

TIE & LIIKENNE

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti 1/2025

**JOUKKOLIIKENTEEN
RAHOITTAMISESSA
ON HAASTEITA**

**EU:SSA PANOSTETAAN
KILPAILUKYKYYN JA
TURVALLISUUTEEN**

**UUSIEN MAL-SOPIMUSTEN
TOIMEENPANO ON
KÄYNNISSÄ**

**ALEMMAN TIEVERKON
KUNNOSSAPITOON
EHDOTETAAN
RAKENNEMUUTOSTA**



Päällystystöiden hyvän vuoden mahdollistivat rahoitus ja yhteistyö

*Viime vuonna Suomen tieverkko
sai uutta päällystettä pintaan
enemmän kuin vuosikymmeniin.*

**LUE LISÄÄ
s. 8**

ISSN 0355-7855
95. vuosikerta

JULKAISIJA

Suomen Tieyhdistys ry

TOIMITUS

Suomen Tieyhdistys ry c/o Spaces
Mannerheiminaukio 1 A
00100 Helsinki
toimitus@tieyhdistys.fi
etunimi.sukunimi@tieyhdistys.fi

Päätoimittaja

Simo Takalammi 0400 167 170

Tuottaja

Jenga Markkinointiviestintä

Henriikka Uusitalo

044 720 3100 / henriikka@jenga.fi

Erikoistoimittaja

Liisa-Maija Thompson 040 567 4999

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET

Tarja Flander

040 592 7641

toimisto@tieyhdistys.fi

Kestotilaus 76 €

Vuosikerta 103 €

Hinnat sisältävät 10 % ALV.

5 numeroa vuodessa

ILMOITUSMYynti

Marianne Lohilahti

040 708 6640

marianne.lohilahti@netti.fi

ULKOASUN SUUNNITTELU

Jenga Markkinointiviestintä

TAITTO

PunaMusta Oy,

Sisältö- ja suunnittelupalvelut

PAINO

PunaMusta Oy

Kannen kuva: Shutterstock

TIE & LIIKENNE

3 Pääkirjoitus

4 Ajankohtaista

KUNNOSSAPITO

8 Vuoden 2024 päällystystöitä siivitti onnistumisen kierre

11 Poikkeukselliset olosuhteet Lapin tiestöllä

13 Liikenteen asiakaspalvelussa näkyvät ajankohtaiset asiat ja sään ääri-ilmiöt

RAHOITUS

14 MAL-sopimuksilla edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä

16 Ilman rakenteellisia uudistuksia vähäliikenteisillä teillä ei ole kestävää tulevaisuutta

18 Joukkoliikennerahoituksella parempia palveluja

20 Kilpailukyvyyn kohentaminen uudistuneen EU:n keskiössä

TUTKIMUS JA KEHITYS

22 Tieliikenteen valta-asema näyttää pysyvältä sekä Suomessa että EU27-alueella

25 Mankala–Tillola-tienparannushanke valtatie 12:lla

26 Teidemme tekijät

28 Nuorten matkassa

TIELLÄ TAPAHTUU

30 Syksyn Yksitystieillat keräsivät 450 osallistujaa eri puolilla Suomea

33 Tie on työni

34 Yksitystietolaari

36 Historiavaihe silmään

38 Tien merkitys

39 Nimitykset



Painotuotteet
4041-0209



SEURAAVA NUMERO

Nro	Ilm. aineisto	Ilmestyy
2	8.4.2025	16.5.2025

ILMOITUSHINNAT

Takakansi	2 700 €
I/1 s.	2 500 €
I/2 s.	1 800 €
I/4 s.	1 200 €



Talvihoito otsikoissa

Talvihoito puhuttaa aina, mutta kuluvana talvena media tuntuu nostaneen aihetta enemmän kuin aikoihin. Vuodenvaihteen järkyttävä onnettomuus nurmijärveläisellä yksityistiellä nosti yksityisteiden talvihoidon, tai pikemminkin sen olemattomuuden, useita kertoja valtakunnalliseen mediaan. Tapahtuma oli poikkeuksellinen, ja tämän hetkisen tiedon mukaan siitä puuttui tyypillisesti viikonloppuina nuorisolle tapahtuvien onnettomuuksien riskitekijät, kuten tolkuton tilannenopeus ja kenties päihteetkin. Aihe on noussut mediassa turhankin paljon näkyviin, mutta tienpitäjää – niitä muutamaa paikallista maanomistajaa – kohti ei kuitenkaan ole hyökätty ja ylipäätään keskustelussa on oltu sängen ymmärtäväisiä yksityisteiden talvihoidolle.

Hiljaista ei ole ollut maanteillääkään. Uutisten mukaan jopa valtakunnan pääväylä valtatie 4 on jouduttu yöaikaan sulkemaan kokonaan liikenteeltä tuntikausiksi. Tämä on täysin poikkeuksellista suomalaisessa tienpidossa ainakin nykypolvien aikana. Somen algoritmit tuottivat minullekin nelostieltä kuvattuja videoita, joissa rekka luisteli täysin holtittomasti kaatuen lopulta ojaan. Onneksi ei törmännyt muuhun liikenteeseen ja ilmeisesti henkilövahingoiltakin vältyttiin maltillisen nopeuden vuoksi. Painotan vielä, että rekka ei näyttänyt ajavan kovaakaan, mutta kitka vain katosi tyystin märällä jäällä. Ojaanajoja sattui lukemattomia muitakin ja ilmeisesti myös ojaan ajautui se tienhoitoauto, jonka olisi ollut määrä hiekoittaa tie.

Meillekin asti on kiirinyt huhuja ongelmista eri puolilla maata ja valtakunnallinen media on nostanut tikun nokkaan urakoitsijanvaihoksen ylimmässä Lapissa, mutta liukastelut tapahtuivat pari urakkaa etelämpänä. Näin toisesta päästä Suomea on vaikea sanoa, mikä on todellisuus. Urakat ovat määräaikaista eikä urakoitsijan vaihdoksessa pitäisi olla mitään erityistä. Samalla toki menevät aliurakointisopimukset

uusiksi ja saattaa syntyä jännitettä vakiintuneiden urakoitsijoiden ja uuden alueurakan välille. Rahasta siinä tietysti on kyse, mutta paikallinen mediakin nostaa helposti asiaa otsikoihin, vaikka asioilla tuppaa olemaan erilaisia totuuksia katselusuunnasta riippuen.

Raskaan liikenteen suunnasta on valitettavasti kuulunut viestiä tienhoidon laadun heikkenemisestä. Vuodet ja talvet vaihtelevat, mutta ammatikseen tienpäällä olevat raskaiden ajoneuvojen kuljettajat ovat ryhmä, jonka kokemuksia on syytä kuunnella herkillä korvalla. Viime talven tienkäyttäjien tyytyväisyyttä mitattaessa havaittiin kaikkien tienkäyttäjien tyytyväisyyden laskeneen talvikunnossapitoon, mutta erityisesti raskaan liikenteen kuljettajien tyytyväisyys oli jo valmiiksi muita alempana. Katsotaan, mihin tämän talven tyytyväisyys asettuu – ja siihen ehtii vielä vaikuttamaan niin tienpitäjä kuin säidenkin säätäjä.

**RASKAAN LIIKENTEEN
SUUNNASTA ON
VALITETTAVASTI KUULUNUT
VIESTIÄ TIENHOIDON
LAADUN HEIKKENEMISESTÄ.**

Negatiivisuus myy ja tuo klikkauksia mediallyle, mutta se on myös tarttuvaa laatua. Kun ihmiset kuulevat mediasta tienhoidossa olevan ongelmia, he alkavat näkemään ongelmia sielläkin missä niitä ei ole aiemmin havaittu. On myös mahdollista, että sama henki piiryy tienkäyttäjien tyytyväisyyttä mittaaviin gallupeihin.

SIMO TAKALAMMI



KUVA: Shutterstock

Kunnille tukea kevyen liikenteen kehittämiseen

Valtio tukee vuonna 2025 kävelyn ja pyöräliikenteen infrahankkeita noin 1,8 miljoonalla eurolla. Valtionavustusta myönnetään kuntien katuverkolle tai muihin kunnan alueen hankkeisiin, joissa kehitetään arkikävelyn ja -pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta.

– Rahoituksella halutaan tukea liikennejärjestelmän kehittymistä aiempaa turvallisemmaksi ja tasapainoisemmaksi. Samalla tavoitteena on luoda järjestelmä, joka vastaa paremmin erilaisten käyttäjien tarpeisiin, kertoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin erityisasiantuntija **ANTTI RAHIALA**.

