

Projekti 1. Tienkäyttäjien odotukset
KUNNOSSAPIDON LAATUTASOTUTKIMUS

TIENKÄYTTÄJIEN NÄKEMYKSET TIESTÖN KUNNOSSAPIDOSTA

TVH, LIIKENNETOIMISTO
KUNNOSSAPITOTOIMISTO
VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS
TIE- JA LIIKENNELABORATORIO

VTT Tutkimusselostus 401
TVH 741801

ESPOO marraskuu 1983

TIENKÄYTTÄJIEN NÄKEMYKSET
TUESTÖN KUNNOSSAPIDOSTA

Tie- ja liikennelaboratorio
Tutkimusselostus 401

Espoo, marraskuu 1983

ISBN-951-46-7144-9

TIIVISTELMÄ

Tie- ja vesirakennushallituksen rahoittamana toteutetaan vuosina 1982 - 1984 laaja kunnossapidon laatutasoa käsittelevä tutkimusprojekti. Käsillä oleva tutkimus liittyy yhtenä osana kyseiseen tutkimusprojektiin. Tässä osatutkimuksessa selvitettiin minkälaisia odotuksia eri tienkäyttäjryhmillä on tiestön kunnossapidon suhteen ja miten tienkäyttäjät suhtautuvat vaihtoehtoihin kunnossapitoratkaisuihin maan eri alueilla sekä miten erilaiset kunnossapitotoimet vaikuttavat liikennekäyttäytymiseen. Lisäksi selvitettiin tienkäyttäjien tiemestaripiireihin tekemien ja kunnossapitoon liittyvien valitusten aiheet ja lukumäärät.

Tienkäyttäjien mielipiteiden kerääminen toteutettiin ajokortinhaltijoille lähetetyllä postikyselyllä. Kyselyitä oli kaksi; ensimmäinen syksyllä 1982 ja toinen samanlainen kysely keväällä 1983. Osa syksyn kyselyyn vastanneista sai saman kyselyn myös keväällä, mikä mahdollisti mielipiteiden stabiilisuuden selvittämisen. Vastausaktiiviteetti oli korkea, lähes 70 % kyselyn saaneista palautti vastauksensa.

Kunnossapitoon liittyvissä mielipiteissä on yleensä kaksi aspektia; alueellisuus ja ammattimaisuus. Tilanne on ilmeistä myös siten, että tienkäyttäjät painottavat näkemyksiään sen mukaan, missä ja miten pääasiallisesti liikkuvat.

Kaikki tienkäyttäjryhmät kokevat sekä talvi- että kesäkunnossapidon osalta päätiet tärkeimmäksi, sivutiet toiseksi tärkeimmäksi ja taajaman tiet asetetaan kolmannelle sijalle. Suurissa asutuskeskuksissa kuten pääkaupunkiseudulla taajamien teiden kunnossapito katsotaan kuitenkin tärkeämmäksi kuin sivuteiden. Vaikka pääteiden kunnossapito koetaankin selvästi tärkeimmäksi ovat tienkäyttäjät kuitenkin valmiit siirtämään kunnossapidon resursseja sorapäällysteisten sivuteiden hyväksi pääteiden kustannuksella, erityisesti kesäkunnossapidon osalta. Tämä kannatus on selvintä kunnossapitoalueilla B ja C, ja siellä varsinkin maalaiskunnissa asuvien tienkäyttäjien keskuudessa. Suurissa asutuskeskuksissa asu-

vien tienkäyttäjien näkemykset poikkeavat tässäkin asiassa päällystettyjen teiden suuntaan.

Sorateiden pölyisyys koetaan taajama-alueella haitallisempana kuin kuoppaisuus. Tämä on selitettävissä enemmänkin ympäristö- kuin liikennehaittana. Sen sijaan taajaman ulkopuolella kuoppaisuus on selvästi haitallisempi kuin pölyisyys.

Tienkäyttäjät eivät halua tiestön talvikunnossapidon tehostamista aikaisin arkipäivinä ja viikonloppuisin jos vastapainoksi sallittaisiin muina aikoina nykyistä heikompi laatu, esim. paksumpi irrallisen lumen määrä tien pinnalla.

Pääteiden liukkaudentorjuntamenetelmänä tulisi tienkäyttäjien enemmistön mukaan käyttää pelkkää hiekkaa. Erittäin selvä tämä enemmistö on pohjoisimmalla kunnossapitoalueella eli alueella C. Raskaan liikenteen ammattilaiset haluavat kuitenkin liukkautta torjuttavan sekä suolalla että hiekalla tai pelkästään suolalla.

Tutkimuksessa esillä olleisiin vaihtoehtoisiin kunnossapidon menetelmiin liittyvät ominaisuudet asetettiin seuraavaan tärkeysjärjestykseen

1. hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
2. hyvä liukkaudentorjunta pääteillä
3. hyväkuntoiset päällysteet
4. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
5. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella

Pääkaupunkiseudulla asuvat ja tienkäyttäjryhmistä henkilöautoa, pakettiautoa jne ammatikseen kuljettavat (ns. "kevyet ammattilaiset") arvostavat kuitenkin hyväkuntoiset päällysteet toiseksi tärkeimmäksi ennen pääteiden liukkaudentorjuntaa.

Kunnossapidon heikentäminen tulisi vaikuttamaan liikennekäyttäytymisessä useimmiten ajonopeuteen, ajomukavuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Pohjoisimmalla kunnossapito-

alueella heikennys vaikuttaisi muita alueita selvemmin myös matkojen lukumäärään.

Mielipiteiden stabiilisuus, muuttumattomuus syksystä 1982 talven yli kevääseen 1983, oli keskimäärin 60 %.

Tiemestaripiireissä kirjattiin seitsemän havaintokuukauden aikana reilut 4 300 kunnossapitoon liittyvää valitusta tai ilmoitusta. Tiemestaripiirien käsityksen mukaan 78 % valituksista oli aiheellisia. Suurin osa valituksista kohdistui ajorataan ja siinä useimmiten ajoradan epätasaisuuteen tai liukkauteen. Voidaan arvioida, että tienkäyttäjien tekemien valitusten ja ilmoitusten todellinen määrä vuodessa on lähes 12 000 kpl.

ESIPUHE

Tie- ja vesirakennushallitus tilaajana ja Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen tie- ja liikennelaboratorio tehtävän suorittajana ovat tehneet 4.5.1982 sopimuksen tutkimuksesta, jossa selvitetään tienkäyttäjien mielipiteitä tiestön kunnossapidon suhteen. Työ kuuluu osana laajaan kunnossapidon laatutasoa käsittelevään projektiin, joka toteutetaan tie- ja vesirakennushallituksen rahoittamana vuosina 1982 - 1984.

Tämän osaprojektin suorittamista on ohjannut ja valvonut työryhmä, johon ovat kuuluneet dipl. ins. Teuvo Puttonen TVH:n liikennetoimistosta puheenjohtajana, tutkija Nils Halla TVH:n tutkimustoimistosta ja kunnossapitopäällikkö Tapani Pöyry TVL:n Lapin piiristä. Ryhmän työskentelyyn on myös osallistunut dipl. ins. Mikko Jokinen TVH:n tutkimustoimistosta.

Tutkimuksen alkuvaiheessa ovat asiantuntija-apua antaneet dipl. ins. Juhani Pulkkanen TVH:n kunnossapitotoimistosta ja apul. prof. Matti Syvänen Tampereen yliopistosta. Tilaajan yhdysmiehenä on toiminut dipl. ins. Teuvo Puttonen ja tutkimuksen suorittajan yhdysmiehenä tutkija Mauri Pyymäki 31.3.1983 saakka, jonka jälkeen tutkimuksesta VTT:ssä on vastannut tutkija Arto Nokelainen, joka on myös kirjoittanut tutkimusraportin.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	6
1 JOHDANTO	9
2 TUTKIMUSMENETELMÄ JA -AINEISTO	10
3 TIENKÄYTTÄJÄKYSELY KUNNOSSAPIDOSTA	12
3.1 Yleistä	12
3.2 Vastaaajien taustatiedot	13
3.3 Vastaaajien yleisimmin käyttämät tiedot	20
3.4 Näkemykset alueellisesti	22
3.5 Näkemysten priorisointi alueellisesti	26
3.6 Näkemykset tienkäyttäjärhmittäin	34
3.7 Näkemysten priorisointi tienkäyttäjärhmittäin	38
3.8 Vaihtoehtoiset menetelmät alueellisesti	41
3.9 Vaihtoehtoiset menetelmät tienkäyttäjärhmittäin	48
3.10 Laadun vaikutus liikennekäyttäytymiseen alueellisesti	52
3.11 Laadun vaikutus liikennekäyttäytymiseen tienkäyttäjärhmittäin	61
3.12 Mielipiteiden stabiilisuus	70
4 TIEMESTARIPIIREIHIN ILMOITETUT VALITUKSET	75
5 LOPPUPÄÄTELMÄT	81
KIRJALLISUUS	87
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Käsillä oleva selvitys kuuluu yhtenä osana laajempaan tiestön kunnossapidon laatutasoa koskevaan tutkimusprojektiin. Tämän osatutkimuksen tarkoituksena on selvittää mitä odotuksia eri tienkäyttäjärühmillä on tiestön kunnossapidon laatutason suhteen, ja miten tienkäyttäjät suhtautuvat vaihtoehtoisiin kunnossapitoratkaisuihin. Lisäksi tavoitteena on tilastoida ne kunnossapitotoimintaan liittyvät seikat, joista tienkäyttäjät tekevät tiemestaripiireihin valituksia.

Tutkimustoiminta, jossa on käsitelty tienkäyttäjien näkymyksiä kunnossapidosta, on ollut hyvin vähäistä. Tehdyt selvitykset ovat koskeneet pääasiassa mielipiteitä eri liukkaudentorjuntatavoista, lähinnä suolan käytöstä.

Tutkimuksessa esille tulevia tuloksia pyritään käyttämään yhtenä arvostustekijänä tarkistettaessa kunnossapidon laatutasostandardeja. Tarkoituksena on ottaa nykyistä suuremmassa määrin huomioon tienkäyttäjärühmien odotukset painotettaessa kunnossapito-standardien eri osatekijöitä.

2 TUTKIMUSMENETELMÄ JA -AINEISTO

Tienkäyttäjien mielipiteiden kerääminen toteutettiin ajokortinhaltijoille lähetettynä postikyselynä. Ajokortinhaltijoista poimittiin satunnaisotos autorekisterikeskuksen ylläpitämästä ajokorttirekisteristä. Kysely oli kaksiosainen: ensimmäinen kysely suoritettiin syksyllä 1982 ja toinen keväällä 1983.

Syksyllä 1982 toteutetussa ensimmäisessä mielipidekyselyssä ajokorttirekisteristä poimittiin noin 8 000 ajokortinhaltijan suuruinen otos. Otos ositettiin kolmeen ajokortinhaltijan asuinläänistä riippuvaan ryhmään. Alueellisen jaon sisällä otos ja kaantui lisäksi kahteen ajokorttiluokasta riippuvaan ryhmään: "ei-ammattilaiset" ja "ammattilaiset". "Ammattilaisilla" tarkoitetaan tässä ajokortinhaltijoita, joilla on ABCE, ABCD tai ABCDE-kortti. "Ei-ammattilaisilla" on jokin muu voimassa oleva ajokortti.

Otoksessa painotettiin "ammattilaisten" suhteellista osuutta, jotta taattiin välttävä otoskoko myös tämän ryhmän osalta maan eri osista. "Ammattilaisten" suhteellinen osuus otoksessa oli noin 35 %, kun se ajokortinhaltijoiden populaatiossa on noin 19 %. Näin toteutettuna otos parantaa tämän tutkimuksen kannalta oleellisten tulosten luotettavuutta, koska eri tienkäyttäjär ryhmien koko maan eri osissa ei tule kohtuuttoman pieneksi.

Havaintojen lukumäärän merkityksestä tulosten luotettavuuden kannalta voidaan todeta, että lukumäärän ollessa ainakin 500 henkilöä, kyetään noin 2 miljoonan ajokortinhaltijan perusjoukon mielipiteen prosenttinen osuus arvioimaan jo kohtuullisella tarkkuudella. Esim. jos jonkin mielipiteen kannatus on havaintoaineistossa vaikkapa 40 %, niin 95 %:n varmuudella prosenttiosuus perusjoukossa on 36 - 44 %:n välillä.

Kevällä 1983 suoritettiin syksyn kyselyn mukainen toinen kysely, jossa otoskoko oli noin 4 000 kokonaan uutta henkilöä.

Keväällä 1983 lähetettiin lisäksi noin 4 000 jo syksyn kyselyyn vastanneelle uusintakysely. Tällä menettelyllä voitiin selvittää tienkäyttäjän mielipiteen stabiilisuutta.

Tienkäyttäjäkyselyn havaintoaineistoa analysoitaessa on syksyn 1982 ja kevään 1983 vastaukset yhdistetty. Tällöin on huomattava koko aineistoa tulkittaessa, että "ammattimaisten" kortinhaltijoiden mielipide korostuu. Toisaalta taas koko aineisto vastaa paremmin liikennesuoritteeseen painottuvia mielipiteitä.

Tienkäyttäjäkyselystä erillisenä tehtävänä selvitettiin myös tienkäyttäjien tiemestaripiireihin tekemien valitusten aiheet ja määrät. Näitä tiemestaripiirien keräämiä valituksia kirjattiin kolmena ajankohtana: kesällä 1982 kolmen kuukauden aikana, talvella 1982/83 kahden kuukauden ja keväällä 1983 niin ikään kahden kuukauden aikana. Periaatteena oli kirjata kaikki tietön kunnossapitoon liittyvät valitukset ja ilmoitukset joita tienkäyttäjät tekivät tiemestaripiireihin virka-aikana.

Liitteessä 1 on esitetty tiivistetysti tutkimuksen havaintoaineisto keräämisajankohtineen.

3 TIENKÄYTTÄJÄKYSELY KUNNOSSAPIDOSTA

3.1 Yleistä

Syksyllä 1982 lähetettiin 7 948 ajokortinhaltijalle tiestön kunnossapitoa koskeva mielipidekysely. Noin puolentoista viikon kuluttua kyselyn postittamisesta lähetettiin niille henkilöille, jotka eivät olleet vielä palauttaneet vastausta, muistutus vastata kyselyyn. Edelleen noin neljän viikon kuluttua karhuttiin vastausta niiltä ajokortinhaltijoilta, jotka eivät siihenkään mennessä olleet lähettäneet palautustaan. Näiden toimenpiteiden jälkeen mielipidekyselyyn saatiin 5 642 vastausta eli palautusprosentiksi tuli 71,0 %.

Keväällä 1983 lähetettiin uusintakysely 3 971 jo syksyllä vastanneelle ajokortinhaltijalle. Näistä kyselyn palautti tällä kertaa 2 721 henkilöä, joten uusintakyselyssä vastausprosentti oli 68,5 %.

Kevään kysely lähetettiin lisäksi 3 961 kokonaan uudelle ajokortin omaavalle henkilölle. Näistä vastauksensa palautti 2 466 henkilöä eli 62,3 %. Huomattakoon, että kevään kyselyssä palautuskehoitus lähetettiin vain yhden kerran uudelleen, mikä selittää kevään jonkin verran pienemmän vastausaktiiviteetin.

Syksyn ja kevään kyselyjen yhteinen vastaajien määrä oli 10 829 henkilöä eli 68,2 %. Liitteessä 2 on esitetty tutkimuksen kyselylomake keväältä 1983. Syksyn kyselyssä oli pari epäonnistunutta kysymystä, jotka kevään kyselyssä on korvattu lomakkeen kohdassa 1.6. Muuten kyselylomake oli samanlainen. Liitteessä 3 on tutkimuksen esittely kyselyn saaneelle keväältä 1983. Vastaava esittely uusintakyselyn saaneelle (so. henkilö, joka oli vastannut jo syksyn kyselyyn) on liitteessä 4. Liitteessä 5 on vastauksen palautuskehoitus niille, jotka eivät olleet palauttaneet vastaustaan määräaikaan mennessä.

Tämän kyselytutkimuksen korkea palautusfrekvenssi osoittaaakin, että tiestön kunnossapito koetaan polttavana puheenaiheena autoilijoiden keskuudessa. Sama tulos, eli kunnossapitoratkaisut kiinnostavat autoilijoita, todettiin myös tähän tutkimukseen liittyvässä esiselvitysraportissa /1/.

3.2 Vastaajien taustatiedot

Kunnossapitokyselyn saamisen edellytyksenä oli siis, että henkilöllä oli jonkin asteinen voimassa oleva ajokortti. Havaintoaineistossa, jonka suuruus oli 10 829 ajokortinhaltijaa, suurin ryhmä oli tavallisen henkilöautokortin eli AB-kortin omaavat. Heitä oli lähes 60 %. Seuraavassa asetelmassa on esitetty vastanneiden prosentuaalinen jakauma ajokorttiluokan mukaan. Asetelmassa on lisäksi esitetty Suomen kaikkien 2 084 737 ajokortinhaltijan vastaava jakauma helmikuun lopussa 1982.

ajokortti- luokka		havainto- aineisto %	perus- joukko %
T	traktori	1,3	1,1
KT	kevyt moottoripyörä, traktori	0,1	0,5
A	moottoripyörä	0,3	0,3
AB	henkilö- ja pakettiauto	57,8	67,4
ABE	henkilö- ja pakettiauto, yhdist.	0,0	0,0
ABC	kuorma-auto	4,3	11,5
ABE/ABC	kuorma-auto, yhdist.	0,0	0,0
ABCE	kuorma-auto, yhdist.	31,9	17,2
ABCD	linja-auto	0,4	0,2
ABCDE	linja-auto, yhdist.	<u>3,9</u>	<u>1,8</u>
		100,0	100,0

Edellisestä havaitaan, että otantavaiheessa suunniteltu "ammattilaisten" 35 %:n edustus saavutettiin havaintoaineistossa 1,2 %:n tarkkuudella. Em. "ammattilaisiahan" havainnoista on 36,2 %.

