



Tapani Pöyry
Tiejohtaja
Lapin tiepiiri
Tiehallinto

Lapin tiepiirin yhteistyö naapurimaiden tienpitäjien kanssa

Lapin maantieteellisestä sijainnista johtuen naapurimaiden tienpitäjien yhteistyöllä on pitkät perinteet. Niin Ruotsin kuin Norjan naapuritiepiirien kanssa on tehty yhteistyötä jo vuosikymmenien ajan.

Ruotsin ja Suomen välillä on kuusi maantieyhteyttä, joista viidessä on rajasilta. Jokaisen sillan rakentamisesta ja kunnossapidosta on tehty valtioiden välinen virallinen sopimus, jossa on määritelty sekä rakentamisen ja kunnossapidon vastuut että kustannusjako. Viidestä sillasta kolmen rakentamis- ja kunnossapitovastuu on Suomen puolen tienpitäjällä, ja vastaavasti kahden

muun sillan vastuu on ruotsalaisilla. Norjaan Lapista on myös kuusi maantieyhteyttä, joista kaksi on vesistörajasiltaa. Myös Norjan ja Suomen yhteisistä rajasilloista on valtioiden välinen, asetuksella säädetty sopimus.

Venäjän tieviranomaisten kanssa vuorovaikutus on käynnistynyt viime vuosikymmenellä Neuvostoliiton hajottua. Lapista on Venäjälle kaksi

kansainvälistä rajanylityspaikkaa. Rajajoosepin rajanylityspaikka avattiin vuonna 1967 ja siitä tuli kansainvälinen 1989. Kelloselän rajanylityspaikka perustettiin ja avattiin kansainväliselle liikenteelle vuonna 2002.

Yhteistyö viimeisen 15 vuoden ajalta

Sen lisäksi, että Lapin tiepiirillä on kahdenkeskistä yhteistyötä sekä Ruotsin että Norjan tienpitäjien kanssa, saatiin laajempaa yhteistä perspektiiviä Pohjoinen Periferia-ohjelman kautta, kun Lapin tiepiirin hallinnoima Roadex I -projekti käynnistyi vuonna 1998. Partnereina olivat Ruotsin Vägverketin Region Norr, Norjan Statens vegvesenin Region Nord, Lapin tiepiiri sekä lisäksi Highland Council Skotlannista ja Islannin tielaitos.

Projektissa oli kaksi osaa: vähäliikenteisten, elinkeinoelämälle tärkeiden teiden kunto ja talvihoitojen laatu. Ensimmäistä osaa on jatkettu vielä näihin päiviin ulottuvilla Roadex II ja Roadex III -projekteilla. Niiden tuloksena on haettu parhaita käytäntöjä vähäliikenteis-

Saamen silta.

Kuva Eeva-Kaarina Yrjänheikki





Barentsin Euro-Arktinen alue.

Lähde: <http://www.beac.st>

ten teiden kunnan ylläpidolle ja kehittämiseksi. Talvihoidon laatusotutkimuksessa saatiin vertailutietoa olemassa olevista laatusovatuksista eri maissa. Näiden pohjalta Skotlanttiin laadittiin, siellä aivan uutena asiana, talvihoidon laatusuositus.

Vuosina 2000-2001 toteutettiin Suomen, Ruotsin, Norjan ja Venäjän rajaylitelypaikoilla tienkäyttäjien haastattelututkimus erikseen kesältä ja talvelta. Tutkimus uudistettiin vuosina 2005-2006. Siinä oli mukana yhden-toista rajaylitelypaikan tienkäyttäjien haastatteluja. Haastattelusta saatuja tuloksia on vertailtu pohjoisten tiepiirien yhteisissä tapaamisissa.

Norjan ja Suomen välille saatiin viimeisin tieyhteys Utsjoen Saamensillan valmistuessa vuonna 1993. Silta on kaksipylöinen vinoköysisilta, jonka rakentamisessa järjestettiin skandinaavinen kilpailu. Sen voitti suomalainen urakoitsija liittorakenteisella ratkaisulla.

Venäjän tienpitäjien kanssa yhteiset intressit ovat koskeneet rajalle johtuvien tieyhteysien samanaikaista rakentamista kummallakin puolella rajaa. Suomen puolella valmistui Rajajooseppiin johtava kantatietasoinen tieyhteys vuonna 2002. Venäjän puolella sorapintaisen tien parantaminen on edelleen käynnissä ja sen viimeisen osuuden arvioidaan valmistuvan vuonna 2011. Sallan kunnassa Kellošelän rajaylitelypaikalle johtava tie valmistui Suomen puolella vuonna 2002. Venäjän puolella suomalainen urakoitsija valmisti heti rajalta noin 20 km:n matkalta tien rakennekerrokset ja päällysti tien tuoden kaiken kerrosmateriaalin ja valmistaen päällystetyn Suomen puolella. Valtakunnanrajan ja Kantalahden välillä noin 40 km soratietä odottaa vielä parantamista.