Avustusta myönnetään sekä yksittäisille kunnille että kuntien yhteishankkeisiin. Tuen määrä on korkeintaan 50 % hankkeen hyväksyttävistä kustannuksista, ja sitä voi saada yksittäiselle hankkeelle enintään 350 000 euroa.

Lähde: Traficom



KUVA: Väylävirasto

TASORISTEYSONNETTOMUUKSIA HISTORIAALLISEN VÄHÄN VUONNA 2024

Rautateillä on panostettu onnistuneesti tasoristeysten poistoon ja turvallisuuteen, sillä niihin liittyviä onnettomuuksia tapahtui viime vuonna vähemmän kuin koskaan aiemmin. Valtion rataverkolla on nykyään alle 2 400 tasoristeystä, kun vielä vuosituhaten alussa niitä oli yli 4 000.

Tasoristeukset muodostavat rautateillä selkeimmän turvallisuusrisikon, joka kohdistuu tienkäyttäjien lisäksi rautatieliikenteeseen ja junamatkustajiin. Tarkoituksena onkin jatkaa edelleen turvallisuustyötä, jossa tärkeässä roolissa on ollut vuonna 2018 alkanut Väyläviraston tasoristeystoimenpideohjelma.

– Hyvällä ja suunnitelmallisella tasoristeystyöllä olemme parantaneet tilannetta huomattavasti. Tasoristeysten poistoon ja parantamiseen käytetään vuosittain noin 15 miljoonaa euroa, kertoo Väyläviraston turvallisuusasiantuntija **KAISA-ELINA PORRAS**.

Väylävirasto muistuttaa myös autoilijoita turvallisesta liikennekäytännöstä tasoristeysten kohdalla. Vauhtia täytyy hidastaa ajoissa siten, että pystyy tarvittaessa pysähtymään ennen raiteita tai puomia. Jos tasoristeykseen muodostuu autojonoa, tulee jokaisen kuljettajan varmistaa itse radan ylityksen turvallisuus.

Lähde: Väylävirasto



KUVA: St1

St1:lle uusi raskaan liikenteen biokaasun tankkauspiste

Energia-yhtiö St1:n asemaverkostoon avattiin vuoden vaihteessa kolmas nesteytetyn biokaasun (LBG) tankkauspiste, joka toimii Salon Halikossa valtatie 1:n varren Shell-asemalla. Yhtiön kaksi ensimmäistä tankkauspistettä sijaitsevat Shell Hämeenlinnan litalan ja St1 Mäntsälä P -asemien yhteydessä.

Ruotsissa St1:llä on jo laaja paineistetun biokaasun (CBG) tankkausverkosto, ja Norjassa yhtiön aikoo avata vuonna 2025 kolme ensimmäistä LBG-tankkauspistettä. St1:n tavoitteena on tarjota raskaan liikenteen asiakkaille pohjoismaisilla kotimarkkinoillaan yhteensä yli 50 asemasta koostuva nesteytetyn biokaasun tankkauspisteiden verkosto vuoden 2028 loppuun mennessä.

Lähde: St1

AUTOJEN KIERRÄTYS- MÄÄRÄT KASVUSSA VUONNA 2024

Vuonna 2024 Suomessa romutettiin kierrätykseen noin prosentin verran vuotta 2023 enemmän. Yhteensä 70 834 kierrätetystä ajoneuvosta oli henkilöautoja 63 068, kun edellisvuoden 69 911 kierrätetystä ajoneuvosta henkilöautoja oli 62 334. Kierrätyslukujen kasvuun ja etenkin loppuvuoden kehitykseen vaikutti merkittävästi Suomen Autokierrätyksen uusi digitaalinen DELV-kierrätysalusta.

– Digitaalisen kierrätysalustan avulla materiaalit päätyvät oikein kierrätettäväksi ja osien uudelleenkäyttö mahdollistuu laajemmin. Lisäksi keräämme tulevaisuutta varten arvokasta dataa eri toimijoiden hyödynnettäväksi. Ja mikä parasta, kierrättäminen on myös kuluttajille helpompaa, sanoo Suomen Autokierrätys Oy:n toimitusjohtaja **JUHA KENRAALI**.

Eniten kierrätettyjä automerkkejä vuonna 2024 olivat Volkswagen, Ford ja Opel.

Kierrätykseen päätyi samalla aiempaa enemmän sähköautoja: täyssähköautojen yhteismäärä oli 52 kpl, kun vuonna 2023 luku oli 13 kpl.

Lähde: Suomen Autokierrätys Oy

SUOMALAIS- INNOVAATIO LISÄÄ VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUSTEN TURVALLISUUTTA

Vaarallisten aineiden maantiekuljetukset palvelevat teollisuutta, kauppaa ja kuluttajia päivittäin. Kuljetuksia säädelään sekä kansallisella VAK-lainsäädännöllä että kansainvälisellä ADR-sopimuksella, jotka voivat poikkeuksineen olla vaikeaselkoisia esimerkiksi kuljettajille.

Suomen Kuljetusturva Oy on kehittänyt kuljetusosapuolten avuksi ADR-Advisor-websovelluksen, jonka avulla kuormausmääräysten selvittäminen käy parissa minuutissa.

Käyttäjä syöttää sovellukseen kunkin kuormattavan aineen UN-numeron ja määrän. Sovellus kertoo sen jälkeen muun muassa ylittyykö ns. vapaaraja, jolloin kaikki kuljetusmääräykset astuvat voimaan, saako aineet kuormata samaan kuormatilaan vai pitääkö ne erotella, mikä ajolupa kuljettajalta vaaditaan, mitä varusteita kuljetuksessa tulee olla mukana, mitkä kuljetus- ja tunnelirajoitukset koskevat kuljetusta ja mitä erityismääräyksiä kuljetukseen sovelletaan.

Lähde: Suomen Kuljetusturva Oy



KUVA: SSAB

SÄHKÖREKAT LIIKKEELLE SSAB:LTÄ HÄMEENLINNASTA

SSAB Europe ja Kuljettava Oy toteuttavat yhdessä hanketta raskaan teollisuuden kuljetusten sähköistämiseksi. SSAB:n Hämeenlinnan tehtaalle on asennettu suurteholatauspisteitä raskaalle kalustolle ja Kuljettava Oy on investoinut kahteen Scanian täyssähköiseen puoliperävaunuyhdistelmään. Ensimmäinen niistä aloitti 9.1.2025 terästuotteiden toimitukset SSAB:n asiakkaille jopa yli 100 kilometrin säteellä Hämeenlinnan tehtaasta.

– On upeaa, että ensimmäiset sähkörekkakuljetukset Suomen asiakkaille Hämeenlinnasta ovat nyt lähteneet liikkeelle. Tämä tukee omia tavoitteitamme kuljetusten päästöjen vähentämisessä sekä vastaa asiakkaiden toiveisiin, sanoo SSAB Europan Suomen ja Baltian myyntijohtaja **LOTTA RUOTTINEN**.

– Olemme yllpeitä aloitettuamme liikennöinnin ja otettuamme ensiaskeleen nollapäästöisissä sähköllä toteutetuissa raskaan liikenteen maantiekuljetuksissa. Yhteisen strategiamme mukaisesti jatkamme kuljetuspäästöjen vähentämistä SSAB:n kanssa, lupaa Kuljettava Oy:n toimitusjohtaja **TOMMIVÄLIMÄKI**.

Lähde: SSAB

Autokaupan odotetaan vilkastuvan viime vuodesta

Vuosi 2024 oli haastava uusien autojen kaupalle. Uusia henkilöautoja rekisteröitiin 74 072, mikä tarkoitti 15,4 %:n laskua vuodesta 2023. Vastaavasti pakettiautoja rekisteröitiin viime vuonna 9 735 kappaletta eli 11,7 % edellisvuotta vähemmän.

– Uusien henkilöautojen rekisteröinnit jäivät viimeisen kymmenen vuoden keskiarvoisista vuosimyyneistä peräti 30 % matalammalle tasolle. Pahin vaikuttaisi kuitenkin olevan ohi, sillä asiakastilaukset ovat olleet loppuvuonna 2024 reilut 14 % kasvussa. Odotamme tämän perusteella vuodelle 2025 noin 10 %:n kasvua ensirekisteröinteihin, sanoo Autoalan Keskusliiton toimitusjohtaja **TERO LAUSALA**.

