

**Keski-Suomen tiepiirin
hoito- ja ylläpitosuunnitelma
2009 – 2012**





Tieverkon talvihoito	3
Muu tieverkon hoitotoiminta	5
Päällystettyjen teiden kunnossapito	5
Sorateiden kunnossapito	7
Siltojen kunnossapito	8
Muu rakenteiden kunnossapito ja tieympäristön parantaminen	9
Liikenteen ohjaus ja hallinta – Liikennetelematiikka	9
Hoito- ja ylläpitotoiminnan vaikutukset suunnitelmakaudella 2009–2012	9
Tieverkon hoito	9
Päällysteiden ylläpito	10
Päällysteiden peruskorjaus	10
Sorateiden määräaikaishuollot ja runkokelirikon korjaus	10
Sorateiden peruskorjaus ja päällystäminen	11
Siltojen ylläpito ja peruskorjaukset	11
Varusteet ja laitteet sekä tieympäristön parantaminen	11

Keski-Suomessa käytetään maanteiden tienpitoon keskimäärin 32,0 miljoonaa euroa vuodessa. Suurin osa rahoituksesta (93 %) kohdistuu päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen ja liikenteen ajo-olosuhteiden varmistamiseen. Loppuosa rahoituksesta käytetään alueellisiin investointeihin, liikenteen operatiiviseen ohjaukseen ja suunnitteluun. Toiminta priorisoidaan ja rahoitus kohdistetaan valtakunnallisen tienpidon strategian ja toimintalinjojen mukaisesti.

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti vuonna 2008 -2012 kohdistetaan puutavarahuollon turvaamiseen Keski-Suomessa suunnitelmakaudella noin 13,0 miljoonaa euroa, mikä on keskimäärin 2,6 miljoonaa euroa vuodessa. Toimenpiteet kohdistetaan sorateille, päällystetyille teille ja silloille. Korjauksien tavoitteena on parantaa metsäkuljetuksien toimintaedellytyksiä alemmalla tieverkolla.

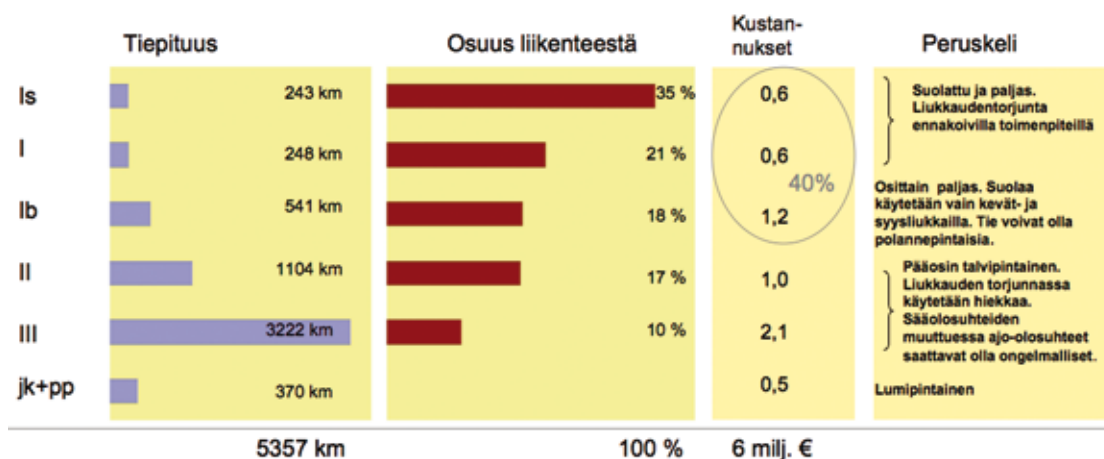
Tieverkon hoitotoimenpiteillä sekä liikennetematikalla turvataan tieverkon jokapäiväistä liikennöitävyyttä. Toimintaan käytetään suunnitelmakaudella keskimäärin 12,3 miljoonaa euroa vuodessa, josta 6,5 miljoonaa euroa talvihoitoon. Loput tieverkon hoitorahoituksesta kohdistetaan kesähoitoon ja liikenteen operatiiviseen ohjaukseen.

Tieverkon talvihoito

Tiepiirin maantiet on jaettu viiteen talvihoitoluokkaan, jotka määrittelevät tavoiteltavan laatutason sekä toimenpideajat. Kevyen liikenteen väylät jaetaan kahteen luokkaan. Talvihoitoluokka pohjautuu tien liikennemäärään, toiminnalliseen luokkaan ja liikenteen laatuun. Tien hoitoluokalla ohjataan ajo-olosuhteita (kuva 1). Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti tasalaatuinen palvelu ja liikumisolosuhteet. Talvihoidon lisäksi talviajan liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan alentamalla tiettyjen teiden nopeusrajoituksia talvikaudeksi sekä säätämällä nopeuksia sään ja kelin mukaisesti. Kelin mukaan vaihtuvia nopeusrajoituksia on Keski-Suomessa kolmella tiejakolla, yhteensä noin 100 kilometrin matkalla.

Hoitoluokitus käsittelee kaikkia samaan luokkaan kuuluvia teitä samanarvoisesti. Asiakastarpeet saattavat vaihdella suuresti eri tienkäyttäjryhmissä. Asiakslähtöisellä täsmähoidolla on tarkoitus parantaa palvelua kohdentamalla ja ajoittamalla kunnossapidon toimenpidetarpeita asiakkaiden erityistarpeiden pohjalta. Kunnossapitoa tehostetaan vain sinä aikana, kun se on tarpeen. Keski-Suomen alue on jaettu kuuteen alueurakkaan Jyväskylä, Jämsä, Karstula, Keuruu, Pihtipudas ja Äänekoski. Alueurakat ovat kooltaan keskimäärin noin 900 tiekilometriä ja ne ovat useampivuotisia palvelusopimuksia. Vuonna 2009 kilpailutetaan Karstulan alueurakka.

