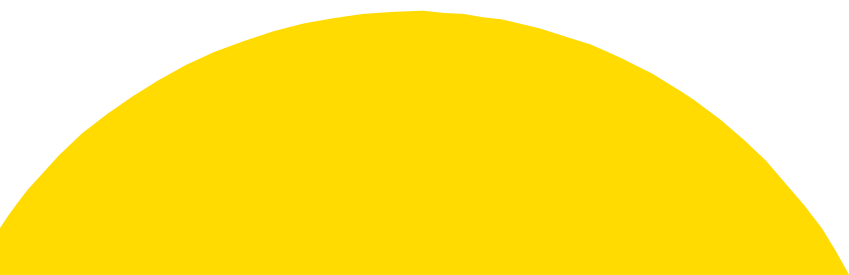
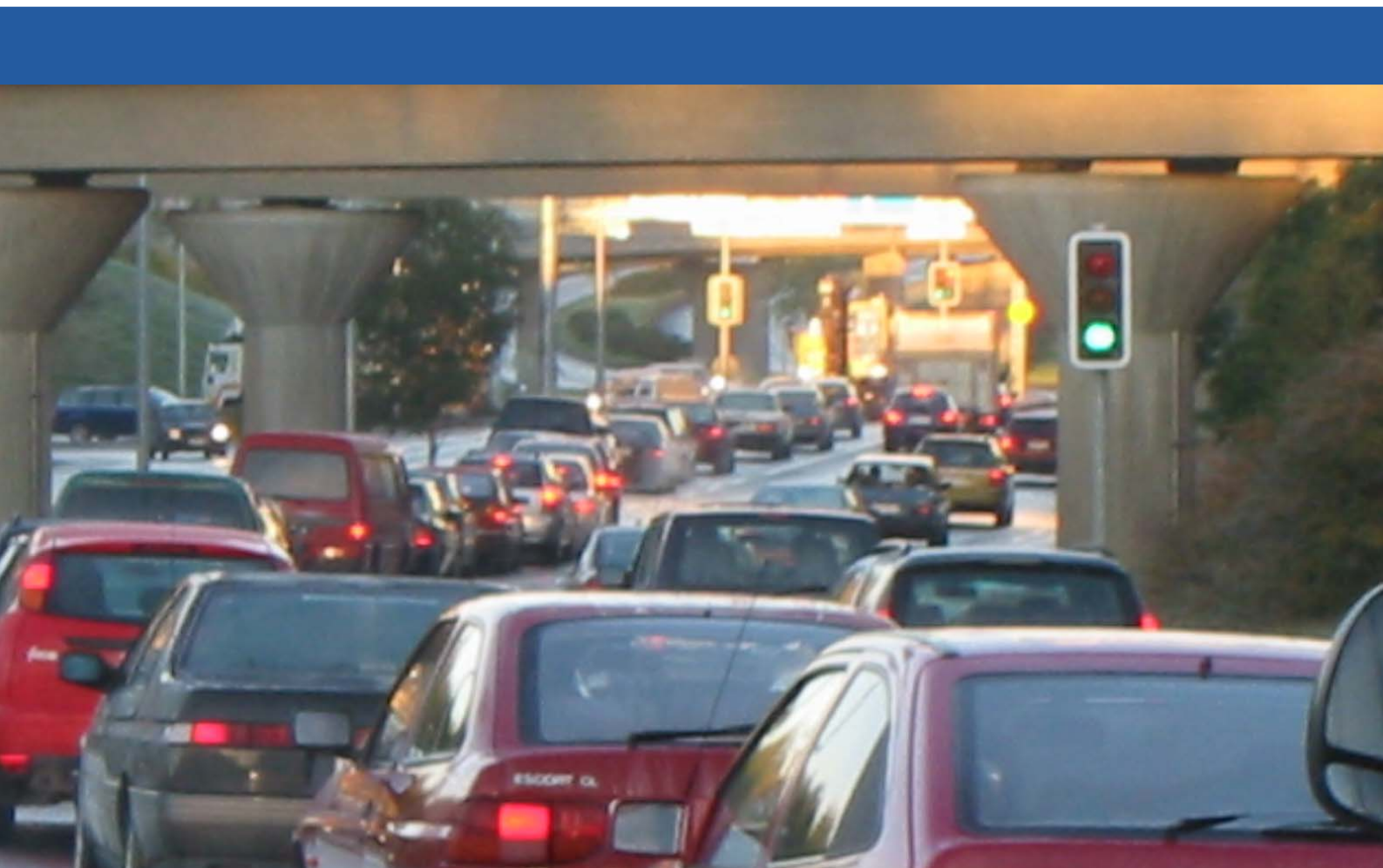


Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015



Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015

Oulu 2002

Julkaisua saatavana:

Oulun tiepiiri

Tiehallinto
OULUN TIEPIIRI
Veteraanikatu 5
PL 261
90101 OULU
Puhelinvaihte 0204 22 11

Esipuhe

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 on tiepiirin pitkän tähtäyksen suunnitelma, jossa esitetään tienpidon keskeiset toimintalinjat ja painotukset vuosille 2003 – 2015. Suunnitelma palvelee ensisijaisesti piirin omaa tienpidon ohjelmointia ja suunnittelua. Se on pohjana vuosittain laadittaville toiminta- ja taloussuunnitelmille (TTS). Suunnitelma on tarkoitettu myös Oulun tiepiirin sidosryhmille huomioitavaksi heidän omassa toiminnassaan.

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 koostuu kahdesta raportista: Tästä **tienpidon toimintalinjoista**, jossa on esitetty lähtökohdat, tavoitteet, tarpeet, suunnitelma ja sen vaikutukset sekä **taustaraportista**, jossa on esitetty laajemmin suunnittelun lähtökohdat, tavoitteet, tienpidon tarpeet ja toimintalinjat vaikutuksineen. Lisäksi taustaraportissa on esitetty myös laajennus- ja uusinvestointien hankelistat.

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 suunnitelma on laadittu työryhmän johdolla, johon ovat kuuluneet Oulun tiepiirin edustajien lisäksi maakunnallisten liittojen edustajat ja konsultin edustajat. Työryhmän puheenjohtajana on toiminut Markku Tervo Oulun tiepiiristä. Työn aikana Oulun tiepiirin johtoryhmä on käsitellyt suunnitelmaa neljässä neuvottelussa. Työn konsulttina ja työryhmän sihteerinä on toiminut Plaana Oy. Työnaikana järjestettiin yksi sidosryhmäseminaari, johon oli kutsuttu eri kuljetusyritysten edustajia. Seminaarin tuloksia hyödynnettiin suunnitelmaa laadittaessa.

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 on pitkäntähtäyksen suunnitelma, joka uusitaan noin viiden vuoden välein. Toimintaympäristön muuttuessa, tulee myös suunnitelmaa tarkistaa.

Oulussa syyskuussa 2002

Tiejohtaja



Erkki Myllylä

Tiivistelmä

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 –suunnitelman tavoitteet perustuvat Tiehallinnon ”Tienpidon linjaukset 2015” –suunnitelman tavoitteisiin, ”Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia” -suunnitelman ja liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025” tieliikennettä ja tienpitoa koskeviin linjauksiin. Lisäksi tavoitteissa on otettu huomioon tiepiirin toimintaympäristön keskeisimmät erityispiirteet.

Tienpidon toimintalinjan perusrahoitustasoksi vuosille 2003 - 2015 on valittu vuoden 2002 perustienpidon rahoitustaso (69,0 M€/vuosi) ilman erillisrahoituksia ja Tieliikelaitoksen sopeuttamisjärjestelyihin varattua rahaa. Tämän lisäksi on arvioitu, mitä vaikutuksia tienpitoon on rahoituskehityksen perustason muutoksilla +/- 6 M€/vuosi. Tarvetarkasteluissa suunnitelmakauden vuotuisiksi perustienpidon rahoitustarpeeksi saatiin 88 M€/v.

Toimintalinjan rahoituksen jakamisessa eri tuotteille on otettu huomioon asetetut tienpidon tavoitteet ja niiden painotukset. Tavoitteiden painotuksissa erittäin tärkeiksi tavoitteiksi todettiin elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen sekä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen tiepiirin alueen kaikilla teillä. Myös liikenneturvallisuuden parantamista pidettiin tärkeänä.

Hoidon rahoitus pienenee hieman vuoteen 2002 verrattuna. Pääteiden talvihoidon taso säilytetään entisellään. Alempiasteisten teiden talvihoidon tehostetaan liukkaudentorjunnan, aurauksen ja polanteen poiston osalta lähinnä sellaisilla teillä, joilla on säännöllisiä elinkeinoelämän tai maaseudun perustuotannon kuljetuksia tai säännöllisiä henkilökuljetuksia. Ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitusta lisätään hieman. Kasvavalla rahoituksella lisätään huonokuntoisten päällystettyjen teiden uudelleen päällystämistä ja huonokuntoisten siltojen korjausta sekä tehostetaan alempiasteisten teiden sivuojien ja rumpujen kunnostusta. Perustienpidon rahoituksella rahoitettavien laajennusinvestointien painopiste on haja-asutusalueen teiden kevyen liikenteen järjestelyissä, liittymäjärjestelyissä ja taajamatiejärjestelyissä.

Suuret laajennus- ja uusinvestointikohteet esitetään rahoitettavaksi kokonaan kokonaisrahoituksella. Näiden investointien painopiste on Oulun kaupunkiseudun päätieverkolla. Liikenteen hallinnan rahoitus säilyy nykytasolla. Suunnittelukaudella kehitetään muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä. Merkittävin hanke on valtatie 4 välillä Haaransilta- Ränänperä. Myös telematiikan soveltamista tapahtumaopastukseen kehitetään Oulun sisääntuloteillä yhdessä Oulun kaupungin kanssa.

Suunnitelman mukaisen tienpidon seurauksena liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso voidaan turvata kaikilla muilla teillä paitsi niillä alempiasteisilla teillä, joilla ei ole säännöllistä joukko- tai tavaraliikennettä. Näillä teillä peruspalvelutaso ei toteudu kaikkina vuodenaikoina asetettavista painorajoituksista johtuen. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset säilyvät nykyisellään. Valtioneuvoston asettamia liikenneturvallisuustavoitteita ei todennäköisesti suunnitelmakaudella saavuteta. Sosiaalinen oikeudenmukaisuus liikkumisen ja peruspalvelujen saavuttamisen suhteen ei tienpidon toimenpitein juurikaan muutu. Ympäristöä koskevista tavoitteista voidaan toteuttaa vain osa.

Eri liikennemuotojen liikkumisolosuhteet säilyvät pääosin nykyisellään. Henkilöauto- ja tavaraliikenteen olosuhteet säilyvät suurin piirtein nykyisellään päätieverkolla ja huononevat jonkin verran useimmilla alempiasteisilla teillä. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat varsinkin haja-asutusalueen runkonverkon teillä. Joukkoliikenteen olosuhteet paranevat hieman Oulun kaupunkiseudulla.

Sisältö

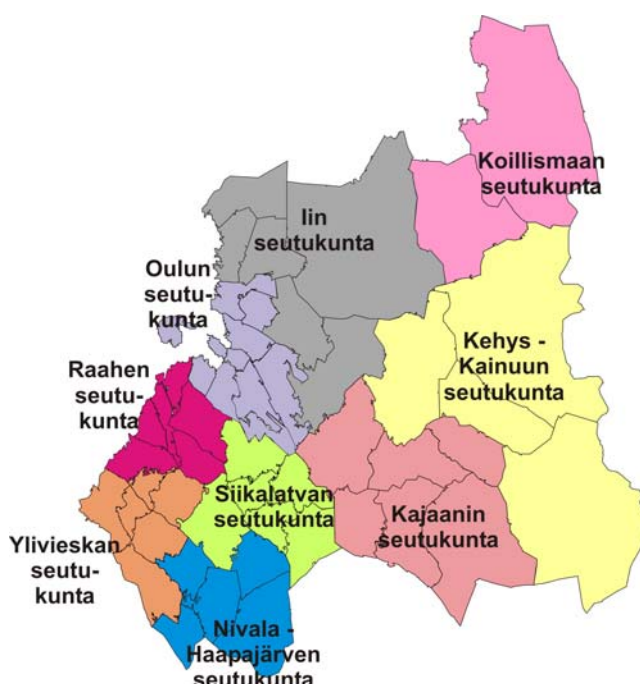
1	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	9
1.1	Toimintaympäristö	9
1.2	Toimintaympäristön muutokset	9
1.3	Toimintaympäristön muutosten vaikutukset tienpitoon	11
1.4	Tieverkon ja liikenteen nykytila ja kehitys	11
2	TIENPIDON TAVOITTEET	14
2.1	Yleistä	14
2.2	Tienpitoa koskevat tavoitteet	14
2.3	Tieverkon liikenteelliset ja liikennetekniset tavoitteet	14
3	TIENPIDON TARPEET	18
4	TIENPIDON TOIMINTALINJAT	20
4.1	Lähtökohdat	20
4.2	Tieluokitus ja tieverkon laajuus	21
4.3	Toimintalinjojen kuvaus tuoteryhmittäin	21
4.3.1	Yhteenveto toimintalinjoista tuoteryhmittäin	21
4.3.2	Perusrahoitustaso perustienpidossa	23
4.3.3	Minimi- ja maksimirahoitustasot perustienpidossa	29
5	SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET	31
5.1	Tavoitteiden toteutuminen	31
5.2	Liikkumisolosuhteet sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila vuonna 2015	32
6	SUUNNITELMAN SEURANTA	33
6.1	Jos lähtökohdat muuttuvat	34
6.2	Suunnitelman seuranta ja ylläpito	34

1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Toimintaympäristö

Oulun tiepiirin alue käsittää koko Oulun läänin. Alueella on kaksi maakuntaa: Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu. Pohjois-Pohjanmaalla on 41 kuntaa, jotka muodostavat seitsemän seutukuntaa. Kainuussa on kymmenen kuntaa ja kaksi seutukuntaa. Pinta-alaltaan Oulun tiepiirin alue on 61 573 km².