Käytettyjen henkilöautojen kauppaa käytiin autoliikkeissä vuonna 2024 noin 5 % enemmän kuin vuonna 2023. Täyssähköautojen osuus autoliikkeiden myymistä käytetyistä autoista kasvoi 5,4 %iin edellisvuoden 3,8 %:sta.

Lähde: Autoalan Tiedotuskeskus

Vuosi 2024 oli lasten liikennekuolemien osalta synkkä

Liikenneturvan ennakoarvio vuoden 2024 tieliikenteen turvallisuudesta sisältää sekä hyvää että huonoa kerrottavaa. Tilastokeskuksen ennakkotietojen ja Liikenneturvan keräämien lehtitietojen perusteella teillä oli tammi-marraskuussa menehtynyt 172 henkilöä, mikä lähenteli edellisvuosien hyvää tasoa. Tieliikenteessä kuolleita oli edellisvuotta vähemmän lähes kaikissa ikäryhmissä, ja etenkin henkilöautossa matkustavien turvallisuustilanne vaikutti hyvältä.

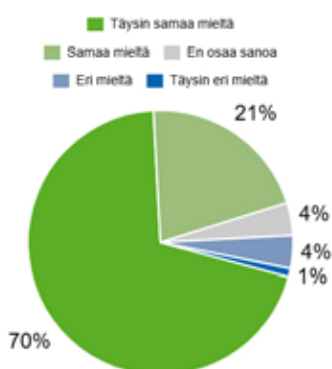
Hälyttävän poikkeuksen teki kuitenkin lasten liikennekuolemien suuri määrä. Kun edeltävinä vuosina tieliikenteessä kuoli keskimäärin neljästä viiteen alle 15-vuotiaista, oli luku vuoden 2024 marraskuussa jo yhdeksän.

– Uutena onnettomuustyyppinä vuodesta erottuvat sähköpotkulaudat, joiden onnettomuuksissa on kuollut sekä aikuisia että lapsia. Näiltä onnettomuuksilta on katkaistava siivet alkuunsa. Tarvitsemme yhteiskunnan taholta tehokkaita ennaltaehkäisykeinoja, emme kädenlämpimiä eleitä, korostaa Liikenneturvan tutkimuspäällikkö **MARJA PAKARINEN**.

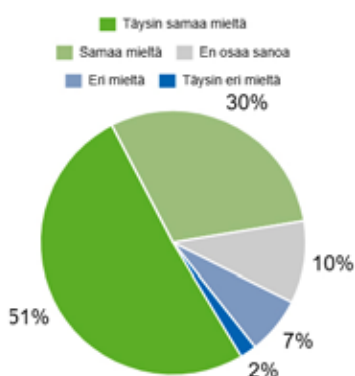
Tutkimusyhtiö Verianin toteuttamassa kyselyssä suomalaiset kaipasivat tiukempia rajoituksia sähköpotkulautojen käyttöön. Vastaajista 81 % kannatti lautailuun 15-vuoden ikärajaa ja 91 % promillerajaa.

Lähde: Liikenneturva

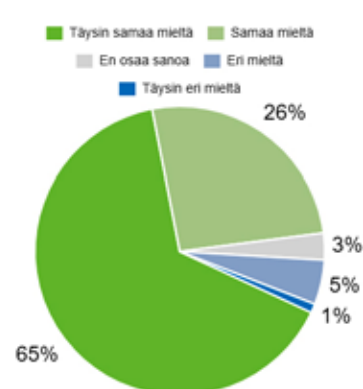
Sähköpotkulautoiluun pitäisi olla promilleraja



Sähköpotkulaudalla ajon pitäisi olla kiellettyä alle 15-vuotiailta



On hyvä, että sähköpotkulautoilun lainsäädäntöä tiukennetaan



KUVA: Shutterstock

SUOMESTA HAUSSA EU:N LIIKENNETUKEA YLI 73 MILJOONAA

Suomen valtio ja muut toimijat hakevat Verkkojen Eurooppa -ohjelman (Connecting Europe Facility) CEF-rahoitusta yhteensä noin 73,36 miljoonaa euroa. Tukea haetaan 11 liikennehankkeelle sekä uuden jäänmurtajan hankintaan. EU:n haettavana olevan 960 miljoonan euron kokonaispaketin jakamisesta päättää Euroopan komissio.

Valtion hakeman yhteensä noin 22,81 miljoonan euron rahoituskohteita ovat

- valtatien 21 parantaminen välillä Palojoensuu–Kilpisjärvi
- rautatieliikenteen digitaalisen kapasiteetin hallinnan toteutus 2025–2029
- Eurooppalainen älyliikenteen palvelut -hanke
- merenkulun älyväyläpalvelut
- uuden jäänmurtajan hankinta.

Lisäksi yksityiset toimijat hakevat yhteensä noin 50,56 miljoonaa euroa tukea seitsemälle hankkeelle, jotka liittyvät muun muassa satamiin, merenkulkuun sekä erilaisiin älyliikenteen toimintoihin ja palveluihin.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

Kuljetuskuutio-palkinto Pasi Moisiolle

KUVA: Juha Roininen/EUP-images



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on myöntänyt vuoden 2024 Kuljetuskuutio-palkinnon **PASI MOISIOILLE**, joka toimii Suomen liikennealan EU-edunvalvontatoimisto FinMobilityn toimitusjohtajana.

Moisio on tehnyt pitkän uran suomalaisen

liikenteen ja logistiikan sekä yrittäjyyden edunvalvojana EU:ssa. Hänen johdollaan FinMobility ry on tullut tunnetuksi Brysselissä tehokkaana ja verkostoituneena, mutta myös ihmiskasvoisena lobbausjärjestönä.

– Pasi Moisio on vaikuttanut henkilökohtaisesti ja verkostojensa avulla moneen Suomen kannalta parhain päin ratkenneseen EU-lakimuutokseen, toteaa SKALin puheenjohtaja **JARI VÄLIKANGAS**.

– Kuljetuskuutio-palkinnon saaminen tekee nöyräksi ja osoittaa, että minun lisäksi koko yhteistyöverkoston pitkäjänteinen työ ja toimivuus tunnustetaan. Haluan kiittää verkostoani Brysselissä ja kotimaassa, sanoo Moisio itse.

FinMobility ry:n jäsenjärjestöt ovat Suomen Tieyhdistys, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto (ALT), Linja-autoliitto (LAL), Suomen Taksiliitto (STL), Autoalan Keskusliitto (AKL), INFRA ja Logistiikkayritysten Liitto.

Lähde: SKAL ry

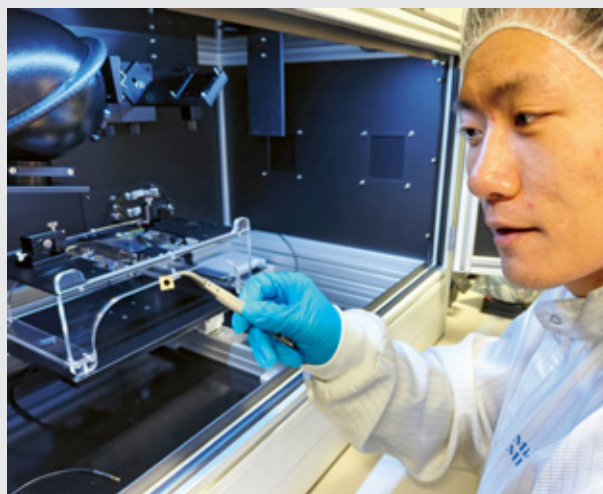
Traficomin selvitys luo tietopohjaa 2030-luvun henkilöjunaliikenteeseen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on julkaissut selvityksen henkilöliikenteen raidemarkkinoista ja palveluista Suomessa. Selvitys luo tietopohjaa 2030-luvun henkilöjunien ostoliikenteestä päätöksenteossa hyödynnettäväksi.

Rautatieliikenteen toimintaympäristö on muuttunut oleellisesti mm. EU-sääntelyn, koronapandemian ja geopolitiikan takia. Etenkin muuttuneen EU-sääntelyn vuoksi tulevat valtion ostoliikenteen palvelut on jatkossa kilpailutettava. Valtion nykyinen ostoliikenteen sopimuskausi päättyy vuoden 2030 loppuun.

Uuden sopimuskauden liikenteen kilpailuttaminen vie useita vuosia ja edellyttää myös merkittäviä rakenteellisia uudistuksia. Selvityksen perusteella on selvää, että nykyisen laajuisen ostoliikenteen kustannukset kasvavat nykytasosta johtuen pääasiassa uudesta toimintamallista, investointitarpeista ja inflaatiosta.