Alueurakoissa on huomioitu valtakunnallisen hoitoluokituksen lisäksi kunkin alueen erityispiirteet sekä asiakkaiden tarpeet mm. mäkisyys, pohjavesialueet, yhteiskunnalle elintärkeiden kuljetusten tarpeet, sekä koulukuljetusten tarpeet. Talviaikana liukkaudentorjunnassa käytetään suolaa hiekoituksen ohella koko talven viidellä maantiellä, joista pääosa on valtateitä. Muilla teillä suolaa käytetään vain ongelmallisissa ajo-olosuhteissa. Tiesuolan vaikutuksia ympäristöön seurataan ja vaikutuksia pyritään huomioimaan alueurakoissa enna-

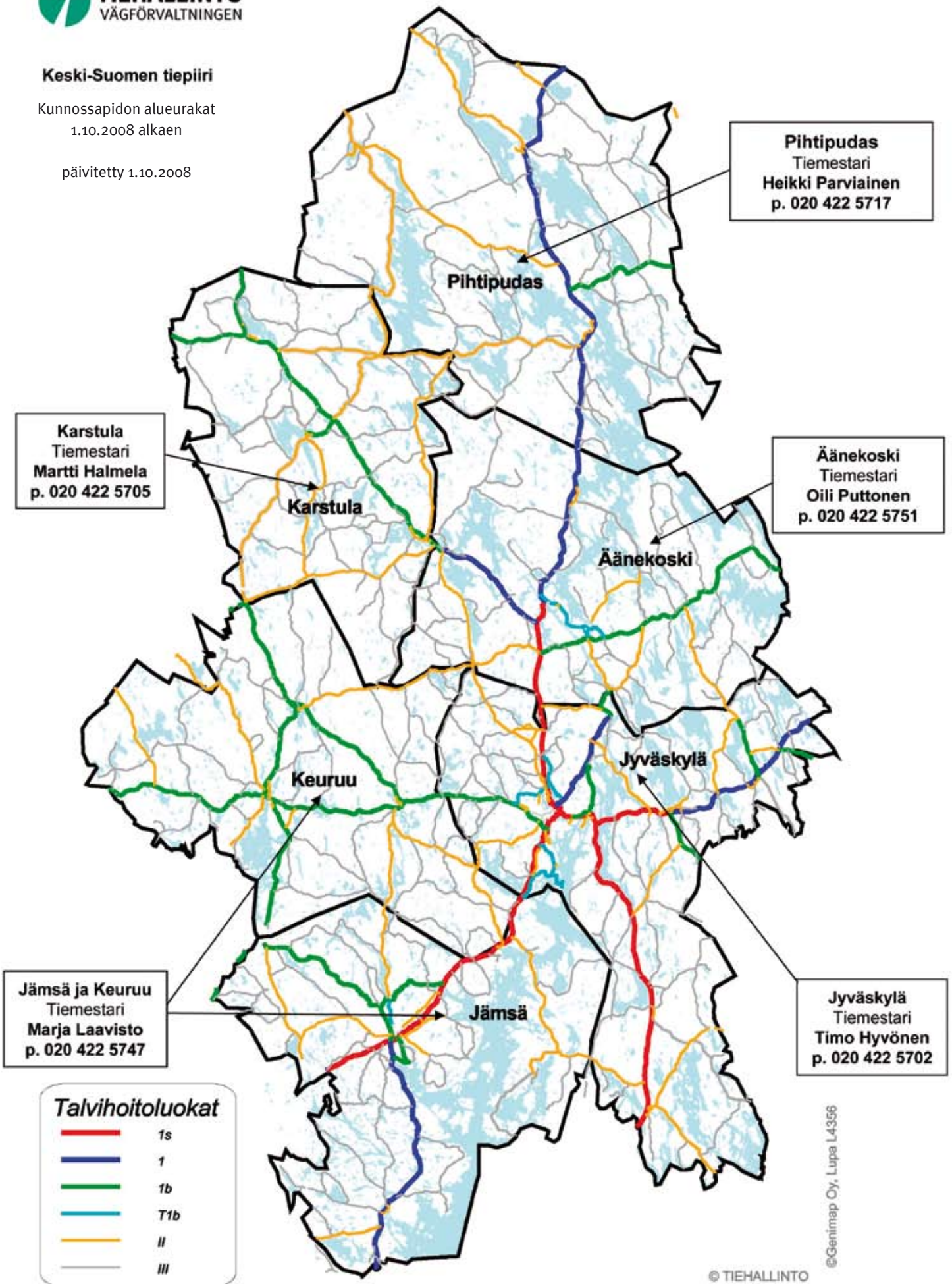


Kuva 1. Keski-Suomen tiepiirin teiden jakautuminen talvihoitoluokkiin

Keski-Suomen tiepiiri

Kunnossapidon alueurakat
1.10.2008 alkaen

päivitetty 1.10.2008



©Genimap Oy, Lupa L4356

koivasti. Tiepiirissä ei liukkaudentorjunnassa ole käytössä suolan käyttöä korvaavia vaihtoehtoja.

Tieverkon hoidon palvelutasoa ja laatua seurataan satunnaisotokseen perustuvalla laadunseurannalla. Lisäksi urakoitsijat seuraavat omatoimisesti laatua ja raportoivat siitä työmaakokouksissa. Vuosittain toteutetaan asiakkaille kyselytutkimus, jossa tarkastellaan eri asiakasryhmien mielipidettä maanteiden tilasta ja kunnosta. Tuloksia käsitellään tiepiirissä sekä urakoiden työmaakokouksissa. Urakkakohtaisessa valvonnassa ja seurannassa hyödynnetään myös palautejärjestelmän kautta tullutta tietoa. Viimeisimmän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen mukaan Keski-Suomessa oltiin tyytyväisiä päätteiden talvihoitoon ja tyytyväisyys on säilynyt aikaisempien vuosien tasolla. Maanteiden tilaan ja kuntoon olivat raskaan liikenteen edustajat muita tyytymättömpiä. Muiden teiden talvihoidon osalta on tyytymättömyys lisääntynyt.

