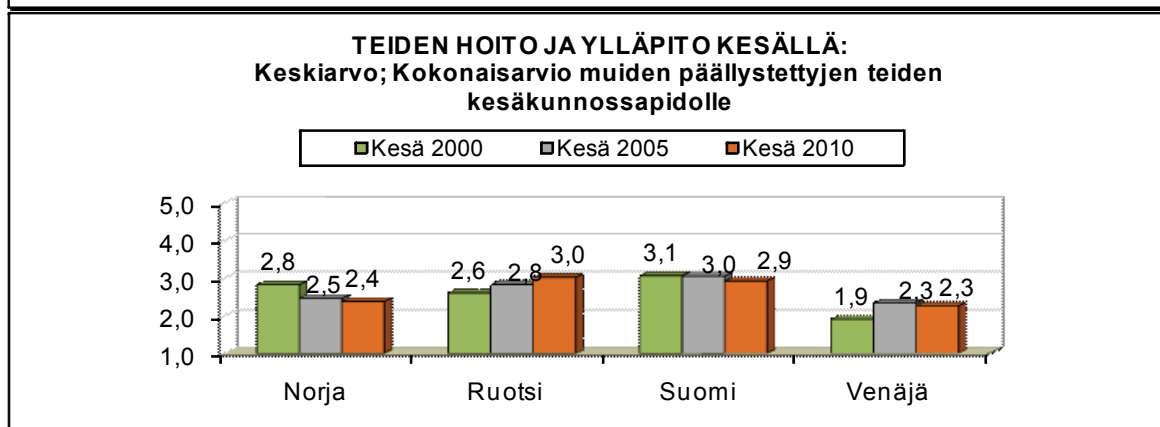
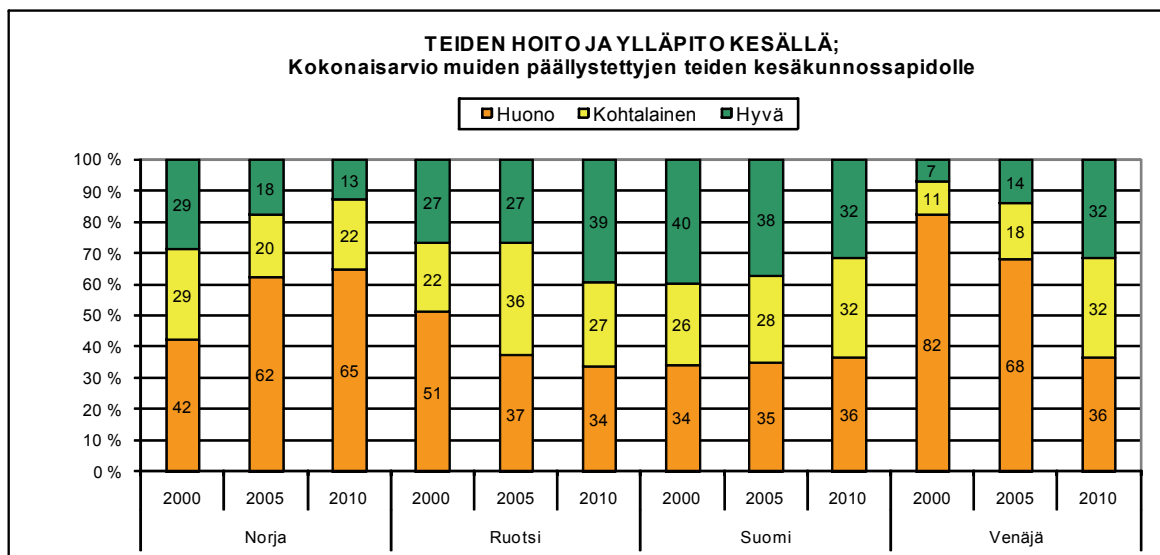
**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Kokonaisarvio päätieverkon kesäkunnossapidosta
vastaajan kansalaisuuden mukaan**



2.5.2 Muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapito kokonaisuutena

Muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapito koettiin kohtalaiseksi Ruotsissa ja huonoksi kaikissa muissa maissa. Ruotsin osalta arvio on parantunut jonkin verran, Suomen ja Norjan arviot ovat hieman heikentyneet. Venäjän osalta keskiarvo on säilynyt ennallaan.

Muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapidon arvioi hyväksi Ruotsissa 39 %, Suomessa ja Venäjällä kolmasosa sekä Norjassa kymmenesosa vastaajista. Huonoksi sen arvioi Norjan osalta 65 % ja muissa maissa kolmannes tienkäyttäjistä.

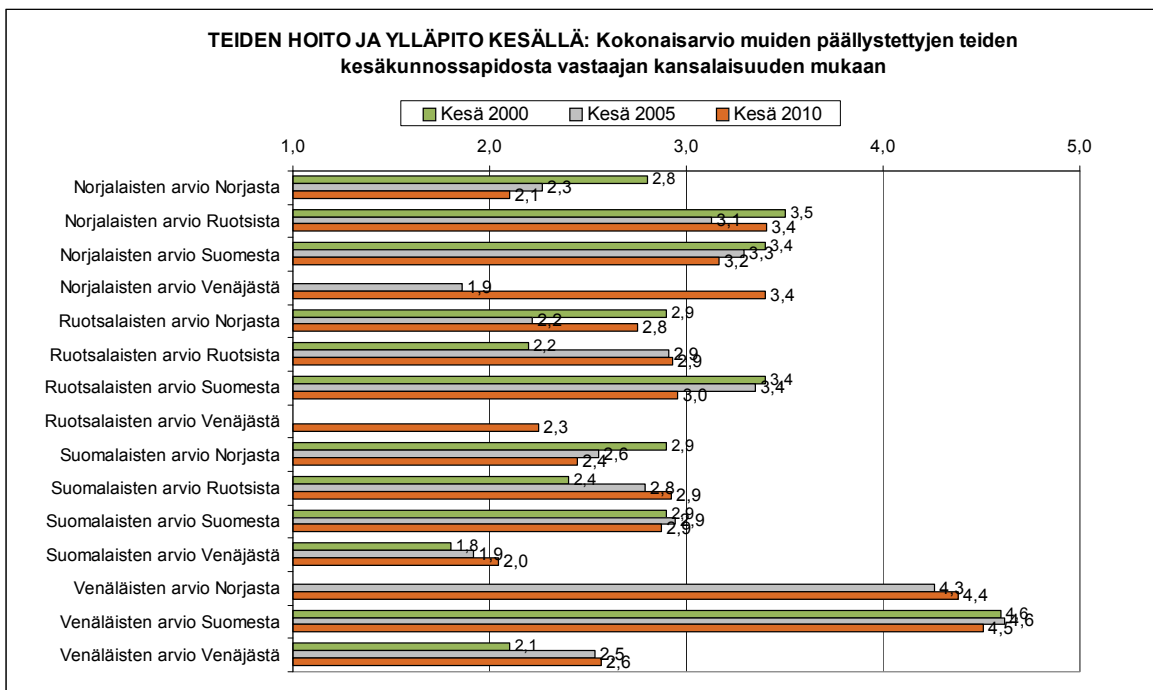
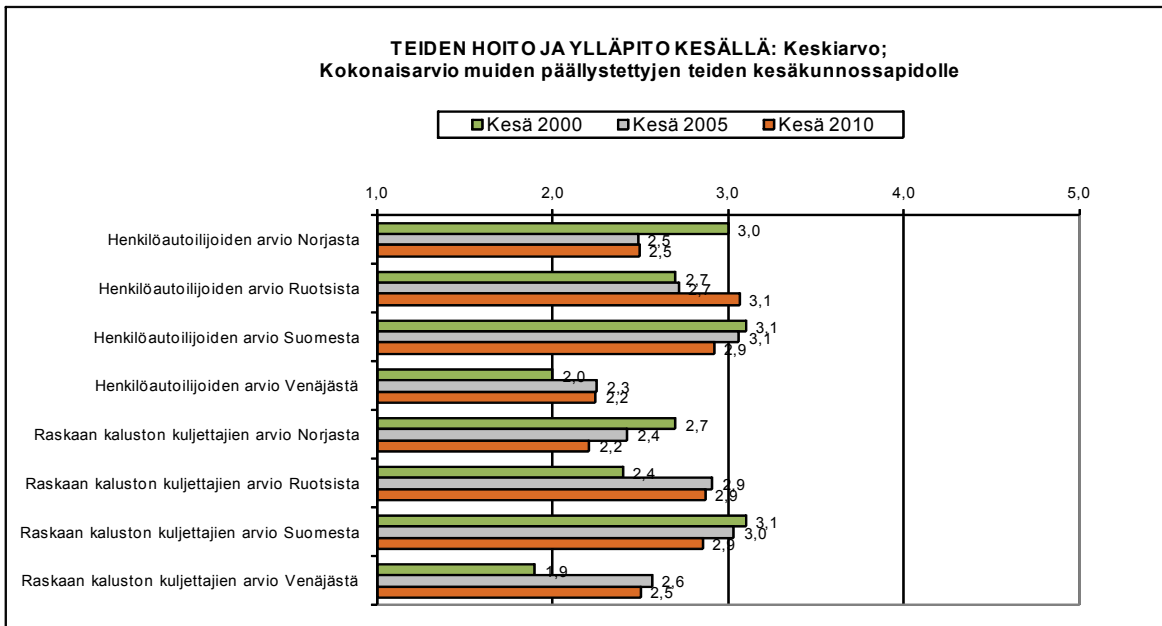


Erot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken muiden päällystettyjen teiden osalta olivat samansuuntaisia kuin pääteiden kohdalla. Norjassa ja Ruotsissa henkilöautoilijat pitivät muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapitoa hieman parempana kuin raskaan kaluston kuljettajat. Venäjällä puolestaan raskaan kaluston kuljettajat pitivät kesäkunnossapitoa hieman parempana kuin henkilöautoilijat. Henkilöautoilijat ja raskaan kaluston kuljettajat arvioivat Suomen kunnossapidon tason samanlaiseksi.

Verrattaessa maakohtaisia kokonaisarvioita vastaajan kansallisuuden suhteen, ovat erot samansuuntaisia kuin arvioitaessa päätieverkkoa.

Vastaavasti kuin päätieverkon osalta, on huomattavaa, että norjalaisten kokonaisarvio Venäjän muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapidosta on parantunut lähes kaksinkertaiseksi. Norjalaisten arvio Venäjän osalta oli 3,4 (1,9 vuonna 2005). Suomalaisten, ruotsalaisten ja venäläisten kokonaisarviot muista maista ovat pysyneet lähes ennallaan.

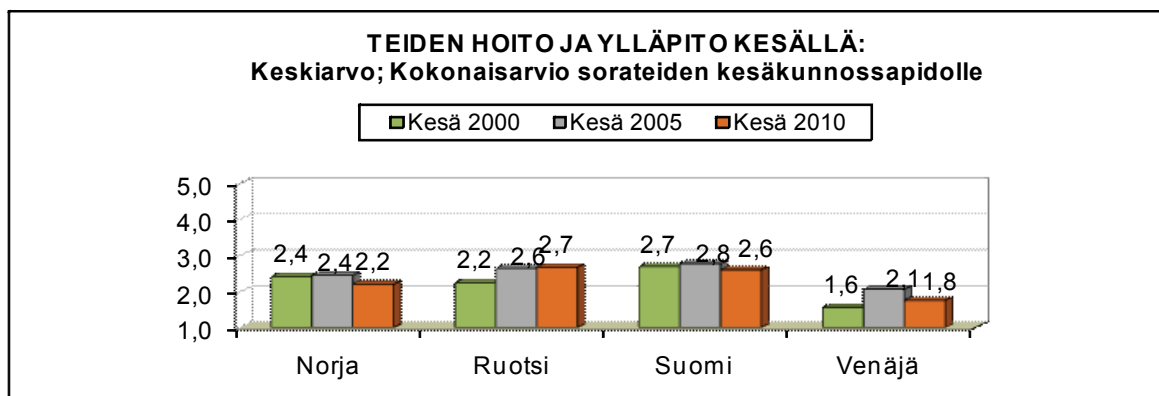
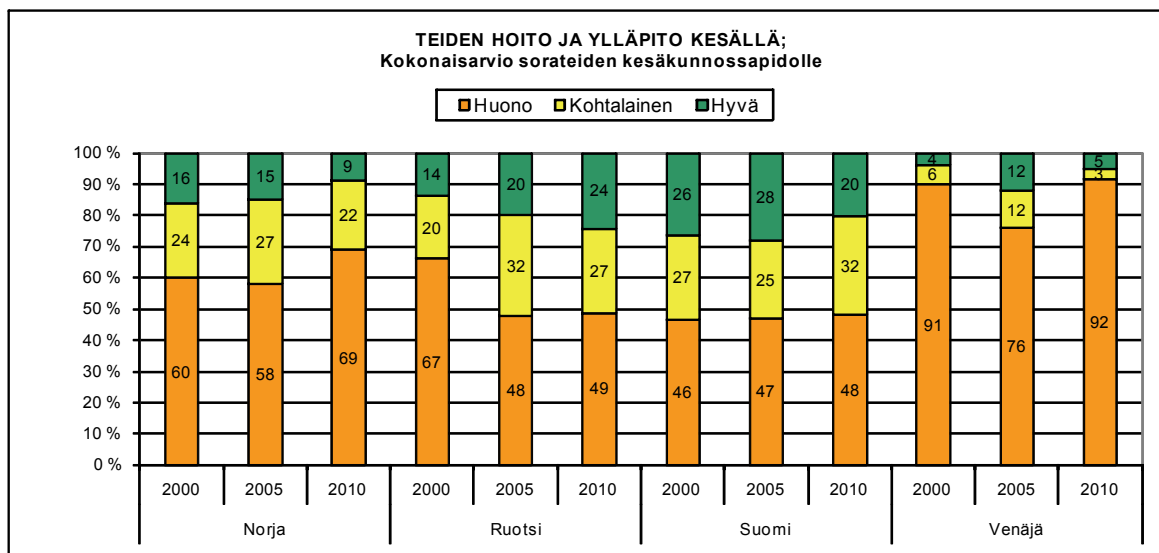
Myös vastaavasti kuin päätieverkon kesäkunnossapidon osalta venäläisten arviot Norjan ja Suomen päätieverkosta ovat huomattavasti parempia kuin muiden kansalaisuuksien arviot. Samoin suomalaiset, ruotsalaiset ja norjalaiset ovat muita maita kriittisempiä oman maansa kesäkunnossapidon tasoa kohtaan.



2.5.3 Sorateiden kesäkunnossapito kokonaisuutena

Sorateiden kesäkunnossapito arvioitiin kaikissa maissa huonoksi. Ruotsin osalta keskiarvo on hieman noussut, muiden maiden keskiarvo on laskenut.

Sorateiden kunnossapidon arvioi hyväksi Suomessa ja Ruotsissa viidesosa ja huonoksi puolet tienkäyttäjistä. Norjassa sorateiden kunnossapidon arvioi hyväksi 9 % ja huonoksi 69 % vastaajista. Tilanne on kaikkein huonoin Venäjän osalta. Jopa 92 % vastaajista piti sorateiden kesäkunnossapitoa huonona.

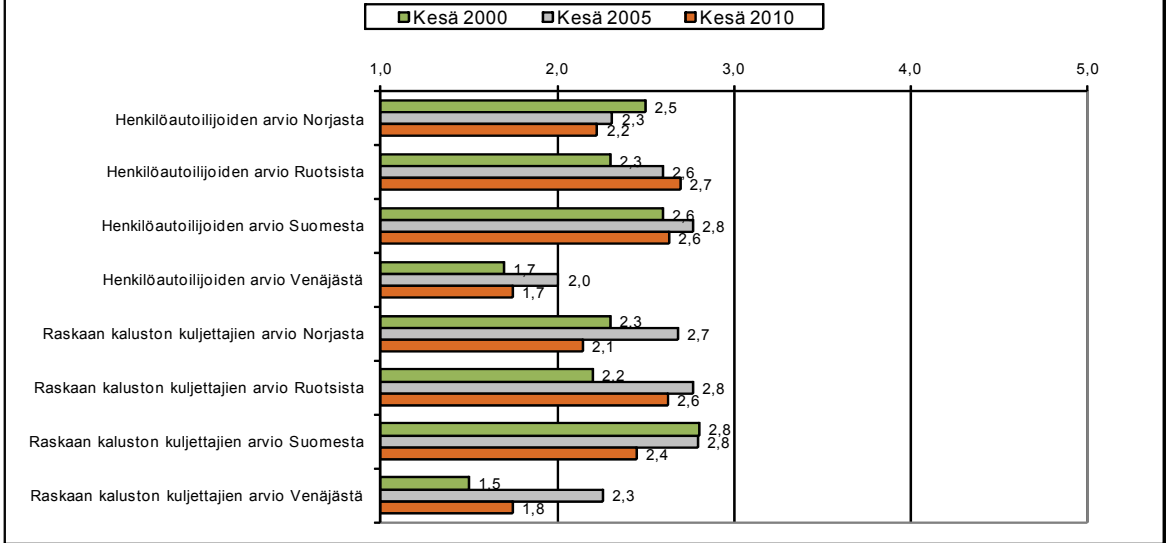


Erot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken olivat hyvin pieniä sorateiden osalta. Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa henkilöautoilijat pitivät sorateiden kesäkunnossapidon tasoa aavistuksen parempana kuin raskaan kaluston kuljettajat ja Venäjällä päinvastoin.

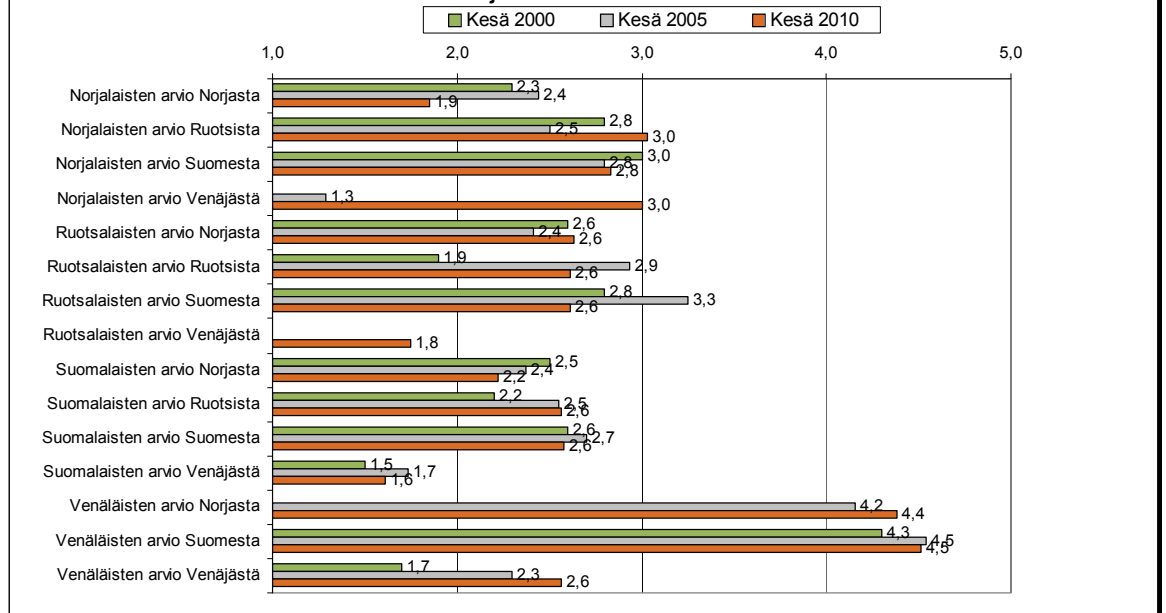
Vastaavasti kuin päällystettyjen teiden osalta, on huomattavaa, että norjalaisten kokonaisarvio Venäjän sorateiden kesäkunnossapidosta on parantunut yli kaksinkertaiseksi. Norjalaisten arvio Venäjän osalta oli 3,0 (1,3 vuonna 2005). Suomalaisen, ruotsalaisten ja venäläisten kokonaisarviot muista maista ovat pysyneet lähes ennallaan.

Suomalaiset, ruotsalaiset ja norjalaiset ovat kukin samaa mieltä tai hieman muita maita kriittisempiä oman maansa sorateiden kesäkunnossapidosta. Venäläisten arviot Suomen ja Norjan tilanteesta ovat jälleen merkittävästi parempia kuin muiden maiden kansalaisten.

**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Keskiarvo;
Kokonaisarvio sorateiden kesäkunnossapidolle**



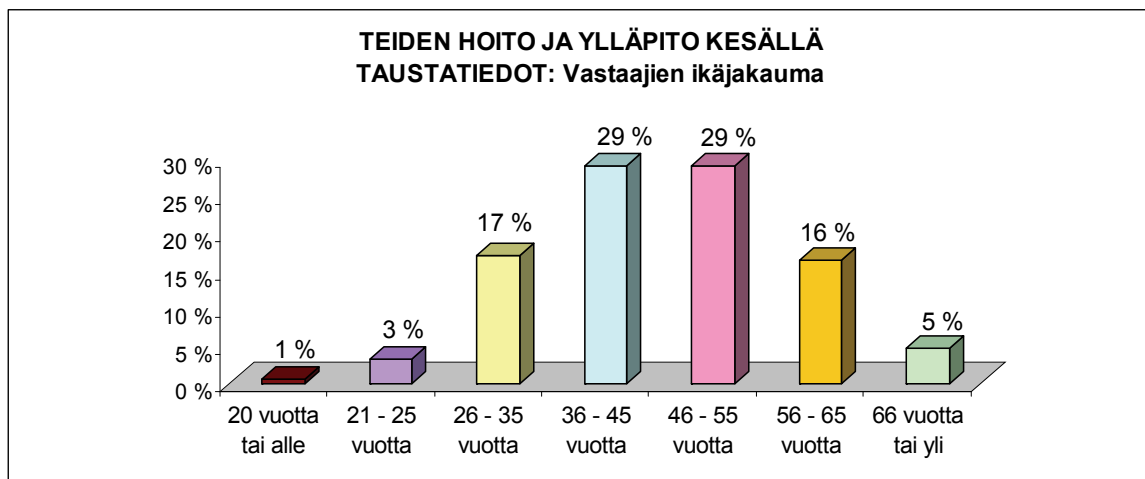
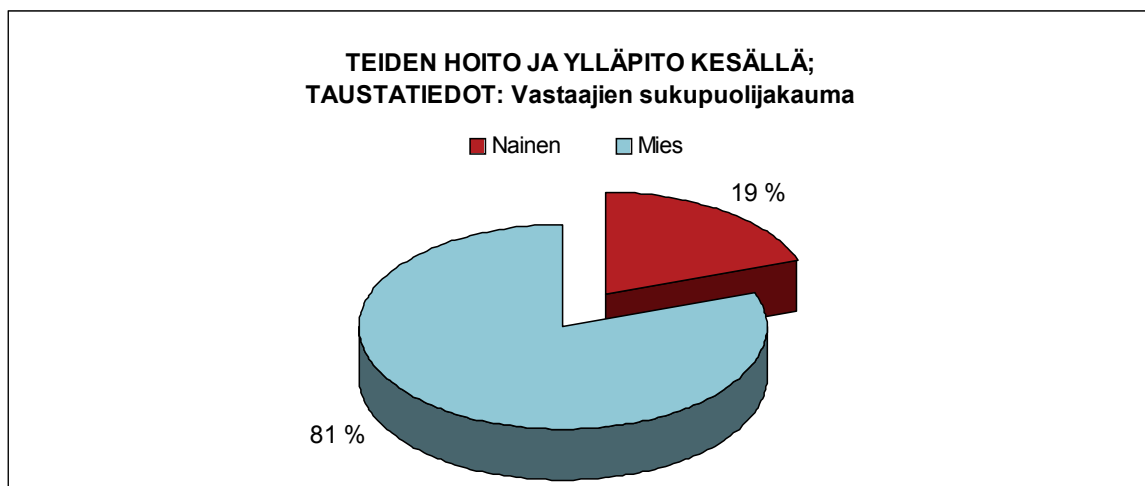
**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Kokonaisarvio sorateiden kesäkunnossapidosta
vastaajan kansalaisuuden mukaan**



2.6 Kesätutkimuksen taustatiedot

Tutkimuksessa ei haettu normaalipopulaation kanssa yhtenevää otosta vaan otanta perustui puhtaasti satunnaisotantaan rajanylityspaikoilla. Tavoitteena oli saada mukaan sekä henkilöautolla että raskaalla kalustolla liikkuvia tienkäyttäjiä. Tästä syystä joidenkin taustatekijöiden osalta otos ei ole jakaantunut normaalipopulaation tavoin. Tämä näkyy erityisesti sukupuolijakauman osalta, jossa miesten osuus on 81 % vastaajista.