Lähde: Traficom



KUVA: Xiaolong Liu/Aalto-yliopisto

Tutkijoilta aiempaa herkempi infrapunasettori

Infrapunavaloa ja sen havaitsemista hyödynnetään lukuisissa eri yhteyksissä aina kaukosäätimistä itseohjautuviin autoihin. Sovelluksissa keskeistä on infrapunailmaisimien herkkyys.

Aalto-yliopiston professori **HELE SAVIN** on tutkimusryhmänsä kanssa nyt kehittänyt uudenlaisen infrapunailmaisimen eli fotodiodin, joka on muun muassa 35 % herkempi kuin muut germaniumkomponentit tärkeimmällä tietoliikenneaallonpituudella (1.55 µm). Näin se pystyy hyödyntämään lähes kaiken pinnalleen osuvan infrapunavalon.

Uudet fotodiodit toimivat tehokkaasti laajalla aallonpituusalueella, ja ne voidaan valmistaa helposti nykyisillä tuotantolaitteilla. Tutkijat uskovatkin niiden olevan suoraan integroitavissa moniin eri laitteisiin, kuten itseohjautuviin autoihin.

Lähde: Aalto-yliopisto

Liikenne 12 -suunnitelma-luonnos lausunnoille

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman päivityksestä vuosille 2026–2037. Suunnitelma sisältää muun muassa toimenpideohjelman ja valtion rahoitusohjelman, jossa perusväylänpidon rahoitukseen esitetään merkittävää korotusta.

– Liikenteessä keskitytään nyt perusasioihin. Liikenneverkkoa rakennetaan Suomen tarpeisiin ja niukat voimavarat kohdistetaan ensisijaisesti nykyisistä teistä ja raiteista huolehtimiseen, sanoo liikenne- ja viestintäministeri **LULU RANNE**.

Ohjelmassa perusväylänpidon rahoitus on yhteensä yli 20 miljardia euroa, josta parannustoimiin suunnataan vähintään 400 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämiseen varataan noin 6 miljardia euroa sekä palveluihin ja avustuksiin noin 1,8 miljardia euroa.

Lausuntokierrokselle lähti samalla myös viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointia koskevan SOVA-lain mukainen ympäristöselostusluonnos.

Esityksiä voivat kommentoida kaikki organisaatiot ja kansalaiset 5.3.2025 saakka. Lopullinen Liikenne 12 -suunnitelman päivitys on tarjottu antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2025.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



TEKSTI: Harde Kovasiipi KUVAT: Shutterstock

Vuoden 2024 päällästystöitä siivitti onnistumisen kierre

Suomen tieverkkoa päällystettiin vuonna 2024 hieman yli 4 000 kilometriä, mikä oli suurin määrä pariin vuosikymmeneen. Saavutuksen mahdollistivat sekä hallituksen myöntämä lisärahoitus että koko päällystealan onnistunut yhteistyö.

Suomen tieverkon korjausvelka ja sen kasvu on jo vuosikymmeniä jatkunut ongelma, joka huolestuttaa alan ammattilaisia sekä aiheuttaa pulmia teiden käyttäjille. Puutteellisen rahoituksen ja kohonneiden kustannusten vuoksi teiden kunnossapidossa on jouduttu priorisoimaan vilkasliikenteisiä väyliä siinä määrin, että etenkin alemman tieverkon tiet ovat päässeet jo pitkään rapistumaan.

Vaihteeksi onkin mukavaa todeta, että vuodesta 2024 tuli tässä kehityksessä merkittävä poikkeus. Hallituksen myöntämän lisärahoituksen avulla teitä päällystettiin runsaat 4 000 kilometriä, minkä ansiosta korjausvelan kasvu saatiin pysähtymään.

Vuoden 2024 päällystyskilometrit vastaavat suunnilleen kahden edellisen vuoden päällystysmääriä yhteensä, ja vastaavalle tasolle on päästy viimeksi vuonna 2005. Vuodesta 2010 lähtien on keskimääräinen päällystysmäärä ollut noin 2 825 km. Myös kävely- ja pyöräilyväyliä päällystettiin nyt enemmän kuin kertaakaan 2000-luvulla.

ONNISTUMINEN RAKENNETTIIN LAAJALLA YHTEISTYÖLLÄ

Teiden kunnossapidon osastonjohtaja **LARS WESTERMARK** Väylävirastosta on syytäkin tyytyväinen vuoden 2024 saavutukseen.

– Vuosi oli päällystysten suhteen onnistumisen kierre. Saimme hyvän rahoituksen ja pystyimme myös hyödyntämään sen optimaalisesti. Palaset lokahtivat kohdilleen ilman takapakkeja. Sääinkin suhteen kohdalle sattui loistava, vähäsateinen kausi, hän sanoo.

– Monien indikaattoreiden mukaan asiat olisivat voineet mennä huonomminkin. Maailman tilannekin huoletti pitkään. Esimerkiksi Hamasin ja Israelin konfliktin tapaiset levottomuudet idässä nostavat usein öljyn ja siten myös bitumin hintaa, mutta nyt ei näin kuitenkaan käynyt.

Westermarck vertaa tienhoidon aiempaa rahoituskehitystä sydänekäyrään eli tilanne on vaihdellut vuosittain hyvästä huonoon ja todella huonoon. Kuluvalla hallituskaudella korjausvelan purkuun on osoitettu yhteensä 520 miljoonaa euroa, josta vuonna 2024 saatiin käyttöön 250 miljoonaa euroa. Tämä oli onnistumisessa olennainen tekijä, mutta Westermarckin mukaan kyse ei ollut pelkästään rahasta.

– Näimme yhdessä koko asfalttialan toimijoiden kanssa, että nyt on oikea momentum osoittaa kykymme korjausvelan pysäyttämiseen. Onnistuminen tehtiin koko

ketjun voimalla aina tilaajasta ja rahoituksesta pääurakoitsijoihin, materiaalitoimittajiin ja alihankkijoihin asti.

– Korjausvelan arvioidaan pysyvän ai-soissa, jos vuosittain saadaan päällystettyä noin 4 000 kilometriä. Tämä toteutui viime vuonna, mutta vasta seuraavat vuodet toki kertovat, lähteekö velkakäyrä taas nousuun vai saadaanko se jopa laskemaan. Koko korjausvelkaa ajatellen voisimme huokaista helpotuksesta vasta, kun vastaavanlaisia vuosia olisi kymmenen peräkkäin. Rahoitus vaikuttaa suoraan siihen, miten tulevana vuosina käy.

TIEVERKOLLA ON KYSE TURVALLISUUDESTA, KUSTANNUKSISTA JA KANSALLISOMAISUUDESTA

Tieverkon kunnan puutteet konkretisoituvat siinä, että ne heikentävät liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

– Ongelmat lähtevät tyypillisesti siitä, että päällyste on huonossa kunnossa ja tien reunan kuivatusojat ovat kasvaneet umpeen. Tällöin tien rakenteeseen pääsee vettä, joka jäätyy talvella ja sulaa keväällä. Tämä saa rakenteen liikkumaan, mistä aiheutuu vaurioita, jotka ajan myötä syöpyvät yhä syvemmälle ja syvemmälle. Hyvä vertailukohta on vuotava katto, jonka alta rakenne alkaa ajan myötä vaurioitua, homehtua ja menettää kantavuuttaan, toteaa Westermarck.

Tavallisille tienkäyttäjille tienpinnan puutteet näkyvät esimerkiksi rengasrikkoina, auton jousitukselle aiheutuvina vaurioina ja pahimmillaan onnettomuuksina. Lisäksi huonokuntoisella tiellä ei voida ylläpitää asianmukaisia ajonopeuksia, joten liikenteen sujuvuus kärsii.

– Suurimmat taloudelliset seuraukset

kohdistuvat elinkeinoelämään, jonka liiketoiminnalle toimitusten nopeus ja täsmällisyys on elintärkeää. Tien pinnan kunto vaikuttaa myös polttoainekustannuksiin, joiden kasvun he joutuvat maksamaan. Esimerkiksi SKAL on yrittänytkin viestittää poliitikoille, että teiden korjausten pitkittyminen tuottaa Oy Suomi Ab:lle enemmän kustannuksia kuin säästää.