Muu tieverkon hoitotoiminta

Liikenneympäristön hoito ja käyttöpalvelut sisältävät esim. tie- ja palvelualueiden puhtaanapidon, vihertyöt, kuivatusjärjestelmien hoidon, kaiteiden, melusteiden, aitojen ja kiveysten hoidon. Toiminta perustuu pääosin valtakunnallisesti yhtenäisiin toimintalinjoihin. Hoidon alueurakkoihin sisältyvien viheralueiden hoitotyöt toteutetaan valtakunnallisten ohjeiden mukaisesti. Alueet on jaettu viiteen hoitoluokkaan ja luokkaan määräytymiseen vaikuttavat väylän tieverkollinen asema, maankäyttö ja ympäristö. Taajamissa hoitotyöt määritellään yhteistyössä kuntien ja kaupunkien edustajien kanssa. Hoitoluokituksia täsmennetään pääsääntöisesti alueurakoiden kilpailutuksien yhteydessä. Toimintaan käytetään suunnitelmakaudella keskimäärin 3,3 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenteen ajo-olosuhteita varmistetaan tieverkon ylläpito- ja korvausinvestoinneilla. Suunnitelmakaudella käytetään toimintaan keskimäärin 17,8 miljoonaa euroa vuodessa. Ylläpitotoiminnassa tavoitteena on kohdistaa toimenpiteet rakenteisiin optimaikana, jolloin varmistetaan niiden säilyvyys asetetun käyttöajan sekä peruskorjauksen kokonaistaloudellisuus. Rakenteiden kuntoa seurataan määräjain tehtävillä kunto- ja vauriomittauksilla, joiden avulla laaditaan tiepiirin ylläpito- ja peruskorjausohjelmat suunnitelmakaudelle. Ohjelman laatimista ohjaavat toiminnalle asetetut tavoitteet ja valtakunnalliset toimintalinjat.

Päällystettyjen teiden kunnossapito

Keski-Suomessa päällystettyjä maanteitä on 2977 kilometriä. Maanteistä on 77 % hyväkuntoisia, tyydyttäväkuntoisia 19 % ja huonokuntoisia 4 %. Päällystettyjä kevyen liikenteen väyliä on 370 kilometriä, josta 12 % on huonokuntoisia.

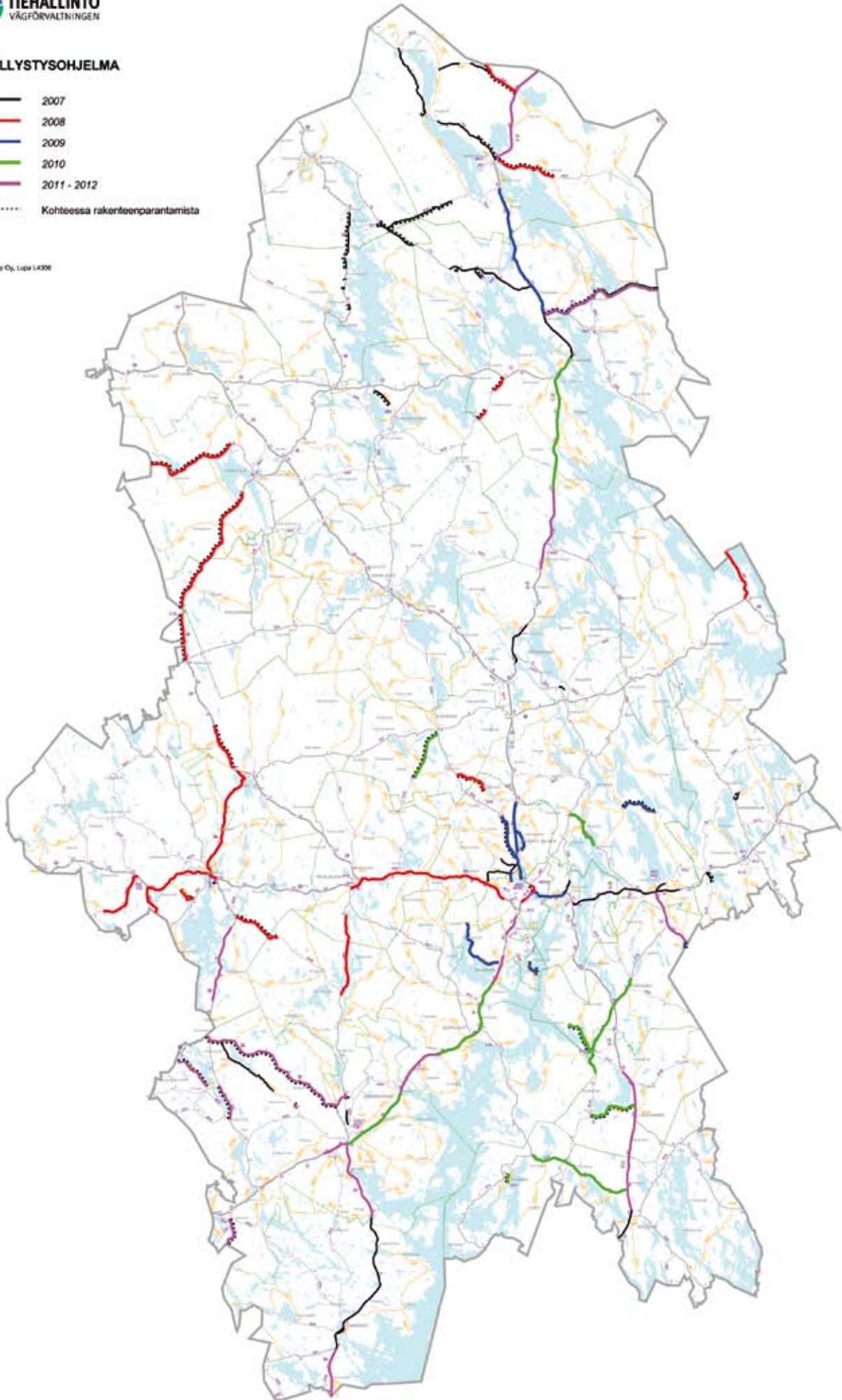
Teiden rakenteita parannetaan silloin, kun se vähentää pitkän aikavälin ylläpitokustannuksia. Yksi keskeisimmistä kriteereistä on rakenteen vaurioitumisnopeus. Kevyen liikenteen väylien parantamistarve arvioidaan väylän kunnan, arvioidun käyttöajan, sijainnin sekä asialpalautteiden perusteella. Päällystettyjen teiden kuntotavoitteella seurataan toimintalinjan pitkäjänteistä toteutumista. Päällystysohjelmien laadinnassa pyritään huomioimaan asiakkaiden toiveet ja tarpeet, mikäli ne ei-



PÄÄLLYSTYSOHJELMA

- 2007
- 2008
- 2009
- 2010
- 2011 - 2012
- Kohteessa rakenteenparantamista

©Göteborg Cy, Lupa L4306



vät merkittävästi poikkea toimintalinjoista. Asiakastarpeita kootaan sidosryhmien lausunnoista, aloitteista, palautteista ja kuljetuspalveluksista. Päällystystyöt tilataan erillisinä urakoina tai laajempina kokonaisuuksina muiden tiepiirien kanssa yhteistyössä.