Tämän päivän yhteistyö

Inarijärven itäpuolelle ollaan suunnittelemassa uutta Suomen ja Norjan vä-

listä Nellim-Paatsjoki tieyhteyttä. Norjan Vegvesenin ja Suomen Tiehallinto ovat yhteistyössä laatineet tieyhteyttä koskevan esiselvityksen ja yleissuunnitelman. Suunnittelua on ohjannut molempien maiden edustajista koottu yhteistyöryhmä. Lisähaastetta yleissuunnittelulle tuo molempien maiden ympäristöministeriöiden edellyttämä kansainvälinen ympäristövaikutusten arviointi, jota ei ole vielä toteutettu.

Tunturi-Lapin maakuntakaavan liikenteellistä selvitystä varten tehtiin yhteistyönä Lapin Liiton, Lapin tiepiirin, Vegvesen Region Nordin ja Vägverket Region Norrin kanssa Ylä-Lapin itä-länsisuuntaisten kuljetusyhteysien tarveselvitys. Selvitystä varten haastateltiin alueen kuljetus- ja teollisuusyrityksiä nykyisistä ja tulevista, itä-länsisuuntaisista kuljetustarpeista Pohjoiskalotin pohjoisimmassa osissa. Työ valmistui vuoden 2007 lopussa.

**Rajoista
huolimatta
meillä kaikilla
on samat
perusongelmat
tiestön hoidossa,
ylläpidossa
ja kehittämisessä.**

Tämän vuosikymmenen alussa norjalaisten aloitteesta syntyi Revontulentie-matkailutie Tornioista ja Haaparannasta Tromssaan. Eteläosastaan Karesuvantoon saakka Revontulentie kulkee käytävänä Tornionjoen molemmin puolin: Suomessa valtatie 21 ja Ruotsissa kantatie 99. Loppuosan matkailutie kulkee Karesuvannosta Kilpisjärven kautta Tromssaan. Matkailutiestä on laadittu yhteistyönä, osin Interreg -rahoituksella opastus- ja viitoitussuunnitelma sekä rajaylitelypaikkojen maisemointisuunnitelma. Matkailutien opastusta ja viitoitusta on jo jonkin verran toteutettu.

Tornion ja Haaparannan kaupunkien yhteisen ydinkeskustan toteuttamisen vuoksi E 4 -tietä joudutaan siirtämään sekä Suomen että Ruotsin puolella. Haaparannan ja Tornion rajanylityspaikka on tieliikenteeltään

Suomen ylivoimaisesti vilkkain. Sen tämän hetkinen keskiavuorokausiliikenne (KVL) on liki 10 000 ajoneuvoa. Tien suunnittelu on toteutettu nopealla aikataululla yhteistyössä Tornion, Haaparannan, Ruotsin Vägverketin ja Suomen Tiehallinnon kanssa laatimalla asemakaavat E 4 -tien liittyville kortteleille. Uusi nelikaistainen tie siirtyy nykyiseltä paikaltaan muutamia kymmeniä metrejä etelään, Ruotsin puolella puolen kilometrin ja Torniossa 250 m:n matkalla. Tiepiirille oli uusi, antoisa kokemus olla mukana yhteensovittamassa tien yleissuunnittelua, tie- ja rakennussuunnittelua sekä kaavoitusta molempien maiden vallitsevaan lainsäädäntöön. Rakentamisesta järjestettiin GNA:n suositusten mukainen kilpailutus. Sen tuloksena Ruotsin puoleisen tieosan ja valtakunnanrajalla olevan yhteisen sillan sai toteuttaakseen ruotsalainen urakoitsija ja Suomen puolen tieosan suomalainen urakoitsija. Koko hankkeen hinta on noin 9 milj. euroa, josta Tiehallinnon osuus on noin kolmannes. Työ valmistuu syyskuussa 2008.

Lapin tiepiiriin ja Venäjän naapuritiepiiriin, Murmanskavtodorin, kanssa on toteutettu lähialueyhteistyörahoituksella mm. pienimuotoisia Muurmanskin alueen tiestön liikennöitävyyden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä selvityksiä. Lisäksi on yhteisesti kartoitettu mahdollisia ns. Naapurisuohjelmalla toteutettavaksi sopivia hankkeita. Vuodelle 2008 on vireillä projekti, jossa suomalainen konsultti perehdyttää Muurmanskin alueen tieviranomaisia erilaisiin tiestömittauksiin ja niiden tulosten analysointiin sekä suomalaisen korjaussuunnitteluun.

Lopuksi

Pidän erittäin tärkeänä, että Lapin tiepiirillä ja sen asiantuntijoilla on aktiivinen rooli naapurimaidemme rajan takana oleviin tiepiireihin ja asiantuntijoihin. Rajoista huolimatta meillä kaikilla on samat perusongelmat tiestön hoidossa, ylläpidossa ja kehittämisessä. Yhteistyön kautta voimme saada selville naapurien hyviä toimintatapoja, hyödyntää niitä omassa toiminnassamme ja markkinoida niitä jopa tiehallintotasoisesti. Naapuritiepiirin kollegojen kanssa yhteisesti ideoima tavoitteemme on pyrkiä vaikuttamaan siihen, että valtakunnan rajan ylittäessään tienkäyttäjät ei huomaa rajaa ainakaan siitä syystä, että tiestön palvelutaso olisi maiden välillä erilainen, oli sitten kyse joko hoidon laatusosta tai tien kunnosta, kapasiteetista tai nopeustasosta.