Kuten vuonna 2000 ja 2005, ikäjakaumaltaan otos noudattelee normaalijakaumaa, joskin työikäisen väestön osuus on painottunut otoksessa. Vastaajien keski-ikä oli 46 vuotta, mikä on hieman enemmän kuin aikaisemmissa tutkimuksissa (44 vuotta vuonna 2000 ja 43 vuotta vuonna 2005).

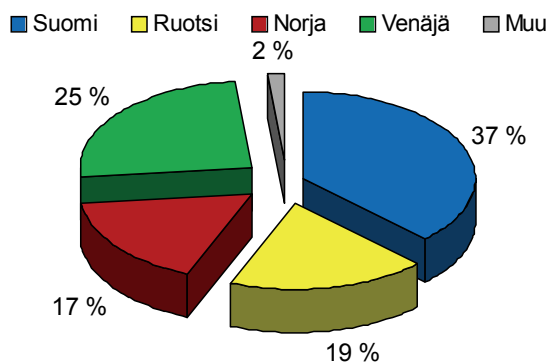


Kansalaisuuden osalta suurimpana yksittäisenä ryhmänä olivat suomalaiset, joita oli otoksessa 37 %. Venäläisiä vastaajista oli 25 %, norjalaisia 17 % ja ruotsalaisia 19 %. Suomaisten määrä putosi 14 prosenttiyksikköä ja ruotsalaisten määrä kasvoi 9 prosenttiyksikköä.

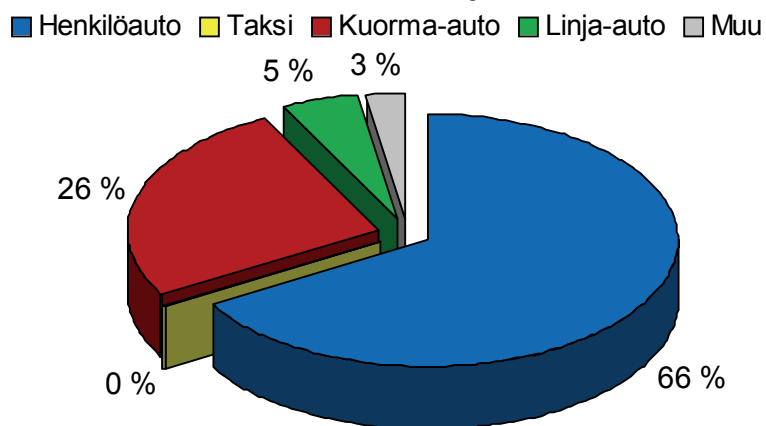
Vastaajien keskuudessa selkeästi käytetyin kulkuväline oli henkilöauto, jolla oli liikenteessä 69 % vastaajista, eli hieman enemmän kuin vuoden 2005 vastaajista. Toisena huomattavana ryhmänä olivat kuorma-autoilijat, joita oli 27 % vastaajista.

Vastaajille kertyi eniten ajokilometrejä Pohjois-Norjassa ja Pohjois-Suomessa sekä vähiten Luetis-Venäjällä.

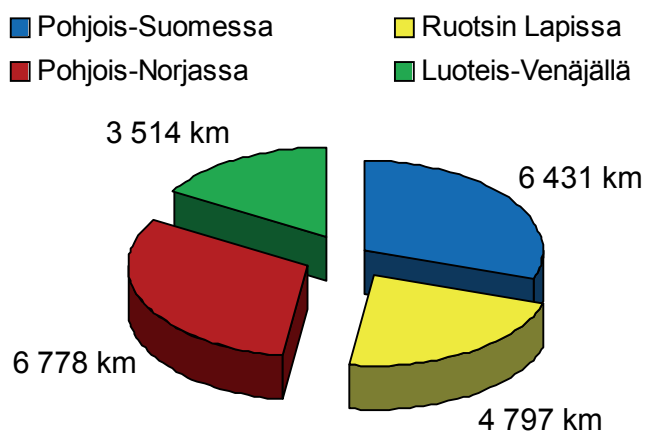
**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ:
TAUSTATIEDOT: Vastaajan kansalaisuus**



**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ:
TAUSTATIEDOT: Vastaajan kulkuväline**



**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ:
TAUSTATIEDOT: Keskimääräiset ajokilometrit kesäaikana**



3 Talvitutkimuksen tulokset

3.1 Pääteiden hoito ja ylläpito talvella

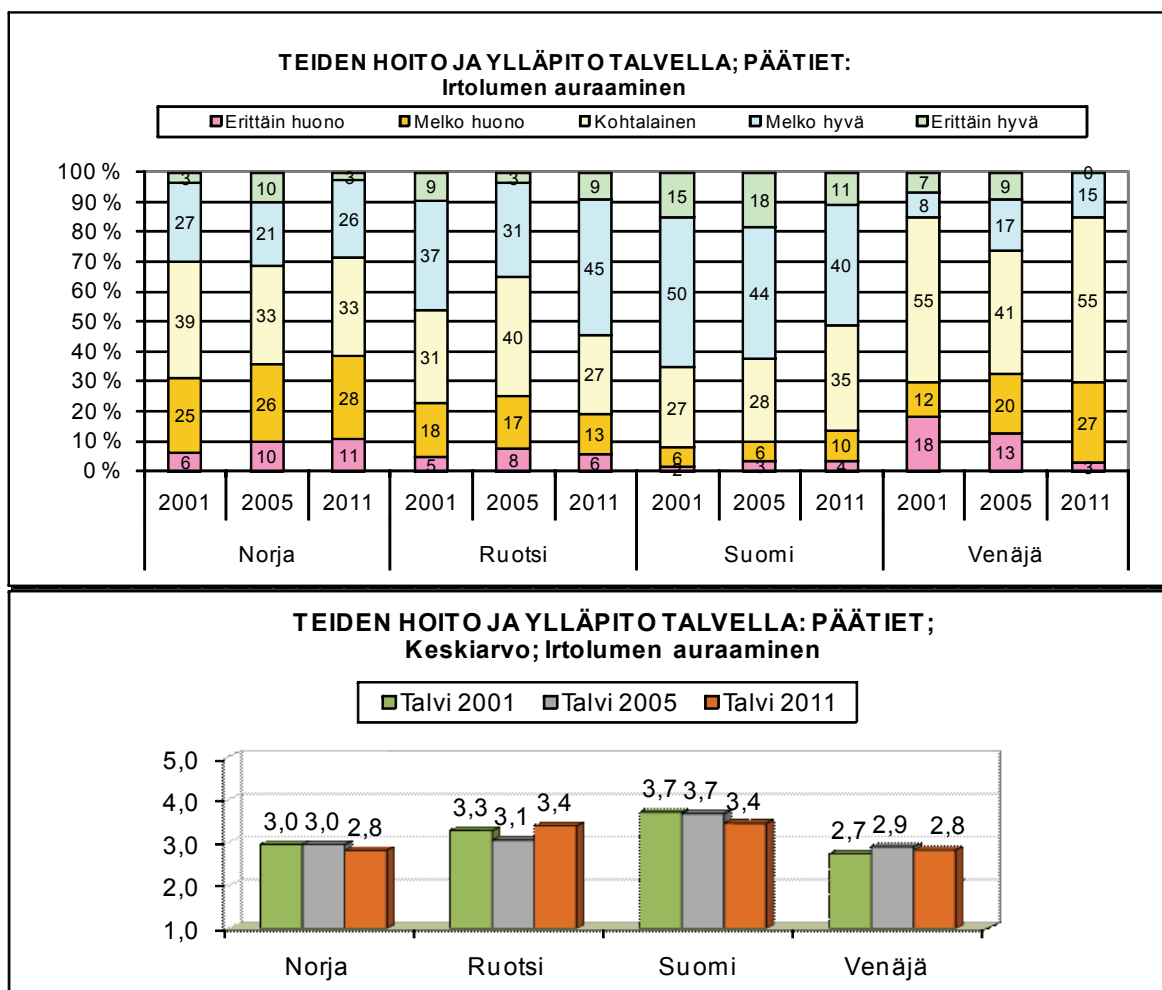
3.1.1 Irtolumen auraaminen

Irtolumen auraaminen päätieverkolla arvioidaan Suomen ja Ruotsin osalta kohtalaiseksi hyväksi ja Norjan ja Venäjän osalta kohtalaiseksi. Puolet vastaajista pitää auraustyöskentelyä pohjoisen Suomen päätieverkolla melko tai erittäin hyvin hoidettuna. Tyytyväisten osuus on hiukan laskenut vuodesta 2001 lähtien.

Vuoteen 2005 verrattuna Ruotsin tilanne on selvästi parantunut ja Ruotsi on saavuttanut Suomen tason. Melko tai erittäin hyvä -vastausten osuus on kasvanut 34 %:sta 54 %:iin ja keskiarvo 3,1 %:sta 3,4 %:iin. Kuitenkin edelleen viidennes tienkäyttäjistä koki pääteiden auraustyöt melko tai erittäin huonosti hoidetuiksi.

Norjassa pääteiden aurausta pidetään aikaisempiin tutkimusvuosiin verrattuna hieman heikompana. Nykytilannetta huonona pitäviä on 39 % tienkäyttäjistä.

Venäjällä pääteiden auraaminen on tienkäyttäjien mielestä hoidettu aikaisempien vuosien tavoin. Vastaajien arviot ovat lähentyneet toisiaan: erittäin hyvänä ja erittäin huonona pitäviä on selvästi aikaisempaa vähemmän, tuskin lainkaan.

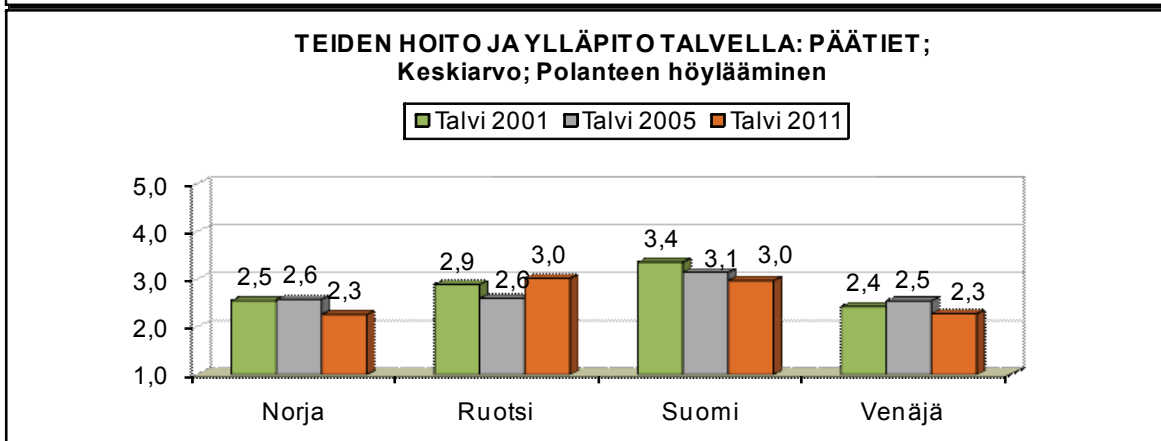
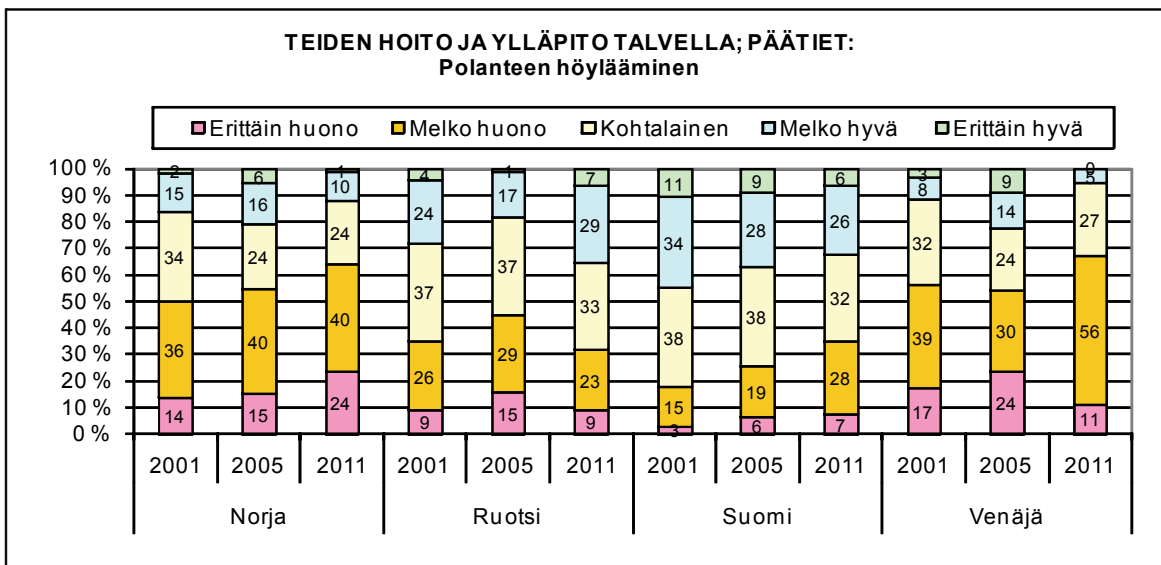


3.1.2 Polanteen höyläminen

Polanteen höyläamisen osalta maiden välinen järjestys on sama eli parhaana nykytilannetta pidetään Suomen ja Ruotsin kohdalla, Norjan ja Venäjän ollessa muista hiukan jäljessä. Suomessa taso on hiukan laskenut, mutta on edelleen kohtalaisen hyvä. Tilanteen melko tai erittäin huonoksi kokevien osuus on kasvanut neljänneksestä reiluun kolmannekseen.

Ruotsin osalta polanteen höyläminen on hoidettu melko hyvin. Ruotsin osalta tilanne on parantunut vuoden 2001 lukemiin vuoden 2005 heikomman tuloksen jälkeen. Myös Ruotsissa kolmannes tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta melko tai erittäin huonona.

Norjan ja Venäjän osalta polanteen höyläamisen tasoa pidetään välttävänä. Arviot ovat molemmilla laskeneet aikaisemmista tutkimusvuosista. Molemmissa maissa kaksi kolmannesta tienkäyttäjistä piti asiaa melko tai erittäin huonosti hoidettuna ja melko tai erittäin hyväksi polanteen höyläamisen koki vain joka kymmenes.

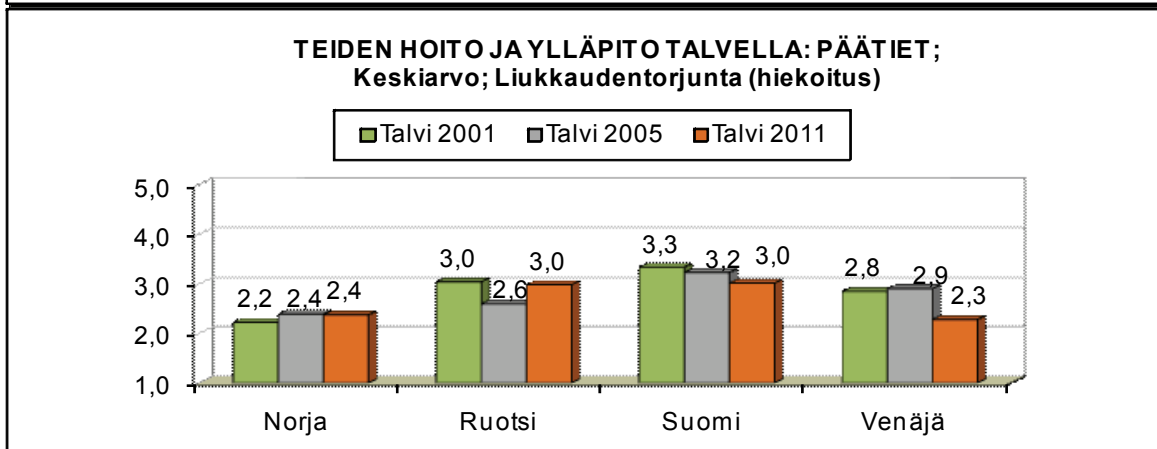
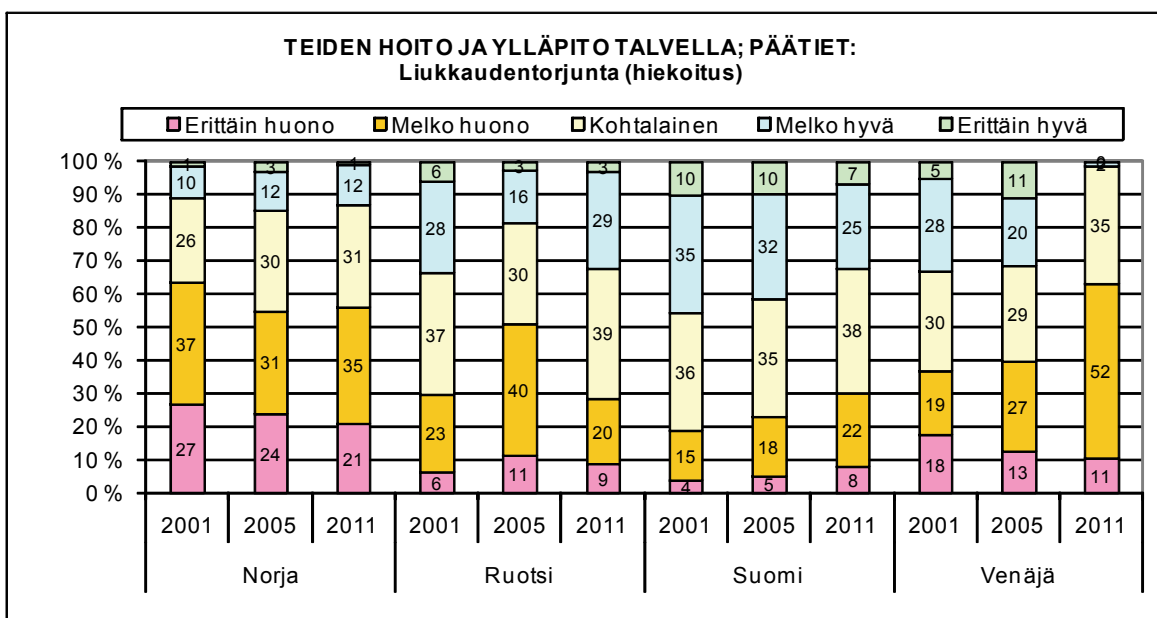


3.1.3 Liukkaudentorjunta – hiekoitus

Liukkaudentorjunnan osalta kysymysasettelua muutettiin vuonna 2005. Vuonna 2001 liukkaudentorjunta käsiteltiin yhdellä kysymyksellä nykyisen kahden kysymyksen sijaan. Vuosina 2005 ja 2011 kysyttäessä erikseen arviota hiekoituksesta ja suolauksesta vertailua vuoden 2001 tulokseen voidaan pitää vain suuntaa-antavana.

Myös liukkaudentorjunnan osalta maat arvioitiin samaan järjestykseen. Parhaiten hiekoituksessa onnistuneena pidetään Suomea ja Ruotsia, joissa taso on kohtalaisen hyvä. Norjassa ja Venäjällä hiekoitus on hoidettu välttävästi.

Suomessa arviot ovat hieman heikentyneet aikaisemmasta. Hiekoituksen nykytilannetta melko tai erittäin hyvänä piti kolmannes tienkäyttäjistä. Ruotsissa arviot hiekoituksesta olivat vuonna 2005 heikommat ja nyt ollaan jälleen vuoden 2001 tasolla. Norjassa aikaisempien vuosien taso on säilynyt ollen selvästi Suomea ja Ruotsia heikompi. Vuosina 2001 ja 2005 tarkastelussa kohtalaiset arviot saanut Venäjä on menettänyt eniten tasoaan. Venäjällä tuskin kukaan pitää hiekoitusta hyvin hoidettuna ja melko huonona pitävien osuus on selvästi kasvanut.



3.1.4 Liukkaudentorjunta – suolaus

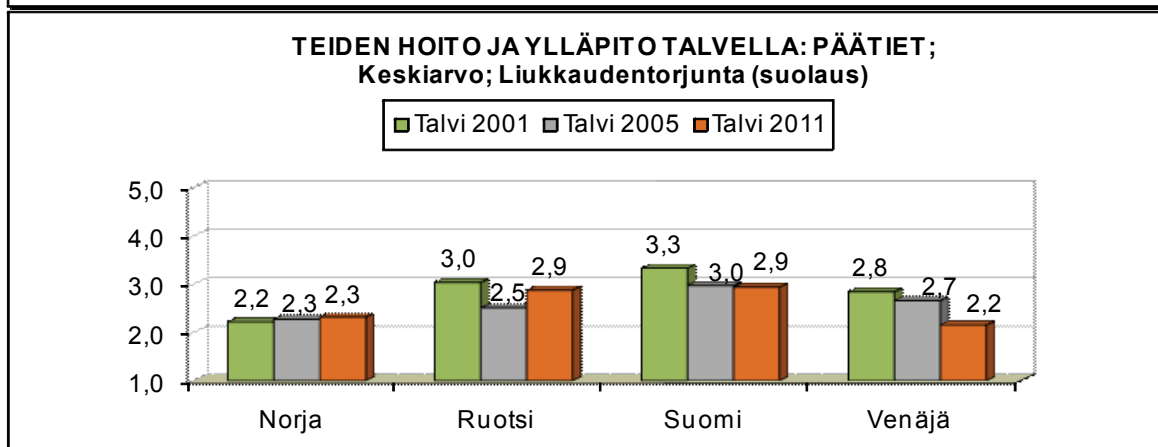
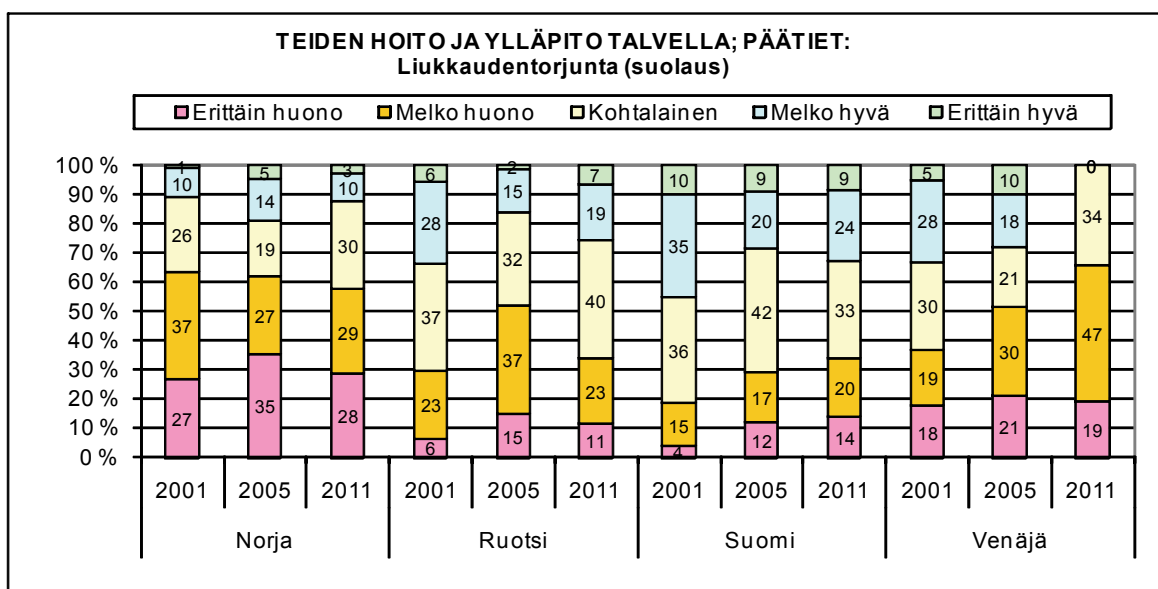
Suolauksen nykytilannetta pidettiin kaikissa maissa aavistuksen hiekoitusta heikompana. Maiden välinen järjestys ja maakohtaiset muutokset ovat samankaltaisia kuin hiekoituksessa. Suomessa ja Ruotsissa suolausta pidetään kohtalaisesti, Norjassa ja Venäjällä välttävästi hoidettuna.

