



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus
Pirkanmaa



Hoito- ja ylläpitosuunnitelma 2010–2014

Pirkanmaan ELY-keskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Hoito- ja ylläpitosuunnitelma

Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa esitetään hoidon ja ylläpidon keskeiset linjaukset ja muutokset tulevan viisivuotiskauden aikana. Tämän tiivistelmän lisäksi lähinnä tienpidon asiantuntijoiden avuksi on laadittu tarkempi suunnitelma. Suunnitelmaan on koottu yhtenäisten käytäntöjen luomiseksi suunnitteluperusteet, toiminnan suuntaviivat ja ohjeet.

Suunnittelua ohjaavat valtakunnalliset väyläpidon strategiat ja toimintalinjat. Toimintalinjojen avulla taataan, että eri puolella Suomea toimitaan tienpitoon liittyvissä

asioissa yhtenäisesti. Alueellisten ominaispiirteiden vuoksi poikkeuksiakin joudutaan tekemään. Yhtenäisestä linjasta poikkeaminen perustellaan hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa.

Tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytetään vuosittain Pirkanmaalla noin 34 miljoonaa euroa. Nykyinen rahoitustaso on selvästi liian alhainen. Lisärahoitusta tarvitaan noin 10 miljoonaa euroa. Tällä summalla turvattaisiin nykyisen tieverkon olemassa oleva palvelutaso ja pidettäisiin tiet, sillat ja rakenteet suunnilleen nykyisessä kunnossa.



Talvihoito

Pirkanmaan 5 000 tiekilometrillä, kuten koko maassa, käytetään yhtenäistä kuusiportaista talvihoitoluokitusta. Korkeimmassa hoitoluokassa on vielä erikseen eroteltu tiejaksoja, joissa liukkaudentorjunta pyritään muista saman luokan teistä poiketen hoitamaan välittömästi ilman toimenpideaikoja. Nämä tiejaksot ovat vilkkaasti liikennöityjä. Keskimääräinen vuorokausiliikenne on yleensä yli 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kevyen liikenteen väylien hoidossa on oma kaksiportainen luokituksensa, mutta Pirkanmaalla kaikki väylät pääsääntöisesti kuuluvat ylempään luokkaan. Kevyen liikenteen väylien luokitus tarkistetaan suunnitelmakauden aikana.

Tien hoitoluokkaa määritettäessä otetaan huomioon tien liikenteellinen merkitys ja liikennemäärä. Hoitoluokat määritellään tiejaksoittain ja luokkamutokset asetetaan sellaisiin kohtiin, etteivät ne aiheuta kulkijoille yllättäviä keliolosuhdemuutoksia.

Täsmäkohteilla tarkennetaan hoitoluokissa määriteltyjä hoitoluokkakohtaisia laatuvaatimuksia lähinnä yksittäisten isojen mäkien ja pajojen mutkien aiheuttamien liikennöitävyys- ja liikenneturvallisuusongelmien vähentämiseksi. Pirkanmaalla on 135 täsmäkohdetta.

Talvihoidon palvelutaso säilytetään nykyisellä tasolla. Pirkanmaalla liikennemäärien ennustetaan kuitenkin edelleen kasvavan, eikä kasvua voida täysin ottaa huomioon luokituksissa. Toimintalinjatasoa alempaan luokkaan kuuluvia teitä arvioidaan vuoteen 2014 mennessä olevan noin 190 kilometriä.

Tieverkolla olevat liikenteelliset kapasiteetti- ja kuntopuutteet vaikeuttavat tienhoitoa myös talvella ja saattavat aiheuttaa palvelutasopuutteita.



Päällystetyt tiet

Päällystetty maantieverkko on jaettu yhteysväleittäin kolmeen ylläpitoluokkaan liikennemäärän ja verkostollisen merkityksen, sekä paikallisen liikenteen tarpeiden perusteella. Ylläpitoluokkien avulla ohjataan ylläpitorahoituksen kohdentumista, mutta yksittäisten teiden osalta päällystystarve arvioidaan kuntomittausten ja asiantuntijoiden arvioiden perusteella.

Pirkanmaan päällystetyn tieverkon pituus on noin 3 700 kilometriä. Vuosittain teitä päällystetään noin 320 kilometriä, josta noin 230 kilometriä on ylimmän ylläpitoluokan teitä ja loput kahden alimman luokan teitä. Vuosittaisesta teiden päällystysmäärästä noin 50 kilometriä hoidetaan urapaikkauksilla. Lisäksi ajo-olosuhteiden varmistamisen edellyttämä määrä muita paikkauksia tehdään kaikkein ongelmallisimmissa yksittäisissä kohteissa. Vähäliikenteisellä tieverkolla tehtäviin toimenpiteisiin sisältyy rakenteen parantamista noin 25 kilometriä vuodessa.