Päällystettyjen teiden ylläpitoon ja peruskorjauksiin käytetään suunnitelmakaudella keskimäärin 9,0 miljoonaa euroa. Päällysteohjelman pituus on vuosittain noin 200 kilometriä. Päällysteiden ylläpidon toimintalinjoissa määritellään teiden palvelutaso tieverkon eri osilla ja rakenteiden parantamista koskevat periaatteet sekä kuvataan näiden toteuttamiseen tähtäävä ohjausmenettely. Keski-Suomen päällystetyt tiet on jaettu ylläpitoluokkiin liikennemäärän, toiminnallisen luokan ja paikallisten tarpeiden mukaisesti. Päällystettyjen teiden kuntokriteereille (urat, tasaisuus ja vauriot) on liikennetaloudellisin perustein määritetty toimenpiderajat liikennemäärän ja nopeusrajoituksen mukaan. Toimenpiderajoja ohjataan huonimpien kohtien osuuksilla, joille on esitetty tavoitearvot ylläpitoluokittain. Keski-Suomen alueella on muutettu soratieksi heikkokuntoisia sirotepinnoitettuja sorateita, joiden liikennemäärä on keskimäärin alle 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaampia huonokuntoisia sirotepinnoitettujen teiden rakenteita on parannettu ja ne on kevytpäällystetty.

Suunnitelmakaudella ohjataan, valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, rahoitusta alemman tieverkon päällysteiden kunnan parantamiseen pääasiassa metsäteollisuudelle tärkeillä kuljetusreiteillä. Kunnostettavia kohteita on 1–2 vuodessa. Kunnostuskohteista laaditaan erillinen ohjelma.

Viimeisimmän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen mukaan Keski-Suomessa oltiin tyytyväisiä päällysteiden kuntoon, mutta toiminnan painoutuessa päätieverkolle sekä leutojen talvien aiheuttamien päällystevaurioiden johdosta saattaa tyytymättömien määrä kasvaa lähitulevaisuudessa. Kevyen liikenteen väylien määrään oltiin melko tyytyväisiä, mutta niiden kuntoon oltiin tyytymättömiä.

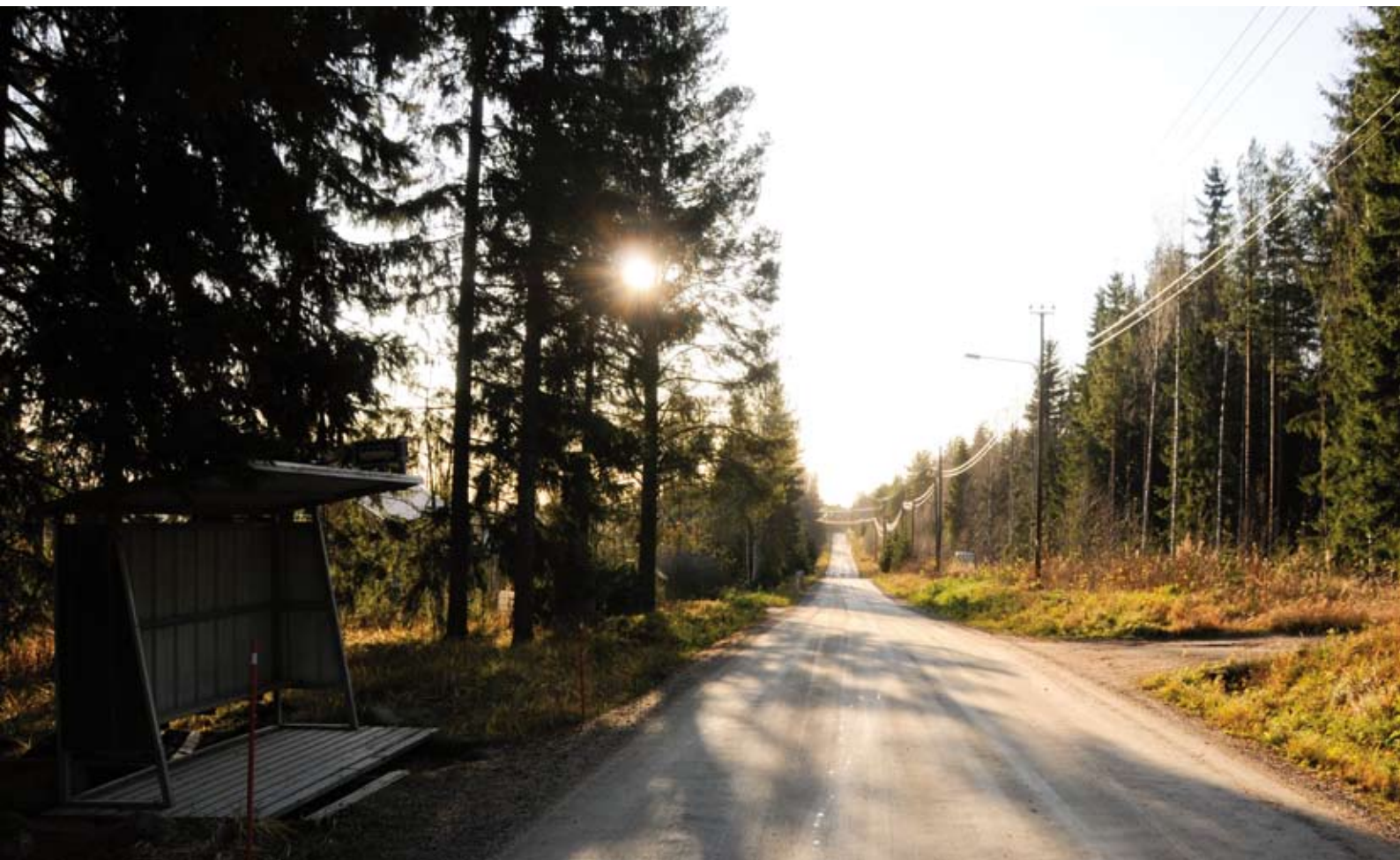
Sorateiden kunnossapito

Keski-Suomen alueella on 2423 kilometriä sorapintaisia maanteitä. Sorateiden osuus koko tiestöstä on 45 %. Soratiet jaetaan kahteen hoitoluokkaan liikenteen määrän ja laadun perusteella:

luokkaan I kuuluvat soratiet, joiden liikennemäärä on yli 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hoitoluokassa I on 393 kilometriä