Suomessa vastaajien kokemukset jakautuivat tasaisesti luokkiin melko tai erittäin hyvä, kohtalainen ja melko tai erittäin huono. Vastauksissa ei ole juuri muutosta vuoteen 2005.

Ruotsissa puolestaan melko tai erittäin huonon arvosanan antaneiden osuus on vähentynyt puolesta kolmannekseen ja keskiarvo on selvästi noussut.

Norjassa pääteiden suolaustilanne on säilynyt ennallaan kaikkina tutkimusvuosina. Yli puolet vastaajista antoi Norjalle melko tai erittäin huonon arvosanan.

Venäjällä suolaus arvioitiin selvästi aikaisempaa heikommin hoidetuksi. Kukaan ei pitänyt suolaamista hyvin hoidettuna ja melko tai erittäin huonona pitävien osuus on kasvanut puolesta kahteen kolmannekseen.

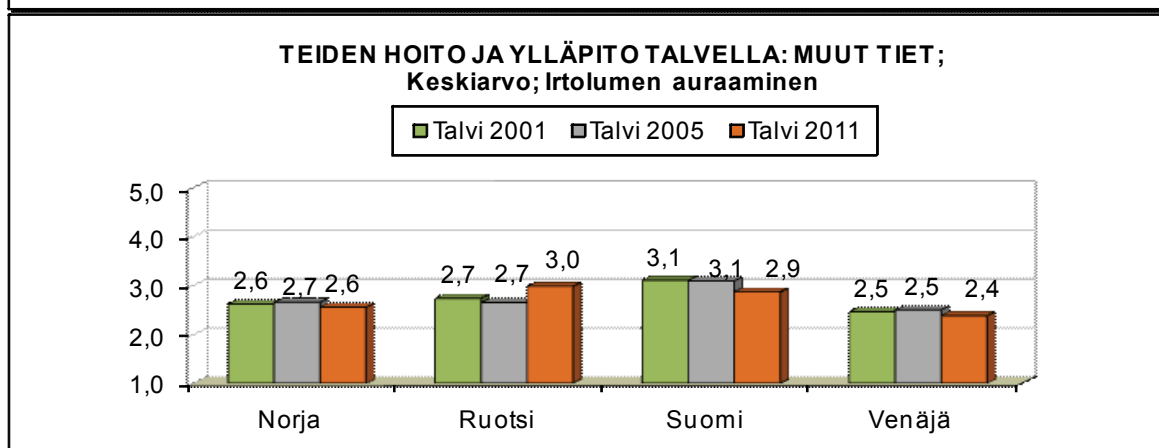
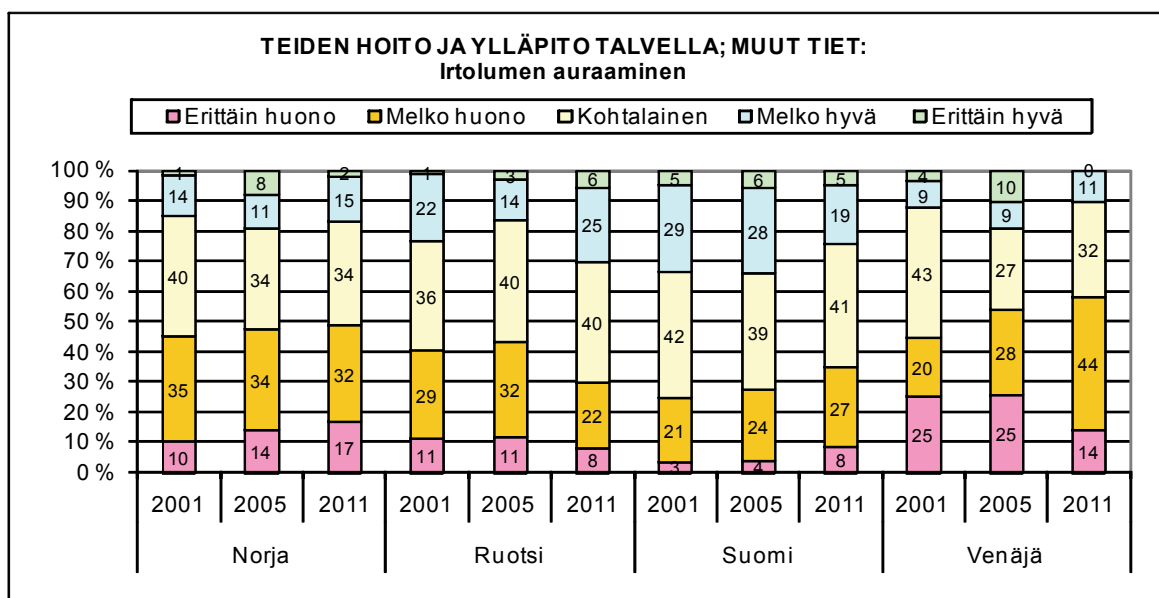


3.2 Muun tieverkon hoito ja ylläpito talvella

3.2.1 Irtolumen auraaminen

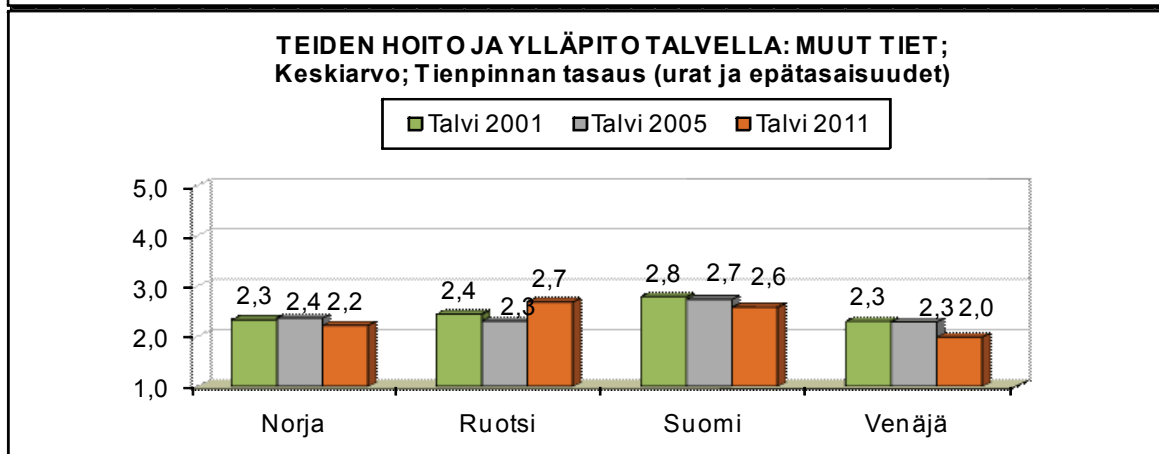
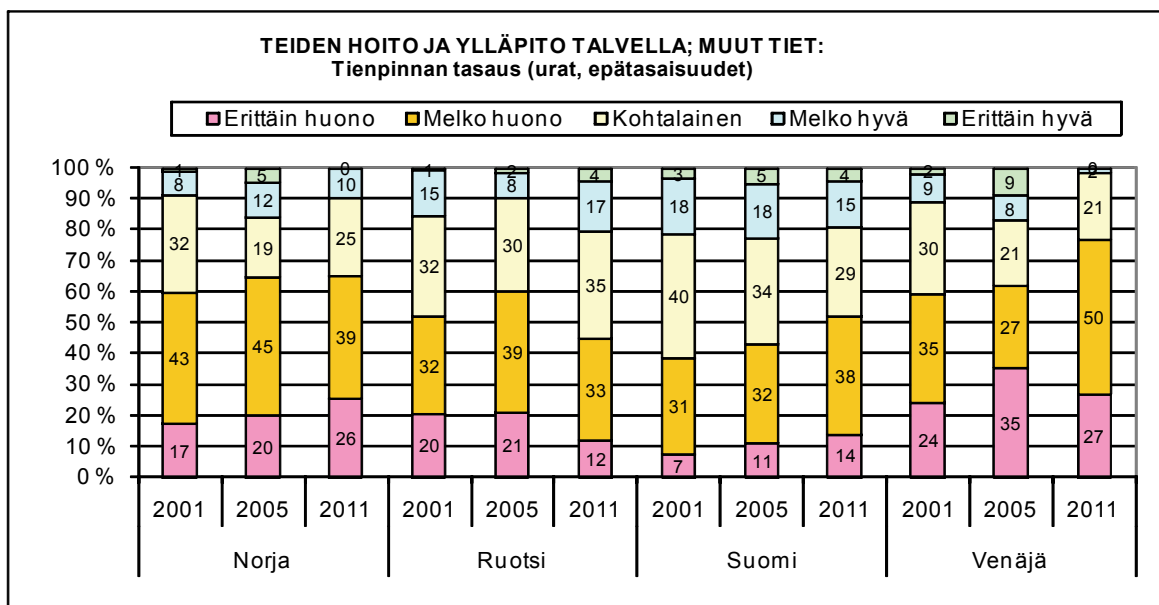
Irtolumen auraaminen muualla kuin päätieverkolla hoituu kokonaisuutena selvästi päätieverkkoa heikommin. Auraaminen päätieverkon ulkopuolella sujuu nykyisin kaikissa kohdemaissa kohtalaisen hyvin.

Suomessa auraamista pidetään hieman heikommin hoidettuna vuosiin 2001 ja 2005 verrattuna. Tilanteen melko tai erittäin huonoksi kokevia on reilu kolmannes. Ruotsissa nykytilanne on selvästi parempi kuin aikaisempina tarkasteluvuosina ja Ruotsi on ohittanut Suomen aikaisemmin parhaana pidetyn tason. Norjassa ja Venäjällä tilanne on säilynyt lähes muuttumattomana ollen hiukan Suomen ja Ruotsin tasoa heikompi. Norjassa noin puolet ja Venäjällä yli puolet vastaajista pitää auraamista melko tai erittäin huonosti hoidettuna.



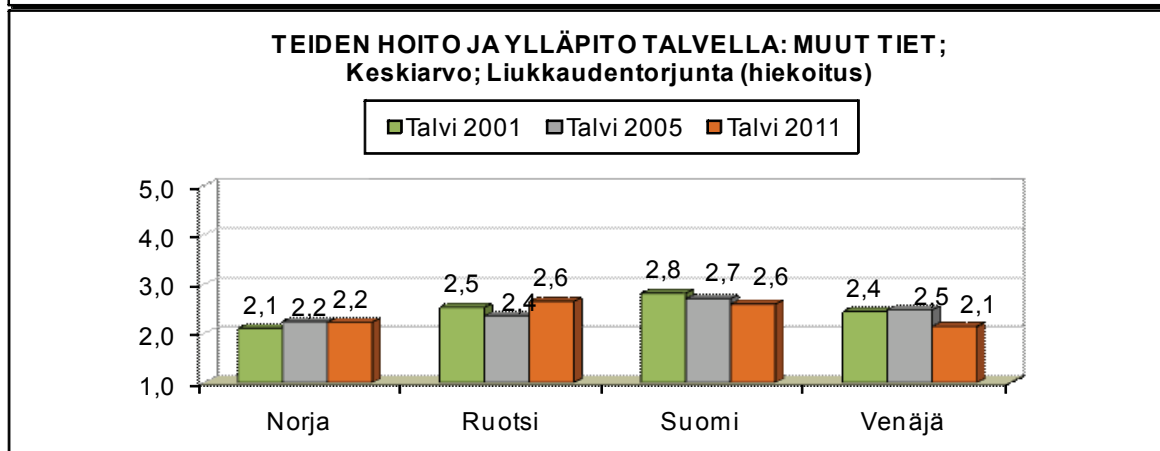
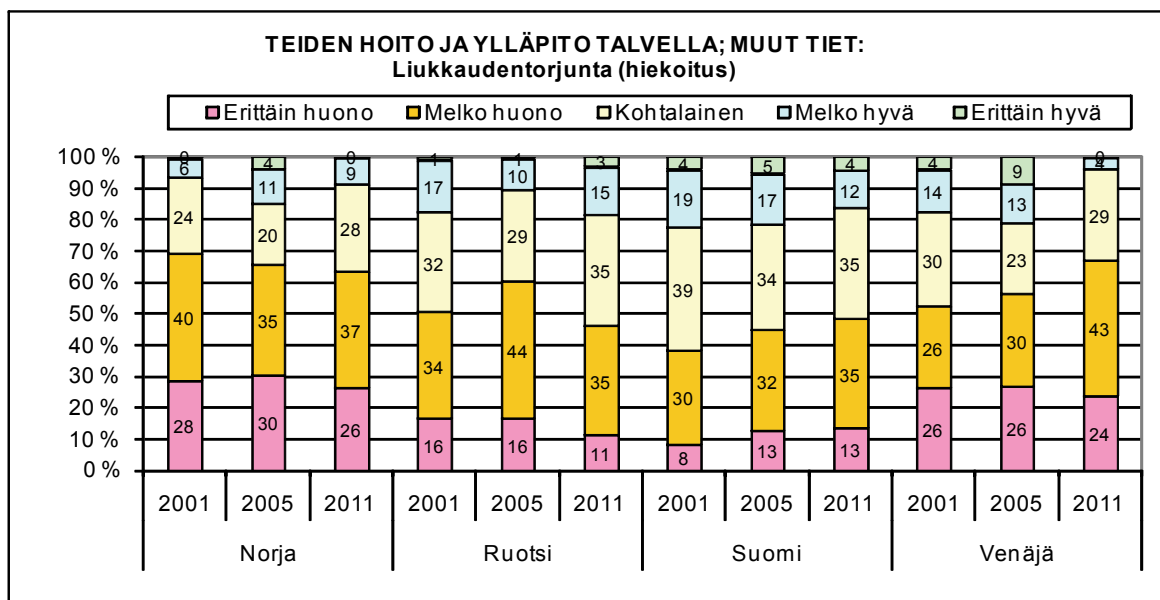
3.2.2 Tienpinnan tasaus

Tienpinnan tasauksen osalta muiden teiden taso on hieman alhaisempi kuin päätieverkon palvelutaso. Parhaana pidettiin Ruotsia, mikä on parantanut tilannetta selvästi ja noussut kohtalaiseksi tasolle. Myös Suomessa taso on heikentymisestä huolimatta edelleen kohtalainen. Ruotsissa ja Suomessa nykytilannetta pitää melko tai erittäin huonona noin puolet tienkäyttäjistä. Norjassa ja Venäjällä nykytilanne koetaan heikommaksi vertailuvuosiin nähden ja on välttävä. Nykytilannetta pitää melko tai erittäin huonona Norjassa kaksi kolmannelta ja Venäjällä peräti kolme neljännestä.



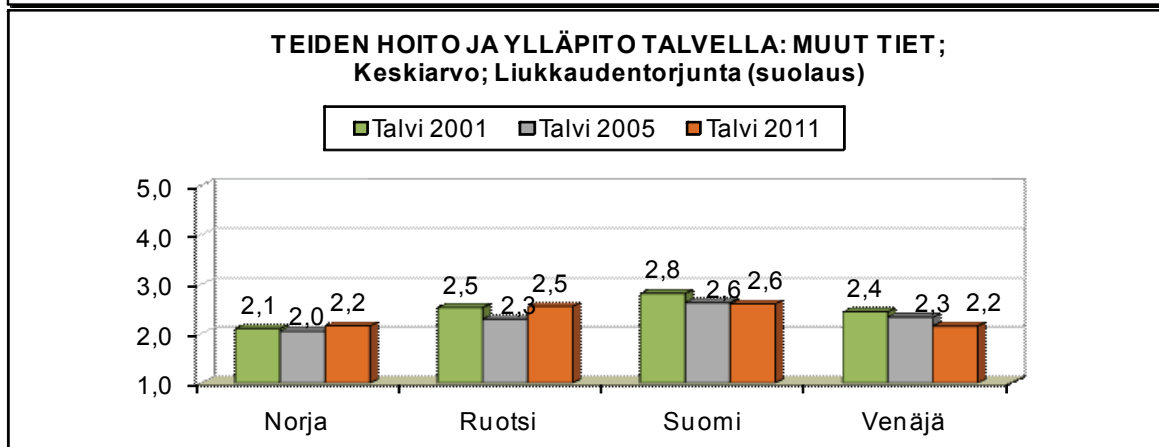
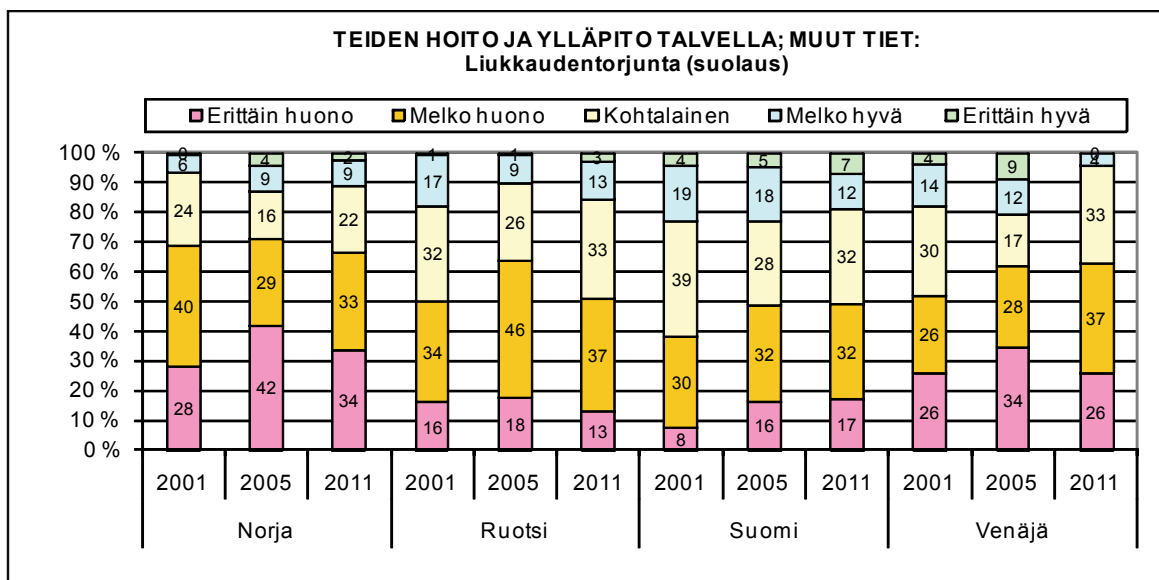
3.2.3 Liukkaudentorjunta – hiekoitus

Päätieverkon ulkopuolisella tieverkolla liukkaudentorjunta hiekoittamalla on Suomessa ja Ruotsissa hoidettu kohtalaisesti, Norjassa ja Venäjällä välttävästi. Suomen ja Ruotsin osalta nykytilannetta melko tai erittäin huonona pitää vajaa puolet tienkäyttäjistä ja muiden kohteiden osalta kaksi kolmannesta. Aikaisempiin tutkimusvuosiin verrattuna Ruotsissa tilanne on hieman parantunut, Norjassa säilynyt ennallaan ja muissa kohteissa heikentynyt.



3.2.4 Liukkaudentorjunta – suolaus

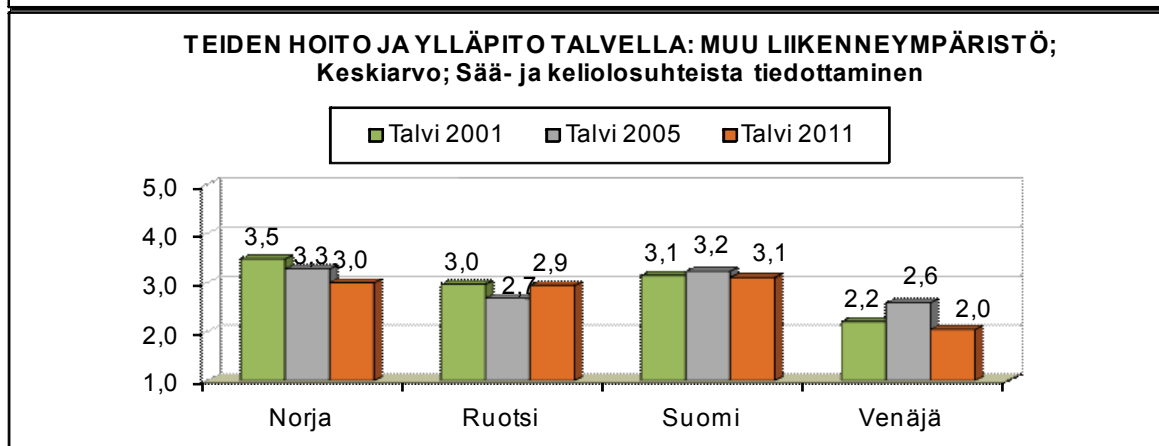
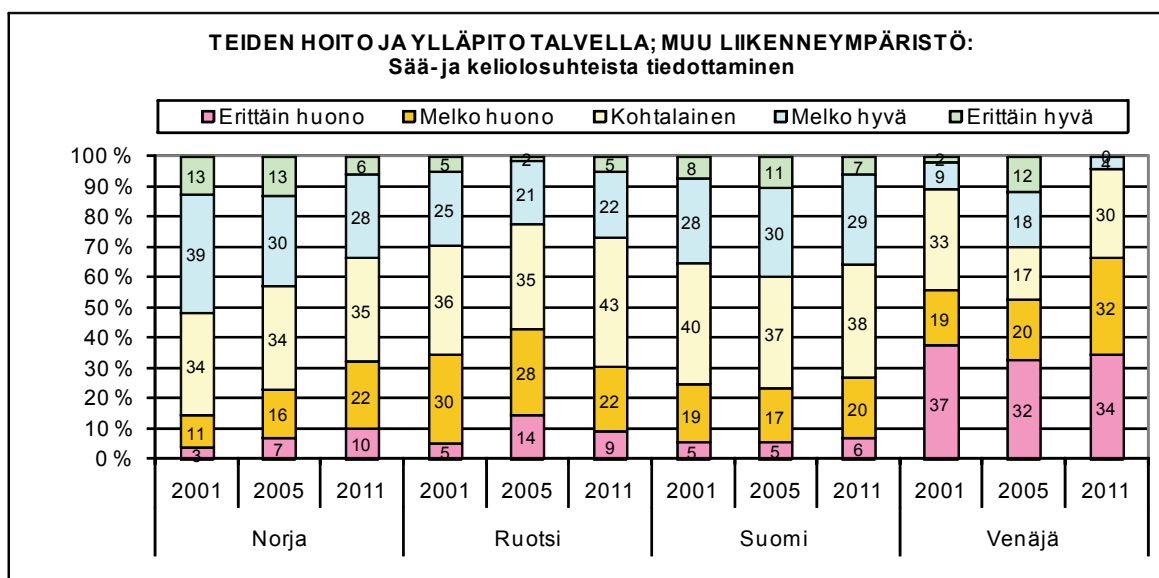
Liukkaudentorjunta suolaamalla saa kohdemaissa päätieverkon ulkopuolella samankaltaiset arviot kuin hiekoitus. Nykytilannetta huonona pitää Suomen ja Ruotsin osalta noin puolet tienkäyttäjistä, Venäjän ja Norjan osalta kaksi kolmannesta. Vuosiin 2001 ja 2005 verrattuna suolauksen taso on parantunut Ruotsissa ja Norjassa, Suomessa säilynyt ennallaan ja Venäjällä hiukan laskenut.