Oulun lääni on suhteellisen harvaan asuttua aluetta, jossa asukastiheys on 7,4 as/ km². Koko maassa asukastiheys on 17 as/km². Aukasta 42 % on keskittynyt Oulun seutukuntaan.



Kuva 1. Oulun tiepiirin alue ja seutukunnat.

1.2 Toimintaympäristön muutokset

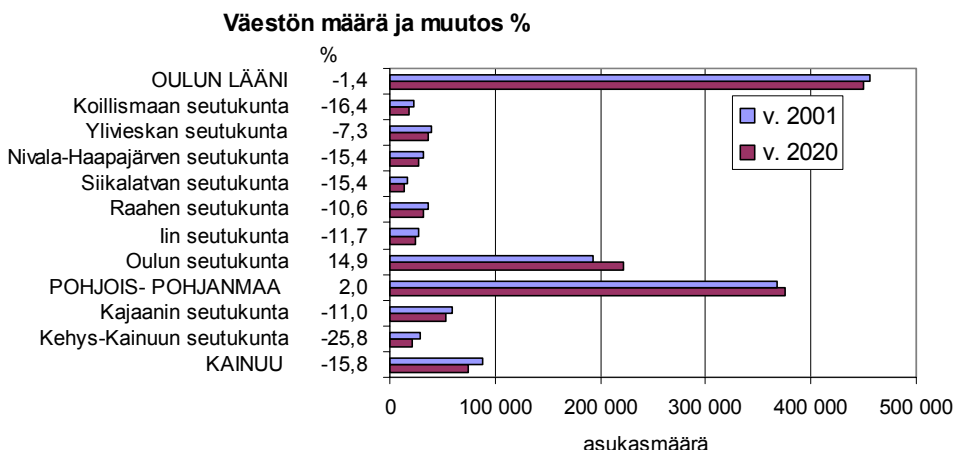
Väestön kehitys ja ikärakenteen muutokset

Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutosten sekä väestön ikääntymisen myötä väestö muuttaa taajamiin ja kaupunkeihin sekä niistä suuriin kasvukeskuksiin. Oulun tiepiirin alueen koko väestön määrä on kasvanut vuodesta 1991 vuoteen 2001 noin 13 600 henkilöllä. Vuonna 2001 Oulun tiepiirin alueen väestön määrä oli noin 456 500 asukasta. Oulun tiepiirin alueella vain Oulun seutukunnan väestön määrä kasvoi vuonna 2001. Kasvun suuruus oli 2,1 %, joka oli suhteellisesti suurimpia koko maassa.

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Oulun seutukunnan väestön kasvu jatkuu voimakkaana, kun taas kaikkien muiden seutukuntien väestön määrä vähenee. Ennusteen mukaan Oulun tiepiirin alueen väestön vähenee vuodesta 2001 vuoteen 2020 yhteensä noin 6 500 henkilöllä ja on vuonna 2020 noin 450 000 asukasta.

Muuttoliikkeen seurauksena väestö keskittyy taajamiin ja kaupunkeihin, mutta ennen kaikkea Oulun seutukuntaan, jonka väkiluvun on ennustettu kasva-

van 222 000 asukkaaseen vuoteen 2020 mennessä. Oulun seutukunnan väestön osuus koko Oulun tiepiirin alueen väestöstä oli vuonna 2001 runsaat 42 % ja sen on ennustettu olevan vuonna 2020 runsaat 49 %. Monilla alueilla Oulun tiepiirissä haja-asutusalueiden väestön määrä vähenee huomattavasti ja alueiden autoitumisuhka on todellisuutta.



Kuva 2. Oulun läänin seutukuntien väestö vuonna 2001 ja ennuste vuodelle 2020.

Koko tiepiirin alueen väestön ikärakenne on nykyisin suhteellisen tasapainoinen koko maan ikärakenteeseen verrattuna. Alueelliset erot ovat kuitenkin suuret. Tilastokeskuksen laatiman ennusteen mukaan yli 64-vuotiaiden osuus kasvaa Oulun tiepiirin alueella nykyisestä 13 %:sta noin 21 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Vanhusväestön osuuden kasvun aiheuttaa osittain syntyvyyden aleneminen. Syntyvyys on alentunut vuodesta 1995 vuoteen 2001 koko tiepiirin alueella.

Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutos

Oulun tiepiirin alueen elinkeinoelämän selkärangan muodostavat vahva perusteollisuus (metsä, metalli- ja kemianteollisuus sekä sähkön tuotanto) sekä korkean teknologian tuotteita valmistava teollisuus. Näiden elinkeinoelämän alojen tuotanto ja työpaikat ovat pääasiallisesti keskittyneet Oulun, Raahen ja Kajaanin alueille. Kainuuseen Kuhmon, Puolangan ja Suomussalmen kuntien alueille on syntynyt paikallista kiviraaka-ainetta käyttävää kiviteollisuutta. Myös matkailun merkitys alueen elinkeinoelämässä nähdään suureksi varsinkin Kainuussa ja Koillismaalla. Matkailun kasvu on ollut voimakasta koko Oulun läänin alueella.

Oulun tiepiirin alueella työpaikat ovat lisääntyneet vuodesta 1993 vuoteen 1999 kaikissa muissa seutukunnissa, paitsi Kehys- Kainuun seutukunnassa. Suurin osa Oulun tiepiirin alueen sisäisestä muuttoliikkeestä aiheutuu maa- ja metsätalouden työpaikkojen vähenemisestä ja uusien työpaikkojen syntyisestä uusille aloille tai alueille.

Kansainvälistyminen

Pohjois-Suomen kansainvälisen yhteistyön painopiste on lähialueyhteistyössä ja yleiseurooppalaisessa toiminnassa. Perämerenkaari -yhteistyö ja lähialueyhteistyö Karjalan tasavaltaan, Arkangeliin ja jopa Komiin saakka (Oulu-Karjala- Arkangeli- Komi liikennekäytävä) edellyttävät sujuvia tieyhteyksiä erityisesti Oulun tiepiirin alueen rajanylityspaikoille Vartiukseen ja Kuusamoon. Oulun tiepiirin alueen elinkeinoelämän vienti ja tuonti sekä kansainvä-

liset yhteydet Keski-Eurooppaan ja muualle maailmaan hoidetaan pääasiallisesti alueen ns. talvisatamien (Oulu ja Raahе) sekä Oulun lentoaseman kautta.

1.3 Toimintaympäristön muutosten vaikutukset tienpitoon

Väestön muutokset vaikuttavat paikallisesti hyvin suuresti sekä liikenteen kysyntään että liikenneväylien pitoon. Väestön kasvualueilla liikenteen kysynnän kasvu lisää sekä liikenneinfrastruktuurin investointitarvetta että joukkoliikenteen hoidon rahoitustarvetta. Muuttotappioalueilla suurimpana ongelmana on pitää alempiasteinen tieverkko kohtuullisin kustannuksin pysyvää asutusta sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksia tyydyttävässä kunnossa.

Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutosten ja varastoinnin vähenemisen myötä kuljetusten tarve on kasvanut ja kuljetuksille asetetut vaatimukset muuttuneet. Kuljetuksille asetetaan aikaisempaa enemmän vaatimuksia etenkin täsmällisyyden mutta myös kustannustehokkuuden ja nopeuden suhteen. Tämä pätee myös tulevaisuudessa. Tavarankuljetusten täsmällisyys-, kustannustehokkuus- ja nopeusvaatimukset edellyttävät liikenneväylien pidolta investointeja pääväyliin sekä satamien ja lentorahtipisteiden kapasiteetin käyttöasteen nostamista ja toimintojen kehittämistä.

1.4 Tieverkon ja liikenteen nykytila ja kehitys

Liikennejärjestelmä

Oulun tiepiirin alueen liikenneverkko muodostuu tie- ja rataverkosta sekä satamista ja lentokentistä. Oulusta on ratayhteys pohjoiseen, etelään ja itään, josta ovat yhteydet myös Helsinkiin sekä Venäjälle. Rataverkolla on säännöllistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Oulun tiepiirin alueella on lentokentät Oulussa, Kajaanissa, Kuusamossa, Pudasjärvellä ja Ylivieskassa. Näistä Oulun, Kuusamon ja Kajaanin kentiltä on säännöllistä henkilöliikennettä. Oulusta on säännöllistä reittiliikennettä myös Tukholmaan sekä päivittäinen rahtiliikenneyhteys Keski-Eurooppaan. Pudasjärven lentokenttää on tulevaisuudessa tarkoitus kehittää lähinnä charter- liikenteen kenttänä. Oulun läänin merkittävimmät satamat ovat Oulu, Raahе ja Kalajoen Rahja. Näistä Oulun ja Raahen satamat ovat auki ympäri vuoden.

Tieverkko

Oulun tiepiirin alueella on ajokelpoisia teitä yhteensä lähes 46 000 km. Niistä 12 841 km on tiepiirin hallinnassa olevia yleisiä teitä, runsaat 3 200 km kuntien katuja ja kaavateitä sekä lähes 30 000 km yksityisiä teitä. Yleisistä teistä on valtateitä 1 482 km, kantateitä 775 km, seututeitä 2 358 km ja yhdysteitä 8 174 km. Yleisistä teistä valtatie 4, 5, 6, 8, ja 22 sekä kantatie 89 kuuluvat ns. pääteiden runkoverkkoon. Yleiseurooppalaiseen TEN- verkkoon kuuluvat valtatie 4, 5 ja 22 sekä Vartiuksen rajanylityspaikalle johtava kantatie 89. Eurooppateihin kuuluvat valtatie 4 (E75), 8 (E8) ja 5 (E63).

Teiden ja siltojen kunto

Yleisten teiden kunto on niiden toiminnallinen merkitys huomioon ottaen melko hyvä. Tärkeimmillä pääteillä ei ole merkittävästi tien kunnosta johtuvia puutteita. Päälystettyjen teiden kunto on kuitenkin Oulun tiepiirissä jonkin verran huonompi kuin keskimäärin koko maassa. Huonokuntoisia päälysteitä on pääosin seutu- ja yhdysteillä. Sorateiden suurimpana liikennettä rajoitta-

vana tekijänä on runkokelirikko. Määrä vaihtelee säätilojen mukaan vuosittain huomattavasti. Painorajoituksia on viiden viimeisen vuoden aikana asetettu vuosittain 26 - 1160 kilometrille.



Kuva 3. Oulun tiepiirin alueen liikenneverkko.

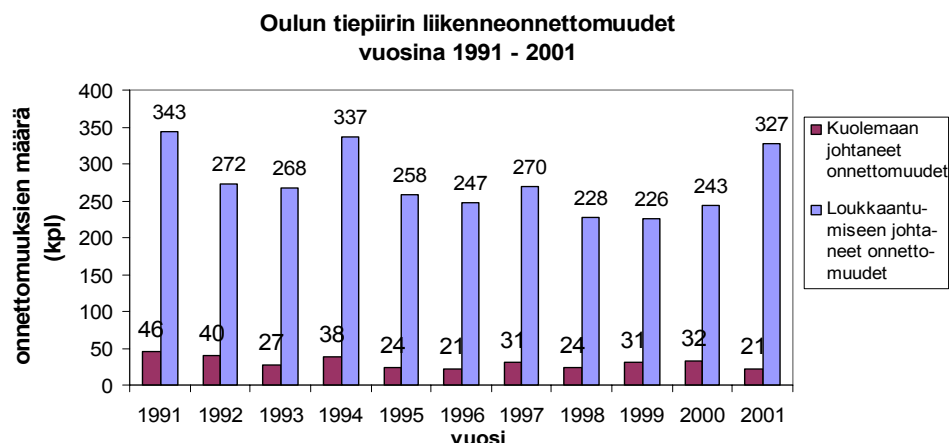
Siltoja tiepiirin alueen yleisillä teillä on kaikkiaan 1 931 kappaletta, joista huonokuntoisiksi on luokiteltu noin 300. Painorajoitteisia siltoja on 32 kappaletta. Erikoiskuljetusten reiteillä on 86 siltaa, jotka eivät täytä nykyisiä kuormitusmääräyksiä.

Liikenteen kehitys

Yleisten teiden liikennesuorite Oulun tiepiirin alueella vuonna 2001 oli 3 306 miljoonaa ajoneuvokilometriä, missä on kasvua edelliseen vuoteen 3,5 %. Koko maassa suoritteen kasvu oli keskimäärin 2,4 %. Valta- ja kantateiden liikennesuorite kasvoi vastaavana aikana Oulun tiepiirin alueella 4,6 % ja koko maassa 2,8 %. Liikennesuoritteesta lähes 60 % ajetaan valta- ja kantateillä. Liikenne on viime vuosina kasvanut voimakkaimmin Oulun seutukunnan alueen teillä. Valta-, kanta- ja seututeiden liikennemäärät ovat kasvaneet myös muiden seutukuntien alueilla, mutta selvästi hitaammin. Sen sijaan yhdysteiden liikennemäärät ovat vaikeimpien muuttotappioseutukuntien alueilla vähentyneet.