Päällysteen purkaminen on toimintalinjan mukainen vaihtoehto keskimäärin alle 100 ajoneuvoa vuorokaudessa liikennöitäviltä, kevytpinnoitetuilta teiltä silloin, kun tietä ei enää paikkauksin pystytä pitämään ajettavassa kunnossa. Pirkanmaalla tällaisia huonokuntoisia, sirotepinnoituksella päällystettyjä sorateitä on noin 100 kilometriä.

Suunnitelmakaudella tiestön kunto heikkenee. Edelliskesän päällystys- ja rakenteen parantamistöiden jälkeen syksyllä 2009 huonokuntoisten teiden määrä oli 168 kilometriä. Keväällä 2014 määrän ennustetaan olevan 330 kilometriä. Tienpitotoimet kohdistetaan siten, että liikenteelle koitua haitta on mahdollisimman vähäinen. Vilkasliikenteisten teiden kunnossapito painottuu, sillä tavoitteena on säilyttää ylimmässä ylläpitoluokassa olevan tieverkon kunto nykyisellään.

Tieverkko talvihoitoluokittain Pirkanmaalla 2009



Aluerajat ja nimistö: © Karttakeskus, L4356

Huonokuntoiset päällystetyt tiet Pirkanmaalla 2010 ja Pirkanmaan päällystysohjelma 2010

Huonokuntoiset päällystetyt tiet Pirkanmaalla 2010



Pirkanmaan päällystysohjelma 2010



Toimenpide

- Päällysteen uusiminen
- Uusiopintaus
- Urapaikkaus

Aluerajat ja nimistö:
© Karttakeskus, L4356

Soratiet

Soratiet, joita on yhteensä noin 1 750 kilometriä, on jaettu toimintalinjojen mukaisesti kolmeen luokkaan. Luokitus pohjautuu liikennemäärään, asiakastarpeisiin ja merkittävyyteen suhteessa muihin vähäliikenteisiin teihin. Sorateiden kuntotietoa kerätään runkokelirikoinventoinneilla.

Yleensä korjaukset kohdennetaan ensisijaisesti kahteen korkeimpaan soratieluokkaan. Vuosina 2010–2012 keli-rikkokorjaukset suunnitellaan lähes kokonaan puuhuollon näkökulmasta yhteistyössä metsäsektorin kanssa. Näin myös luokan III soratiet tulee otettua huomioon. Erillishoiduksella voidaan sorateita korjata vuosittain useita kymmeniä kilometrejä.

Toimintalinjojen mukaisena tavoitteena on tehdä keli-rikkokorjaukset siten, että parannetulle yhteysvälille ei tarvitse lähivuosina tehdä uusia korjaustoimia. Vilkasliikenteisimmät soratiet vapautetaan ensimmäisenä painorajoituksesta. Pelkät keli-rikkokorjaukset eivät useinkaan riitä, vaan painorajoituksen poistaminen edellyttää myös massanvaihtoja. Rakentamattomat soratiet tulisi muutoinkin rakentaa tieteknisesti oikealla tavalla. Se ei kuitenkaan aina ole taloudellisesti mahdollista. Sen vuoksi käytännössä usein tyydytään pelkkiin keli-rikkokorjauksiin, jotka pienentävät painorajoituksen asettamisen todennäköisyyttä.

Teiden tasaisuusvaatimuksia tiukennetaan kautta linjan, minkä tienkäyttäjät havaitsee aavistuksen parantuneena ajomukavuutena.

Puuhuollon kannalta tielosuhteet parantuvat merkittävästi suunnitelmakauden loppuun mennessä. Parempikuntoisista teistä hyötyvät kaikki muutkin puuhuollon kannalta merkittävillä reiteillä liikkuvat kulkijat.

Puuhuollon korjaukset kohdistuvat pääasiassa vähäliikenteisille sorateille. Uhkana on, että vilkasliikenteisemmät soratiet jäävät vaille ylläpidon rahoitusta, jos puuhuollon näkökulma korjausten suunnittelussa säilyy myös vuodesta 2012 eteenpäin.

Sillat

Siltojen hoidon ja ylläpidon suunnittelu perustuu inventoimalla saatuihin siltojen kuntotietoihin.

Vuosittain alueurakoissa tehtävillä sillantarkastuksilla



varmistetaan, ettei siltoihin ole syntynyt välitöntä liikenneturvallisuusvaaraa aiheuttavia rakenteellisia vaurioita. Tarkastuskertomuksen perusteella huonokuntoinen silta sijoitetaan korjausohjelman kärkipäähän.

Toimintalinjojen mukaan valta- ja kantateillä ei saa olla painorajoitettuja siltoja. Tavoitteena on, ettei valta-, kanta- ja seututeillä myöskään ole erittäin huonokuntoisia siltoja. Toimintalinjat esittävät siltojen kunnon ripeää parantamista, jotta vuoden 2020 jälkeen tulevaan korjausbuumiin kyetään vastaamaan.

Pirkanmaalla erittäin huonokuntoisia siltoja on tällä hetkellä 6 kappaletta ja putkisiltoja 22 kappaletta. Painorajoitettuja siltoja on 21 ja tehostetussa tarkkailussa olevia siltoja 9 kappaletta.