Kyselyyn vastanneiden ikä jakaantui seuraavasti:

	%
- 30	14,1
30 - 40	21,2
40 - 55	44,1
55 -	<u>20,6</u>
	100,0

Vastaaajien jakautuminen asuinlääninsä mukaan oli seuraava:

	%
Uusimaa	17,2
Turku ja Pori	13,1
Häme	12,9
Kymi	6,3
Mikkeli	5,2
Pohjois-Karjala	4,1
Kuopio	6,0
Keski-Suomi	6,3
Vaasa	9,8
Oulu	12,6
Lappi	<u>6,5</u>
	100,0

Edelleen vastaaajien jakautuminen asuinkuntansa kuntamuodon mukaan oli

	%
Läänin pääkaupunki	21,5
Muu kaupunki	33,7
Muu kunta	<u>44,8</u>
	100,0

Vastaaajien keskuudessa auton käytön luonne jakaantui seuraavasti:

	%
Ammattiautoilija	5,9
Muuten autoa paljon työssään tarvitseva	21,2
Yksityisautoilija	68,1
Moottoripyöräilija, mopoilija	2,5
Traktoria käyttävä	0,9
Muu	<u>1,4</u>
	100,0

Kyselyyn vastanneet ajoivat pääasiallisesti

	%
Henkilöautoa	84,1
Pakettiautoa	4,8
Kuorma-autoa	5,5
Linja-autoa	1,3
Ajoneuvoyhdistelmää	0,9
Moottoripyörää	0,9
Muuta moottoriajoneuvoa	1,1
Ei aja moottoriajoneuvoa	<u>1,4</u>
	100,0

Seuraavassa tarkastellaan vielä edellisen kohdan vastauksia ristikkäin, ts. minkä tyyppisillä ajoneuvoilla ammattiautoilijat, muuten autoa paljon työssään tarvitsevat ja yksityisautoilijat ajavat. Jakauma on seuraavan asetelman mukainen.

	ammatti- autoilija	muuten autoa paljon työs- sään tarvit- seva	yksityis- autoilija
	%	%	%
Henkilöauto	19,0	76,9	96,7
Pakettiauto	3,1	12,8	2,6
Kuorma-auto	58,1	7,9	0,2
Linja-auto	14,6	1,5	
Ajoneuvoyhdistelmä	4,5	0,5	
Muu	<u>0,7</u>	<u>0,4</u>	<u>0,5</u>
	100,0	100,0	100,0

Ammattiautoilijoista siis suurin osa ajaa pääasiallisesti kuorma-autoa, osuuden ollessa 58,1 %. Lisäksi ammattiautoilijoista 4,5 % oli tarkasti ilmoittanut ajavansa ajoneuvoyhdistelmää. Jos nämä lasketaan myös kuorma-autojen luokkaan kuuluvaksi, niin tällöin kuorma-autojen osuus on 62,6 %.

Muuten autoa paljon työssään tarvitsevista 76,9 % ajoi pääasiallisesti henkilöautoa ja 12,8 % pakettiautoa. Pakettiautoa pääasiallisesti ajavista voidaan todeta, että suurin osa heistä ei luokittele itseään ammattiautoilijoiksi. Yksityisautoilijoista odotusten mukaan ylivoimainen enemmistö eli 96,7 % ajaa pääasiallisesti henkilöautoa.

Kyselyyn vastanneet ajoivat vuosittain moottoriajoneuvolla keskimäärin 22 000 km keskihajonnan ollessa 23 000 km. Jos ne vastaajat, jotka ilmoittivat ajavansa vuosittain nolla kilometriä, jätetään huomioimatta niin vastaavat luvut olivat 23 000 km ja 23 000 km. Seuraavassa asetelmassa on esitetty lisäksi eri autoilijatyyppeiden vuotuisten ajokilometrien keskiarvot ja -hajonnat, kun nolla kilometriä ajavat jätetään huomioimatta.

	keski- arvo	keski- hajonta
Ammattiautoilija	74 000	38 000
Muuten autoa paljon työssään tarvitseva	34 000	21 000
Yksityisautoilija	15 000	10 000

Vastaavat luvut pääasiallisesti ajettavan ajoneuvotyypin mukaan olivat (ajoneuvoyhdistelmät yhdistetty kuorma-autojen luokkaan)

	keski- arvo	keski- hajonta
Henkilöautoa	18 000	13 000
Pakettiautoa	28 000	19 000
Kuorma-autoa	68 000	39 000
Linja-autoa	75 000	34 000

Tulokset ovat hyvin yhdenmukaisia TVH:n ajosuoritekyselyn /2/ tuloksiin nähden. Esimerkiksi tässä tutkimuksessa pääasiassa henkilöautoa ajavien vuotuinen ajokilometrimäärä on 18 000 km, kun taas TVH:n kyselyssä henkilöautojen vuotuiseksi kilometrimääräksi on saatu 17 500 km.

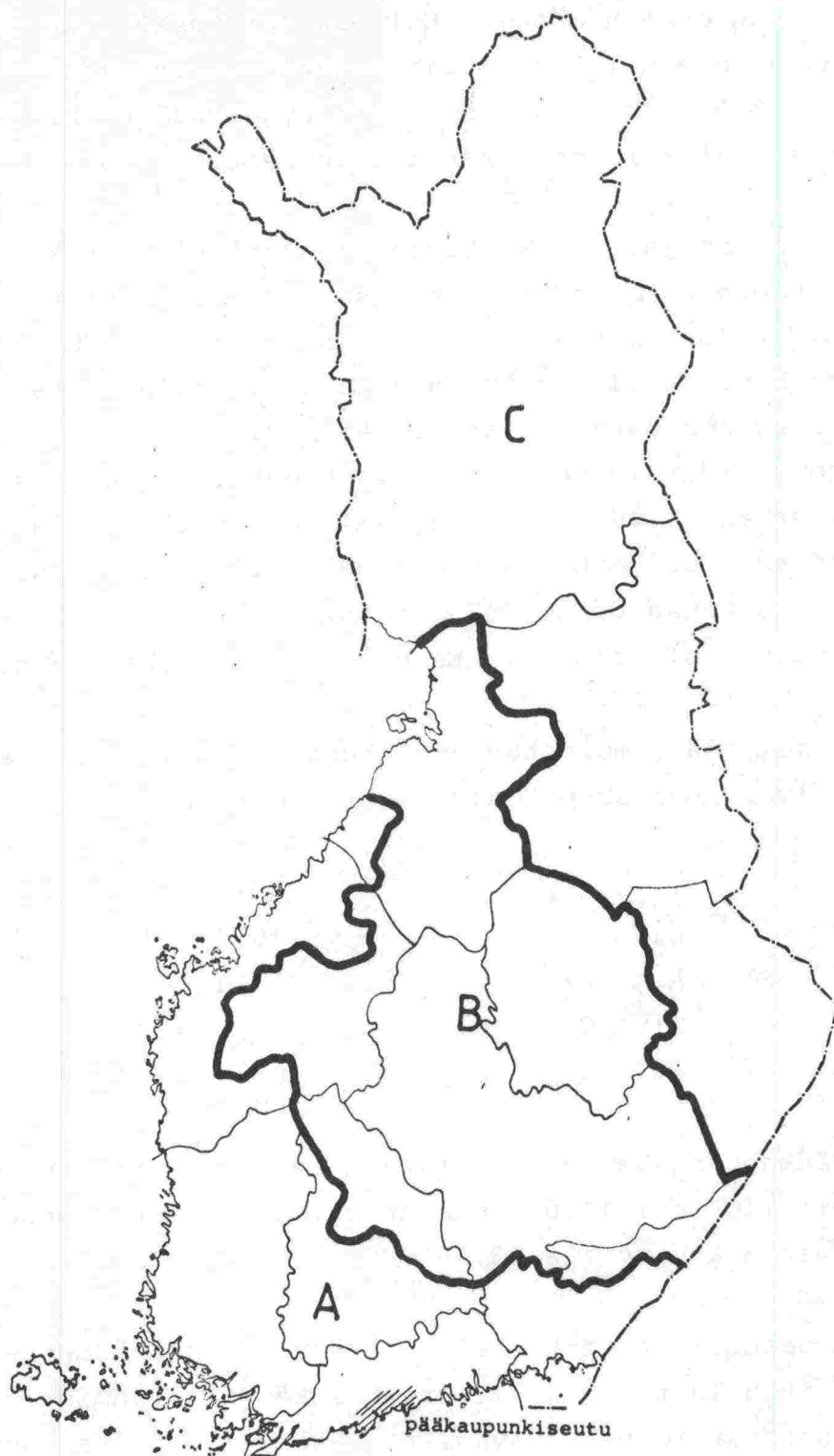
Suomi on jaettu maantieteellisesti tiestön kunnossapidon suhteen kolmeen eri kunnossapitoalueeseen: kunnossapitoalue A, kunnossapitoalue B ja kunnossapitoalue C. Tämä aluejako on havainnollistettu kuvassa 1 olevalla kartalla. Juuri tätä aluejakoa noudatetaan tässä tutkimuksessa selvitettäessä kunnossapidon laatutasoa ja vaihtoehtoisia kunnossapitoratkaisuja maan eri alueilla. Erityisalueena tarkastellaan lisäksi kunnossapitoalueen A sisällä pääkaupunkiseutua sen erityisominaisuutensa vuoksi. Pääkaupunkiseudun kuntiin lasketaan tässä kuuluviksi Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen.

Kyselyssä ilmoitetun asuinkunnan perusteella vastaajat jakautuivat kunnossapitoalueittain seuraavasti:

	%
Alue A	46,7
Alue B	39,0
Alue C	<u>14,3</u>
	100,0

Pääkaupunkiseudun kunnista kyselyn palauttaneita oli 1 178 henkilöä eli 11,0 % vastanneista. Tämä on kunnossapitoalueeseen A kuuluvista 23,7 %.

Alueellisen tarkastelun lisäksi toinen tämän selvityksen keskeinen lähtökohta oli eri tienkäyttäjärühmien suhtautuminen kunnossapidon kysymyksiin. Tätä tarkoitusta varten vastaajat on luokiteltu kolmeen eri tienkäyttäjärühmään, joista jatkossa käytetään seuraavia nimityksiä "tavalliset autoilijat", "kevyet ammattilaiset" ja "raskaat ammattilaiset".



Kuva 1. Kunnossapitoalueet, A, B ja C sekä pääkaupunkiseutu.

Raskaaksi ammattilaiseksi luokittelemisen ehtona oli, että henkilö ilmoitti olevansa ammattiautoilija tai muuten autoa paljon työssään tarvitseva. Lisäksi hänen tuli ilmoittaa kysymyslomakkeen kohdassa 1.4 ajavansa pääasiallisesti kuorma-autoa, linja-autoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Ja kolmantena edellytyksenä oli, että vuotuinen ajokilometrimäärä oli vähintään 30 000 km.

Kevyeksi ammattilaiseksi luokittelemisen ehdot olivat muuten samat kuin raskaallakin paitsi vastaaja ilmoitti ajavansa pääasiallisesti henkilö- tai pakettiautoa.

Loput vastaajista luokiteltiin tavallisiksi autoilijoiksi ts. heillä on voimassa oleva jonkin asteinen ajokortti.

Näin määritetyt tienkäyttäjryhmät jakautuivat havaintoaineistossa seuraavasti

	%
Tavalliset autoilijat	82,4
Kevyet ammattilaiset	11,4
Raskaat ammattilaiset	<u>6,2</u>
	100,0

Kyseisten tienkäyttäjryhmien vuotuiset ajokilometrimäärät olivat seuraavat

	keskiarvo	keskihajonta
Tavalliset autoilijat	16 000	13 000
Kevyet ammattilaiset	43 000	16 000
Raskaat ammattilaiset	76 000	36 000

Edellä on esitetty havaintoaineistoa kuvailevat oleellisimmat taustatiedot. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että havaintoaineisto noudattaa näiltä osin hyvin niitä vaatimuksia, joita otantavaiheessa otokselta edellytettiin. Vastausaktiiviteettia, joko kohosi lähes 70 %:iin, voidaan pitää tämän tyyppisissä kyselyissä erittäin korkeana. Poisjääneiden mielipiteiden, siis noin 30 %, puuttumisen havaintoaineistosta ei voida katsoa mitenkään vinouttavan aineistoa. Vastausaktiiviteettia jon-

kin verran pienentävä vaikutus oli ruotsinkielisen kysymyslomakkeen puuttumisella. Tuskinpa kielikysymys lienee kunnossapitoon liittyvissä mielipiteissä kuitenkaan relevantti.

3.3 Vastaaajien yleisimmin käyttämät tiet

Kevään 1983 kyselylomakkeen kohdassa 1.6 kysyttiin minkä tyyppisellä tiellä tienkäyttäjät pääasiallisesti liikkuvat taajaman ulkopuolelle. Käytetty päätiet ja sivutiet -ryhmittely on kylläkin hiukan epämääräinen, mutta tämän tyyppisessä mieliteiedustelussa soveliain jaottelu. Tämän kohdan vastaukset osoittavat, että sivutieksi käsitetään useimmiten sorapäällysteinen tie.

Havaintoaineiston mukaan taajaman ulkopuolella ajattiin moottoriajoneuvolla pääasiallisesti

	%
Päätietä	51,6
Sivutietä	4,5
Yhtä paljon kumpaakin	42,1
Ei osaa sanoa	<u>1,8</u>
	100,0

Tienkäyttäjät, jotka ajoivat taajaman ulkopuolella päätteitä vähintään yhtä paljon kuin sivuteitäkin, vastasivat miten he kokivat pääasiallisesti ajamansa päätien kunnossapidon muihin päätteihin verrattuna. Vastaukset jakaantuivat seuraavasti

Pääasiallisesti ajamaansa päätietä hoidetaan	ajaa pääasiallisesti päätteitä %	ajaa yhtä paljon pää- ja sivuteitä %
Paremmiin	13,0	17,9
Huonommin	17,0	19,4
Yhtä hyvin	58,8	51,3
Ei osaa sanoa	<u>11,2</u>	<u>11,4</u>
	100,0	100,0

Vastaavasti sivuteitä vähintään yhtä paljon kuin pääteitäkin ajavat kokivat pääasiallisesti ajamansa sivutien hoidon seuraavasti

Pääasiallisesti ajamaansa sivutietä hoidetaan	ajaa pääasiallisesti sivuteitä %	ajaa yhtä paljon pää- ja sivuteitä %
Paremmiin	2,8	4,5
Huonommin	46,0	40,1
Yhtä hyvin	36,3	39,0
Ei osaa sanoa	<u>14,9</u>	<u>16,4</u>
	100,0	100,0

Edellä olevista jakaumista havaitaan tienkäyttäjien useimmiten kokevan, että juuri hänen pääasiallisesti käyttämäänsä sivutietä hoidetaan huonommin (46,0 ja 40,1 %) kuin sivuteitä muualla Suomessa. Tämä ristiriitaisuus voidaan tulkitta siten, että sivuteiden kunnossapito koetaan riittämättömäksi. Toisin sanoen, jos kunnossapidon resursseja nimenomaan lisätään, niin niitä toivotaan kipeimmin juuri sivuteille. Mutta sitä se ei suinkaan osoita, että sivuteiden kunnossapito koettaisiin tärkeämmäksi kuin pääteiden (tai päinvastoin), eikä sitä, että pääteiden resursseja pitäisi siirtää sivuteiden hyväksi.

Tarkastellaan vielä kunnossapitoalueittain sitä, että minkä tyyppisillä teillä taajaman ulkopuolella moottoriajoneuvolla pääasiallisesti ajetaan. Alueittain jakauma oli seuraava

	alue A %	alue B %	alue C %	pääkaupunki-seutu %
Pääteitä	50,5	48,2	48,1	66,7
Sivuteitä	4,4	4,7	4,5	2,1
Yhtä paljon kumpaakin	38,0	45,7	45,7	28,1
Ei osaa sanoa	2,1	1,4	1,7	3,1

Edellä olevista sivuteistä 80 % oli joko sorapäällysteisiä tai osittain päällystettyjä ja osittain sorapäällysteisiä. Sivuteiden

teiden kunnossapidon riittämättömyys voitiin aiemman risti-riitatulkinnan mukaan todeta riippumattomaksi siitä kuin usein ajaa sorateitä.

3.4 Näkemykset alueellisesti

Seuraavassa tarkastellaan kysymyslomakkeen kohtaan 2 liittyvien mielipiteiden jakaumia kunnossapitoalueiden, pääkaupunkiseudun ja koko maan osalta. Tämän kohdan vaihtoehtoiset tavat käyttää kunnossapidon resursseja ovat kunnossapidollisesti ns. suurten linjojen kysymyksiä. Huomattakoon tässä yhteydessä vielä se seikka, että kyseessä on nykyisten kunnossapitoressurssien jako eri vaihtoehtojen välillä, ts. jos satsataan toiseen vaihtoehtoon niin vastaavat resurssit ovat silloin pois toisesta vaihtoehdosta. Korostettakoon myös aluejaosta, että pääkaupunkiseutu on kunnossapitoalueen A osajoukko.

Tienkäyttäjien näkemykset kunnossapitoressurssien jaosta talvi- ja kesäkunnossapidon välillä - ts. pitäisikö resursseja siirtää enemmän jompaan kumpaan suuntaan ja vastaavasti vähentää toisesta vai säilyttää nykytilanne - jakoutuivat prosentuaalisesti seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Talvikunnossapitoon	29	26	31	29	28
Kesäkunnossapitoon	32	39	37	31	36
Säilyttää nykytilanne	39	35	32	40	36

Vastaava prosenttijakauma on esitetty myös diagrammoina kuvassa 2.

Jakauman mukaan kesäkunnossapidon parantaminen talvikunnossapidon kustannuksella saa hieman enemmän kannatusta kuin päinvastainen tilanne. Tilanne voidaan tulkita myös siten, että jos kunnossapitoressurssia voidaan lisätä, niin näitä lisäresursseja kaivataan kipeimmin kesäkunnossapidossa. Selvimmät erot ovat kunnossapitoalueilla B ja C, joskaan erot eivät sielläkään kunnossapidon kannalta ole mitenkään mullistavat.

Resurssien siirtäminen pääteiden ja sivuteiden kunnossapidon välillä jakautui prosentuaalisesti seuraavan asetelman (myös kuvassa 3) mukaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Pääteihin	31	24	27	39	28
Sivuteihin	35	46	43	26	40
Säilyttää nykytilanne	34	30	30	36	32

Tämän mukaan enemmistö haluaa siirtää sivuteiden kunnossapitoon enemmän resursseja pääteiden kustannuksella, erityisesti kunnossapitoalueilla B ja C. Kumpi vaihtoehto, pääteiden vai sivuteiden kunnossapito on tärkeämpi, niin sitä ei tämän perusteella voi sanoa. Voisi nimittäin olla, että jo vähäinen satsaaminen sivuteihin pääteiden kustannuksella muuttaisi mielipidejakaumaa päinvastaiseen suuntaan. Tilanne on myös syytä tulkitta kuten aiemmassakin tapauksessa, että resursseja lisättäessä lisäresursseja kaivataan kipeämmin sivuteiden kuin pääteiden kunnossapidossa.

Pääkaupunkiseudulla sen sijaan tilanne on toinen. Siellä enemmistö kannattaa resurssien siirtoa pääteiden hyväksi. Sama ilmiö on havaittavissa myös muissa suurissa kaupungeissa asuvien osalta. Sen sijaan maalaiskunnissa asuvat pitävät resurssien siirtämistä sivuteille selvästi oleellisimpana. Kunnossapitoalueen B maalaiskunnissa sivuteiden kannatus on kaikkein voimakkain. Seuraavassa asetelmassa on vielä esitetty resurssien siirtäminen pää- ja sivuteiden välillä kuntamuodon mukaan eri kunnossapitoalueilla.