Liikenneturvallisuuden kehitys

Oulun tiepiirin alueen yleisillä teillä kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrät ovat olleet 1990-luvulla laskusuunnassa, mutta kääntyivät vuonna 2000 lievään nousuun. Vuonna 2001 henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä kasvoi huomattavasti, noin 30 % kolmeen edelliseen vuoteen (1998 – 2000) verrattuna. Sen sijaan kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä laski noin 30 %.



Kuva 4. Oulun tiepiirin yleisillä teillä vuosina 1991 – 2001 tapahtuneet henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet.

Liikenteen sujuvuus

Liikenteen sujuvuudella on suuri vaikutus maakunnan elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin ja kilpailukykyyn. Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta on erittäin tärkeää, että matka-ajat ovat hyvin ennustettavia ja ettei ennalta arvaamattomia häiriötekijöitä kuljetusreiteillä esiinny. Tämä on tärkeää siksi, että teollisuuslaitosten ja kauppojen varastot ovat hyvin pienet ja niiden toiminta on riippuvainen päivittäisistä kuljetuksista.

Liikenteen sujuvuusongelmia esiintyy lähinnä Oulun kaupungin sisääntuloväylillä ja erityisesti valtatiellä 20 välillä Hintta – Korvenkylä ja valtatiellä 4 välillä Kontinkankaan eritasoliittymä – Laanilan eritasoliittymä työmatkaliikenteen aikoihin. Valtatien 4 sujuvuus Oulun eteläpuolella paranee oleellisesti vuonna 2003 Oulu – Liminka moottoritiehankkeen valmistuttua.

Tienpidon rahoitus

Oulun tiepiirin tienpidon rahoitus on pienentynyt 1990-luvulla suuresti. Vuosina 1992 – 2001 perustienpidon rahoitus pieneni 35 % ja kokonaisrahoitus 39 %. Vähentyminen on selvästi suurempaa kuin keskimäärin koko maassa, jossa määrärahat vähentyivät vastaavasti 13 % ja 34 %. Vuonna 2001 Oulun tiepiirin perustienpidon rahoitus oli 59 M€ ja kokonaisrahoitus 70 M€. Vuoden 2002 tienpidon rahoitus kasvoi huomattavasti, vuoteen 2001 verrattuna noin 35 %. Eniten kasvua on hankkeiden kokonaisrahoituksessa, mutta myös perustienpidon korvausinvestointien rahoitus kasvaa selvästi. Perustienpidon tai kehittämisen rahoituksella tehtävät laajennus- ja uusinvestointihankkeiden rahoitus on vuosina 1999 – 2001 pienentynyt. Tilalle ovat kuitenkin tulleet kokonaisrahoitushankkeet.

Tienkäyttäjien mielipide

Vuosina 2001 ja 2002 tehtyjen tienkäyttäjätyytyväisyystutkimusten mukaan Oulun tiepiirin alueen teiden kesä- ja talvihoitoon oliin kokonaisuutena kohtalaisen tyytyväisiä. Tyytyväisiä oliin pääsääntöisesti pääteiden hoitoon ja kuntoon. Sen sijaan alempiasteisen tieverkon kesä- ja talvihoitoon toivottiin piiriltä lisäpanostusta. Kesäaikana tyytymättömyyttä aiheuttivat ennen kaikkea sorateiden kunto kelirikkoaikana ja alempiasteisten teiden päällysteiden huono kunto. Talviaikana tyytymättömyyttä aiheuttivat alempiasteisilla teillä erityisesti liukkauden torjunta ja tien pintojen epätasaisuus.

2 TIENPIDON TAVOITTEET

2.1 Yleistä

Oulun tiepiirin tienpidon toimintalinjat 2015 –suunnitelman tavoitteet perustuvat Tiehallinnon ”Tienpidon linjaukset 2015” –suunnitelman tavoitteisiin, ”Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia” -suunnitelman ja liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun ”Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä 2025” tieliikennettä ja tienpitoa koskeviin linjauksiin. Lisäksi tavoitteissa on otettu huomioon tiepiirin toimintaympäristön keskeisimmät erityispiirteet:

- Väestön määrä Oulun tiepiirin alueella kasvaa vain Oulun seutukunnassa.
- Oulun painoarvo valtakunnan osakeskuksena ja korkean teknologian keskuksena on 1990– luvulta lähtien vahvistunut.
- Valtateiden 4 ja 8 merkitys valtakunnallisina tavarankuljetusväylinä on 1990 –luvulla vahvistunut.
- Muuttotappioalueiden alempiasteisten teiden pitäminen kohtuullisin kustannuksin liikennettä tyydyttävässä kunnossa pysyvää asutusta sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksia varten on ongelmallista.
- Huonokuntoisten päällystettyjen teiden ja siltojen määrä on viime vuosina kasvanut.
- Matkailun merkitys Oulun tiepiirin alueen elinkeinoelämässä on suuri Kainuussa ja Koillismaalla.

2.2 Tienpitoa koskevat tavoitteet

Oulun tiepiirin tienpidon tavoitteiden osa-alueet ja niiden sisältö on esitetty taulukossa 1. Tavoitteet on priorisoitu kahdesta näkökulmasta:

- tavoitteen yhteiskunnallinen tärkeys Oulun tiepiirissä ja
- Oulun tiepiirin tienpidon vaikutusmahdollisuus tavoitteen toteutumiseen.

Merkityksellisimpiä tavoitteita ovat ne, jotka ovat yhteiskunnallisesti erittäin tärkeitä (I) ja joiden toteuttamiseen Oulun tiepiiriin vaikutusmahdollisuus on erittäin suuri (I). Tällaisia tavoitteita on kaikkiaan kolme ja ne koskevat tienpidon palvelutasoa ja taloudellisuutta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukemista

Toiseksi tärkeimmän tavoiteryhmän muodostavat ne tavoitteet, jotka ovat yhteiskunnallisesti erittäin tärkeitä (I) ja joiden toteuttamiseen Oulun tiepiirin vaikutusmahdollisuus on suuri (II). Tällaisia tavoitteita on kaikkiaan neljä ja ne koskevat elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukemista, liikenneturvallisuutta ja terveyttä.

2.3 Tieverkon liikenteelliset ja liikennetekniset tavoitteet

Oulun tiepiirin alueen tieverkon tavoitetilan liikenteellistä palvelutasoa on kuvattu taulukossa 2 liikenneteknisillä tavoitearvoilla ja –tasoilla. Kuvauksen tarkoituksena on auttaa muodostamaan mielikuva tavoitteena olevista tie- ja liikenneolosuhteista. Kuvausta voidaan myös käyttää tieverkon kehittämisen tarpeiden arvioimiseen ja toimenpiteiden valinnan ohjaukseen.

Taulukko 1. Oulun tiepiirin tienpidon tavoitteiden painotukset ohjelmakaudelle 2003 -2015.

- Yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä tavoite, jonka toteuttamiseen tiepiirin vaikutusmahdollisuus on erittäin suuri.
- Yhteiskunnallisesti erittäin merkittävä tavoite, jonka toteuttamiseen tiepiirin vaikutusmahdollisuus on suuri.

Tavoitteen yhteiskunnallinen tärkeys Oulun tiepiirissä	Oulun tiepiirin vaikutusmahdollisuus tavoitteen toteuttamiseen rahoitus huomioon ottaen	Yhteiskunnallinen tärkeys	Tiepiirin vaikutusmahdollisuus
I = erittäin tärkeä II = hyvin tärkeä III = tärkeä	I = erittäin suuri vaikutusmahdollisuus II = suuri vaikutusmahdollisuus III = pieni vaikutusmahdollisuus		
Tienpidon palvelutaso ja taloudellisuus			
<ul style="list-style-type: none"> Tienpitoa toteutetaan niin, että liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso on taattu tiepiirin alueen kaikilla teillä ympäri vuoden. 		I	I
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidon toimet kohdennetaan ja mitoitetaan mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi. 		I	I
<ul style="list-style-type: none"> Informaatioteknisten keinojen käyttöä liikenteen hallinnassa infrastruktuuri-investointien ohella lisätään, erityisesti Oulun kaupunkiseudulla. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla ja tieliikennejärjestelyillä luodaan edellytykset kuljetus- ja matkaketuille eri liikennemuotojen ja tieliikenteessä eri kulkumuotojen kesken. 		II	II
Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen			
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tarjotaan toimivat ja turvalliset päätiehteydet sekä yhteydet terminaaleihin niin, että kuljetusten täsmällisyys-, taloudellisuus- ja toimintavarmuusvaatimukset voivat toteutua. 		I	II
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tuetaan osaltaan logistisen järjestelmän ja logististen toimintojen kehittämistä. 		I	II
<ul style="list-style-type: none"> Alemmalla tieverkolla turvataan elinkeinoelämälle ja maaseudun perustuotannolle välttämättömät kuljetukset kaikkina vuodenaikoina. 		I	I
<ul style="list-style-type: none"> Kansainvälisiä tie- ja liikenneyhteyksiä kehitetään virallisille rajanylityspaikoille. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tuetaan matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä (esim. matkailukeskusten tieyhteydet). 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Valtateiden 8 ja 20 nimeäminen TEN -verkkoon. 		II	III
Liikenneturvallisuus ja terveys			
<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuutta parannetaan Oulun tiepiirissä valtakunnan tavoitteen mukaisesti. 		I	II
<ul style="list-style-type: none"> Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia vähennetään ja niiden seurausvaikutuksia lievennetään. 		I	II
<ul style="list-style-type: none"> Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan niin, että kaatumis- ja liukastumisonnettomuudet vähenevät selvästi nykyisestä. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Liikennenympäristöä ja -olosuhteita varsinkin taajamissa kehitetään sellaisiksi, että ne edistävät ja tukevat terveyttä sekä terveellistä liikkumista (jalankulkua ja pyöräilyä). 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Kunnittaiset tai kuntaryhmäkohtaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat pidetään jatkuvasti ajan tasalla. 		II	I
Sosiaalinen oikeudenmukaisuus			
<ul style="list-style-type: none"> Kaikilla on oikeus ja mahdollisuus liikkua ja saavuttaa peruspalvelut sekä niihin liittyvä informaatio niin kaupungeissa, taajamissa kuin haja-asutusalueillakin. 		I	III
<ul style="list-style-type: none"> Kaupunkiseuduilla edistetään joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä sekä taajamissa kevyttä liikennettä. Maaseudulla mahdollistetaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset. 		I	III
<ul style="list-style-type: none"> Ihmisten vaikutus- ja osallistumismahdollisuuksia kehitetään heidän omaa elinympäristöä ja siihen liittyviä liikenne- ja palvelu- ja sosiaalikeskusteluja koskevaan suunnitteluun. 		III	II
Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen			
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tuetaan maakuntasuunnitelmien ja muiden alueellisten kehittämissuunnitelmien ja ohjelmien (esim. aluekeskushjelma) tavoitteita. 		II	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidossa otetaan huomioon valtakunnalliset ja maakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistetään niiden toteuttamista. 		I	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpitoa toteutetaan niin, että se luo osaltaan hyvät edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle tiepiirin eri alueilla, myös väestöltään vähenevillä alueilla. 		II	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä niin, että henkilöauton käyttötarve vähenee ja mahdollisuudet joukkoliikennematkoihin, pyöräilyyn sekä jalankulkuun lisääntyvät. 		II	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla tuetaan maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmille asetettuja tavoitteita sekä toteutetaan näissä suunnitelmissa esitetyt kehittämisinvestoinnit. 		I	III
Ympäristö			
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidolla huolehditaan osaltaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteen toteutumisesta. 		III	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia pohjavesi- ja meluhaittoja vähennetään. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Ympäristö- ja terveysvaikutukset otetaan huomioon liikennejärjestelmän tai yksittäisten tiehankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Kaupunki- ja taajamakuva tai kulttuurimaisemaa ei muuteta ilman vahvoja perusteita. 		II	II
<ul style="list-style-type: none"> Taajamien liikennenympäristön parantamisessa kiinnitetään huomiota myös taajaman vetovoimaisuuden parantamiseen. 		II	III
<ul style="list-style-type: none"> Tienpidossa toimitaan niin, että luonnon monimuotoisuus säilyy ja luonnonvaroja kulutetaan mahdollisimman vähän. 		II	II

Taulukko 2. Tieverkon liikenteelliset ja liikennetekniset tavoitteet.