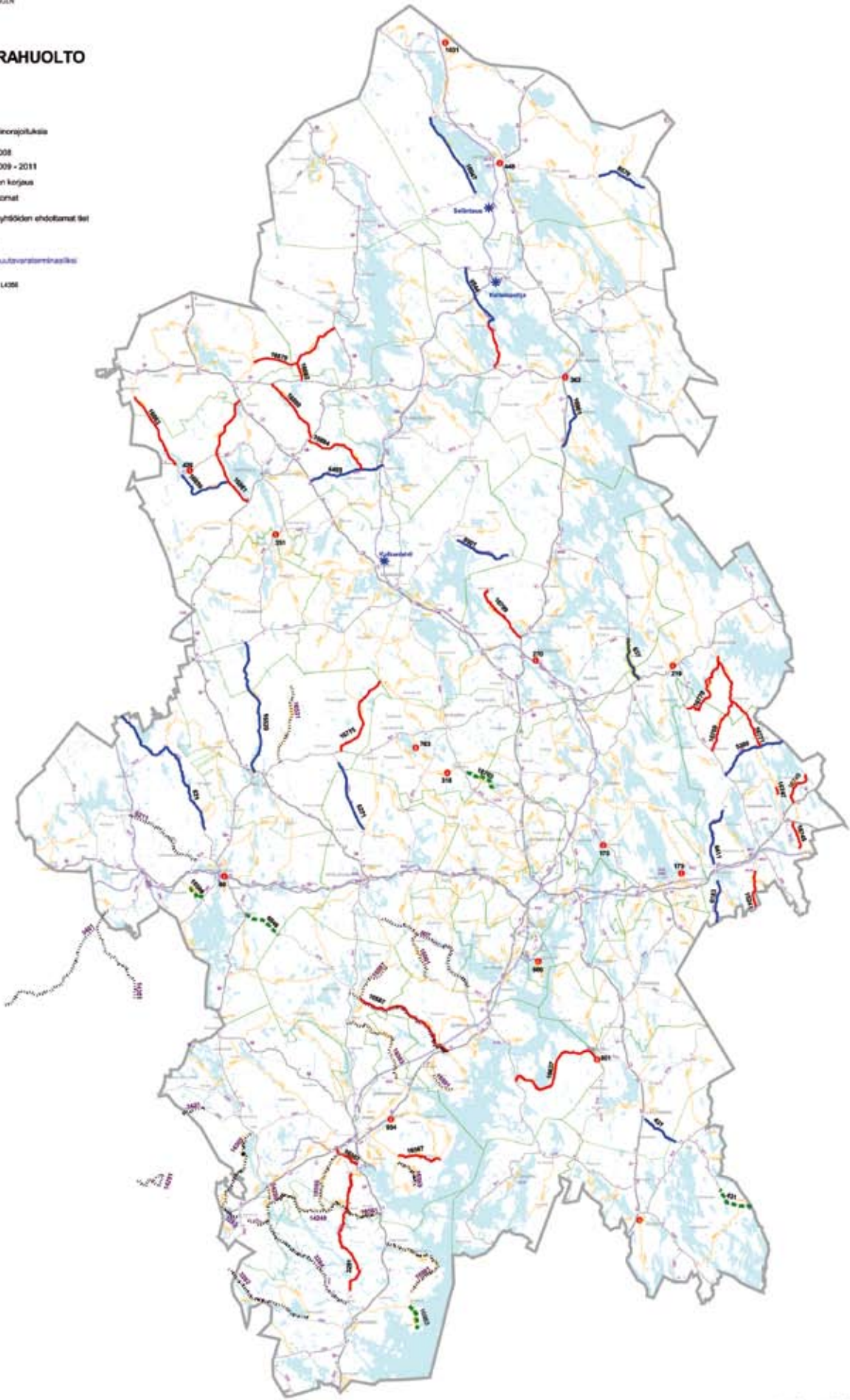
luokkaan II kuuluvat soratiet, joiden liikennemäärä on alle 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hoitoluokassa II on 2030 kilometriä.

Sorateiden kuntoa seurataan arvioimalla niiden palvelutaso (tasaisuus, kiinteys ja pölyäminen) ja mittaamalla niillä esiintyvä runkokelirikko. Tienkäyttäjän kannalta nämä ovat tärkeimmät ajomukavuuteen vaikuttavat tekijät. Palvelusomittauksia tehdään vuosittain toukokuusta marraskuuhun joka toinen viikko. Palvelusomittauksien mukaan valtaosalla tiepiirin sorateista palvelutaso on hyvä tai tyydyttävä. Huonokuntoisia on 2 % sorateista. Palvelusomittauksen jakauma on valtakunnallisen jakauman mukainen. Urakoitsija seuraa sorateiden laatua voidakseen



PUUTAVARAHUOLTO

- Sitolla pöytäkirjat, kelta
 - Soratiet 2008
 - Soratiet 2009 - 2011
 - - - Päällysteen korjaus
 - Rajamäärätykset
 - - - - - Puutavarayhtiöiden ehdottamat tie
 - Rautatie
 - ★ Ehdotus puutavaratenninpaikalle
- © Geonay Oy, Loppu 14206



ylläpitää tiet laatuvaatimuksien mukaisessa kunnossa. Laatuvaatimuksia voidaan työkohtaisesti tiukentaa esim. pölynsidonnan osalta.

Kelirikko on pääosin sorateiden keväinen ja syksyinen ongelma, mutta lauhoina talvina sitä esiintyy myös talvela peruskorjaamattomilla teillä. Teillä esiintyy sekä pinta- että runkotelirikkoa. Pintakelirikko aiheuttaa haittaa kevyimmille ajoneuvoille, kun taas runkotelirikko edellyttää koko liikenteen rajoittamista. Liikennettä rajoitetaan teille asetettavilla painorajoituksilla. Vuonna 2008 Keski-Suomen alueelle asennettiin painorajoituksia 305 tiekilometrille. Keväisin sovitaan yhteistyössä metsä- ja kuljetusalan toimijoiden kanssa pelisäännöt raskaiden kuljetusten osalta runkotelirikkoajana. Teiden liikennöitävyyttä hallitaan kelirikkoajana painorajoituksin sekä kohdekohtaisilla korjauksilla. Laajempia kelirikkokorjauksia tehdään teiden määräaikaishuollon yhteydessä keskimäärin seitsemän vuoden välein, jolloin teiden pinta muotoillaan ja tien kuivatus kunnostetaan. Teiden pinta-kelirikkoa voidaan hallita edellisillä toimenpiteillä.