3.3 Muu liikenneympäristö

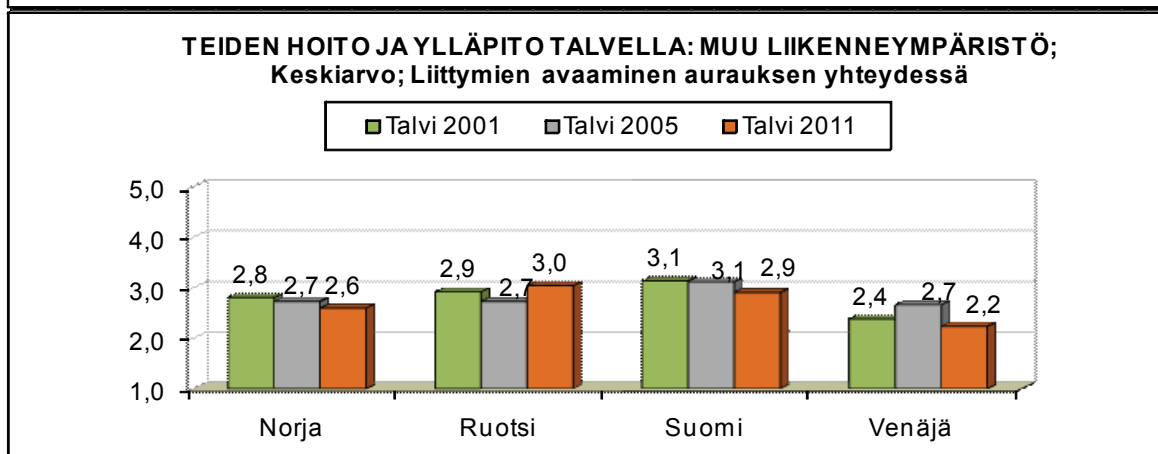
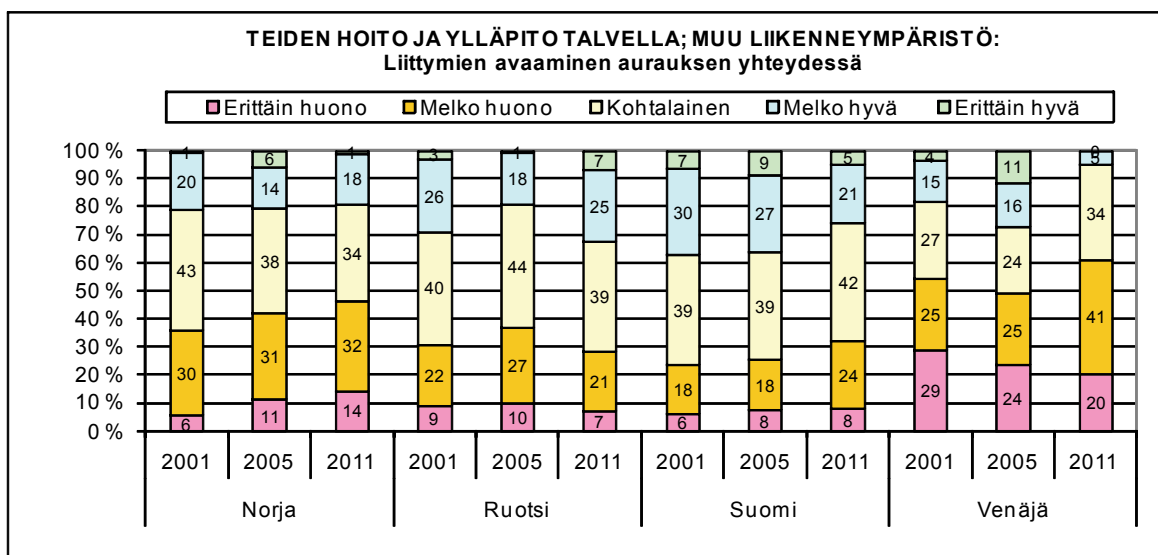
3.3.1 Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen

Sää- ja keliolosuhteista tiedottamisesta parhaat arviot saa Suomi, missä tilanne on aikaisempien tarkasteluvuosien tapaan kohtalaisen hyvä. Tiedottamisen nykytilan melko tai erittäin hyväksi kokee reilu kolmannes vastaajista. Tiedottaminen arvioidaan kohtalaisen hyväksi myös Norjassa, missä taso on pudonnut aikaisemmasta. Ruotsissa tiedottamisen taso on kohtalainen. Ruotsin tilanne on hieman parantunut vuodesta 2005, mutta vielä hiukan heikempi kuin vuonna 2001. Venäjällä taso on puolestaan selvästi laskenut ja on välttävä. Tiedottamisen kokee melko tai erittäin heikoksi kaksi kolmannesta ja hyväksi vain 2 % vastaajista.



3.3.2 Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä

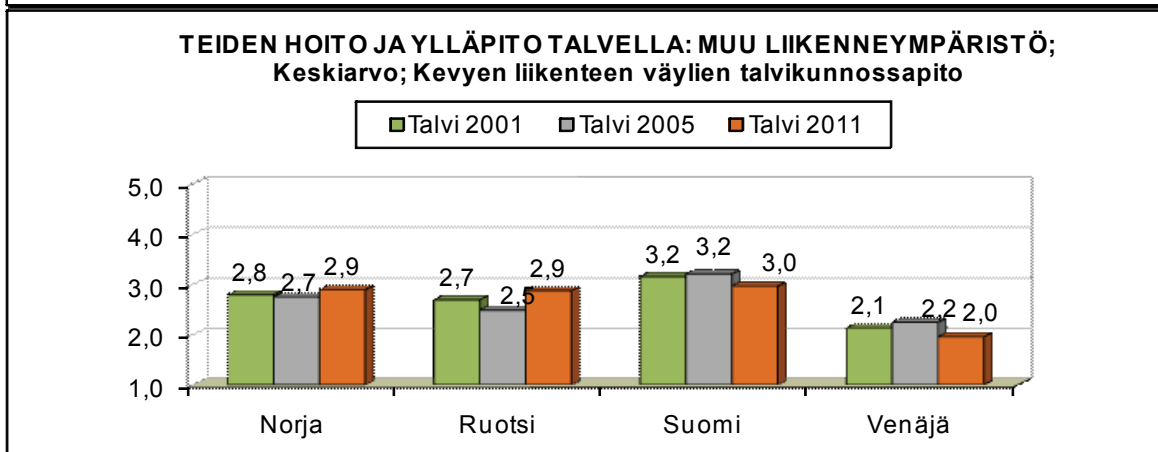
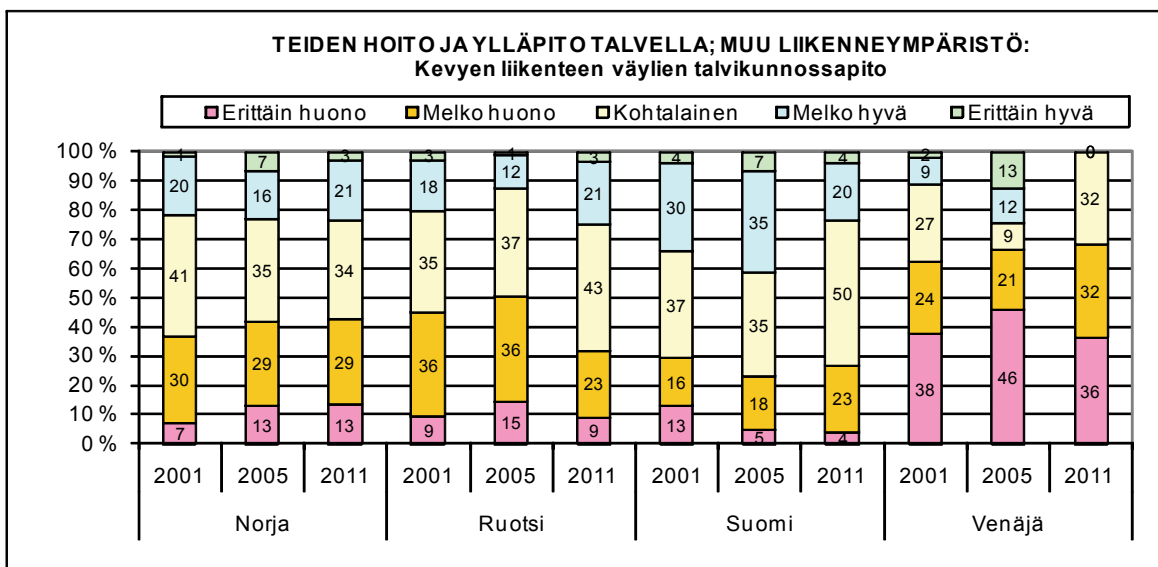
Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä on suoritettu parhaiten Ruotsissa. Ruotsin tilanne on nykyisin kohtalaisen hyvä ja taso on parantunut aikaisempiin vuosiin verrattuna. Muissa maissa taso on aikaisempaan verrattuna laskenut, eniten Venäjällä. Suomessa ja Norjassa tilannetta pidetään kohtalaisena ja Venäjällä välttävänä. Venäjällä tilanteen hyväksi kokevien osuus on merkittävästi pudonnut.



3.3.3 Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito

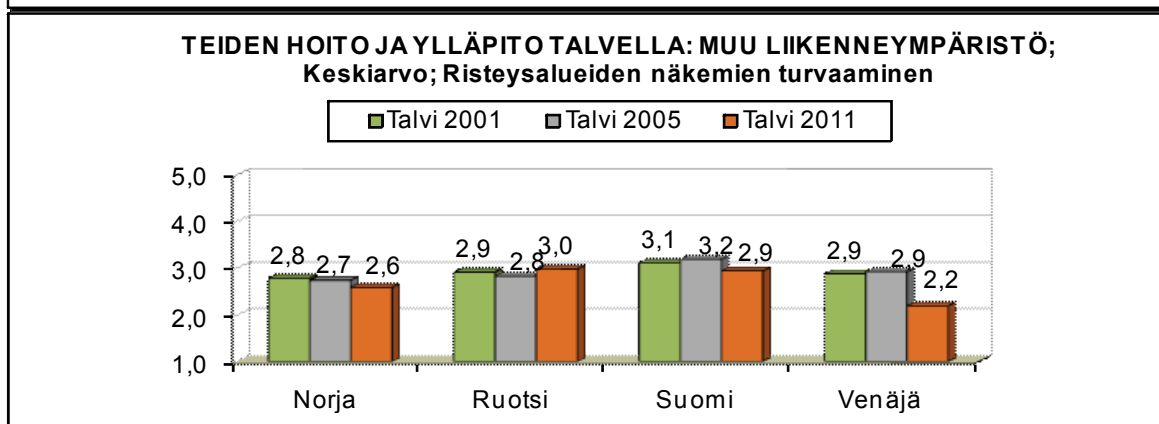
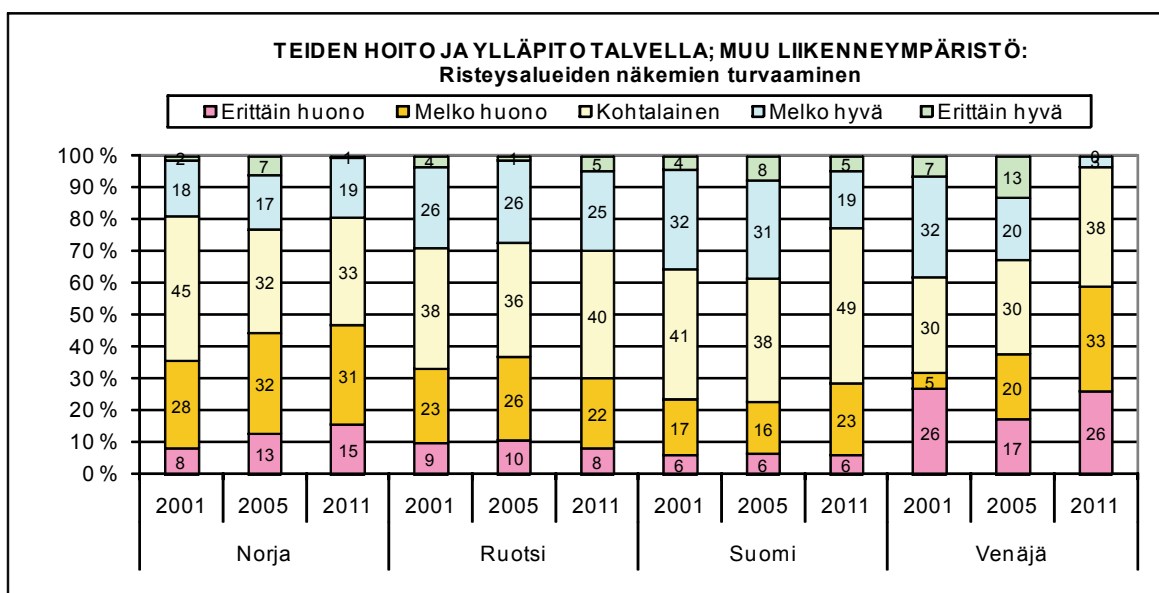
Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoa pidetään pohjoismaissa kohtalaisena. Maiden väliset erot ovat tasoittuneet aikaisempiin vuosiin verrattuna. Suomessa tilanne on hieman heikentynyt, Ruotsissa ja Norjassa puolestaan parantunut. Suomessa neljännes tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta melko tai erittäin hyvänä, puolet kohtalaisena ja neljännes melko tai erittäin huonona.

Venäjä on kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidossa selvästi pohjoismaita jäljessä. Venäjällä taso on välttävä ja tilanne on hieman laskenut aikaisemmista vuosista. Venäjällä kukaan ei pidä kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoa hyvänä ja kaksi kolmannesta kokee sen melko tai erittäin huonoksi.



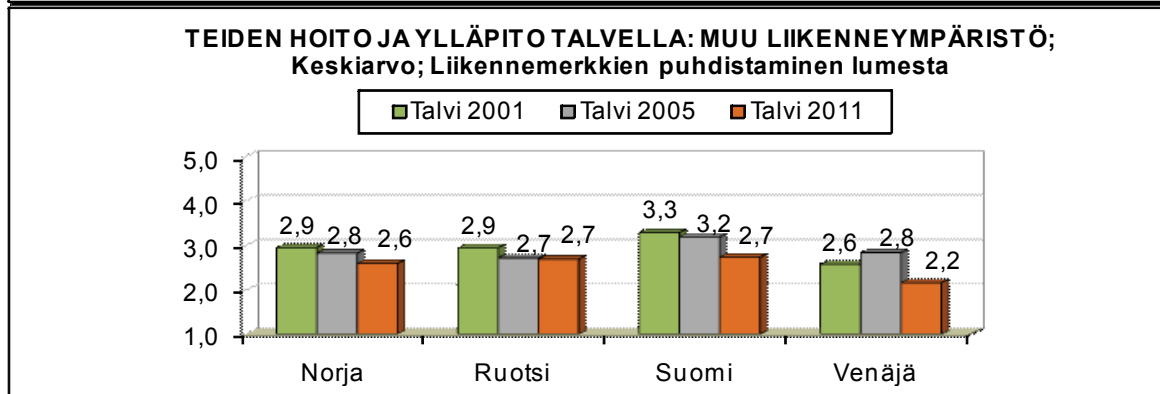
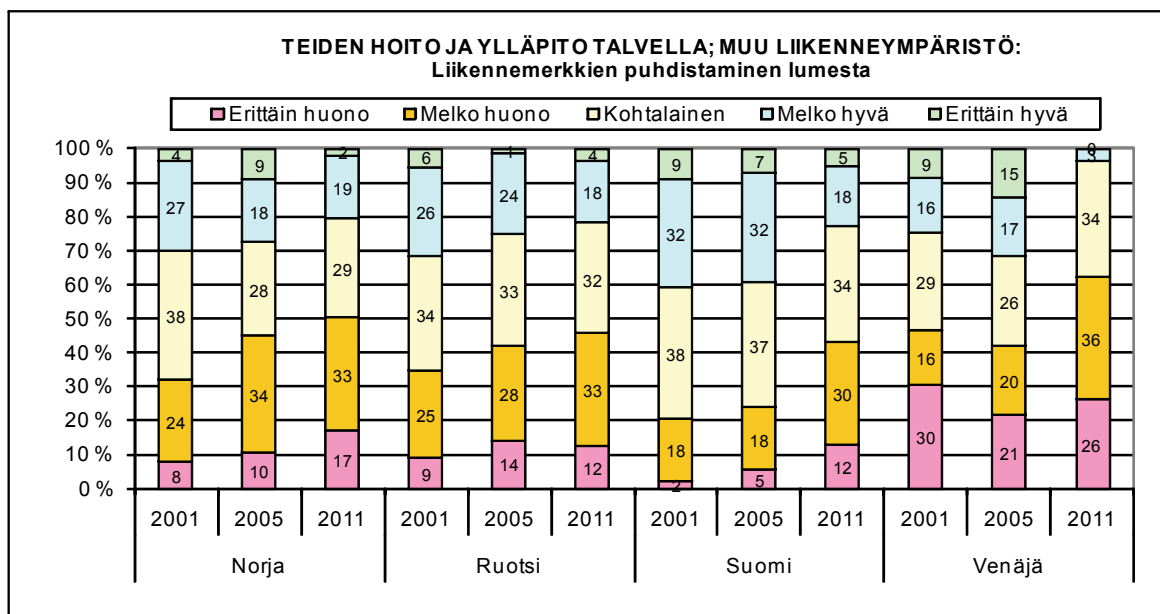
3.3.4 Risteysalueiden näkemien turvaaminen

Risteysalueiden näkemien turvaaminen on hoidettu kohtalaisesti Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa. Suomessa taso on aikaisempaa heikempi: melko tai erittäin hyvänä pitävien osuus on pudonnut 39 %:sta 24 %:iin. Myös Norjassa taso on hieman aikaisempaa heikempi. Ruotsi on parantanut tasoaan talvikunnossapidon tälläkin osa-alueella. Venäjällä aikaisempien vuosien kohtalainen taso on romahtanut ja nykytilannetta pidetään välttävänä. Tilanteen melko tai erittäin huonoksi kokevien osuus on kasvanut 37 %:sta 59 %:iin.



3.3.5 Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta

Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta on hoidettu yhtä hyvin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa, joissa kaikissa taso on kohtalainen. Venäjällä taso on enää välttävä. Ruotsi on säilyttänyt entisen tasonsa, muissa kohdemaissa taso on pudonnut aikaisemmasta. Suomessa tyytymättömyys on lisääntynyt huomattavasti. Tilanteen melko tai erittäin huonoksi kokevien osuus on kasvanut 23 %:sta 42 %:iin. Venäjällä puolestaan melko tai erittäin hyväksi kokevien osuus on vähentynyt 32 %:sta 3 %:iin. Venäjän tilanteeseen tyytymättömiä on lähes kaksi kolmannelta.



3.4 Kokonaisarvio tieverkon talvikunnossapidolle

Tieverkon talvikunnossapitoa arvioitiin eri osatekijöiden lisäksi myös kokonaisuutena erikseen pääteiden ja muiden teiden osalta. Arviointi suoritettiin yhdeksänportaisella asteikolla, jossa ääripäinä olivat erittäin huono (1) ja erittäin hyvä (5). Arvio koski kunkin maan pohjoista tieverkkoa.

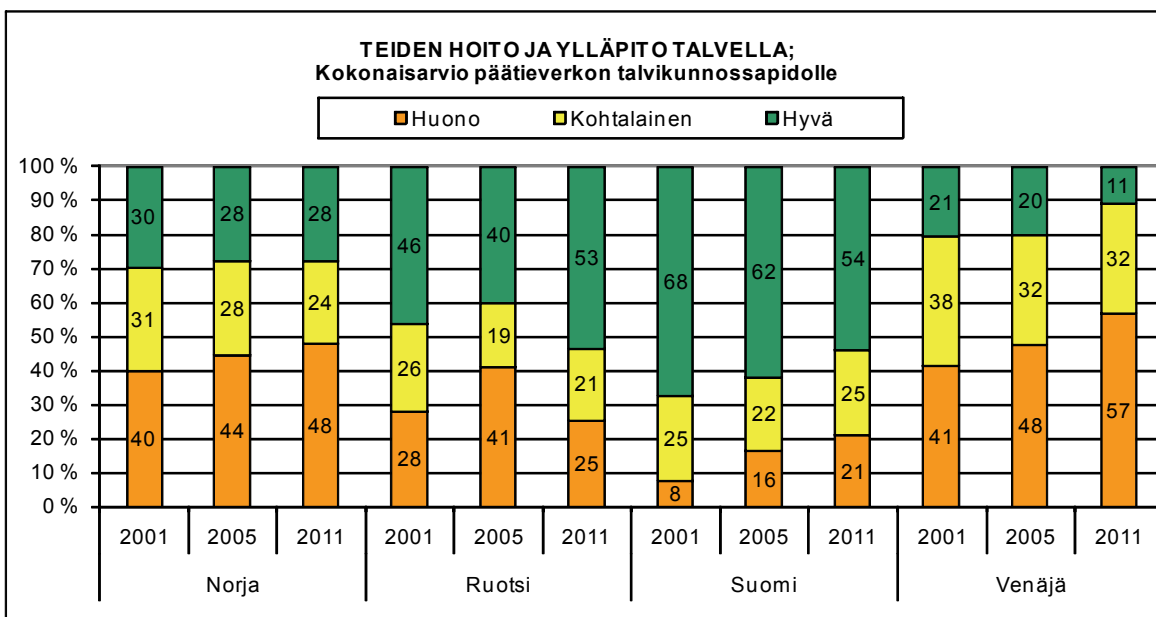
Kokonaisarviot olivat melko hyvin linjassa eri osatekijöiden arvioinnin kanssa. Venäjän pääteiden osalta kokonaisarvio on hieman parantunut vaikka kaikki osa-alueet koettiin aikaisempaa heikommiksi. Parhaimmiksi arvioitiin Suomen ja Ruotsin talvihoidon taso. Pääteiden osalta Norja ja Venäjä koettiin saman tasoisiksi, muiden teiden osalta Norjaa pidettiin Venäjää parempana.