Vuosittain korjataan kymmenkunta siltaa, joista 4–6 on varsinaisia ja 3–5 putkisiltoja. Ylläpitokorjauksilla poistetaan siltojen yksittäisiä vaurioita, jotka edetessään nopeuttaisivat sillan peruskorjaustarvetta ja laajetessaan nostavat huomattavasti korjauskustannuksia.

Huonokuntoisten siltojen lukumäärän kasvu on tasoittumassa. Korjauksilla keskitytään parantamaan erittäin huonokuntoisia siltoja. Pirkanmaalla sillaston kuntoa ei ole mahdollista parantaa toimintalinjojen mukaisesti eikä nostaa palvelutasoa parantamalla esimerkiksi erikoiskuljetusreitien pullonkaulasiltoja.



Varusteet ja laitteet

Varusteista ja laitteista ei kerätä järjestelmällisesti tietoa, mikä vaikeuttaa niiden hoito- ja ylläpitotoimien suunnitelmallista ajoitusta ja priorisointia.

Suunnitelmakauden alussa laaditaan selvitys, jossa määritellään tärkeimpien varusteiden ja laitteiden kunnostustarpeet. Selvityksestä laaditaan seuraavalle viisivuotiskaudelle kunnostamisohjelma, joka sovitetaan käytössä olevaan rahoitukseen.

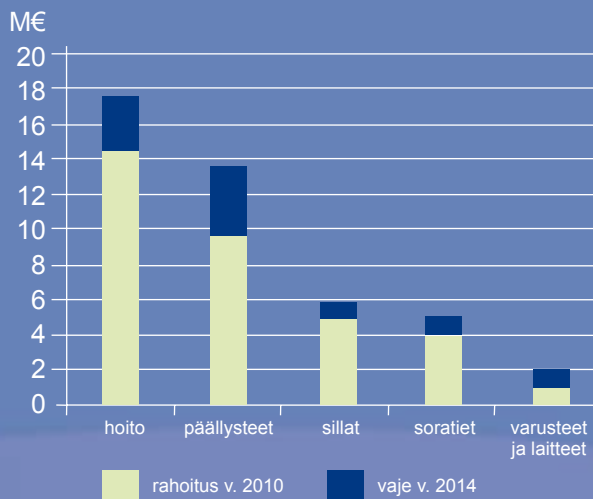
Varusteiden ja laitteiden kunto pidetään hoitotoimenpitein kohtuullisella tasolla. Silti niiden kunto kuitenkin heikkenee vielä tämän suunnitelmakauden aikana. Suunnitelmallinen lähestymistapa auttaa kohdentamaan toimenpiteet kiireellisimpiin kunnostamiskohteisiin.

Tarvittava rahoitustaso ja vaikutukset

Nykyisellä rahoitustasolla tieverkon kunto heikkenee ja kustannustason noustessa hoidon kustannukset lisääntyvät. Kustannuksia lisäävästä hoidon palvelutason nostosta on jo joiltain osin päätetty. Oheisessa kuvaajassa on esitetty vuoden 2010 hoidon ja ylläpidon rahoitustaso ja rahoitusvaje (M€) vuonna 2014 tämänhetkiseen rahoitustasoon verrattuna. Rahoitusvajeen mukaisella lisärahoituksella turvattaisiin nykyisen tieverkon olemassa oleva palvelutaso, ja pidettäisiin tiet, sillat ja rakenteet suunnitellun nykyisessä kunnossa.

Tieverkon palvelutaso pyritään hoitotoimin pitämään nykyisellä tasolla liikenteen lisääntymisestä ja maankäytön

Rahoitusvajeen kohdentuminen



kehittymisestä aiheutuvista ongelmista huolimatta. Ylläpidosta on silloin tingittävä, sillä investointeihin ei ole enää lainkaan varaa. Ylläpidon volyymin vähentyminen näkyy tieverkon kunnan heikkenemisenä, ja vaikuttaa tienkäyttäjien palvelutasoon voimakkaammin muutaman vuoden viiveellä. Ylläpidon heikkenemisellä on myös välittömiä vaikutuksia autoilijoiden kustannuksiin, turvallisuuteen ja ajomukavuuteen. Aluksi heikennyksistä kärsii vähäisempi kulkijajoukko, mutta huonokuntoisten teiden yleistyessä rappeutumisvauhti kiihtyy ja heikennykset haittaavat yhä laajempaa tienkäyttäjäkuntaa. Joissain tapauksissa infrastruktuurin korjausten viivästyttäminen jopa lisää tulevia korjauskustannuksia, jos tieverkon kunto vielä halutaan palauttaa nykyiselle tasolle.



Pirkanmaan ELY-keskus

Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
Yliopistonkatu 38, PL 297, 33101 TAMPERE
Asiakaspalvelu, p. 020 69 0300
www.ely-keskus.fi/pirkanmaa

Lisätietoja suunnitelmasta

- Vastuualueen johtaja Juha Sammallahti
p. 040 580 0717
- Taluspäällikkö Janne Lintilä
p. 040 705 9780

Sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi