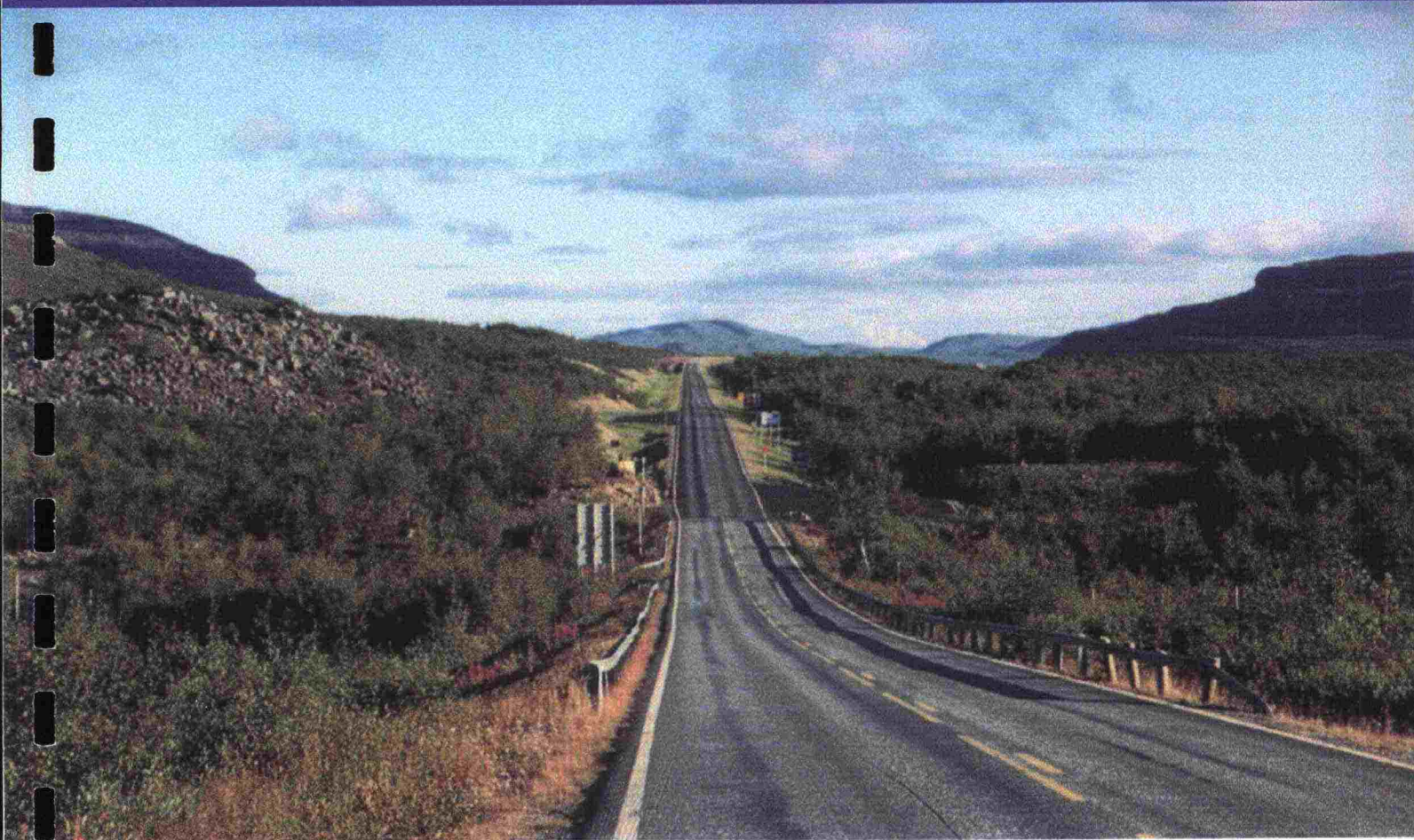


20020321



Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä

Tienkäyttäjätutkimus rajanylityspaikoilla



08 TIEH/LAP



TIEHALLINTO

Kirjasto

Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa,
Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa
ja Luoteis-Venäjällä



TIEHALLINTO

Kirjasto



Tiehallinto
Lapin tiepiiri
Hallituskatu 1-3 B
PL 194
96101 ROVANIEMI
Puh. 020 422 159

| | |
|---|-----------|
| TIIVISTELMÄ | 3 |
| ALKUSANAT | 5 |
| 1. JOHDANTO | 7 |
| 2. KESÄTUTKIMUKSEN TULOKSET | 9 |
| 2.1 Pääteiden hoito ja ylläpito kesällä | 9 |
| 2.1.1 Tienpinnan kunto päätieverkolla | 9 |
| 2.1.2 Tien rakenne päätieverkolla | 10 |
| 2.1.3 Ajoratamaalausten näkyvyys päätieverkolla | 11 |
| 2.1.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys päätieverkolla | 12 |
| 2.2 Muiden päällystettyjen teiden hoito ja ylläpito kesällä | 13 |
| 2.2.1 Tienpinnan kunto muilla päällystetyillä teillä | 13 |
| 2.2.2 Tien rakenne muilla päällystetyillä teillä | 14 |
| 2.2.3 Ajoratamaalausten näkyvyys muilla päällystetyillä teillä | 15 |
| 2.2.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys muilla päällystetyillä teillä | 16 |
| 2.3 Sorateiden hoito ja ylläpito kesällä | 17 |
| 2.3.1 Sorateiden kunto | 17 |
| 2.3.2 Tienpinnan pölyämisen ehkäisy sorateilla | 18 |
| 2.4 Muun liikenneympäristön hoito ja ylläpito kesällä | 19 |
| 2.4.1 Levähdysalueiden siisteys | 19 |
| 2.4.2 Tietyömaista tiedottaminen | 20 |
| 2.4.3 Liikenteen sujuvuus tietöiden aikana | 21 |
| 2.4.4 Liikenneopastus | 22 |
| 2.5 Kokonaisarvio tieverkon kesäkunnossapidolle | 23 |
| 2.5.1 Päätieverkon kesäkunnossapito kokonaisuutena | 23 |
| 2.5.2 Muiden päällystettyjen teiden kesäkunnossapito kokonaisuutena | 26 |
| 2.5.3 Sorateiden kesäkunnossapito kokonaisuutena | 28 |
| 2.6. Kesätutkimuksen taustatiedot | 31 |
| 3. TALVITUTKIMUKSEN TULOKSET | 33 |
| 3.1 Pääteiden hoito ja ylläpito talvella | 33 |
| 3.1.1 Irtolumen auraaminen | 33 |
| 3.1.2 Polanteen höylääminen | 34 |
| 3.1.3 Liukkaudentorjunta | 35 |
| 3.2 Muun tieverkon hoito ja ylläpito talvella | 36 |
| 3.2.1 Irtolumen auraaminen | 36 |
| 3.2.2 Tienpinnan tasaus | 37 |
| 3.2.3 Liukkaudentorjunta | 38 |
| 3.3 Muu liikenneympäristö | 39 |
| 3.3.1 Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen | 39 |
| 3.3.2 Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä | 40 |
| 3.3.3 Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito | 41 |
| 3.3.4 Risteysalueiden näkemien turvaaminen | 42 |
| 3.3.5 Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta | 43 |

Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä

| | |
|--|----|
| 3.4 Kokonaisarvio tieverkon talvikunnossapidolle | 44 |
| 3.4.1 Päätieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena | 44 |
| 3.4.2 Muun tieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena | 47 |
| 3.5. Talvitutkimuksen taustatiedot | 50 |
| 4. YHTEENVETO | 52 |
| 4.1 Kesäkunnossapito | 52 |
| 4.2 Talvikunnossapito | 54 |
| 4.3 Vastajaan kansallisuuden vaikutus maakohtaisiin arvionteihin | 56 |
| LIITE 1: AVOIMET TERVEISET | 58 |
| LIITE 2: KESÄTUTKIMUS 2000 -HAASTATTELULOMAKE | 71 |
| LIITE 3: TALVITUTKIMUS 2001 -HAASTATTELULOMAKE | 75 |

Oy Viisikko-Femman Ab: Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä 2001. Rovaniemi 2001. Tiehallinto, Lapin tiepiiri. 53 s. + liitt. 21 s.

Asiasanat: Tienkäyttäjä, asiakastyytyväisyys, kesäkunnossapito, talvikunnossapito, Roadex-projekti, pohjoinen tieverkko

TIIVISTELMÄ

Tällä tutkimuksella haettiin tietoa tienkäyttäjien tyytyväisyydestä pohjoiseen tieverkostoon Pohjois-Suomen, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Norjan ja Luoteis-Venäjän alueilla. Tutkimuksen kohderyhmänä olivat sekä ammattimaiset että yksityiset tienkäyttäjät, joista kesätutkimukseen vastasi 665 henkilöä ja talvitutkimukseen 518 henkilöä eli tutkimuksen kokonaisotos oli 1183 henkilöä. Tutkimusaineiston keruu toteutettiin yhdeksällä eri rajanylityspaikalla ja keuruumenetelmänä käytettiin informoitua kyselyä, eli haastattelija jakoi kyselylomakkeen vastaajalle ja oli mukana opastamassa vastaajaa tarvittaessa.

Kesäkunnossapidon osalta maakohtaiset erot olivat varsin selkeitä. Suomen pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena parhaiten hoidetuksi sekä päätieverkon että muiden päällystettyjen teiden ja myös sorateiden osalta. Suomi erottui edukseen suhteessa Norjaan ja Ruotsiin, joiden pohjoisen tieverkon kesäkunnossapitoa puolestaan arvioitiin melko tasaver-taisesti. Kuitenkin on huomattava, että alemman tieverkon osalta tienkäyttäjät arvioivat kesäkunnossapidon tasoa negatiivisesti myös Suomen osalta. Norjan tieverkon kuntoa pidetään yleisesti parempana kuin Ruotsin tieverkon kuntoa. Toisaalta tienkäyttäjät pitävät yleisesti tieverkon rakennetta eli tien linjauksia ja leveyttä parempina Ruotsissa kuin Norjassa. Venäjän pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena huonohkoksi, erityisesti alemman tieverkon kunto arvioitiin heikoksi.

Talvikunnossapidon kohdalla suuntaus on samankaltainen kuin kesäkunnossapidossakin eli Suomen pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena selkeästi parhaiten hoidetuksi sekä päätieverkon että muun tieverkon osalta. Kokonaisuutena Lapin tiepiiri sai kohtalaisen hyvät arviot talvikunnossapidon tasosta, erityisesti päätieverkon talvikunnossapitoa pidettiin hyvin hoidettuna. Ruotsin pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa pidetään kokonaisuutena kohtalaisesti hoidettuna; päätieverkon osalta lumen auraaminen on suoritettu kohtalaisen hyvin, mutta liukkaudentorjunnan ja polanteen höyläämisen tasoa pidetään tienkäyttäjien keskuudessa vain tyydyttävänä. Muulla kuin päätieverkolla talvikunnossapito on välttävällä tasolla eli lumen auraaminen on vielä hoidettu tyydyttävästi, mutta liukkaudentorjunta ja polanteen höylääminen on hoidettu huonohkosti. Norjan pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa pidetään kokonaisuutena tyydyttävästi hoidettuna. Etenkin liukkaudentorjunnan osalta Norja jää selvästi huonommaksi kuin Suomi ja Ruotsi, ja itse asiassa liukkaudentorjunnan osalta Norjan tieverkko arvioidaan jopa Venäjän tieverkkoa huonommaksi. Norjassa sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen arvioidaan parhaiten hoidetuksi verrattuna muihin tutkimuksen kohdemaihin. Venäjän pohjoisen tieverkon talvikunnossapito on kokonaisuutena hoidettu huomattavasti paremmin kuin muissa tutkimuksen kohdemaisissa.

Tarkasteltaessa maakohtaisia kokonaisarvioita suhteessa vastaajan kansalaisuuteen on varsin mielenkiintoista huomata suuntaus, jonka mukaan naapurivaltioiden kunnossapidon taso arvioidaan positiivisemmin ja oman maan osalta ollaan selkeästi kriittisempiä. Selkeänä trendinä on, että oman maan kansalaiset arvioivat kunnossapidon tason huonommaksi kuin naapurimaiden edustajat. Sama trendi toistui sekä kesäkunnossapidon että talvikunnossapidon osalta. Erityisen selvästi tämä näkyi norjalaisten ja ruotsalaisten arvioita verrattaessa, jotka arvioivat säännönmukaisesti naapurimaata positiivisemmin kuin omaa maataan. Suomen osalta ilmiö oli lievempi, eli Suomen kunnossapito arvioitiin säännöllisesti parhaaksi, vastaajan kansalaisuudesta huolimatta.

ALKUSANAT

Lapin tiepiirillä on yhteistä rajaa kolmeen naapurivaltioon eli Ruotsiin, Norjaan ja Venäjään. Tieliikenne ylittää rajan kaikkiaan neljässätoista rajanylityspaikassa, joista kuusi on Ruotsin ja Norjan vastaisella rajalla ja kaksi Venäjän vastaisella rajalla.

Lapin tiepiirillä on yhteistyötä kaikkien rajanaapurien tieviranomaisten kanssa. Meillä olevassa Roadex-projektissa on selvitetty kunnossapidon ohjeiden ja normien eroja Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä. Projektin tavoitteena on yhtenäistää ohjeet ja saada kunnossapidon taso samanlaiseksi molemmin puolin rajaa.

Tähän liittyen Lapin tiepiirissä syntyi ajatus hankkia vertailutietoa kunnossapidon tasosta rajojen läheisyydessä ja selvittää, miten tienkäyttäjät tällä hetkellä kokee eron liikkuaan molemmin puolin rajaa. Lapin tiepiiri käynnisti tutkimuksen omana työnään, mutta jo alkuvaiheessa sekä Norjan että Ruotsin tieviranomaiset kiinnostuivat asiasta ja työtä jatkettiin näiden maiden välisenä yhteisprojektina. Lapin tiepiiri liitti vielä myöhemmin Venäjän rajan tutkimukseen mukaan.

Tutkimus tehtiin tienkäyttäjätutkimuksena kolmessa rajanylityspaikassa Ruotsin ja kolmessa Norjan rajalla sekä yhdessä pisteessä Venäjän rajalla. Lisäksi oli kaksi tutkimuspistettä Ruotsin ja Norjan välisellä rajalla. Tutkimuksen pääpaino oli Suomen ja Ruotsin sekä Suomen ja Norjan välisessä liikenteessä, mutta lisäksi tutkimuksella haettiin vertailutietoa tienkäyttäjiltä Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Tutkimus toteutettiin erikseen kesän ja talven osalta.

Tutkimuksessa konsulttina on ollut Oy Viisikko-Femman Ab, joka on tehnyt tutkimuksen suunnittelun ja hoitanut käytännön työt yhdessä eri osapuolten kanssa sekä tulosten käsittelyn ja raportoinnin. Yhteistyökumppaneina ovat olleet Cristina Mattila Ruotsin Region Norr'sta, Kjell Vang ja Trond Skorstad Norjan Tromssan ja Finmarkin tiepiireistä sekä Raimo Raatikainen Lapin tiepiiristä.

Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään maiden pohjoisten tiepiirien välisessä yhteistyössä sekä Lapin tiepiirin tienkäyttäjätutkimusten laadinnassa ja tulosten analysoinnissa.

Rovaniemellä helmikuussa 2002

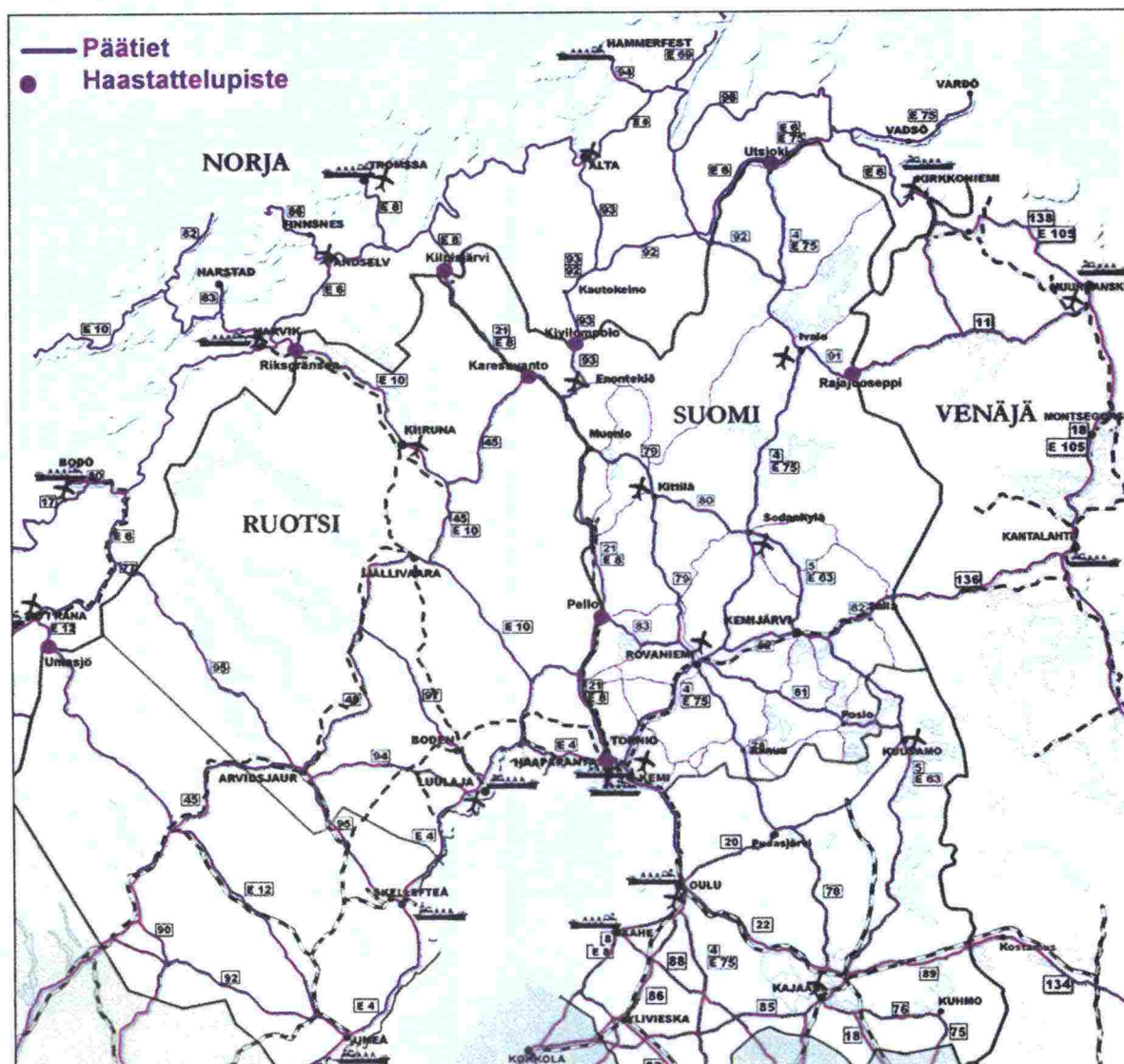
Raimo Raatikainen
Tieinsinööri
Lapin tiepiiri

1. JOHDANTO

Lapin tiepiiri tekee yhä enenevässä määrin yhteistyötä pohjoisen rajanaapurien kanssa erityisesti koskien rajayhteistyötä ja liikenteen hallintaa. Yhteistyön tueksi ja myös tuloksena Lapin tiepiiri on teettänyt yhdessä Ruotsin ja Norjan tieviranomaisten tutkimuksen pohjoisen tieverkon kunnosta. Tutkimuksella haetaan tietoa tienkäyttäjien tyytyväisyydestä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän pohjoiseen tieverkostoon. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat kaikki tienkäyttäjät.

Aineiston keruu suoritettiin vilkkaimmilla rajanylityspaikoilla. Kohteena olevat rajanylityspaikat olivat:

- Suomi-Ruotsi -rajalla; Torniossa, Pellossa ja Karesuvannossa
- Suomi-Norja -rajalla; Kilpisjärvellä, Kivilompolossa ja Utsjoella
- Ruotsi-Norja -rajalla; Riksgränsen (E 10) ja Umasjö (E 12)
- Suomi-Venäjä -rajalla; Rajajooseppi



Kuva 1. Tutkimusalue, päätieverkko ja haastattelupisteet rajanylityspaikoilla

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat ammattimaiset ja yksityiset tienkäyttäjät. Ammattimaiset tienkäyttäjät ovat lähinnä raskaan kaluston kuljettajia eli kuorma-autolijoita ja linja-auton kuljettajia. Yksityiset tienkäyttäjät ovat matkailijoita ja alueen asukkaita, jotka kulkevat pääasiassa henkilöautolla.

Tutkimuksen otos on 1183 henkilöä, joista kesätutkimukseen vastasi 665 henkilöä ja talvitutkimukseen 518 henkilöä. Kesätutkimukseen vastanneista oli 44% suomalaisia, 16 % ruotsalaisia, 32 % norjalaisia, 6 %venäläisiä ja muita kansallisuuksia edustaneita oli 2 % vastaajista. Talvitutkimukseen vastanneista oli 45 % suomalaisia, 19 % ruotsalaisia, 26 % norjalaisia, 8 %venäläisiä ja muita kansallisuuksia edustaneita oli 2 % vastaajista.

Aineiston keruumenetelmänä käytettiin informoitua kyselyä, jolloin haastattelija jakoi kyselylomakkeen vastaajalle ja oli mukana opastamassa vastaajaa tarvittaessa. Haastattelija myös pyrki keräämään lomakkeet heti vastaamisen jälkeen.

Tutkimus kohdistettiin vain niille henkilöille, joilla oli riittävä käsitys tiestön kunnosta kyselyn kohdemaisissa . Käytännössä tämä varmistettiin aloituskysymyksellä, jonka perusteella päätettiin "kelpaako" vastaaja tutkimuksen kohteeksi. Vaatimuksena oli, että vastaaja oli ajanut vähintään 100 kilometriä rajan molemmin puolin. Lähtökohtana oli tutkimuksen kohdentaminen niille suomalaisille, jotka olivat palaamassa Suomeen ja vastaavasti niille ulkomaalaisille, jotka olivat lähdössä Suomesta.

Tutkimuksessa keskityttiin tiestön kuntoon liittyviin kysymyksiin. Tiestön osalta käsiteltiin erikseen päätiet, muut päällystetyt tiet ja soratiet, joita kutakin varten oli omat kysymyssarjat. Lisäksi tuloksia tarkasteltaessa tulee muistaa, että kysymykset on kohdistettu koskemaan nimenomaan kohdemaiden pohjoisen tieverkon kuntoa, vaikka tätä ei erikseen tekstissä kaikissa yhteyksissä mainittaisikaan.

Tiestön kunnossapitoa arvioitiin viisiportaisella asteikolla eli 1 = erittäin huono, 2 = melko huono, 3 = kohtalainen, 4 = melko hyvä ja 5 = erittäin hyvä. Tulokset on esitetty sekä suorina jakaumina että keskiarvoina.