Westermarck muistuttaa myös, että korjausvelan pitkittyessä sen purkamisesta tulee yhä hankalampaa ja kalliimpaa.

– Rahoituksen laihoina vuosina on tehty ns. halvemmat toimenpiteet ja nyt on jäljellä vain kalliimpia. Vähäliikenteisen tieverkon kunto on päässyt rapistumaan kiihtyvällä tahdilla lähes koko 2000-luvun, ja sen vaatimat korjaustoimet ovat usein suuria. Monin paikoin tiet ovat jo sellaisessa kunnossa, jonka parantamiseen ei enää riitä pelkkä päällystäminen vaan joudutaan menemään varsinaiseen korjaukseen eli syvemmälle tien rakenteisiin.

– On säili katsoa, kuinka isoa, miljardien kansallisomaisuutta päästetään rapautumaan. Ammattimaisesti katsoen esimerkiksi jossakin Tanskassa ei ole sen enempää rahaa, mutta siellä on päätetty aikoinaan pitää tiet kunnossa eikä korjausvelkaa ole kertynyt.

TEIDEN HOITOA PRIORISOIDAAN KORJAUSLUOKKIEN MUKAAN

Rajallisten resurssien vuoksi päällystystöitä toteutetaan harkitusti tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan. Tätä priorisointia varten tiet on jaettu niiden liikennemäärien ja merkityksen perusteella kolmeen korjausluokkaan: PK1 (vilkasliikenteiset), PK2 (keskiviikkaat) ja PK3 (vähäliikenteiset).

Päällysteiden korjausluokat ja niiden kriteerit

Korjausluokka	Liikenteen määrä (KVL)*	Raskaan liikenteen määrä (KVL)*	Muut kriteerit
PK1	> 3 000	> 300	- Yhdistää tärkeitä maakunta- tai aluekeskukset. - On osa merkittävää elinkeinoelämän kuljetusreittiä tai matkaketjua. - Johtaa merkittäviin satamiin tai rajanylityspaikkoihin.
PK2	800–3 000	80–300	- Varmistaa taajamien yhteysväliä maakunta- ja aluekeskuksiin merkittävänä henkilöliikenteen reitteinä. - Varmistaa yhteydet kaikkiin tilastollisiin taajamiin. - Huomioi ELY-keskusten erityisolosuhteisiin perustuvat tarpeet.
PK3	< 800	< 80	

*) KVL = Keskimääräinen vuorokausiliikenne

Luokitusten avulla tehtävän priorisoinnin tavoitteena on, että ainakin vilkasliikenteiset tiet saataisiin pidettyä kunnossa. Priorisointi on välttämätöntä, mutta sen seurauksena korjausvelka painottuu vähäliikenteisen tieverkon vaativampiin ongelmiin. Vuoden 2024 lopulla päällysteiden korjausvelka oli noin 2 miljardia euroa, josta suurin osa sijoittuu vähäliikenteisille teille.

Suomen haasteellinen erityispiirre on, että liikenteestä jopa 70 % on pääväylillä, jotka muodostavat kilometreinä koko tieverkostosta kuitenkin vain noin 12 %. Vastaavasti vain noin 10 % liikenteestä on vähäliikenteisillä teillä, joita on peräti noin 70 % tieverkostosta.

– Vähäliikenteiset tiet toimivat kuitenkin usein merkittävänä välittäjäverkona elinkeinoelämälle ja etenkin puuteollisuudelle, jonka materiaalien alkulähde sijoittuu esimerkiksi metsänteille. Tämän vuoksi teemme paljon yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa ja käymme läpi heidän tarpeitaan teiden ja kuljetusten suhteen, sanoo Westermark.

TÄMÄN VUODEN JA TULEVAISUUDEN TIENÄKYMÄT

Westermark suhtautuu alkaneeseen tienpivoteen toiveikkaan positiivisesti, mutta näköpiirissä on myös uusia haasteita.

– Vuoden 2025 osalta rahoitus hieman vähenee, mutta jos suunnitelmamme toteutuvat, ei korjausvelka edelleenkään kasva. Kun saimme kasvun viime vuonna pysähtymään, voimme onnistua hyvin tänäkin vuonna.

Toisaalta jatkossa toimet ovat yksikköhinnaltaan kalliimpia, sillä tehtävänä ovat ne kalliimmat huonokuntoiset tiet.

Oma merkittävä huolenaiheensa ovat julkisten teiden noin 900 huonokuntoista siltaa, joista useat sijaitsevat juuri pienemmillä teillä. Silloista löytyy muun muassa yleistä kulumista, lahovaurioita, ruostumista sekä heikkoja tai muuten puutteellisia kaiteita.

– Aikanaan Kekkonen työllisti suomalaisia infrahankkeilla, joissa tehtiin esimerkiksi siltoja ympäri maata. Nykyisin sillat mitoitetaan ja

suunnitellaan kestäämään sata vuotta, mutta tuohon aikaan mitoitus oli 50 vuotta. Eli nyt monet sillat alkavat olla jo huonossa kunnossa, ja niiden korjausvelka kasvaa vielä päällysteitä dramaattisemmin. Se on meitä odottava seuraava haaste. •

Päällystystyöt Suomen tieverkolla vuonna 2024

- Päällystysyhtiä yhteensä yli 4 000 km, joista noin 200 km kävely- ja pyöräilyväylille.
- Lähes 80 % päällystystöistä kohdistui vilkkaalle ja keskivilkkaalle tieverkolle.
- Vilkkaasta tieverkosta päällystettiin noin 12 % ja keskivilkkaasta noin 9 %.
- Päällystyskohteita yhteensä lähes 1 000 ympäri Suomea.
- Noin 20 % päällystysistä vilkkaimmalle Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle.
- Lisäksi tehtiin päällystysten paikkauksia, uusia tiemerkintöjä ja tiemerkintöjen kunnostuksia.

**VUODEN 2024
PÄÄLLYSTYS-
KILOMETRIEN TASOLLE
PÄÄSTIIN VIIMEKSI
VUONNA 2005.**



CC ROAD - KOTIMAISTA TEHOA PÖLYNSIDONTAAN





KUVA: Lapin ELY-keskus

TEKSTI: Jaakko Ylinampa/Lapin ELY-keskus

Poikkeukselliset olosuhteet Lapin tiestöllä

Monessa eteläisemmässä maassa lumentulo voi aiheuttaa kaaoksen liikenteessä ja esimerkiksi koulut ja virastot voidaan sulkea. Norjassakin pahimpien olosuhteiden tai myrskyjen vuoksi teitä suljetaan. Suomessa tiestö pidetään auki kunnossapidon toimin säällä kun säällä.



KUVA: Shutterstock

Tienpintaan jäätyvän veden aiheuttama liukkaus on erittäin vaikea torjuttava.

Poikkeuksellisilla olosuhteilla tarkoitetaan yleensä sellaisia olosuhteita, joilla kunnossapitoon mitoitettu normaali palveluntuottokyky lisäkalustoineen ei riitä. Tyypillisimpiä poikkeuksellisia olosuhteita ovat erittäin merkittävä sademäärä ja mahdollisesti yhtäaikainen voimakas tuuli, joka kuljettaa lunta kinostaen sitä tiestölle. Tällöin myös näkyvyys on yleensä erittäin huono. Myös tierakenteen ollessa jäässä jäiseen tienpintaan voi sataa vettä tai alijäähtynyttä vettä, joka muodostaa erittäin liukkaan jääkalvon ja hiekoitushiekkakin voi jäädä jääkalvon alle.

Erittäin rankan lumisateen ja tuulen takia voi aurattu tie tukkeutua jopa 5–15 minuutin kuluessa aurauksesta. Aurareittien ollessa jopa 100 km pitkiä seuraavaan auraukseen mennessä tie on ehtinyt jo tukkeutua. Tämän takia Norjassa osalla usein tunturiylängöllä sijaitsevilla teillä on sulkupuomit, joiden takaa aura-auto yllä kuvatulla kelillä "hakee" odottavan jonon ja johtaa sen saattueessa seuraavalle puomille.

Lapissa tällaisella kelillä ongelmia tulee aukeilla (soilla, järvien rannoilla) tai tuntureilla kulkevilla tieosuuksilla. Kuvatun kaltaisia olosuhteita kohdataan yleensä muutaman kerran talvessa. Määrä on ehkä hiukan lisääntynyt vuosikymmenen kuluessa.