	Valta- ja kantatiet	Seutu- ja yhdystiet
Nopeustaso	<ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i>: 100 km/h (moottoriteillä 100/120), taajamien kohdalla, kyläympäristöissä ja merkittävässä tasoliittymissä hyväksytään lyhyt 80 km/h, nopeuksia säädellään olosuhteiden mukaan <i>suurten taajamien sisääntulotiet</i>: 60 – 80 km/h, kiertoliittymät ja valo-ohjaus 50 – 60 km/h <i>pienien taajamien sisääntulotiet</i>: 60 km/h <i>taajamien läpikulkutiet</i>: 60 km/h, keskustoissa 40 – 50 km/h, kauppakatujaksolla 40 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i>: yleisrajoitus, jota voidaan alentaa paikallisten olosuhteiden mukaan <i>pitkät seututiet (yli 10 km), jotka ovat ainoita yhteyksiä kuntakeskuksesta maakunnallisiin keskuksiin</i>: 100 km/h <i>kaupunkiseutujen sisäiset pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: 60 - 80 km/h <i>taajamien sisääntulotiet</i>: 60 km/h <i>taajamien sisäiset pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: 40 – 50 km/h <i>keskustojen "kauppakatut"</i>: 30 – 40 km/h
Poikkileikkaus/ leveys	<p><u>Leveys</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i>: liikennemäärän, liikenteen laadun ja tiejakson yhtenäisyyden mukaan <ul style="list-style-type: none"> valtatiet 8,0 – 10,5 kantatiet 8,0 – 10,5 m tärkeimmillä tavaraliikenteen teillä on yhtenäinen ohituskaistajärjestelmä liikennemäärien niin edellyttäessä <i>kaupunkiseutujen pääväylät, joilla KVL ≥ 15 000</i>: kaksiajoratainen tie <i>taajamien ohikulkutiet</i>: leveys liikennemäärän ja liikenteen laadun mukaan <i>taajamien läpikulku- ja sisääntulotiet</i>: reuna-alueilla liikennemäärän ja –laadun mukaan, keskustoissa tapauskohtaisesti <i>taajamakeskustat</i>: tapauskohtaisesti sellainen, jolla kyetään hillitsemään nopeuksia 	<p><u>Leveys</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i>: liikennemäärän ja liikenteen laadun sekä tien nopeustason mukaan <i>kaupunkiseutujen pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: liikennemäärän mukaan <i>taajamien pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: liikennemäärän ja ympäristön mukaan <i>taajamakeskustat</i>: tapauskohtaisesti <p><u>Tienvarsipysäköinti</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>taajamien reuna-alueet</i>: ei <i>taajamakeskustat</i>: pysäköintitaskut mahdollisia, ajoradalla ei pysäköintiä <i>haja-asutusalueet</i>: ei rajoituksia
Liittymät	<ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i> <ul style="list-style-type: none"> tasoliittymät, merkittävät liittymät on kanavoitu viikkaiden pääteiden risteämiskohdissa eritasoliittymät liittymät porrastettuja (liittymien lukumäärä max. 3 liittymää/km) <i>moottoriväylät</i>: eritasoliittymät <i>isojen taajamien sisääntulotiet</i>: tasoliittymät; kiertoliittymät ja valo-ohjaus ovat mahdollisia <i>pienien taajamien läpikulku- ja sisääntulotiet</i>: tasoliittymät; kiertoliittymät ja tiiviisti rakennetussa ympäristössä myös valo-ohjaus ovat mahdollisia <i>taajamien ohikulkutiet</i>: eritasoliittymä/kanavoitu liittymä liittymäsuunnitelma on laadittu kaikille asema- tai rakennuskaavojen ulkopuolella oleville valta- ja kantateille 	<ul style="list-style-type: none"> <i>haja-asutusalueet</i>: Viikkaimmat liittymät porrastettuja tasoliittymiä (liittymien max. lukumäärä 6 liittymää/km) <i>kaupunkiseutujen sisäiset pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: - tasoliittymät ja tarvittaessa valo-ohjaus tai kiertoliittymät <i>keskustojen "kauppakatut"</i>: tasoliittymät ja tarvittaessa kiertoliittymät tai valo-ohjaus <i>taajamien pääväylät ja terminaaliyhteydet</i>: tasoliittymät; valo-ohjaus ja kiertoliittymät ovat tavallisia liittymäsuunnitelma on laadittu kaikille asema- tai rakennuskaavojen ulkopuolella oleville teille, joilla nopeusrajoitus on 100 km/h, tai joilla liikennemäärä on vähintään 1000 ajon/vrk
Kevyt liikenne	<ul style="list-style-type: none"> <i>kaupunkiseudut ja taajamat</i>: <ul style="list-style-type: none"> erottelu: erillisillä väylillä tai katu-/ kaavatieverkolla risteäminen: taajamien reuna-alueilla eritaso, keskustoissa valo-ohjaus tai autoliikenteen hidastimet <i>haja-asutusalueet</i>: kylien ja nauha-asutuksen kohdalla erillisillä väylillä (tarve määritetään asutuksen ja toimintojen perusteella arvioituna kysyntänä), muuten pientareilla Väylät ovat pääsääntöisesti päällystettyjä. Yksittäisillä, muusta verkosta irrallisilla väylillä taajamien ulkopuolella voidaan sallia myös sitomattomia päällysteitä 	<ul style="list-style-type: none"> <i>kaupunkiseudut ja taajamat</i>: <ul style="list-style-type: none"> erottelu: erillisillä väylillä tai katuverkolla risteäminen: taajamien reuna-alueilla eritaso tai valo-ohjaus, keskustoissa valo-ohjaus tai autoliikenteen hidastimet <i>haja-asutusalueet</i>: erottelun tarve harkitaan tapauskohtaisesti Väylät ovat pääsääntöisesti päällystettyjä. Yksittäisillä, muusta verkosta irrallisilla, väylillä taajamien ulkopuolella voidaan sallia myös sitomattomia päällysteitä
Joukkoliikenne	<ul style="list-style-type: none"> <i>Kaupunkiseudut ja taajamat</i>: <ul style="list-style-type: none"> pysäkkileivitykset joissa tarvittaessa katokset pysäkkiyhteydet kevyen liikenteen verkolle erillisinä <i>Joukkoliikenteen laatuikäytävät</i>: <ul style="list-style-type: none"> Suunnitelmien mukaisesti <i>Haja-asutusalue</i>: <ul style="list-style-type: none"> pysäkkileivitykset aina ja -katokset tarvittaessa pysäkkiyhteydet erilliset tai leveä piennar tapauskohtaisesti 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Kaupunkiseudut ja taajamat</i>: <ul style="list-style-type: none"> pysäkkileivitykset joissa tarvittaessa katokset pysäkkiyhteydet kevyen liikenteen verkolle erillisinä <i>Joukkoliikenteen laatuikäytävät</i>: <ul style="list-style-type: none"> suunnitelmien mukaisesti <i>Haja-asutusalue</i>: <ul style="list-style-type: none"> pysäkkileivitykset ja -katokset tarvittaessa pysäkkiyhteydet tapauskohtaisesti
Tavaraliikenne	<ul style="list-style-type: none"> Pyritään ylläpitämään ja turvaamaan sujuvat yhteydet niin että matka-ajat ovat ennustettavia kaikkina vuorokaudenaikoina. Sujuvat terminaaliyhteydet: <ul style="list-style-type: none"> keskustojen ulkopuolelle liittymien mitoituksessa huomioitava raskasliikenne ja erikoiskuljetukset riittävä kunnossapito 	<ul style="list-style-type: none"> Pidetään tiet liikennöitävässä kunnossa ympärivuotisesti ja –vuorokautisesti. Taajamien kohdalla ei turhaan vaikeuteta läpikulkevaa raskasta liikennettä Sujuvat terminaaliyhteydet <ul style="list-style-type: none"> riittävä kunnossapito liittymien mitoituksessa huomioitava raskasliikenne ja erikoiskuljetukset

	Valta- ja kantatiet	Seutu- ja yhdystiet
Liikenteen palvelut	<p><u>Levähdys- ja pysäköintialueet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • valtateilla ja tärkeimmillä, erityisesti matkailun suosimilla kantateilla on palveluiltaan monipuoliset levähdysalueet (pöydät, wc ym.) noin tunnin (70 – 80 km:n) välein • pysäköimisalueet 10 – 20 km:n välein • tärkeimmillä tavaraliikenteen reiteillä on erityisesti raskaalle liikenteelle tarkoitettuja lepoalueita • alueiden jätahuolto kunnossa • yksityisten tarjoamat palvelut täydentävät verkkoa <p><u>Liikenteen ohjaus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • runkona kiinteä opastus • tärkeimpiin kohteisiin muuttuva opastus 	<p><u>Levähdys- ja pysäköintialueet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • seututeillä on pysäköimisalueet 20 – 30 km:n välein, tärkeillä matkailureiteillä alueet ovat varustettuja (mm. pöytä) • yhdysteillä on pysäköimisalueet erityiskohteissa • alueiden jätahuolto kunnossa • yksityisten tarjoamat palvelut täydentävät verkkoa <p><u>Liikenteen ohjaus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • kiinteä opastus • tärkeimpiin kohteisiin muuttuva opastus
Liikenneturvallisuus	<ul style="list-style-type: none"> • Viikkaille tieosuuksille ohitusmahdollisuudet turvataan ohituskaistoilla • Yksityistie-/ rinnakkaistiejärjestelyt (liittymiä max. 3 kpl/km) • Kevyt liikenne erillisille väylille tienvarsi-asutusten kohdilla • Riista-aidat tarvittaessa 	<ul style="list-style-type: none"> • Yksityistie-/ rinnakkaistiejärjestelyt (liittymiä max. 6 kpl/km) • Kevyt liikenne erillisille väylille tienvarsi-asutusten kohdilla • Riista-aidat tarvittaessa
Ympäristö	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Pohjavedet:</u> - I- luokan pohjavesialueet suojataan - suolausta vähennetään • <u>Liikennemelu:</u> - >65 dB melualueella olevat asukkaat suojataan - uusilla teillä > 55 dB melualueella olevat asukkaat suojataan 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Pohjavedet:</u> - I- luokan pohjavesialueet suojataan - suolausta vähennetään • <u>Liikennemelu:</u> - >65 dB melualueella olevat asukkaat suojataan - uusilla teillä > 55 dB melualueella olevat asukkaat suojataan
Tievalaistus	<ul style="list-style-type: none"> • <i>taajamat ja taajamien reuna-alueet:</i> on • <i>haja-asutusalueet:</i> kylien kohdalla ja merkittävässä liittymässä erillisen tarkastelun mukaan 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>taajamat ja taajamien reuna-alueet:</i> on • <i>haja-asutusalueet:</i> ei ole, poikkeuksena yhteistyössä kuntien kanssa toteutettavat kylien kohdat
Hoidon taso	<p><u>Talvihoitoluokka</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>kaupunkiseuduilla</i> 1s / 1 • <i>taajamissa</i> <ul style="list-style-type: none"> - valtatie 1s / 1 - vilkkaat tiet T1b - kantatiet 1 / 1b • <i>haja-asutusalueilla</i> <ul style="list-style-type: none"> - valtatie: yleensä 1, 1b pohjavesialueilla ja kun KVL < 1500, tehostettu hoito alueilla, joilla on säännöllisesti kevyttä liikennettä (esim. pientareiden auras) - kantatiet: 1b tai II, kun KVL < 500 ajon./vrk 	<p><u>Talvihoitoluokka</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>kaupunkiseudut ja taajamat:</i> <ul style="list-style-type: none"> - kaupunkiseutujen pääväylillä 1 - vilkkaat tiet T1b - taajamissa 1 / 1b • <i>haja-asutusalueet:</i> hoitoluokka II / III, taso voi olla kuljetusten tai poikkeavan liikenteen sitä vaatiessa ajoittain korkeampikin
Kuntotaso	<p><u>Tien pintakunto</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • tiet ovat päällystettyjä, päällysteessä voi olla halkeamia ja epätasaisuuksia, jotka eivät mainittavasti haittaa liikennettä eivätkä vaaranna liikenneturvallisuutta • kevyen liikenteen väylät ovat liikennettä tyydyttävässä kunnossa, pinta voi olla sidottu tai poikkeustapauksissa sitomaton, mahdolliset vauriot ja epätasaisuudet eivät olennaisesti haittaa pyöräilyä eivätkä vaaranna liikenneturvallisuutta <p><u>Tien rakenne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • kantavuuspuutteista ja routivuudesta ei aiheudu ajomukavuuden alenemista <p><u>Sillat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • valta- ja kantateilla ei ole painorajoitettuja eikä merkittävästi kyseistä tieosuutta kapeampia siltoja • erikoiskuljetusten reiteillä ei ole ko. kuljetuksia rajoittavia siltoja 	<p><u>Tien pintakunto</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>päällystetyt tiet:</i> päällyste on tärkeimmillä teillä tienkäyttäjää tyydyttävässä kunnossa, muilla teillä voi olla epätasaisuutta ja halkeamia, jotka eivät vaaranna liikenneturvallisuutta • <i>soratiet:</i> tien pinta on kiinteä eikä siinä ole liikennettä kohtuuttomasti haittaavaa epätasaisuutta • kevyen liikenteen väylät ovat liikennettä tyydyttävässä kunnossa, pinta voi olla sidottu tai poikkeustapauksissa sitomaton, mahdolliset vauriot ja epätasaisuudet eivät olennaisesti haittaa pyöräilyä eivätkä vaaranna liikenneturvallisuutta <p><u>Tien rakenne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>päällystetyt tiet:</i> kantavuuspuutteista ja routivuudesta ei aiheudu merkittävästi ajomukavuuden alenemista • <i>soratiet:</i> tien rakenne kestää tärkeät elinkeinoelämän tarvitsemat kuljetukset <p><u>Sillat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • erikoiskuljetusten reiteillä ei ole painorajoitettuja siltoja

3 TIENPIDON TARPEET

Tarpeen määrittäminen

Tienpitotarpeet selvitettiin tuotetiimien toimesta tiimien vetäjien ja asiantuntijoiden yhteistyönä. Tienpitotarpeiden määrittämisen lähtökohtina olivat nykyinen tilanne ja valtakunnalliset tienpidolle asetetut tavoitteet sekä alueen asettamat erityispiirteet ja vaatimukset. Nykytilanteen selvityksessä esille tulleet puutteet ja tavoitteiden täyttymättömyys otettiin selvityksessä huomioon. Myös tienkäyttäjiltä saatu palaute ja toiveet huomioitiin tarpeiden määrittämisessä. Erityisesti elinkeinoelämän näkökanta otettiin huomioon pitämällä yhteispalaveri kuljetusyritysten edustajien kanssa.