Sorateiden kunnostustyöt tehdään pääsääntöisesti hoidon alueurakoissa kunnostusohjelman mukaisesti. Sorateiden määräaikaishuoltoja tehdään vuosittain 400 tiekilometrillä. Samassa yhteydessä korjataan ja kunnostetaan runkotelirikko kohteita vuosittain keskimäärin noin 25 kilometriä. Tiepiirissä on käytetty sorateiden hoitoon ja kunnostuksiin keskimäärin 4,0 miljoonaa euroa, josta 1,2 miljoonaa euroa runkotelirikkokorjauksiin.

Suunnitelmakaudella sorateiden kunnostukseen ohjataan, valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, vähintään kaksinkertainen rahoitus normaaliin nähden. Rahoituksen turvin parannetaan vähäliikenteisten sorateiden kuntoa pääasiassa metsäteollisuuden kuljetusreiteillä. Suunnitelmakaudella määräaikaishuoltojen ohella kunnostetaan sorateita keskimäärin 130 kilometriä vuodessa. Sorateiden päällystämiseen ei ole suunnitelmakaudella mahdollisuutta.

Viimeisimmän tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen mukaan tienkäyttäjät olivat tyytymättömiä sorateiden kuntoon sekä keväällä että kesällä. Keski-Suomessa sorateiden kevätkunnon koetaan olevan raskaalle liikenteelle tärkeämpää kuin muualla Suomessa.

Siltojen kunnossapito

Keski-Suomessa on 945 tiepiirin ylläpitämää siltaa, mikä on noin 7 % koko Tiehallinnon silloista. Sillat on pääsääntöisesti rakennettu 1960 – ja 1970 – luvuilla ja suurin osa silloista on betonisilloja. Siltojen ylläpidon tehtävänä on varmistaa liikenneturvallisuus silloilla sekä kantavuus ja säilyvyys koko käyttöajan ajan. Tavoitteena on saavuttaa siltojen optimaalinen käyttöikä tehokkailla ja oikea-aikaisilla toimenpiteillä. Korjaustoiminnan tavoitteena on

pysäyttää siltojen vaurioituminen sekä vähentää alueella olevien huonokuntoisten siltojen määrää. Tiepiirin silloista noin 7 % on huonokuntoisia, joista suurin osa on teräksisiä putkisilloja.

Sillankorjaustyöt tilataan erillisurakoina ja tavoitteena on varmistaa alalle riittävä määrä osaavia urakoitsijoita. Tiepiirissä käytetään vuosittain siltojen korjaamiseen keskimäärin 3,0 miljoonaa euroa. Suunnitelmakaudella ohjataan, valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, rahoitusta metsäteollisuuden kuljetusreittien siltojen kunnostuksiin. Kunnostettavia kohteita on 1-2 vuodessa. Kunnostuskohteista laaditaan erillinen ohjelma.

Tiepiirin alueella on viisi painorajoitettua siltaa, jotka sijaitsevat seutu- ja yhdystieverkolla. Pääteillä painorajoituksia ei ole. Painorajoitettujen siltojen kokonaismäärä on pysynyt viime vuosina samana. Raskaita erikoiskuljetuksia rajoittaa tiepiirin alueella 32 siltaa, joista kaksi siltaa on kierrettävä ja muissa kohteissa valvotaan siltojen ylityksiä. Vuonna 2009 poistuu päätieverkolta yksi kierrettävä silta, kun Hännilänsalmeen valmistuu uusi silta. Tiepiirin alueella on kolme tehostetussa tarkkailussa olevaa siltaa. Tehostetussa tarkkailussa olevat sillat saattavat vaikuttaa raskaiden kuljetuksien reitteihin. Näiden siltojen kuntotarkastuksia tehdään tiheästi, jolloin voidaan varmistaa joko sillan hallittu loppuun kuluttaminen tai varmistua seurattavan vaurion etenemisestä.

Keski-Suomen alueella on kaksi museosiltaa (Viherin silta Joutsassa ja Heinäjoen silta Pihtiputaalla). Museosillat säilytetään museointihetken kunnossa. Museosiltojen lisäksi tiepiirissä on kuusi historiallisesti merkittävää siltaa. Siltoja ei ole lainsäädännöllä suojeltu, mutta ne on koettu tiepiirin alueella tai ympäristöönsä nähden merkittäviksi rakenteiksi.

Muu rakenteiden kunnossapito ja tieympäristön parantaminen

Keski-Suomen alueella on maanteihin liittyviä kuivatusrakenteita, laitureita, melurakenteita, tienvaalaistusta, kaiteita, erilaisia palvelualueita sekä liikennemerkkejä. Rakenteita kunnostetaan ja uusitaan pääsääntöisesti hoidon alueurakassa kunnon niin edellyttäessä. Valaistuksen kunnossapidosta on erillinen urakka. Huonokuntoisten rakenteiden parantamisen ohjelmointi tapahtuu käytössä olevien toimintalinjojen, erillisselvityksien sekä urakoiden tarkastuksien pohjalta. Rakenteiden kuntotietoa ei ole kaikilta osin järjestelmällisesti kerätty. Liikenneturvallisuutta parantavat pienet tieympäristön kunnostustoimet priorisoituvat mm. tienkäyttäjän aloitteiden sekä liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti. Korjaustoimintaan käytetään keskimäärin 0,5 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenteen ohjaus ja hallinta

– Liikennetelematiikka

Liikenteen hallinnalla tarkoitetaan liikenteen tiedotusta ja ohjausta sekä nopeaa häiriötilanteiden hallintaa. Toiminnassa hyödynnetään liikennetelematiikkaa, joka tarkoittaa tieto- ja viestintätekniikan soveltamista henkilö- ja tavaraliikenteessä. Tiehallinnossa kerätään tietoa liikennemäärästä, ajonopeuksista ja tiesäystä sekä ohjataan liikennettä liikennevaloilla, varoitusmerkeillä ja kelin mukaan muuttuvilla rajoitusmerkeillä. Tiepiirissä hyödynnetään liikennetelematiikan järjestelmiä hoito- ja kunnossapidon urakoiden ohjauksessa. Laitteiden uusinnat ja uudet laitteet suunnitellaan yhteistyössä urakoitsijoiden kanssa. Tiepiirin alueella toimintaan käytetään 0,5 miljoonaa euroa vuodessa. Laitteiden ylläpito ja peruskorjaukset tilataan alan urakoitsijoilta keskitetysti palvelusopimuksilla.