Kunnossapitoalue A

	läänin pääkaupunki	muu kaupunki	maalais- kunta
	%	%	%
Pääteihin	38	35	22
Sivuteihin	26	30	46
Säilyttää nykytilanne	36	35	32

Kunnossapitoalue B

	läänin pääkaupunki %	muu kaupunki %	maalais- kunta %
Pääteihin	33	28	20
Sivuteihin	32	42	52
Säilyttää nykytilanne	35	30	28

Kunnossapitoalue C

	läänin pääkaupunki %	muu kaupunki %	maalais- kunta %
Pääteihin	38	27	25
Sivuteihin	33	41	45
Säilyttää nykytilanne	29	32	30

Resurssien siirtäminen päällystettyjen teiden ja sorateiden kunnossapidon välillä jakaantui prosentuaalisesti seuraavasti (myös kuvassa 4).

	alue A %	alue B %	alue C %	pääkau- punki- seutu %	koko maa %
Päällystettyihin teihin	40	33	32	48	37
Sorateihin	33	43	45	24	38
Säilyttää nykytilanne	27	24	23	28	25

Mielipiteet päällystettyjen teiden ja sorateiden välillä jakautuivat alueella B ja C selvästi soratievoittoisiksi, kun taas alueella A ja erityisesti pääkaupunkiseudulla päällystettyihin teihin satsaaminen koettiin tärkeämmäksi. Huomattakoon, että kannanotto jomman kumman vaihtoehdon puolesta on ollut hyvin vilkasta, sillä nykytilanteen säilyttämisen kannattajia on keskimäärin vain 25 %.

Päällystettyjen teiden ja sorateiden välinen jakauma on paljolti samansuuntainen kuin pääteiden ja sivuteiden välinen jakauma. Tämä osoittaa, että useimmiten sivutiet on koettu sorateiksi ja päätiet päällystetyiksi teiksi. Tilannetta ha-

vainnollistaa seuraava ristiintaulukointi resurssien siirroista pääteiden ja sivuteiden kunnossapidon ja päällystettyjen teiden ja sorateiden kunnossapidon välillä. Luvut ovat prosentteja vastanneiden lukumäärästä.

	pää- teihin %	sivu- teihin %	säilyttää nykytilanne %
Päällystettyihin teihin	22	8	7
Sorateihin	4	29	6
Säilyttää nykytilanne	2	4	19

Koska tilanne poikkesi pääkaupunkiseudulla oleellisesti esim. kunnossapitoalueen B ja C jakaumista, niin tarkastellaan vielä resurssien siirtoa päällystettyjen teiden ja sorateiden välillä kuntamuodon mukaan eri kunnossapitoalueilla.

Kunnossapitoalue A

	läänin pääkaupunki %	muu kaupunki %	maalais- kunta %
Päällystettyihin teihin	49	44	30
Sorateihin	27	28	44
Säilyttää nykytilanne	25	28	26

Kunnossapitoalue B

	läänin pääkaupunki %	muu kaupunki %	maalais- kunta %
Päällystettyihin teihin	42	38	28
Sorateihin	35	39	48
Säilyttää nykytilanne	24	23	24

Kunnossapitoalue C

	läänin pääkaupunki %	muu kaupunki %	maalais- kunta %
Päällystettyihin teihin	47	29	30
Sorateihin	32	46	47
Säilyttää nykytilanne	21	26	23

Edellisestä havaitaan se - ei mikään yllättävä - seikka, että suurissa kaupungeissa asuvat tienkäyttäjät haluavat resursseja siirrettäväksi enemmän päällystettyjen teiden kunnossapitoon sorateiden kustannuksella. Maalaiskunnissa asuvien enemmistö näkee asian päinvastoin.

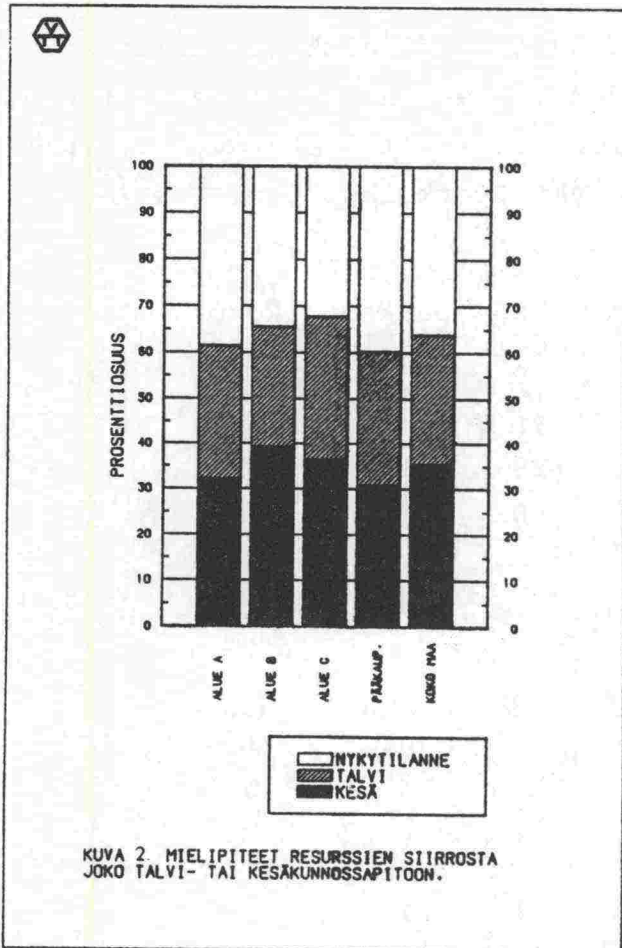
Viimeisenä ns. suureten linjojen kysymyksenä oli kunnossapito-ressurssien mahdollinen siirtäminen taajamien teiden ja taajamien ulkopuolisten teiden välillä. Mielipiteet tästä asiasta jakautuivat prosentuaalisesti seuraavasti (myös kuvassa 5).

	alue A %	alue B %	alue C %	pääkau- punki- seutu %	koko maa %
Taajaman teihin	15	10	10	22	12
Taajaman ulkopuo- lisiin teihin	61	72	73	50	67
Säilyttää nyky- tilanne	24	19	17	28	21

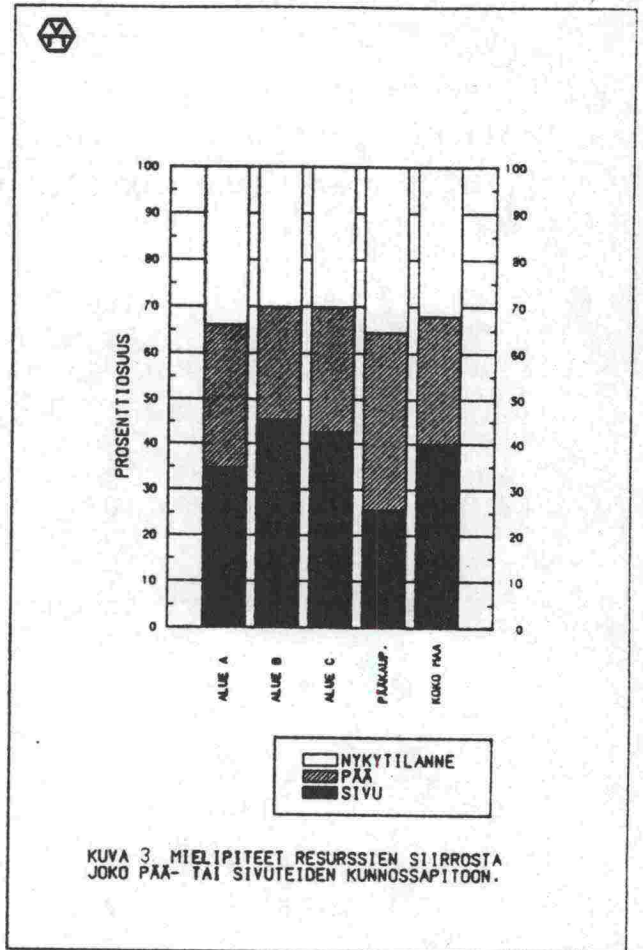
Edellisen mukaan tienkäyttäjien selvä enemmistö haluaa satsata kunnossapitoresursseja taajaman ulkopuolisiin teihin taajaman teiden kustannuksella. Tulos on saman suuntainen jokaisen kunnossapitoalueen lisäksi myös kunnossapitoalueiden suurissa kaupungeissa asuvien tienkäyttäjien keskuudessa.

3.5 Näkemyksen priorisointi alueellisesti

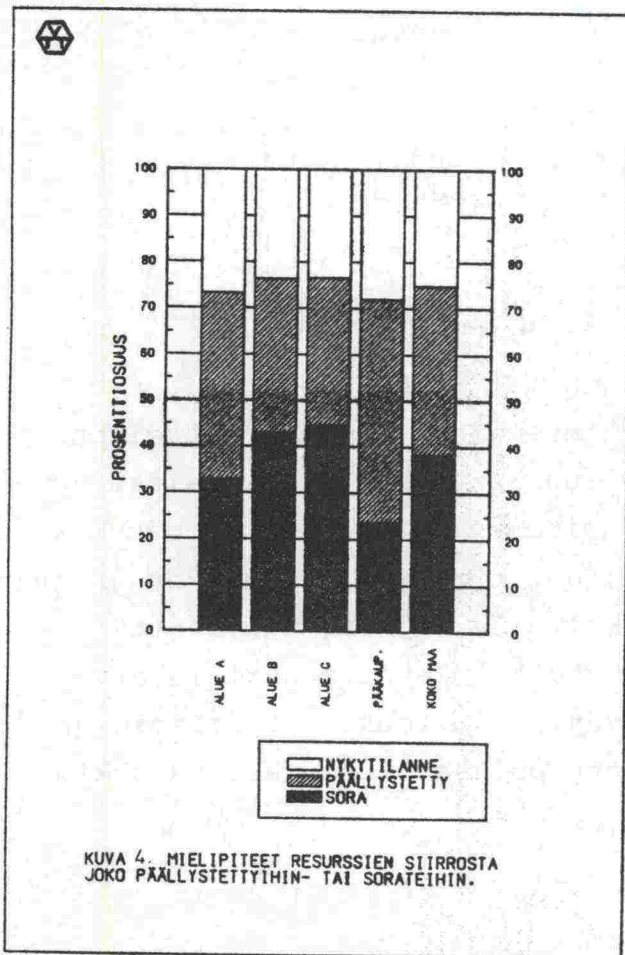
Kysymyslomakkeen kohdassa 2.5 tienkäyttäjien tuli asettaa tärkeysjärjestykseen pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden kesäkunnossapito. Pääteiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui prosentuaalisesti seuraavan asetelman mukaan.



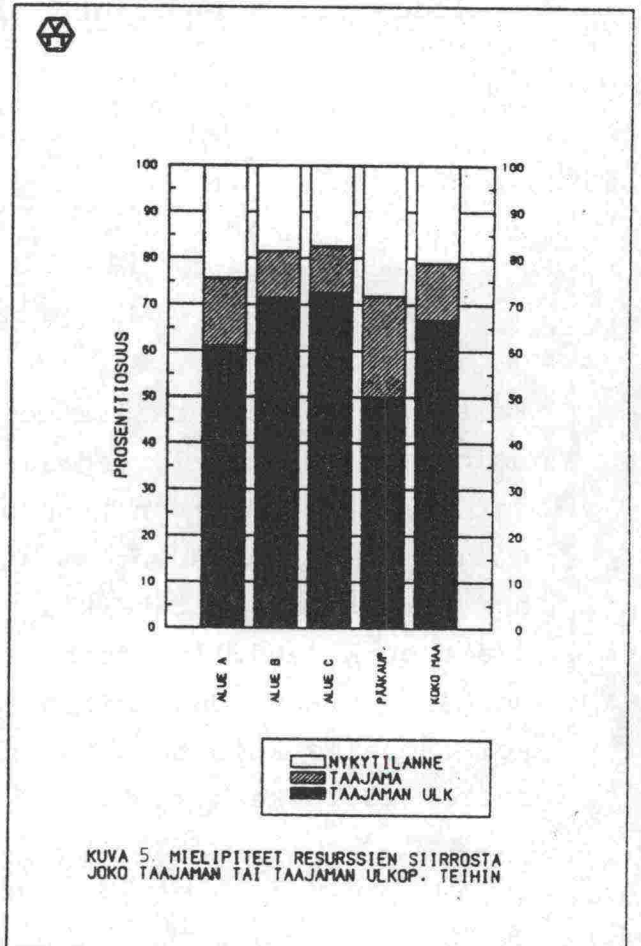
KUVA 2. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO TALVI- TAI KESÄKUNNOSSAPITOON.



KUVA 3. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO PÄÄ- TAI SIVUTEIDEN KUNNOSSAPITOON.



KUVA 4. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO PÄÄLLYSTETTYIHIN- TAI SORATEIHIN.



KUVA 5. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO TAAJAMAN TAI TAAJAMAN ULKOP. TEIHIN.

Huomattakoon, että eri teiden samojen sijalukujen summa ei yleensä ole 100 %, koska joidenkin vastaajien vastaukset ovat olleet epätäydellisiä. On esimerkiksi ilmoitettu vain tärkein tie, tai asetettu kaksi tietä yhtä tärkeiksi jne.

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	65	58	61	73	61
2. sija	25	31	29	19	28
3. sija	10	11	10	8	11

Sivuteiden vastaava jakauma oli

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	27	37	34	17	32
2. sija	34	35	37	32	35
3. sija	39	28	29	52	33

Edelleen taajamien teiden tärkeys jakaantui

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	11	9	9	12	10
2. sija	40	33	32	48	36
3. sija	49	58	59	40	54

Kesäkunnossapidon osalta selvä enemmistö asettaa pääteiden hoidon ensimmäiselle sijalle. Suurissa asutuskeskuksissa asuvat näkevät pääteiden kunnossapidon vieläkin tärkeämmäksi kuin maalaiskunnissa asuvat. Sivuteiden tärkeysjärjestys on jakautunut aika tasaisesti kaikille kolmelle sijaluvulle, paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa sivuteitä oletettavastikin arvos-tetaan vähiten. Useimmiten sivutiet kuitenkin priorisoidaan korkeammalle kuin taajaman tiet, poikkeuksena taas tässäkin suuret asutuskeskukset.

Tiivistetysti voidaankin esittää kesäkunnossapidon osalta eri tyyppisten teiden priorisointijärjestys; päätiet, sivutiet ja taajaman tiet suurten asutuskeskusten ulkopuolella asuvien kannalta sekä päätiet, taajaman tiet ja sivutiet suurissa asutuskeskuksissa asuvien kannalta.

Seuraavaksi esitetään lisäksi kesäkunnossapidon osalta pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden tärkeysjärjestyksen permutaatioiden prosentuaalinen kannatus.

1. sija	2. sija	3. sija	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
PÄÄ	SIVU	TAAJAMA	31	32	34	28	32
PÄÄ	TAAJAMA	SIVU	33	24	26	44	29
SIVU	PÄÄ	TAAJAMA	19	27	26	11	23
SIVU	TAAJAMA	PÄÄ	7	8	6	5	7
TAAJAMA	PÄÄ	SIVU	7	6	5	8	6
TAAJAMA	SIVU	PÄÄ	3	3	4	3	3

Edellistä asetelmaa voidaan yksinkertaistaa tarkastelemalla tapauksia, joissa pääteiden kesäkunnossapito arvostetaan tärkeämmäksi kuin sivuteiden, pääteiden tärkeämmäksi kuin taajamien ja sivuteiden tärkeämmäksi kuin taajamien. Jakauma on tällöin seuraava

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
PÄÄ > SIVU	71	62	65	81	67
PÄÄ > TAAJAMA	83	83	86	84	83
SIVU > TAAJAMA	57	67	66	44	62

Siis erittäin selvä enemmistö jokaisella kunnossapitoalueella asettaa pääteiden kesäkunnossapidon tärkeämmäksi kuin sivuteiden, pääteiden tärkeämmäksi kuin taajamien teiden ja sivuteiden tärkeämmäksi kuin taajamien teiden. Pääkaupunkiseudulla, siis kunnossapitoalueen A sisällä, kuitenkin taajaman teiden kunnossapito katsotaan tärkeämmäksi kuin sivuteiden. Ero on selvä joskaan ei kovin suuri; 44 % sivuteiden ja 56 % taajamien teiden puolesta.

Tienkäyttäjien tuli myös asettaa tärkeysjärjestykseen pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden talvikunnossapito. Pääteiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui prosentuaalisesti seuraavan asetelman mukaan. Huomattakoon tässäkin, että eri teiden samojen sijalukujen summa ei yleensä ole 100 %, koska joidenkin vastaajien vastaukset ovat olleet epätäydellisiä. On esimerkiksi ilmoitettu vain tärkein tie, tai asetettu kaksi tietä yhtä tärkeiksi, jne.

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	71	68	67	72	69
2. sija	22	25	26	20	24
3. sija	7	8	7	8	7

Sivuteiden vastaava jakauma oli

	alue A	alue B	alue V	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	18	25	26	12	22
2. sija	35	38	41	28	37
3. sija	48	36	33	61	41

Edelleen taajamien teiden tärkeys jakaantui

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	14	11	11	18	12
2. sija	43	36	31	51	39
3. sija	43	54	58	31	49

Kuten kesäkunnossapidon osaltakin tienkäyttäjien selvä enemmistö asetti myös pääteiden talvikunnossapidon ensimmäiselle sijalle. Jopa niin, että talvikunnossapidon tärkeys korostui, erityisesti maalaiskunnissa asuvien keskuudessa. Sivuteistä havaitaan, että niiden talvihoidon merkitys vähenee, jos edelleen verrataan kesäkunnossapitoon. Entistä useammat ovat aset-

taneet sivuteiden talvikunnossapidon kolmannelle eli viimeiselle sijalle. Tosin sivuteiden talvikunnossapito koetaan vieläkin taajamien teiden talvikunnossapitoa tärkeämmäksi alueella B ja erityisesti alueella C.

Seuraavaksi esitetään edelleen talvikunnossapidon osalta pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden tärkeysjärjestyksen permutaatioiden prosentuaalinen kannatus.

1. sija	2. sija	3. sija	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
			%	%	%	%	%
PÄÄ	SIVU	TAAJAMA	32	36	39	24	34
PÄÄ	TAAJAMA	SIVU	39	31	27	47	34
SIVU	PÄÄ	TAAJAMA	12	18	20	6	15
SIVU	TAAJAMA	PÄÄ	4	5	3	4	4
TAAJAMA	PÄÄ	SIVU	11	8	8	14	9
TAAJAMA	SIVU	PÄÄ	3	2	3	3	3

Yksinkertaistetaan tässäkin asetelmaa tapauksiksi, joissa pääteiden talvikunnossapito arvostetaan tärkeämmäksi kuin sivuteiden, pääteiden tärkeämmäksi kuin taajamien ja sivuteiden tärkeämmäksi kuin taajamien. Jakauma on tällöin seuraava

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
PÄÄ > SIVU	81	75	74	86	78
PÄÄ > TAAJAMA	82	85	86	78	84
SIVU > TAAJAMA	48	59	62	35	54

Pääteiden talvikunnossapito koetaan siis erittäin selvästi tärkeämmäksi kuin taajamien teiden ja sivuteiden talvikunnossapito. Pääteiden talvikunnossapidon tärkeys muihin teihin nähden on myös selvästi korostuneempi verrattuna pääteiden kesäkunnossapidon tärkeyttä muiden teiden kesäkunnossapitoon nähden. Sivutietkin koetaan vielä tärkeämmiksi kuin taajaman tiet, paitsi suurissa kaupungeissa, joissa taajamien talvikunnossapito priorisoidaan korkeammalle.