POIKKEUKSELLISIIN OLOSUHTEISIIN VARAUDUTAAN

Tienpintaan jäätyvän veden aiheuttama liukkaus on erittäin vaikea torjuttava. Liukkautta pyritään torjumaan ennakosuolauksella ja hiekoituksella. Suolaus tarvitsee toimiakseen riittävästi liikennettä. Lapin vähäliikenteisillä tieosuuksilla suolauksen sijaan käytetään hiekkaa. Mikäli vesisade on runsas, suola voi laimentua ja hiekka kulkeutua liikenteen ja sateen vuoksi pientareelle.

Näin ne eivät ehdi vaikuttaa tai niiden vaikutus jää olemattomaksi. Tällöin muodostuu ajoradan pintaan jääkalvo ja jääkalvon päällä hiekka pysyy huonosti. Toimenpiteenä tällöin on jatkuva hiekoittaminen, kunnes tilanne helpottaa. Poikkeuksellisen liukkaiden keliemäärä on viime vuosikymmenenä lisääntynyt.

Poikkeuksellisten olosuhteiden aikana kunnossapidon kaikki kalustolisäkalustoineen on käytössä tarvittavan ajan. Edellä kuvattujen olosuhteiden lisäksi poikkeuksellisia tilanteita voi syntyä tulvien, kelirikon, onnettomuuksien tai muiden häiriöiden takia. Poikkeukselliset olosuhteet aiheuttavat tietenkin viivästymisiä ja pahimmillaan, mikäli esim. onnettomuus sulkee tien, aiheutuu siitä jopa ylimääräisten satojen kilometrien kiertotie.

**LIUKKAUTTA
PYRITÄÄN TORJUMAAN ENNAKKO-SUOLAUKSELLA JA HIEKOITUKSELLA.**

ULKOMAALAISTEN TURISTIEN POIKKEUKSELLISET OLOSUHTEET

Ennätysvilkas matkailusesonki on tänä talvena jälleen houkutellut Lappiin ennätysmäärän ulkomaalaisia turisteja. Turistit myös vuokraavat enenevässä määrin autoja siirtyäkseen terminaleista lopulliseen matka- tai käyntikohteeseen. Normaalit talviset olosuhteet ovat suurimmalle osalle turisteja "poikkeuksellisia". Ilman kokemusta ajamisesta lumisilla tai polanteisilla teillä, on nopeus vaikea sopeuttaa optimaaliseksi.

Tänä talvena onkin nähty erittäin paljon vuokra-autojen tieltä suistumisia. Osa taas sovitaa nopeutensa siten, että esimerkiksi valtateillä, jossa nopeusrajoitus on 80 tai 100 km/h ajetaan 40–50 km/h. Varsinkin pimeällä näin suurilla nopeuseroilla auton perä "tulee vastaan" yllättävän nopeasti. Turistit myös saattavat pysäyttää ajoneuvon yllättävästi ja yllättäviin paikkoihin revontulien tai porojen kuvaamisen takia. Näistä on aiheutunut useita vaaratilanteita tänäkin talvena.

Ennakointi niin keliem, olosuhteiden kuin muiden tielläliikkujien suhteen on paras keino liikkua turvallisesti. •

JAAKKO YLINAMPA

Lapin ELY-keskuksen ylijohtaja ja liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen johtaja



TEKSTI: Henriikka Uusitalo KUVAT: Shutterstock

Liikenteen asiakaspalvelussa näkyvät ajankohtaiset asiat ja sään ääri-ilmiöt

Liikenteen asiakaspalvelu palvelee väyliemme käyttäjiä ympäri vuorokauden ja käsittelee vuodessa noin 60–70 000 yhteydenottoa. Asiakkaiden yhteydenotoissa puhututvat syksyllä erityisesti lupa-asiat, joukkoliikenne ja päällysteiden kunto, kertovat ELY-keskukset tiedotteessaan.

Viime syksynä 18 vuotta täyttänyt Liikenteen asiakaspalvelu on valtakunnallinen Väyläviraston, ELY-keskusten ja Fintraffic Oy:n yhteinen maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden neuvontapalvelu. Palveluun voi olla yhteydessä puhelinvälittelyn sekä ympärivuorokautisen chatin ja Palauteväylän kautta. Lisäksi palvelu jakaa tietoa ajankohtaisista tie- ja muista asioista sosiaalisen median kanavissaan.

Asiakaspalvelussa käsitellään keskimäärin noin 5 500 yhteydenottoa kuussa, mutta kuu-kausikohtainen määrä voi vaihdella 4 000–9 000 yhteydenottoon riippuen muun muassa ke- liolosuhteista.

– Liikenteen asiakaspalvelu käsittelee vuosittain 60–70 000 yhteydenottoa. Lisäksi Palauteväylä-portaalin kautta välitetään 30–40 000 yhteydenottoa suoraan kunnossapi- tourakoihin, kertoo asiakaspalvelupäällikkö **SUVIAHO** tiedotteessa.

ARJESSA NÄKYVÄT ASIAT PUHUTTAVAT

Sään ääri-ilmiöt, kuten runsaat sateet, myrskyt tai kuivuus aiheuttavat piikkejä yhteydenot-

tomääriin, sillä ne vaikuttavat suoraan asiakkaiden elämään ympäri Suomen maaseuduilla ja kaupungeissa.

Myös muut ihmisen arkeen vaikuttavat asiat näkyvät asiakaspalvelun yhteydenotoissa. Sään lisäksi ihmisiä puhuttivat esimerkiksi viime syksynä teiden kunto, lupa-asiat ja joukkoliikenne.

Sulan maan aikana yleisin yhteydenoton syy on sorateiden ja päällysteiden kunto, kun asiakkaat toivovat teille tasausta tai reikien paikkausta vielä ennen talven tuloa. Myös lupa-asioista on paljon yhteydenottoja syksyisin, kun monet rakennustyöt ja kaivuuhankkeet halutaan saada valmiiksi sulan maan aikana.

Joukkoliikennepalautteessa näkyy syksyisin piikki ihmisten liikkumistarpeiden muuttuessa, kun opiskelijoita aloittaa uusissa opiskelupaikoissa ja kesäpyöräilijöitä siirtyy joukkoliikenteen käyttäjiksi. ELY-keskusten mukaan niillä ei kuitenkaan ole määrärahojen rajallisuuden vuoksi mahdollista hankkia liikennettä kaikille yhteysväleille, joista markkinaehtoinen tarjonta puuttuu tai sitä ei ole tarpeeksi kysyntään nähden. Myös toiveita uusista reiteistä ja vuoroista tulee Liikenteen asiakaspalveluun paljon.

APURI AUTTAA YKSITYISTIEASIOISSA

Liikenteen asiakaspalvelu tarjoaa tienkäyttäjille tietoa muun muassa teiden ja ratojen kunnossapidosta, liikenneturvallisuudesta ja väylähankkeista. Palvelusta löytyvät myös ohjeet liikenteen lupien hakemiseen sekä vastauksia usein kysyttyihin kysymyksiin.

Yksitystien käyttäjiä palvelee Yksityistieapuri, johon on koostettu usein kysyttyjä aiheita yksityistieasioista. Palvelu tarjoaa ohjeita muun muassa yksityistien avustuksiin, kunnossapitoon ja toimintaan liittyen. Lisäksi se ohjeistaa oikean tahon, johon erilaisissa yksityistieasioissa kannattaa olla yhteydessä.

Kehitysehdotuksia puolestaan voi lähettää Ehdotusapuri-palvelun kautta, josta löytyy paljon tietoa tienpidosta ja liikenteestä. Ehdotusapuriin on koottu usein esitettyjen toimenpiteiden toteutusmahdollisuuksia. •

Lähde: ELY-keskusten tiedote



TEKSTI: Liikenneneuvos Hanna Perälä/LVM **KUVA:** Shutterstock

MAL-sopimuksilla edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä

Valtio on solminut maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-) sopimukset Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Lahden, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset allekirjoitettiin 13.12.2024. Sopimusten valmistelu perustuu pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmaan.

Kaupungistumisen jatkuessa väestö keskittyy yhä enenevässä määrin suurimmille kaupunkiseuduille. Tämän takia kaupunkiseutujen kehityksellä on suuri merkitys koko maan talouden ja elinvoimaisuuden kannalta. Kaupunkiseudut muodostavat kuntarajat ylittäviä toiminnallisia kokonaisuuksia, minkä takia maankäytön asumisen ja liikenteen kysymyksiä on perusteltua tarkastella seudullisena kokonaisuutena.