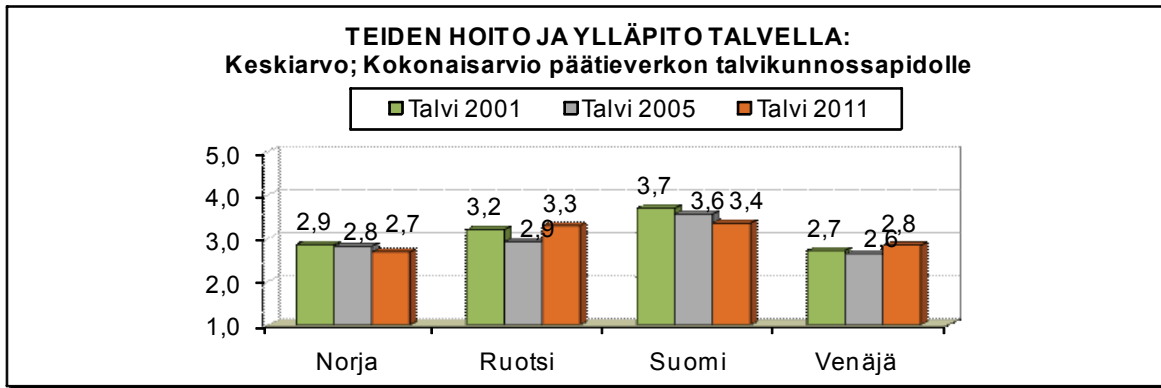
Seuraavassa kokonaisuutta on arvioitu sekä jakaumien että keskiarvojen avulla. Jakaumataulukoissa eri luokkia on yhdistetty siten, että huonoksi on laskettu kaikki arvot alle kolmen ja hyväksi kaikki arvot yli kolmen. Kohtalainen -luokkaan on sijoitettu ainoastaan arvon kolme antaneet vastaajat.

3.4.1 Päätieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena

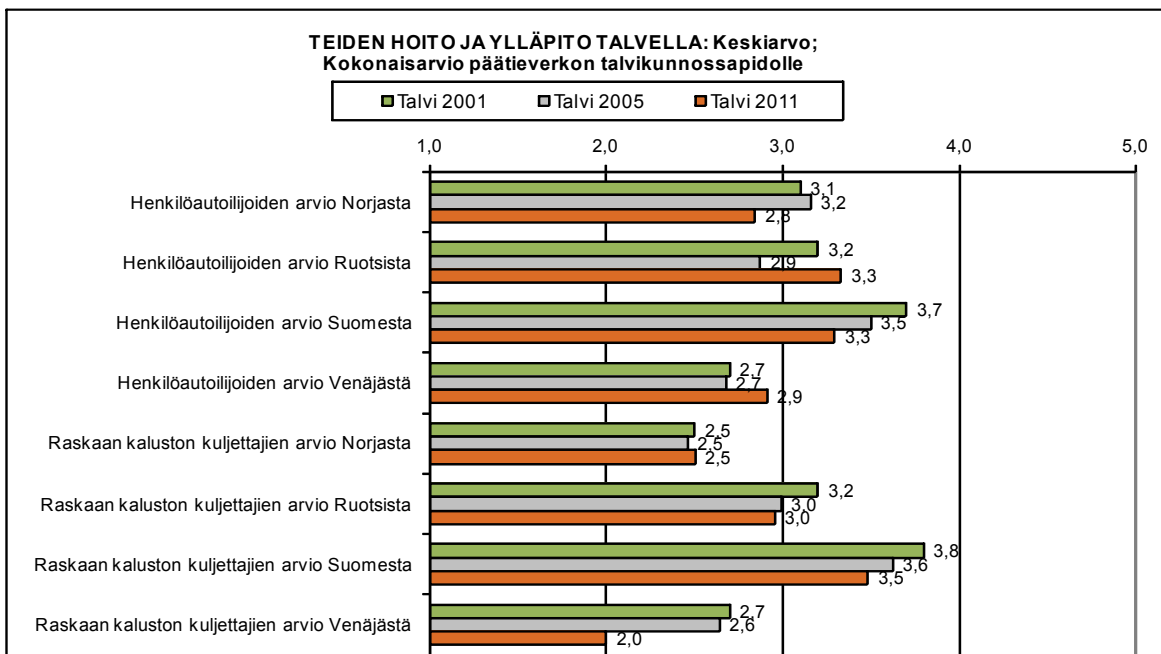
Tarkasteltaessa päätieverkon talvikunnossapidon tasoa kokonaisuutena Suomi ja Ruotsi erottuvat selvästi muista maista ja kunnossapidon tasoa pidetään niissä kohtalaisen hyvänä. Suomessa ja Ruotsissa yli puolet tienkäyttäjistä pitää päätieverkon talvikunnossapitoa hyvänä. Kohtalaisena tai huonona pitäviä on molemmissa maissa 21-25 % Suomen ollessa hiukan Ruotsia parempi. Suomessa arviot ovat heikentyneet ja Ruotsissa selvästi parantuneet aikaisempiin vuosiin verrattuna.

Norjassa ja Venäjällä päätieverkon talvikunnossapidon tasoa pidetään kokonaisuudessaan kohtalaisena. Norjassa hyvänä nykytilannetta pitää reilu neljännes tienkäyttäjistä, kohtalaisena neljännes ja huonona lähes puolet tienkäyttäjistä. Arviot ovat lievästi heikentyneet tutkimusvuosien aikana. Venäjällä pääteiden talvikunnossapidolle annettiin hieman aikaisempaa parempi kokonaisarvio. Kuitenkin yksittäiset osa-alueet arvioitiin aikaisempaa heikommiksi. Huonon arvosanan antaneiden osuus on kasvanut, mutta luokan sisällä erittäin huonojen arvioiden osuus on selvästi pudonnut arvioiden ollessa enää melko huonoja. Hyvänä Venäjän talvikunnossapitoa pitää joka kymmenes vastaaja.





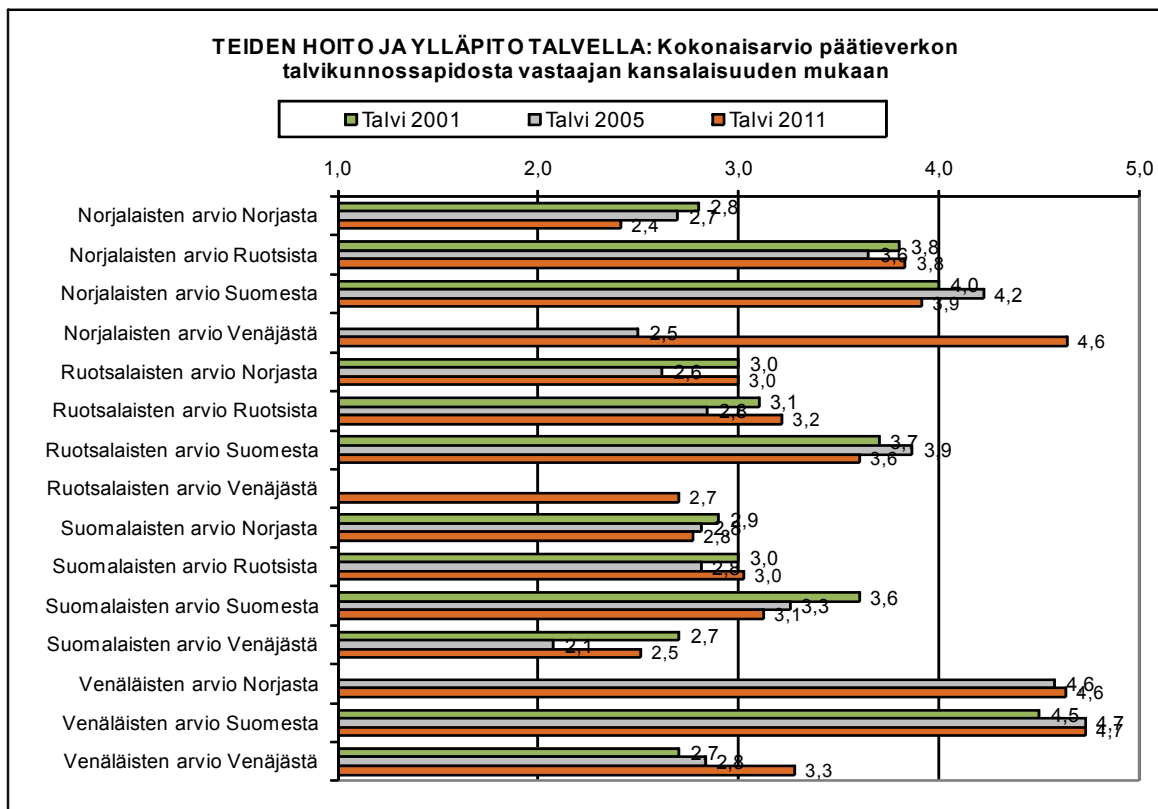
Erot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken olivat kokonaisuutena varsin pieniä pääteiden talvikunnossapidon osalta. Yleisestä linjasta poiketen raskaan kaluston kuljettajat arvioivat Venäjän nykytilannetta selvästi aikaisempia vuosia kriittisemmin ja kokivat nykytilanteen selvästi heikommaksi kuin henkilöautoilijat. Suomessa raskaan kaluston kuljettajat arvioivat talvikunnossapidon paremmaksi kuin henkilöautoilijat kun taas muissa maissa henkilöautoilijat olivat tyytyväisempiä.



Tarkasteltaessa maakohtaisia kokonaisarvioita vastaajan kansallisuuden suhteen huomataan, että vastaukset noudattelevat aikaisempien vuosien tuloksia. Suomen osalta arvioissa on edelleen suurta vaihtelua suomalaisten itse ollessa kaikkein kriittisimpiä ja venäläisten suhtautuessa erittäin positiivisesti Suomen päätiestön kunnossapitoon. Norjalaiset arvioivat Ruotsin päätieverkon talvikunnossapitoa kokonaisuutena merkittävästi paremmaksi kuin suomalaiset tai ruotsalaiset itse. Myös Norjan kunnossapidon tasosta ollaan aikaisempien vuosien tapaan yhtä mieltä lukuun ottamatta venäläisiä, jotka arvioivat tason paljon korkeammaksi kuin muut kansalaisuudet. Myös Venäjän kunnossapito saa samankaltaiset vastaukset muilta kansalaisuuksilta, mutta norjalaiset suhtautuvat Venäjän kunnossapidon tasoon nyt huomattavasti muita positiivisemmin.

Vuosista 2001 ja 2005 tapahtuneiden muutosten suuntauksissa on hieman eroja kansalaisuuksittain. Norjalaiset ja suomalaiset arvioivat Norjan päätieverkon talvikunnossapidon heikentyneen, kun taas ruotsalaisten ja venäläisten vastaajien arvioiden mukaan se on hieman parantunut. Suomessa puolestaan kunnossapidon taso on venäläisten mielestä pysynyt ennallaan ja muiden kansalaisuuksien mielestä heikentynyt vuodesta 2005. Ruotsissa kunnossapidon taso on kaikkien kansalaisuuksien mielestä noussut heikemmän vuoden 2005 jälkeen takaisin 2001 vuoden tasolle.

Myös Venäjän kunnossapito on kaikkien kansalaisuuksien mielestä kohentunut vuodesta 2005. Erityisesti norjalaiset ovat parantaneet arviotaan Venäjästä huomasti.

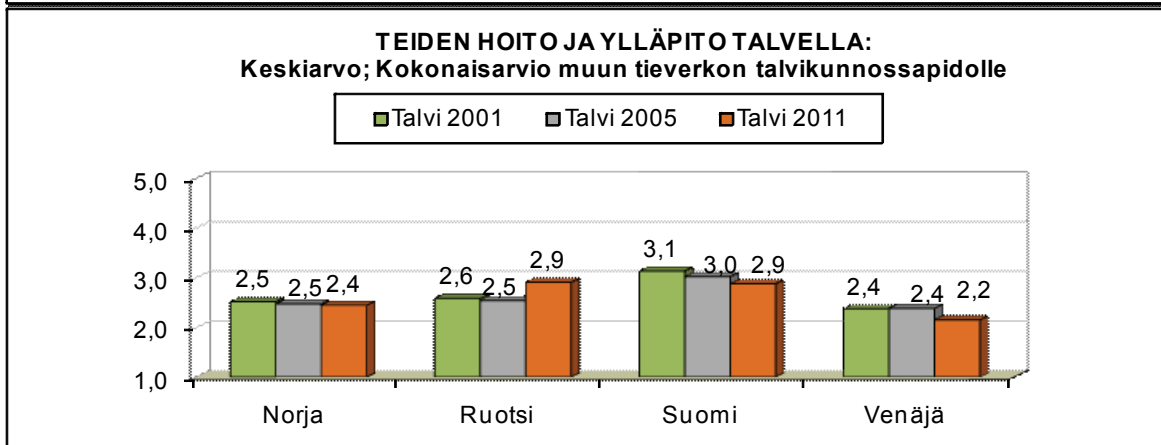
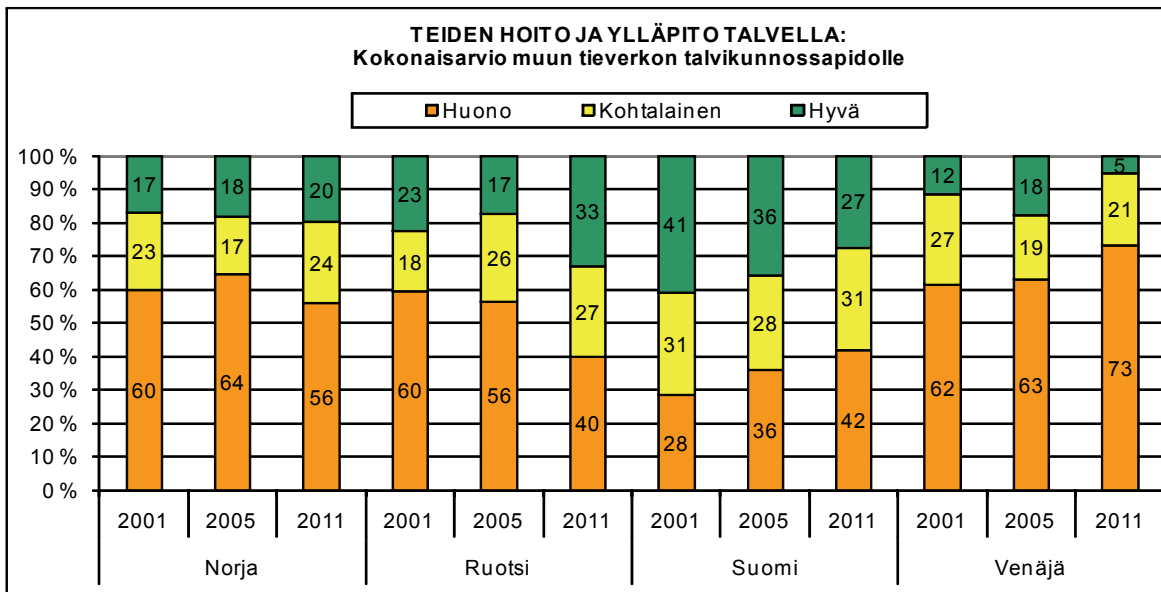


3.4.2 Muun tieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena

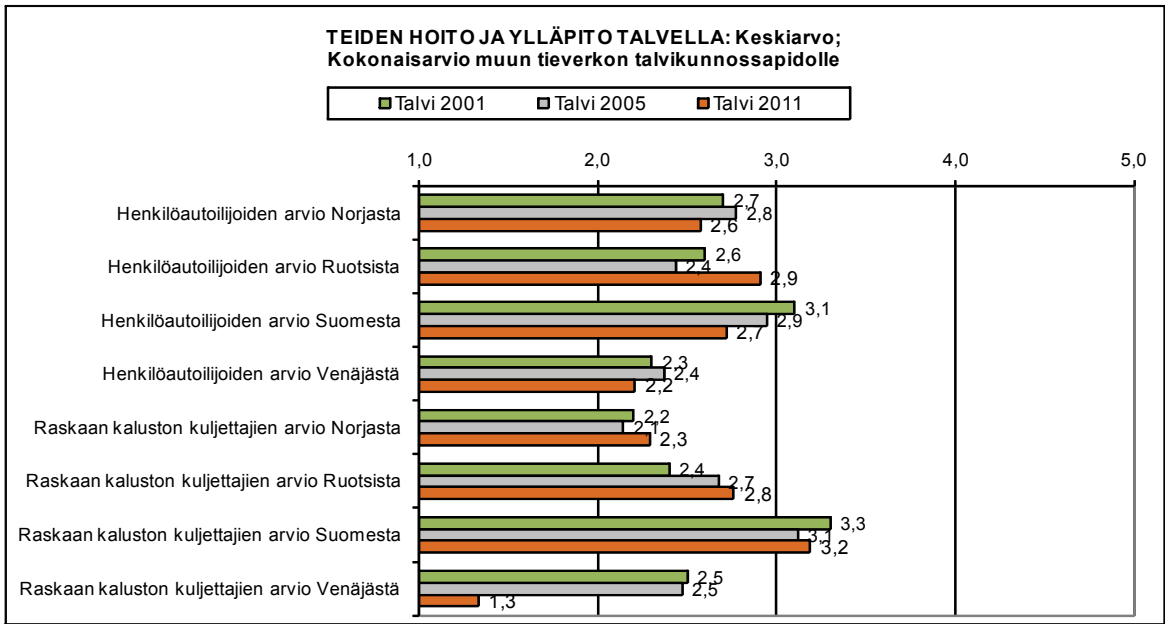
Myös muun tieverkon talvikunnossapidon tasoa tarkasteltiin kokonaisuutena. Maiden väliset erot ovat samankaltaiset kuin pääteiden osalta. Muun tieverkon talvikunnossapito on vastaajien näemyksien mukaan parhaiten hoidettu Suomessa ja Ruotsissa, joissa taso on kohtalainen. Ruotsissa muun tieverkon talvikunnossapitoa pitää hyvänä 33 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 27 % ja huonona 40 % tienkäyttäjistä. Arviot ovat selvästi parantuneet aikaisemmista vuosista. Suomessa puolestaan arviot ovat hieman heikentyneet. Tilannetta hyvänä pitävien osuus on pudonnut 36 %:sta 27 %:iin. Kohtalaisen arvio on antanut 31 % vastaajista ja huonoksi tilanteen arvioi 42 % vastaajista.

Norjassa tilanne on aikaisempien vuosien tavoin välttävä. Muun kuin päätieverkon talvikunnossapidon tasoa pitää hyvänä viidennes tienkäyttäjistä, kohtalaisena neljännestä tienkäyttäjistä ja huonona yli puolet tienkäyttäjistä.

Huonoimman kokonaisarvion muun tieverkon talvikunnossapidon tasosta sai Venäjä, jossa nykytilannetta pitää hyvänä 5 %, kohtalaisena viidennes ja huonona lähes kolme neljännestä tienkäyttäjistä. Venäjän kokonaisarvio on välttävä.

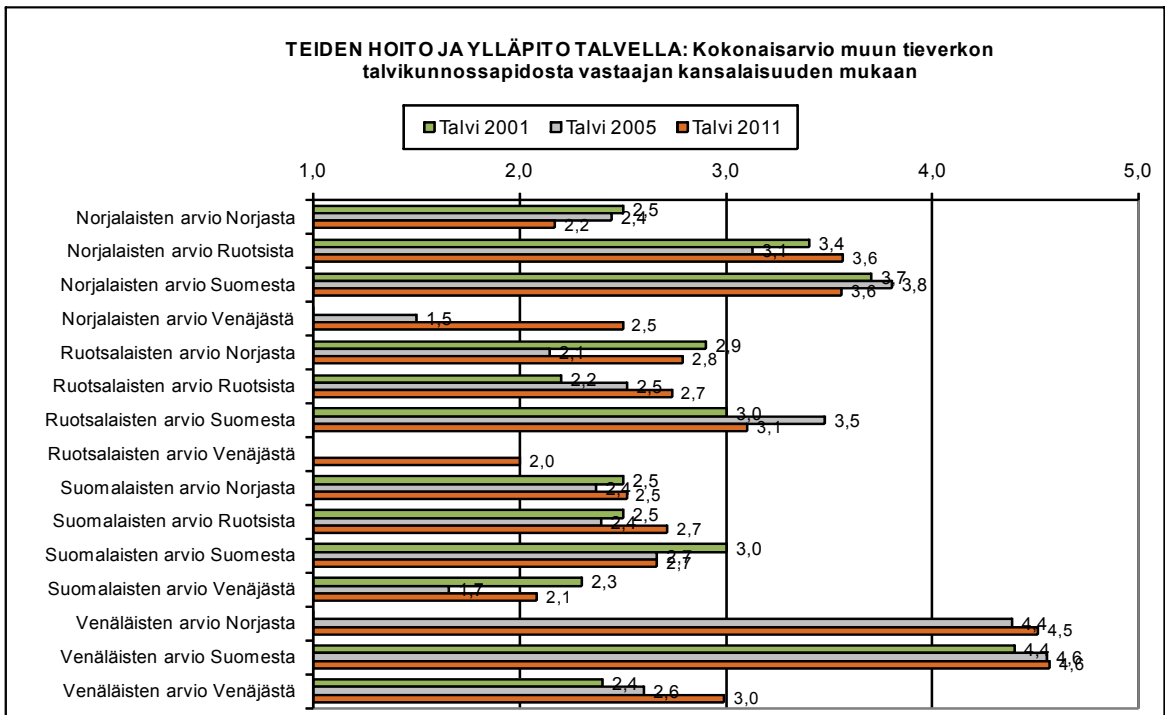


Raskaan kaluston kuljettajat pitivät muun tieverkon talvikunnossapitoa Norjassa ja Ruotsissa suunnilleen samantasoisena kuin henkilöautoilijat. Venäjällä raskaan kaluston kuljettajat pitivät tilannetta selkeästi henkilöautonkuljettajia huonompana ja hyvin selvästi aikaisempia vuosia heikompana. Suomessa puolestaan raskaan kaluston kuljettajat kokivat tilanteen säilyneen aikaisemmalla tasolla ja olivat siten aikaisempaa heikompi arvioita antaneita henkilöautoilijoita tyytyväisempiä.



Muun tieverkon osalta kansalaisuuksien väliset erot vastauksissa ovat samankaltaisia kuin pääteiden osalta. Suomen osalta arvioissa on edelleen suurta vaihtelua. Venäläiset antavat Suomen muun kuin päätieverkon talvihoidolle selvästi muita paremman arvon suomalaisten itse ollessa kaikkein kriittisimpiä. Norjalaiset arvioivat Ruotsin päätieverkon talvikunnossapitoa kokonaisuutena merkittävästi paremmaksi kuin suomalaiset tai ruotsalaiset itse. Norjan kunnossapidon tasosta ollaan yhtä mieltä lukuun ottamatta venäläisiä, jotka arvioivat tason paljon korkeammaksi kuin muut kansalaisuudet. Myös Venäjän kunnossapito saa samankaltaiset vastaukset muilta kansalaisuuksilta, mutta venäläiset antavat muita positiivisemman arvon.

Vuoteen 2005 verrattuna Suomen muun kuin päätieverkon talvihoito on heikentynyt ruotsalaisten ja norjalaisten mielestä ja suomalaisten ja venäläisten mielestä pysynyt ennallaan. Ruotsissa ja Venäjällä tilanne on kaikkien kansalaisuuksien mielestä parantunut. Myös Norjassa tilanne on muiden kansalaisuuksien mielestä hieman parantunut vuodesta 2005, vaikka norjalaiset itse kokevat talvihoidon tason edelleen heikentyneen.