Tarkastellaan vielä kysymyslomakkeen kohdan 2.5 niitä tapauksia, joissa vastaajat ovat asettaneet pääteiden, sivuteiden tai taajamien teiden kesäkunnossapidon tärkeimmäksi ja hajoitetaan jakaumaa edelleen siten, että nähdään tulisiko esim. kesäkunnossapidon resursseja lisätä talvikunnossapidon kustannuksella tai säilyttää nykytilanne.

Koko maan osalta jakauma on esitetty seuraavassa kaaviokuvassa. Huomattakoon, että ylätason prosenttiluvut voivat hiukan poiketa aikaisemmin esillä olleesta vastaavasta jakaumasta, koska ristiintaulukoitaessa puutteelliset vastaukset pienentävät havaintoja. Poikkeamat ovat suurimmillaan kuitenkin vain noin prosentin luokkaa.



Koko maan suhteen havaitaan, että vastaajista 23 % asettaa kesäkunnossapidon osalta pääteiden hoidon tärkeimmäksi ja haluavat talvi- ja kesäkunnossapidon resurssit käytettävän nykytilanteen mukaan. Toiseksi suurin ryhmä, 20 %, asettaa niin ikään pääteiden kesäkunnossapidon tärkeimmäksi ja haluaa satsata resursseja enemmän yleensä kesäkunnossapitoon talven kustannuksella.

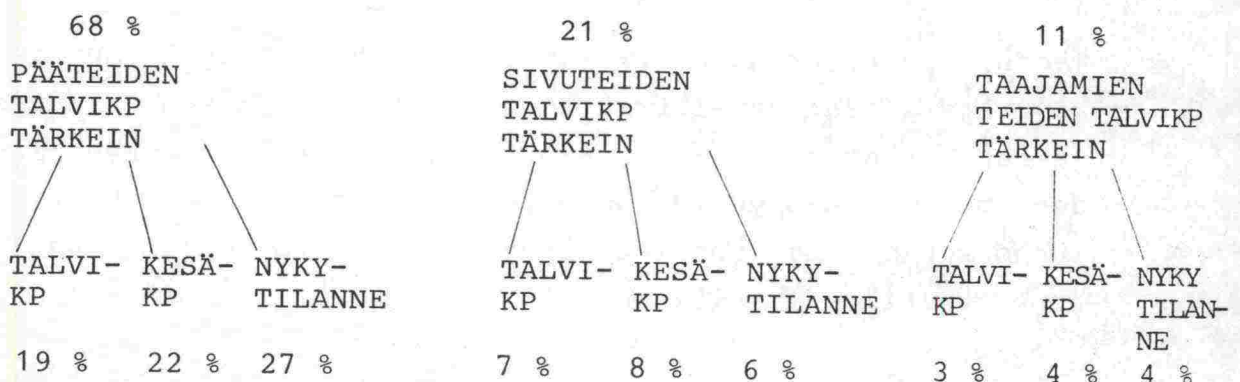
Kunnossapitoalueittain vastaava jakauma on seuraava

		alue A %	alue B %	alue C %	pääkaupunki- seutu %
PÄÄ- TEIDEN KESÄKP TÄRKEIN	TALVIKP	18	14	18	21
	KESÄKP	19	20	20	22
	NYKYTILANNE	26	22	21	29
SIVU- TEIDEN KESÄKP TÄRKEIN	TALVIKP	8	9	11	4
	KESÄKP	10	17	14	5
	NYKYTILANNE	9	10	8	7
TAAJ. TEIDEN KESÄKP TÄRKEIN	TALVIKP	3	2	3	4
	KESÄKP	3	3	3	4
	NYKYTILANNE	4	3	2	4

Alueellisesti on syytä huomata, pääteiden kesäkunnossapidon tärkeyttä väheksymättä, että esimerkiksi kunnossapitoalueilla B ja C on niiden osuus huomattava, jotka asettavat sivuteiden kesäkunnossapidon tärkeimmäksi ja kannattavat ylipäättäen kesäkunnossapitoon satsaamista talven kustannuksella. Pääkaupunkiseudun tulokset antavat aiheutta olettaa, että jos aineistosta eliminoidaan suuremmissa asutuskeskuksissa asuvien mielipiteet, niin sivuteiden kesäkunnossapidon merkitys alueilla B ja C vielä korostuu.

Tarkastellaan lopuksi kysymyslomakkeen kohdan 2.6 niitä tapauksia, joissa vastaajat ovat asettaneet pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden talvikunnossapidon tärkeimmäksi ja hajotetaan jakauma edelleen kuten kesäkunnossapidon osaltakin.

Koko maan prosentuaalinen jakauma on seuraavan kaavion mukainen



Tässä vaiheessa voidaan jo todeta aikaisemmat tulokset huomioiden, että koko maan kannalta pääteiden kunnossapito koetaan tärkeimmäksi sekä kesällä että talvella. Yleensä resurssien siirtoihin nähden nykytilanteen säilyttämisen kannalla on niukka enemmistö. Sen sijaan suurimmat muospaineet koetaan resurssien satsaamiseksi kesäkunnossapitoon yleensäkin ja erityisesti sivuteiden kunnossapitoon.

Lopuksi esitetään vielä vastaava jakauma kunnossapitoalueittain.

		alue A %	alue B %	alue C %	pääkaupunki- seutu %
PÄÄ- TEIDEN TALVIKP TÄRKEIN	TALVIKP	21	16	21	21
	KESÄKP	21	25	22	21
	NYKYTILANNE	28	25	22	29
SIVU- TEIDEN TALVIKP TÄRKEIN	TALVIKP	6	8	9	4
	KESÄKP	6	11	10	4
	NYKYTILANNE	5	6	6	4
TAAJ. TEIDEN TALVIKP TÄRKEIN	TALVIKP	3	2	2	4
	KESÄKP	5	4	4	6
	NYKYTILANNE	5	3	4	7

Alueellisella tasolla mielipiteet ovat pitkälti yhdenmukaisia koko maan jakaumaan nähden, paitsi suurissa asutuskeskuksissa, joissa korostuu pääteiden kunnossapidon merkitys sekä nykytilanteen säilyttäminen talvi- ja kesäkunnossapidon välillä.

3.6 Näkemykset tienkäyttäjryhmittäin

Tämän raportin kohdan 3.3 lopussa on määritelty kolme tienkäyttäjryhmää: tavalliset autoilijat, kevyet ammattilaiset ja raskaat ammattilaiset. Seuraavaksi esitetään lyhyesti näiden tienkäyttäjryhmien näkemykset jo esillä olleista tiestön kunnossapidon ns. suurista linjoista, joita edellisessä luvussa tarkasteltiin alueellisesti.

Kuvassa 6 on esitetty tienkäyttäjryhmien prosentuaaliset mielipiteet tulisiko kunnossapidon resursseja siirtää enemmän talvikunnossapitoon kesän kustannuksella vai päinvastoin tai tulisiko säilyttää nykytilanne. Vastaaava jakauma on myös esitetty seuraavassa asetelmassa

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Talvikunnossapitoon	27	29	38
Kesäkunnossapitoon	36	37	35
Säilyttää nykytilanne	37	33	27

Havaitaan, että mitä "ammattimaisempi" tienkäyttäjä on sitä enemmän halutaan muutosta talvi- ja kesäkunnossapidon välillä. Ja nimen omaan siten, että ammattilaiset haluavat satsata enemmän talveen kesän kustannuksella.

Seuraavaksi esitetään näkemykset resurssien siirrosta pääteiden ja sivuteiden välille. Jakauma on kuvan 7 ja seuraavan asetelman mukainen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Pääteiden kunnossapitoon	28	30	33
Sivuteiden kunnossapitoon	39	40	39
Säilyttää nykytilanne	33	30	29

Kaikkien tienkäyttäjryhmien enemmistö haluaa kunnossapitoresursseja siirrettävän sivuteiden hyväksi vaikka pääteiden kustannuksella. Selvin ero on tavallisten autoilijoiden keskuudessa, 11,6 %.

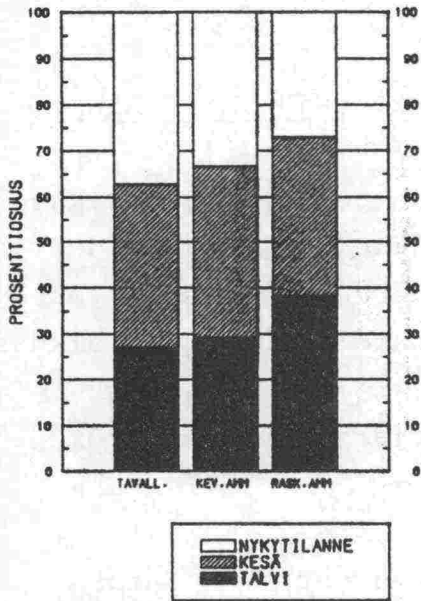
Eri tienkäyttäjärühmien näkemykset kunnossapitoressurssien siirrosta päällystettyjen teiden ja sorateiden välille jakautui seuraavan astelman mukaan (jakauma myös kuvassa 8)

	tavalliset %	kevyet ammatti- laiset %	raskaat ammatti- laiset %
Päällystettyjen teiden kunnossapitoon	36	42	43
Sorateiden kunnossapitoon	38	36	35
Säilyttää nykytilanne	26	22	22

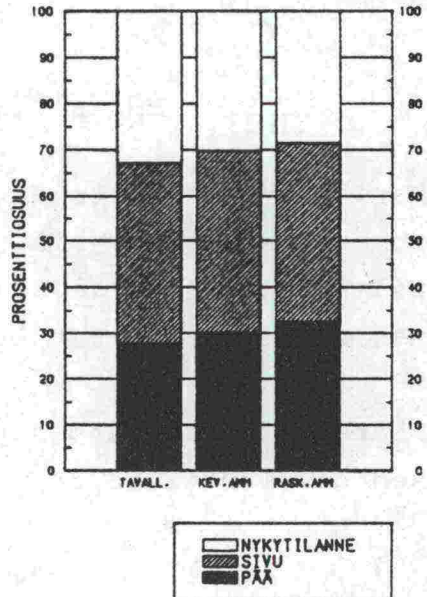
Liikenteen ammattilaiset haluavat useimmin siirtää kunnossapidon resursseja päällystettyjen teiden hyväksi. Sen sijaan tavalliset autoilijat haluavat korostaa sorateiden kunnossapitoa, joskin enemmistö on hyvin niukka. Jakaumassa on jonkin verran ristiriitaa verrattaessa tilannetta edelliseen pää/sivuteiden jakaumaan, erityisesti ammattilaisten tapauksissa. Ennen kaikkea näiden vaihtoehtojen kannatuksen alueittainen jakauma on oleellinen, kuten luvussa 3.4 todettiin. Erityisesti voidaan vielä mainita, että alueella B ja C tavallisista autoilijoista selvästi useimmat kannattavat sorateiden kunnossapitoa päällystettyjen teiden kustannuksella. Kyseiset prosenttiluvut ovat alueella B 43 % ja 33 % sekä alueella C 45 % ja 32 %, kun taas esim. pääkaupunkiseudulla tilanne on päinvastainen, 27 % ja 47 %.

Viimeisenä resurssien siirtoa koskevien vaihtoehtojen osalta esitetään näkemykset taajamien teistä ja taajamien ulkopuolisista teistä. Jakauma on kuvan 9 ja seuraavan asetelman mukainen.

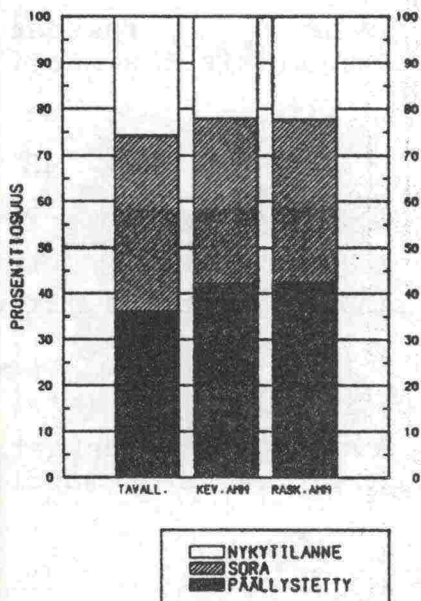
	tavalliset %	kevyet ammatti- laiset %	raskaat ammatti- laiset %
Taajamien teiden kunnossapitoon	13	11	7
Taajamien ulkop. teiden kunnossapitoon	65	71	77
Säilyttää nykytilanne	22	19	17



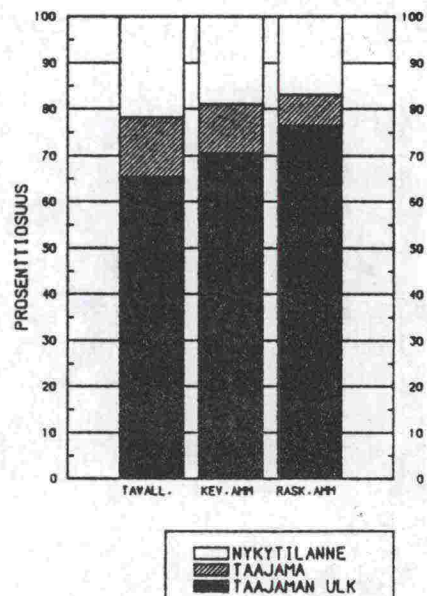
KUVA 6. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO TALVI- TAI KESÄKUNNOSSAPITOON.



KUVA 7. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO PÄÄ- TAI SIVUTEIDEN KUNNOSSAPITOON.



KUVA 8. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO PÄÄLYSTETTYIHIN- TAI SORATEIHIN.



KUVA 9. MIELIPITEET RESURSSIEN SIIRROSTA JOKO TAAJAMAN TAI TAAJAMAN ULKOP. TEIHIN.

Jokaisen tienkäyttäjryhmän erittäin selvä enemmistö haluaa muutosta, nimen omaan taajamien ulkopuolisten teiden kunnossapitoon taajamien teiden kustannuksella. Raskailla ammattilaisilla luonnollisesti tämä muutoshalukkuus on kaikkein voimakkain.

3.7 Näkemyksen priorisointi tienkäyttäjryhmittäin

Tässä luvussa esitetään minkälaiseen tärkeysjärjestykseen eri tienkäyttäjryhmät asettavat pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden kesäkunnossapidon. Puutteellisten vastausten mahdollisesta vaikutuksesta viitattakoon luvun 3.5 alkuosaan.

Pääteiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui prosentuaalisesti seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
	%	%	%
1. sija	62	62	64
2. sija	28	28	29
3. sija	11	11	7

Sivuteiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui puolestaan seuraavan asetelman mukaan

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
	%	%	%
1. sija	31	33	33
2. sija	35	36	42
3. sija	35	32	25

Taajamien teiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui viimeisenä seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
	%	%	%
1. sija	10	8	5
2. sija	37	36	28
3. sija	53	56	67

Kyseisten teiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestyksestä voidaan todeta, että kaikkien tienkäyttäjryhmien enemmistö kokee pääteiden kunnossapidon tärkeimmäksi, toiseksi tärkeimmäksi sivutiet ja kolmanneksi tärkeimmäksi taajaman tiet. Tämä voidaan varmistaa seuraavasta asetelmasta, jossa on esitetty teiden kesäkunnossapidon tärkeysjärjestyksen permutaatioiden prosentuaalinen kannatus.

1. sija	2. sija	3. sija	tavalliset %	kevyet ammatti- laiset %	raskaat ammatti- laiset %
PÄÄ	SIVU	TAAJAMA	31	33	40
PÄÄ	TAAJAMA	SIVU	30	28	23
SIVU	PÄÄ	TAAJAMA	22	23	28
SIVU	TAAJAMA	PÄÄ	7	8	5
TAAJAMA	PÄÄ	SIVU	7	5	2
TAAJAMA	SIVU	PÄÄ	3	2	2

Ja jos vielä yksinkertaistetaan asetelmaa, siten että tarkastellaan vain tapauksia, joissa päätiet priorisoidaan sivuteitä tärkeimmiksi, päätiet taajamien teitä tärkeimmiksi ja sivutiet taajamien teitä tärkeimmiksi, on jakauma tällöin seuraava

	tavalliset %	kevyet ammatti- laiset %	raskaat ammatti- laiset %
PÄÄ > SIVU	67	66	66
PÄÄ > TAAJAMA	83	85	91
SIVU > TAAJAMA	61	65	73

Lopuksi esitetään, kuinka tienkäyttäjryhmät ovat arvostaneet pääteiden, sivuteiden ja taajamien teiden talvikunnossapidon keskinäisen tärkeyden.

Pääteiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestys jakaantui prosentuaalisesti seuraavasti

	tavalliset %	kevyet ammatti- laiset %	raskaat ammatti- laiset %
1. sija	69	71	76
2. sija	24	23	20
3. sija	7	6	5

Edelleen sivuteiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestys oli

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
1. sija	21	22	20
2. sija	36	39	47
3. sija	43	39	33

Ja viimeisenä taajamien teiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestys jakautui seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
1. sija	13	9	7
2. sija	39	38	32
3. sija	48	54	62

Kyseisten teiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestyksestä voidaan todeta, että jakauma vastaa näiden teiden kesäkunnossapidon jakaumaa. Tärkein on pääteiden talvikunnossapito, toisena sivuteiden ja kolmantena taajamien teiden kunnossapito. Talvikunnossapidosta kesäkunnossapidon suhteen voidaan lisäksi havaita, että pääteiden talvihoidon tärkeys korostuu mitä "ammattimaisemmasta" mielipiteestä on kysymys. Sitä vastoin sivuteiden talvihoidon merkitys vähenee ja samalla taajamien teiden talvihoidon puolestaan kasvaa mitä "tavallisemmasta" autoilijasta on kysymys.