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

2. KESÄTUTKIMUKSEN TULOKSET

2.1 Pääteiden hoito ja ylläpito kesällä

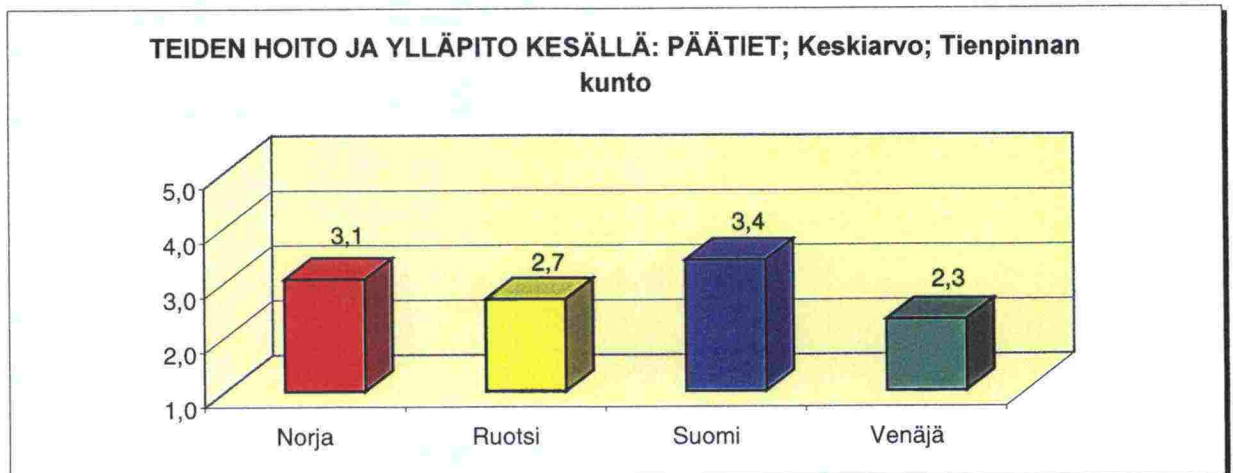
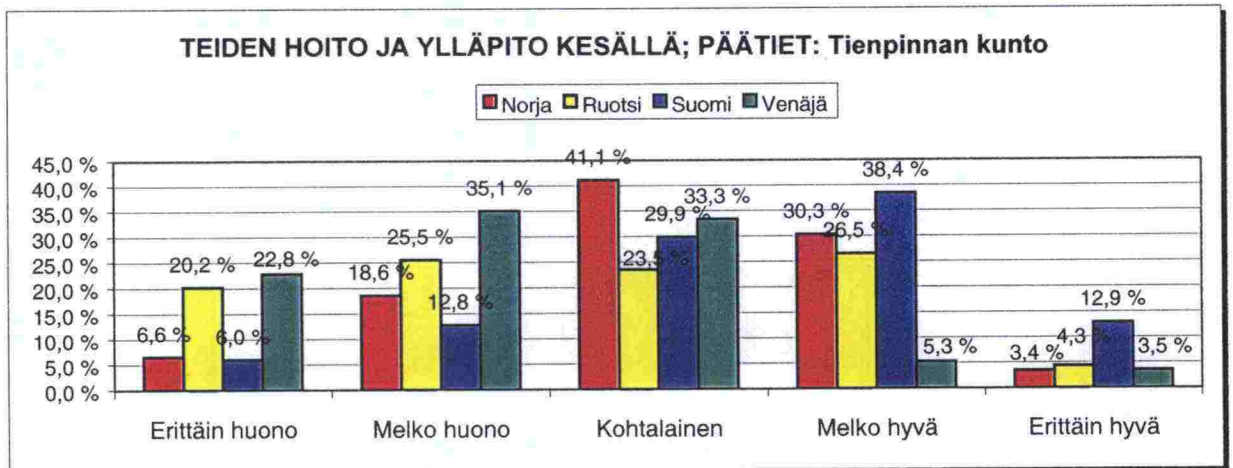
2.1.1 Tienpinnan kunto päätieverkolla

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

Suomen pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti puolet tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) vajaa viidennes.

Norjan pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin kohtalaiseksi. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti kolmannes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) noin neljäsnes.

Ruotsin pohjoisen päätieverkon osalta tienpinnan kunto arvioitiin välttäväksi ja Venäjän osalta huonohkoksi.



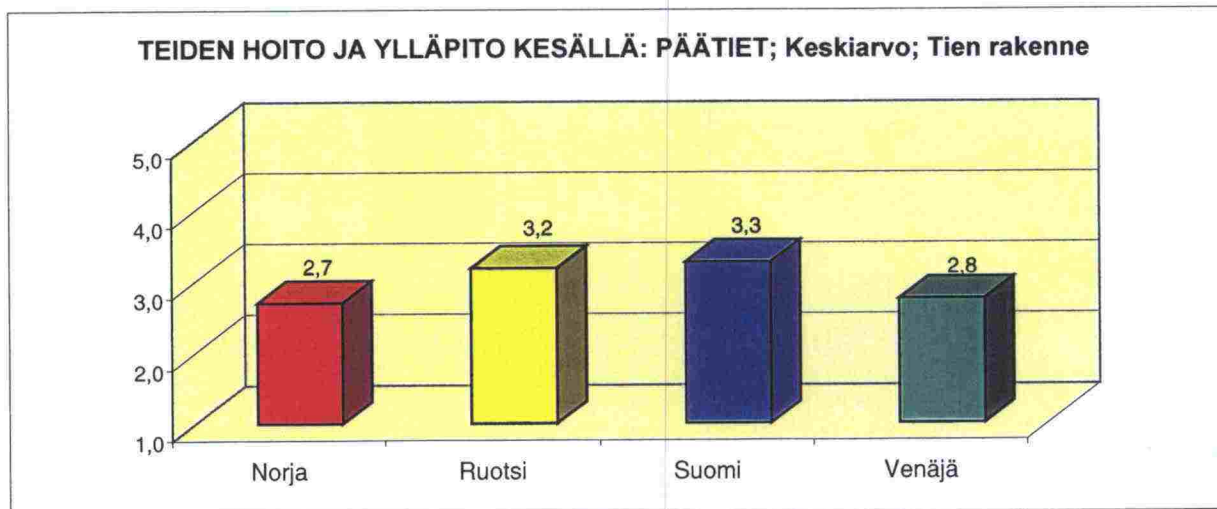
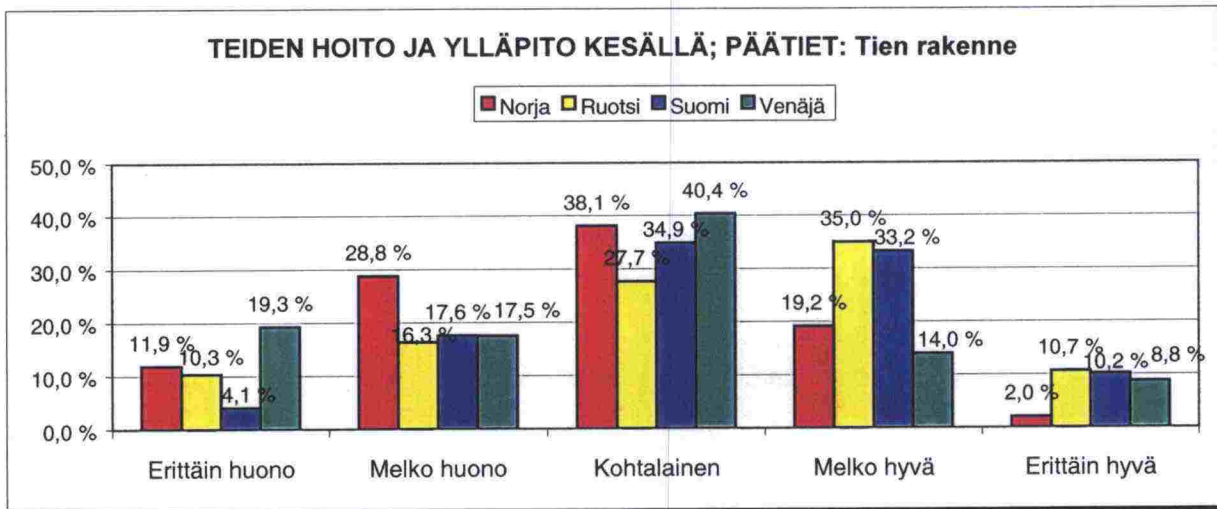
Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä

2.1.2 Tien rakenne päätiEVERKOLLA

Suomen pohjoisen päätiEVERKON osalta tien rakenne (leveys, ohitusmahdollisuudet jne.) arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti runsas 40 % tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) reilu viidennes.

Ruotsin pohjoisen päätiEVERKON osalta tien rakenne arvioitiin niinkään kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti lähes puolet tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) noin neljännes.

Norjan ja Venäjän pohjoisen päätiEVERKON osalta tien rakenne arvioitiin välttäväksi.



2.1.3 Ajouratamaalausten näkyvyys päätieverkolla

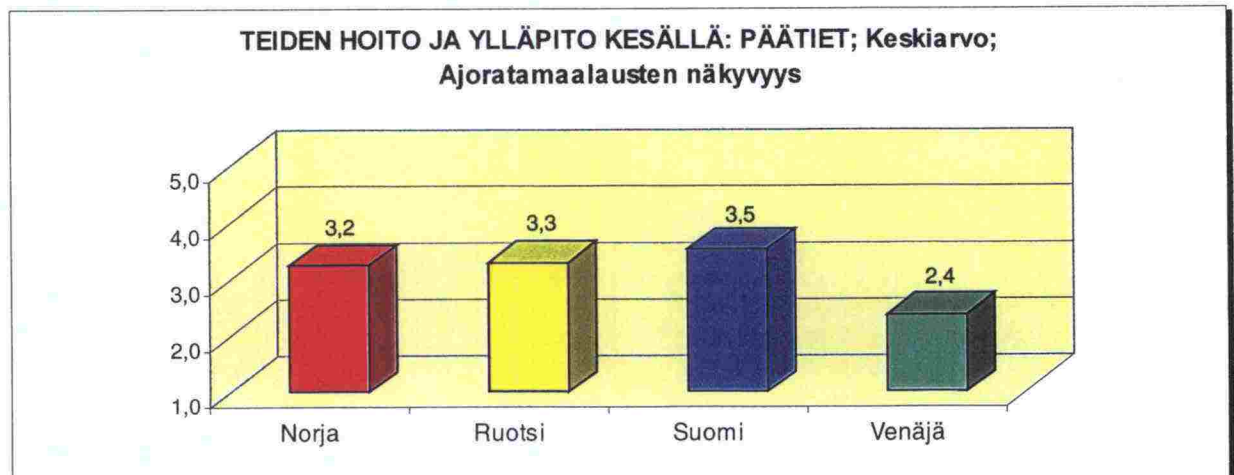
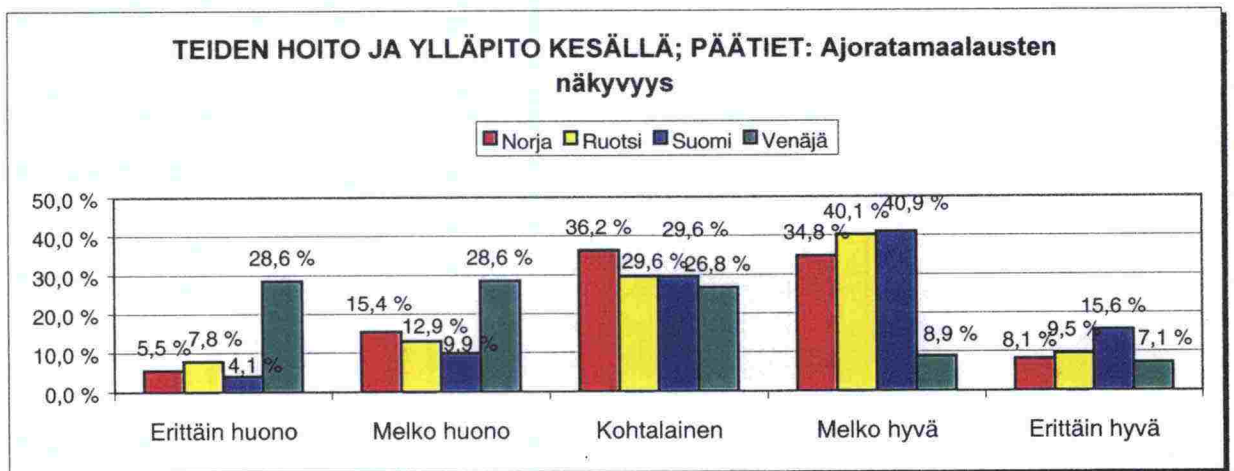
Pohjoisen päätieverkon osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin kohtalaisen hyväksi sekä Suomessa, Ruotsissa että Norjassa. Venäjän osalta tilanne arvioitiin huonohkoksi.

Suomen pohjoisen päätieverkon osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä ajoratamaalausten näkyvyyttä piti runsas puolet tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) vain runsas 10 % tienkäyttäjistä.

Ruotsin pohjoisen päätieverkon osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin kohtalaisen hyväksi. Melko tai erittäin hyvänä ajoratamaalausten näkyvyyttä piti runsas puolet tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) vain runsas 10 % tienkäyttäjistä.

Myös Norjan osalta ajoratamaalausten näkyvyyteen oltiin kohtalaisen tyytyväisiä. Hyvänä ajoratamaalausten näkyvyyttä piti yhteensä 43 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 36 % ja huonona 21 % tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta enemmistö eli lähes 60 % tienkäyttäjistä piti ajoratamaalausten näkyvyyttä päätieverkolla huonona.



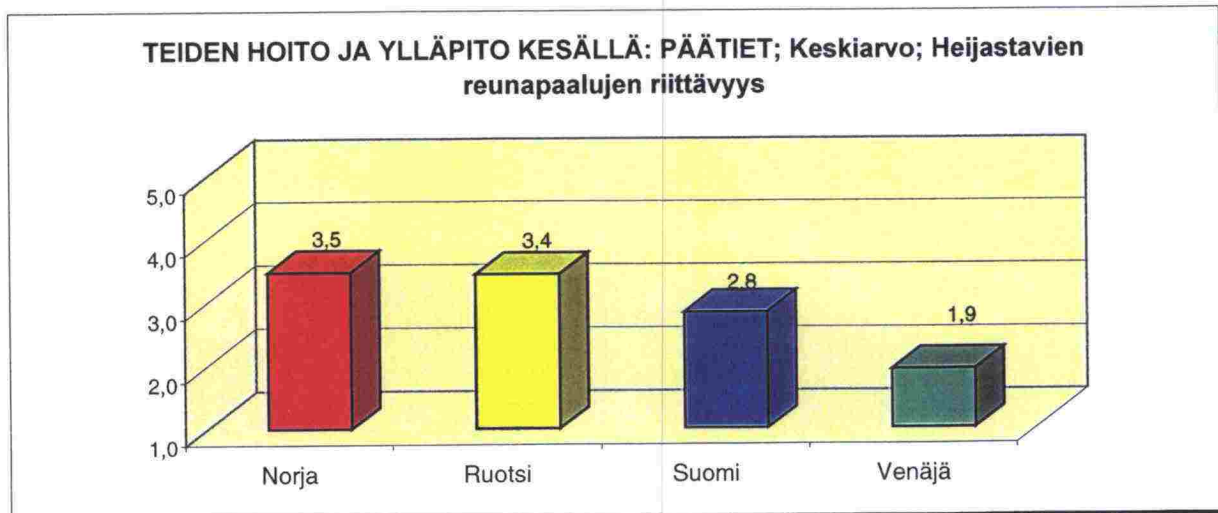
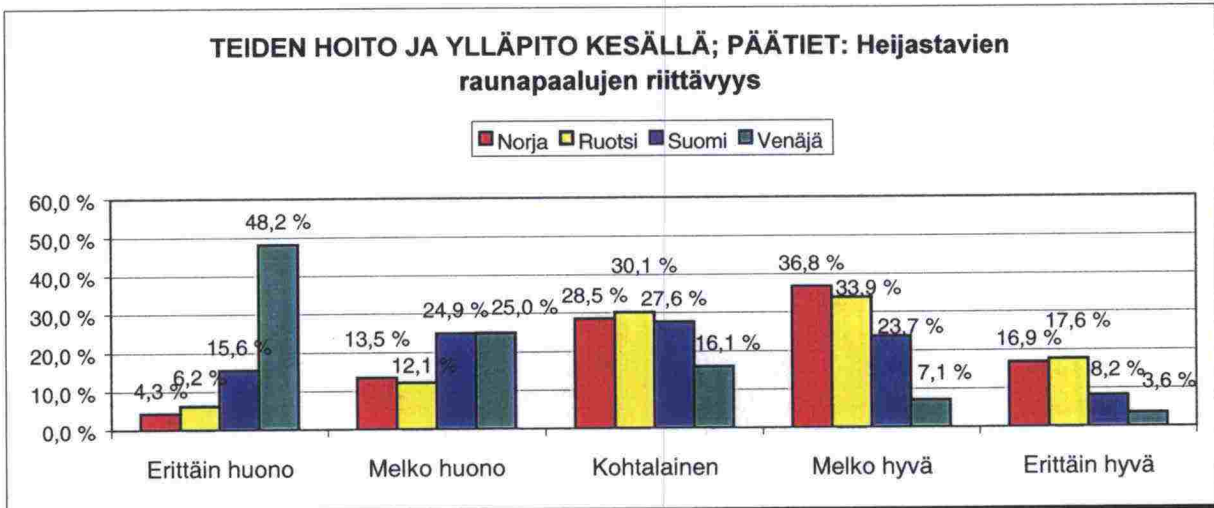
2.1.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys päätieverkolla

Pohjoisen päätieverkon osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin hyväksi sekä Ruotsissa että Norjassa. Suomessa asia arvioitiin välttäväksi. Venäjän osalta tilanne arvioitiin huonoksi.

Ruotsin ja Norjan pohjoisen päätieverkon osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin varsin hyväksi. Molemmissa maissa heijastavien reunapaalujen riittävyyttä piti melko tai erittäin hyvänä runsas puolet tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) vajaa viidennes tienkäyttäjistä.

Suomen pohjoisen päätieverkon osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin välttäväksi. Melko tai erittäin hyvänä heijastavien reunapaalujen riittävyyttä piti kolmannes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) noin 40 % tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta selvä enemmistö eli kolme neljästä tienkäyttäjistä piti heijastavien reunapaalujen riittävyyttä päätieverkolla huonona.

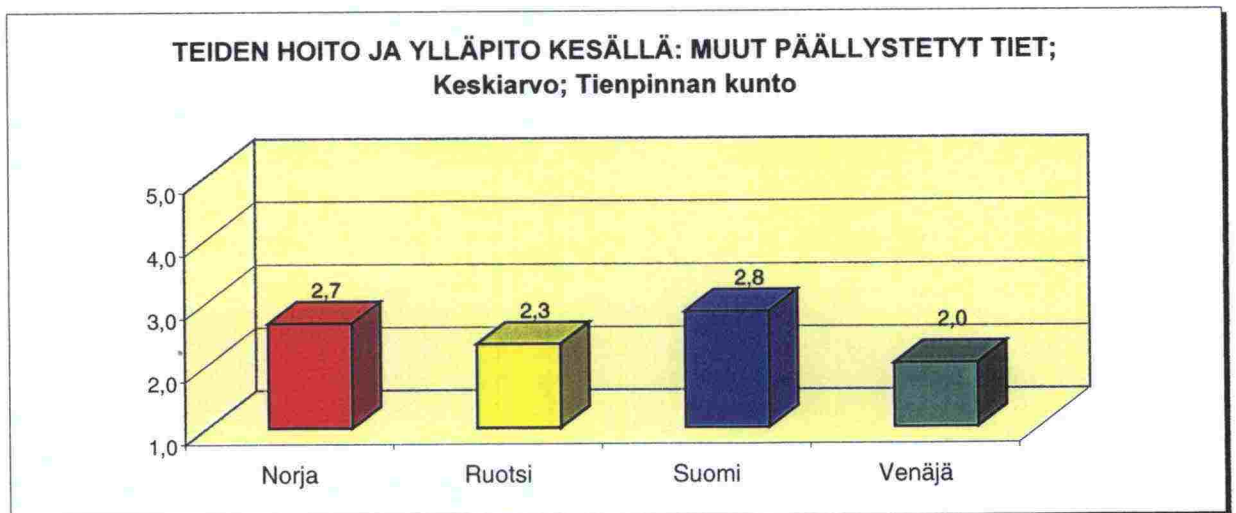
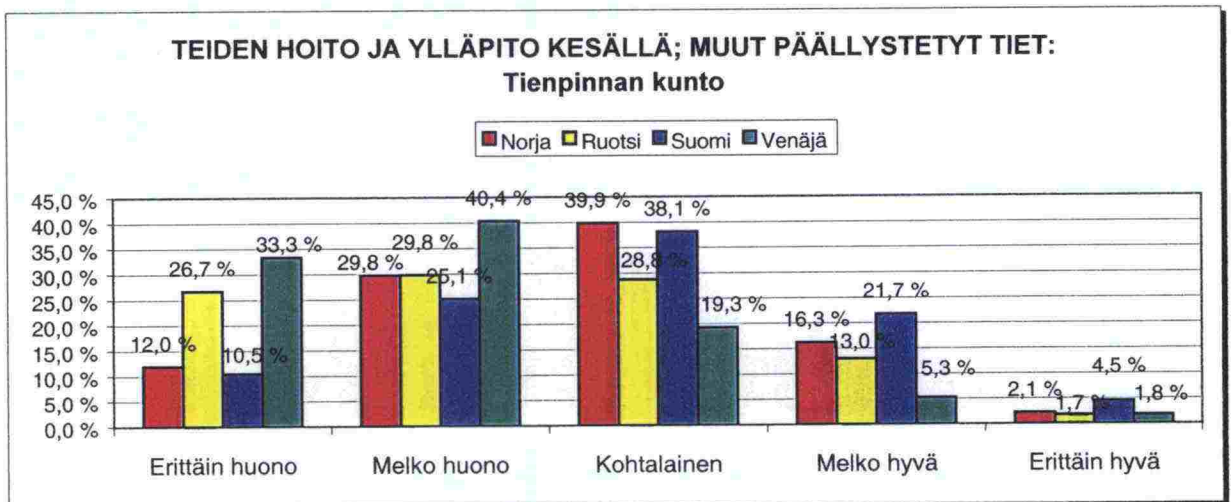


2.2 Muiden päällystettyjen teiden hoito ja ylläpito kesällä

2.2.1 Tienpinnan kunto muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta tienpinnan kunto arvioitiin Suomessa kohtalaiseksi. Melko tai erittäin hyvänä tienpinnan kuntoa piti neljännnes tienkäyttäjistä, kohtalaisena lähes 40 % ja huonona (melko tai erittäin huonona) reilu kolmannes tienkäyttäjistä.

Norjan osalta tilanne oli lähes vastaava kuin Suomessakin. Sen sijaan Ruotsin osalta ja etenkin Venäjän osalta muiden päällystettyjen teiden kuntoa enemmistö tienkäyttäjistä piti huonona.