MAL-sopimukset ovat keskeinen väline valtion ja kaupunkiseutujen kuntien välisen kumppanuusyhteistyön toteuttamiseksi. Sopimuksissa osapuolet sitoutuvat seudun kehittämistä koskeviin yhteisiin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Sopimuksilla vahvistetaan myös seutujen kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu-yhteistyön jatkuvuutta.

Uusissa MAL-sopimuksissa valtio sitoutuu rahoittamaan kaupunkiseutujen kasvua ja saavutettavuutta tukevia liikenneinvestointeja. Vastineeksi kaupunkiseutujen kunnat sitoutuvat esimerkiksi luomaan edellytyksiä riittävälle asuntotuotannolle sekä kestäväälle yhdyskuntarakenteelle ja liikennejärjestelmälle. Sopimusten tavoitteena on myös edistää liikennejärjestelmän digitalisaatiota ja liikenneturvallisuutta, ehkäistä segregatiota ja asunnottomuutta sekä tukea elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asutokannan monipuolisuutta.

VALTIOLTA RAHOITUSTA TOIMENPITEISIIN

MAL-sopimuksia on valmisteltu suurimmilla neljällä kaupunkiseudulla vuodesta 2011 alkaen. Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut tulivat mukaan sopimusmenettelyyn vuonna 2021.

Nykyisin MAL-sopimukset ovat 12-vuotisia siten, että toimenpiteet sovitaan ja sopimukset päivitetään neljän vuoden välein. Sopimukset ovat luonteeltaan aiesopimuksia. MAL-sopimusten sopijaosapuolia ovat kaupunkiseutujen kunnat sekä valtion osalta ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), kunkin alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) ja Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA). Eräillä

seuduilla sopijaosapuolina on myös kuntayhtymiä ja maakuntien liittoja.

Valtio rahoittaa uusiin MAL-sopimuksiin sisältyviä toimenpiteitä yhteensä reilulla 900 miljoonalla eurolla. Rahoituksesta pääosa sisältyy hallitusohjelman mukaiseen investointiohjelmaan, joka rahoitetaan valtion omaisuuden myyntituloilla. Uusissa MAL-sopimuksissa kaikki valtion rahoitus kohdistuu aikaisemmista sopimuksista poiketen liikenteeseen. Aikaisempiin sopimuksiin verrattuna uutta on lisäksi se, että rahoitusta kohdistetaan myös kaupunkiseutujen saavutettavuutta tukeviin valtakunnallisiin tiehankkeisiin.

MAL-sopimusten mukaan valtio avustaa kaupunkiseutujen raitiotiehankkeiden suunnittelua ja toteutusta Helsingin, Tampereen ja Turun seuduilla reilulla 200 milj. eurolla. Suurimmat raitiotiehankkeet ovat Vantaan raitiotien rakentaminen ja Tampereen seudulla Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien rakentaminen välillä Partola–Niihama.

RAHOITUSTA JAETAAN KEHITTÄMISHANKKEILLE JA JOUKKOLIIKENTEELLE

Valtion väyläverkon MAL-kaupunkiseuduilla sijaitseviin kehittämishankkeisiin ja niiden suunnitteluun valtio panostaa sopimusten mukaan noin 550 milj. euroa. Hankkeista suurimpia ovat E18 Raision kohta ja mt 180 Kurkela–Kuusisto Turun seudulla, vt 12 Mankala–Tillola Lahden seudulla sekä vt 4 Lahdenväylä Helsingin seudulla. Muita MAL-sopimuksissa sovittuja hankkeita ovat esimerkiksi Oulun henkilöratapiha ja vt 4 Palokan kohta Jyväskylässä. Valtion väyläverkon pienempiin parantamishankkeisiin varattiin MAL-sopimuksissa yhteensä vajaa 80 milj. euroa.

Joukkoliikenteen avustuksiin varattiin MAL-kaupunkiseuduille tulevina vuosina yhteensä reilut 57 miljoonaa euroa sopimuksissa sovittujen kehittämistoimenpiteiden toteuttamiseksi. Tie- ja rataverkon MAL-kaupunkiseuduilla sijaitsevista kehittämishankkeista on päätetty hallituskauden aikana myös MAL-sopimusten ulkopuolella. Näihin hankkeisiin sisäl-

tyvät esimerkiksi Tampereen henkilöratapiha, vt 5 Leppävirta–Kuopio ja valtatiehankkeita Jyväskylän seudulla.

MAL-sopimuksiin sisältyy myös useita muita toimenpiteitä liikenneinfran kehittämisen lisäksi. MAL-sopimusten mukaisesti kunnat sitoutuvat ohjaamaan kaavoituksella asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy ja eheytyy ja kestävä liikku-

Lisäksi kunnat sitoutuvat riittävästi asuntotuotantoon ja -kaavoitukseen. Helsingin seudun sopimukseen sisältyy myös maanluovutuksiin liittyviä toimenpiteitä.

LIKENNETURVALLISUUTTA JA -JÄRJESTELMÄÄ KEHITETÄÄN

Kunnat sitoutuvat edistämään raskaan liikenteen taukopaikkojen kaavoittamista ja edistämään vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa liikenteessä. Liikenneturvallisuu-
tta edistetään mm. suuntaamalla väyläverkon parantamishankkeista liikenneturvallisuuden parantamiseen, kestävästi liikkumiseen ja yhdyskuntarakenteeseen sekä muihin MAL-sopimuksen tavoitteita tukeviin hankkeisiin.

Raideliikenteen kehittäminen seuduilla kytkeytyy henkilöjunieliikenteen markkinoiden avaamiseen tosiasialliselle kilpailulle. Kunnat edistävät liikennejärjestelmän tehostamista digitalisaation avulla. Toimenpiteet liittyvät mm. digitaalisen liikennetiedon yhteisten ratkaisujen kehittämiseen. Kunnat sitoutuvat jatkamaan seudullista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa suunnittelua.

MAL-sopimusten toimeenpano on käynnissä. Suurin osa valtion rahoituksesta sisältyy valtion vuoden 2025 talousarvioon, ja useiden MAL-sopimuksessa sovittujen infrahankkeiden toteutus alkaa vuonna 2025. Sopimusten toteutumista seurataan vuosittain. MAL-sopimusten vaikuttavuutta seurataan valittujen seurantaindikaattoreiden avulla seuraavan kerran kevään 2025 aikana. •

**UUSISSA
MAL-SOPIMUKSISSA
KAIKKI VALTION
RAHOITUS KOHDISTUU
LIIKENTEeseen.**



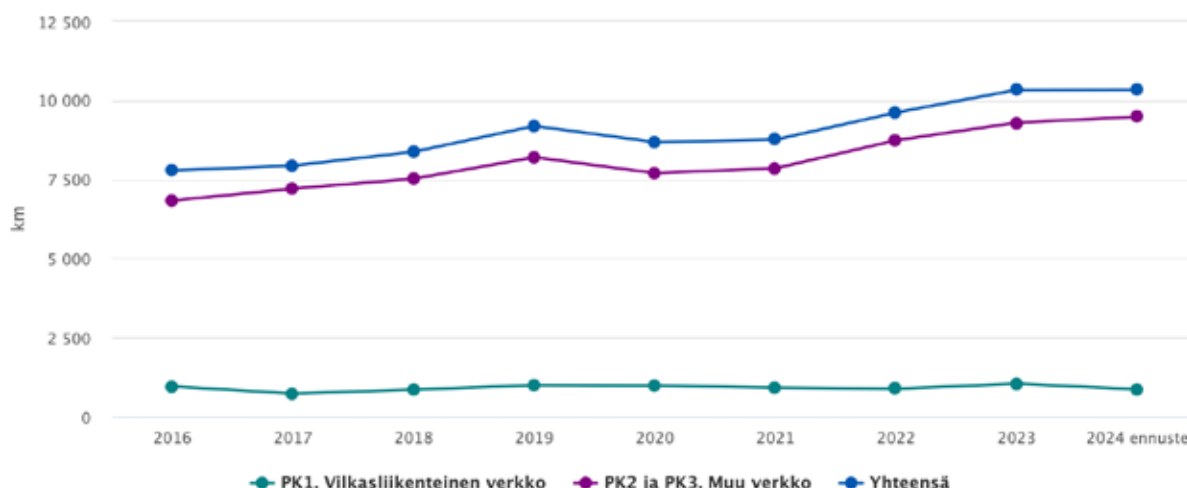
KUVA: Shutterstock

TEKSTI: Alina Koskela/Metsäteollisuus ry

Ilman rakenteellisia uudistuksia vähäliikenteisillä teillä ei ole kestäväää tulevaisuutta

Joka päivä vähäliikenteisiltä teiltä starttaa tuhansia maamme kansantaloudelle ja huoltovarmuudelle tärkeitä raskaita kuljetuksia. Pelkästään metsäteollisuudessa yksityisteiltä lähtee päivittäin jopa 4 000 puu- ja sivutuotekuljetusta. Ei siis ole yhdentekevää, miten vähäliikenteiset tiemme voivat.