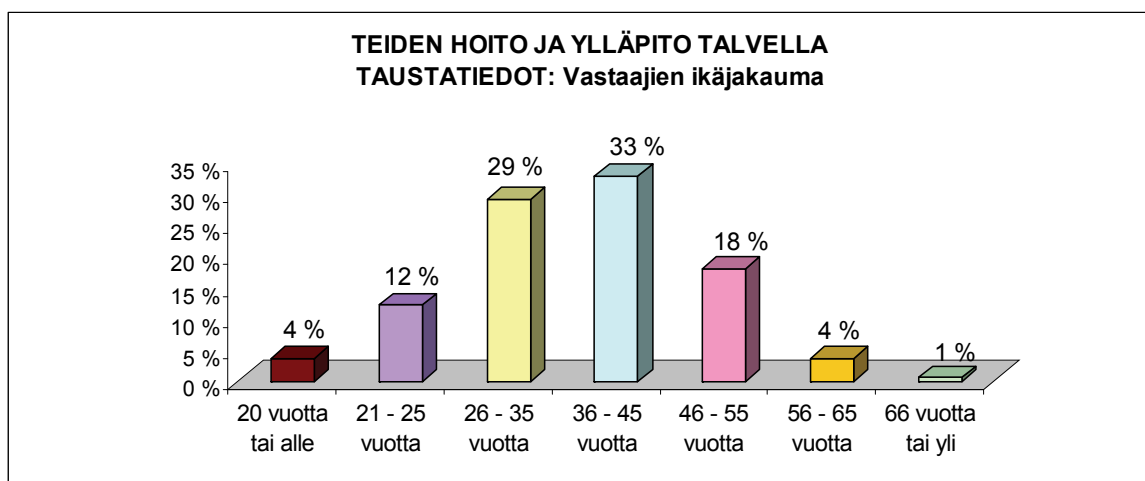
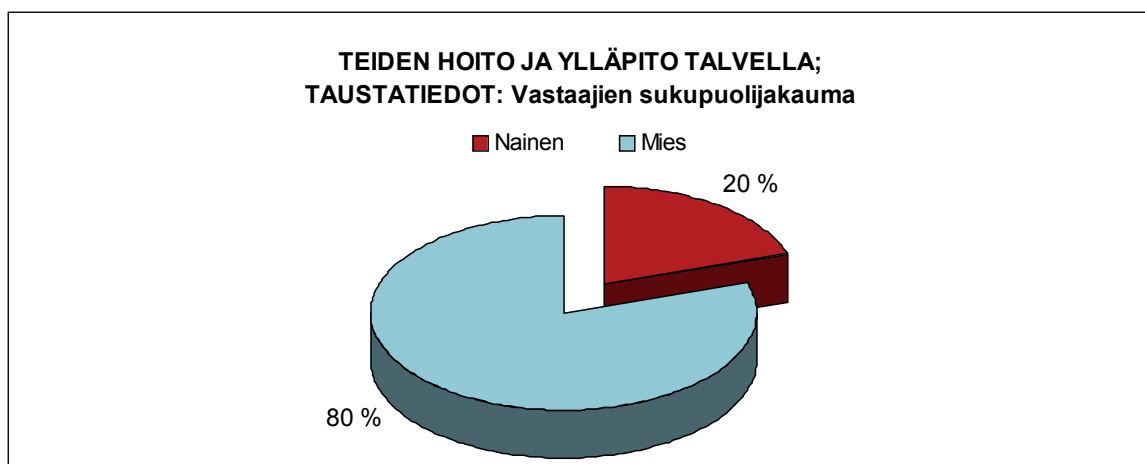


3.5 Talvitutkimuksen taustatiedot

Kesätutkimuksen tavoin myös talvitutkimuksen otanta perustui puhtaasti satunnaisotantaan rajanylityspaikoilla. Tavoitteena oli saada mukaan sekä henkilöautolla että raskaalla kalustolla liikkuvia tienkäyttäjiä. Tästä syystä joidenkin taustatekijöiden osalta otos ei ole jakaantunut normaalipopulaation tavoin.

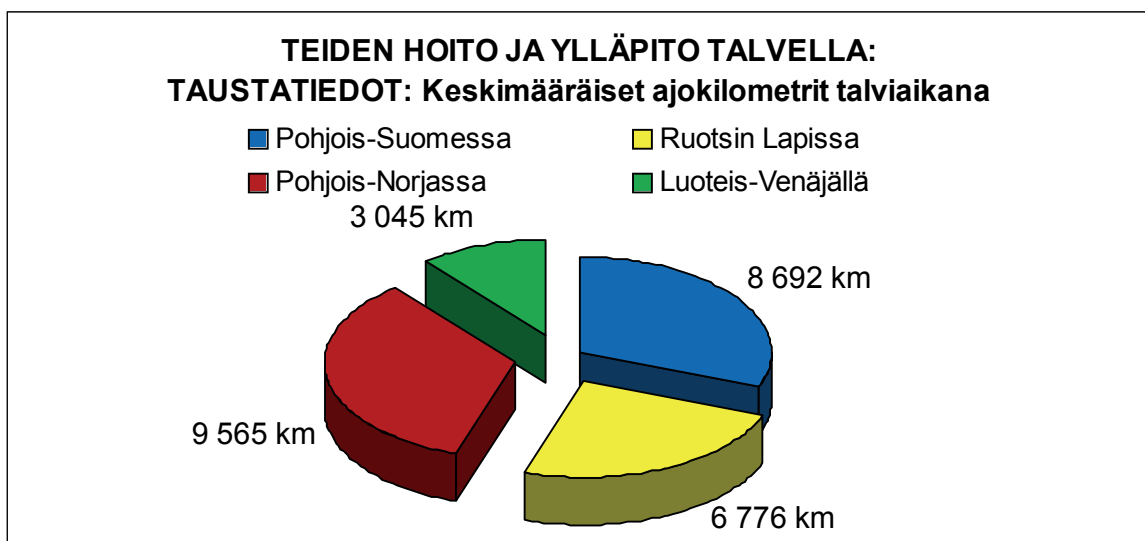
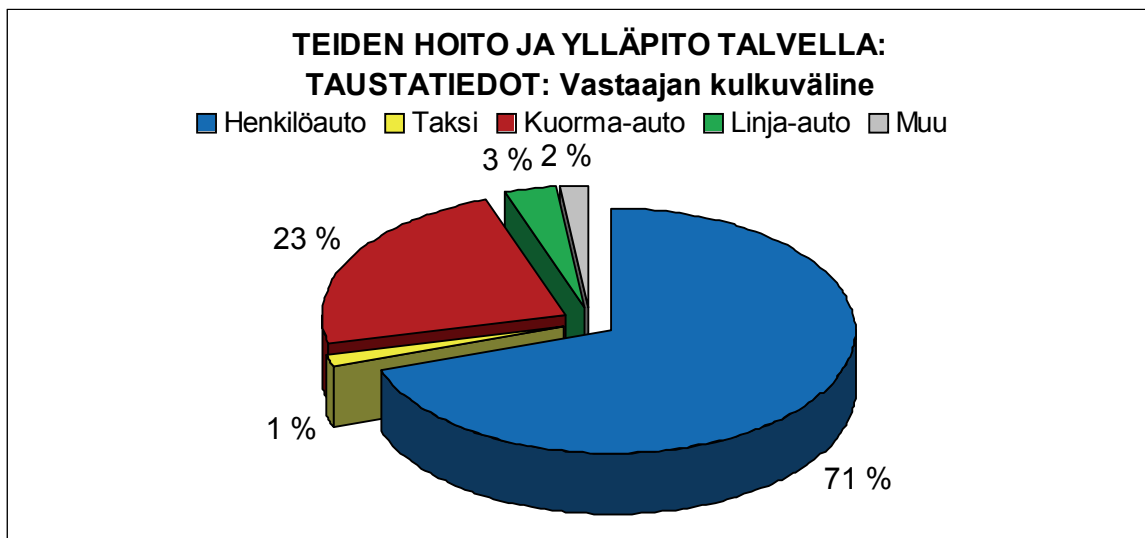
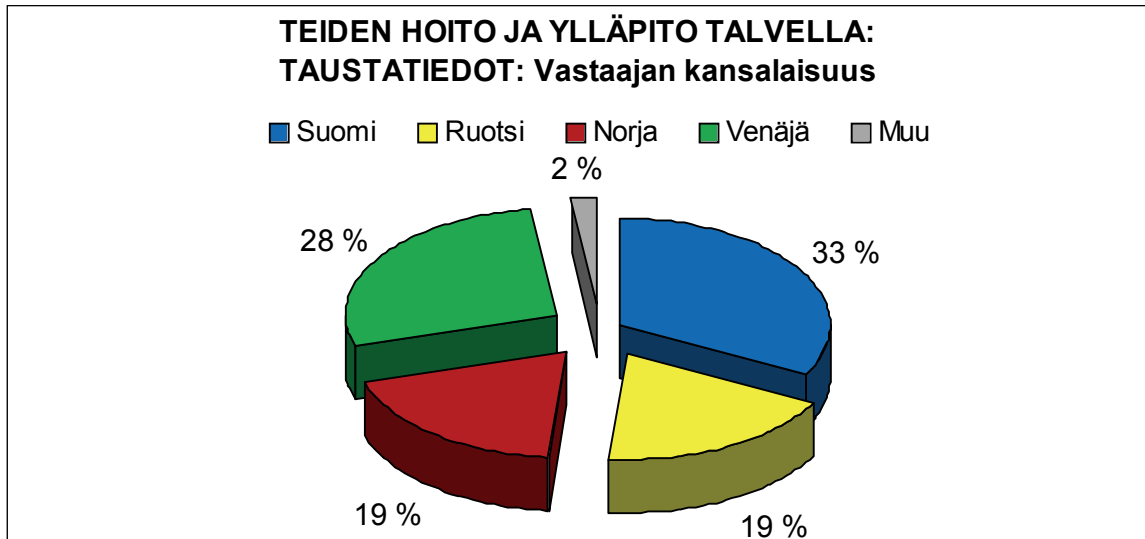
Talvitutkimuksessa miehet olivat aikaisempien vuosien tapaan selvänä enemmistönä vastaajien keskuudessa. Miesten osuus oli nyt 80 % vastaajista, mikä oli hieman pienempi kuin vuosina 2005 (86 %) ja 2001 (81 %).

Kuten vuosien 2001 ja 2005 kyselyissäkin ikäjakauma noudatteli normaalijakaumaa, joskin työikäisen väestön osuus oli painottunut otoksessa. Vastaajien keski-ikä on pysytellyt kaikkina tutkimusjaksoina suunnilleen samana. Nyt vastaajat olivat keskimäärin 43,5 -vuotiaita kun keski-ikä oli 42 vuotta vuoden 2001 kyselyssä ja 43 vuotta vuonna 2005.



Kansalaisuuden osalta suurimpana yksittäisenä ryhmänä olivat edelleen suomalaiset, joita oli otoksessa 33 %. Venäläisiä otoksessa oli 28 % ja ruotsalaisia ja norjalaisia 19 %. Muiden kansalaisuuksien osuus oli 2 % kyselyyn vastanneista. Aikaisempiin vuosiin verrattuna suomalaisten osuus on laskenut, venäläisten pysynyt ennallaan ja sekä ruotsalaisten että norjalaisten osuus kasvanut. Vastaajat liikkuvat eniten Norjassa ja Suomessa ja vähiten Venäjällä.

Talvitutkimuksessa vastaajien keskuudessa selkeästi käytetyin kulkuväline oli henkilöauto, jolla oli liikenteessä kolme vastaajaa neljästä. Henkilöautoilijoiden osuus on selvästi aikaisempia vuosia suurempi. Toisena huomattavana ryhmänä olivat kuorma-autoilijat, joita oli neljännes vastaajista. Kuorma-autoilijoiden osuus on hieman pienempi aikaisempiin vuosiin verrattuna.



4 Yhteenveto

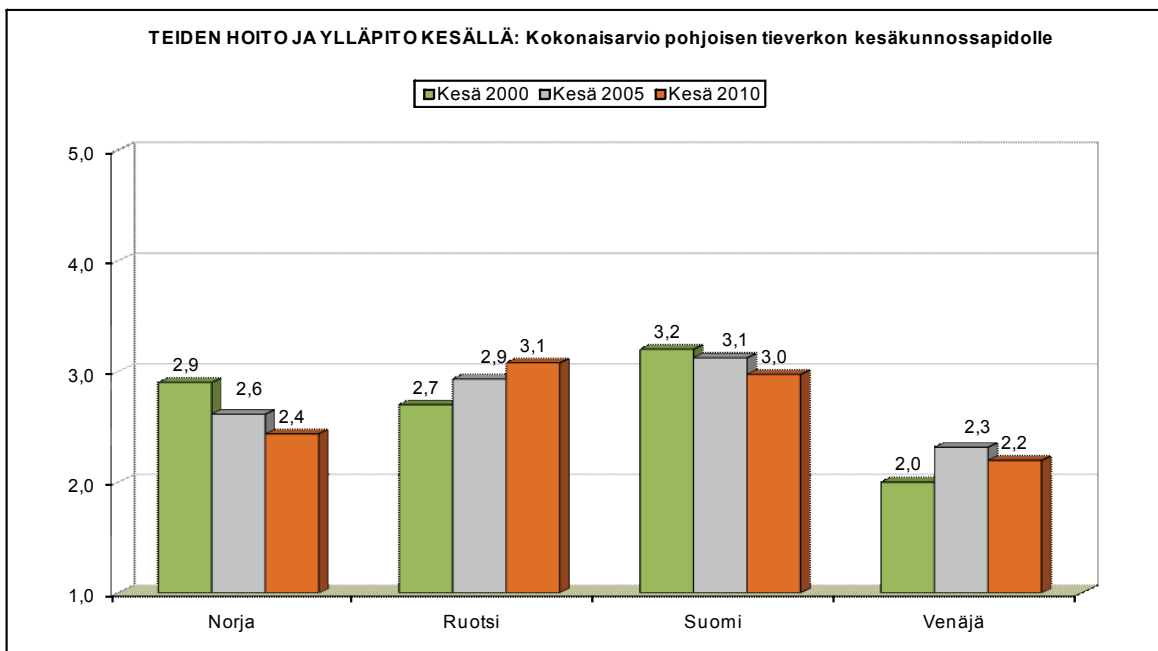
Tutkimusaineisto on laajuutensa puolesta riittävä tilastollisesti luotettavaan maakohtaiseen tarkasteluun pohjoisen tieverkon kunnossapidon tasosta kullakin tutkittavalla alueella. Yhteenvedossa tuloksia on käsitelty erikseen kesä- ja talvikunnossapidon osalta.

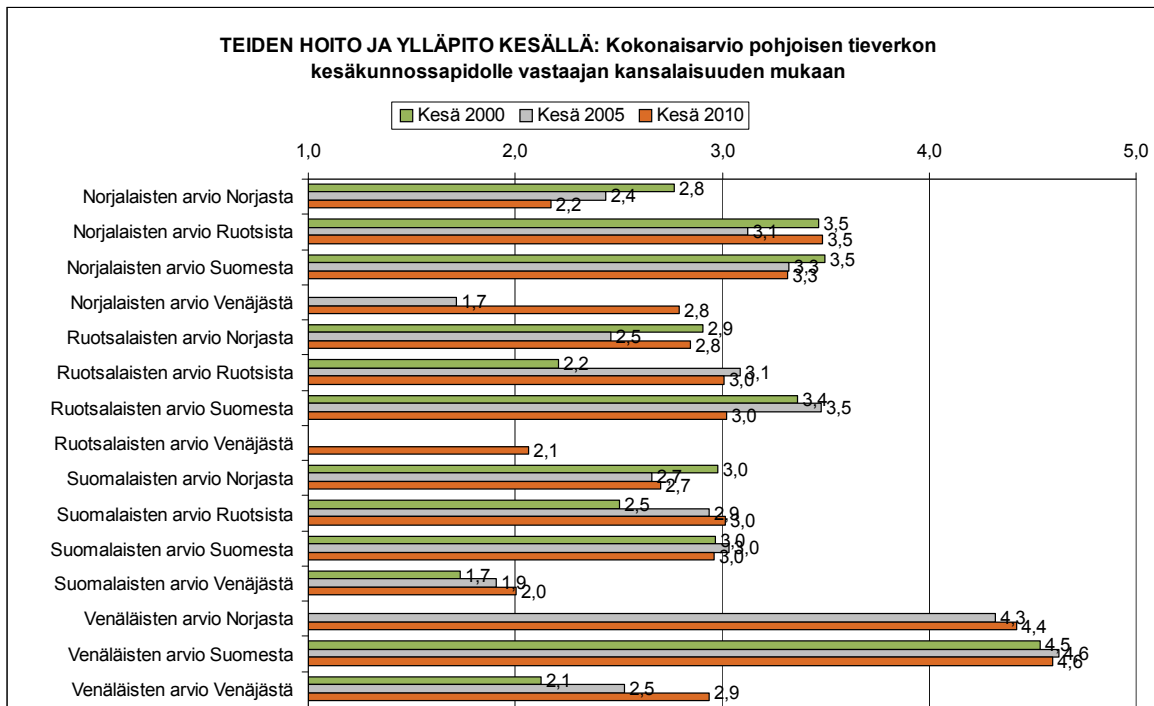
Yhteenvedon yhteydessä esitettävillä kuvaajilla pyritään tuomaan esille kokonaiskuva kunkin maan tieverkon kunnossapidon tasosta. Kesäkunnossapidon osalta nämä kuvaajat on muodostettu yhdistämällä kokonaisarviot pääteiden, muiden päällystettyjen teiden ja sorateiden kesäkunnossapidon tasosta. Talvikunnossapidon osalta kuvaajassa on yhdistettynä kokonaisarviot pääteiden ja muiden teiden talvikunnossapidon tasosta.

Vertailutietona on kesän osalta vuosien 2000 ja 2005 kesätutkimukset ja talven osalta vuosien 2001 ja 2005 talvitutkimukset.

4.1 Kesäkunnossapito

Kokonaisuutena maakohtaiset erot olivat säilyneet selvinä ja osin jopa lisääntyneet entisestä. Yleistrendeinä on Ruotsin hienoinen asiakastyytyväisyyden nousu ja Norjan hyvin selkeä tyytymättömyyden lisääntyminen. Suomen osalta asiakastyytyväisyyden taso on hienoisessa laskussa ja ensimmäistä kertaa kymmenen vuoden aikana Suomi jäi keskiarvolla mitattuna hieman Ruotsia heikommaksi. Venäjän tilanne ei ole oleellisesti muuttunut aikaisemmasta ja siellä tyytyväisyys tiestön kesäkunnossapitoon on edelleen selkeästi heikoin.





Suomen osalta arvioinnit olivat pysyneet varsin lähellä vuosien 2000 ja 2005 arviointeja, jolloin Suomen kesäkunnossapito arvioitiin kauttaaltaan parhaaksi. Trendi on ollut hienoisesti laskeva sekä pääteiden, muiden päällystettyjen teiden että sorateiden osalta. Kaikkein kriittisimpiä Suomen pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon suhteen olivat suomalaiset itse sekä ruotsalaiset, jotka arvioivat kesäkunnossapidon selvästi aikaisempaa heikommaksi. Positiivisimmin kesäkunnossapitoa arvioivat edelleen venäläiset. Myös norjalaiset arvioivat Suomen pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon hyvälle tasolle.

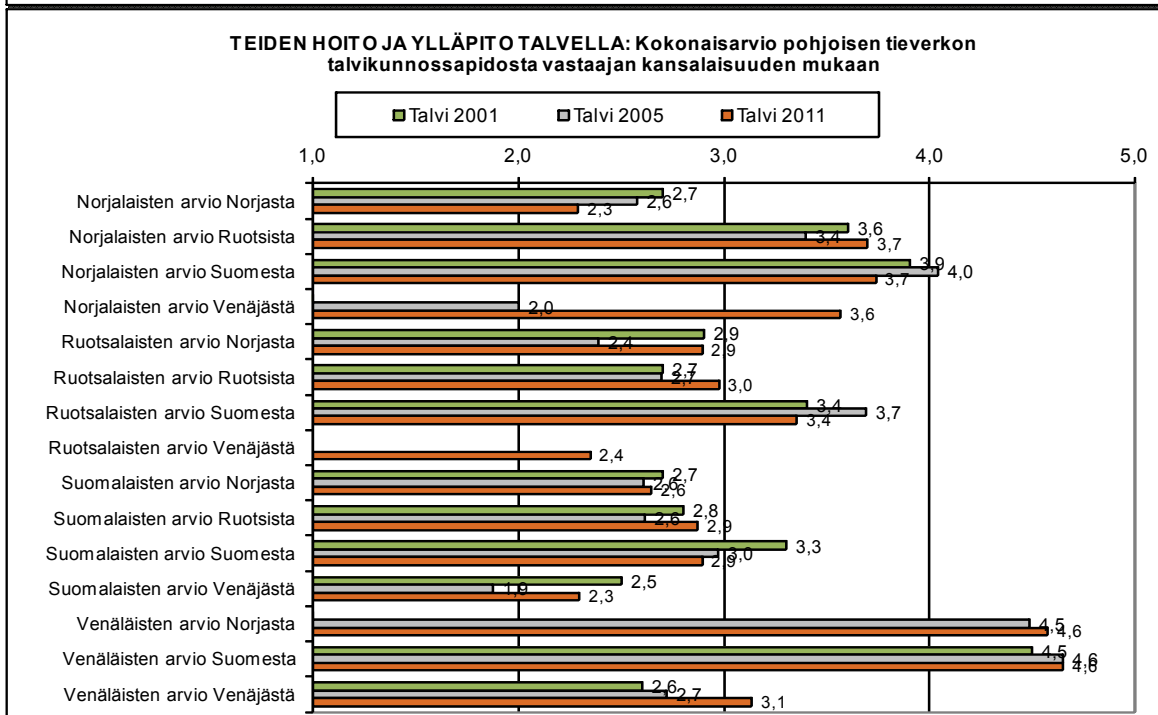
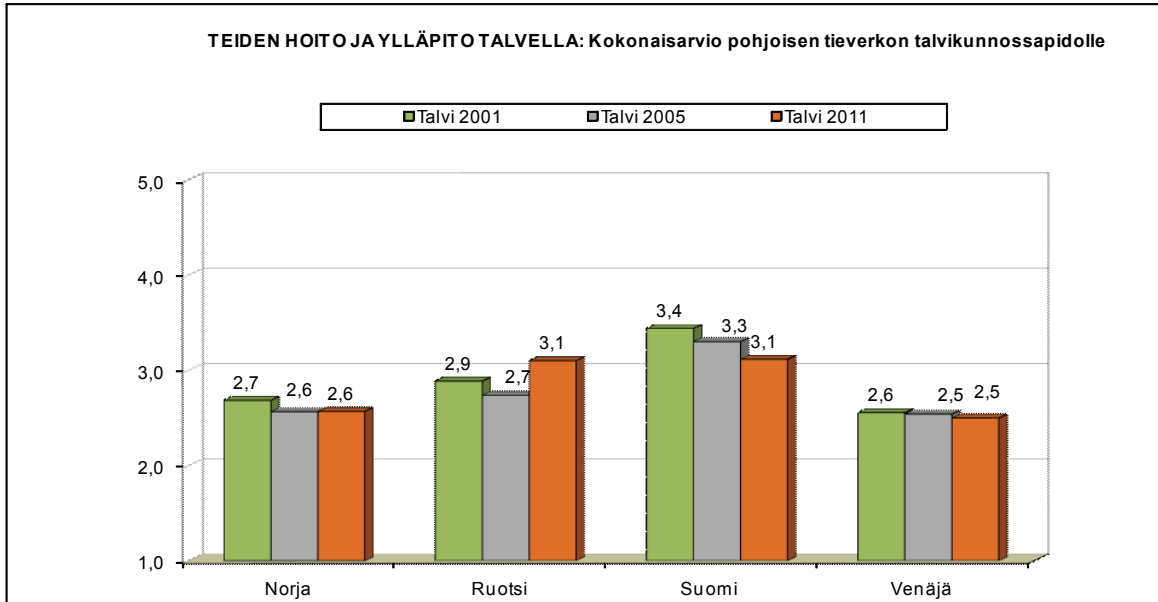
Ruotsin pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon tasoa koskevat arviot ovat jatkaneet positiivista kehitystä, ja kokonaisuudessaan Ruotsin tieverkkoa koskevat arviot ohittivat nyt ensimmäistä kertaa Suomen vastaavat arviot. Ruotsalaiset ja suomalaiset arvioivat Suomen ja ruotsin pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon samantasoisiksi, mutta norjalaiset olivat hieman tyytyväisempiä Ruotsin tieverkkoon.