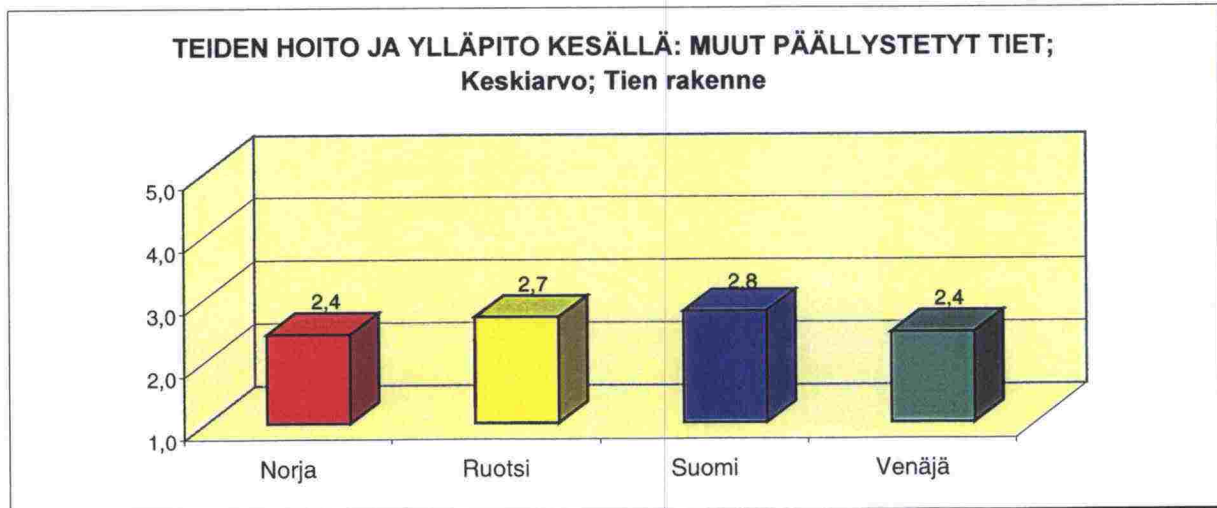
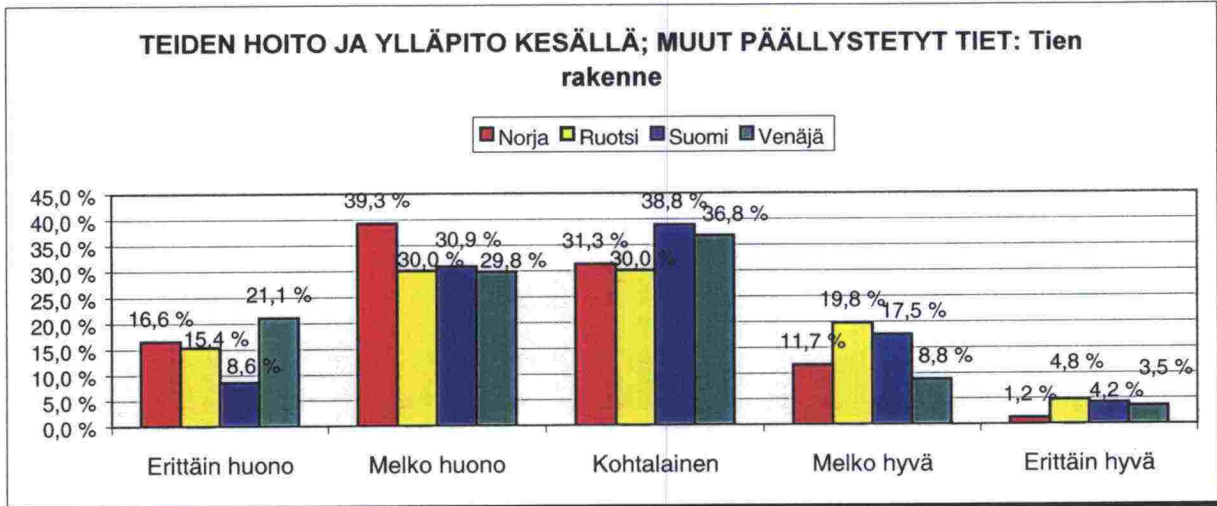


2.2.2 Tien rakenne muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta tien rakenne (leveys, ohitusmahdollisuudet jne.) pohjoisessa Suomessa arvioitiin kohtalaiseksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti runsas viidennes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) lähes 40 % tienkäyttäjistä.

Ruotsin pohjoisen tieverkon osalta muiden päällystettyjen teiden rakenne arvioitiin niinikään kohtalaiseksi. Melko tai erittäin hyvänä tien rakennetta piti neljännnes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) 45 % tienkäyttäjistä.

Norjan ja Venäjän osalta muiden päällystettyjen teiden rakenne arvioitiin huonohkoksi.

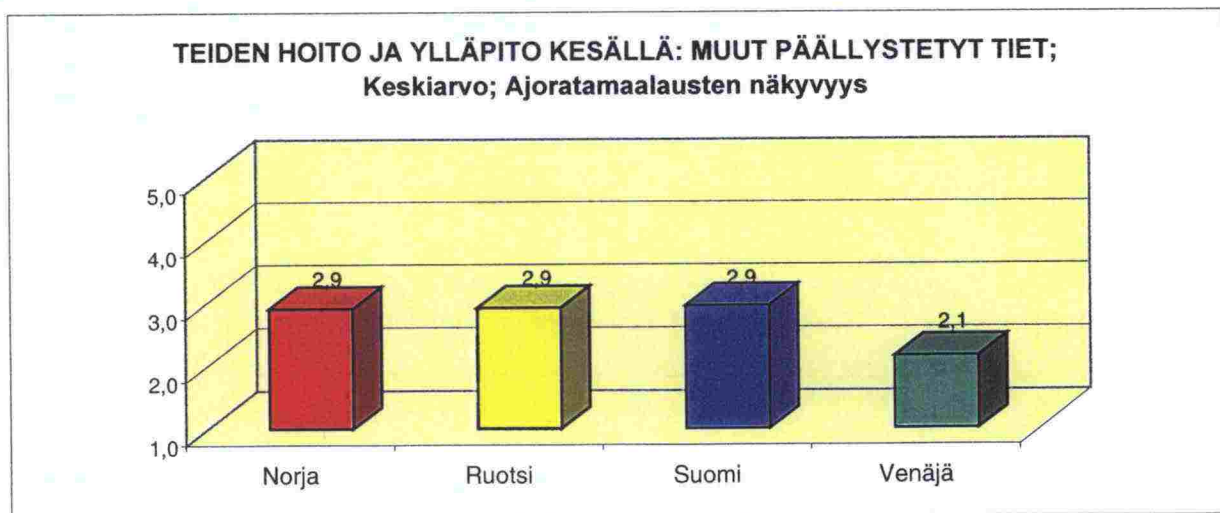
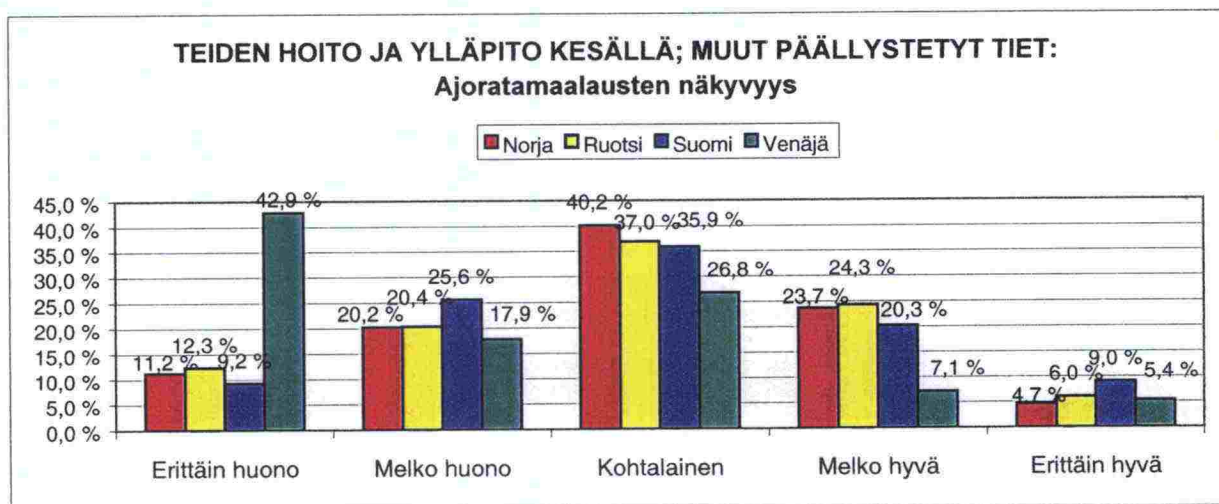


2.2.3 Ajoratamaalausten näkyvyys muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta ajoratamaalausten näkyvyys arvioitiin kohtalaiseksi sekä Suomessa, Ruotsissa että Norjassa. Venäjän osalta tilanne arvioitiin huonohkoksi.

Maakohtaiset erot Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä olivat varsin pieniä arvioitaessa ajoratamaalausten näkyvyyttä muilla päällystetyillä teillä. Kolmannes tienkäyttäjistä piti näkyvyyttä huonona, reilu kolmannes kohtalaisena ja vajaa kolmannes hyvänä.

Sen sijaan Venäjän osalta enemmistö eli 60 % tienkäyttäjistä piti ajoratamaalausten näkyvyyttä muilla päällystetyillä teillä huonona.



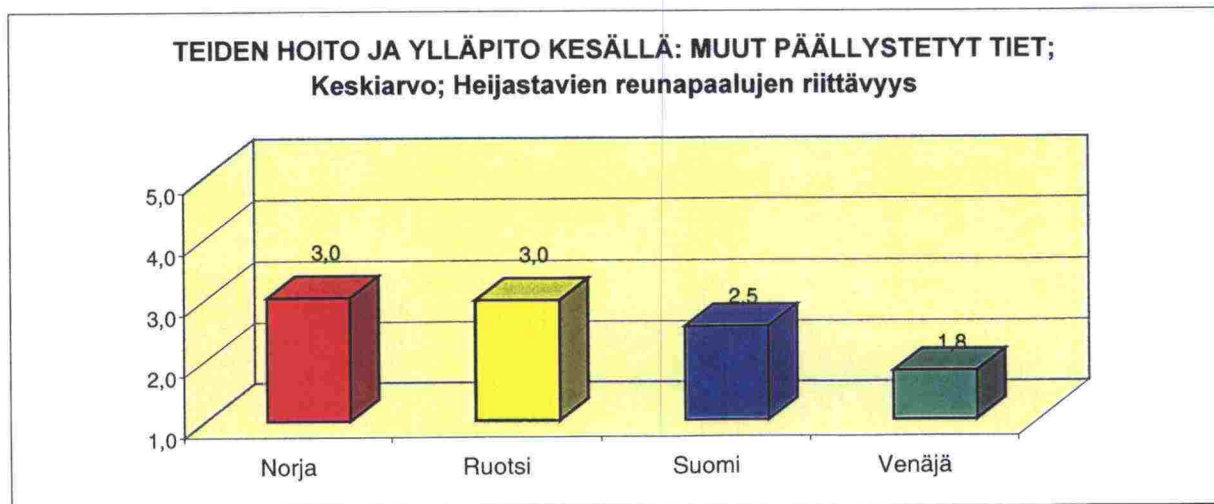
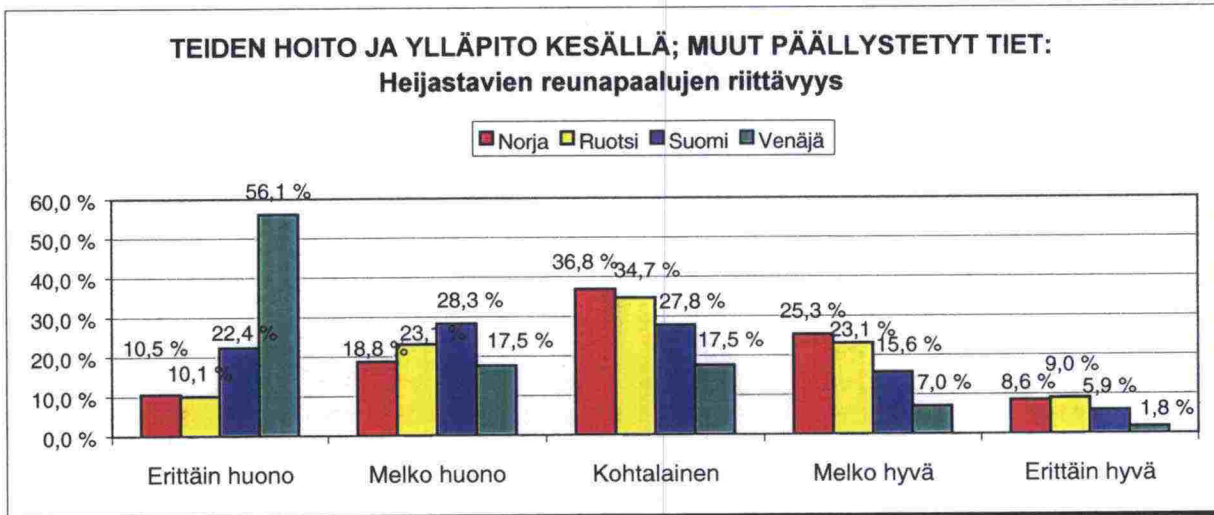
2.2.4 Heijastavien reunapaalujen riittävyys muilla päällystetyillä teillä

Muiden päällystettyjen teiden osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin kohtalaiseksi sekä Ruotsissa että Norjassa. Suomessa asia arvioitiin välttäväksi. Venäjän osalta tilanne arvioitiin huonoksi.

Ruotsin ja Norjan muiden päällystettyjen teiden osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin kohtalaiseksi. Molemmissa maissa heijastavien reunapaalujen riittävyttä piti melko tai erittäin hyvänä kolmannes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) vajaa kolmannes tienkäyttäjistä.

Suomen muiden päällystettyjen teiden osalta heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin välttäväksi. Melko tai erittäin hyvänä heijastavien reunapaalujen riittävyttä piti viidennes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) puolet tienkäyttäjistä.

Venäjän osalta selvä enemmistö eli kolme neljästä tienkäyttäjistä piti heijastavien reunapaalujen riittävyttä muilla päällystetyillä teillä huonona.



2.3 Sorateiden hoito ja ylläpito kesällä

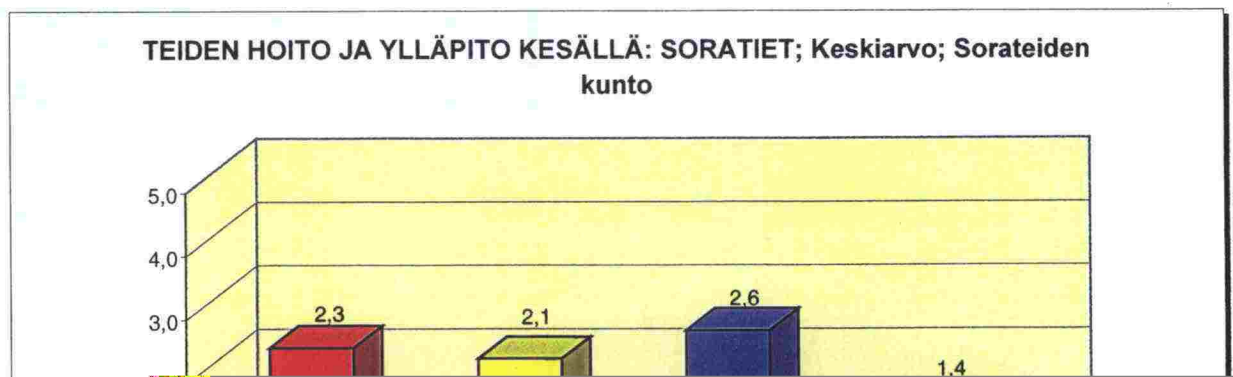
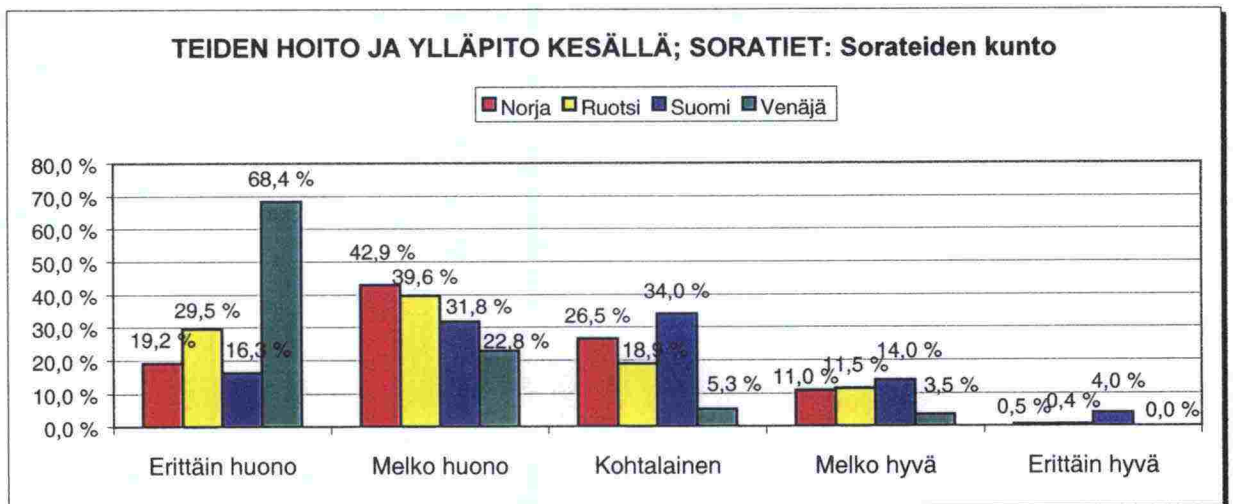
2.3.1 Sorateiden kunto

Sorateiden kunto ei saanut juurikaan kiitosta ainoassakaan tutkimuksen kohdemaisista. Tyytyväisimpiä tienkäyttäjät olivat pohjoisen sorateiden kuntoon Suomessa, joskin täälläkin arviot sorateiden kunnosta olivat melko kielteisiä.

Suomen osalta sorateiden kunto arvioitiin välttäväksi. Melko tai erittäin hyvänä sorateiden kuntoa piti vajaa viidennes tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) lähes puolet tienkäyttäjistä.

Norjan osalta sorateiden kunto arvioitiin huonohkoksi. Melko tai erittäin hyvänä sorateiden kuntoa piti noin kymmenesosa tienkäyttäjistä ja huonona (melko tai erittäin huonona) reilu 60 % tienkäyttäjistä.

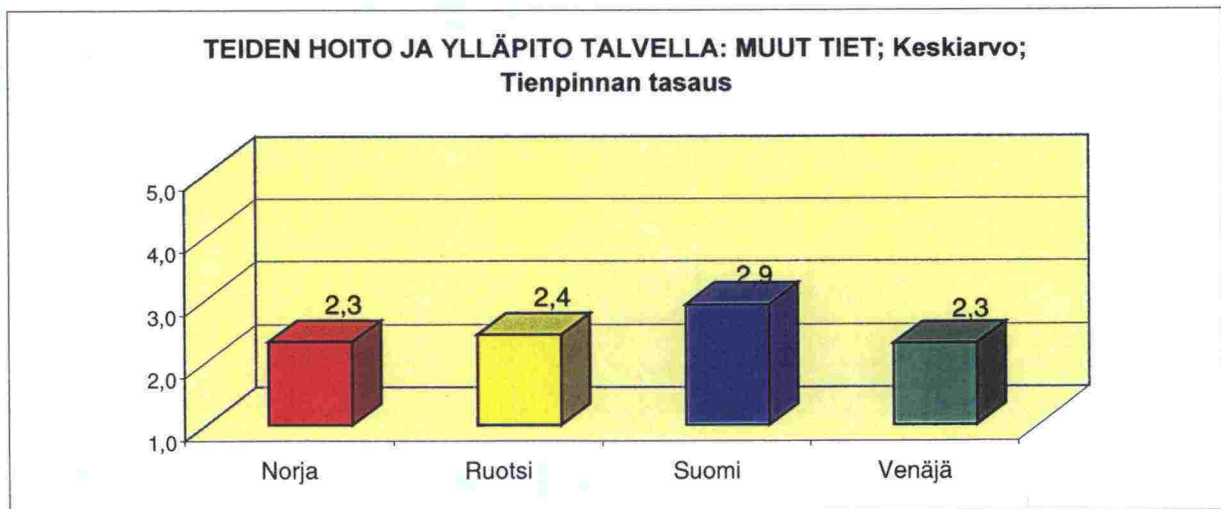
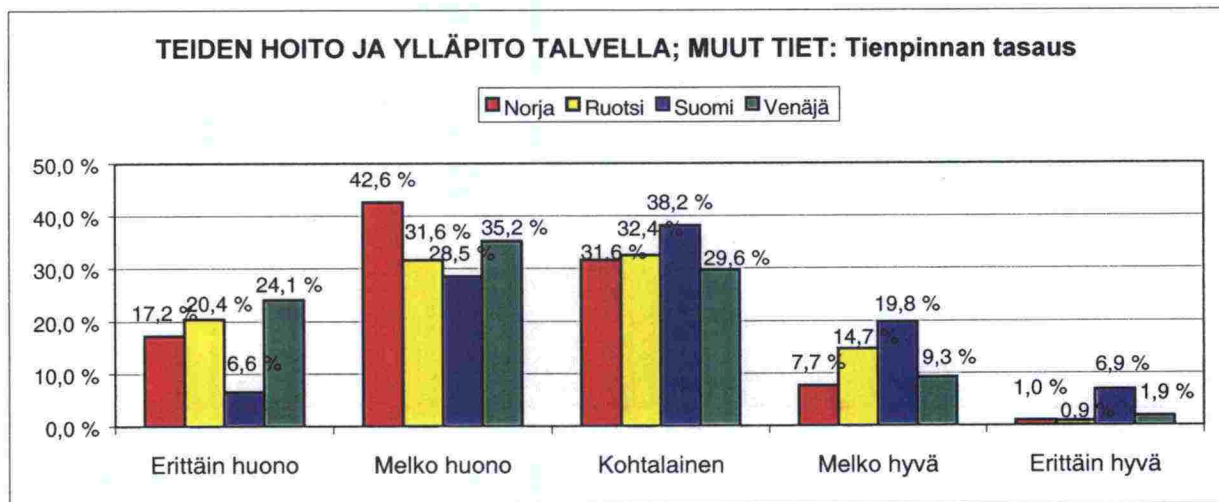
Ruotsin sorateiden osalta tienpinnan kunto arvioitiin melko huonoksi ja Venäjän osalta erittäin huonoksi.



3.2.2 Tienpinnan tasaus

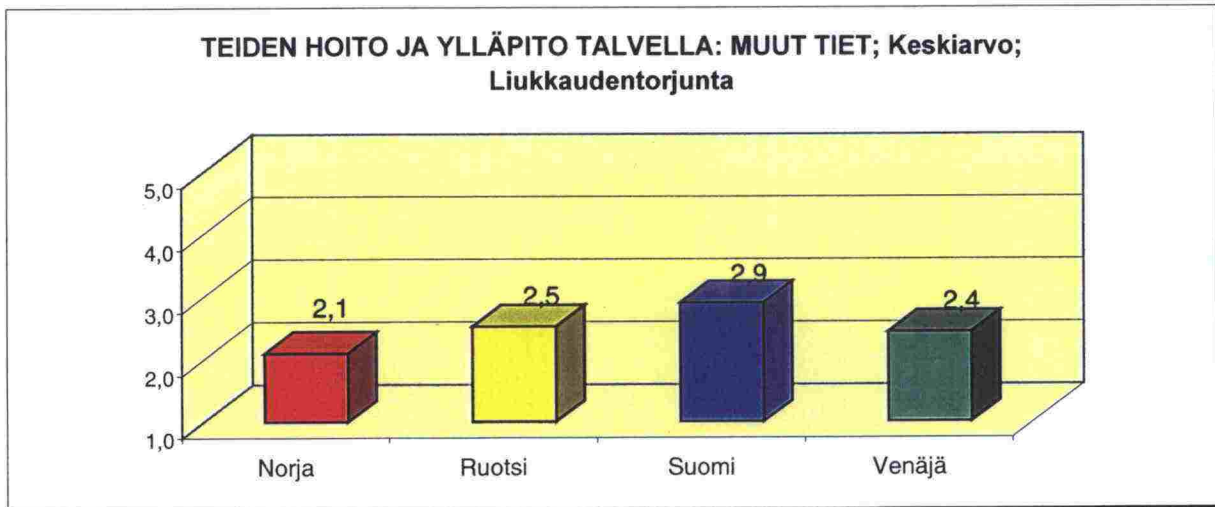
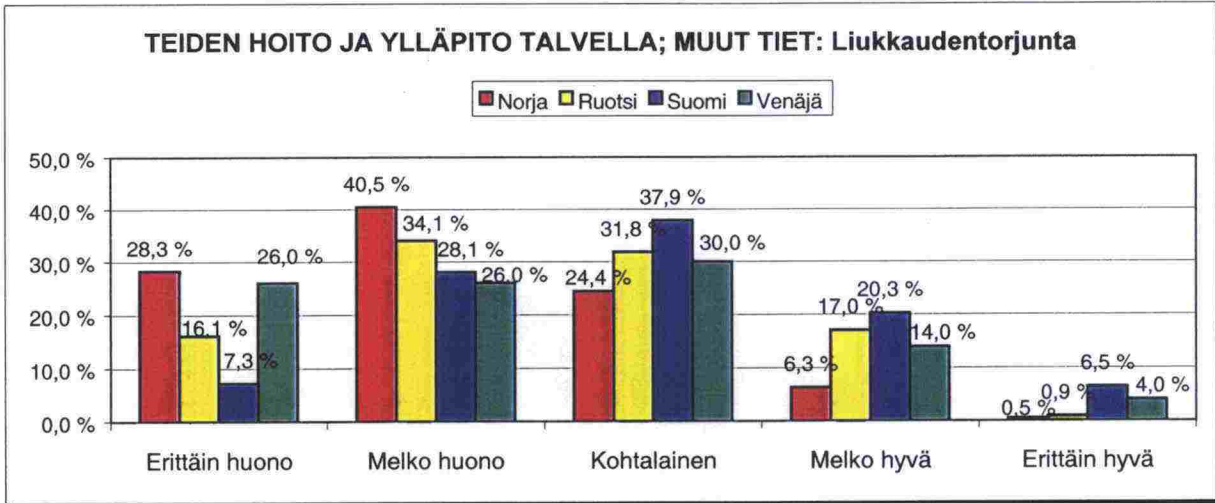
Tienpinnan tasauksen suhteen trendi noudattelee varsin hyvin edellisen kohdan lumen auruksessa havaittua eli taso laskee selvästi verrattuna päätieverkon palvelutasoon.

Suomessa tienpinnan tasaaminen päätieverkon ulkopuolella hoidetaan tienkäyttäjien mielestä kohtalaisesti, mutta muissa kohdemaissa tienpinnan tasaaminen on melko huonoissa kantimissa. Ruotsin osalta nykytilannetta pitää huonona 52 % tienkäyttäjistä, Norjan ja Venäjän osalta nykytilannetta pitää huonona noin 60 % tienkäyttäjistä.



3.2.3 Liukkaudentorjunta

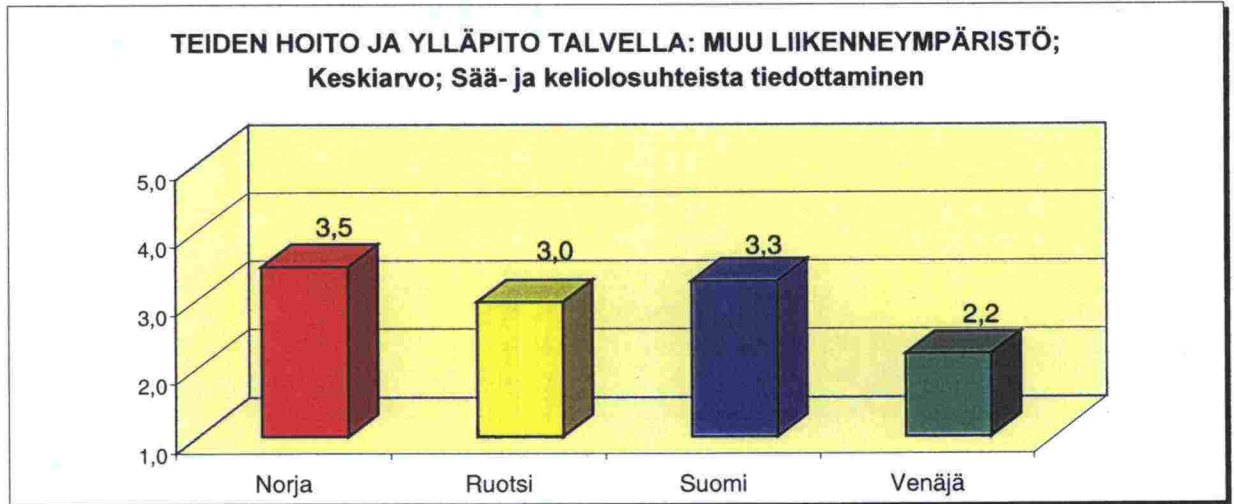
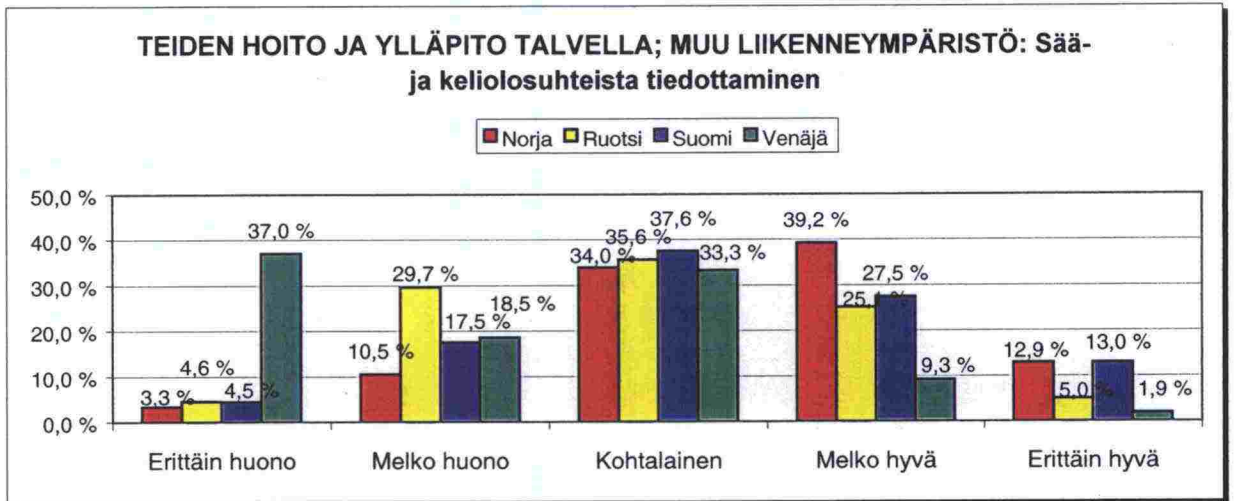
Liukkaudentorjunta noudattelee niinkään samaa trendiä eli päätieverkon ulkopuolisella tieverkolla liukkaudentorjunta on Suomessa hoidettu kohtalaisesti ja muissa kohdemaissa nykytilanne on selkeästi heikompi. Ruotsin osalta nykytilannetta pitää huonona 50 % tienkäyttäjistä, Venäjän osalta nykytilannetta pitää huonona 52 % tienkäyttäjistä ja Norjan osalta peräti 69 % pitää nykytilannetta huonona.



3.3 Muu liikenneympäristö

3.3.1 Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen

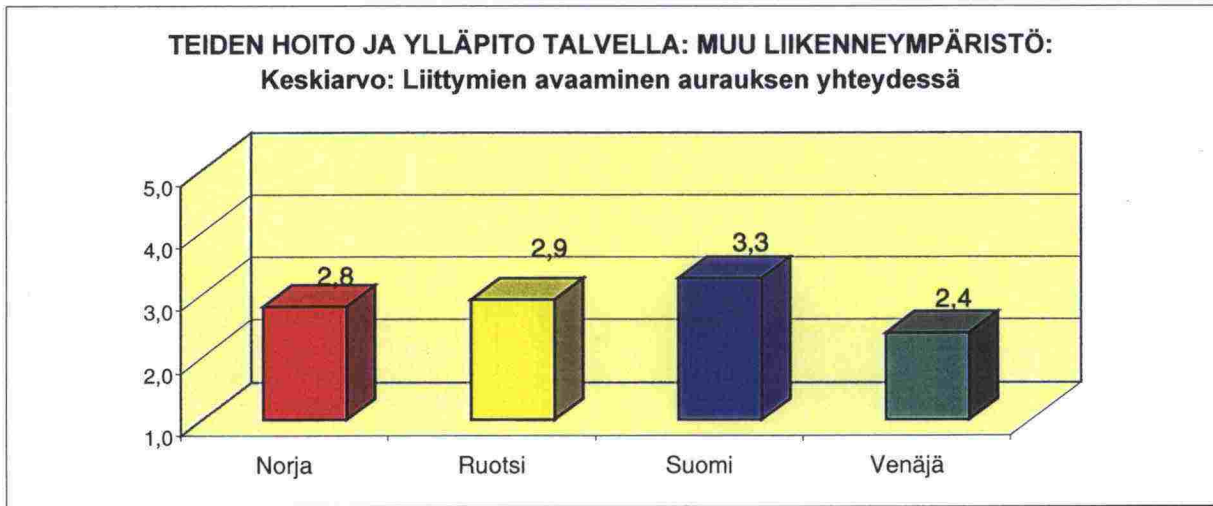
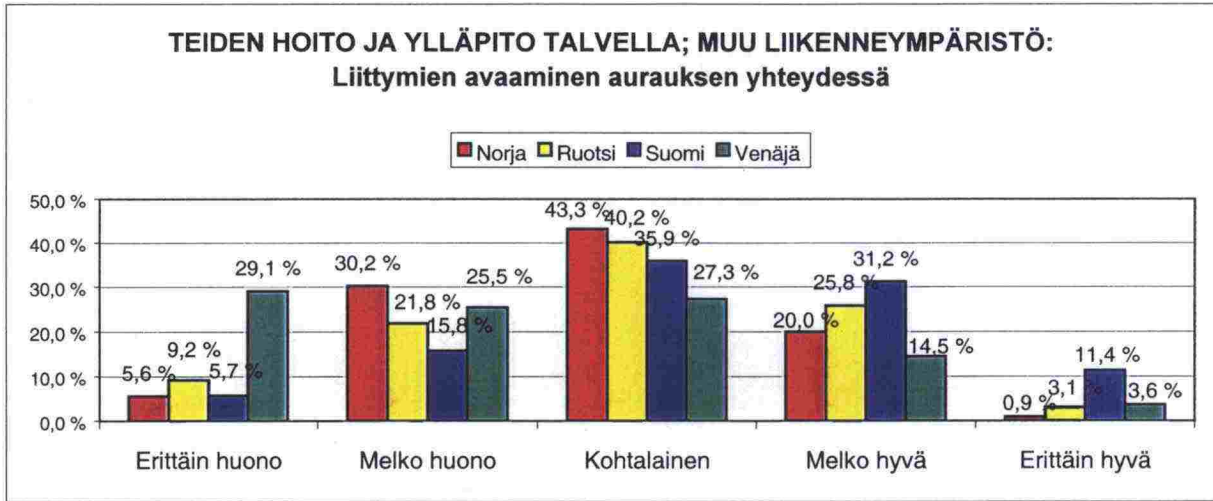
Sää- ja keliolosuhteista tiedottaminen sujuu kohtalaisen hyvin Norjassa, Suomessa ja Ruotsissa, mutta Venäjän osalta tiedottamisen tasoa pidetään huonona.



3.3.2 Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä

Liittymien avaaminen aurauksen yhteydessä on suoritettu hyvin Suomessa, jonka osalta 43 % tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta hyvänä ja 36 % kohtalaisena.

Ruotsissa ja Norjassa liittymien avaus aurauksen yhteydessä hoidetaan kohtalaisesti ja Venäjän tilannetta tienkäyttäjät pitävät huonohkona.

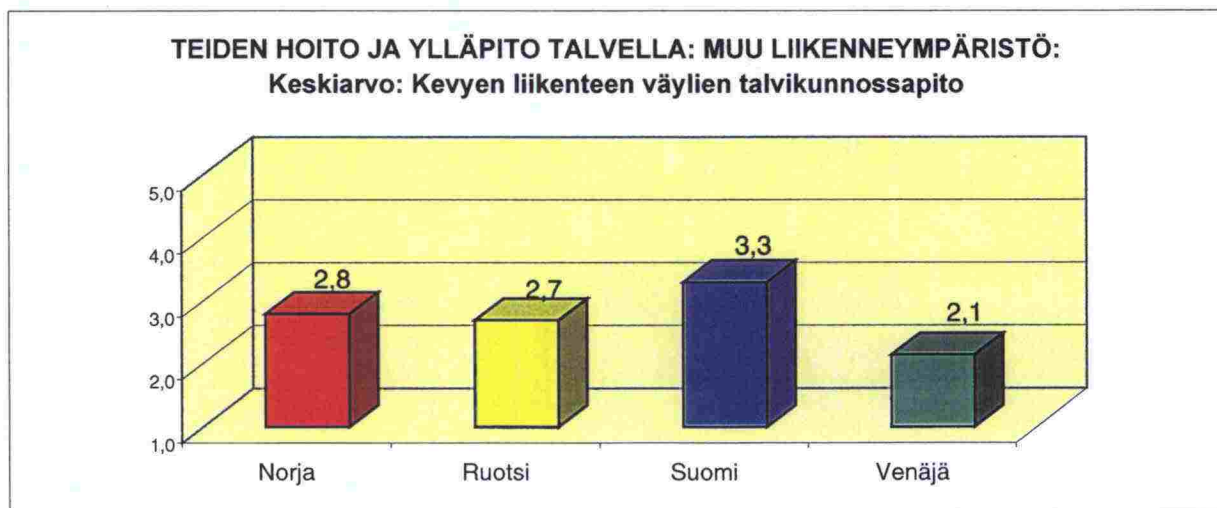
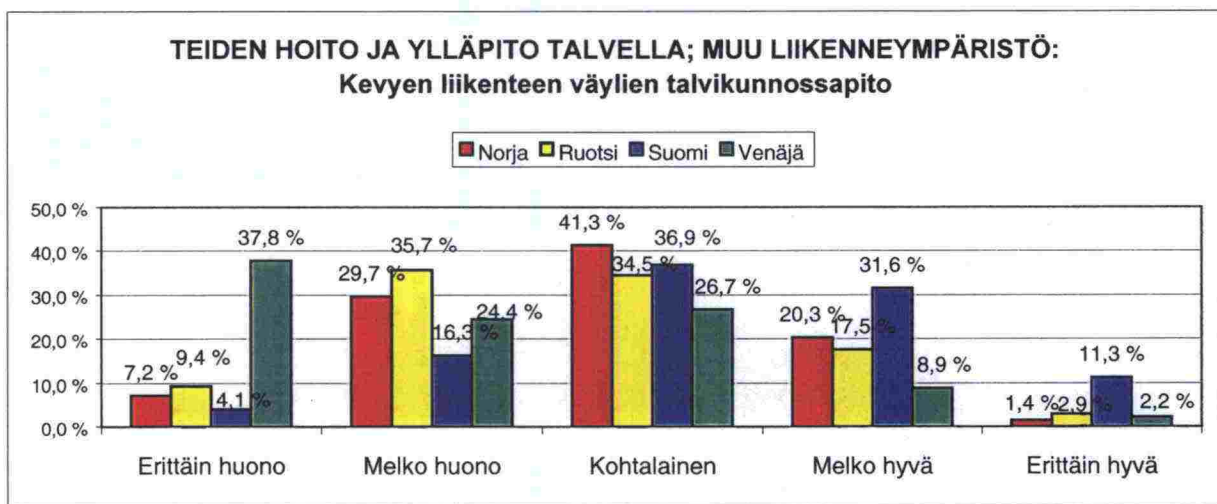


3.3.3 Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito

Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito on kohtalaisen hyvin hoidettu Suomessa eli 43 % tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta hyvänä ja vain viidennes tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta huonona.

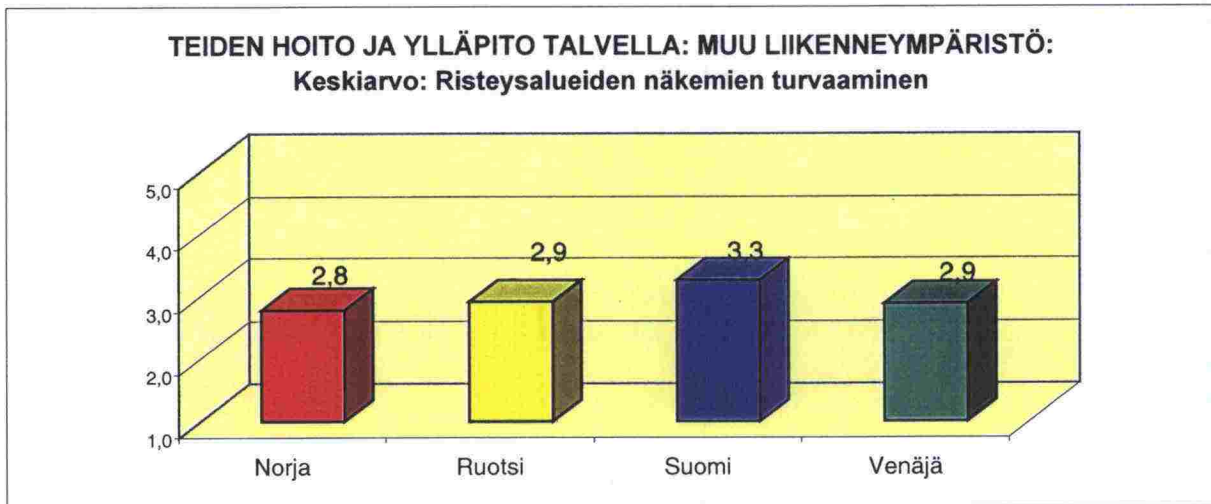
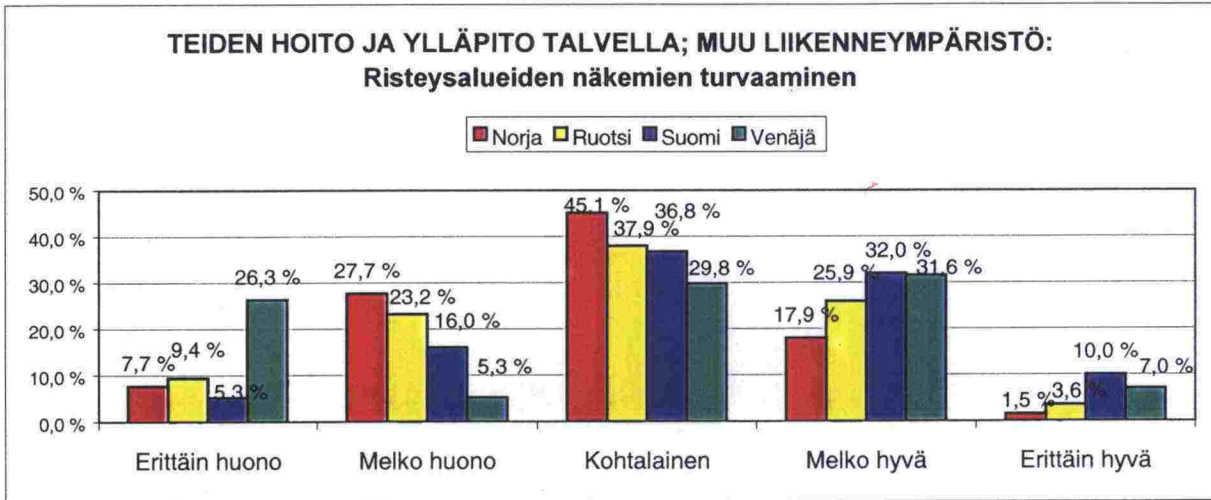
Ruotsin ja Norjan osalta tilanne on välttävä eli molemmissa noin 80 % tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta kohtalaisena tai huonona.

Venäjällä kevyen liikenteen väylien talvikunnossapito on hoidettu varsin heikosti eli runsas 60 % tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta huonona.



3.3.4 Risteysalueiden näkemien turvaaminen

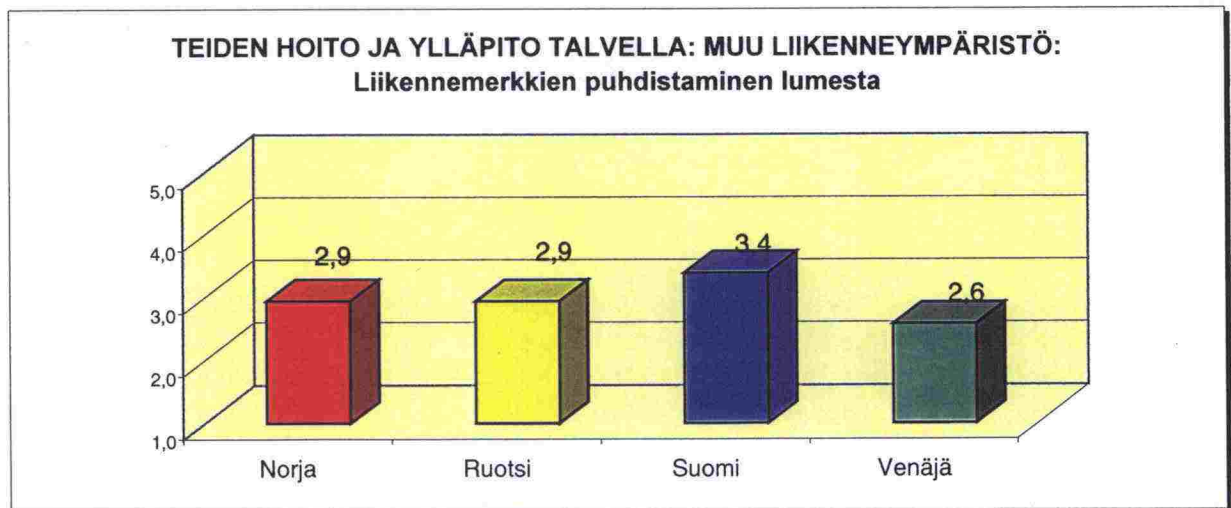
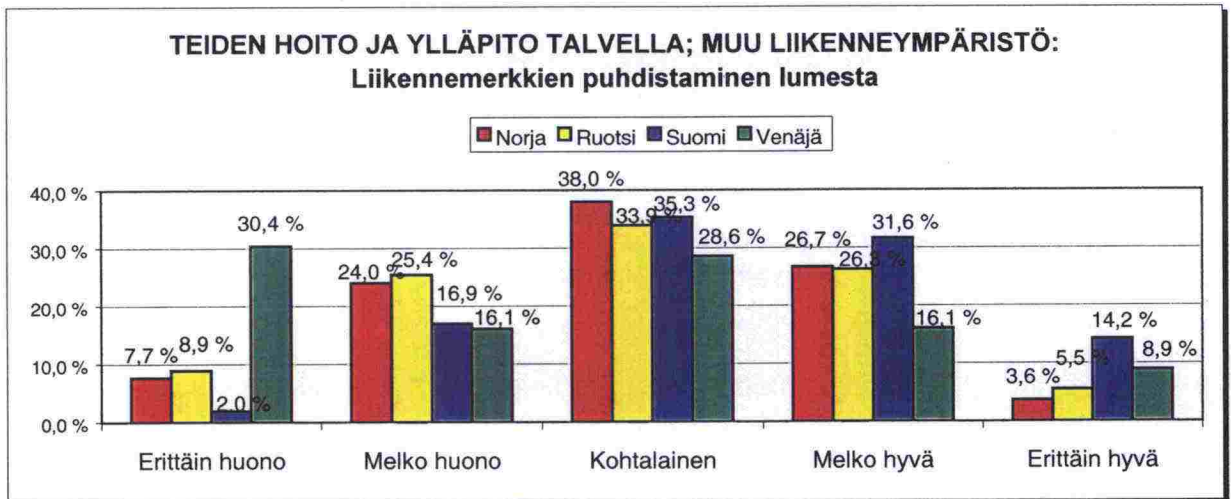
Risteysalueiden näkemien turvaaminen on hoidettu kohtalaisesti kaikissa kohde-
maissa.