Suunnitelmakauden rahoitustarve

Perustienpidon vuotuinen kokonaisrahoitustarve on suunnitelmakaudelle noin 88,2 M€/v, mikä on noin 28 % suurempi kuin vuoden 2002 suunniteltu rahoitus. Tienpidon tuotteista suurinta rahoitustarpeen kasvu on laajennusinvestoinneissa 8 M€ (kasvu 127 %) sekä ylläpito- ja korvausinvestoinneissa 11,5 M€/v (kasvu 48 %). Myös liikenteen hallinnan rahoituksen tarpeen kasvu on yli 50 %. Muiden tuotteiden osalta rahoitustarve on vuoden 2002 tasolla.

Rahoitustarve tuotteittain

Hoidon osalta rahoitustarve pysyy nykyisellä tasolla ollen suunnitelmakaudella 27,5 M€/v. Nykyisiin talvihoidon tavoitteisiin kyetään vastaamaan nykyresursseilla poikkeusolosuhteita lukuun ottamatta. Poikkeusolosuhteissa, hoidon tavoitteisiin vastaaminen koko tieverkolla vaatii kohtuuttomia resursseja. Talvihoidon suurin haaste tulevaisuudessa on elinkeinoelämän ympärivuorokautisten kuljetusten turvaaminen. Tähän haasteeseen vastaaminen tulee aiheuttamaan lisärahoitustarvetta. Myös täsmähoito talvikunnossapidon osalta ja sorateiden kulutuskerroksen parantaminen sekä varusteiden ja laitteiden hoito tulevat vaatimaan suunnitelmakaudella pientä lisäpanostusta.

Ylläpito- ja korvausinvestointien rahoitustarve suunnitelmakaudella kasvaa voimakkaasti ja on suunnitelmakaudella 35,5 M€/v. Tässä on kasvua vuoden 2002 rahoitukseen 48 %. Suurin lisärahoituksen tarve aiheutuu huonokuntoisista päällystetyistä teistä, joiden määrä Oulun tiepiirissä on selvästi suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Lisärahoituksen suuntaamisesta päällystettyihin teihin tullaan lähivuosina tekemään koko valtakunnan tasolla. Päällystettyihin teihin esitetyllä rahoitustarpeella, 24 M€/v, saadaan huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä nopeasti laskemaan. Myös huonokuntoisten siltojen suuri määrä, 300 kpl, aiheuttaa rahoitustarpeen kasvua. Siltoihin peruskorjaukseen ja uusimiseen esitetyllä rahoituksella, 6 M€/v, saadaan tehtyä normaalien pienten korjausten lisäksi useampia suurempia siltojen korjauksia.

Laajennus- ja uusinvestoinneissa on painetta perustienpidon rahoituksen kasvattamiseen. Rahoitustarve suunnitelmakaudelle on 14 M€/v, jossa on kasvua vuoden 2002 rahoitukseen 127 %. Tämä johtuu pääosin Oulun kaupunkiseudun voimakkaasta kasvusta ja sen aiheuttamista liikenneinfrastruktuurin laajennustarpeista. Myös runkoverkon yhteysvälien saattaminen vaatimusten mukaiselle tasolle lisää laajennusinvestointien tarvetta.

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää lisärahoitusta toimenpiteisiin, jotka parantavat liikenneturvallisuutta kuten liittymäjärjestelyt, ohituskaistat, kevyen liikenteen väylät ja taajamien parantamiset. Suurten, kokonaisrahoituksella toteutettavien hankkeiden vuosittaiseksi tarpeeksi suunnitelmakaudelle on arvioitu noin 20 M€/v. Kokonaisrahoitusta tarvitaan lähinnä Oulun kaupunkiseudun pääteiden laajennusinvestointeihin, joita ei ole mahdollista toteuttaa tiepiirin perustienpidon rahoituksella.

Liikenteen hallinnan rahoitustarve suunnitelmakaudelle on kasvanut huomattavasti, 56 %, vuoden 2002 rahoitukseen verrattuna. Rahoitustarpeen kasvu aiheutuu pääosin vanhentuneen tienvarsiteknologian uusimisesta ja muuttuvien nopeusrajoitusjaksojen toteuttamisesta. Myös telematiikan soveltaminen liikenteenohjaukseen ja tieinfo- verkon laajentaminen kasvattavat rahoitustarvetta.

Suunnittelun, maanhankinnan ja Tiehallinnon rahoitustarpeet tulevat pysymään suunnitelmakaudella nykyisellä tasolla tai jopa hieman alenemaan.

Taulukko 3. Oulun tiepiirin tienpidon rahoitus tuotteittain vuosina 2001 ja 2002 sekä keskimääräinen vuotuinen rahoitustarve vuosille 2003 – 2015.

Tuote	Rahoitus vuonna	Rahoitus- suunnitelma vuodelle	Vuotuinen rahoitustarve vuosille	Rahoituksen muutos vuoteen 2002 verrattuna
	2001 M€/v	2002 M€/v	2003 - 2015 M€/v	%
Hoito	25,39	27,10	27,57	1,7
Talvihoito	13,18	15,12	15,10	-0,1
Liikenneympäristön hoito	6,41	6,31	6,25	-0,9
Rakenteiden ja laitteiden hoito	1,92	1,95	2,02	3,5
Sorateiden hoito	3,88	3,72	4,20	12,9
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	18,26	24,05	35,50	47,6
Päällysteiden ylläpito	7,43	8,38	12,00	43,2
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	1,56	1,35	1,30	-3,7
Sorateiden runkokehityskorjaukset	1,06	1,19	1,50	26,1
Päällystettyjen teiden rakenteen parantaminen	6,53	10,54	12,00	13,9
Siltojen peruskorjaus ja uusiminen	1,68	2,59	8,70	235,8
Laajennus- ja uusinvestoinnit	4,32	6,17	14,02	127,2
Laajennusinvestoinnit	4,32	6,17	14,02	127,2
Uusinvestoinnit	0,00	0,00	0,00	0,0
Suunnittelu	2,08	2,48	2,40	-3,3
Liikenteen hallinta	0,57	0,60	0,93	56,3
Maanhankinta	2,49	3,03	2,36	-22,1
Tiehallinto (sis. investoinnit)	5,17	5,50	5,40	-1,8
Yhteensä	58,28	68,93	88,18	27,94
Kokonaisrahoitushankkeet	8,86	20,52	19,97	-2,68
Mt 815 erillishoito	0,00	2,69		
Palveluprojektit	3,06	2,91		
Tienpito yhteensä	70,20	95,04	108,15	13,79

4 TIENPIDON TOIMINTALINJAT

4.1 Lähtökohdat

Rahoituksen suuruus ja jakautuminen tuoteryhmittäin ja tuotteittain

Tienpidon toimintalinjaa vuosille 2003 – 2015 on tarkasteltu kolmen eri rahoitusvaihtoehdon perusteella. Toimintalinjan perusrahoitustasoksi on valittu vuoden 2002 perustienpidon rahoitustaso (69,0 M€/vuosi) ilman erillisrahoituksia ja Tieliikelaitoksen sopeuttamisjärjestelyihin varattua rahaa. Tämän lisäksi on arvioitu, mitä vaikutuksia tienpitoon on rahoituskehityksen perustason muutoksilla +/- 6 M€/vuosi. Toimintalinjan rahoitustasovaihtoehdot ovat näin ollen seuraavat:

- perusrahoitustaso 69,0 M€/vuosi
- minimirahoitustaso 63,0 M€/vuosi
- maksimirahoitustaso 75,0 M€/vuosi

Rahoituksen jakautuminen tuotteittain eri rahoitusvaihtoehdoissa ilmenee oheisesta taulukosta. Toimintalinjan rahoitustasot eivät sisällä EU-rahoitusta, kokonaisrahoitus- ja erillisrahoitushankkeiden rahoitusta, kehittämisrahaa eikä työllisyysrahaa.

Taulukko 4. Tienpidon rahoituksen jakautuminen eri rahoitusvaihtoehdoissa vuosina 2003 – 2015 Oulun tiepiirissä.

Tuote	Rahoitus		Suunnitelmakauden rahoitus		
	2001	2002 s	Minimi- rahoitus	Perus- rahoitus	Maksimi- rahoitus
	M€/v	M€/v	M€/v	M€/v	M€/v
Hoito	25,39	27,10	26,1	26,4	26,6
Talvihoito	13,2	15,1	14,0	14,0	14,0
Liikenneympäristön hoito	6,4	6,3	6,3	6,3	6,3
Rakenteiden ja laitteiden hoito	1,9	2,0	2,1	2,1	2,1
Sorateiden hoito	3,9	3,7	3,7	4,0	4,2
Ylläpito	9,0	9,7	11,3	11,5	11,5
Päällysteiden ylläpito	7,4	8,4	9,5	9,5	9,5
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	1,6	1,4	1,8	2,0	2,0
Korvausinvestoinnit	9,3	14,3	14,0	15,0	19,0
Sorateiden runkokelirikkorjaukset	1,1	1,2	1,0	1,0	1,5
Päällystettyjen teiden rakenteen parantaminen	6,5	10,5	9,5	9,5	10,5
Siltojen peruskorjaus ja uusiminen	1,7	2,6	3,5	4,5	7,0
Laajennusinvestoinnit	4,3	6,2	1,5	5,4	6,8
Suunnittelu	2,1	2,5	1,9	2,3	2,5
Liikenteen hallinta	0,6	0,6	0,5	0,6	0,8
Maanhankinta	2,5	3,0	2,4	2,4	2,4
Tiehallinto (sis. investoinnit)	5,2	5,4	5,3	5,4	5,4
Perustienpito yhteensä	58,3	68,8	63,0	69,0	75,0

Toimintalinjan rahoituksen jakamisessa eri tuotteille on otettu huomioon asetetut tienpidon tavoitteet ja niiden painotukset. Tavoitteiden painotuksissa erittäin tärkeiksi tavoitteiksi tulivat elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen sekä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen tiepiirin alueen kaikilla teillä. Myös liikenneturvallisuuden parantamista pidettiin tärkeänä. Nämä painotukset edellyttävät lisäpanostuksia ylläpito- ja korvausinvestointeihin etenkin alemmalla tieverkolla, vilkkaimpien päätiekohteiden kehittämistä sekä lisäpanostusta liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin.

Tienpidon toimintalinjan muodostamisessa on valtakunnantason strategioita sovellettu Oulun tiepiirin tienpitoon. Tiehallinnon uuden hankintastrategian odotetaan saavan aikaan kustannussäästöjä, joilla voidaan kattaa osittain tiepitokustannusten nousua.

4.2 Tieluokitus ja tieverkon laajuus

TEN –verkkoon esitetään tehtäväksi seuraavat lisäykset:

- vt 8 Turku – Oulu, joka kuuluu myös E –tieverkkoon ja
- vt 20 Oulu – Kuusamo.

Lisäksi esitetään, että valtatie 20 Oulu – Kuusamo sisällytetään pääteiden runkoverkkoon.

Valtatie 8 Turku – Oulu on pohjois-eteläsuunnassa maamme tärkein tiekuljetusreitti, jonka varrella on lukuisia suuria teollisuuslaitoksia ja satamia. Valtatie 20 Oulu – Kuusamo on tärkeä poikittaisyhteys, jonka merkittävyyttä lisää Kuusamon rajanylityspaikka.

Kunnat ovat lisäksi tehneet mm. seuraavat tieluokan muutosta tai uuden tieyhteyden rakentamista koskevat esitykset:

- Ylivieska - Vaala - Taivalkoski -yhteyden muuttaminen kantatieksi (maantie 800),
- Maantien 912 Kuhmo – Suomussalmi muuttaminen kantatieksi,
- Reisjärvi – Kinnula -tieyhteyden rakentaminen (kantatien 58 kehittäminen),
- Oulu – Kajaani yhteyden kehittäminen välillä Petäjälahti – Kajaani, valtatiellä 22,
- Ranua – Oijärvi -yhteyden rakentaminen (osa Oulun tiepiirin alueella) ja
- Kiinteän yhteyden (penger ja 2 siltaa) rakentaminen Hailuotoon (mt 816).

Tieverkon laajuuteen ei suunnitelmakaudella odoteta suuria muutoksia. Toitettavat uusinvestoinnit lisäävät tiepituutta jonkin verran. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan entisillä rakennuskaava-alueilla osa yhdysteistä tulee kaavoituksen edetessä muuttamaan kaduiksi. Vuoteen 2015 mennessä muutosten arvioidaan olevan vähäisiä.

4.3 Toimintalinjojen kuvaus tuoteryhmittäin

4.3.1 Yhteenveto toimintalinjoista tuoteryhmittäin

Oulun tiepiirin tienpidon keskeisimmät toimintalinjat suunnitelmakaudella 2003 – 2015 ovat tuoteryhmittäin perusrahoitustasolla seuraavat:

Hoito

- Hoidon rahoitus pienenee hieman vuoteen 2002 verrattuna.
- Pääteiden talvihoidon taso säilytetään entisellään.
- Alempiasteisten teiden talvihoitoa tehostetaan liukkaudentorjunnan, au-rauksen ja polanteen poiston osalta lähinnä sellaisilla teillä, joilla on säännöllisiä elinkeinoelämän tai maaseudun perustuotannon kuljetuksia tai säännöllisiä henkilökuljetuksia.
- Levähdysalueiden liikenneympäristön hoidon tasoa parannetaan. Tien varsien vesakoiden torjuntaa tehostetaan siellä, missä se liikenneturvallisuuden ja yleisen viihtyisyyden kannalta tarpeellista.
- Sorateiden kulutuskerrosten hoitoa tehostetaan, jolloin tiestön pintakunto paranee.