Norjan pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon taso on selvästi heikompi kuin Ruotsissa ja Suomessa ja ero on kasvanut aikaisemmista tutkimusvuosista. Kansallisuuksien välillä arvioissa on selvästi eroja. Kaikkein kriittisimpiä ovat norjalaiset itse eli he pitävät kaikkien muiden arvioitavien maiden, mukaan lukien Venäjän, teiden kunnossapitoa parempana kuin omaansa. Norjalaiset arvioivat tason selvästi laskeneen kun muut kansallisuudet pitivät kesäkunnossapitoa hieman parempana kuin vuoden 2005 tasoa.

Venäjän pohjoisen tieverkon kesäkunnossapito arvioitiin kokonaisuutena edelleen huonohkoksi. Päällystettyjen teiden osalta kesäkunnossapito arvioitiin vuoden 2005 tasolle ja sorateiden osalta selvästi vuotta 2005 heikommaksi.

4.2 Talvikunnossapito

Kokonaisuutena muutokset talvikunnossapidon tasossa ovat varsin pieniä ja pitkälti samansuuntaisia kuin kesäkunnossapidon osalta. Käytännössä Suomessa tyytyväisyys talvikunnossapitoon on heikentynyt eniten, mutta pysynyt edelleen kärkisijalla. Ruotsissa talvikunnossapidon tason arvioidaan parantuneen huomattavasti vuodesta 2005 ja Ruotsi on noussut Suomen rinnalle. Norjassa ja Venäjällä ollaan samalla tasolla kuin vuonna 2005.



Suomen pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa koskeva kokonaisarvosana on pudonnut hieman vuosien 2001 ja 2005 tasoilta. Sekä pääteiden että muun tieverkon talvikunnossapitoa pidetään heikompitasoisena kuin aikaisempina tutkimusvuosina, mutta pohjoinen tieverkko on kokonaisuutena edelleen melko hyvin hoidettu. Suomi saa edelleen parhaat tyytyväisyysarviot pääteiden osalta, mutta siinäkin ero Ruotsiin nähden on kaventunut lähes olemattomiin. Muu tieverkko arvioitiin Ruotsin kanssa yhtä hyvin hoidetuksi. Venäläiset pitävät Suomen pohjoista tieverkkoa edelleen

erittäin hyvin hoidettuna. Ruotsalaisten ja norjalaisten arviot ovat pysyneet edelleen varsin hyvällä tasolla, mutta pudonneet kuitenkin hieman vuoden 2005 tasosta. Eniten ovat pudonneet suomalaisten itsensä antamat arviot.

Arvio Ruotsin pohjoisen tieverkon talvikunnossapidon tasosta on parantunut selvästi vuodesta 2001 ja erityisesti vuodesta 2005. Ruotsin kokonaisarvosana nousi tasaisesti kaikkien kansalaisten mielestä. Parannus koskee sekä pääteitä että muita teitä.

Norjan pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa koskeva kokonaisarvosana on pysynyt lähes vuosien 2001 ja 2005 tasolla, mutta trendi on edelleen varovaisen laskeva. Kokonaisarvosanan pientä pudotusta selittää lähinnä norjalaisten itsensä kriittinen suhtautuminen tiestön kuntoon, suomalaisten ja ruotsalaisten arviot ovat pysyneet lähes aikaisemmalla tasolla. Norjan heikoimpina talvihoidon osa-alueina pidetään liukkaudentorjuntaa ja polanteen höyläämistä, joissa se saa selvästi huonommat arviot kuin Suomi ja Ruotsi.

Venäjän pohjoisen tieverkon talvikunnossapito saa suunnilleen saman kokonaisarvion kuin vuosina 2001 ja 2005. Päätieverkon talvikunnossapito arvioitiin aikaisempia vuosia paremmin hoidetuksi ja sitä pidettiin jopa parempana kuin Norjassa. Muun tieverkon osalta talvihoidon pidettiin aikaisempaa heikompana. Tyytyväisimpiä Venäjän talvihoidon tasoon olivat norjalaiset, jotka ovat parantaneet arviotaan merkittävästi. Venäjän talvihoidon taso on edelleen kohdemaiden huonoin, mutta pääteiden osalta ero on kaventunut selvästi.

KESÄKUNNOSSAPITO

TERVEISET SUOMEEN

- Aaltoisia ja monttuisia/töyssyisiä tiet usein ovat.
- Bra vägor men forliga hål i vägen. Men bra maker at
- Bra, men veien mellom Inari og Ivalo bor bli bedre.
- Finland har dom sämsta rastplatserna i Europa inga toaletter osv. Skärpning!
- HYVÄ Suomi!
- Harvaa liikennöityjen sorateiden kunto ja kunnossapito huolestuttavan heikkoa.
- Hienoa laittakaa kaikki tiet Lapissa sorateiksi niin johan tulee säästöjä ja helsinkiläiset saavat Oulusta asti poro/hiihtokuljetukset Leville, lennotkin pitää lopettaa.
- Höylän käyttöön lisäys, tehkää höyläys sateen jälkeen.
- Ihan hyvässä kunnossa.
- Jonkunlaisia vessapaikkoja vois Pohjois-Suomen hommata.
- Kaikki ne rahat, jotka otetaan autoilijoilta ja kuljetusyrittäjiltä veroina ym. maksuina on KÄYTETTÄVÄ teiden kunnossapitoon ja uudistamiseen!!
- Kaikki on hyvin!
- Karesuvanto-Kilpisjärvi: Väli ihan surkea.
- Kesäkunnossapidosta ei moitittavaa paitsi joillakin levähdyspaikoilla roska-astiat täynnä ja linnut levittävät roskat luontoon.
- Kilpisjärven tien jyrkkiä routakuoppia ei hevini korjata (täytetä) ei luulisi olevan kustannus kysymys. Ei riitä, että on kuoppamerkki ja lisämerkki 2 km! Meinasi vappuna lentää asuntovaunu kyljelleen.
- Kilpisjärvi-Karesuvanto aivan hirveä.
- Kunnan WC:itä P-paikoille. Uutta pintaa. Kuopat kuntoon
- Käsivarren tiet ovat surkeassa kunnossa, tulee mieleen Venäjän tiet 70-luvulla. Jossakin paikkaa tiet ovat hengen vaarallisia pahojen heittojen takia.
- Käyttäkää joskus höylää sekä talvella että kesällä.
- Laittakaa kaikki kaivinkoneet kaivamaan ojat auki myös laskuojat huom. ei ole kaivamista jos kaivuri ottaa kuin lusikalla vähän pohjalta. Tien runko on märkä saa uusia pintaa joka vuosi eikä ole koskaan kunnossa
- Lapin Ely-keskukselle osoitetut varat ovat riittämättömät, joten Lapin tiestön kunto yleisesti ottaen rappeutuu nopeasti muutaman vuoden sisällä. Varoja olisi osoitettava muuallekin kuin tunturikeskusten ja kaupunkien ympärille.
- Lappi unohdettu Destia/Tielaitos! P-alueet/WC, tietyöt.
- Lautiosaari-Maula tie korjattava! Sulatus-pinnoitus korjauskaravaanit tehokkaita.
- Levähdysalueet edustuskuntoon!
- Levähdyspaikat osin roskaisia ja vessoja liian vähän!
- Levähdyspaikat siistimmiksi. Lisää roskaisia. WC:t parempaa puhtautta ylläpidettävä.
- Levähdyspaikkojen WC/molokit pistettiin alkukesästä 2010 Karesuvanto. Kilpisjärvi alueilta myös suurta säästö ohjelmaa varten, MIKSI?? Täällä ei ole huoltamoita/WC-paikkoja tiheässä kuten ruuhka Suomessa. Varmasti saatte ottaa Pidä Lappi Siistinä kampanjaan uutta puhtia! Nyt hävettää.
- Levähdyspaikoille roskakorit (molokit) TAKAISIN! Lisää tienvarsi WC:itä
- Lisää P-paikkoja, koissa roskapöntöt ja WC ympäri vuoden ja talvella useampi P-paikka aurattava, jotta voi pitää pakollisia taukoja.
- Lisää päällysteiden korjauksia aina toivotaan!
- Luomajoen kohdalla keväällä mahtava kuoppa.
- Mallikkaasti hoidettu vaikka määrärahat on tiukat. Enemmän saisi tienhoitoon satsata rahaa.
- Mukava olis jos olis sileä asfaltti, jota pitkin pärjyillä. Leveät kaistat ja ohituspaikkoja. Ootte te hyvin koittaneet.
- Naraskantie erittäin heikkolaatuinen.
- Ok.

- Opasteet ja informaatio tiestöistä hyvät. Pohjois-Suomen tiet yleensä nykyliikenteelle (tavaraliikenne, turistiliikenne) aivan liian kapeita. Tien pinnat paikoitellen kuoppaisia. Jossakin paikoissa vaarallisia kuoppia ilmaantuu usein
- Parempia kyllttejä suomeksi/ruotsiksi.
- Parkeringplatsen er ganske dåligt form i Finland. Huor er WC og søppel tonken! Ikke ora!
- Pohjoisimman Lapin tiestö ei vastaa nykyisiä koko ajan kasvavia liikennemääriä. Tiet todella kapeita ja paikoin jopa vaarallisia. Muutama päätie tosin riittävän leveitä ja hyväkuntoisia Etelä-Lapissa (Rovaniemen alapuolella)
- Poroja usein tiellä.
- Porot pois ajoradalta.
- Reikiä voisi paikata paremmin.
- Risuja.
- Samaan malliin ja vähän lisää rahaa valtiolle niin kyllä paranee
- Sorateiden leveys on erittäin huono.
- Sorateitä kesällä tiheämmin tasoittaa ("karhuta")
- Soratiet kuntoon!
- Soratiet kuopilla eivätkä lähde kevyellä lanauksella, tiet lanattava järeällä kalustolla tai tiekarhulla!
- Suomen tiet hyviä.
- Suomesta puuttuu vessoja.
- Syvät kuopat kestopäälysteessä pois
- Särkinärän tie Vojakkalasta Kivirannalla lykätään röyhkeästi yksityistieksi, joka on kuitenkin läpikulkutie. Karonki-Vojakkala-Arpela ym. Kylät-Liakka käyttävät tietä säännöllisesti ja ajavat hurjaa vauhtia, vaikka tien varressa asuu paljon lapsiperheitä. Poliisi ei puutu asiaan, kun kysymyksessä on "yksitystie". Tien pituus on n. 4km. Ei meillä ole varaa pitää sitä kunnossa, eikä mahdollisuuksia puuttua hurjasteluihin tiellä.
- Talvella voisi aurata paremmin.
- Talvikunnostus on ala-arvoista! Hengenvaarallinen
- Talvikunnossapito erittäin urainen + vaarallinen, koska ei höylätä + simmakilla tai auralla.
- Talvisin kunnossapitoa voisi parantaa.
- Taukopaikat on "törkyiset", roskasäiliöt täynnä tai roskat heitetty ympäristöön.
- Teiden huono kunto ala-arvoinen, huomioiden minkälaista imagoa suomi hio maailmalla ja liikenne määriin nähden, ammattitaitoa tien tekoon ja kunnostamiseen kyllä suomesta löytyy. Samat auto ja polttoaine verot lapissa! Ratkaiseeko raha etelän hyväksi?
- Teiden varsilta pitäis raivata n. 10-15m matkoilta korkeat pusikot ja muut pienet puut, koska yleisilme paranis ja porot/hirvet näkyis paremmin.
- Tie useasta kohdasta "poikki", tarvitsee pikeämisen Pohjois-Suomen alueella. Karesuvanto-Kilpisjärvi surkea.
- Tie välillä Akujärvi-Raja-Jooseppi
- Tiepinnoilla olevat tiepoikkeamat vaatisivat useammin paikkauksia.
- Tiessä olevat poikkeamat liian teräviä ja korjaamattomia.
- Tyhjentäkää roskapönttöjä, älkää vähentäkö niitä. Siellä missä on pöntöt poistettu, töryt heitetään ojiin, mistä ne leviävät ympäristöön. Ottakaa mallia Norjan levikkeiden vessoista ja niiden kunnossapidosta!
- Urapaikkaukset sekä halkeamien pikeäminen ei ole hyväksi! Ruusuja yritetään kuitenkin pitää tiettyssä kunnossa vaikka määrärahoja on vähän
- VT 21 erittäin huono, kuoppainen ja kapea, mutkainen ja mäkinen!
- VT 21 pinnoitteen mureneminen (reikiä) paikoin jolle ei ole kesän aikana tehty mitään.
- Valtatieltä 21 WC:n poistot, takaisin ja heti! Ei molokkeja, kiinteistö jätteet muualle.
- Vessoja levähdysalueille
- Vessojen puuttuminen varsinkin missä rekoilla voisi pysähtyä ja parkkeerata yötaukoiksi. Levähdyspaikkojen siisteys.
- VT 21
- Viikoittain ajan Tornio-Kilpisjärvi-Tromsø-Tornio, erityisesti talvikunnossa pito huonoa

- Älkää ottako mallia Ruotsista. Liika kilpailuttaminen antaa tieosuuksien kunnossapito-vastuuta yrityksille, jotka eivät siihen kykene.

TERVEISET RUOTSIIN

- E4 Ruotsissa hyvä ja hyvät ohituskaistat. Pohjois-Ruotsin muut päällystetiet tosi huonot ja päällystevauriot, urat, maalaukset heikot.
- Ei ne venäläiset taida sittenkään hyökätä Suomeen Ruotsin kautta---> Tiestö pidetään varmaan siksi vieläkin autolla ajoon soveltumattomana.
- Haaparanta-Uumaja välillä paikoitellen voimakkaita routaheittoja.
- Huonompi kun Suomessa, talvikunnossapito täysin nolla.
- Hyvin hoidettu. Paljon kiitoksia!
- Pohjois-Ruotsin kesätyöt: Olisiko mahdollista korjaava tietyö kerralla kuntoon eikä jättää pitkiä pätkiä huonoon kuntoon kuopille. Oppia Suomesta.
- Ruotsissa on raivattu teiden reunat paremmin auki kasvillisuudesta ja puustosta. Ikävä kyllä todeta mutta Pohjois-Ruotsin tiet ovat poikkeusta lukuun ottamatta huonommassa kunnossa kun P-Suomessa.
- Ruusuja.
- Siirtäkää kaiteet E12 jälkeen. Mitä tapahtui pientareille?
- Soratiet hankalia, päällystäkää ne. Kiitoksia!
- Teitä on muuallakin kun Tukholmassa.
- Tiet hyvässä kunnossa.
- Tiet järkyttävän huonossa kunnossa.
- Tiet ovat myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Tärnäbyn ja Hemavan väli on liian kapea, se on pyöräilijöille hengenvaarallinen.
- Tosi hyvää työtä! Norjalla on paljon oppimista!

TERVEISET NORJAAN

- Bredare väg över lag och jämnare vägan
- Det må bevilges mer penger tol vei! Det er investering; turosmé,
- Dålig vedlikeholde astalt
- E10 Kongsvik- Gullefjord väli hirveän urainen ja kapea, Vaarallinen! Kettinkipaikka E10 tielle Björnefjellin mäkeen.
- Erittäin hyvä!
- För smola vägar för last bilar
- Hyvin pärjääte vaativissa olosuhteissa!
- Kaikki Norjan tieverkot ovat huonoja yleensä.
- Kaikkiaan hyviä teitä!
- Kapea, kuoppainen tie ja reikiä asfaltissa.
- Koko tieverkko rappeutunut.
- Käyttäkää sitä rahaa, jota Norjan valtiolla ON, myös teiden kunnossapitoon ja uudelleen rakentamiseen ja tehkää joku suunnitelma miten koko tieverkosto saadaan 2000-luvulle!
- Käyttäkää öljyrahvoja tiestöön
- Leveyttä teihin.
- Leveät tiet.
- Levähdyspaikkojen "siisteys" on kamala! Siisteysttä parannettava lisää, nähtävyyksimerkkejä teiden varsille. Norjalaisessa mittakaavassa jotkin nähtävyydet pieniä, mutta muille suuria!
- Liian vähän kiihdytyskaistoja.
- Lisää P-paikkoja ja tiet sais päällystää muutenkin kuin paikkoja sinne tänne.
- Muutamaa päätieta lukuun ottamatta tiet kapeita ja osin vanhoja. Nykyliikenteelle riittämättömiä ottaen huomioon, että siellä henkilöauto että rekkaliikenne vilkastunut vuosi vuodelta

- Norjan öljyvaltio luultavasti rikas. Ei näy ainakaan teiden ylläpidossa/investoinnissa
- Paljon parempia Suomen teihin verrattuna, mutta parannettavaa on myös Norjassa
- Pohjois-Norjaan voisi rakentaa kunnan päätieverkoston, tiestö jäänyt 60-luvulle!
- Pääteitä pidätte suht hyvässä kunnossa ja parannatte joka vuosi, paremmin kun Pohjois-Suomessa
- Tehkää metriä leveämmät tiet, nämä tiet ovat henkilöautoille VOI TEITÄ!? Jo sinne kun pitäis alkaa ajamaan 25m sillä jo tiet ovat korkeintaan pakettiautoille, ei rekoille.
- Teitä on huollettava! Joka vuodelta pitää tehdä budjettisuunnitelma, että tiedetään paljon on käytettävissä.
- Tiet monin paikoin uraisia.
- Tiet usein kuoppaisia, pintavaurioita öljysorassa paljon. Tiestö yleensä aivan liian kapea nykyliikenteelle. Raskasliikenne määrät kasvaneet viimeaikoina paljon. Opasteet ja merkinnät hyvät.
- Vesivessoja on tullut kuvioihin ja levähdyspaikkoja lisätty
- Vessojen puuttuminen
- Voi tehdä tietöitä vaikka sataa... Ja päivälläkin. (Muut päällystetyt tiet)

TERVEISET VENÄJÄLLE

- Eivät taida paljon välittää voiko oikeasti autoa rikkomatta ajaa.
- Olisi syytä käyttää öljy+kaasuvaroja myös teiden kunnostamiseen.
- Paikatkaa kuopat! Tulkaa Suomeen opintomatkalle oppimaan asfalttipinnan alla olevan kiviaineksen kerroksia! Ei asfalttia/öljysoraa laiteta nyrkin kokoisen irto"sepelin" päälle!
- Soratiet kuntoon, terävien kuoppien korjaaminen päällysteillä, tienlaitojen raivaus.
- Suomen raja - Alakurtti, n. 20 km matka Alakurtista länteen tietyöalue: henkilöautolla paikoin erittäin huonokuntoista tietä (epätasaisuudet, karkea pintamateriaali, kivet). Alakurtti-Kantalahti -tie päällystetty, jossa epätasaisuuksia ja routavautioita. Kantalahti-Muurmanki päällyste uusittu lähes kokonaan, hyväkuntoinen.
- Suuret montut ja reiät pitäisi saada pois ajoradalta.
- Teiden kunto järkytys. Suomen ammattilaiset tieto+taito-vientiin Venäjälle.
- Teiden pohjustus korkeammalle. Jos asfalttiin syntyy reikä tai halkeama, niin pitäisi paikata heti, ettei vesi syö asfaltin pohjustaa.
- Töihin!

TALVIKUNNOSSAPITO

TERVEISET SUOMEEN

- Ajourien höyläämiseen tulisi panostaa enemmän.
- Aktiivisuutta miehet!
- Auraus on tehtävä paremmin. Kun odottaa urat ja entistä kovempi työ saada urat pois
- Bedre en i Norge ivertfill
- Bedre hovling
- Bra jobbet
- Det är bra eller där är mykke of is på vinter var inte salted. Var för det här är på svenska. Min svenska är inte bra. Vägarna är liten i vinter.
- Därlig broyting på rasteplasser / mulige kvileplasser for jogntog. Bra storrelse på P.
- Entinen tvh osasi hoitaa homman urakoitsijat vain rahastavat, jos soittaa ja valittaa, niin kaikki kalusto (1 auto) on liikkeellä, ei ehdi joka paikkaan. Kilpailutus täysin pieleen
- Fortsett med utbedring av veinettet
- Hyvin hoidettu.
- Hyvää työtä!
- Ikävä ajaa talvella, tiet polanteiset.

- Inari-Utsijoki-Karigasniemi-Näätämö, hiekoitus/uranpoisto/auraus. Turhan pitkä viive kun työt aloitetaan.
- Jos klo 9:n jälkeen aamulla jää vielä Kolarin-Muonion välillä työmatkalla pohjasta kiinni lumeen niin onko asiat hyvin? (Viime talvena)
- Kolari-Muonio välisen tieosuuden hoitajalle lopputili! Lapin surkeiden hoidettu.
- Kolarin kohta vuodesta toiseen länsirajan huonoin
- Kolarin kunnan teille risuja
- Kotajärvi auraa ja hiekoittaa hyvin Kilpisjärventien.
- Kovaa työtä vain.
- Kunnossapitoluosto lähtee aina liian myöhään liikkeelle. Uria ei höylätä nykyään ikinä. Tiehöylää ei näy koskaan. Tiet tosi uraisia. Tielaitoksen aikaan tiet oli tasaiset kuin lentokenttä.
- Kyselyjä liikaa ja toimintaa liian vähän. Viime kyselynmoitteiden jälkeen menee vaan huonommaksi
- Käyttäkää tiehöylää.
- Liian paljon saa tulla lunta, ennen kuin auramies istuu auton penkkiin. Teiden kuoppaisuus ja uraisuus ala-arvoista.
- Liukas tie: Määttän autoihin pienemmät renkaat, että simmakinterä yltäisi tiehen. Silloin ennen vanhaan, kun JK-kuljetus Ivalosta hoiti teitä, ne oli aurattu, simmakoitu ja hiekoitettu hyvin, että kiitos heille näin jälkikäteen... Myös Siepinpojat Vuotsosta on tehnyt hyvää työtä.
- OK!
- Meget positivt
- P-alueiden aurauksessa pyöräytys lumisateellaki
- Parkkipaikkojen WC:t ja molokit tie 21 sekä Sodankylä-Ivalo -tiellä heti takaisin tai Lappi siistinä saa unohtaa .
- Pellostani pohjoiseen Kelin ennakoiti! Liikkeelle nopeammin!
- Pienistä teistä voisi aurata molemmat kaistat.
- Potkurilla liikkuminen joissakin paikoissa vaikeaa tai mahdotonta, koska hiekoitus estää (tökkii...).
- Pystytään parempaan!
- päin päätte on suurimman osan talvesta aivan HIRVEÄSSÄ kunnossa . Hengenvaarallista ajaa semmoisella tiellä
- Risteykset/ympyrät hiekkaa!
- risteysalueet paremmin aukaistua
- risuja
- Risuja! -Kuka antaa määräyksen AURAUKSEEN lähtöön? -Liittymä huonosti auki näkyvyys huono. - Jatkuvasti lunta liika tiellä. -Polanne urat karneat, hirvittää ajaa. - Syrjätieltä simmakki moska jää ajouralle ei aurata pois.
- Risuja: Hiekka/aura-autot liian myöhään tai ei ollenkaan hoida tehtävänsä.
- Rosor - Findlands vägnät vinter som sommar är mycket god.
- Ruusuja Muonio-kilpisjärvi, risuja Muonio-Kittilä
- Sivukyltien tiet aurataan todella huonosti. Aamusta ei aurata vaikka töihin menijöitä vaikka kuinka. Ei ole ikinä näin hitaasti tai huonosti aurattu, kun tosinpaikoin on metri aurauksiin.
- Sivutiet lumisateella heikolla aurauksella ehtii painautua polanteille ennen aurauksia. P-alueet kiinni talvella ja wc sekä roskamolokkien poisto aiheuttanut jo nyt roskaantumisia varsinkin pitkällä välitaipaleilla .. Ei säästöjä kuin yhdelle firmalle-> yhteiskunta maksaa lopulta.
- Sohjon poisto tieltä pikaisemmin!
- Taajama-alueiden hiekoitusta olisi parannettava ainakin risteys alueilla.
- Teiden kunnossapidon taso on laskenut verrattuna TVH:n aikoihin.
- Teiden yleiskunto (hoito) parempi kun norjalaisilla, hyvä!
- Tiekarhujen käyttö takaisin!
- Tien 82 kunnossapidossa iso ero Sallan päässä ja Rovaniemen päässä.
- Tien hoito hyvää ei suolaa väärään aikaan.
- Tiet ovat yleisesti huonokuntoisia.
- Tiet saisivat olla talvella paremmin auratut.