Hoito- ja ylläpitotoiminnan vaikutukset suunnitelmakaudella 2009–2012

Maanteiden hoitoon ja ylläpitoon kohdistetaan suunnitelmakaudella keskimäärin 30,0 miljoonaa euroa vuodessa. Suunnitelmakaudella tiepiirin alueella tieverkon hoito ja ylläpito pyritään toteuttamaan tienpidon strategian mukaisesti. Vaihtelevat sääolosuhteet, äkilliset korjaustarpeet ja voimakkaat nousut kustannustasossa vaikuttavat saatavien palvelujen määrään. Edellisen johdosta hoidon- ja ylläpidon korjausvelka kasvaa entisestään. Ylläpito- ja peruskorjaustoiminnan korjausvelka näkyy tie-rakenteiden nopeampana rapistumisena sekä hoitotoiminnan kallistumisena. Rakenteiden korjaustarpeiden ja voimassa olevien palvelutasovaatimuksien kautta katsottuna maanteiden hoito- ja ylläpitotoiminta edellyttäisi

noin 7 miljoonaa euron lisärahoitusta normaalirahoitukseen nähden (taulukko 1).

Tieverkon hoito

Vaihtelevat sääolot vaikuttavat erityisesti alemman tieverkon palvelutasoon. Lisäksi voimakkaat nousut kustannustasossa vaikuttavat saatavien palvelujen määrään, minkä johdosta tien hoitotoimenpiteiden kuntovaje saattaa kasvaa entisestään. Tienkäyttäjälle kuntovaje näkyy äkillisten korjaustarpeiden siirtymisenä ja hoitoluokamuutoksien viivästyminenä. Tiepiirin alueella noin 540 tiekilometriä on tavoitetasoon nähden alemmassa hoitoluokassa.

Edellisistä syistä johtuen tiepiirin näkemys on, että tieverkon päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseen tarvitaan suunnitelmakaudella lisärahoitusta. Rahoitus kohdennettaisiin alemman tieverkon vilkkaiden teiden talvihoitoon, äkillisten vaurioiden oikea-aikaiseen korjaamiseen ja asiakaslähtöiseen täsmähoitotoimintaan. Hoitotoiminnan rahoituksen riittävyys edellyttää perustienpidon rahoituksen sitomista kustannusindeksiin sekä ylläpito- ja peruskorjaustoiminnan korjausvolyymin pysyvyyttä.

Päällysteiden ylläpito

Suunnitelmakaudella päätieverkon kunto paranee hieman, vähäliikenteellisillä päällystetyillä teillä kunto säilyy ennallaan, hiljaisilla teillä teiden kunto heikkenee ja kevyen liikenteen väylien päällysteiden kunto hieman paranee. Lauhat talvet ja nastarenkaat sekä vaihtelevat sääolosuhteet rapauttavat päällysteitä aiempaa enemmän, mikä näkyy tienkäyttäjille vaurioituneina ja reikiintyneinä päällysteinä. Päällystettyjen teiden pintakunnon kuntovaje on noin 180 kilometriä. Päällysteiden paikkaus talvella on kallista ja voimakkaat nousut kustannustasossa vaikuttavat saatavien palvelujen määrään. Tiepiirin nä-

	Perustaso, M€/v (perustienpito 510 M€, v. 2009)	Muutostarve perustasoon, M€/v	Tiepiirin esitys, M€/v
Tieverkon hoito- ja ylläpito yhteensä	27,4	+ 9,7	37,1
Tieverkon hoito	12,0	+ 2,0	14,0
Tieverkon ylläpito ja peruskorjaus	15,4	+ 7,7	23,1
* Päällysteiden ylläpito	5,1	0	5,1
*Päällystettyjen teiden peruskorjaus	3,9	+ 1,6	5,5
* Sorateiden määräaikaishuollot ja runkokelirikkokorjaus	1,9	+1,6	3,5
*Sorateiden parantaminen ja päällystäminen	0	+2,0	2,0
*Siltojen ylläpito ja peruskorjaukset	3,3	+0,7	4,0
*Varusteet ja laitteet sekä tieympäristön parantamien	1,2	+ 1,8	3,0

Taulukko 1. Hoito- ja ylläpitotoiminnan rahoitus sekä palvelutason mukainen rahoitustarve

kemys on, että päällysteiden ylläpito on mahdollista nykyisellä rahoituksella. Nykyisen rahoituksen riittävyys edellyttää perustienpidon rahoituksen sitomista kustannusindeksiin sekä päällystettyjen teiden peruskorjaustoiminnan tasaista volyyymiä.

Päällysteiden peruskorjaus

Suunnitelmakaudella peruskorjaustoimintaa joudutaan karsimaan suunnitellusta toimenpiteiden kohdistuksesta alemmalle tieverkolle. Tienkäyttäjille muutos näkyy seutu- ja kantateiden perusparannuksien siirtymisenä suunnitelmakauden loppuun. Suunnitelmakaudella varmistetaan metsäkuljetuksien toimintamahdollisuutta alemmalla tieverkolla.

Tiepiirin näkemys on, että päällystettyjen teiden peruskorjauksen rahoitusta on lisättävä merkittävästi suunnitelmakaudella. Näin voidaan varmistaa päällystettyjen teiden järkevä ylläpitotoiminta ja hoito, toteuttaa suunnitellut peruskorjaukset sekä korjata huonokuntoisia vähäliikenteisen tieverkon päällysteitä. Peruskorjauksen yhteydessä kunnostetaan rakenteen kuivatusjärjestelmä, jolla hallitaan teiden säänkestävyyttä. Esitetyn lisärahoituksen riittävyys edellyttää perustienpidon rahoituksen sitomista kustannusindeksiin.

Sorateiden määräaikaishuollot ja runkokelirikon korjaus

Suunnitelmakaudella sorateiden rakenteellinen kunto paranee, mikä johtuu valtioneuvoston alemmalle tieverkolle osoittamasta lisärahoituksesta. Lisärahoitus kohdennetaan metsäkuljetusreiteille. Muiden sorateiden rakenteellinen kunto ja sorateiden palvelutaso (pintakunto) pysyvät ennallaan. Tiepiirin alueella on pintakunniltaan huonokuntoisia teitä noin 1000 tiekilometriä.

Suunnitelmakaudella ohjataan toimintaan rahoitusta vähintään kaksi kertaa enemmän kuin aiemmin. Tiepiirin näkemys on, että normaalin perustienpidon rahoituksen puitteissa sorateille olisi turvattu tasainen rahoitus. Rahoituksen turvin voidaan poistaa sorateiden kuivatusjärjestelmien jälkeenjäämä sekä poistaa teiden runkokelirikko. Tämän jälkeen sorateiden kunnossapitotoiminta ohjautuu alueurakoiden vuosiohjelmien mukaisesti. Esitetyn lisärahoituksen riittävyys edellyttää perustienpidon rahoituksen sitomista kustannusindeksiin.

Sorateiden peruskorjaus ja päällystäminen

Suunnitelmakaudella ei perustienpidon rahoituksella päällystetä sorateita. Tiepiirin selvityksen mukaan alueella on noin kymmenen soratiekohdetta (noin 100 kilometriä), joissa keskimääräinen vuorokausiliikenne on yli 350 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tällaisen soratien ylläpitäminen soratienä tarvitsee suunniteltua enemmän ylläpitotoimia. Lisäksi kuntien palvelurakenteen muuttuessa yhteydet kuntakeskuksien välillä edellyttävät hoitotoiminnassa kohdekohtaisesti palvelutason nostoa. Mikäli näillä teillä liikennemäärät selvästi kasvavat, on odotettavissa em. sorateiden kunnossapitotarpeen kasvaminen suunnitellusta.

Tiepiirin näkemyksen mukaan toimintaan tarvittaisiin vähintään 2,0 miljoonan euron rahoitus vuodessa, jolla turvattaisiin vilkkaimpien sorateiden kunnossapito ja edes aivan vilkkaimmat soratiet voitaisiin peruskorjata ja päällystää.

Siltojen ylläpito ja peruskorjaukset

Suunnitelmakaudella siltojen korjaustoimintaan osoitetaan rahoitusta aikaisempaa enemmän. Toimenpiteiden vaikutuksesta tiepiirin siltojen vaurioituminen pysähtyy ja kuntotilanne hieman paranee. Huonokuntoisten siltojen määrä vähenee tavoitteen mukaisesti. Suunnitelmakaudella korjataan tai uusitaan kaksi suurta vesistösiltaa, Hännilänsalmessa Viitasaarella ja Louhunsalmessa Jyväskylän Säynätsalossa. Toiminnan painopistettä siirretään aikaisempaa enemmän ylläpitokorjauksiin, jolloin voidaan varmistaa kustannustehokkaasti siltojen optimaalinen käyttöikä.

Suunnitelmakaudella siltojen ylläpitoon ja peruskorjauksiin kohdennettavaa rahoitusta nostetaan aikaisemmasta. Rahoituksella saavutetaan toiminnalle asetetut tavoitteet. Tiepiirin näkemys on, että esitetyllä rahoitustasolla voidaan paremmin hallita siltojen oikea-aikainen ylläpitotoiminta valta-, kanta- ja seututeillä sekä suurilla vesistösiltoilla. Esitetyn lisärahoituksen riittävyys edellyttää perustienpidon rahoituksen sitomista kustannusindeksiin.

Varusteet ja laitteet sekä tieympäristön parantaminen

Suunnitelmakaudella rakenteiden ja laitteiden kunto heikkenee eikä tieympäristön muutoksien aiheuttamiin tarpeisiin voida vastata. Tiepiirissä selvitetään tielaitureiden osalta niiden tarpeellisuutta ja päätetään tarvittavista hallinnollisista muutoksista tai rakenteiden purkamisista. Liikennetelematikan osalta toiminnan koordinoitua keskitetään Tiehallinnossa yhteen yksikköön, minkä myötä laitteistot sekä toimintatavat yhtenäistyvät entisestään. Tulevaisuudessa telematiikkalaitteiden tekniikka kehittyy voimakkaasti ja Tiehallinto on kehittämistyössä mukana tienpidon visioiden mukaisesti.

Tiepiirin näkemyksen mukaan maanteihin liittyvien varusteiden ja laitteiden kunnossapito edellyttää selvästi enemmän rahoitusta. Tämä johtuu siitä, että toiminta sisältää laajasti erilaista vanhenevaa ja huonokuntoista tekniikkaa, jonka korjausvelka on jo lähtötilanteessa suuri ja rahoitus toiminnalle on ollut riittämätön. Lisäksi muuttuvien sääolojen, uusiutuvien ohjeiden, kehittyvien innovaatioiden ja tieympäristön kehittymisen vuoksi paine korjaamiseen kasvaa entisestään.

Ajantasaiset kunnossapitosuunnitelmat ovat nähtävillä Keski-Suomen tiepiirin internet-osoitteessa:

www.tiehallinto.fi/keski-suomi



Tiehallinto Keski-Suomen tiepiiri
Puhelinvaihte 0204 22 11, Cygnaeuksenkatu 1, PL 58, 40101 Jyväskylä
keski-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi

Hoito

Tiemestarit/urakka-alue
Martti Halmela 0204 22 5705, Karstula
Timo Hyvönen 0204 22 5702, Jyväskylä
Marja Laavisto 0204 22 5747, Jämsä, Keuruu
Heikki Parviainen 0204 22 5717, Pihtipudas
Oili Puttonen 0204 22 5751, Äänekoski

Ylläpito

Soratiet Martti Halmela 0204 22 5705
Sillat Jari Mikkonen 0204 22 5742
Päällysteet ja muu ylläpito Heikki Parviainen 0204 22 5717

Lisätietoja suunnitelmasta

Tiina Lamminmäki 0204 22 5733
Seppo Kosonen 0204 22 5700

www.tiehallinto.fi/keski-suomi