Ylläpito ja korvausinvestoinnit

- Ylläpidon ja korjausinvestointien rahoitusta lisätään jonkin verran.
- Huonokuntoisten päällystettyjen teiden uudelleen päällystämistä lisätään.
- Huonokuntoisimmat, vähäliikenteiset päällystetyt tiet muutetaan sora-teiksi.
- Alempiasteisten teiden sivuojen ja rumpujen kunnostusta ja korjaamista tehostetaan.
- Huonokuntoisten, päällystettyjen teiden peruskorjausta tehostetaan.
- Huonokuntoisten siltojen korjausta lisätään.
- Sorateiden runkokelirikkokorjaukset pysyvät nykyisellä tasolla.

Laajennus- ja uusinvestoinnit

- Suuret laajennus- ja uusinvestointihankkeet esitetään rahoitettaviksi kokonaisrahoituksella. Suunnittelukaudella esitetystä tarpeesta on esitetty toteutettaviksi noin 35 %.
- Laajennus- ja uusinvestointien painopiste on Oulun kaupunkiseudun päätieverkolla. Myös haja-asutusalueiden päätieverkkoa kehitetään. Yli-vieskan, Raahan – Pattijoen ja Kajaanin kaupunkiseutujen tieolojen parantaminen jää suhteellisen vähäiseksi.
- Perustienpidon rahoituksella rahoitettavista laajennusinvestointihankkeista voidaan suunnitelmakaudella toteuttaa noin 40 % esitetystä tarpeesta.
- Esitetyistä taajamatiejärjestelyistä lähes kaikki on esitetty suunnittelujaksolla myös toteutettaviksi.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan lähinnä Oulun kaupunkiseudulla kehittämällä nopeita joukkoliikenneyhteyksiä sekä tuemalla matkaketurjuja toteuttamalla pysäkeille pyöräpysäköintijärjestelyjä.
- Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan rakentamalla uusia väyliä ja alikulkuja pääteiden varsille.

Liikenteen hallinta

- Liikenteen hallinnan rahoitus kasvaa hieman.
- Nykyisten LAM- pisteiden ja tiesääsemien sekä liikennevalojen vanhentunutta tekniikkaa uusitaan systemaattisesti.
- Muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä kehitetään. Merkittävin hanke on valtatie 4 välillä Haaransilta- Räänänperä.
- Telematiikan soveltamista tapahtumaopastukseen kehitetään Oulun sisääntuloteillä yhdessä Oulun kaupungin kanssa.
- Info –pisteverkkoa laajennetaan kolmella uudella infopisteellä.

4.3.2 Perusrahoitustaso perustienpidossa

Hoito

Tiestön päivittäisellä hoidolla ja ylläpidolla varmistetaan yleisen tieverkon liikennöitävyys piirin alueella ympäri vuoden.

Hoidon vuotuinen rahoitus suunnittelujaksolla on keskimäärin 26,4 M€. Hoidon rahoitus pienenee hieman vuoteen 2002 verrattuna. Suunnitellulla rahoituksella kyetään saavuttamaan hoidon tavoitteet poikkeusolosuhteita lukuun ottamatta. Hoitotoimenpiteiden kohdentamisessa tullaan tulevaisuudessa huomioimaan nykyistä enemmän teiden merkittävyys elinkeinoelämän kuljetusreitteinä. Hoidon toiminnan tehostaminen rakenteiden ja laitteiden sekä sorateiden hoidon osalta kyetään kattamaan säästöillä, jotka saadaan toimintaa tehostamalla ja hoitourakoiden kilpailuttamisella. Näistä aiheutuviksi kustannussäästöiksi on arvioitu noin 15 %.



Kuva 5. Lumenauraus Jonkun paikallistiellä (pt 18777), Pudasjärvellä.

Talvihoito

Talvihoitoon on suunnitelmakaudelle esitetty keskimäärin 14 M€/v, joka on vuoden 2002 rahoitusta selvästi pienempi.

Tien käyttäjät ovat nykyisin pääosin tyytyväisiä pääteiden talvihoidon tasoon normaaleissa olosuhteissa. Alempiasteisen tieverkon talvihoitoon ollaan tyytymättömiä etenkin liukkauden torjuntaan, auraukseen ja tienpinnan epätaisuuteen.

Talvihoidon taso pääteillä säilytetään entisellään. Sen sijaan talvihoidon tasoa alempiasteisella tieverkolla parannetaan erityisesti liukkauden torjunnan, aurauksen ja polanteen poiston osalta lähinnä niillä teillä, joilla on säännöllisiä elinkeinoelämän ja maaseudun perustuotannon kuljetuksia tai säännöllisiä henkilökuljetuksia.

Talvihoidon tason nosto lisää jonkin verran kustannuksia, mutta ne voidaan kattaa toimintaa tehostamalla ja kilpailuttamisesta saaduilla säästöillä.

Liikenneympäristön hoito

Liikenneympäristön hoitoon on suunnitelmakaudelle esitetty 6,3 M€ vuodessa, joka on saman suuruinen kuin vuoden 2002 rahoitus.

Liikenneympäristön hoito pidetään kokonaisuudessaan nykyisellä tasolla. Tienvarsien ja levähdysalueiden puhtaanapitoa ja yleistä viihtyvyyttä parannetaan. Samoin parannetaan levähdysalueiden palvelutasoa. Tähän kyetään harventamalla nykyistä tiheää levähdys- ja pysäköintialueverkkoa.

Tien varsien vesakoiden torjuntaa tehostetaan siellä, missä se on liikenne- turvallisuuksien ja yleisen viihtyvyyden kannalta tarpeellista. Liikenteenoh- jauslaitteiden kunnostamista joudutaan hieman tehostamaan laitekannan jälkeenympäristön poistamiseksi. Aiheutuvat lisäkustannukset pyritään kattamaan kilpailuttamisesta saaduilla säästöillä ja sisäisillä painotuksilla.

Rakenteiden ja laitteiden hoito

Rakenteiden ja laitteiden hoidon taso pidetään nykyisellään. Kustannukset tulevat nousemaan hieman nykyisestä rakenteiden ja laitteiden määrän kas- vaessa. Suunnitelmakauden rahoitus on keskimäärin 2,1 M€/v.

Sorateiden hoito

Sorateiden kulutuskerroksen kunto on piirin alueella heikompi kuin maassa keskimäärin. Suunnitelmakaudella sorateiden hoitoa tehostetaan niin, että kulutuskerroksen kunto saadaan valtakunnan keskimääräiselle tasolle. Kun- totason nosto ja sen pitäminen maan keskimääräisellä tasolla vaatii rahoit-uksen lisäystä. Tason nostoa voidaan toteuttaa 4 M€:n vuotuisella rahoituk- sella.

Ylläpito ja korvausinvestoinnit

Ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla säilytetään tieverkon käyttökelpoisuus ja rakenteellinen kunto. Samalla turvataan tiepääoman säilyminen.

Vuosina 1999 – 2001 ylläpitoon ja korvausinvestointeihin on käytetty rahaa niin vähän, että tieverkon kunto on päässyt olennaisesti heikkenemään. Tu- levaisuudessa onkin panostettava erityisesti raskaisiin parantamistoimenpi- teisiin, jotta tieverkon kuntoa kyetään parantamaan.

Ylläpito- ja korvausinvestointeihin on suunnitelmassa esitetty 26,5 M€ vuo- dessa, joka on selvästi viime vuosien rahoitustasoa korkeampi. Tällä rahoit-uksella tieverkon kuntoa kyetään parantamaan. Lisäraha kohdennetaan päällysteiden sekä rakenteiden ja laitteiden ylläpitoon ja siltojen kunnostami- seen.

Päällysteiden ylläpito

Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä on Oulun piirissä nykyisin noin 1 100 km. Määrä on suhteellisesti suurempi kuin maassa keskimäärin. Viime vuosina on päällystetty teitä keskimäärin 430 km vuodessa, jolla keskimää- räiseksi päällysteen uusimisväliksi tulee 20 vuotta. Suunnittelujaksolla pääl- lystyskiertoa tullaankin selvästi nopeuttamaan. Tämän johdosta päällystei- den ylläpitoon on suunnitelmakaudella esitetty 9,5 M€/v, jolla päällysteiden kuntoa voidaan hitaasti parantaa.

Päällystystoimenpiteiden kohdentamisessa tullaan huomioimaan teiden merkittävyys niin, että etusijalle tulevat ne tiet, joilla on säännöllisiä elinkei- noelämän tai maaseudun perustuotannon kuljetuksia tai säännöllisiä henki- lökuljetuksia.

Jos huonokuntoisella päällystetyllä tiellä on vähän liikennettä (alle 150 ajoneuvoa vuorokaudessa) sekä vähän tai ei lainkaan säännöllisiä tavara ja/tai joukkoliikennettä, voidaan päällysteen purkaminen ottaa tarkempaan tarkasteluun. Tarkastelun perusteella tie voidaan muuttaa soratieksi.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

Rakenteiden ja laitteiden ylläpitoon esitetty keskimäärin 2,0 M€/v, joka on selvästi suurempi kuin viime vuosien rahoitus. Lisärahoituksella tehostetaan alempiasteisten teiden sivuojen ja rumpujen kunnostusta ja korjaamista. Toimenpiteellä parannetaan tierakenteen kuivumista ja säilymistä. Sorateillä toimenpiteellä parannetaan liikennöintiä kelirikkoaikoina.

Korvausinvestoinnit

Tavoitteena on, että huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrää vähennetään niin, että niiden suhteellinen määrä alenee koko maan keskimääräiselle tasolle. Tämä tavoite vaatii, että päällystettyjen teiden rakenteen parantamista jatketaan vuoden 2002 tapaan ja päällystyskiertoa nopeutetaan. Myös siltojen peruskorjausta ja uusimista tehostetaan.

Em. tehostamistoimenpiteet vaativat korvausinvestointien rahoitustason selvää nostoa viime vuosiin verrattuna. Korvausinvestointeihin esitetään suunnitelmakaudelle 15,0 M€/vuosi.

Päällysteiden ylläpitoon ja päällystettyjen teiden rakenteen parantamiseen osoitetulla rahoituksella huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän on arvioitu vähenevän suunnitelmakaudella runsaat 300 km.

Sorateiden runkokelirikkokorjauksiin suunnitelmakaudella käytettävä rahoitus pysyy samalla tasolla kuin vuonna 2002.

Huonokuntoisten siltojen määrä on piirin alueella poikkeuksellisen suuri noin 300 kpl. Kiireellisimpiä korjauksia vaativat erikoiskuljetusreiteillä olevat 86 siltaa, jotka eivät täytä nykyisiä kuormitusmääräyksiä. Esitetyllä 4,5 M€:n vuotuisella rahoituksella voidaan vuosittain toteuttaa pienten korjausten lisäksi muutaman ison sillan korjaus. Muiden siltojen kunto voidaan säilyttää suurin piirtein nykyisellään.

Laajennus- ja uusinvestoinnit

Laajennusinvestoinnit ovat toimenpiteitä, jotka kohdistuvat pääosin nykyiselle tieverkolle. Laajennusinvestoinneilla palautetaan tien palvelutaso lisääntyneen liikenteen edellyttämälle, nykyajan vaatimukset täyttävälle tasolle. Uusinvestoinneilla luodaan taas uusia tieyhteyksiä.

Perustienpidon rahoituksen lisäksi investointeja on Oulun tiepiirissä rahoitettu perustienpidon erillishoitoituksella, työllisyysrahoituksella, EU- rahoituksella ja kokonaisrahoituksella.

Suunnitelmakaudelle on laajennus- ja uusinvestointeihin esitetty perustienpidon rahaa keskimäärin 5,4 M€ vuodessa. Suunnitelmassa on lähdetty siitä, että perustienpidon rahaa käytetään ainoastaan laajennusinvestointeihin. Kaikki uusinvestoinnit ja myös suuret laajennusinvestoinnit on suunniteltu tehtäväksi kokonaisrahoituksella.



Kuva 6. Liikennettä valtatiellä 4 Oulun eritasoliittymän ja Kontinkankaan eritasoliittymien välillä.

Kokonaisrahoituskohteet

Kokonaisrahoituksen vuotuista suuruutta on vaikeaa lähteä ennakoimaan. Rahoitus voi vaihdella suurestikin eri vuosina. Tällä hetkellä on käynnissä kokonaisrahoitushankkeena moottoritien rakentaminen valtatielle 4 välille Liminka – Oulu. Perustienpidon erillisrahoituksella parannetaan parhaillaan maantietä 815 (Lentokentäntie) Oulunsalon ja Kempeleen kuntien alueilla. Molemmat hankkeet valmistuvat vuonna 2003. Perustienpidon erillisrahoituksella käynnistetään vuonna 2003 Pyykönpuron eritasoliittymän rakentaminen valtatielle 5 Kajaaniin.

Runkoverkon kehittäminen yhteysväleittäin on valtakunnallinen linjaus pääväylien kehittämiseksi. Oulun tiepiirin alueella runkoverkon kehittämistä yhteysväleittäin ei rahoitussyistä ole esitetty, vaan kehittäminen on esitetty tapahtuvan tiejaksoina (taulukko 5) ja erillistoimenpiteinä (esimerkiksi kevyen liikenteen järjestelyt, liittymäjärjestelyt ja ohituskaistojen rakentaminen).