3.3.5 Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta

Liikennemerkkien puhdistaminen lumesta on niinkään hoidettu kohtalaisesti Venäjää lukuun ottamatta, jossa nykytilanne on välttävä. Tyytyväisimpiä ollaan Suomen tilanteeseen, jossa 46 % tienkäyttäjistä pitää nykytilannetta hyvänä ja vain 19 % huonona.

Ruotsissa ja Norjassa tyytyväisten ja tyytymättömien osuudet jakoutuivat varsin taiseisesti.



3.4 Kokonaisarvio tieverkon talvikunnossapidolle

Tieverkon talvikunnossapitoa arvioitiin eri osatekijöiden lisäksi myös kokonaisuutena erikseen pääteiden ja muiden teiden osalta. Arviointi suoritettiin yhdeksän portaisella asteikolla, jossa ääripäinä olivat erittäin huono ... erittäin hyvä. Tässäkin arvio koski nimenomaan kunkin maan pohjoista tieverkkoa.

3.4.1 Päätieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena

Päätieverkon talvikunnossapidon tasoa tarkasteltiin myös kokonaisuutena. Maiden väliset erot olivat varsin selkeät eli tienkäyttäjien mielestä päätieverkon talvikunnossapito on parhaiten hoidettu Suomessa, jonka osalta päätieverkon talvikunnossapitoa pitää hyvänä 70 % tienkäyttäjistä. Kohtalaisena Suomen päätieverkon talvikunnossapitoa pitää 23 % tienkäyttäjistä ja huonona vain 7 % tienkäyttäjistä.

Päätieverkon talvikunnossapidon tasoa Ruotsissa pidetään kokonaisuutena melko hyvänä eli hyvänä nykytilannetta pitää 46 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 26 % tienkäyttäjistä ja huonona 28 % tienkäyttäjistä.

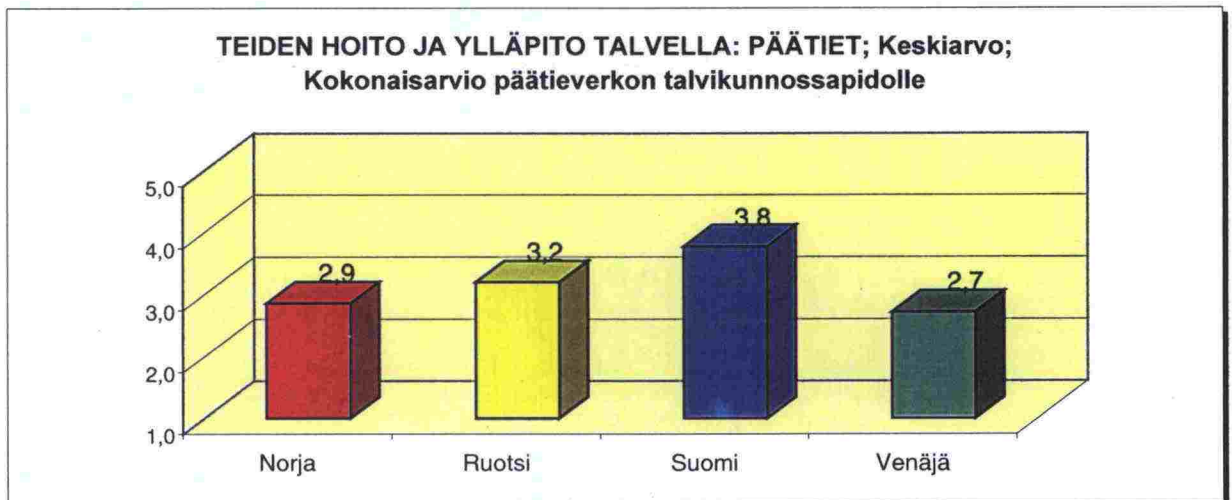
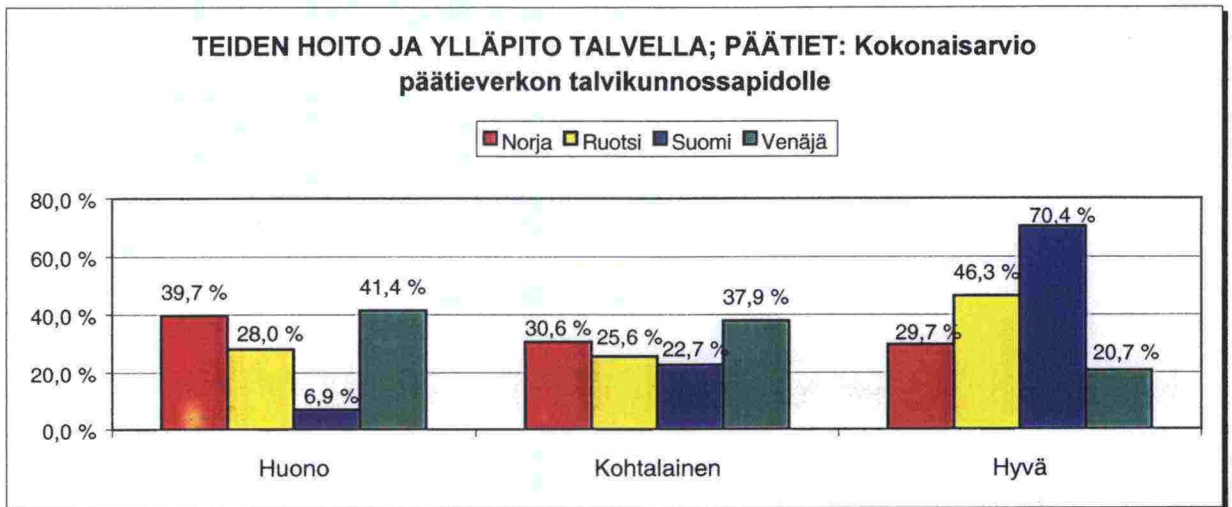
Päätieverkon talvikunnossapidon tasoa Norjassa pidetään kokonaisuutena tyydyttävänä eli hyvänä nykytilannetta pitää 30 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 30 % tienkäyttäjistä ja huonona peräti 40 % tienkäyttäjistä.

Huonoimman kokonaisarvion sai osakseen päätieverkon talvikunnossapidon taso Venäjällä, jossa nykytilannetta pitää hyvänä 21 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 38 % tienkäyttäjistä ja huonona peräti 41 % tienkäyttäjistä.

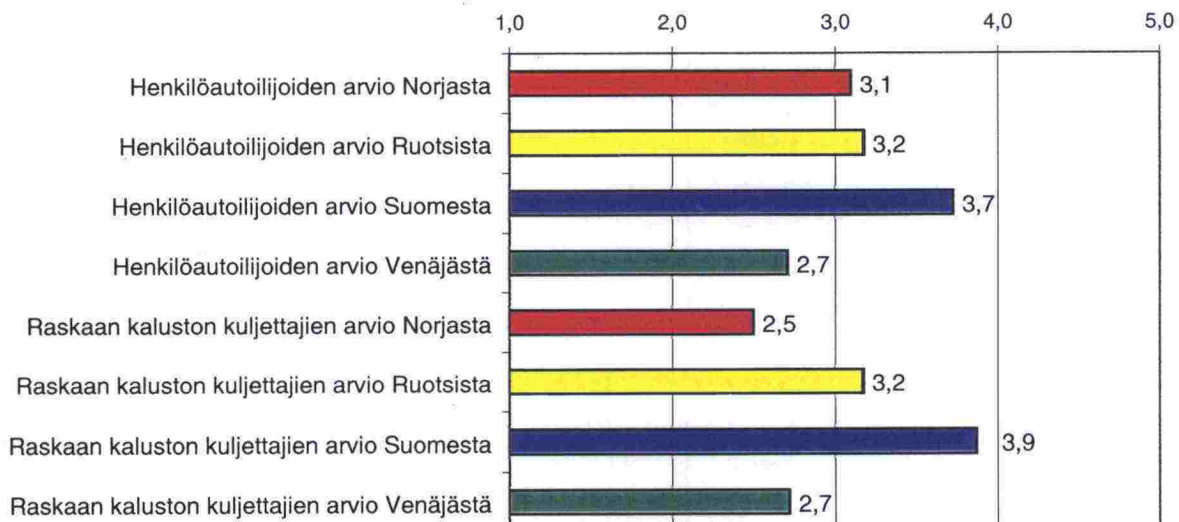
Erot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken olivat kokonaisuutena varsin pieniä pääteiden talvikunnossapidon osalta lukuun ottamatta Norjaa, jossa raskaan kaluston kuljettajat olivat selvästi kriittisempiä nykytilanteeseen kuin henkilöautoilijat.

Verrattaessa maakohtaisia kokonaisarvioita vastaajan kansallisuuden suhteen, ovat erot hyvin samankaltaisia kuin kesäkunnossapidonkin osalta. Norjan päätieverkon talvikunnossapidon taso arvioidaan varsin tasaisesti suomalaisten, norjalaisten ja ruotsalaisten välillä, mutta Ruotsin päätieverkon osalta erot ovat suurempia. Suomalaiset ja ruotsalaiset arvioivat Pohjois-Ruotsin päätieverkon talvikunnossapitoa kohtalaiseksi, kun taas norjalaiset pitivät sitä varsin hyvänä.

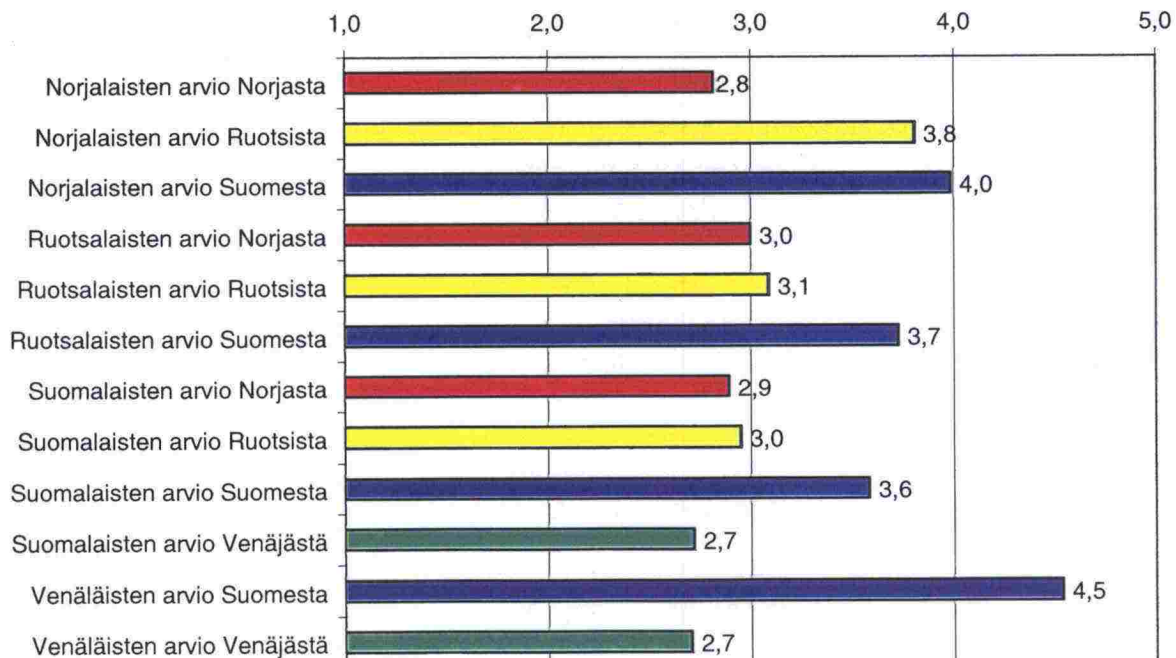
Suomen pohjoisen päätieverkon osalta esiintyi myös näkemuseroja eri maiden kansalaisten kesken, mutta kuitenkin kokonaisuutena kunkin maan kansalaiset pitivät Suomen päätieverkon talvikunnossapidon tasoa parempana kuin muissa tutkimusmaissa. Suomalaiset itse olivat kaikkein kriittisimpiä talvikunnossapidon tason suhteen ja esim. venäläiset pitivät Pohjois-Suomen päätieverkkoa erinomaisena.



**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA: Keskiarvo; Kokonaisarvio
päätieverkon talvikunnossapidolle**



**TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA: Kokonaisarvio päätieverkon
talvikunnossapidosta vastaajan kansalaisuuden mukaan**



3.4.2 Muun tieverkon talvikunnossapito kokonaisuutena

Myös muun tieverkon talvikunnossapidon tasoa tarkasteltiin kokonaisuutena. Maiden väliset erot jopa kasvoivat Suomen ja muiden kohdemaiden välillä. Talvikunnossapito on parhaiten hoidettu Suomessa, jonka osalta muun tieverkon talvikunnossapitoa pitää hyvänä 46 % tienkäyttäjistä. Kohtalaisena Suomen päätieverkon talvikunnossapitoa pitää 28 % tienkäyttäjistä ja huonona 26 % tienkäyttäjistä.

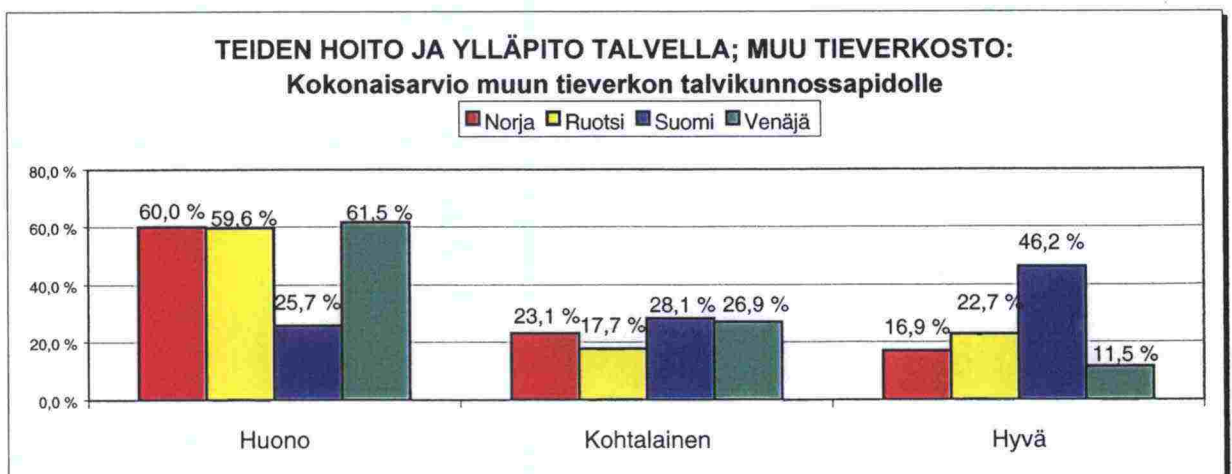
Muun kuin päätieverkon talvikunnossapidon tasoa Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä pidetään kokonaisuutena välttävänä. Ruotsissa muun kuin päätieverkon talvikunnossapidon tasoa pitää hyvänä 23 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 18 % tienkäyttäjistä ja huonona 60 % tienkäyttäjistä.

Norjassa muun kuin päätieverkon talvikunnossapidon tasoa pitää hyvänä 17 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 23 % tienkäyttäjistä ja huonona 60 % tienkäyttäjistä.

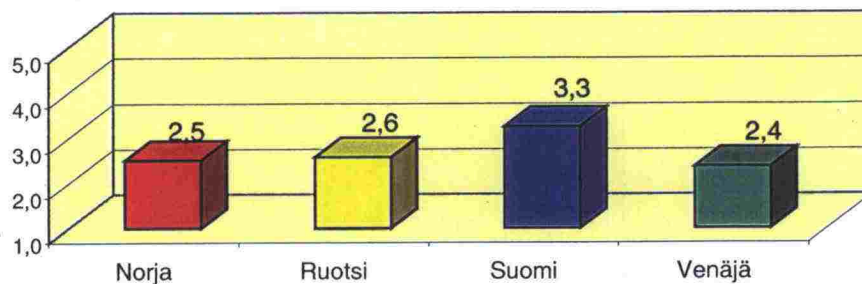
Huonoimman kokonaisarvion sai osakseen muun tieverkon talvikunnossapidon taso Venäjällä, jossa nykytilannetta pitää hyvänä 11 % tienkäyttäjistä, kohtalaisena 27 % tienkäyttäjistä ja huonona peräti 62 % tienkäyttäjistä.

Tässäkin näkemuserot henkilöautoilijoiden ja raskaan kaluston kuljettajien kesken olivat kokonaisuutena pienehköjä lukuun ottamatta Norjaa, jossa raskaan kaluston kuljettajat olivat selvästi kriittisempiä nykytilanteeseen kuin henkilöautoilijat.

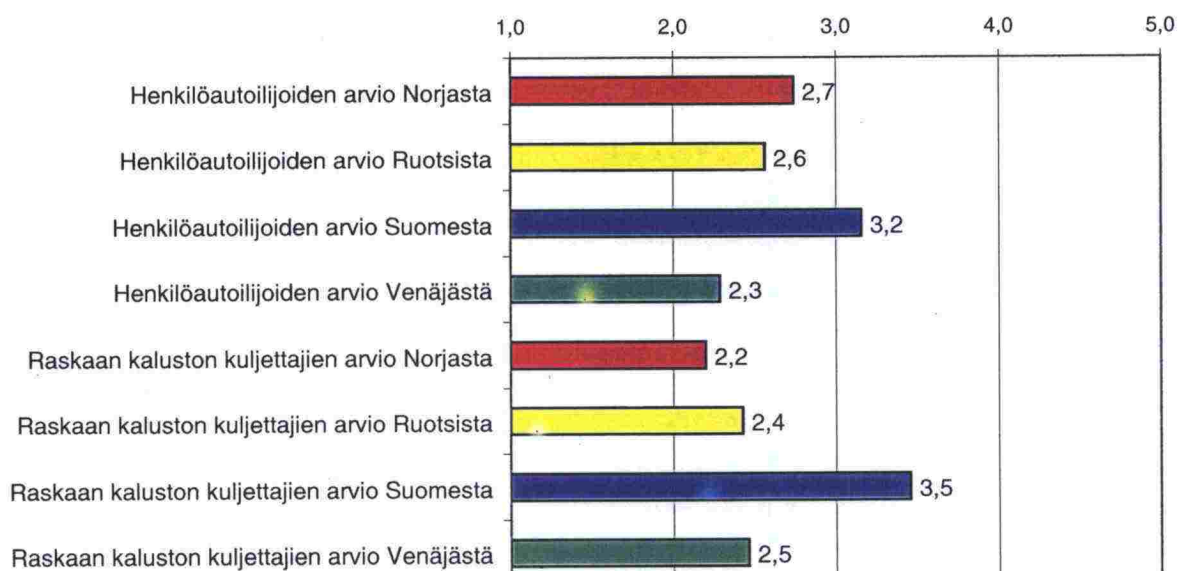
Verrattaessa maakohtaisia kokonaisarvioita vastaajan kansallisuuden suhteen, ovat erot hyvin paljon saman suuntaisia kuin arvioitaessa päätieverkkoa. Norjan osalta muiden kuin pääteiden talvikunnossapito arvioidaan tässäkin varsin tasaisesti suomalaisten, norjalaisten ja ruotsalaisten välillä, mutta Ruotsin päätieverkon osalta erot ovat varsin huomattavia. Tässäkin kriittisimpiä olivat ruotsalaiset itse eli heistä peräti 75 % piti muiden kuin pääteiden talvikunnossapidon tasoa huonona ja vain yksi kymmenestä arvioi tilanteen hyväksi. Parhaat arviot Pohjois-Ruotsin tasosta antoivat norjalaiset, joista 61 % piti nykytilannetta hyvänä. Suomen osalta on tässäkin mielenkiintoista huomata, että suomalaiset itse olivat kaikkein kriittisimpiä talvikunnossapidon tason suhteen.

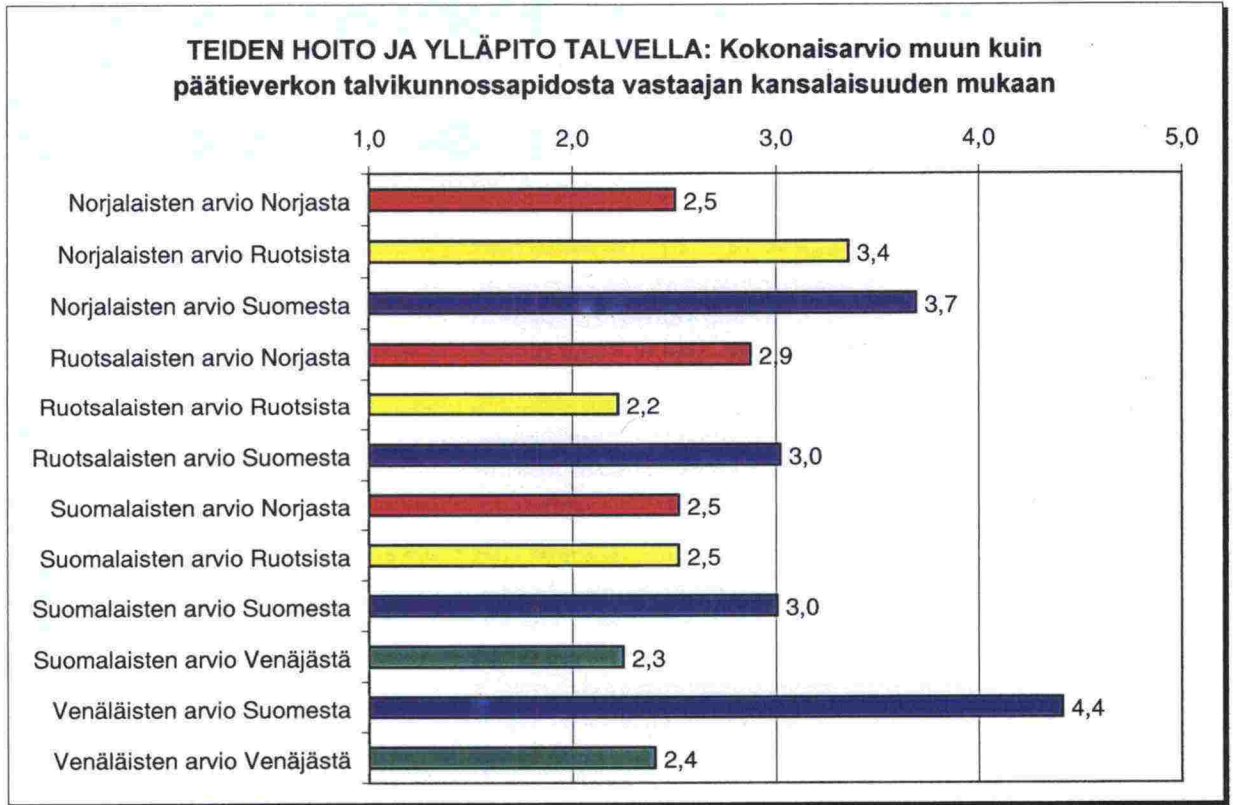


TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA: MUU TIEVERKOSTO: Keskiarvo; Kokonaisarvio muun tieverkon talvikunnossapidolle



TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA: Keskiarvo; Kokonaisarvio muun tieverkon talvikunnossapidolle





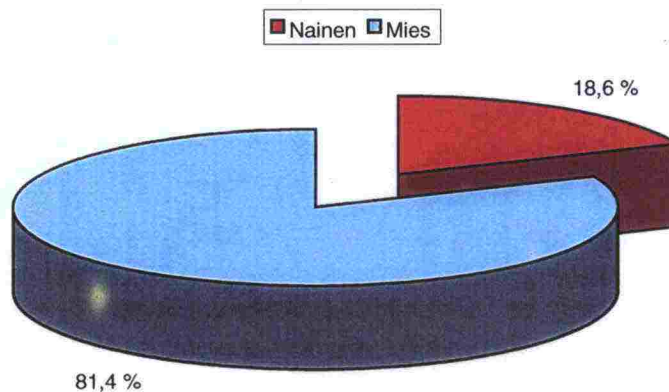
3.5. Talvitutkimuksen taustatiedot

Myös talvitutkimuksessa miehet olivat selvänä enemmistönä vastaajien keskuudessa eli miesten osuus oli 81 % vastaajista. Ikäjakaumaltaan otos noudattelee normaalijakaumaa, joskin työikäisen väestön osuus on painottunut otoksessa. Vastaajien keskiikä oli 42 vuotta.

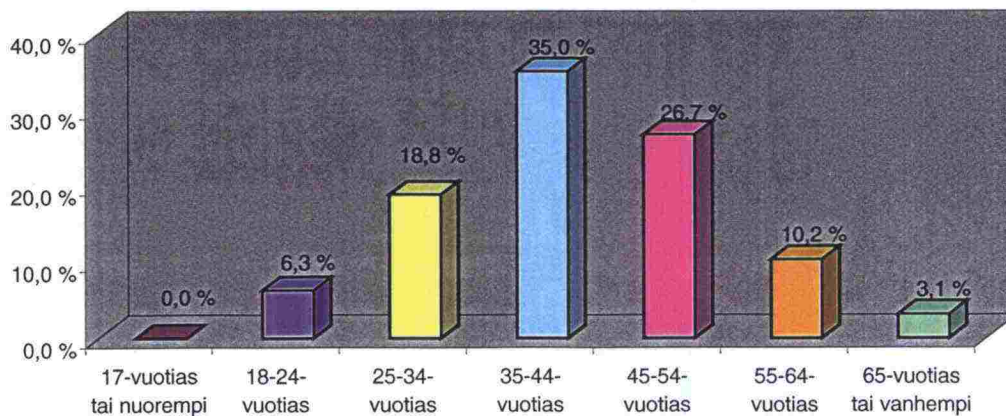
Kansalaisuuden osalta suurimpana yksittäisenä ryhmänä olivat suomalaiset, joita oli otoksessa 46 %. Norjalaisia otoksessa oli 26 % ja ruotsalaisia 19 %. Venäläisten osuus oli 8 % kyselyyn vastanneista.

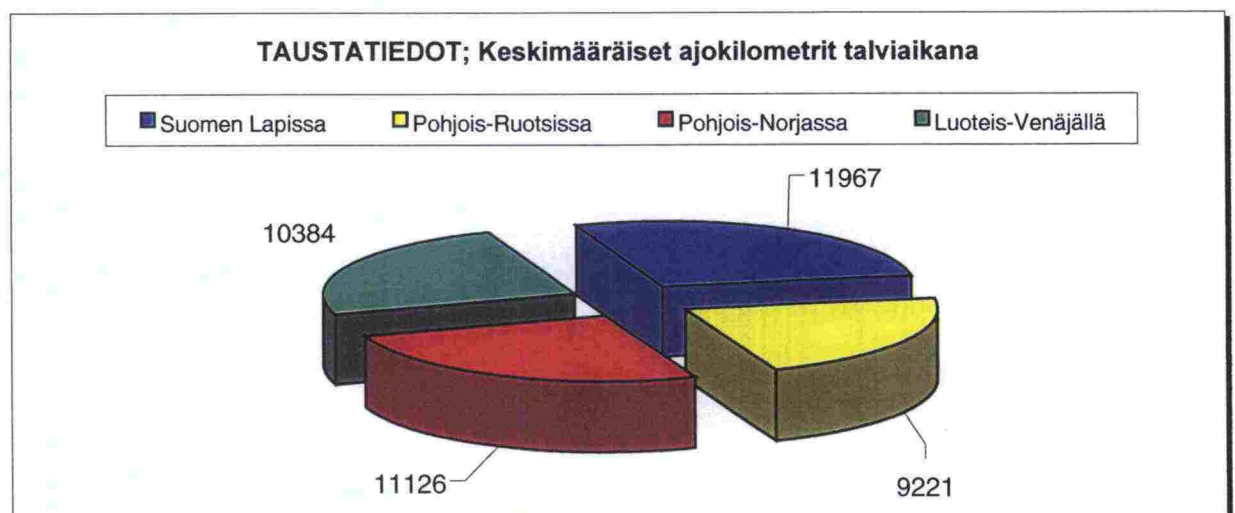
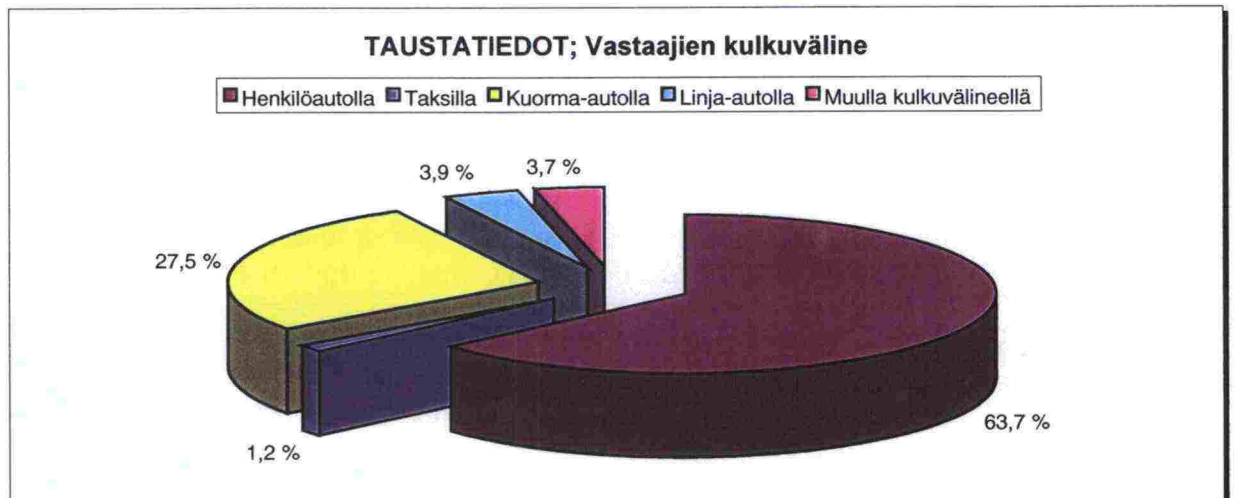
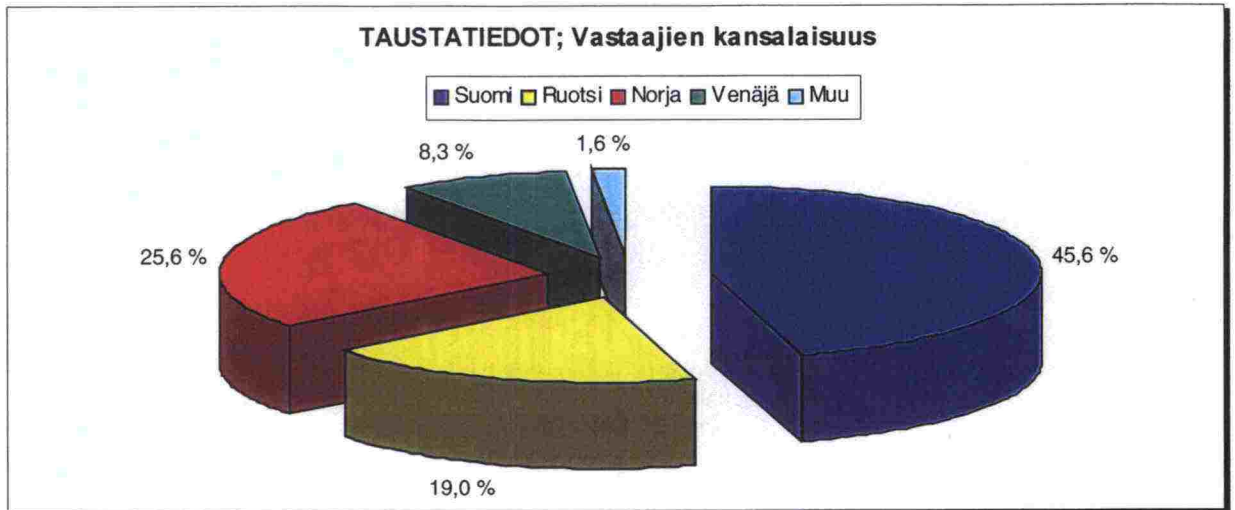
Myös talvitutkimuksessa vastaajien keskuudessa selkeästi käytetyin kulkuväline oli henkilöauto, jolla oli liikenteessä 64 % vastaajista ja toisena huomattavana ryhmänä olivat kuorma-autoilijat, joita oli 28 % vastaajista.

TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA; Vastaajien sukupuolijakauma



TAUSTATIEDOT; Vastaajien ikäjakauma





4. YHTEENVETO

Tutkimusaineisto on laajuutensa puolesta riittävä tilastollisesti luotettavaan maakohtaiseen tarkasteluun pohjoisen tieverkon kunnossapidon tasosta Suomen, Ruotsin ja Norjan osalta. Venäjän osalta otoksen pienuuden vuoksi tulokset ovat suuntaa antavia. Yhteenvedossa tuloksia on käsitelty erikseen kesä- ja talvikunnossapidon osalta. Lisäksi yhteenvedossa on lyhyesti tarkasteltu maakohtaisia eroja suhteessa vastaan kansallisuuteen.

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

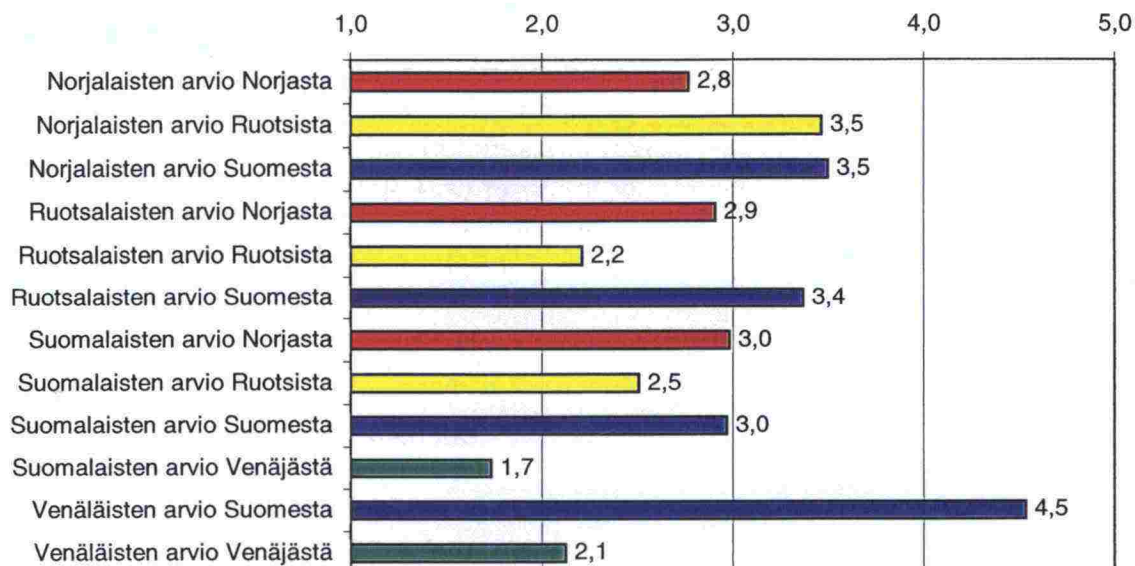
4.1 Kesäkunnossapito

Kokonaisuutena maakohtaiset erot olivat jopa yllättävänkin selkeitä. Suomen pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena parhaiten hoidetuksi kesäkunnossapidon osalta sekä päätieverkon että muiden päällystettyjen teiden että myös sorateiden osalta. Suomen osalta ainoastaan heijastavien reunapaalujen riittävyys arvioitiin huonommaksi kuin muissa tutkimuksen kohdemaissa. Suomi erottui edukseen suhteessa Norjaan ja Ruotsiin, joiden pohjoisen tieverkon kesäkunnossapitoa puolestaan arvioitiin melko tasavertaisesti. Kuitenkin on huomattava, että vaikka pohjoinen tieverkko Suomessa arvioitiin naapurimaita paremmaksi, niin alemman tieverkon osalta tienkäyttäjät arvioivat kesäkunnossapidon tasoa melko negatiivisesti myös Suomen osalta.

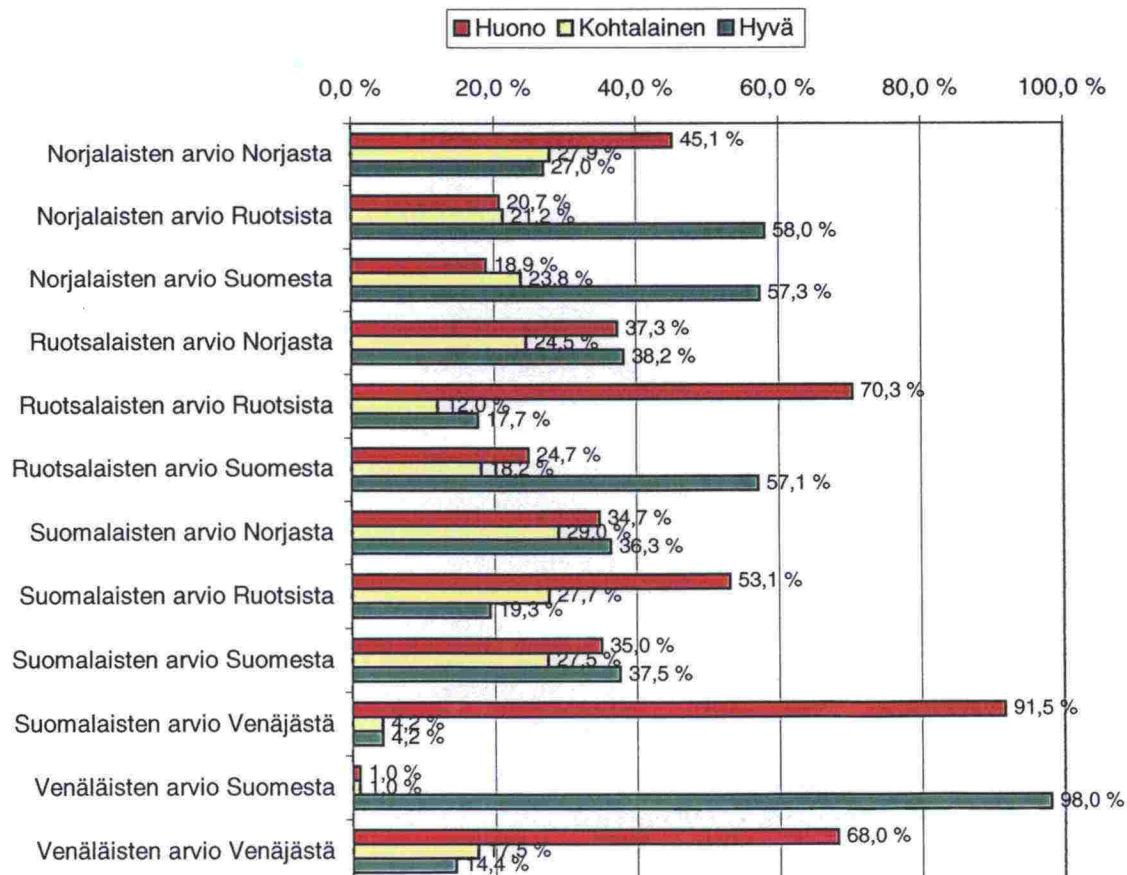
Norjan ja Ruotsin pohjoista tieverkon kesäkunnossapitoa verrattaessa yleishuomiona voi todeta, että erot ovat melko pieniä. Norjan osalta tieverkon kuntoa pidetään yleisesti parempana kuin Ruotsin tieverkon kuntoa. Toisaalta tienkäyttäjät pitävät yleisesti tieverkon rakennetta eli tien linjauksia ja leveyttä parempina Ruotsissa kuin Norjassa.

Venäjän pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena melko huonoksi. Etenkin alemman tieverkon kunto arvioitiin erityisen heikoksi.

TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Keskiarvo; Kokonaisarvio pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidolle vastaajan kansalaisuuden mukaan



TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ: Kokonaisarvio pohjoisen tieverkon kesäkunnossapidolle vastaajan kansalaisuuden mukaan



4.2 Talvikunnossapito

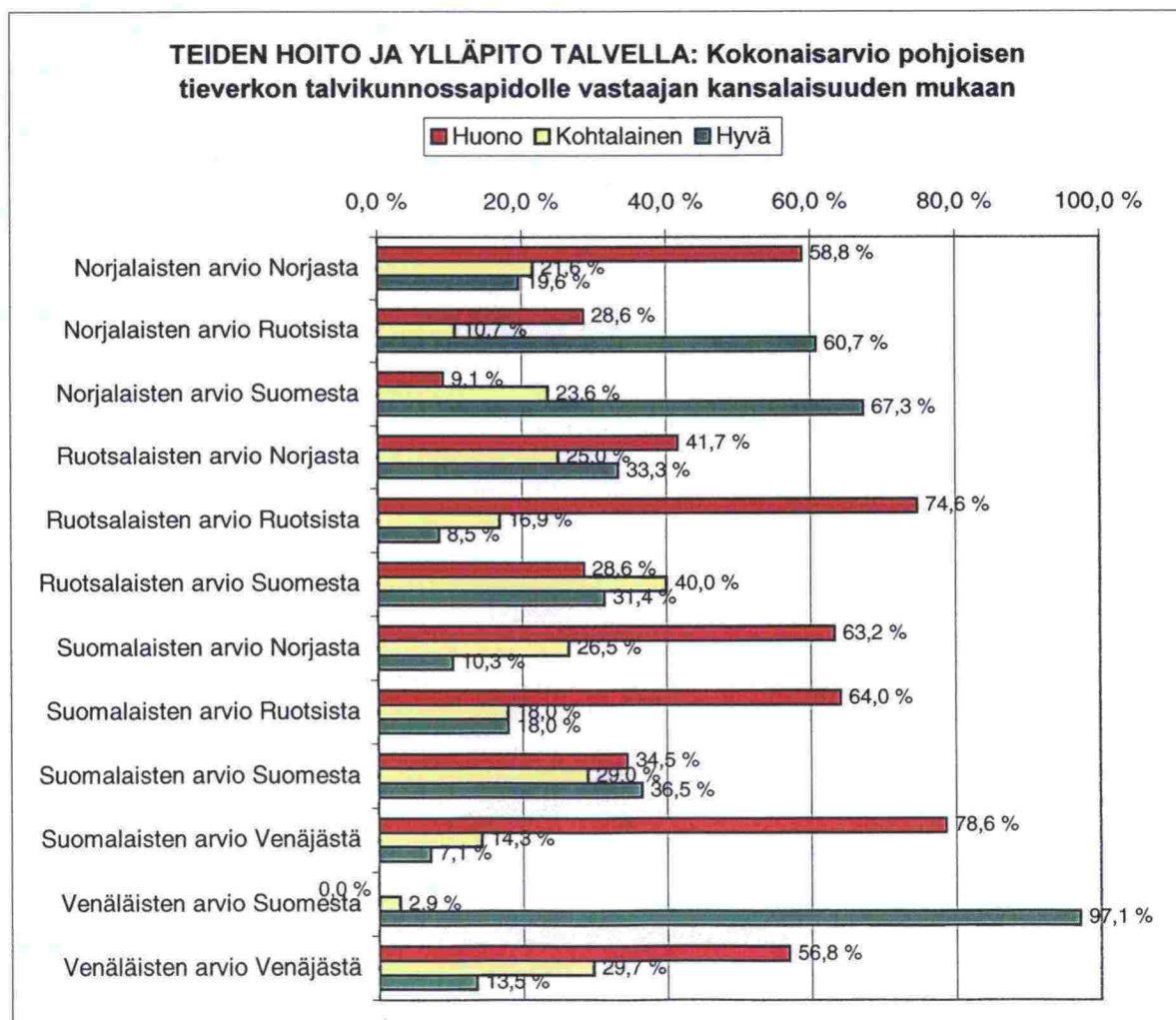
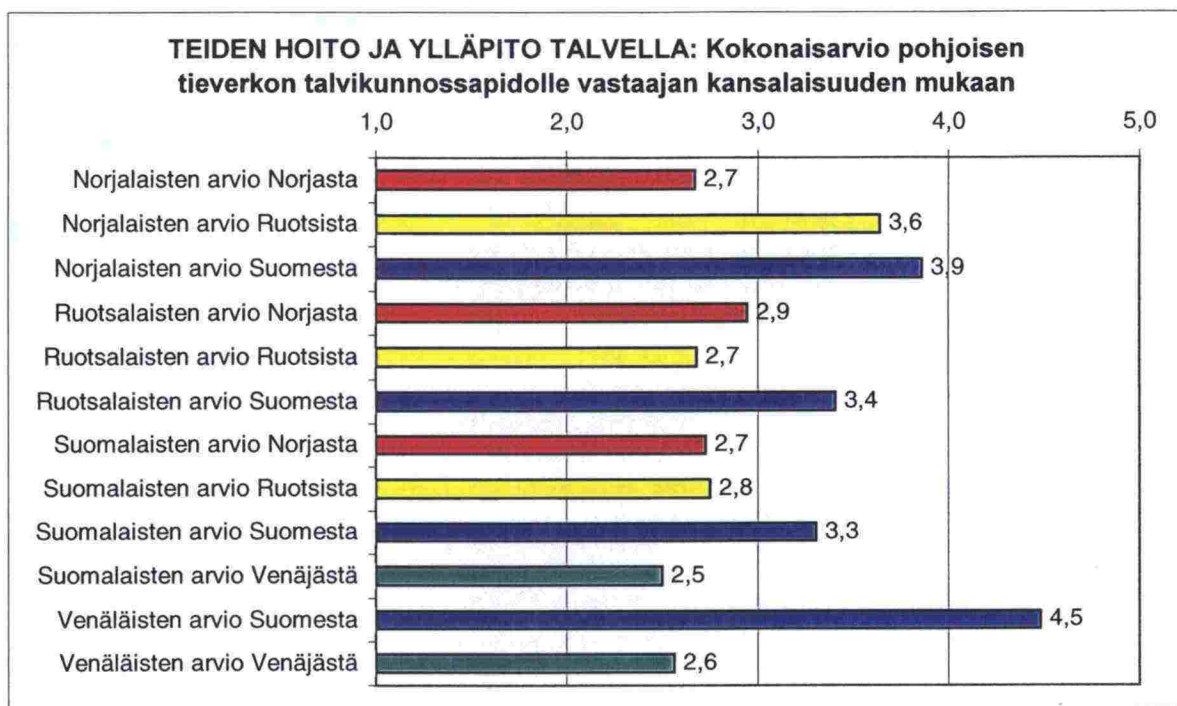
Talvikunnossapidon kohdalla suuntaus on samankaltainen kuin kesäkunnossapidoksen eli Suomen pohjoinen tieverkko arvioitiin kokonaisuutena selkeästi parhaiten hoidetuksi sekä päätieverkon että muun tieverkon osalta. Kokonaisuutena Lapin tiepiiri sai kohtalaisen hyvät arviot talvikunnossapidon tasosta, erityisesti päätieverkon talvikunnossapitoa pidettiin hyvin hoidettuna. Muulla kuin päätieverkolla talvikunnossapito on kohtalaisella tasolla, auraaminen on hoidettu kohtalaisen hyvin, mutta liukkaudentorjunnan ja polanteen höyläämisen tasoa pidetään tyydyttävän / välttävän tasoissa.

Ruotsin pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa pidetään kokonaisuutena kohtalaisesti hoidettuna; päätieverkon osalta lumen auraaminen on suoritettu kohtalaisen hyvin, mutta liukkaudentorjunnan ja polanteen höyläämisen tasoa pidetään tienkäyttäjien keskuudessa tyydyttävänä. Muulla kuin päätieverkolla talvikunnossapito on välttävällä tasolla eli lumen auraaminen on vielä hoidettu tyydyttävästi, mutta liukkaudentorjunta ja polanteen höylääminen on hoidettu huonohkosti.

Norjan pohjoisen tieverkon talvikunnossapitoa pidetään kokonaisuutena tyydyttävästi hoidettuna. Etenkin liukkaudentorjunnan osalta Norja jää selvästi huonommaksi kuin Suomi ja Ruotsi, ja itse asiassa liukkaudentorjunnan osalta Norjan tieverkko arvioidaan jopa selvästi Venäjän tieverkkoa huonommaksi. Päätieverkon osalta lumen auraaminen on suoritettu kohtalaisesti, mutta polanteen höyläämisen tasoa pidetään tienkäyttäjien keskuudessa välttävänä ja liukkaudentorjuntaa huonosti hoidettuna. Muulla kuin päätieverkolla talvikunnossapito on välttävällä tasolla eli lumen auraaminen on vielä hoidettu tyydyttävästi, mutta tienpinnan tasaaminen on hoidettu välttävästi ja liukkaudentorjunta suorastaan huonosti. Norjan osalta on kuitenkin syytä huomata, että sää- ja keliolosuhteiden tiedottamisen osalta he saavat kiitosta eli tiedottaminen arvioidaan parhaiten hoidetuksi verrattuna muihin tutkimuksen kohteisiin.

Venäjän pohjoisen tieverkon talvikunnossapito on hoidettu huonommin kuin muissa tutkimuksen kohteissa. Erot muihin maihin eivät ole kuitenkaan niin suuria kuin ne olivat kesäkunnossapidon osalta ja kokonaisuutena Venäjän talvikunnossapidon tasoa arvioitiin selvästi positiivisemmin kuin kesäkunnossapitoa. Päätieverkon talvikunnossapito arvioitiin kokonaisuutena kohtalaiseksi eli liukkaudentorjunta ja lumen auraaminen olivat tyydyttävällä tasolla, mutta polanteen höyläämisen taso arvioitiin välttäväksi. Muulla kuin päätieverkolla talvikunnossapito on välttävällä tasolla, huonommaksi arvioitiin tienpinnan tasaaminen höyläämällä, jota piti huonosti hoidettuna noin 60 % tienkäyttäjistä. Lisäksi Venäjän osalta arvioitiin erityisen kriittisesti kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon tasoa sekä sää- ja keliolosuhteista tiedottamista.

Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä



4.3 Vastaajan kansallisuuden vaikutus maakohtaisiin arvionteihin

Tarkasteltaessa maakohtaisia kokonaisarvioita suhteessa vastaajan kansalaisuuteen on varsin mielenkiintoista huomata suuntaus, jonka mukaan naapurivaltioiden kunnossapito arvioidaan positiivisemmin ja oman maan osalta ollaan selkeästi kriittisempiä. Selkeänä trendinä on oman maan tilanteen aliarviointi eli lähes jokaisessa tapauksessa oman maan kansalaiset arvioivat kunnossapidon tason huonommaksi kuin naapurimaiden edustajat. Sama trendi toistui sekä kesäkunnossapidon että talvikunnossapidon osalta. Erityisen selvästi tämä näkyi norjalaisten ja ruotsalaisten arvioita verrattaessa, jotka arvioivat säännönmukaisesti naapurimaata positiivisemmin kuin omaa maataan. Suomen osalta ilmiö oli lievempi, eli Suomen kunnossapito arvioitiin säännöllisesti parhaaksi, vastaajan kansalaisuudesta huolimatta.

LIITTEET:

- 1. Avoimet terveiset**
- 2. Kesätutkimus 2000 -haastattelulomake**
- 3. Talvitutkimus 2001 –haastattelulomake**

Liite 1: AVOIMET TERVEISET**TERVEISET LAPIN TIEPIIRILLE****KESÄTUTKIMUS**

- Aika hyvä
- Aivan liikaa ja tosi rumia ja jopa vaarallisia yksityisiä varoitusmerkkejä yms. Plakaatteja tien vieressä
- Akujärven levähdyspaikalle roska-astia
- Auraustikat heijastintikoiksi
- Ei ole moittimista
- Ei valittamista.
- Ei varmastikaan ole helppoa pitää yllä korkeaa tienpitostandardia pohjoisissa oloissa
- Eipä valittamista
- En ole missään nähnyt parempia teitä kuin Suomessa.
- Enemmän nopeusrajoituksia.
- Eri kuntien välillä todella suuria eroja kunnossapidossa, varsinkin nopeudessa hoitaa niitä!
- Erittäin hyviä teitä.
- Erittäin hyviä teitä.
- Erittäin hyvät tiet.
- Heitot ja epätasaisuudet olisi hyvä saada kuntoon nimenomaan Pohjoisen lapin teillä. Aurausviittoihin ehdottomasti heijastimet ja lisää heijastavia reunapaaluja pohjoiseen. Ajoratamaalaukset heijastavalla maalilla joka kesä!
- Hommat hoidettu hyvin, sorateihin kiinnitettävä enemmän huomiota
- Huono tie Suomen Karesuannon ja Kivilompolon välillä
- Huono tie Suomen Kilpisjärven ja Kivilompolon välillä
- Hyvä taso ja kunnossapito
- Hyvässä kunnossa. Rajalta Ivaloon saisi olla leveämpi.
- Hyvät tiet.
- Jatunin silta on ollut kiertotien varassa koko kesän, itse sillalle ei ole tehty mitään! Miksi?
- Kannattaisi kunnostaa asfaltti, varsinkin Meltaus-Luusua -tienpätkä. Rovaniemen maalaiskunnan alue on huonosti hoidettu.
- Kansainvälisiä opasteita (mikä tie vie Norjaan, mikä Venäjälle tai Ruotsiin) voisi olla enemmän
- Kiitos hyvistä teistä.
- Kilpisjärven tietyömaan aikana tien kunto törkeän huono, lopputulos hyvä. Heijastavia reunapaaluja!
- Kilpisjärven tietyömaan kesto kohtuuton, tielle ajettu sepeli aivan liian karkeaa, rengasrikkoja useita satoja, muutamia bensatankkien rikkoontumisia. Toisaalta nyt pätkä on kohta liiankin hieno ja leveä, tahtoo nopeus nousta liikaa.
- Kilpisjärvi on nyt hyvä ajettava, tie on siellä leveä, kun saisi vielä Kilpisjärveltä Muonioon päin yhtä hyvän tien.
- Kittilän Pokan tielle olisi saatava kunnan päällyste
- Korjaamisen "varaa"? On

- Kuopat yms. Voisi korjata tai ainakin merkata kiireellisemmin. Osa päätteistä suhteellisen hyväkuntoisia.
- Kyllä teiden kunto on aika luokaton. Varsinkin pienemmät päällystetyt tiet.
- Käytettävissä olevat resurssit suunnattu varsin hyvin
- Lapin tiet, muut kuin päätiet huonossa kunnossa (kapeita ja huonopintaisia). Todennäköisesti johtuu määrärahojen puutteesta korjata niitä. Toivottavasti maan uusi hallitus suhtautuu suopeammin Lapin teiden kunnossapitomäärärahoihin, kuin myös muuhun syrjäseutupolitiikkaan.
- Lapissa on muitakin teitä kuin 4-tie ja Rovaniemen kaupungin ympäristö. Tulisi tämäkin huomioida. Tielaitoksen pilkkominen eri osastoihin ei ole saanut mitään hyvää aikaan, johtajat tulisi valita ulkopuolelta. Nyt on sama asia vain useammassa paketissa.
- Levähdysalueet hyviä, heijastavat aurausviitat huonoja
- Levähdyspaikoilla olleet wc:t ovat olleet erittäin siistejä
- Lisää levähdysalueita, metri lisää leveyttä teihin
- Loiventakaa mäkiä. Isot heitot pois, niitä on paljon. Tietyt alueet ajettavaan kuntoon, renkaat menee kun on niin isoja ja teräviä kiviä. Etenkin Kilpisjärven alue kolmatta kesää.
- Maanviljelijöille voisi ilmoittaa että puhdistaisivat renkaansa ennen kuin tulevat päätteille
- Meidän standardien mukaan Suomessa kaikki tiet erinomaisia.
- Mielestäni päätteiden osalta Ruotsi on jonkin verran edellä. Teiden leveys ja ns. ryömintäkaistat paremmat; päätteiden osalta teiden pinnat paremmassa kunnossa kuin Suomessa. Pohjois-Norjan tiet kapeita. Talvella aurustoiminta on luokkaa parempi Suomessa.
- Missä lanaukset sorateille?
- Myös sivuteiden kuntoon pitäisi panostaa
- Määrärahojen vähyys näkyy
- Norja paras, sitten Suomi, viimeisenä Ruotsi
- Nykyisten teiden kesäkunnossapidon tarve olematon. Tulisi keskittyä enempi tienvarsien viihtyvyyteikijöihin.
- Olen huomannut että kun päällystetylle tielle tulee reikä (kuoppa) niin se saa kasvaa kasvamistaan. Korjausmiehet tulevat kyllä paikalle kun soittaa tienkäyttäjän linjalle, mutta siihen mennessä moni on varmaan kolistellut autoaan lujasti.
- Olisiko mahdollista levähdyspaikoille tulentekopaikat?
- Pahat kuopat pitäisi korjata heti!
- Paikoissa joissa usein tavataan hirviä pitäisi laittaa rajoituksia.
- Paljon paremmat kuin Ruotsissa
- Palojoelta jo puuttuu Norjan opasteet. Ja Hetasta Kautokeinin viitat. Missä ne viipyy.
- Palojoensuuhun voisi raskaalle liikenteelle tehdä oman parkkialueen, etteivät peräkärret ole joka pysäkillä
- Parantakaa
- Parantamisen varaa on!
- Parempaa tienpitoa kuin Ruotsissa; ruusuja...
- Parempi kuin Norjassa

- Pisa-Jaatila -tie on usein siinä kunnossa ettei sitä voi sanoa enää tieksi. Siinä on pattia ja reikää ja kaikkea siltä väliltä.
- Pitäisi opettaa myös venäläisille tienpitoa.
- Pitäisi tehdä uudestaan tie rajantuntumassa.
- Pitäkää tiestö kunnossa haja-asutusalueillakin. Täällä asuu vielä ihmisiä. Tieolosuhteet tuovat vaurautta (turismi, teollisuus jne.)
- Pohjolan kauneimmat ja parhaat tiet
- Pääteillä joutuu jatkuvasti tarkkailemaan tietä; ajourat vaarallisia
- Päätien peruskorjaus välttämätön, koska rakennettu soisilla alueilla mutakerosten päälle. Osasyyllisiä ovat ylipainoiset rekat.
- Pääties kesällä hyvässä kunnossa. Sivuteillä varsinkin kevätkesällä paikoin kauheita routavaurioita (ainakin raskaalle kalustolle).
- Pääties muuten hyviä, mutta välit Hetta-Norjan raja ja Palojoensuu-Kilpisjärvi ovat ala-arvoisessa kunnossa
- Pääties suhteellisen hyvässä kunnossa. Muut päällystetyt ovat kuluneet urille.
- Rahaa tuhlataan tietöissä
- Rahalla saa parannuksia; jollei ole rahaa, tilanne on tämänhetkinen.
- Raja-Joosepin tien osalta risuja. Voisitte, mikäli mahdollista, käydä kesäisin tasaamassa tietä myös Venäjän puolelta n. 80 km.
- Rekkapysäkkejä lisättävä.
- Risuja Lapin pohjoisosien tietöiden hoitamisesta ja pitkittymisestä, esim. Kilpisjärven tietyöt, ja Jatunin sillan korjaus kestää ja kestää, mitenkähän olisi etelässä tehty ja kiertotien pinta väliin surkea. Ajan vuodessa noin 35 tkm ympäri maata ja Pohjoismaissa. Ruusuja aurausten hoidosta talvella ja tielaitoksen väen avuista pitkillä välimatkoilla Lapissa.
- Risuja. Opasteet, joissa ilmoitetaan esim. Kautokeino ja kilometri tai Skiiboten ja matka, myös Ruotsin puolelle olevat opasteet niin ulkomaalainenkin tietää mihin mennä. Kokemusta on kun norjalainen kysyy mistä mennään Kautokeinoon. Onneksi oli poroja tie täynnä, vastaantuleva kyselijä sai opastuksen.
- Risuja. Tiet pääsevät rapistumaan, uria ja reikiä asfaltissa.
- Ruusuja leveistä sivunäkymistä
- Ruusuja siitä, että tietyö Kilpisjärven kylän alueella on vihdoinkin valmis! Risuja siitä, että työ kesti niin monta vuotta! Tällainen aikataulu on ilmeisesti mahdollista vain Lapissa.
- Sorateiden höyläyksen voisi hoitaa useamminkin kuin 2 kertaa kesässä
- Suomella on parempi kunnossapito kuin Ruotsilla
- Suomessa voisi olla enemmän levähdyspaikkoja ja lämmitettyjä WC-tiloja. Leveämpiä teitä.
- Tason laskuun ei ole varaa
- Tehkää parempi tie Suomen tulliin asti.
- Teiden kunnostus kestää liian kauan, kuten esim. Kilpisjärvellä. Nyt Kilpisjärven tie todella hyvä!
- Teiden kunto ja levähdyspaikkojen kunto erittäin hyviä.
- Tie huono lvalosta Rajajoosepille.
- Tie huono.
- Tiehuolto on mielestäni aika hyvä Suomen puolella sekä kesällä että talvella. Kaipaakaan vain "tolppia" entiseltä ajalta teiden varsilta! Suomalaiset ovat sukkelampia aurauksen kanssa talvisin.

- Tien pinnat Muoniosta Kilpisjärvelle ovat surkeassa kunnossa. Levi-Muonio -väli on vaarallinen rekkojen jättämän pölyn yms. vuoksi. Alueella olevien tietöiden liikennejärjestelyt ovat todella surkeita, eritoten Jatunin sillan kohdalla.
- Tiet erittäin hyviä.
- Tiet hyviä
- Tiet hyviä, rajalta Ivaloon huonohko.
- Tiet kohtalaisessa kunnossa, joskin rappeutumisen merkkejä on olemassa. Urille teitä ei pitäisi päästää. Pyörätieverkosto hyvä.
- Tiet koko Suomessa erinomaisessa kunnossa. Tie Ivaloon pitäisi saada samanlaiseen kuntoon kuin muuallakin Suomessa.
- Tiet Lapin eteläosissa ovat melko hyviä, mutta mitä pohjoisemmaksi mennään, sitä huonommiksi tiet tulevat. Olisi mukava saada pohjoisenkin tiet kuntoon.
- Tiet näyttävät rapistuvan. Parhaiten hoidetaan ajoratamaalaukset, opastus ja korjausten aikainen tiedotus.
- Tiet ovat erinomaisia, vain hirviä on talviaikana liikaa.
- Tiet ovat hyviä. Tie rajalta Ivaloon kaipaa kuitenkin remonttia.
- Tiet ovat hyvässä tai erinomaisessa kunnossa. Älkää yksityistäkö tienpitoa!
- Tiet voisi pohjustaa paremmin (Käsivarressa melko heittoiset tiet)
- Tietyöt ajoittuvat usein vilkkaaseen matkailu-aikaan, josta on paljon harmia yrittäjille, jotka ovat sidoksissa matkailusta saataviin tuloihin
- Toivottavasti tiet pysyvät jatkossakin yhtä hyvinä.
- Tuliko Jatunin sillasta "lisakin kirkko"? Raattaman ja Könkään tiet nelivetovehkeitä varten keväisin.
- Uria on vähän liikaa
- Usein hirviä teillä.
- Utsjoelta Nuorgamin tie on erittäin huono
- Utsjoki-Nuorgam -tie on vaarallisen kapea liikenteeseen nähden!
- Utsjoki-Nuorgam -välinen tieosuus saisi olla leveämpi, tieosuus on maaston takia sen verran mutkainen ja mäkinen että näkyvyys esim. mutkissa on ole-maton. Useita vaaratilanteita!
- Uusia pinnoitteita, leveämpiä teitä
- VT 21 perusparannukseen, MT 43 perusparannukseen ja leveämmäksi
- Yritetään tarjota tietotaitoa naapurille. Autetaan miestä mäessä.
- Älkää päästäkö tieverkkoa rappeutumaan enää enempää.

TALVITUTKIMUS

- Tiet ovat erittäin hyviä
- Aikaisemmin aamulla aurauskalusto liikkeelle
- Ajan paljon kuorma-autolla Suomen teitä. Paljolti tiet kunnossa, ei ole isompia vikoja.
- Aktiivisempaa teiden kunnostusta. Päällysteiden korjausta.
- Bra när det gäller plogning är tidigt ute och plogar.
- Bättre än i Sverige
- Bättre än i Sverige
- Det kan alltid bli bättre
- Ehkä uria saisi olla vähemmän

- En aja paljoa. Pääosin liikun Etelä-Lapissa. Tiestöt ovat mielestäni kohtalaisessa kunnossa, ylläpito on hyvää. Paikkapaikoin toivoisin tienvarsirisukoiden raivausta näkyvyyden parantamiseksi.
- En aja paljon Suomen puolella, vain pienimmillä teillä
- Heijastintolppia/tikkuja aukeille ja tuulialttiille tieosuuksille. Pääteiltä erkanevat sivukylätiet: auraus ajoissa myöskin, joskus menee liian pitkälle; polanteita ja vaikeuksia henkilöautolle.
- Hiekoitusta lisättävä
- Huonontua ei saa
- Joskus huonosti näkyvät pysähdyspaikat
- Kaikki erinomaista
- Kalustoa ja miehiä töihin saman verran kuin oli aikaisemminkin. Jostakinhan rahaa on saatava teiden kunnossapitoon, että vältetään liikenneonnettomuuksilta. Pääteiden kunto kokonaisuutena hoidettu nytkin hyvin.
- Kan ströes mere
- Karhu höyläämään!
- Kilpisjärveltä Karesauntoon päin läänin paras
- Kuljemme paratiisin teitä verrattune itänaapurin tiestöön ja tienhoitoon
- Kyllä kaikkien teidenkäyttäjien tulisi olla samanarvoisia, riippumatta asuuko luokiteltujen teiden varsilla
- Levikkeiden auraus
- Leville asti tie OK, Rovaniemeltä tullessa sitten "urailaan". Jokivarsi huononee kunta kunnalta ylöspäin tultaessa.
- Levähdyspaikkoja aukaistu vähäisesti
- Liittymien kunnossapito (auraaminen) erittäin surkeaa, kerrassaan vaarallista liikennettä ajatellen
- Liittymiin jätetään Hetassa kunnon "kinkamat" ja kevyenliikenteenväylää hiekoitetaan turhaan, koska kylässä on paljon potkukelkan käyttäjiä.
- Lite bredere veger i nord.
- Lumivalli tien ja kevyenliikenteen välillä tosi vaarallinen, kun ajaa henkilöautolla, ei näe vallin yli tullessa sivutieltä tai kadulta. Liikennemerkkin korkeudenasetus tultaessa sivutieltä päätielle, henkilöauton kuljettajan korkeudella (kylän nimikilpi)
- Meget bra hövling og bröyting.
- Monelta osin tiet ovat kapeita, varsinkin silloin jos on korkeat vallit ja lunta on tullut paljon
- Monenlaisella eri kelillä, vuorokaudenajasta riippumatta, liikkuessani jokseenkin hyvin tiet ovat ajokunnossa talvella
- Muonion ja Kolarin välinen maantie usein polanteinen ja aurausta voisi myös tehostaa. Enontekiön puolelta auraus hoidettu melko hyvin, samoin liikenne-merkkien puhdistus. Aurauskynnystä kakkosteillä voisi laskea.
- Muut tiet: enempi voisi panostaa tienpinnan tasaukseen
- Mye spoerte og ugjevn veg
- Norjassa on vain yksi huono asia - erittäin kapeat tiet
- Oliko siirto yksityiselle viisasta
- Parkkipaikat puhtaiksi, matkustajat haluavat useasti jaloitella
- Polanteet kuriin ensi talvena
- Polanteet / ajourat pois
- Päätiät aurataan kiitettävästi

- Rajajoosepintien saisi höylätä
- Repleysbroytestikker som i Norge
- Risteyksien lumipenkat usein ongelmana, ei näkyvyyttä lumivallien vuoksi
- Risuja Muonion pääteiden aurauksesta, selvä ero muihin kuntiin
- Routa heittoja paljon
- Rovaniemeltä tullessa hoito loppuu Leville ja toisesta suunnasta Ylläksen risteykseen
- Salting og ströing vinterstid bör komme igång tidligare.
- Sanda betre ved halka
- Sivutiet jätetty liian vähälle huomiolle. Monesti henkilöautolla vaikeuksia varsinkin viikonloppuisin.
- Sivutiet rappeentuvat, myös päätiet osin
- Sopivassa sateessa viivytellään liikaa ennen kuin aloitetaan auraus. Ruusuja: teiden kunnossapito kymmenen kertaa parempaa kuin Ruotsissa.
- Suomen puolelle kunnossapito aika hyvällä tasolla, paljon paremmin kuin naapurin puolella
- Suomen teillä on erittäin miellyttävä ajaa
- Talven aikana kokemuksia on lähinnä Torniojoen-varren tie. Yleensä melko hyvässä kunnossa. Sivutiet saisivat olla paremmassa kunnossa.
- Talven aikana syntyneet kuopat ja isot kolot pitää täyttää/korjata viivyttelämättä, varsinkin siltojen kohdalla paljon reikiä
- Tehkää yhtä hyvää jälkeä jatkossakin
- Teiden suolaaminen mielestäni heikentää liikenneturvallisuutta (Lapissa)
- Tiet ovat erinomaisia - voi ajaa turvallisesti. Hirvet pelottavat venäläisiä turisteja.
- Tiet pääosin hyvässä kunnossa
- Tiet Suomessa pääosin hyvin hoidetut
- Toivon, että tiehoidon kilpailuttaminen ei heikennä tiestön kuntoa
- Utredning fra Enontekiö til grensen Kivilompolo.
- Utsjoki-Inari voisi olla parempi
- Veldig bra på finske veger - kanskje kan gi anbud om ströing av vegene i NordNorge
- Vois kyllä useammin; varsinkin loskakeleillä ja niiden jälkeen puhdistaa tie-merkit (heijastintolpat penkan puolella) ja liikennemerkit. Muuten hyvää toimintaa.
- Vägarna på finska sidan är mycket bättre än på svenska sidan. Vi tar hellre finska vägarna när det så går.
- Vägarna på finska sidan är verkligen fina om man jämför med vägarna på svenska sidan. Många rosor till finska vägverket.
- Ylitorniolla muutamat risteysalueet vaarallisia näkyvyyden suhteen sivuteiltä tultaessa pääteille; talviaikana lumivallit pääteiden reunasta poistettava muuttamista risteysalueista