Seuraavassa asetelmassa on esitetty edelleen teiden talvikunnossapidon tärkeysjärjestyksen permutaatioiden prosenttinen kannatus

1. sija	2. sija	3. sija	tavalliset	kevyet ammatti- mais	raskaat ammatti- mais
			%	%	%
PÄÄ	SIVU	TAAJAMA	33	37	46
PÄÄ	TAAJAMA	SIVU	35	34	29
SIVU	PÄÄ	TAAJAMA	15	17	17
SIVU	TAAJAMA	PÄÄ	5	4	2
TAAJAMA	PÄÄ	SIVU	10	6	4
TAAJAMA	SIVU	PÄÄ	3	2	2

Ja yksinkertaistetaan tätäkin asetelmaa tapauksiksi, joissa pääteiden talvikunnossapito priorisoidaan sivuteitä tärkeämmäksi, päätiet taajamien teitä tärkeämmiksi ja sivutiet taajamien teiden talvihoitoa tärkeämmäksi

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
	%	%	%
PÄÄ > SIVU	78	78	79
PÄÄ > TAAJAMA	83	88	92
SIVU > TAAJAMA	53	58	64

Talvikunnossapidossa pidetään siis pääteiden hoitoa eittämättä tärkeimpänä ja erityisesti raskaat ammattilaiset arvostavat pääteiden hyvää talvihoitoa muita tienkäyttäjryhmiä enemmän.

3.8 Vaihtoehtoiset menetelmät alueellisesti

Kysymyslomakkeen kohdassa 3 esitettiin vastattavaksi vaihtoehtoisia kunnossapidon menetelmäkysymyksiä. Ensimmäisenä vastattavana oli, että tulisiko nykyistä enemmän siirtää kunnossapidon määrärahoja uudelleenpäällystämiseen ja vähentää samalla vanhojen päällysteiden paikkausta ja sorateiden päällystämistä vai päinvastoin tai tulisiko säilyttää nykytilanne (kts. liitteessä 2 olevan kysymyslomakkeen kohta 3.1).

Tienkäyttäjien näkemykset jakautuivat prosentuaalisesti eri kunnossapitoalueilla seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkaupunkiseutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Enemmän uudelleen päällystämiseen...	26	26	25	29	26
Enemmän vanhojen päällysteiden paikkaukseen...	37	40	42	34	39
Säilyttää nykytilanne	37	34	33	37	35

Voidaan todeta, että erityisesti suurten asutuskeskusten ulkopuolella asuvat haluavat siirtää nykyistä enemmän varoja van-

hojen päällysteiden paikkaukseen ja sorateiden päällystämiseen uudelleen päällystämisen kustannuksella. Asutuskeskuksissakin (esim. pääkaupunkiseudulla asuvat tienkäyttäjät) muutosta haluavista suurempi osa kannattaa samoin, mutta suurin kannatus on kuitenkin nykytilanteen säilyttämisellä.

Seuraavaksi kysyttiin sorateiden kuoppaisuuden ja pölyisyyden haitallisuudesta taajama-alueella. Vastaukset jakoutuivat prosentuaalisesti seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Pölyisyys haitallisempi	53	57	57	48	55
Kuoppaisuus haitallisempi	47	43	43	53	45

Taajama-alueen sorateilla pölyisyys koetaan yleensä haitallisemmaksi kuin kuoppaisuus. Sen sijaan pääkaupunkiseudulla asuvat kokevat kuoppaisuuden niukasti haitallisemmaksi. Taajama-alueella pölyisyys koettaneekin enemmän ympäristö- kuin liikennehaittana.

Taajama-alueen ulkopuolisilla sorateilla mielipiteet jakoutuivat puolestaan seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Pölyisyys haitallisempi	17	17	18	14	17
Kuoppaisuus haitallisempi	84	83	82	86	83

Taajama-alueen ulkopuolisilla sorateilla on kannanotto alueista riippumatta selvä: kuoppaisuus on haitallisempi.

Tiestön kunnossapidon valmiudesta ja laatutasosta todettiin, että se on esim. lumenaurauksen ja liukkaudentorjunnan suhteen parhaimmillaan arkipäivinä klo 8 - 16. Tienkäyttäjiltä kysyttiin, että tulisiko tämän perusteella talvikunnossapitoa tehos-

taa aikaisin arkipäivinä ja viikonloppuina ja sallia muina aikoina nykyistä heikompi laatutaso tai tulisiko säilyttää nykytilanne. Vastaukset jakautuivat prosentuaalisesti seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Tulisi tehostaa aikaisin arkipäivinä ja viikonloppuina	36	33	36	38	35
Säilyttää nykytilanne	64	67	64	62	65

Tässäkin vaihtoehtotilanteessa kannatus on hyvin selvä; kunnossapidon valmius laatutason suhteen kannattaa säilyttää nykyisellään kaikilla alueilla.

Seuraavaksi käsitellään liukkaudentorjunnan, ehkä talvikunnossapidon polttavimman puheenaiheen autoilijoiden keskuudessa, vaihtoehtoisia ratkaisuja. Kysyttiin tulisiko liukkaudentorjunta suorittaa pääteillä pelkästään hiekoittamalla, pelkästään suolaamalla, suolalla ja hiekalla vai muuten ja miten. Tähän muuten ja miten kohtaan saatiin kannatusta 3 %. Näitä vastaajien itsensä ilmoittamia menetelmiä oli mm. höyläämällä (2 %), nykyistä vähemmällä suolalla, nopeusrajoituksilla jne. Kokonaisuudessaan vastaukset jakautuivat alueellisesti seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Vain hiekkaa	49	54	70	55	54
Vain suolaa	5	3	1	3	4
Suolaa ja hiekkaa	44	40	26	38	40
Muuten	3	3	3	3	3

Jakaumasta havaitaan, että vastaajien enemmistö kannattaa pääteillä liukkaudentorjuntamenetelmänä pelkkää hiekkaa. Erittäin selvä tämä enemmistö on pohjoisimmalla kunnossapitoalueella eli alueella C.

Aikaisemmin Suomessa tehdyn tutkimuksen /3/ mukaan autoilijat kokevat suolan käytön liukkauden torjuna lisäävän liikenneturvallisuutta. Keski-Ruotsissa, jonka sääolot vastaavat lähinnä eteläisintä Suomea, tehdyssä suolaus/suolaamattomuus-tutkimuksessa /4/ todettiin, että ajettuaan suolaamattomilla teillä kuljettajien negatiivinen asenne suolan käyttöä kohtaan kasvoi. Tästä huolimatta suurin osa ei kuitenkaan suositellut suolan käytön täydellistä lopettamista, vaan he suosittivat ainakin tien vaarallisten kohtien, kuten risteysten ja kaarteiden suolaamista.

Käsillä olevan tutkimuksen mukaan suurin osa autoilijoista ei kuitenkaan kannata suolan käyttöä, jolloin tilanne onkin yllättävä siihen nähden, että suola liukkaudentorjuna lisää liikenneturvallisuutta. Tilanne lieneekin syytä tulkita niin, että suolan käyttö koettaisiin kiusalliseksi auton loskaantumisen (tuulilasi, valonheittimet) ja ruostumisen pelon sekä ympäristöhaittojen kannalta. Kuten myöhemmin käy tarkemmin selville niin tienkäyttäjryhmistä nimen omaan tavalliset autoilijat vastustavat suolan käyttöä eniten.

Lopuksi tienkäyttäjiä pyydettiin asettamaan nämä viiden kunnossapidon vaihtoehtoisen kysymyksen mukaiset ominaisuudet tärkeysjärjestykseen. Toisin sanoen miten tienkäyttäjät priorisoivat seuraavat ominaisuudet

- hyväkuntoiset päällysteet
- pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
- pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella
- hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
- hyvä liukkaudentorjunta päätteillä

Hyväkuntoisten päällysteiden tärkeysjärjestys jakaantui prosentuaalisesti seuraavasti eri alueilla

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	36	34	31	40	35
2. sija	16	17	16	16	17
3. sija	33	29	30	33	31
4. sija	8	12	12	6	10
5. sija	6	8	10	5	7

Päällysteiden kunto asetetaan näistä viidestä ominaisuudesta useimmiten tärkeimmäksi tai kolmanneksi tärkeimmäksi. Kolmanneksi tärkeimmäksi enimmäkseen silloin, kun kunnossapidon ajoitus ja valmius ja liukkaudentorjunta pääteillä koetaan tärkeimmiksi.

Sorateiden pölyttömyys ja tasaisuus taajamassa arvostetaan seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	3	3	4	2	3
2. sija	8	9	9	8	9
3. sija	14	15	16	13	15
4. sija	46	39	38	51	42
5. sija	29	34	34	26	32

Useimmissa tapauksissa ja alueista riippumatta sorateiden pölyttömyys ja tasaisuus on arvostettu vasta neljännelle sijalle.

Taajaman ulkopuolisten sorateiden pölyttömyyden ja tasaisuuden tärkeys jakautui prosentuaalisesti puolestaan seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	4	6	5	1	5
2. sija	7	10	10	5	9
3. sija	12	15	16	10	14
4. sija	27	27	29	28	27
5. sija	50	42	40	57	45

Pölyisyys ja tasaisuus taajaman ulkopuolisilla sorateilla koetaan siis vähiten tärkeimmäksi kyseisestä viidestä ominaisuudesta.

Hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius arvostettiin seuraaville tärkeyssijoille

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	37	36	42	36	37
2. sija	32	31	28	34	31
3. sija	18	19	16	19	18
4. sija	8	9	9	7	9
5. sija	5	5	5	4	5

Ja lopuksi hyvä liukkaudentorjunta päätteillä

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
1. sija	25	25	23	23	24
2. sija	36	34	37	37	35
3. sija	22	22	21	25	22
4. sija	9	11	10	8	10
5. sija	8	9	10	7	9

Hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius yhdessä hyvän liukkaudentorjunnan kanssa arvostetaan edellä mainituista viidestä ominaisuudesta useimmiten ensimmäiseksi ja toiseksi siten, että valmius ja ajoitus koetaan tärkeämmäksi. Tämä on varsin luonnollista, sillä näillä kahdella ominaisuudella on voimakas keskinäinen riippuvuus: lienee selvää, että hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius takaa myös hyvän liukkaudentorjunnan päätteillä.

Asetetaan lopuksi vielä nämä viisi edellä käsiteltyä ominaisuutta keskinäiseen tärkeysjärjestykseen. Käytetään ominaisuuksista yksinkertaisuuden vuoksi seuraavia lyhenteitä

- HPä = hyväkuntoiset päällysteet
 PTTa = pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
 PTTaU = pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman
 ulkopuolella
 HKAVa = hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius
 talvella
 HLiP = hyvä liukkaudentorjunta pääteillä

Seuraavassa asetelmassa on esitetty näistä ominaisuuksista prioriteettijärjestys kombinaatiopareittain. Esim. HPä > PTTa 86 merkitsee, että 86 % vastaajista arvostaa hyväkuntoiset päällysteet tärkeämmäksi kuin taajaman sorateiden pölyttömyyden ja tasaisuuden.

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
HKAVa > HPä	56	56	61	53	57
HKAVa > PTTa	85	84	85	88	84
HKAVa > PTTaU	85	80	83	90	83
HKAVa > HLiP	59	59	62	60	60
HLiP > HPä	52	52	55	48	53
HLiP > PTTa	83	81	81	85	82
HLiP > PTTaU	82	77	78	87	80
HPä > PTTa	86	82	80	88	84
HPä > PTTaU	86	79	78	91	82
PTTa > PTTaU	62	54	55	67	58

Tästä voidaan edelleen määrätä prioriteettijärjestys eri alueille

sija	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
1.	HKAVa	HKAVa	HKAVa	HKAVa	HKAVa
2.	HLiP	HLiP	HLiP	HPä	HLiP
3.	HPä	HPä	HPä	HLiP	HPä
4.	PTTa	PTTa	PTTa	PTTa	PTTa
5.	PTTaU	PTTaU	PTTaU	PTTaU	PTTaU

Toisin sanoen jokaisella kunnossapitoalueella näiden kunnossapitoon liittyvien ominaisuuksien keskinäinen tärkeysjärjestys oli sama eli

1. hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
2. hyvä liukkaudentorjunta päätteillä
3. hyväkuntoiset päällysteet
4. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
5. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella

Sen sijaan alueeseen A kuuluvalla pääkaupunkiseudulla asetettiin hyväkuntoiset päällysteet tärkeämmäksi kuin hyvä liukkaudentorjunta päätteillä.

3.9 Vaihtoehtoiset menetelmät tienkäyttäjärhmittäin

Kysymyslomakkeen kohdan 3 vaihtoehtoisia menetelmäkysymyksiä tarkastellaan nyt tienkäyttäjärhmiä kannalta. Ensimmäistä eli "tulisiko nykyistä enemmän siirtää kunnossapidon määrärahoja uudelleenpäällystämiseen ja vähentää samalla vanhojen päällysteiden paikkausta ja sorateiden päällystämistä" kannatettiin seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Enemmän uudelleen- päällystämiseen...	25	29	35
Enemmän vanhojen päällysteiden paik- kaukseen...	40	40	31
Säilyttää nykytilanne	35	31	34

Raskaat ammattilaiset kannattavat siis useimmiten enemmän uudelleenpäällystämistä, kun taas tavalliset autoilijat ja kevyet ammattilaiset haluavat siirtää resursseja vanhojen päällysteiden kunnostukseen ja sorateiden päällystämiseen.

Taajama-alueen sorateiden kuoppaisuus ja pölyisyys haittasi tienkäyttäjärhmiä seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Pölyisyys haital- lisempi	56	57	50
Kuoppaisuus haital- lisempi	44	43	50

Taajama-alueen ulkopuolisilla sorateilla mielipiteet olivat puolestaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Pölyisyys haital- lisempi	17	18	13
Kuoppaisuus haital- lisempi	83	82	88

Raskaat ammattilaiset kokevat siis kuoppaisuuden jonkin ver-
ran haitallisemmaksi sekä taajaman että taajaman ulkopuoli-
silla sorateilla kuin muut tienkäyttäjryhmät.

Tiestön talvikauden kunnossapidon valmiudesta ja laatutasosta
vastattiin seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Tulisi tehostaa aikaisin arkiamuina ja viikonloppuina	34	39	44
Säilyttää nykytilanne	66	61	56

Raskaan liikenteen ammattilaiset siis haluavat muita enemmän
tehostaa talvikauden kunnossapidon valmiutta ja laatutasoa
aikaisin arkiamuina ja viikonloppuina muiden aikojen kustan-
nuksella. Joskin kaikkien ryhmien enemmistö kuitenkin haluaa
säilyttää nykytilanteen.

Pääteiden liukkaudentorjuntatavoista taas oltiin seuraavaa
mieltä

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Vain hiekkaa	56	55	30
Vain suolaa	3	3	10
Suolaa ja hiekkaa	38	38	58
Muuten	3	4	3

Raskaan liikenteen ammattilaiset siis irrottuvat tässäkin kysymyksessä muista tienkäyttäjistä. Enemmistö heistä haluaa liukkaita torjuttavan sekä suolalla että hiekalla kun taas muiden ryhmien enemmistö katsoo pelkän hiekan riittävän pääteidenkin liukkaudentorjunnassa.

Ja lopuksi tarkastellaan edellä olleiden vaihtoehtomenetelmien mukaisten ominaisuuksien priorisointia. Nämä ominaisuudet olivat

- hyväkuntoiset päällysteet
- pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
- pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella
- hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
- hyvä liukkaudentorjunta päätteillä

Ja näitä ominaisuuksia vastaavat lyhenteet kuten luvussa 3.8.

- HPä
- PTTa
- PTTaU
- HKAVa
- HLiP

Kyseisten ominaisuuksien prioriteettijärjestys kombinaatiopareittain oli seuraava

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
HKAVa > HPä	56	55	70
HKAVa > PTTa	84	87	93
HKAVa > PTTaU	83	82	91
HKAVa > HLiP	59	66	55
HLiP > HPä	52	45	66
HLiP > PTTa	81	81	92
HLiP > PTTaU	79	78	88
HPä > PTTa	83	86	89
HPä > PTTaU	82	82	84
HTTa > PTTaU	60	52	44

Ja tästä voidaan edelleen määrätä kyseisten ominaisuuksien keskinäinen prioriteetti eri tienkäyttäjryhmissä.

sija	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
1.	HKAVa	HKAVa	HKAVa
2.	HLiP	HPä	HLiP
3.	HPä	HLiP	HPä
4.	PTTa	PTTa	PTTaU
5.	PTTaU	PTTaU	PTTa

Tavallisilla autoilijoilla keskinäinen tärkeysjärjestys olisi siis

1. hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
2. hyvä liukkaudentorjunta pääteillä
3. hyväkuntoiset päällysteet
4. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
5. pölyttömät ja tasaiset soratiet taaajaman ulkopuolella

Sen sijaan kevyet ammattilaiset arvostavat hyväkuntoiset päällysteet tärkeämmäksi kuin hyvän liukkaudentorjunnan pääteillä.

Raskaat ammattilaiset puolestaan arvostavat taajaman ulko-
puolisten sorateiden pölyttömyyden ja tasaisuuden tärkeämmäksi
kuin taajamassa.

3.10 Laadun vaikutus liikennekäyttämiseen alueellisesti

Tässä luvussa tarkastellaan kunnossapidon laadun vaikutusta
tienkäyttäjän käyttämiseen. Tulokset esitetään pelkiste-
tysti prosenttijakaumina eri kunnossapitoalueilta.

Tien huono kunto on vaikuttanut aiotun matkan peruuntumiseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	67	61	56	72	63
Joskus	32	38	42	27	36
Usein	1	2	2	1	2

Reitin valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	16	14	19	15	15
Joskus	84	86	82	85	85
Usein	0	0	0	0	0

Kulkuneuvon valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	64	62	61	64	63
Joskus	32	34	35	32	33
Usein	4	4	4	4	4

Ajonopeuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	3	3	3	2	3
Joskus	30	27	29	30	29
Usein	68	70	69	69	69

Turvallisuuden tunteeseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	8	7	7	8	8
Joskus	51	48	44	50	49
Usein	40	45	49	43	43

Ajomukavuuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei koskaan	3	3	4	3	3
Joskus	37	34	31	36	35
Usein	60	63	65	62	62

Tiivistetysti edellisestä voidaan todeta, että tien huono kunto vaikuttaa useimmiten ajonopeuteen ja ajomukavuuteen.

Pääteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi tienkäyttäjien näkemyksen mukaan seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	50	50	45	48	49
Kyllä	40	40	44	43	41
Ei osaa sanoa	9	10	11	9	10

Reitin valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	30	28	30	30	29
Kyllä	64	66	63	64	65
Ei osaa sanoa	6	6	7	7	7

Kulkuneuvon valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	59	59	58	55	59
Kyllä	33	34	34	38	34
Ei osaa sanoa	7	7	8	7	7

Ajonopeuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	3	3	4	3	3
Kyllä	95	96	94	96	95
Ei osaa sanoa	2	2	2	2	2

Turvallisuuden tunteeseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	6	5	5	7	6
Kyllä	90	90	90	88	90
Ei osaa sanoa	4	5	5	4	5

Ajomukavuuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	5	4	4	5	4
Kyllä	91	93	92	91	92
Ei osaa sanoa	4	3	5	4	4

Pääteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi oleellisesti ajonopeuteen, ajomukavuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Vaikutus on suuruudeltaan erittäin huomattava, 90 - 95 % katsoo liikennekäyttäjytymisensä muuttuvan. Käytännön kannalta alueelliset erot ovat merkityksettömät.

Sivuteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi tienkäyttäjien näkemyksen mukaan seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	55	51	46	56	52
Kyllä	38	42	46	36	40
Ei osaa sanoa	8	7	8	8	8

Reitin valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	31	29	30	30	30
Kyllä	64	67	66	63	65
Ei osaa sanoa	5	5	5	7	5

Kulkuneuvon valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	65	65	63	65	65
Kyllä	29	29	30	29	29
Ei osaa sanoa	6	6	7	6	6

Ajonopeuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 5	% 4	% 4	% 5	% 4
Kyllä	94	94	94	93	94
Ei osaa sanoa	2	2	2	2	2

Turvallisuuden tunteeseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 8	% 7	% 7	% 10	% 8
Kyllä	87	89	89	84	88
Ei osaa sanoa	5	5	4	6	5

Ajomukavuuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 6	% 5	% 5	% 7	% 5
Kyllä	90	92	91	88	91
Ei osaa sanoa	4	4	4	5	4

Sivuteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi oleellisinimmin, kuten pääteidenkin osalta, ajonopeuteen, ajomukavuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Alueellisista eroista, jotka tässäkin asiassa ovat yleensä käytännön kannalta merkityksettömät, mainittakoon että kunnossapitoalueella C sivuteiden kunnossapidon heikkeneminen vaikuttaisi muita alueita enemmän matkojen lukumäärään.

Pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi tienkäyttäjien näkemyksen mukaan seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	76	69	62	76	71
Kyllä	19	24	31	18	23
Ei osaa sanoa	6	7	7	6	6

Reitin valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	37	33	32	36	35
Kyllä	59	63	64	60	62
Ei osaa sanoa	4	4	4	4	4

Kulkuneuvon valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	75	73	69	75	73
Kyllä	20	23	25	20	22
Ei osaa sanoa	5	5	6	5	5

Ajonopeuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	7	6	5	6	6
Kyllä	91	92	93	92	92
Ei osaa sanoa	2	2	2	2	2

Turvallisuuden tunteeseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	13	11	10	13	12
Kyllä	82	84	86	82	83
Ei osaa sanoa	5	5	4	5	5

Ajomukavuuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	6	5	4	5	5
Kyllä	92	93	93	92	92
Ei osaa sanoa	3	3	3	3	3

Pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikuttaa siis oleellisimmin ajomukavuuteen ja ajonopeuteen, joilla luonnollisesti on myös voimakas keskinäinen riippuvuus. Alueellisista eroista voidaan edelleen todeta, että alueella C pääteiden kesähoidon heikkeneminen vaikuttaisi muita jonkin verran enemmän matkojen lukumäärään.

Sivuteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi puolestaan seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Ei	73	65	58	77	68
Kyllä	22	29	36	17	26
Ei osaa sanoa	5	7	7	6	6

Reitin valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 35	% 32	% 30	% 37	% 33
Kyllä	61	65	66	58	63
Ei osaa sanoa	4	3	4	5	4

Kulkuneuvon valintaan

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 76	% 73	% 69	% 78	% 74
Kyllä	19	23	26	17	21
Ei osaa sanoa	5	5	6	5	5

Ajonopeuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 6	% 5	% 5	% 6	% 5
Kyllä	92	94	94	92	93
Ei osaa sanoa	2	2	2	2	2

Turvallisuuden tunteeseen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 14	% 11	% 9	% 14	% 12
Kyllä	81	84	87	80	83
Ei osaa sanoa	5	5	4	6	5

Ajomukavuuteen

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Ei	% 6	% 5	% 5	% 6	% 5
Kyllä	91	92	93	90	92
Ei osaa sanoa	3	3	3	4	3

Sivuteiden kesäkunnossapidon heikentämisellä on siis suurin vaikutus ajonopeuteen ja ajomukavuuteen. Alueellisista eroista mainittakoon, että heikentäminen vaikuttaa kaikkein eniten alueella C jokaisen kysymyksen kohdalla. Selvin ero muihin alueisiin nähden on tälläkin kertaa vaikutuksessa matkojen lukumäärään.

Tienkäyttäjäkyselyn kolme viimeistä kysymystä käsittelivät vanhojen, mutkaisten sorateiden päällystämistä. Vastattavana oli kuvitteellinen tilanne, että joudutte usein ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä. Haluaisitteko, että se säilytetään soratienä ja yleisen 80 km/h nopeusrajoituksen piirissä vai päällystetään ja määrätään 60 km/h nopeusrajoitus. Vastaukset jakoutuivat prosentuaalisesti seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Säilytetään soratienä...	% 38	% 45	% 50	% 40	% 42
Päällystetään...	62	55	50	60	58

Kun kuviteltu tilanne oli, että joudutte harvoin ajamaan vanhaa mutkaista soratietä, niin vastaukset jakoutuivat

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
Säilytetään soratienä...	% 50	% 54	% 56	% 53	% 52
Päällystetään...	50	46	44	48	48

Ja vastaajat ovat itse ajaneet sorateilla viimeisen vuoden aikana moottoriajoneuvolla seuraavasti

	alue A	alue B	alue C	pääkau- punkki- seutu	koko maa
	%	%	%	%	%
Viikottain	47	57	59	27	53
Kuukausit- tain	23	21	19	28	22
Vain joskus kesällä	28	20	22	43	24
Ei ollenkaan	2	2	1	2	1

3.11. Laadun vaikutus liikennekäyttämiseen tienkäyttäjärhmittäin

Tarkastellaan edelleen kunnossapidon laadun vaikutusta liikennekäyttämiseen, nyt tienkäyttäjärhmiä kannalta. Tulokset esitetään seuraavassa pelkistetysti prosenttijakauksina.

Tien huono kunto on vaikuttanut

Aiotun matkan peruuntumiseen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	63	65	66
Joskus	36	34	33
Usein	2	1	1

Reitin valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	15	13	19
Joskus	85	87	81
Usein	0	0	0

Kulkuneuvon valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	63	66	75
Joskus	34	30	22
Usein	4	5	3

Ajonopeuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	3	1	2
Joskus	29	25	24
Usein	68	74	73

Turvallisuuden tunteeseen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	8	7	7
Joskus	50	46	48
Usein	43	46	46

Ajomukavuuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
	%	%	%
Ei koskaan	3	2	3
Joskus	36	28	28
Usein	61	70	69

Tien huonolla kunnolla ei ole mullistavaa vaikutusta eri tienkäyttäjärühmien välillä liikennekäyttäytymisessä. Eroavuuksista mainittakoon, että kevyiden ammattilaisten reitin valintaan huono kunto vaikuttaa useammin kuin raskaassa ammattiliikenteessä. Samoin kulkuneuvon valinnassa raskaan liikenteen ammattilaiset eroavat muista tienkäyttäjärühmistä. Ammat-

timaiset liikennöijät kokevat tien huonon kunnan aiheuttaman ajomukavuuden huononemisen useammin kuin tavalliset autoilijat. Kaiken kaikkiaan erot ovat kuitenkin käytännön kannalta vähäisiä eri tienkäyttäjärühmien välillä.

Pääteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi eri tienkäyttäjärühmiin seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	46%	65%	72%
Kyllä	44	30	22
Ei osaa sanoa	10	5	7

Reitin valintaan

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	29%	27%	34%
Kyllä	64	70	61
Ei osaa sanoa	7	4	5

Kulkuneuvon valintaan

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	57%	71%	80%
Kyllä	35	26	17
Ei osaa sanoa	8	4	4

Ajonopeuteen

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	3%	3%	3%
Kyllä	96	96	96
Ei osaa sanoa	2	2	2

Turvallisuuden tunteeseen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	% 5	% 7	% 6
Kyllä	91	89	89
Ei osaa sanoa	5	4	5

Ajomukavuuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	% 4	% 4	% 5
Kyllä	92	94	91
Ei osaa sanoa	4	2	4

Suurimmat erot pääteiden talvikunnossapidon heikentämisellä on eri tienkäyttäjryhmien välillä matkojen lukumäärässä ja kulkuneuvon valinnassa. Mitä ammattimaisempi on kyseessä niin sitä vähemmän on talvikunnossapidon heikentämisellä vaikutusta, kuten luonnolliselta tuntuukin.

Sivuteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi seuraavasti

Matkojen lukumäärään

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	% 50	% 65	% 70
Kyllä	42	32	26
Ei osaa sanoa	8	3	5

Reitin valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	31 [%]	26 [%]	30 [%]
Kyllä	64	72	66
Ei osaa sanoa	5	2	3

Kulkuneuvon valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	63 [%]	74 [%]	80 [%]
Kyllä	30	22	17
Ei osaa sanoa	7	4	3

Ajonopeuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	4 [%]	3 [%]	3 [%]
Kyllä	94	96	96
Ei osaa sanoa	2	1	1

Turvallisuuden tunteeseen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	7 [%]	8 [%]	7 [%]
Kyllä	88	88	90
Ei osaa sanoa	5	4	3

Ajomukavuuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	5 [%]	6 [%]	5 [%]
Kyllä	91	93	92
Ei osaa sanoa	4	2	3

Sivuteiden kunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi eri tienkäyttäjärühmien välillä suurimman eron matkojen lukumäärässä ja kulkuneuvon valinnassa. Vaikutukset olisivat vähäisimmät raskaassa ammattiliikenteessä. Sen sijaan kevyessä ammattiliikenteessä vaikutus reitin valintaan olisi muita ryhmiä huomattavampi.

Pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi puolestaan

Matkojen lukumäärään

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	69%	81%	80%
Kyllä	24	17	16
Ei osaa sanoa	7	3	4

Reitin valintaan

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	34%	34%	41%
Kyllä	62	64	56
Ei osaa sanoa	4	2	4

Kulkuneuvon valintaan

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	73%	79%	83%
Kyllä	22	19	14
Ei osaa sanoa	6	2	3

Ajonopeuteen

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	% 6	% 7	% 7
Kyllä	92	92	92
Ei osaa sanoa	2	2	1

Turvallisuuden tunteeseen

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	% 12	% 12	% 15
Kyllä	84	84	81
Ei osaa sanoa	5	4	5

Ajomukavuuteen

	tavalliset	kevyet ammattilaiset	raskaat ammattilaiset
Ei	% 5	% 5	% 5
Kyllä	92	93	92
Ei osaa sanoa	3	2	3

Pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen aiheuttaisi niin ikään suurimmat erot matkojen lukumäärissä ja kulkuneuvon valinnassa eri tienkäyttäjärühmien välillä. Ammattimaisilla liikennöijillä vaikutus on luonnollisestikin pienempi kuin tavallisilla autoilijoilla.

Ja lopuksi sivuteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikuttaisi

Matkojen lukumäärään

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	66	76	77
Kyllä	27	21	20
Ei osaa sanoa	6	3	4

Reitin valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	33	31	34
Kyllä	63	67	64
Ei osaa sanoa	4	1	2

Kulkuneuvon valintaan

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	73	80	81
Kyllä	21	18	17
Ei osaa sanoa	6	2	2

Ajonopeuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	5	6	4
Kyllä	93	93	95
Ei osaa sanoa	2	1	1

Turvallisuuden tunteeseen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	11	13	14
Kyllä	84	82	81
Ei osaa sanoa	5	4	5

Ajomukavuuteen

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Ei	5%	6%	4%
Kyllä	92	92	93
Ei osaa sanoa	3	2	3

Sivuteiden kesäkunnossapidon heikentämisellä on samanlainen vaikutus eri tienkäyttäjryhmien väliseen eroon kuin pääteidenkin osalta. Mainittavimmat erot ovat siis vaikutuksessa matkojen lukumäärään ja kulkuneuvon valintaan siten, että ammattimaisilla liikennöijillä vaikutus on jonkin verran pienempi.

Kyselyssä viimeiset kohdat käsittelivät sorateita.

Kysymykseen, että joutuu usein ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä, niin halutaanko se säilyttää soratienä ja yleisen 80 km/h nopeusrajoituksen piirissä vai päällystetään ja määrätään 60 km/h nopeusrajoitus, vastattiin seuraavasti

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Säilytetään soratienä...	40%	56%	57%
Päällystetään...	60	44	43

Ja kun kuviteltu tilanne oli, että joutuu harvoin ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä, niin vastaukset jakautuivat

	tavalliset	kevyet ammatti- laiset	raskaat ammatti- laiset
Säilytetään soratienä...	51%	60%	61%
Päällystetään...	49	40	39

Ammattimainen liikenne näyttää harvemmin haluavan sorateiden päällystämistä kuin tavalliset autoilijat ja riippumatta siitä kuinka usein sorateilla liikennöi. Liikenteen ammattilaiset antavat siis painoa suuremmalla nopeudelle.

Tavallisistakin autoilijoista noin puolet ei halua päällystystä, jos "jarruksi" asetetaan 60 km/h nopeusrajoitus.

3.12 Mielipiteiden stabiilisuus

Kyselyn järjestäminen toisen kerran keväällä mahdollisti selvittää mielipiteiden stabilisuutta. Havaintoaineistossahan oli 2 721 tienkäyttäjää, jotka vastasivat sekä syksyn 1982 että kevään 1983 kyselyyn. Voidaan heti alkuun todeta, että noin 60 % näistä kahteen kertaan vastanneista säilytti mielipiteensä syksystä kevääseen. Tosin säilyttäneiden osuus riippui paljon myös kysymyksen luonteesta. Kaikki mielipiteisiin liittyneet kysymykset huomioiden stabiilisuuden vaihteluväli oli 33 - 94 %.

Keväällä ilmoitetun erilaisen mielipiteen taustallahan voi olla kaksi eri syytä

- mielipide on todella muuttunut,
- mielipide ei ole kyllin selvä, jolloin satunnaisuus on aiheuttanut muutoksen.

Tämän tutkimuksen havaintoaineistossa suurin osa mielipiteen muutoksista on selitettävissä jälkimmäisellä syyllä, sillä mielipiteiden siirtymät ovat yleensä kumonnet toistensa vaikutuksen.

Seuraavassa on esitetty kysymyslomakkeen kohtien 2, 3 ja 4 kysymyksissä mielipiteensä säilyttäneiden prosentuaalinen osuus.

Kunnossapidon resursseja tulisi siirtää enemmän

	%
...talveen/kesään	56
...pääteihin/sivuteihin	59
...päällystettyihin/sorateihin	60
...taajamien teihin/taajamien ulkopuolisiin teihin	65

	%
Sivuteiden kesäkunnossapidon tärkeys	53
Taajamien teiden "- "-	57
Pääteiden "- "-	62
Sivuteiden talvikunnossapidon tärkeys	54
Taajamien teiden "- "-	55
Pääteiden "- "-	66
Kunnossapidon resursseja tulisi siirtää enemmän uudelleenpäällystämiseen/vanhoi- hin päällysteisiin	54
Pölyttömyys ja tasaisuus taajamassa	70
"- "- taajaman ulkopuolella	82
Valmiuden ja laatutason tehostaminen	68
aikaisin arkiaamuina ja viikonloppuina	
Liukkaudentorjunta pääteillä	72
Hyväkuntoisten päällysteiden tärkeys	35
Taajaman sorateiden pölyttömyyden ja tasaisuuden tärkeys	41
Taajaman ulkopuolisten sorateiden pölyttömyyden ja tasaisuuden tärkeys	42
Hyvän kunnossapidon ajoituksen ja valmiuden tärkeys talvella	33
Hyvän liukkaudentorjunnan tärkeys pääteillä	36

Tien huono kunto on vaikuttanut

	%
aiotun matkan peruuntumiseen	68
reitin valintaan	64
kulkuneuvon valintaan	67
ajonopeuteen	71
turvallisuuden tunteeseen	60
ajomukavuuteen	67

Pääteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikut- taisi	
matkojen lukumäärään	63
reititin valintaan	66
kulkuneuvon valintaan	67
ajonopeuteen	93
turvallisuuden tunteeseen	86
ajomukavuuteen	87
Sivuteiden talvikunnossapidon heikentäminen vaikut- taisi	
matkojen lukumäärään	64
reititin valintaan	67
kulkuneuvon valintaan	70
ajonopeuteen	91
turvallisuuden tunteeseen	83
ajomukavuuteen	87
Pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikut- taisi	
matkojen lukumäärään	71
reititin valintaan	65
kulkuneuvon valintaan	72
ajonopeuteen	88
turvallisuuden tunteeseen	79
ajomukavuuteen	89
Sivuteiden kesäkunnossapidon heikentäminen vaikut- taisi	
matkojen lukumäärään	70
reititin valintaan	68
kulkuneuvon valintaan	73
ajonopeuteen	89
turvallisuuden tunteeseen	79
ajomukavuuteen	88
Sorateiden päällystys/nopeusrajoitus, jos ajaa usein	76
-"- "-" , jos ajaa harvoin	71

Tiestön kunnossapidon ns. suurten linjojen mielipidekysymyksissä mielipiteet ovat pysyneet muuttumattomimpina pääteiden kesä- ja talvikunnossapidon tärkeyttä arvostettaessa sekä siinä miten kunnossapidon resursseja tulisi siirtää taajamien ja taajamien ulkopuolisten teiden välillä.

Menetelmäkysymysten kohdalla mielipiteet ovat olleet vakaampia. Näkökannat ovat pysyneet muuttumattomimpina sekä taajama-alueen ulkopuolisten että taajaman sorateiden pölyisyyttä ja tasaisuutta kosketelleessa kysymyksessä. Myös pääteiden liukkaudentorjuntaan liittyvät mielipiteet olivat vakaat siitäkin huolimatta, että vastausvaihtoehtoja oli tavallista enemmän. Liukkaudentorjunnan suhteen mielipiteensä säilytti 71 % vastanneista. Tarkastellaan esimerkinomaisesti liukkaudentorjunnassa mielipiteensä muuttaneiden siirtymiä.

kannatti syksyllä	kannatti kevällä	%
hiekkä	suola	1
hiekkä	suola ja hiekkä	10
hiekkä	muuten	1
suola	hiekkä	1
suola	suola ja hiekkä	2
suola	muuten	0
suola ja hiekkä	hiekkä	9
suola ja hiekkä	suola	1
suola ja hiekkä	muuten	1
muuten	hiekkä	1
muuten	suola	0
muuten	suola ja hiekkä	2

Edellisestä havaitaan, että siirtymät pääosin kumoavat toisensa, sillä hiekkä sai keväällä 11 % uutta kannatusta, mutta menetti 12 %. Suola sai 2 % uusia ja menetti 3 %

vanhoja. Suola ja hiekka puolestaan sai 14 % uutta, mutta menetti 11 % vanhaa kannatusta. Muuten kohdassa osuudet olivat 2 % ja 3 %.

Kunnossapidon laadun vaikutus liikennekäyttämiseen oli mielipiteiltään kaikkein vakain. Esimerkiksi vaikuttaako kunnossapidon heikentäminen -kysymyksissä ajonopeuteen, turvallisuuden tunteeseen ja ajomukavuuteen liittyvät mielipiteet olivat hyvin pysyviä. Joskin vastaajien selvä enemmistökin koki niiden heikentävän vaikutuksen.

4 TIEMESTARIPIIREIHIN ILMOITETUT VALITUKSET

Kyselytutkimuksesta erillisenä tehtävänä selvitettiin tienkäyttäjien tiemestaripiireihin tekemien valitusten aiheet ja määrät. Havaintojaksoja oli kolme ja ne ajoittuivat kesä-, talvi- ja kevätkunnossapidon ajankohtiin ja olivat tarkalleen ilmaistuna

1.7.1982 - 30.9.1982

1.12.1982 - 30.1.1983

1.4.1983 - 31.5.1983

Tänä aikana tiemestaripiireissä pyrittiin kirjaamaan erityiselle lomakkeelle (liite 6) kaikki tienkäyttäjien tekemät ja kunnossapitoon liittyvät ilmoitukset ja valitukset. Kyseessä olevat ajanjaksot vastaavat siis vuodesta yhteensä seitsemän kuukauden aikaa.

Tiemestaripiireissä kirjattiin kyseisenä aikana 4 342 tienkäyttäjien tekemää yhteydenottoa, joista kiitoksia kirjattiin 92 kpl ja valituksia ja ilmoituksia yhteensä 4 250 kpl. Nämä jakautuivat eri piirien kesken taulukossa 1 esitetyllä tavalla. Korostettakoon erityisesti, että valitukset eivät mitenkään kuvaa piirien välistä paremmuutta tai huonommuutta, sillä tie-, liikenne- ja sääolot vaihtelevat eri piirien välillä hyvinkin huomattavasti.

Taulukko 1. Tiemestaripiireihin tulleet valitukset, ilmoitukset ja kiitokset.

	valitus, ilmoitus				kiitos lkm
	kesä 82 lkm	talvi 82/83 lkm	kevät 83 lkm	yht. lkm	
Uusimaa	299	147	73	519	13
Turku	153	165	109	427	10
Häme	114	120	191	425	11
Kymi	47	118	66	231	6
Mikkeli	36	69	64	169	10
Pohjois-Karjala	101	98	114	313	8
Kuopio	84	87	210	381	3
Keski-Suomi	109	188	99	396	3
Vaasa	123	151	216	490	8
Keski-Pohjanmaa	17	12	61	90	1
Oulu	46	48	95	189	5
Kainuu	19	46	117	182	4
Lappi	87	105	246	438	10
YHTEENSÄ	1235	1354	1661	4250	92

Valitukset ja ilmoitukset jakautuivat sen mukaan oliko kohde taajamassa, taajaman ulkopuolella tai yleisesti tiestöllä prosentuaalisesti seuraavan asetelman mukaan.

	taajamassa %	taajaman ulkopuolella %	yleensä tiestöllä %
Uusimaa	37,2	54,5	8,3
Turku	10,5	83,9	5,6
Häme	3,3	65,4	31,3
Kymi	14,7	77,1	8,2
Mikkeli	4,7	85,2	10,1
Pohjois-Karjala	7,7	87,9	4,5
Kuopio	3,7	91,1	5,3
Keski-Suomi	11,4	76,0	12,6
Vaasa	4,1	83,4	12,5
Keski-Pohjanmaa	5,6	86,7	7,8
Oulu	4,3	62,8	33,0
Kainuu	8,2	65,4	26,4
Lappi	7,0	88,8	4,2
Tieto puuttuu	<u>11,1</u>	<u>88,9</u>	<u>0,0</u>
YHTEENSÄ	10,7	77,2	12,1

Suurin osa, lähes 80 %, valituksen aiheuttaneista kohteista sijaitsee taajaman ulkopuolella. Huomattakoon, että Uudenmaan piirissä 37,2 % kohteista sijaitsi taajamassa, mikä on muihin piireihin verrattaessa paljon. Valitukset ja ilmoitukset eivät juurikaan koskeneet kevyen liikenteen väyliä, sillä vain 2,1 % valituksista oli peräisin kyseisiltä väyliltä.

Valitukset ja ilmoitukset jakautuivat edelleen kohteen päällysteen mukaan seuraavasti

	lkm	%
Sora	2 300	54,2
Kevyt päällyste	698	16,4
Kestopäällyste	653	15,4
Sirotepinta	35	0,8
Yleensä tiestö	<u>561</u>	<u>13,2</u>
YHTEENSÄ	4 247	100,0

Seuraavaksi esitetään, mitä vikoja ja puutteita valitukset ja ilmoitukset koskivat. Taulukossa 2 on esitetty vikojen ja puutteiden lukumäärät havaintojaksojen mukaan. Huomattakoon, että vikojen ja puutteiden lukumäärien summa on suurempi kuin ilmoitusten määrä, koska ilmoitus on voinut koskea useampaa puutetta tai vikaa, esim. ajorata on epätasainen ja reikäinen.

Tiemestaripiirien käsityksen mukaan 78 % valituksista oli aiheellisia ja 22 % aiheettomia. Sellaisia valituksia ja ilmoituksia, joiden aiheellisuuteen tai aiheettomuuteen ei voinut ottaa kantaa oli 878 kappaletta.

Valituksista 73 % johti toimenpiteisiin ja 27 % tapauksista ei johtanut toimenpiteisiin, koska valitus katsottiin aiheettomaksi tai jos se olikin aiheellinen niin tiemestaripiirillä ei ollut käytännön mahdollisuuksia toteuttaa parannusta.

Tienkäyttäjien tekemät valitukset käsittivät siis seitsemän kuukauden ajanjakson. Koska kaikkia valituksia ei suinkaan ollut tiemestaripiireissä mahdollista kirjata muistiin ja koska Lapin piirissä poikkeuksellisesti voitiin kirjata lähes kaikki valitukset, niin suhteuttamalla nämä valitukset yleisten teiden vuotuisen liikennesuoritteeseen /5/ voidaan arvioida, että tiemestaripiireihin tehdään vuodessa noin 11 900 valitusta ja ilmoitusta. Tämä arvio jakautuu piireittäin seuraavasti

Uusimaa	2 100	valitusta
Turku	1 700	"-
Häme	1 500	"-
Kymi	800	"-
Mikkeli	600	"-
Pohjois-Karjala	500	"-
Kuopio	600	"-
Keski-Suomi	700	"-
Vaasa	1 100	"-
Keski-Pohjanmaa	400	"-
Oulu	700	"-
Kainuu	300	"-
Lappi	800	"-
YHTEENSÄ	11 900	valitusta

Taulukko 2. Vikojen ja puutteiden lukumäärät havaintojaksojen mukaan.

	kesä 82 lkm	talvi 82/83 lkm	kevät 83 lkm	yht. lkm
<u>Ajorata</u>				
- epätasainen	366	86	174	626
- reikäinen	189	55	112	356
- urainen	52	57	29	138
- kaipaa puhdistusta	40	15	21	76
- kaipaa pölynsidontaa	269	0	51	320
- kivinen	72	5	12	89
- liukas	3	492	12	507
- kaipaa lumen aurausta	0	237	18	255
- kaipaa sohjon poistoa	0	63	23	86
- kaipaa polanteen tasausta	0	106	2	108
- kaipaa hiekotusta	0	380	9	389
- kaipaa suolausta	0	31	4	35
- valitetaan suolasta	0	17	1	18
- muu	41	80	148	269
<u>Ajoratamerkinnot</u>				
- puuttuvat	26	13	1	40
- liikaa	2	0	0	2
- väärässä paikassa	4	0	0	4
- kuluneet	10	1	1	12
- peitossa	0	5	0	5
<u>Liikennemerkki</u>				
- sijoitettu väärin	19	2	4	25
- pystytetty huonosti	0	1	0	1
- vaurioitunut	9	11	4	24
- likainen	4	0	0	4
- puuttuu	23	11	5	39
- liikaa	0	0	0	0
- luminen	0	0	0	0
<u>Tievalaistus epäkunnossa</u>	14	4	0	18

jatkuu...

	kesä 82	talvi 82/83	kevät 83	yht.
	lkm	lkm	lkm	lkm
<u>Viheraluetyöt</u>				
- vesakontorjunta puutteellista	33	0	3	36
- kemiallinen vesakon- torjunta	6	0	1	7
- muut viheraluetyöt	25	0	3	28
<u>Muut hoitotyöt</u>				
- ojitus	68	12	64	144
- rummut	44	12	137	193
- levähdys- ja pys. paikat	9	1	5	15
- tienvarsien siisteys	4	0	5	9
- käymälöiden siisteys	3	0	0	3
<u>Lautat</u>	18	5	5	28
<u>Kelirikkoinen tiestö</u>				
- kysely paino- rajoituksesta	0	0	45	45
- painorajoitus puuttuu	0	0	12	12
- painorajoitus liian alhainen	0	0	0	0
- painorajoitus turha	0	0	4	4
- kertakulkulupa yli- raskaalle kuormalle	0	0	669	669
- syöpymiä tiellä	0	0	163	163
<u>Jäätiet</u>				
- kysely kantavuudesta	0	0	1	1
- valitus kunnosta	0	0	2	2
<u>Muu valitus/ilmoitus</u>				
- valitus aurausviittoi- tuksesta	0	3	0	3

jatkuu...

	kesä 82 lkm	talvi 82/83 lkm	kevät 83 lkm	yht. lkm
- valitus kinostimista	0	12	1	13
- valitus lumipenkoista	0	9	0	9
- muu	29	93	81	203
<u>Kunnossapitotyön aikai-</u> <u>set liikennejärjestelyt</u> <u>huonot</u>	5	5	3	13
YHTEENSÄ	1387	1824	1835	5046

5 LOPPUPÄÄTELMÄT

Tämän kunnossapitokyselyn poikkeuksellisen korkea vastausaktiiviteetti, lähes 70 %, osoittaa, että tiestön kunnossapitoon liittyvät kysymykset ja ratkaisut kiinnostavat tienkäyttäjiä. Kunnossapidon kysymyksiin liittyvissä mielipiteissä on yleensä kaksi aspektia; alueellisuus ja ammattimaisuus. Tilanne voidaan ilmaista myös toisinkin eli tienkäyttäjät painottavat näkemyksiään sen mukaan, missä pääasiallisesti liikkuvat.

Kunnossapidon suurista linjoista voidaan todeta, että maalaiskunnissa asuvien tienkäyttäjien enemmistö haluaa siirtää kunnossapidon resursseja kesäkunnossapidon hyväksi. Sen sijaan suurissa asutuskeskuksissa, esim. pääkaupunkiseudulla asuvat, haluavat useimmiten säilyttää nykytilanteen mukaiset resurssit kesä- ja talvikunnossapidon välillä. Tienkäyttäjryhmistä tavalliset autoilijat ja kevyet ammattilaiset kannattavat resurssien siirtoa kesään talven kustannuksella kun taas raskaat ammattilaiset näkevät asian päinvastoin. Näkemyserot eivät kesä- ja talvikunnossapidon suhteen ole kovinkaan suuret, mutta ne ovat kuitenkin selvät.

Vastaavasti resurssien siirroista pääteiden ja sivuteiden välillä oltiin sitä mieltä, että selvä enemmistö eli 40 % vastaan 28 % halusi siirtää resursseja sivuteille pääteiden kustannuksella. Voimakkain sivuteiden kannatus oli kunnossapitoalueen B maalaiskunnissa. Sen sijaan pääkaupunkiseudulla tilanne oli toinen; 39 % kannatti pääteihin ja 26 % sivuteihin siirtoa 35 % ollessa nykytilanteen kannalla. Tienkäyttäjryhmien välillä ei ollut eroa. Jokaisessa ryhmässä enemmistö oli valmis satsaamaan resursseja sivuteihin pääteiden kustannuksella. Sivutiet käsitettiin pääasiassa sorapäällysteisiksi ja päätiet päällystetyiksi teiksi.

Mielipiteet resurssien siirroista päällystettyjen ja sorateiden välillä jakautuivat kunnossapitoalueilla B ja C selvästi soratievoittoisiksi, kun taas alueella A ja erityisesti

pääkaupunkiseudulla päällystettyihin teihin satsaaminen koettiin tärkeämmäksi. Alueen A poikkeavuus muista kunnossapitoalueista selittyy osittain sillä, että alueella A asuvat tienkäyttäjät haluavat voimakkaammin vanhojen sorateiden päällystämistä kuin muilla alueilla. Tienkäyttäjärhymistä liikenteen ammattilaiset kannattavat resurssien siirtoa päällystettyjen teiden hyväksi. Sen sijaan tavalliset autoilijat haluavat korostaa sorateiden kunnossapitoa, joskin enemmistö on hyvin niukka.

Viimeisenä ns. suurten linjojen kysymyksenä oli kunnossapitoresurssien mahdollinen siirtäminen taajamien teiden ja taajamien ulkopuolisten teiden välillä. Tienkäyttäjien selvä enemmistö 67 % haluaa satsata kunnossapitoresursseja taajaman ulkopuolelle taajaman kustannuksella. Tienkäyttäjärhymistä raskailla ammattilaisilla tämä halukkuus on voimakas 77 %, kun taas tavallisista autoilijoista taajaman ulkopuolisia teitä suosii 65 %.

Kaikilla kunnossapitoalueilla erittäin selvä enemmistö asettaa pääteiden kesäkunnossapidon tärkeämmäksi kuin sivuteiden, pääteiden tärkeämmäksi kuin taajamien teiden ja sivuteiden kesäkunnossapidon tärkeämmäksi kuin taajamien teiden. Pääkaupunkiseudulla, siis kunnossapitoalueen A sisällä, kuitenkin taajaman teiden kunnossapito katsotaan tärkeämmäksi kuin sivuteiden; 56 % taajamien ja 44 % sivuteiden puolesta. Kaikkien tienkäyttäjärhymien enemmistö kokee kesäkunnossapidossa päätiet tärkeimmäksi, sivutiet toiseksi tärkeimmäksi ja taajamien tiet asetetaan kolmannelle eli viimeiselle sijalle.

Talvikunnossapidon osalta kyseisten teiden tärkeysjärjestys on; päätiet, sivutiet ja taajaman tiet. Paitsi alueella A, ja siellä erityisesti pääkaupunkiseudulla, taajamien teiden kunnossapito katsotaan tärkeämmäksi kuin sivuteiden. Voidaan vielä todeta, että talvikunnossapidossa pääteiden hoito suhteessa muiden teiden hoitoon koetaan tärkeämmäksi kuin kesäkunnossapidossa. Tämä siitäkkin huolimatta, että tien-

käyttäjät ovat valmiit siirtämään resursseja kesäkunnossapitoon talven kustannuksella.

Vaikka pääteiden kunnossapito sekä kesällä että talvella koetaan selvästi tärkeimmäksi ovat tienkäyttäjät erityisen halukkaita satsaamaan sorateihin (sivuteihin) päällystettyjen teiden (pääteiden) kustannuksella, ja kuten edellä todettiin, nimenomaan kesällä. Tämä kannatus on selvintä kunnossapitoalueilla B ja C, ja siellä varsinkin maalaiskunnissa. Kuinka paljon kunnossapidon resursseja tulisi siirtää sorateiden hyväksi pääteiden kustannuksella, niin sitä ei tämän tutkimuksen perusteella voi sanoa. Voihan nimittäin olla, että jo vähäinenkin satsaaminen sivuteihin pääteiden kustannuksella muuttaisi mielipidejakaumaa päinvastaiseen suuntaan. Tilanne voidaankin tulkita myös siten, että jos kunnossapidon resursseja pystytään lisäämään, niin näitä lisäresursseja kaivataan kipeimmin sorateiden (sivuteiden) kesäkunnossapitoon. Myös Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa /6/ ovat tulokset samansuuntaiset. Sielläkin tienkäyttäjät kokevat sorateiden kunnossapidon ongelmallisena. Kunnossapitoalueen A suurissa asutuskeskuksissa asuvien tienkäyttäjien näkemykset poikkeavat kuitenkin tässä asiassa enemmänkin päällystettyjen teiden (pääteiden) suuntaan.

Kunnossapidon menetelmistä enemmistö eli 39 % haluaa siirtää voimavaroja nykyistä enemmän vanhojen päällysteiden paikaukseen ja sorateiden päällystämiseen ja vähentää samalla uudelleenpäällystämistä. Päinvastaista mielipidettä kannattaa 26 % ja 35 % tienkäyttäjistä haluaa säilyttää tämän asian nykytilanteen mukaisena. Tilanne on yhtäläinen kaikilla kunnossapitoalueilla joskin pääkaupunkiseudulla enemmistö eli 37 % haluaa säilyttää nykytilanteen. Tienkäyttäjryhmistä kuitenkin raskaat ammattilaiset kannattavat hieman enemmän uudelleenpäällystämistä.

Taajama-alueella sorateiden pölyisyys koetaan haitallisempaan kuin kuoppaisuus. Tämä on selitettävissä enemmänkin ympäristö- kuin liikennehaittana. Poikkeuksena tässäkin asiassa on pääkaupunkiseutu, jossa kuoppaisuus koetaan hieman haitallisemmaksi prosenttiosuuden ollessa 52 %.

Taajaman ulkopuolisilla sorateilla mielipiteet ovat alueista ja tienkäyttäjryhmistä riippumattomia; kuoppaisuus koetaan selvästi haitallisemmaksi. Tienkäyttäjistä 83 % kokee kuoppaisuuden kiusallisempänä kuin pölyisyyden.

Tienkäyttäjät eivät halua, että tiestön talvikunnossapitoa tehostetaan aikaisin arkiaamuina ja viikonloppuina, jos vastapainona sallitaan muina aikoina nykyistä heikompi laatutaso, esim. paksumpi irrallisen lumen määrä tien pinnalla. Nykytilanteen kannattajia oli 65 %.

Pääteiden liukkaudentorjuntamenetelmänä tulisi tienkäyttäjien enemmistön, noin 55 %, mukaan käyttää pelkkää hiekkaa. Erittäin selvä tämä enemmistö on pohjoisimmalla kunnossapitoalueella eli alueella C, jossa hiekan kannatus on yli 70 %. Raskaan liikenteen ammattilaiset erottuvat sen sijaan tässäkin kysymyksessä muista tienkäyttäjistä. Heistä 58 % haluaa liukkautta torjuttavan sekä suolalla että hiekalla ja 10 % pelkällä suolalla.

Tutkimuksessa esillä olleet vaihtoehtoisten menetelmien mukaiset ominaisuudet asetettiin keskenään tärkeysjärjestykseen seuraavasti

1. hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella
2. hyvä liukkaudentorjunta pääteillä
3. hyväkuntoiset päällysteet
4. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa
5. pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella

Kunnossapitoalueeseen A kuuluvalla pääkaupunkiseudulla sen sijaan hyväkuntoiset päällysteet koettiin tärkeämmäksi kuin hyvä liukkaudentorjunta pääteillä. Samoin tienkäyttäjryhmistä kevyet ammattilaiset arvostavat toiseksi tärkeimmäksi hyväkuntoiset päällysteet ennen pääteiden liukkaudentorjuntaa.

Tienkäyttäjistä 58 % halusi, siinä tapauksessa, jos usein joutuu ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä, että se päällystetään ja asetetaan 60 km/h nopeusrajoitus, kun vaihtoehtona on tien säilyttäminen soratienä ja yleisen 80 km/h nopeusrajoituksen piirissä. Vastaavasti jos joutuu vain harvoin ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä, niin päällystämisen ja 60 km/h nopeusrajoituksen kannalla oli 48 % tienkäyttäjistä. Ammattimainen liikenne haluaa tavallisia autoilijoita harvemmin sorateiden päällystämistä riippumatta siitä kuinka usein sorateilla liikennöi. Liikenteen ammattilaiset antavat siis painoa suuremmalle nopeudelle.

Kunnossapidon laadulla on luonnollisesti vaikutusta myös liikennekäyttämiseen. Tien huono kunto on vaikuttanut eniten ajonopeuteen ja ajomukavuuteen. Kevyillä ammattilaisilla tien huono kunto vaikuttaa muita tienkäyttäjryhmiä useammin reitin valintaan. Yleensäkin kunnossapidon heikentäminen tulisi vaikuttamaan useimmiten ajonopeuteen, ajomukavuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Kunnossapitoalueella C heikennys vaikuttaisi muita alueita selvemmin myös matkojen lukumäärään.

Mielipiteiden stabiilisuus, muuttumattomuus syksystä 1982 talven yli kevääseen 1983, oli keskimäärin 60 %. Mielipiteiden muutokset olivat selitettävissä pääosin horjuvasta käsityksestä johtuvalla satunnaisuudella, sillä siirtymät yleensä kumosivat toistensa vaikutuksen. Stabiilisimpia mielipiteet olivat pääteiden kunnossapidon tärkeyttä arvoستاessa sekä siinä miten kunnossapidon resursseja tulisi siirtää taajamien ja taajamien ulkopuolisten teiden välillä. Menetelmäkysymyksistä näkökannat pysyivät vakaimpina sorateiden pölyisyyttä ja tasaisuutta kosketelleessa kysymyksessä samoin kuin pääteiden liukkaudentorjuntakysymyksessä. Eriyisen vakaita mielipiteet olivat kunnossapidon laadun vaikutuksesta liikennekäyttämiseen.

Tienkäyttäjät tekivät tiemestaripiireihin seitsemän havaintokuukauden aikana reilut 4 300 kunnossapitoon liittyvää valitusta tai ilmoitusta. Näistä valitusten ja ilmoitusten kohteista lähes 80 % sijaitsi taajaman ulkopuolella, 10 % taajamassa ja runsaat 10 % sijoittui yleisesti tiestölle. Valitukset kohdistuivat useimmiten sorapäällysteisiin teihin. Tiemestaripiirien käsityksen mukaan 78 % valituksista oli aiheellisia. Valituksista 73 % johti toimenpiteisiin ja noin 5 % aiheellisista valituksista ei johtanut toimenpiteisiin, koska tiemestaripiirillä ei ollut käytännön mahdollisuuksia toteuttaa parannusta.

Voidaan arvioida, että tienkäyttäjien tekemien valitusten ja ilmoitusten todellinen määrä vuodessa on lähes 12 000 kappaletta.

KIRJALLISUUSLUETTELO

1. Kunnossapidon laatutasotutkimus. Projekti 1, tienkäyttäjien odotukset. Esiselvitysraportti. TVH, liikenne-toimisto. VTT, tie- ja liikennelaboratorio 1982.
2. TVH:n ajosuoritekysely 1983. Julkaisematon
3. Tienkäyttäjien mielipiteet eri liukkaudentorjuntatavoista. Tie- ja vesirakennushallitus, kunnossapito-toimisto 1979.
4. Arnberg P. W., Försök med osaltade vägar vintern 1980/81. Trafikanternas inställning till väghållning och halkbekämpning. Statens väg- och trafikinstitut, Linköping 1982.
5. Tietoja yleisistä teistä 1.1.1982. TVH, talousosasto, tutkimustoimisto.
6. Vägarna angår oss alla - en enkät till allmänheten om vägarna i Sverige. Statens vägverk 1982.

LIITE 1

TUTKIMUKSEEN KUULUVA HAVAINTOAINEISTO KERAÄMISAJANKOHTINEEN

Kesä 1982	1.7. - 30.9.	Tiemestaripiireihin tulevien valitusten ja ilmoitusten keruu
Syksy 1982	syyskuu	Tienkäyttäjäkysely postitse 8 000 ajokortinhaltijalle
Talvi 1982/83	1.12. - 31.1.	Tiemestaripiireihin tulevien valitusten ja ilmoitusten keruu
Kevät 1983	maalis- huhtikuu	Tienkäyttäjäkysely 4 000 ajokortinhaltijalle sekä 4 000 jo syksyn kyselyyn vastanneelle uusintakysely
Kevät 1983	1.4. - 31.5.	Tiemestaripiireihin tulevien valitusten ja ilmoitusten keruu

1. TAUSTATIEDOT

1.1 Asuinkuntanne: _____

1.2 Asuinlääninne: _____

1.3 Merkitkää rastilla, jos olette

ammattiautoilija
 muuten autoa paljon työssänne tarvitseva
 yksityisautoilija
 muu, mikä? _____

1.4 Merkitkää rastilla, jos ajatte pääasiallisesti

henkilöautoa
 pakettiautoa
 kuorma-autoa
 linja-autoa
 muuta moottoriajoneuvoa, mitä?

 en aja mitään moottoriajoneuvoa

1.5 Vuosittainen ajokilometrimääränne: _____ km

1.6 a) Merkitkää rastilla, jos ajatte taajaman ulkopuolella
 moottoriajoneuvolla pääasiallisesti

päätietä
 sivutietä
 yhtä paljon kumpaakin
 en osaa sanoa

b) Jos vastasitte a)-kohtaan päätietä tai yhtä paljon kum-
 paakin, niin hoidetaanko mielestänne pääasiallisesti aja-
maanne päätietä paremmin/huonommin/yhtä hyvin kuin pää-
 teitä muualla Suomessa. Merkitkää rastilla oikeaksi kat-
 somanne vaihtoehto.

Hoidetaan paremmin
 huonommin
 yhtä hyvin
 en osaa sanoa

c) Jos vastasitte a)-kohtaan sivutietä tai yhtä paljon kum-
 paakin, niin hoidetaanko mielestänne pääasiallisesti aja-
maanne sivutietä paremmin/huonommin/yhtä hyvin kuin sivu-
 teitä muualla Suomessa. Merkitkää rastilla oikeaksi kat-
 somanne vaihtoehto.

Hoidetaan paremmin
 huonommin
 yhtä hyvin
 en osaa sanoa

d) Jos vastasitte a)-kohtaan sivutietä tai yhtä paljon kum-
 paakin, niin merkitkää rastilla, jos pääasiallisesti aja-
manne sivutie on

päällystetty
 sorapäällysteinen
 osittain päällystetty ja
 osittain sorapäällysteinen

2. SEURAAVASSA ON ESITETTY VAIHTOEHTOISIA TAPOJA KÄYTTÄÄ KUNNOSSAPITOMÄÄRÄRAHOJA. TEIDÄN TULEE VALITA KUSTAKIN KOHDASTA VAIN SE VAIHTOEHTO, JOTA PIDÄTTE TÄRKEIMPÄNÄ JA MERKITÄ SE RASTILLA.

2.1 Kunnossapidon määrärahoja

tulisi siirtää enemmän talvikunnossapitoon

tulisi siirtää enemmän kesäkunnossapitoon

ei tulisi siirtää

2.2 Kunnossapidon määrärahoja

tulisi siirtää enemmän päätteiden kunnossapitoon

tulisi siirtää enemmän sivuteiden kunnossapitoon

ei tulisi siirtää

2.3 Kunnossapidon määrärahoja

tulisi siirtää enemmän päällystettyjen teiden kunnossapitoon

tulisi siirtää enemmän sorateiden kunnossapitoon

ei tulisi siirtää

2.4 Kunnossapidon määrärahoja

tulisi siirtää enemmän taajamien teiden (ei koske katuja) kunnossapitoon

tulisi siirtää enemmän taajamien ulkopuolisten teiden kunnossapitoon

ei tulisi siirtää

2.5 Asettakaa seuraavat kunnossapitotoimet tärkeysjärjestykseen kirjoittamalla sijaluku (1 - 3) kyseisen toimen kohdalle (sijaluku 1 on tärkein)

sivuteiden kesäkunnossapito _____

taajamien teiden (ei koske katuja) kesäkunnossapito _____

päätteiden kesäkunnossapito _____

2.6 Asettakaa seuraavat kunnossapitotoimet tärkeysjärjestykseen kirjoittamalla sijaluku (1 - 3) kyseisen toimen kohdalle (sijaluku 1 on tärkein)

sivuteiden talvikunnossapito _____

taajamien teiden (ei koske katuja) talvikunnossapito _____

päätteiden talvikunnossapito _____

3. KUNNOSSAPIDON MENETELMÄKYSYMYKSET. MERKITKÄÄ RASTI JOKAISEN KYSYMYKSEN SEN VAIHTOEHDON KOHDALLE, JOTA PIDÄTTE OIKEANA.

3.1 TVH:n kunnossapitomäärärahoja tulisi:

siirtää nykyistä enemmän uudelleenpäällystämiseen ja vähentää samalla vanhojen päällysteiden paikkausta ja sorateiden päällystämistä

siirtää nykyistä enemmän vanhojen päällysteiden paikkaukseen ja sorateiden päällystämiseen ja vähentää samalla uudelleenpäällystämistä

käyttää nykytilanteen mukaisesti

3.2 Sorateilla pölyä sidotaan mm. levittämällä tielle suolaa, lipeää, tms. Tulisiko mielestänne taajama-alueen sorateilla sallia mieluummin

vähän pölyä ja paljon kuoppia vai

paljon pölyä ja vähän kuoppia

3.3 Tulisiko mielestänne taajaman ulkopuolisilla sorateilla sallia mieluummin

vähän pölyä ja paljon kuoppia vai

paljon pölyä ja vähän kuoppia

3.4 Talvikaudella tiestön kunnossapidon valmius ja laatutaso (mm. lumeaurauksen ja liukkaudentorjunnan suhteen) on parhaimmillaan arkipäivinä klo 8 - 16. Tulisiko tämän perusteella:

talvikunnossapitoa tehostaa aikaisin arkiaamuina ja viikonloppuina ja sallia muina aikoina nykyistä heikompi laatutaso (esim. paksumpi irrallisen lumen määrä tien pinnalla)

säilyttää nykytilanne

3.5 Talvella liukkaudentorjunta tulisi suorittaa pääteillä

pelkästään hiekoittamalla

pelkästään suolaamalla

levittämällä sekä suolaa että hiekkaa

muuten, miten?

3.6 Asettakaa tämän 3-kohdan kysymysten mukaiset ominaisuudet tärkeysjärjestykseen kirjoittamalla sijaluku (1 - 5) kyseisen ominaisuuden kohdalle (sijaluku 1 on tärkein).

hyväkuntoiset päällysteet _____

pölyttömät ja tasaiset soratiet taajamassa _____

pölyttömät ja tasaiset soratiet taajaman ulkopuolella _____

hyvä kunnossapidon ajoitus ja valmius talvella _____

hyvä liukkaudentorjunta pääteillä _____

4. KUNNOSSAPIDON LAADUN VAIKUTUS TIENKÄYTTÄJÄN KÄYTTÄYTYMISEEN. MERKITKÄÄ RASTILLA OIKEA VAIHTOEHTO.

4.1 Onko tien huono kunto vaikuttanut kohdallanne:

	Ei koskaan	Joskus	Usein
aiotun matkan peruuntumiseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reitin valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulkuneuvon valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajonopeuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
turvallisuuden tunteeseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajomukavuuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.2 Vaikuttaisiko pääteiden talvikunnossapidon heikentäminen kohdallanne:

	Ei	Kyllä	En osaa sanoa
matkojen lukumäärään	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reitin valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulkuneuvon valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajonopeuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
turvallisuuden tunteeseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajomukavuuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.3 Vaikuttaisiko sivuteiden (ei koske yksityisteitä) talvikunnossapidon heikentäminen kohdallanne:

	Ei	Kyllä	En osaa sanoa
matkojen lukumäärään	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reitin valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulkuneuvon valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajonopeuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
turvallisuuden tunteeseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajomukavuuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.4 Vaikuttaisiko pääteiden kesäkunnossapidon heikentäminen kohdallanne:

	Ei	Kyllä	En osaa sanoa
matkojen lukumäärään	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reitin valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulkuneuvon valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajonopeuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
turvallisuuden tunteeseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajomukavuuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 4.5 Vaikuttaisiko sivuteiden (ei koske yksityisteitä) kesäkunnossapidon heikentäminen kohdallanne:

	Ei	Kyllä	En osaa sanoa
matkojen lukumäärään	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
reitien valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulkuneuvon valintaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajonopeuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
turvallisuuden tunteeseen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ajomukavuuteen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 4.6 Kuvitellaan, että joudutte usein ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä. Haluaisitteko, että se:

säilytetään soratienä ja yleisen 80 km/h nopeusrajoituksen piirissä

päällystetään ja määrätään 60 km/h nopeusrajoitus

- 4.7 Kuvitellaan, että joudutte harvoin ajamaan vanhaa, mutkaista soratietä. Haluaisitteko nyt, että se:

säilytetään soratienä ja 80 km/h nopeusrajoituksen piirissä

päällystetään ja määrätään 60 km/h nopeusrajoitus

- 4.8 Kuinka usein olette itse viimeisen vuoden aikana ajanut soratiellä moottoriajoneuvolla

viikoittain

kuukausittain

vain joskus kesällä

en ollenkaan

VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS

STATENS TEKNISKA FORSKNINGSCENTRAL

TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND

Tie- ja liikennelaboratorio

maaliskuussa 1983

Arvoisa vastaanottaja

Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen tie- ja liikennelaboratorio tekee tie- ja vesirakennushallituksen toimeksiannosta tutkimusta tienkäyttäjien kunnossapidon laatutasoon kohdistamista odotuksista. Tienkäyttäjien mielipiteiden kerääminen toteutetaan noin 8 000 ajokortinhaltijalle lähetettävänä postikyselynä. Te olette heistä yksi "onnekas".

Tie- ja vesirakennushallituksen kunnossapitomäärärahojen niukkuus on johtanut tilanteeseen, että tiestön kunnossapidon kaikkia tehtäviä ei voida enää hoitaa parhaalla mahdollisella tavalla. Tilanne on aiheuttanut tämän kyselytutkimuksen. Tutkimuksen tuloksia käytetään yhtenä arvostustekijänä tarkistettaessa kunnossapidon laatustandarddeja. Tarkoituksena on ottaa nykyistä suuremmassa määrin huomioon eri tienkäyttäjryhmien odotukset.

Korostettakoon erityisesti, että tämä kysely koskee vain TVH:n ylläpitämiä teitä. Se ei siis koske katuja eikä yksityisiä teitä.

Toivomme, että jaksatte suhtautua myönteisesti jonkin verran aikaanne vievään kyselyyn. Pyydämme lähettämään täyttämänne vastauslomakkeen, mieluiten jo viikon sisällä, postimaksutta oheisessa palautuskuoressa Valtion teknilliseen tutkimuskeskukseen.

Laboratorionjohtaja, professori


Otto Wahlgren

VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS
STATENS TEKNISKA FORSKNINGSCENTRAL
TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND
Tie- ja liikennelaboratorio

maaliskuussa 1983

Arvoisa vastaanottaja


Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen tie- ja liikennelaboratorio tekee tie- ja vesirakennushallituksen toimeksiannosta tutkimusta tienkäyttäjien kunnossapidon laatutasoon kohdistamista odotuksista. Tienkäyttäjien mielipiteiden keräämisen ensimmäinen osa toteutettiin syksyllä 1982, jolloin lähetimme Teille tiestön kunnossapitoa koskevan kyselyn. Kiitämme Teitä saamastamme vastauksesta. Nyt käsillä oleva kysely kuuluu tutkimuksen jälkimmäiseen osaan, ja tässä esitetyt kysymykset liittyvät läheisesti syksyn 1982 kyselyyn.

Tie- ja vesirakennushallituksen kunnossapitomäärärahojen niukkuus on johtanut tilanteeseen, että tiestön kunnossapidon kaikkia tehtäviä ei voida enää hoitaa parhaalla mahdollisella tavalla. Tilanne on aiheuttanut tämän kyselytutkimuksen. Tutkimuksen tuloksia käytetään yhtenä arvostustekijänä tarkistettaessa kunnossapidon laatustandardeja. Tarkoituksena on ottaa nykyistä suuremmassa määrin huomioon eri tienkäyttäjryhmien odotukset.

Korostettakoon erityisesti, että tämä kysely koskee vain TVH:n ylläpitämiä teitä. Se ei siis koske katuja eikä yksityisiä teitä.

Toivomme, että jaksatte suhtautua myönteisesti jonkin verran aikaanne vievään kyselyyn. Pyydämme lähettämään täyttämänne vastauslomakkeen, mieluiten jo viikon sisällä, postimaksutta oheisessa palautuskuoressa Valtion teknilliseen tutkimuskeskukseen.

Laboratorionjohtaja, professori


Otto Wahlgren

VALTION TEKNILLINEN TUTKIMUSKESKUS

STATENS TEKNISKA FORSKNINGSCENTRAL
TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND

Tie- ja liikennelaboratorio

huhtikuussa 1983

Arvoisa vastaanottaja

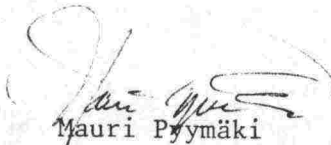
Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen tie- ja liikennelaboratorio tekee TVL:n toimeksiannosta tutkimusta siitä, kuinka tienkäyttäjät suhtautuvat tiestön kunnossapidon laatutasoon. Mielenpitoisten kerääminen toteutetaan noin 8000 ajokortinhaltijalle lähetettävänä postikyselynä. Tienkäyttäjien näkemykset on tarkoitus ottaa nykyistä suuremmassa määrin huomioon tarkistettaessa kunnossapidon toimintalinjoja.

Lähetimme Teille jonkin aikaa sitten tähän tutkimukseen liittyvän kyselylomakkeen. Jos olette jo palauttaneet vastauksenne, niin kiitämme Teitä osoittamastanne ripeydestä tutkimusta kohtaan.


Jos ette kuitenkaan ole ennättäneet vastata kyselyymme, niin nyt Teillä on tienkäyttäjänä vielä hyvä mahdollisuus esittää näkemyksenne kunnossapidon kehittämistä. Pyydämme Teitä ystävällisesti perehtymään lomakkeeseen ja vastaamaan siinä oleviin kysymyksiin. Vastauslomakkeen voitte lähettää vaivattomimmin saamassanne palautuskuorissa ilman postimerkkiä.

Korostettakoon erityisesti, että kysely koskee vain TVL:n ylläpitämiä teitä. Se ei siis koske katuja eikä yksityisiä teitä.

Tutkija


Mauri Pyymäki

Tutkija


Arto Nokelainen