Suunnitelmakaudella esitetään toteutettaviksi kokonaisrahoituksella taulukossa 5 esitetyt kohteet:

Taulukko 5. Kokonaisrahoituksella toteutettavat suuret laajennus- ja uusinvestointikohteet vuosina 2003 – 2015.

Tie/Hanke	Tiejakso	Päätoimenpide	Kustannus M€
1. Vt 20 Oulu – Kiiminki	Hintta – Korvenkylä	Toinen ajorata	22,12
2. Vt 4 Oulun kohta	Kontinkangas – vt 20	Kolmannet kaistat	5,70
3. Vt 4 Haukipudas	Kellon etl – Räänänperä	Mol → Mo/ohitus-kaistatie	16,80
4. Vt 22 Oulu	Joutsentie – mt 815	Toinen ajorata	20,62
5. Vt 20 Oulu – Kiiminki	Korvenkylä – Kiiminki	Jäälin ohikulkutie	23,63
6. Pt 18857 Ouluntie	Ouluntie	Taajamatien saneeraus	4,10
Yhteensä			92,97

Taulukosta ilmenee, että viisi hankkeista sijaitsee Oulun kaupunkiseudulla. Päätoimenpide kaikissa viidessä kokonaisrahoituskohteessa on lisäkapasiteetin (toisen ajoradan tai lisäkaistojen) rakentaminen valtatielle.

Kolme hankkeista kohdistuu runkoverkolle ja ovat näin osa runkoverkon yhteysvälien kehittämistä.

Perustienpidon rahoituskohteet

Perustienpidolla perusrahoituksella (5,4 M€/vuosi = 70,2 M€ vuosina 2003 - 2015) toteutettaviksi esitettyjen laajennus- ja uusinvestointikohteiden rahoitus jakautuu seuraavasti:

• tieluokittain			
runkoverkko	28,80 M€	41 %	
muut päätiet	13,66 M€	19 %	
muut tiet	27,78 M€	40 %	
• toimenpideryhmittäin			
kevyen liikenteen järjestelyt	15,89 M€	23 %	
liittymäjärjestelyt	15,26 M€	22 %	
taajamatiejärjestelyt	12,47 M€	18 %	
pääteiden parantaminen	9,28 M€	13 %	
pienet liikenneturvallisuuskohteet	5,28 M€	7 %	
ohituskaistan rakentaminen	2,79 M€	4 %	
erilliset eritasoliittymät	2,40 M€	3 %	
pienet ympäristökohteet ml. pohjaveden suojaus	1,88 M€	3 %	
soratien parantaminen ja päällystäminen	1,69 M€	2 %	
meluntorjunta	1,10 M€	2 %	
seututeiden ja yhdysteiden parantaminen	1,21 M€	2 %	
joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen	1,00 M€	1 %	

Taulukko 6. Laajennusinvestointien perustienpidon rahoitus toimenpideryhmittäin vuosina 2003 – 2015.

	Oulun kaupunki seutu Oulu, Oulunsalo, Kempele Kiiminki ja Haukipudas				Muut kaupunkiseudut Ylivieska, Raaha-Pattijoki ja Kajaani				Taajamat				Haja- asutusalue				Yhteensä	
	Runko- verkko	Muut päätiät	Muut tiet	yht.	Runko- verkko	Muut päätiät	Muut tiet	Yht.	Runko- verkko	Muut päätiät	Muut tiet	yht.	Runko- verkko	Muut päätiät	Muut tiet	yht.	2003 -	2015
	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€	M€
1. Pääteiden parantaminen ja leventäminen					0,50			0,50					3,08	5,70		8,78	9,28	0,71
2. Seututeiden parantaminen / leventäminen															1,09	1,09	1,09	0,08
3. Yhdysteiden parantaminen ja leventäminen															0,12	0,12	0,12	0,01
4. Soratien parantaminen ja päällystäminen															1,69	1,69	1,69	0,13
5. Erilliset eritasoliittymät	1,40			1,40	1,00			1,00									2,40	0,18
6. Muut erilliset tasoliittymäkohteet		0,22	3,65	3,87	0,40	0,79	0,25	1,44	0,80	1,81	0,92	3,53	6,37		0,05	6,42	15,26	1,17
7. Ohituskaistan rakentaminen													2,79			2,79	2,79	0,21
8. Taajamateiden saneeraus			1,19	1,19					4,94	0,70	5,64	11,28					12,47	0,96
9. Kevyen liikenteen järjestelyt	0,83		1,11	1,94	1,49			1,49	0,03	1,63	2,26	3,92	3,26	2,03	3,26	8,55	15,89	1,22
10. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen			0,90	0,90			0,10	0,10									1,00	0,08
12. Rautateiden tasoristeysten poisto															0,57	0,57	0,57	0,04
13. Riista-aidat													0,93			0,93	0,93	0,07
14. Pienet liikenneturvallisuuskohteet			1,03	1,03							0,79	0,79	0,07	0,36	1,53	1,96	3,78	0,29
15. Meluntorjunta		0,11	0,33	0,44						0,03		0,03	0,34	0,29		0,63	1,10	0,08
16. Pohjaveden suojaukset													0,58			0,58	0,58	0,04
17. Pienet ympäristökohteet			0,30	0,30		0,30	0,30				0,50	0,50			0,20	0,20	1,30	0,10
YHTEENSÄ	2,23	0,33	8,51	11,07	3,39	0,79	0,65	4,83	5,77	4,17	10,11	20,04	17,42	8,38	8,51	34,31	70,24	5,40

Kevyen liikenteen järjestelyt

Esitetyt kevyen liikenteen hankkeet on otettu erillisestä kevyen liikenteen suunnitelmasta, joka valmistui syyskuussa 2002. Suunnitelmakaudella toteutettaviksi esitetyt kevyen liikenteen hankkeet sijaitsevat pääosin haja-asutusalueilla pääteiden ja muiden teiden varsilla.

Liittymäjärjestelyt

Suunnitelmaan otetut liittymäjärjestelyhankkeet on otettu pääosin laadituista runkoverkon toimenpideselvityksistä sekä tiepiirin laatimista suunnitelmista. Valtaosa esitetyistä liittymäjärjestelyistä sijaitsee haja-asutusalueiden runkoverkolla tai Oulun kaupunkiseudun muilla teillä.

Taajamatiejärjestelyt

Suunnitelmassa on esitetty toteutettaviksi seuraavat taajamatiekohteet:

• Vt 4 Kärämäen taajamajärjestelyt	1,59 M€
• Mt 847, 816 Kempeleen keskustan liikennejärjestelyt	1,19 M€
• Mt 891 välillä Puolangantie - Ämmänsaarentie, Hyrynsalmi	0,68 M€
• Vt 4 lin taajamajärjestelyt	3,35 M€
• Mt 8131 Limingan taajamajärjestelyt	1,02 M€
• Pt 18722 Ylikiimingin taajamatiejärjestelyt	0,50 M€
• Mt 879 Vaalantie ja mt 8791 Järvikyläntie, Vaala	0,86 M€
• Mt 790 Asematie, Vihanti	0,41 M€
• Mt 8881 Mikkolantie - Saukontie ja mt 8882, Kirkkotie, Ristijärvi	0,44 M€
• Kt 78 Paltamon keskusta	0,70 M€
• Mt 7780 Kalajoentie, Kalajoki	0,62 M€
• Pt 18596 Paavola	0,66 M€
• Pt 18190 Merijärvi	0,25 M€
• Pt 18150 Alavieska	0,20 M€

Yhteensä **12,47 M€**

Pääteiden parantaminen

Pääteiden parantamishankkeet koskevat useimmiten tien leventämistä tai rakenteen parantamista. Suunnitelmakaudelle esitetyt parantamiskohteet sijaitsevat pääosin valtateillä 4, 20 ja 22.

Pienet liikenneturvallisuuskohdeet

Pienet liikenneturvallisuuskohdeet ovat usein yksittäisen liittymän tai tien kohdan parantamiskohteita taajamissa sekä riista-aitojen rakentamista.



Kuva 7. Suojatiesaareke on yksi esimerkki pienistä liikenneturvallisuustoimenpiteistä.

Ohituskaistan rakentaminen

Ohituskaistan rakentamista on suunnitelmassa esitetty valtatielle 4 välille Haurukylä – Haaransilta ja listä pohjoiseen sekä valtatielle 8 Raahen eteläpuolelle.

Liikenteen hallinta

Liikenteen hallinnalla varmistetaan tieverkon päivittäinen toimivuus vallitsevissa tie- ja liikenneolosuhteissa. Liikenteen hallintaan kuuluvat tie- ja liikenneolojen seuranta, liikenteen ohjaus, liikenteen seuranta ja liikennekeskus-toiminta. Liikenteen hallinnalla katsotaan tulevaisuudessa olevan mahdollista lykätä kalliita laajennus- ja uusinvestointihankkeita.

Suunnitelmakaudella liikenteen hallintaan on esitetty keskimäärin 0,6 M€/v, jossa on hieman kasvua vuosien 2001 ja 2002 rahoitukseen verrattuna. Liikenteen hallinnan toimenpiteitä suurin osa tulee keskittymään Oulun kaupunkiseudulle.

Merkittävä osa ylläpidon osuudesta menee nykyisen vanhentuneen LAM-pisteverkon ja tiesääsämien uusimiseen ja uusien rakentamiseen sekä liikennevalojen uusimiseen. Lisäksi suunnitelmissa on laajentaa LAM -verkostoa alemmalle tieverkolle.

Merkittävimpiä telematiikan soveltamiskohteita suunnitelmakaudella ovat muuttuvien nopeusrajoitusten kehittäminen, minkä osalta tärkein hanke on valtatie 4 välillä Haaransilta - Ränänperä. Telematiikan sovellutuksia laajennetaan myös tapahtumaopastukseen. Tapahtumaopastuksen toteuttaminen aloitetaan valtatieltä 4 ja ulotetaan myös muille Oulun sisään tuloväylille (vt 20 ja vt 22) sekä laajennetaan ja yhdistetään myöhemmin Oulun seudun pääteiden häiriönhallintajärjestelmäksi.

Info- pisteverkkoa laajennetaan rakentamalla suunnitelmakaudella kolme uutta infopistettä.

4.3.3 Minimi- ja maksimirahoitustasot perustienpidossa

Minimirahoitustaso

Jos perustienpidon rahoitus toteutuu minimirahoitustason mukaan, vaikuttaa sen tienpitoon seuraavasti:

Hoito

- Talvihoito, liikenneympäristön hoito sekä rakenteiden ja laitteiden hoito tehdään kuten perusrahoitustasollakin.
- Soratiestön pintakuntoa ei voida parantaa, vaan se säilyy nykyisellään.

Ylläpito ja korvausinvestoinnit

- Päälysteiden ylläpitoa tehostetaan kuten perusrahoitustasollakin.
- Alempiasteisten teiden sivuojien ja rumpujen kunnostusta tehostetaan hieman, vähemmän kuitenkin kuin perusrahoitustasolla.
- Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrää vähennetään kuten perusrahoitustasollakin.
- Huonokuntoisten siltojen kunnostusta tehostetaan hieman, selvästi vähemmän kuin perusrahoitustasolla. Siltojen kunto ei parane, vaan se voidaan pitää nykyisellään.

Laajennusinvestoinnit

- Laajennusinvestointien määrä vähenee selvästi nykyisestä. Kevyen liikenteen järjestelyjä, liittymäjärjestelyjä, taajamatiejärjestelyjä ja pääteiden parantamisia voidaan toteuttaa hyvin vähän ja huomattavasti vähemmän kuin perusrahoitustasolla. Tällä on vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja pääteiden liikenteen sujuvuuteen.

Liikenteen hallinta

- Liikenteen hallinnan kehittäminen hidastuu nykyisestä. Koska laitteiston ylläpidosta ei juurikaan voida tinkiä, investointeihin käytettävä raha vähenee nykyisestä.

Maksimirahoitustaso

Jos perustienpidon rahoitus toteutuu maksimirahoitustason mukaan, vaikuttaa se tienpitoon seuraavasti:

Hoito

- Talvihoito, liikenneympäristön hoito sekä rakenteiden ja laitteiden hoito tehdään kuten perusrahoitustasollakin.
- Sorateiden kuntotaso pintakunnon osalta parannetaan selvästi.

Ylläpito ja korvausinvestoinnit

- Alempiasteisten teiden sivuojen ja rumpujen kunnostusta tehostetaan.
- Sorateiden runkokelirikkokorjauksia tehostetaan.
- Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrää voidaan vähentää suunnitelmakaudella runsaalla 500 kilometrillä.
- Siltojen kunnostusta tehostetaan niin, että niiden kunto alkaa hiljalleen parantua kaikkien siltojen osalta.

Laajennusinvestoinnit

- Kevyen liikenteen järjestelyjä, liittymäjärjestelyjä, pääteiden parantamisia, sorateiden kunnostamisia ja ympäristöhankkeita voidaan toteuttaa jonkin verran enemmän kuin perusrahoitustasolla.

Liikenteen hallinta

- Liikenteen hallintaa voidaan kehittää lähes esitetyn tarpeen mukaisessa laajuudessa.



Kuva 8. Talvinen Kiljon paikallistie 18755 Rantsilassa.

5 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

5.1 Tavoitteiden toteutuminen

Tienpidon toimintalinjojen vaikutuksia arvioitaessa on lähdetty siitä, että suunnitelmakaudella perustienpidon perusrahoituksella ja kokonaisrahoituksella suunnitelmassa esitetyt hankkeet toteutuvat.