- Tiet talvella polanteiset
- tiet välillä niin huonossa kunnossa, että tuntuu auton särkyvän
- toimenpiteitä teiden kunnossapidon parantamiseksi, ei ne näillä kyselyillä parane
- Urat ovat ajoittain hengenvaarallisia. Oikea tiekarhu käyttöön. Vallien kaato tekemättä liian paljon jopa pääteillä saa tulla lunta ennen kuin aura liikahtaa. Vt 21 mutkien ja mäkien poisto.
- Uria vähemmän!
- Voisi aurata vähän leveämmin.
- Vuosi vuodelta heikkenee teiden kunnossapito.
- WC-mökit takaisin tielle 21. Lumikeleillä autoja enemmän liikkeelle

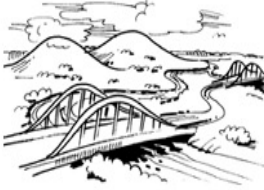
TERVEISET RUOTSIIN

- Ajan aina Suomen puolta koska Ruotsissa tiet ovat kesälläkin niin huonossa kunnossa niin mitä ne ovat sitten talvella...
- Bedömningen gäller mest i Pajalakommun. Plogningar har varit under all kritik de senaste åren, mer hyvling av vägen önskas.
- Huonoa välillä Abisuo-Kiruna
- Jag driven liten i svenska jag tycke inte där du kan inte på över. Vägen är slut och liten och det är inte direkt. Den är inte slus och vägen är inte sand eller salt.
- Ni borde ryckaupp ER. Lämna tillbaka halua ER Lör.
- Ni skulle bo här 1 år, do vet ni hur det här att köra bil här.
- Nikkavägen on surkea
- Ryhdistäytykää, jatkakaa hyvää työtä. Mutta vähän enemmän hiontaa
- Samsto sträckan *Kötkesyando-Muonio-Pajala *Kainisjoensu-Aureavaara
- Återgå till gamla vägverkets vägunderhåll, tör då tungerade det i dag tungerar det ick-et. Sveriges norra vägnät sommar som vinter= skandal, jämtörelse men Finlands = mycket bra. Vädjan - Ta lärdom av Finland vid vägbyggen, underhåll m.m.

TERVEISET NORJAAN

- Aktiivisuutta miehet!
- Aurat liikkeelle aikaisemmin.
- bedre vesvedligehold mht is og sne
- dere i vegvesnet eller mesta har mye å lore av finske veivesner i finland
- det er vel ganske enkelt og si at veivedlikehold er helt traveende i nord norge skal man få sandet ellerhavlet må man mase gjennom 175. her må det en total holdningssending til (sjäfer tonerud transport)
- Enemmän hiekkaa ja suolaa mäkiin!
- Enemmän hiekoitusta, kiitos!
- Enemmän hiekoitusta.
- Enemmän kalustoa liikenteeseen ja vaikka oppia suomesta lumen auraukseen, lähinnä kaluston käsittely
- Ennen oli paremmin.
- Erittäin hyvä.
- Er for sent ute å stree . ar lenge med å broyte, mister derfer botten på vegen
- Etelä-Norjassa suolaus -20 celsiusta tyhmää!
- Genevelt elendig veivedlikehold
- Hiekkaa ja suolaa
- Hiekkaa mäkiin ja aura-autot aikaisemmin liikkeelle. Kapeat liittymät aurataan liian leveäksi. Suuri kärry kaatuma vaara. Lumikerrejä tosi huonosti.
- Hiekkaakin voisi käyttää.
- Hiekoitus oli hyväksi
- Hyvää työtä, jatkakaa samaan malliin. Kiitos.
- Ihme että Norjassakin on rahat kortilla, tien hoito oli ennen parempaa.

- Jjävlig dålig ströina i fjellvejer
- Katastrofi.
- Mäkiä voisi hoitaa paremmin.
- Mystisk at et land som snakker om o-visjonen gjor så lite for å hindve ulykker bedre vedlikehold gir mindre ulykker
- Norjan teiden huolto heikentynyt! Onko syynä Destia?
- Nykyään hyvin hoidettua
- Pahimmat mäkiolosuhteet hiekoitettaisi, ennen kuin onnettomuus tapahtuu
- Ryhdistäytykää!
- Ski botn-kilpisjärvi väli tammikuussa hirveän rypiläinen tekarit tärise suussa.
- svåert dårlig ingen broyting av rasteplasser /mulige kvileplasser for vogntog
- Taajama alueiden hiekoitusta olisi parannettava ainakin risteys alueilla.
- Tien kiillottamiseen auralla te jo osaatte, opetelkaa vielä simmakoinnin jalo taito, niin hyvä tulee. Mie tiiän, ettei se tienhoito ole Norjassa rahasta kiinni vaan halusta ja viit-selijäilydestä.
- Tiet epätasaisia: isoja heittoja ja vaarallisia mutkia. Erittäin paljon korjaamisen varaa.
- Teitä höylätään silloin tällöin hyvä! Lumen auraus aika hyvä, kalusto lähtee heti liik-keelle.
- Vegen har jærlig standard med mye spor a asfalt. Dette gjor at det er veldig viktig å hovle vegen ofte etter snofall. Nord troms og saerligder mesta har ansvaret er ekst-remt jærlig. Vegvesenets ansvarlige på storslett er etter min mening direkte kunnskaps-los og innehar ikke kompetanse til å kontrollere entrepenorene!
- Vinter vedlikeholdet på norske veier er ikke eksisterende



TIESTÖN KUNNOSSAPITO POHJOIS-SUOMESSA, POHJOIS-RUOTSISSA, POHJOIS-NORJASSA JA LUOTEIS-VENÄJÄLLÄ

- KESÄTUTKIMUS 2010

HYVÄ VASTAAJA

Lapin ELY-keskus, Ruotsin Trafikverket ja Norjan Vegvesen toteuttavat yhteistyössä kyselytutkimuksen pohjoisen tieoloja koskien. Tutkimus toteutetaan samanaikaisesti yhteensä kymmenessä eri pisteessä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää eri tienkäyttäjryhmien näkemyksiä pohjoisen tieverkoston kunnosta Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä. Tutkimus toteutetaan erikseen kesä- ja talviolosuhteiden osalta. Tutkimuksen tuloksia käytetään pohjatietona tieviranomaisten yhteistyötä ja pohjoisen tieolosuhteita kehitettäessä.

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat sekä yksityiset että ammattimaiset tienkäyttäjät. Tutkimukseen haetaan sellaisia autoilijoita, jotka ovat käyttäneet tiestöä rajan molemmilla puolilla vähintään 100 kilometrin matkalla, jotta tiestön kuntoa voidaan kohtuullisella luotettavuudella arvioida rajan molemmin puolin.

Jotta tutkimus onnistuisi, toivoisimme Sinulta hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi.

Kiitos palautteesta ja mukavaa kesän jatkoa!

Tapani Pöyry

Ylijohtaja
Lapin ELY-keskus

Lena Dahlgren

Regionchef
Trafikverket
Region Nord

Torbjørn Naimak

Regionvegsjef
Statens vegvesen
Region nord

Lisätiedot:

Lapin ELY-keskus

Olli Mourujärvi
PL 8060
96101 ROVANIEMI
Puh. (+358) 40 589 3855
E-mail: olli.mourujarvi@ely-keskus.fi

Trafikverket Region Nord

Camilla Sundberg
Box 809
S-971 25 LULEÅ
Tel. (+46) 70 544 37 97
camilla.sundberg@trafikverket.se

Statens vegvesen Region nord

Kjell Sture Trymbo
Postboks 1403
8002 BODØ
Tel. (+47) 75 55 27 67
kjell.trymbo@vegvesen.no



A. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ POHJOIS-SUOMESSA

Arvioi kokemuksesi mukaan, kuinka hyvin teiden kesäkunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon, muiden päällystettyjen teiden ja soratieverkon osalta koskien Pohjois-Suomea. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa
PÄÄTIET (karttaan merkityt tiet)						
1. Tienpinnan kunto (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
2. Tien rakenne (leveys, ohitukset jne.)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
3. Ajoratamaalausten näkyvyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
4. Heijastavien reunapaalujen riittävyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUUT PÄÄLLYSTETYT TIET						
5. Tienpinnan kunto (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
6. Tien rakenne (leveys, ohitukset jne.)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
7. Ajoratamaalausten näkyvyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
8. Heijastavien reunapaalujen riittävyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
SORATIET						
9. Sorateiden kunto (reiät ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
10. Tienpinnan pölyämisen ehkäisy	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUU LIIKENNEYMPÄRISTÖ						
11. Levähdysalueiden siisteys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
12. Tietyömaista tiedottaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
13. Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
14. Liikenneopastus (matkat ja suunnat)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>

15. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Suomen tieverkon kesäkunnossapidolle?

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa				
• Päätieverkon osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Muiden päällystettyjen teiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Sorateiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>

16. TERVEISET TIEVERKON KESÄKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE LAPIN ELY-KESKUKSEEN

- RISUJA JA RUUSUJA



B. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ POHJOIS-RUOTSISSA (NORRBOTTENIN JA VÄSTERBOTTENIN LÄÄNEISSÄ)

Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden kesäkunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon, muiden päällystettyjen teiden ja soratieverkon osalta koskien Pohjois-Ruotsia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa
PÄÄTIET (karttaan merkityt tiet)						
17. Tienpinnan kunto (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
18. Tien rakenne (leveys, ohitukset jne.)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
19. Ajoratamaalausten näkyvyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
20. Heijastavien reunapaalujen riittävyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUUT PÄÄLLYSTETYT TIET						
21. Tienpinnan kunto (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
22. Tien rakenne (leveys, ohitukset jne.)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
23. Ajoratamaalausten näkyvyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
24. Heijastavien reunapaalujen riittävyys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
SORATIET						
25. Sorateiden kunto (reiät ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
26. Tienpinnan pölyämisen ehkäisy	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUU LIIKENNEYMPÄRISTÖ						
27. Levähdysalueiden siisteys	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
28. Tietyömaista tiedottaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
29. Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
30. Liikenneopastus (matkat ja suunnat)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>

31. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Ruotsin tieverkon kesäkunnossapidolle?

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa				
• Päätieverkon osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Muiden päällystettyjen teiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Sorateiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>

32. TERVEISET POHJOIS-RUOTSIN TIEVERKON KESÄKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE - RISUJA JA RUUSUJA



C. VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli 1. Nainen 2. Mies

2. Syntymävuosi _____

3. Mikä on kansallisuutenne?

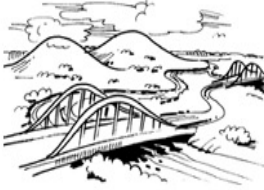
1. Suomi
2. Ruotsi
3. Norja
4. Venäjä
5. Muu, mikä? _____

4. Millä kulkuvälineellä olette liikenteessä?

1. Henkilöautolla
2. Taksilla
3. Kuorma-autolla
4. Linja-autolla
5. Muulla, millä? _____

5. Kuinka paljon arvioit ajavasi kesäaikana?

1. Pohjois-Suomessa _____ kilometriä
2. Ruotsin Lapissa (Norrbottenin ja Västerbottenin lääneissä) _____ kilometriä
3. Pohjois-Norjassa (Nordlandin, Finnmarkin ja Tromssan lääneissä) _____ kilometriä
4. Luoteis-Venäjällä _____ kilometriä



TIESTÖN KUNTO POHJOIS-SUOMESSA, POHJOIS-RUOTSISSA, POHJOIS-NORJASSA JA LUOTEIS-VENÄJÄLLÄ

-TALVITUTKIMUS 2010

HYVÄ VASTAAJA

Lapin ELY-keskus, Ruotsin Trafikverket ja Norjan Vegvesen toteuttavat yhteistyössä kyselytutkimuksen pohjoisen tieoloja koskien. Tutkimus toteutetaan samanaikaisesti yhteensä kymmenessä eri pisteessä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää eri tienkäyttäjryhmien näkemyksiä pohjoisen tieverkoston kunnosta Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä. Tutkimus toteutetaan erikseen kesä- ja talviolosuhteiden osalta. Tutkimuksen tuloksia käytetään pohjatietona tieviranomaisten yhteistyötä ja pohjoisen tieolosuhteita kehitettäessä.

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat sekä yksityiset että ammattimaiset tienkäyttäjät. Tutkimukseen haetaan sellaisia autoilijoita, jotka ovat käyttäneet tiestöä rajan molemmilla puolilla vähintään 100 kilometrin matkalla, jotta tiestön kuntoa voidaan kohtuullisella luotettavuudella arvioida rajan molemmin puolin.

Jotta tutkimus onnistuisi, toivoisimme Sinulta hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi.

Kiitos palautteesta ja hyvää talven jatkoa!

Tapani Pöyry

Ylijohtaja
Lapin ELY-keskus

Lena Dahlgren

Regionchef
Trafikverket
Region Nord

Torbjørn Naimak

Regionvegsjef
Statens vegvesen
Region nord

Lisätiedot:

Lapin ELY-keskus

Olli Mourujärvi
PL 8060
96101 ROVANIEMI
Puh. (+358) 40 589 3855
E-mail: olli.mourujarvi@ely-keskus.fi

Trafikverket Region Nord

Camilla Sundberg
Box 809
S-971 25 LULEÅ
Tel. (+46) 70 544 37 97
camilla.sundberg@trafikverket.se

Statens vegvesen Region nord

Kjell Sture Trymbo
Postboks 1403
8002 BODØ
Tel. (+47) 75 55 27 67
kjell.trymbo@vegvesen.no



A. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA POHJOIS-SUOMESSA

Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden talvikunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon ja toisaalta muun tieverkon osalta koskien Pohjois-Suomea. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa
PÄÄTIET (karttaan merkityt tiet)						
1. Irtolumen auraaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
2. Polanteen höylääminen (urat tasoitetaan)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
3. Liukkaudentorjunta (hiekoitus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
4. Liukkaudentorjunta (suolaus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUUT TIET						
5. Irtolumen auraaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
6. Tienpinnan tasaus (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
7. Liukkaudentorjunta (hiekoitus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
8. Liukkaudentorjunta (suolaus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUU LIIKENNEYMPÄRISTÖ						
9. Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
10. Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
11. Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
12. Risteysalueiden näkemien turvaaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
13. Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>

14. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Suomen tieverkon talvikunnossapidolle?

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa				
• Päätieverkon osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Muiden teiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>

15. TERVEISET TIEVERKON TALVIKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE LAPIN ELY-KESKUKSEEN - RISUJA JA RUUSUJA



B. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA POHJOIS-RUOTSISSA (NORRBOTTENIN JA VÄSTERBOTTENIN LÄÄNEISSÄ)

Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden talvikunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon ja toisaalta muun tieverkon osalta koskien Pohjois-Ruotsia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa
PÄÄTIET (karttaan merkityt tiet)						
1. Irtolumen auraaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
2. Polanteen höylääminen (urat tasoitetaan)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
3. Liukkaudentorjunta (hiekoitus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
4. Liukkaudentorjunta (suolaus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUUT TIET						
5. Irtolumen auraaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
6. Tienpinnan tasaus (urat ja epätasaisuudet)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
7. Liukkaudentorjunta (hiekoitus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
8. Liukkaudentorjunta (suolaus)	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
MUU LIIKENNEYMPÄRISTÖ						
9. Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
10. Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
11. Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
12. Risteysalueiden näkemien turvaaminen	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>
13. Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta	1	2	3	4	5	<input type="checkbox"/>

14. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Ruotsin tieverkon talvikunnossapidolle?

	Erittäin huono	Melko huono	Kohtalainen	Melko hyvä	Erittäin hyvä	En osaa sanoa				
• Päätieverkon osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>
• Muiden teiden osalta	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	<input type="checkbox"/>

15. TERVEISET POHJOIS-RUOTSIIN TIEVERKON TALVIKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE - RISUJA JA RUUSUJA



C. VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli 1. Nainen 2. Mies

2. Syntymävuosi _____

3. Mikä on kansallisuutenne?

1. Suomi
2. Ruotsi
3. Norja
4. Venäjä
5. Muu, mikä? _____

4. Millä kulkuvälineellä olette liikenteessä?

1. Henkilöautolla
2. Taksilla
3. Kuorma-autolla
4. Linja-autolla
5. Muulla, millä? _____

5. Kuinka paljon arvioit ajavasi talviaikana ?

1. Pohjois-Suomessa _____ kilometriä
2. Ruotsin lapissa (Norrbotenin ja Västerbotenin lääneissä) _____ kilometriä
3. Pohjois-Norjassa (Nordlandin, Finnmarkin ja Tromssan lääneissä) _____ kilometriä
4. Luoteis-Venäjällä _____ kilometriä

Julkaisusarjan nimi ja numero Lapin elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Marko Forsblom, Katja Seimelä, Minna Kempainen		Julkaisuaika Kesäkuu 2011		
		Julkaisija Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus; Trafikverket Region Nord ja Statens vegvesen Region nord		
Julkaisun nimi Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä 2010-2011				
Tiivistelmä Tällä tutkimuksella haettiin tietoa tienkäyttäjien tyytyväisyydestä pohjoiseen tieverkostoon Pohjois-Suomen, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Norjan ja Luoteis-Venäjän alueilla. Tutkimusaineiston keruu toteutettiin kymmenellä eri rajanylityspaikalla ja keruumenettelmänä käytettiin informoitua kyselyä, eli haastattelijä jakoi kyselylomakkeen vastaajalle ja oli mukana opastamassa vastaajaa tarvittaessa. Tutkimuksen kohderyhmänä olivat sekä ammattimaiset että yksityiset tienkäyttäjät, joista kesätutkimukseen vastasi 827 henkilöä ja talvitutkimukseen 862 henkilöä eli tutkimuksen kokonaisotos oli 1689 henkilöä. Kesäkunnossapidon kohdalla maakohtaiset erot olivat säilyneet selvinä ja osin jopa lisääntyneet entisestä. Suomen osalta asiakastytyväisyyden taso on hienoisessa laskussa ja ensimmäistä kertaa kymmenen vuoden aikana Suomi jäi keskiarvolla mitattuna hieman Ruotsia heikommaksi. Kriittisimpiä olivat suomalaiset ja ruotsalaiset tienkäyttäjät, jotka arvioivat kokonaisuutena Suomen pohjoisen tieverkon kesäkunnossapitoa arvosanalla 3,0. Positiivisimmin kesäkunnossapitoa arvioivat venäläiset, jotka antoivat kokonaisuudelle arvosanan 4,6. Norjalaiset arvioivat Suomen pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon hyvälle tasolle (3,3). Ruotsin pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon tasoa koskevat arviot ovat jatkaneet positiivista kehitystä ja kokonaisuudessaan Ruotsin tieverkkoa koskevat arviot ohittivat nyt ensimmäistä kertaa Suomen vastaavat arviot. Ruotsin kunnossapitoa pidetään kohtalaisen hyvänä. Norjan pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidon taso on kohtalainen ollen samalla tasolla kuin vuosien 2000 ja 2005 tutkimuksissa. Venäjän pohjoisen tieverkon kesäkunnossapito arvioitiin kokonaisuutena edelleen huonohkoksi. Talvikunnossapidon tasossa muutokset ovat kokonaisuutena varsin pieniä ja pitkälti samansuuntaisia kuin kesäkunnossapidon osalta. Käytännössä tyytyväisyys Suomen talvikunnossapitoon on heikentynyt eniten, mutta Suomi on pysynyt edelleen kärkisijalla. Suomen pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa koskeva kokonaisarvosana on pudonnut hieman vuosien 2001 ja 2005 tasoilta. Eniten ovat pudonneet ruotsalaisten ja norjalaisten antamat arviot, mutta talvikunnossapitoa pidetään edelleen hyvänä (3,4 ja 3,7). Venäläiset pitävät Suomen pohjoista tieverkkoa aikaisempien tutkimusvuosien tapaan erittäin hyvin hoidettuna (4,6). Heikoimmaksi tilanteen kokivat itse suomalaiset (2,9). Arvio Ruotsin pohjoisen tieverkon talvikunnossapidon tasosta on parantunut selvästi vuodesta 2001 ja erityisesti vuodesta 2005. Ruotsi onkin noussut talvihoidon tasossa Suomen rinnalle. Ruotsin kokonaisarvosana nousi tasaisesti kaikkien kansalaisuuksien mielestä. Norjassa ja Venäjällä tieverkon talvikunnossapitoa koskeva kokonaisarvosana on pysynyt suunnilleen vuosien 2001 ja 2005 tasolla. Norjan heikoimpina talvihoidon osa-alueina pidetään edelleen liukkaudentorjuntaa ja polanteen höyläämistä, joissa se saa selvästi huonommat arviot kuin Suomi ja Ruotsi. Venäjän talvihoidon taso on kokonaisuutena edelleen kohdemaiden huonoin, mutta pääteiden osalta ero on kaventunut selvästi. Venäjällä päätieverkon talvikunnossapito arvioitiin aikaisempia vuosia paremmin hoidetuksi ja sitä pidettiin jopa hieman parempana kuin Norjassa.				
Asiasanat Tienkäyttäjät, asiakastytyväisyys, kesäkunnossapito, talvikunnossapito, pohjoinen tieverkko				
ISBN (painettu) -	ISBN (PDF) 978-952-257-284-4	ISSN-L 1799-3865	ISSN (painettu) -	ISSN (verkkopainettu) 1799-3873
Kokonaissivumäärä 55+15		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%) -
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: www.ely-keskus.fi/lappi/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus; Trafikverket Region Nord ja Statens vegvesen Region nord				
Painopaikka ja -aika -				

Lapin elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Hallituskatu 3 B
96100 Rovaniemi
puh. 020 636 0010
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257- (painettu)
ISBN 978-952-257-284-4 (PDF)
ISSN-L 1799-3865

ISSN 1799- (painettu)
ISSN 1799-3873 (verkkojulkaisu)