TERVEISET RUOTSIIN

KESÄTUTKIMUS

- Asiat kulkevat ehkä vähän Pohjois-Suomen tasoa alempana
- Björkliden - Norjan raja kuntoon, kiitos. Tietyömaat esimerkillisen hyviä kaikin puolin, myös työn aikana.
- E4 todella hyvä, E10 aika hyvä, 45 bedröblig
- Ei kestä vertausta Suomen teihin, vain päätiet hyviä
- Ei ole asiat hyvin Suomen puolella, mutta te olette jääneet kehityksen junasta jo ajat sitten. Häpeän asuakin Ruotsin rajan pinnassa.
- Enemmän WC-mukavuuksia teiden varsille
- Hävettää olla ruotsalainen kun tulee teiden kunnossapidosta ja tasosta puhe
- Jatkaa samaan malliin ja pyytäkää Suomen kollegoja kylään katsomaan mallia
- Jokivarrentie Pajalasta pohjoiseen kuin perunapelto, samoin tie Karesuvannosta Vittangiin alle arvostelun
- Kantateiden kunnostusta, ovat todella huonossa kunnossa!
- Karesuvanto-Vittangin tie tosi kurja ajettava
- Kauheita kuoppia
- Kuorma-autolla ajaessa huomaa kaikki heitot ja patit tiessä aina Keski-Ruotsista ylöspäin
- Kyllä siitä vielä joku päivä hyvä tulee
- Käsittääkseni teitä ei kunnosteta
- Liikaa kuoppia ja möykkyjä
- Mielestäni pääteiden osalta Ruotsi on jonkin verran edellä. Teiden leveys ja ns. ryömintäkaistat paremmat; pääteiden osalta teiden pinnat paremmassa kunnossa kuin Suomessa. Pohjois-Norjan tiet kapeita. Talvella auraustoiminta on luokkaa parempi Suomessa.
- Muut tiet ala-arvoisia
- Oikein hyvä
- Olkaa kilttejä ja tehkää jotain meidän kamalille teillemme
- On tärkeää panostaa teiden kuntoon
- Onko Norrbotten ruotsalaisille olemassa?
- Onnettomat
- Oppikaa Suomalaisilta teidenrakentamista
- Ottakaa mallia Suomesta
- Ottakaa oppia Norjan mallista levähdyspaikkaopasteiden suhteen: siellä näytetään aina, kuinka pitkä matka on seuraavalle levähdyspaikalle.
- Parantakaa
- Parantunut viime vuosina
- Pikkutiet kapeita
- Pääteillä kohtalaisen hyvät heijasteet. Sora- ja sivutiet huonoja. Väli Övertorneå-Haaparanta huono.
- Päätie Karesuvanto Oikea Parkinsonin tie
- Päätiesuhteellisen hyvässä kunnossa. Sivutiet ala-arvoisia, varsinkin kun lähdetään Ylitorniolta pohjoisen suuntaan.
- Rakentakaa lisää teitä ja levähdyspaikkoja, joilla on palveluita
- Risuja

- Ruotsi on pahasti köyhtynyt viime vuosina!
- Ruotsin osalta tiet paranevat vasta Etelä-Ruotsissa, Pohjois-Ruotsin tiet huonontuneet vuosi vuodelta. Päätietyt ovat heittoisia ja uraisia. Pyörätiet Ruotsista puuttuu lähes täysin.
- Ruotsin puolella on tiehuolto huonompi kuin Suomen puolella, standardi on paljon huonompi kuin Suomen puolella. Auraus talvella käy hitaammin kuin suomalaisilta. Hyvä puoli ovat kanttimerkit jotka ovat heijastimin varustetut päätteillä.
- Ruotsin teillä on hyvin huono pinta
- Surkeat!
- Tie 400 unohdettu, risuja!
- Tie välillä Överkalix-Ylitornio on kamalassa kunnossa, risuja
- Tien peruskorjaus välttämätön välillä Karesuvanto-Suappavaara
- Tiet mahdottomassa kunnossa, meininki kuin Venäjällä ainakin Pajalan kunnan alueella
- Tiet ovat luokattomat, Pohjois-Ruotsi unohdettu täysin!
- Tieveron perintä vasta Keski-Ruotsista
- Tosi kurjat tiet ovat Ruotsin puolella. Esim. Kolari-Pajala ja Muonio-Karesuvanto ja moni muu tie täälläpäin Ruotsia. WC-llisiä levähdysalueita saisi olla enemmän Pohjois-Ruotsissa päin.
- Tukeutuvatko Suomen tietoihin rajan pinnassa ja omat rappeutuvat?
- Tulee paljon vierailuja autokorjaamolle teiden kunnan takia
- Valokaapelin vedon aikana merkinnät puutteellisia Luulaja-Haaparanta –välillä

TALVITUTKIMUS

- Aura-autot aikaisemmin liikkeelle. Teiden kunnollinen lanaaminen puuttuu kokonaan (tiet erittäin uraisia ja vaarallisia). Hiekoitusta ei tapahdu lainkaan (tiet erittäin liukkaista sopivassa säässä)
- Aura-autot harvakseltaan liikkeellä. Urien poisto hidasta.
- Bättre skyltar
- Det skulle vara djävligt bra om de isklumpar som plogbilen har rivit loss från plogvallen blev bort ränsade, det är väldigt farligt vid möten man riskerar att köra sönder bilen om man inte hinner uppmärksamma dessa isklumpar. Det finns inte utrymme att mötas.
- Dålig hövling av vintervegar
- E12 T-by MoiRana kräver renovering. Det beror inte bara på plog och sandning att de är besvärliga vintertid.
- Enempi tienpinnan tasausta
- Ett stort fång med ris åt svenska vägunderhållet. Livsfarligt att fördras på svenska spåriga och halkiga vägar.
- För dårlig rygget på parkeringsplasser
- Förbättring är på sin plats!
- Höylät liikenteeseen
- Korjatkaa kuopat ja päällystevauriot
- Laga vägarna ordentligt från början och inga provisoriska lagningar (ser ut som ett lapptäcke)
- Muut tiet talvella heikossa kunnossa
- Ni äventyrar människa liv och borde straffas!

Tiestön kunnossapito Pohjois-Suomessa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Luoteis-Venäjällä

- Olen kulkenut 31 vuotta Pellon ja Kirunan väliä ja tiet on aina huonossa kunnossa
- Om man kan ha nollvision måste man förbättra vägunderhållet avsevärt. Vägar i Norrbotten har djupa spår året om.
- Oppikaa tekemään teiden pohjatyöt, ottakaa vaikka mallia muualta
- Parantamisen varaa on aina
- Parempaa urien poistoa teille. Päätiät kunnossa.
- Pienemmät tiet ongelmana
- Päätiät kohtalaisia, sivuteille ei kuorma-autolla tee mieli ajaa
- Ruotsin tiet routivat huomattavasti enemmän kuin Suomen tiet
- Saker bör skötas bättre
- Sanda betre ved halka
- Selvä tasoero Suomen tiestöön verrattuna; Suomessa parempi
- Sprängt, dåligt sandring
- Ta bort ojämheter
- Talvikunnossapito ei Suomen tasolla
- Varmaan kalustoa ja miehiä tarvitaan töihin enempi
- Vägar har varit mycket spåriga
- Väldigt stora skillnader mellan olika vägdistrikt

TERVEISET NORJAAN

KESÄTUTKIMUS

- Huonot tiet
- Hyvin huonokuntoista asvalttia
- Ifjord-Tana: heikkokuntoinen, Tana-Utsjoki: katkeillut
- Kautokeinosta Utsjoelle tien pinta huono
- Leveämmät tiet ja levähdyspaikkoja enemmän
- Leveämpiä teitä, vähemmän mutkia
- Levähdysalueet ja wc:t Norjan puolella siistimpiä kuin Suomessa
- Levähdysalueet siistejä ja hyvin varusteltuja
- Liian kapeat tiet ja liian paljon mutkia. 30 metrin matkalta teiden varsilta pitäisi poistaa kaikki puskat ja muu kasvillisuus.
- Liian vähän hiekoitusta
- Liukkaat tienpinnat
- Liukkaat tienpinnat
- Myöskin suuremmille levähdyspaikoille voisi järjestää tulentekopaikkoja. Onko mahdollista?
- Oli positiivinen yllätys ajaa Ruotsin puolelta Norjan puolelle
- Ottakaa oppia ruotsalaisista
- Ottakaa oppia ruotsalaisista
- Paljon reikiä ja uria teissä
- Paremmat levähdyspaikat. Tien vierustassa paljon pensaita ja muuta kasvillisuutta. Heijastavat auraviitat ok.
- Parempia teitä
- Pääteiden varsilla suuri tarve levähdyspaikoista
- Päätiät liian kapeita
- Päätiät paikoin tosi kapeita, kuitenkin raskasta liikennettä on paljon esim. välillä Völlan-Tromsö! Hävetkää. Samoin tien reunat pettäviä, moniko onnettomuus niistäkin johtunut. Muutaman kerran tie on murtunut n. 10 cm reunasta ajaessa. Positiivista: Tiet hyvin merkitty reunapaaluilla, samoin levähdyspaikat paremmin kuin Suomessa.
- Raskaan liikenteen kuljettajat kaipaisivat enemmän levähdyspaikkoja Pohjois-Norjaan, ja parempaa hiekoitusta talvella
- Risuja. Hyvien virvelipaikkojen opastusmerkki. Ruusuja: hakekaa Suomen tiemestarit katsomaan opastusmerkkiä Suomeen, esim. Stuusteneisista Kilpisjärvelle.
- Tiedon kulku paremmaksi jos tie on tukossa, että ei tarvitse odottaa puomilla 24 h ilman ruokaa ja vettä!
- Tiet leveämmiksi, mutkia vähemmän
- Tiet on välillä tosi surkeassa kunnossa, välillä tosin erittäin hyviäkin pätkiä. Tuntuu villiltä ajatella että tiet rakennetaan ikään kuin pätkittäin lyhyelläkin matkalla, toisin kuin Suomessa.
- Tiet pääosin hyvässä kunnossa
- Tiet voisivat olla vähän leveämpiä ja taukopaikkoja enemmän
- Tietöiden liikenteenohjauksesta pitäisi järjestää kursseja
- Uusia pinnoitteita, leveämpiä teitä

- Voisi parantaa
- Vähän huonommassa kunnossa kuin Suomessa - nattbröyting önskeligt

TALVITUTKIMUS

- Aorauskalustoa ei juurikaan näy, tai ei ole olemassakaan
- Bra underhåll
- Det bröytes og hövles för lite.
- Dorkli på kjærde platser
- Dålig hövling av vintervegar
- Dålig, ingen ströing. Minimal hövling.
- Elendig ströing og bröyting.
- Elendig ströing. Ströing i Nordland, Troms og Finnmark er ikke holdbart.
- Enemmän höyläystä ja hiekoitusta, varsinkin Helliskogen
- För lite ströing
- Huonontua ei saa
- Kan ströes mere
- Karhu höyläämään!
- Leveyttä teihin
- Meget dåligt i forhold til Fin/Swe
- Mer ströing i farlige kryss og kurver.
- Mäkisiä osuuksia voisi hiekottaa huomattavasti enemmän jäisellä kelillä
- Ns. sivutiet, esim. Näätämö, pitäisi tuiskuaikana aurata aikaisemmin aamulla
- Opplysningar fra tel. 175 og radio stemmer dårligt med verkligheten.
- Simmakointia (?) voisi lisätä. Tiedottaminen kohtuuhyvää, samoin lumen-auraus.
- Skibotn brukbar
- Skjerp dere
- Strö för vhellet har skett
- Suoja-alueet leveämmiksi
- Talent lös sanding / ströing.
- Tiet kapeita
- Tiet välillä todella huonossa kunnossa, voisi aurata vähän paremmin.
- Urien tasaaminen huonoa. Mäkien hiekoitus ois hyvä. Tänä talvena ollut paremmassa kunnossa kuin aikaisemmin. Routaheittoja paljon.
- Vegene i NordNorge Kjennetegnes med dype spor - og bröyting, ströing og hövling er dårlige.
- Vegvedlikeholdet er bra men veine (?) er dårlige
- Veldig smale smale og ugjevne veger

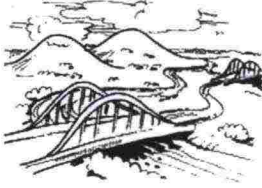
TERVEISET VENÄJÄLLE

KESÄTUTKIMUS

- Asfaltointi rajalle asti.
- Autoilijat ovat tielaitoksen asiakkaita, joiden palvelu Venäjällä on erittäin huono - melko huono -tasoa
- Kunnossapito huono.
- Kysyvä ei tieltä eksy, eli naapurilta voisi pyytää neuvoa
- Lainatkaa Suomesta tiemestari neuvomaan tien tekoa
- Liikenteessä ei mitään järjestystä.
- Olisi tehtävä kaikki loppuun asti eikä jättää kesken.
- Opetelkaa tekemään parempia teitä.
- Parantunut
- Pitäisi valvoa korjausmateriaaleja ja korjaustekniikkaa sekä kontrolloida paremmin teiden korjauksesta vastaavia.
- Puutteellista.
- Risuja: valmiskin asfalttite on heittoinen ja kuoppainen
- Tehkää tiet kokonaan uudestaan.
- Teiden kunto aiheuttaa alituisia ongelmia.
- Teiden kunto huono, puuttuu kuorma-autojen pysähdyspaikat.
- Teiden pohjatyöt tehtävä kunnolla ettei epätasaisuuksia tulisi. Soratiet Muurmanskin suuntaan todella kehnossa kunnossa. Keskikesällä pöly on suuri ongelma. Suomalaiset tekemään / urakoimaan Venäjän puolelle.
- Teiden tasaisuus kesällä erittäin huono
- Teitä ei ole rakennusvaiheessa jyrätty; maa-aines on liian hienojakoista
- Tiet erittäin huonoja. Informoivia merkkejä olisi hyvä saada.
- Tiet huonoja, vaikka kunto on parantunut.
- Tiet huonokuntoisia ja huonosti aurataan talvisin.
- Tiet ovat huonossa kunnossa.
- Tiet ovat tyydyttäviä.
- Tiet vaativat remonttia, erityisesti Muurmanskista "Lottaan".
- Tiet vastaavat Suomen perunapeltojen tasoa
- Tietyöt pitäisi saada nopeammin valmiiksi ja laadukkaammiksi.
- Tulkaa Suomeen ottamaan mallia teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta. Jakakaa tiet eri urakoitsijoille. Laatua teiden tekoon.
- Uudestaan asfaltoitava.
- Venäjällä tiet epätasaisia eikä ole palveluja.

TALVITUTKIMUS

- Enemmän satsattava rahaa tienpitoon
- Liikkuminen hidastuu erittäin paljon siirryttäessä itänaapurin teille
- Parantakaa tieolosuhteita sekä talvella että kesällä

Liite 2: KESÄTUTKIMUS 2000 -HAASTATTELULOMAKE**TIESTÖN KUNTO SUOMEN LAPISSA, POHJOIS-RUOTSISSA, POHJOIS-NORJASSA JA LUOTEIS-VENÄJÄLLÄ****-KESÄTUTKIMUS 2000****HYVÄ VASTAAJA**

Suomen, Ruotsin ja Norjan tielaitokset toteuttavat yhteistyössä kyselytutkimuksen pohjoisen tieoloja koskien. Tutkimus toteutetaan samanaikaisesti yhteensä yhdeksässä eri pisteessä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla.

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

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

Jotta tutkimus onnistuisi, toivoisimme Sinulta hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi.

Kiitokset palautteestanne ja miellyttävää syksyä !

| | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| <i>Tapani Pöyry</i> | <i>Janeric Reyier</i> | <i>Geir Johnsen</i> | <i>Torbjørn Naimak</i> | <i>Arne Løvmo</i> |
| Tiejohtaja | Vägdirektör | Vegsjef | Vegsjef | Vegsjef |
| Tielaitos | Vägverket Sverige | Statens vegvesen | Statens vegvesen | Statens vegvesen |
| Lapin tiepiiri | Region Norr | Finnmark | Troms | Nordland |

Lisätiedot:**Lapin tiepiiri**

Raimo Raatikainen
Hallituskatu 1-3
96100 ROVANIEMI
Puh. (+358) 0204 44 3434

Vägverket Region Norr

Christina Mattila
Terminalgatan 2-4
S-971 25 LULEÅ
Tel. (+46) 920 24 39 26

Statens vegvesen

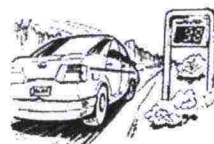
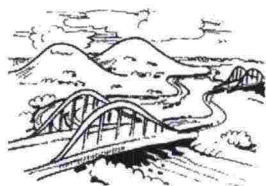
Kjell Vang
TROMSØ
Tel. (+47) 77 61 73 10

Statens vegvesen

Trond Skorstad
Vegkontoret
9815 VADSØ
Tel. (+47) 78 94 17 58

Statens vegvesen

Harald Borge
Vegkontoret
8002 BODØ
Tel. (+47) 75 55 27 00



A. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ SUOMEN LAPISSA (LAPIN LÄÄNISSÄ)

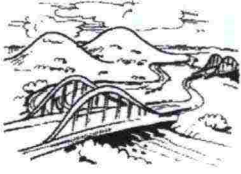
Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden kesäkunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon, muiden päällystettyjen teiden ja soratieverkon osalta koskien Suomen lappia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

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

15. Millaisen kokonaisarvion annat Suomen Lapin tieverkon kesäkunnossapidolle?

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

16. TERVEISET TIEVERKON KESÄKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE LAPIN TIEPIIRIIN - RISUJA JA RUUSUJA



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

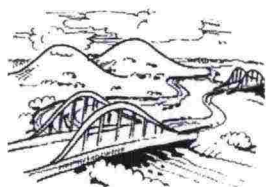
Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden kesäkunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon, muiden päällystettyjen teiden ja soratieverkon osalta koskien Pohjois-Ruotsia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

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

31. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Ruotsin tieverkon kesäkunnossapidolle?

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

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



C. VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli

1. Nainen 2. Mies

2. Syntymävuosi _____

3. Mikä on kansallisuutenne?

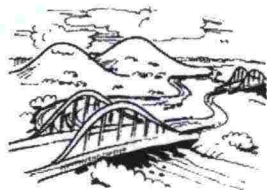
1. Suomi
2. Ruotsi
3. Norja
4. Venäjä
5. Muu, mikä? _____

4. Millä kulkuvälineellä olette liikenteessä?

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

5. Kuinka paljon arvioit ajavasi kesäaikana ?

1. Suomen lapissa (Lapin läänissä) _____ kilometriä
2. Ruotsin lapissa (Norrbottenin ja Västerbottenin lääneissä) _____ kilometriä
3. Pohjois-Norjassa (Nordlandin, Finnmarkin ja Tromssan lääneissä) _____ kilometriä
4. Luoteis-Venäjällä _____ kilometriä

Liite 3: TALVITUTKIMUS 2001 -HAASTATTELULOMAKE**TIESTÖN KUNTO SUOMEN LAPISSA, POHJOIS-RUOTSISSA, POHJOIS-NORJASSA JA LUOTEIS-VENÄJÄLLÄ****-TALVITUTKIMUS 2001****HYVÄ VASTAAJA**

Suomen, Ruotsin ja Norjan tielaitokset toteuttavat yhteistyössä kyselytutkimuksen pohjoisen tieoloja koskien. Tutkimus toteutetaan samanaikaisesti yhteensä yhdeksässä eri pisteessä Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla.

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

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

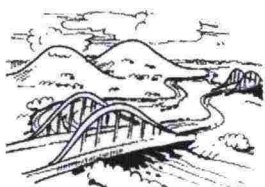
Jotta tutkimus onnistuisi, toivoisimme Sinulta hetken aikaa lomakkeen täyttämiseksi.

Kiitokset palautteestanne ja hyvää kevättä !

| | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|-------------------|
| <i>Tapani Pöyry</i> | <i>Janeric Reyier</i> | <i>Geir Johnsen</i> | <i>Torbjørn Naimak</i> | <i>Arne Løvmo</i> |
| Tiejohtaja | Vägdirektör | Vegsjef | Vegsjef | Vegsjef |
| Tielaitos | Vägverket Sverige | Statens vegvesen | Statens vegvesen | Statens vegvesen |
| Lapin tiepiiri | Region Norr | Finnmark | Troms | Nordland |

Lisätiedot:

| | | | | |
|--------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Lapin tiepiiri | Vägverket Region Norr | Statens vegvesen | Statens vegvesen | Statens vegvesen |
| <i>Raimo Raatikainen</i> | <i>Christina Mattila</i> | <i>Kjell Vang</i> | <i>Trond Skorstad</i> | <i>Harald Borge</i> |
| Hallituskatu 1-3 | Terminalgatan 2-4 | | Vegkontoret | Vegkontoret |
| 96100 ROVANIEMI | S-971 25 LULEÄ | TROMSØ | 9815 VADSØ | 8002 BODØ |
| Puh. (+358) 0204 44 3434 | Tel. (+46) 920 24 39 26 | Tel. (+47) 77 61 73 10 | Tel. (+47) 78 94 17 58 | Tel. (+47) 75 55 27 00 |



A. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA SUOMEN LAPISSA (LAPIN LÄÄNISSÄ)

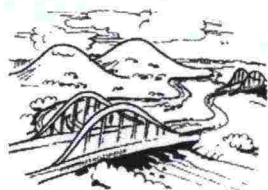
Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden talvikunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon ja toisaalta muun tieverkon osalta koskien Suomen lappia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

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

12. Millaisen kokonaisarvion annat Suomen Lapin tieverkon talvikunnossapidolle?

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

13. TERVEISET TIEVERKON TALVIKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE LAPIN TIEPIIRIIN - RISUJA JA RUUSUJA



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

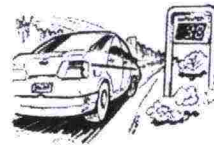
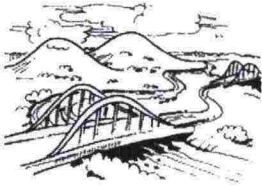
Arvioi kokemuksesi mukaan kuinka hyvin teiden talvikunnossapidosta on suoriuduttu erikseen päätieverkon ja toisaalta muun tieverkon osalta koskien Pohjois-Ruotsia. Tutkimuslomakkeen liitteenä olevassa kartassa on esitetty ne tiet, jotka kuuluvat pääteihin.

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

12. Millaisen kokonaisarvion annat Pohjois-Ruotsin tieverkon talvikunnossapidolle?

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

13. TERVEISET POHJOIS-RUOTSIN TIEVERKON TALVIKUNNOSSAPIDOSTA VASTAAVILLE - RISUJA JA RUUSUJA



C. VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli

1. Nainen 2. Mies

2. Syntymävuosi _____

3. Mikä on kansallisuutenne?

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

4. Millä kulkuvälineellä olette liikenteessä?

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

5. Kuinka paljon arvioit ajavasi talviaikana ?

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