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso voidaan turvata kaikilla muilla teillä paitsi niillä alempiasteisilla teillä, joilla ei ole säännöllistä joukko- tai tavaraliikennettä. Näillä teillä peruspalvelutaso ei toteudu kaikkina vuoden aikoina painorajoitusten johdosta.

Tienpidon taloudellisuus paranee nykyiseen verrattuna investoinneissa, hoidossa ja ylläpidossa avoimen kilpailun myötä.

Suunnitelmakaudella kehittämisen ja parantamisen painopiste on runkoverkolla. Runkoverkon tiet ovat elinkeinoelämän kuljetusten tärkeimpiä väyliä ja liikenne tulee kasvamaan voimakkaimmin juuri näillä väylillä. Runkoverkon yhteysvälejä kehitetään tiejaksoina ja erillistoimenpitein.

Myös sellaisia huonokuntoisia alempiasteisia teitä parannetaan, joilla on maaseudun perustuotannolle välttämättömiä säännöllisiä kuljetuksia. Näin ollen **elinkeinoelämän toimintaedellytykset** säilyvät tienpidon osalta vähintään nykyisellään.

Valtioneuvoston asettamia **liikenneturvallisuustavoitteita** ei todennäköisesti saavuteta, vaikka laajennusinvestointien painopiste onkin liikenneturvallisuutta parantavissa hankkeissa. Syinä tähän ovat mm. päätieverkon liikennesuorituksen voimakas kasvu ja laajennusinvestointeihin osoitetun rahoituksen vähäisyys. Esimerkiksi tarvittavista uusista kevyen liikenteen väylähankkeista voidaan suunnitelmakaudella toteuttaa vain osa. Toisaalta yksistään tienpidon toimenpitein ei asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ole mahdollistakaan saavuttaa.

Sosiaalinen oikeudenmukaisuus liikkumisen ja peruspalvelujen saavuttamisen suhteen ei tienpidon toimenpitein juurikaan muutu. Taajamateiden parantaminen ja kevyen liikenteen väylien rakentaminen edistää jalankulkua ja pyöräilyä, mutta palvelujen vähentyminen ja keskittyminen vähentävät jalan ja pyörällä asioivien liikkumismahdollisuuksia. Haja-asutusalueiden hiljaisilla yhdysteillä liikkumisen ja peruspalvelujen saavuttamisen mahdollisuus saattaa heikentyä.

Vähäliikenteisten teiden huonokuntoisia päällysteitä puretaan ja teitä muutetaan sorateiksi. Soratieksi muuttaminen tutkitaan kuitenkin aina tapauskohtaisesti.

Kokonaisrahoituksella esitetyt toimenpiteet tukevat Oulun seudun **aluekeskuksen kehittämistä**. Muiden aluekeskusten kehittämistä tukevia tieinvestointeja on suunnitelmassa vähän. Toisaalta Oulun kaupunkiseudun päätieinvestoinnit **hajottavat yhdyskuntarakennetta** ja lisäävät siten henkilöauton käyttöä.

Ympäristöä koskevista tavoitteista voidaan vain osa toteuttaa. Taajamajärjestelyjen vuoksi ympäristöolosuhteet taajamissa paranevat jonkin verran. Vaikka melunsuojauksia toteutetaan, melualueilla asuvien määrä lisääntyy pääteiden ja taajamateiden liikennemäärien kasvun myötä. Polttoaineiden ja vaarallisten aineiden kuljetusten kasvun myötä näiden aineiden pääsyn riski ympäristöön ja pohjavesiin kasvaa.

Joukkoliikenteen palvelutaso paranee erityisesti Oulun kaupunkiseudulla. Palvelutasoa parannetaan toteuttamalla nopeita joukkoliikenneyhteyksiä ja lisäämällä joukkoliikenteen etuisuuksia. Myös matkaketjujen sujuvuutta parannetaan (esimerkiksi linja- autopysäkkien pyöräpysäköintijärjestelyt).

5.2 Liikkumisolosuhteet sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila vuonna 2015

Liikkumisolosuhteet sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila vuonna 2015 kuvaavat niitä olosuhteita, jotka Oulun tiepiirin yleisillä teillä ja tieympäristössä vallitsevat vuosien 2003 – 2015 tienpidon tuloksena. Liikenneolosuhteita ja liikenneturvallisuutta kuvataan tiellä liikkujan kannalta. Ympäristön tilaa kuvataan koko väestön kannalta. Kuvausta tehtäessä on otettu huomioon suunnitelmakaudella tieverkolle tehtävät toimenpiteet sekä liikenteen ja maankäytön kasvu.

Oulun kaupunkiseutu

Liikenneolosuhteet säilyvät suurin piirtein nykyisellään liikenteen kasvusta huolimatta. Mikäli esitettyjä kokonaisrahoitushankkeita ei voida toteuttaa, liikenneolosuhteet heikkenevät selvästi. Myös liikenneturvallisuus säilyy liikenneturvallisuustoimenpiteiden ansiosta suurin piirtein nykyisellään. Joukkoliikenteen olosuhteet paranevat hieman. Melun ja liikenteen muiden päästöjen haittavaikutukset lisääntyvät hieman.

Muut kaupunkiseudut (Ylivieska, Raahen – Pattijoki ja Kajaani)

Liikenneolosuhteet sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila säilyvät pääosin nykyisellään.

Taajamat

Henkilöautoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat hieman. Myös liikenneturvallisuus paranee hieman. Tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet säilyvät nykyisellään.

Haja-asutusalue

Henkilö-, tavana- ja joukkoliikenteen liikkumisolosuhteet sekä liikenneturvallisuus säilyvät runkoverkolla ja muilla teillä pääpiirteissään nykyisellään liikenteen kasvusta huolimatta tehtyjen kehittämis- ja parantamistoimenpiteiden johdosta. Kevyen liikenteen olosuhteet runkoverkolla paranevat hieman. Meluhaitat lisääntyvät hieman runkoverkolla ja muilla pääteillä säilyvät pääosin nykyisellään.

Haja-asutusalueiden muiden teiden autoliikenteen olosuhteet huononevat hieman lukuun ottamatta niitä teitä, joilla on säännöllisiä tavana- ja henkilökuljetuksia. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat hieman uusien väylien ja alikulkukäytävien johdosta. Liikenneturvallisuus ja ympäristön tila säilyvät suurin piirtein nykyisellään.

Liikenneolosuhteet liikennemuodoittain sekä liikenneturvallisuuden ja ympäristön tila alueittain nykytilanteeseen verrattuna on esitetty taulukossa 7. Taulukon kuvaukset ovat keskimääräisiä arvioita. Alueiden sisällä voi liikenneolosuhteissa, liikenneturvallisuudessa ja ympäristön tilassa olla suuriakin eroja.

Taulukko 7. Liikkumisolosuhteet, liikenneturvallisuus ja ympäristön tila Oulun tiepiirin alueella vuonna 2015.

	Oulun kaupunki-seutu	Muut kaupunki-seudut (Ylivieska, Raahen ja Pattijoki ja Kaajaani)	Taajamat	Haja- asutusalue		
				Runkoverkko	Muut päätiet	Muut tiet
Henkilöautoliikenne	0 Liikenteen kasvu on voimakasta. Henkilöautoliikenteen olosuhteet säilyvät nykyisellään liikenteen kasvusta huolimatta johtuen pääväylien kapasiteetin lisäyksistä ja liittymäjärjestelyistä.	0 Henkilöautoliikenteen olosuhteet pysyvät ennallaan.	+ Henkilöautoliikenteen olosuhteet paranevat hieman tehtävien taajamajärjestelyjen ansiosta.	0 Kasvavasta liikenteestä huolimatta henkilöautoliikenteen olosuhteet säilyvät pääosin nykyisellään parantamistoimenpiteiden johdosta.	0 Henkilöauto liikenteen olosuhteet säilyvät pääosin nykyisellään liittymäjärjestelyjen sekä päällysteiden kunnostamisen johdosta.	- Henkilöautoliikenteen olosuhteet pysyvät ennallaan tai huononevat hieman. Eniten huononevat olosuhteet vähäliikenteisillä yhdysteillä.
Tavaraliikenne	0 Tavaraliikenteen sujuvuus säilyy suurin piirtein nykyisellään pääväylien lisäkapasiteetin ja liittymäjärjestelyjen myötä.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin nykyisellään.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin nykyisellään.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin nykyisellään liikenteen kasvusta huolimatta runkoverkolla toteutettavien korvaus- ja laajennusinvestointien ansiosta.	0 Tavaraliikenteen olosuhteet eivät muutu merkittävästi. Nykyinen taso säilytetään hoidon, ylläpidon ja vähäisten korvausinvestointien avulla.	- Tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät ennallaan tai heikkenevät hieman. Eniten heikkenevät olosuhteet vähäliikenteisillä yhdysteillä.
Joukkoliikenne	+ Joukkoliikenteen olosuhteet paranevat hieman joukkoliikenne- etuisuuksien, pysäkkijärjestelyiden ja paremmin ajoitetun kunnossapidon sekä parempien pysäkkiyhteyksien myötä.	0 Joukkoliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin nykyisellään.	0 Olosuhteet pysyvät pääosin ennallaan. Pysäkkiolosuhteita ja varustelua kehitetään hieman	0 Olosuhteet pysyvät pääosin ennallaan.	0 Olosuhteet eivät juuri muutu	0 Olosuhteet pyritään pitämään ennallaan täsmähoidon avulla. Joukkoliikenteen vuorot vähenevät erityisesti harvaan asutuilla alueilla.
Kevyt liikenne	0 Kevyen liikenteen olosuhteet ja väylien kunto säilyvät pääosin nykyisellään.	0 Olosuhteet säilyvät pääosin ennallaan.	+ Olosuhteet paranevat hieman toteutettavien taajamajärjestelyjen johdosta.	+ Olosuhteet paranevat runkoverkolla toteutettavien uusien väylien ja alikulkujen johdosta.	0 Olosuhteet säilyvät suurin piirtein nykyisellään.	+ Olosuhteet ja turvallisuus paranevat hieman toteutettavien parantamistoimenpiteiden ja vähenevän liikenteen johdosta.
Liikenneturvallisuus	0 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden ansiosta liikenneturvallisuus säilyy suurin piirtein nykyisellään.	0 Liikenneturvallisuudessa ei tapahdu merkittäviä muutoksia.	+ Liikenneturvallisuus paranee hieman taajamatiejärjestelyjen, kevyen liikenteen järjestelyjen ja liittymäjärjestelyjen johdosta.	0 Runkoverkon kehittämis- ja parantamistoimenpiteillä liikenneturvallisuus voidaan pitää nykyisellä tasolla kasvavasta liikenteestä huolimatta.	0 Liikenneturvallisuus säilyy suurin piirtein nykyisellään.	0 Liikenneturvallisuus säilyy suurin piirtein nykyisellään.
Ympäristö	- Melualueille jäävien määrä kasvaa hieman. Ilman epäpuhtaudet lisääntyvät.	0 Meluhaitat lisääntyvät hieman. Muuten ympäristön tilassa ei tapahdu merkittäviä muutoksia.	0 Meluhaitat lisääntyvät hieman. Taajamakuva paranee.	- Meluhaitat ja päästöt lisääntyvät hieman.	0 Ympäristön tilassa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Meluhaitat säilyvät suurin piirtein nykyisellään.	0 Suuria maisemaa muokkaavia toimenpiteitä ei tehdä. Ympäristön tila säilyy suurin piirtein nykyisellään.

6 SUUNNITELMAN SEURANTA

6.1 Jos lähtökohdat muuttuvat

Suurimmat epävarmuustekijät, jotka voivat aiheuttaa muutoksia laadittuun suunnitelmaan, koskevat rahoitusta ja liikenteen kysynnän muutoksia.

Suunnitelma on laadittu rahoitustasoon 69,0 M€/vuosi, joka vastaa suunnitellun vuoden 2002 suunniteltua rahoitustasoa. Jos rahoitustaso pienenee, vähennetään laajennusinvestointien rahoitusta. Myös korvausinvestointeja pienennetään hieman. Hoidon ja ylläpidon tasosta ja rahoituksesta ei tingitä.

Jos rahoituksen määrä kasvaa yli suunnitellun, lisätään laajennus- ja korvausinvestointeja.

Oulun tiepiirin alueella suurimmat liikenteen kysyntään vaikuttavat muutokset voivat aiheutua yleisestä talouskehityksestä sekä muuttoliikkeeseen liittyvästä kehityksestä. Talouskehityksen muutokset näkyvät selvimmin päätteillä sekä Oulun kaupunkiseudulla. Muuttoliikkeen aiheuttamat muutokset näkyvät selvimmin muuttotappioalueiden alempiasteisilla teillä sekä Oulun kaupunkiseudun teillä.

6.2 Suunnitelman seuranta ja ylläpito

Laaditun suunnitelman linjaukset otetaan huomioon vuosittain laadittavissa toiminta- ja taloussuunnitelmissa. Jotta laadittu pitkän tähtäyksen suunnitelma jatkossakin palvelisi tiepiirin päivittäistä toimintaa ja muuta suunnittelua, sen ylläpidosta tulee huolehtia. Siksi suunnitelman toimenpiteiden perustana olevat linjaukset ja lähtötiedot tulee tarkistaa vuosittain ja tehdä niihin tarvittavat muutokset. Esimerkiksi laajennus- ja uusinvestointien kiireellisyysjärjestyksen määrittämistä varten tehdyt listaukset on syytä päivittää vuosittain.