Huonokuntoisten päällysteiden määrän kehitys vuosina 2016–2024



Suomessa on yli 60 000 kilometriä vähäliikenteisiksi luokiteltavia seutu- ja yhdysteitä. Merkittävä osa niistä on heikossa kunnossa. Kuva: Traficom

Merkityksestään huolimatta vähäliikenteisiksi luokiteltujen valtion teiden kunto on rapistunut ja niiden korjausvelka on jatkanut kasvuaan jo liki vuosikymmenen. Syitä on monia. Keskeisimmät niistä liittyvät nykyisiin rahanjaon periaatteisiin ja teiden kunnossapidon malleihin.

Metsäteollisuus ry:n teettämä strategisen tieverkon eli raskaan liikenteen käyttämien vähäliikenteisten teiden proaktiivinen kunnossapitomalli ehdottaa tilanteen korjaamiseksi teiden kunnossapidon ja rahoituksen jaon toimintamallien rakenteellista muutosta.

LIKENNEMÄÄRÄ ON VAIN OSATOTUUS

Suomen valtiolla on 66 000 kilometriä vähäliikenteisiksi luokiteltavia seutu- ja yhdysteitä. Niistä merkittävä osa on heikossa, ellei jopa ajokelvottomassa kunnossa. Tästä huolimatta nykyiset teiden rahoituksen mallit suosivat suurien liikennemäärien teitä. Koska rahoitus on ollut pääteidenkin tarpeisiin jo pitkään riittämätöntä, jää vähäliikenteisille teille jaettavaksi vain niukalti hoito- ja korjausrahaa.

Jotta elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle tärkeitä vähäliikenteisiä teitä voitaisiin hoitaa ja kunnostaa tarkoituksenmukaisesti ja

käyttäjien tarpeita vastaavasti, tulisi tienpidon rahoituksen ohjausta uudistaa huomioimaan liikenteen arvo ja tielle aiheuttama rasitus. Panostukset näihin väyliin parantaisivat myös henkilöliikenteen sujuvuutta.

Vaikka liikennemäärälaskenta on moneen tarkoitukseen soveltuva työkalu, pelkistää se liiaksi vähäliikenteisten teiden yhteiskunnallista merkitystä. On täysin eri asia, liikkuko vähäliikenteisellä tiellä päivittäin 20 henkilöautoa vai 20 tukkirekkaa. Yksi 76-tonninen rekka vastaa esimerkiksi tierasitukseltaan jopa 5 000 henkilöautoa. Raskaan kaluston aiheuttama rasitus on samassa kokoluokassa, vaikka ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino olisi pienempikin.

SIVUSTA STRATEGISEEN KESKIOÖN

Raskas liikenne on moninaista. Maaseudun elintarvikekuljetukset käyttävät pääsääntöisesti samoja reittejä vuodesta toiseen.

Puunhankinnan raskaat kuljetukset liikkuvat eri kohteissa, mutta niidenkin kohdalla on tunnistettavissa toistuvia reittejä. Samoin biokaasun valmistukseen käytettävät raaka-aineet kulkevat laajasti vähäliikenteisillä teillä painottuen erityisesti kevät- ja kesäkauteen.

Kun tunnistetaan, missä raskaat, yhteiskunnallisesti tärkeät kuljetukset kulkevat,

on mahdollista määritellä raskaan liikenteen strateginen tieverkko ja sen katvealueet. Vähäliikenteistä tieverkkoa tulisikin lähestyä strategisesti ja tiedolla johtaen. Tämä vaatii nykyistä kattavampaa ja systemaattisempaa tiedonjakoa tienpitäjän ja käyttäjien välillä.

RAKENTEELLISET MUUTOKSET OVAT VÄLTÄMÄTTÖMIÄ

Raskaan liikenteen tarpeiden tunnistaminen ei yksinään ratkaise vähäliikenteisten teiden ongelmaa. Tarvitaan valmiuksia ja valmiutta uudistaa rahoituksen jakoa ja teiden kunnossapidon malleja rakenteellisesti.

Kääntämällä vähäliikenteisten teiden kunnossapito korjaavasta ennakoivaksi ja keskittämällä tästä säästyneet alueelliset varat kunkin alueen seuraaviin kunnostustöihin voidaan tieverkon kunto saada kustannustehokkaasti kohenemaan ja korjausvelka taittumaan. On olemassa tutkitun tiedon todentamia keinoja, joilla vähäliikenteisten teiden kunnossapidossa voitaisiin saada aikaan merkittäviä elinkaarikustannussäästöjä. Esimerkiksi Väyläviraston pitkäaikainen PEHKO-projekti on osoittanut, että ennakoiva kunnossapito voi vähentää elinkaarikustannuksia yli 50 prosentilla.

Strategisen tieverkon proaktiivinen kunnossapitomalli ruokkii itse itseään ja on siksi kustannustehokas ratkaisu valtion teiden tilan parantamiseen. Säästöt eivät synny hetkessä, mutta ajan kanssa kertyvistä vaikutuksista hyötyy koko Suomi. •

**NYKYISET TEIDEN
RAHOITUKSEN MALLIT
SUOSIVAT SUURIEN
LIKENNEMÄÄRIEN
TEITÄ.**

TEKSTI: Minna Soininen/Paikallisliikenneliitto KUVA: Shutterstock

Joukkoliikenne- rahoituksella parempia palveluja

Nykyisen joukkoliikenne-markkinan ajanlasku alkaa avautumisesta kilpailulle vuonna 2009 säädetyn EU:n palvelusopimusasetuksen myötä. Samalla viranomaisille tuli oikeus tehdä vielä parempaa ja laadukkaampaa työtä eli kilpailuttaa alueidensa tarjontaa. Kaukoliikenteen palvelut toteutuvat markkinaehtoisina, ja markkinalla on ehditty nähdä monenlaisia vaiheita. Nyt niin markkinaehtoisessa kuin kilpailutetussakin linja-autoliikenteessä markkina keskittyy.

Asiakkaalle yhtenäisenä näyttäytyvät kaupunkiseutujen kilpailutetut palvelut ovat toimineet hyvin. Kustannukset ovat läpinäkyviä ja suoritukset mitattavissa olevia.

Rahoituspanoksilla saadaan vaikuttavuutta. Koronaa edeltänyt viisivuotisjakso sekä vuodet 2023 ja 2024 ovat olleet monilla seuduilla kysynnän kasvun ja matkamääräennätysten vuosia, mikä todistaa tuloksekkaasta palvelujen kehityksestä. Alan isoja yhteisiä huolia ovat kilpailutetun liikenteen heikko kannattavuus ja työvoiman saatavuus. Tarvitaan laadun kehittämistä ja uutta henkeä sopimusyhteistyöhön.

Kaksijakoinen väestö- ja palvelukysyntäkehitys maan eri osissa sekä koronashokki heikensivät yrityksiä. Markkinaehtoiset palvelut ovat vähentyneet. Samaan aikaan päästövähennystavoitteet julkisessa hankkimisessa edellyttivät puhtaan ja investointikustannuksiltaan kalliimman kaluston hankkimista.

Kasvun mahdollisuudet ovat kaupunkiseuduilla hyvät, ja päätöksenteossa tunnistetaan jatkossakin joukkoliikenteen tarve ja hyödyt. Kaupungistumiskehitys todennäköisesti motivoi yhä parempaan yhteistyöhön ja arvонуontiin valtion ja kuntien välillä.

VALTION SATSAUS ALUEELLISIIN PALVELUIHIN LINJA-AUTOLLA 32 MILJOONAA

Valtio käyttää vuosittain reilun 3 miljardia euroa liikenneinvestointeihin sekä teiden, radan ja vesiteiden ylläpitoon ja hoitoon. Määräraha linja-autoliikenteeseen on pysynyt samana kuin kymmenen vuotta sitten.



joukkoliikennettä. Korona-aikaan korotetut valtiontuet pelastivat palveluita.

HENKILÖKULJETTAMISEN JULKINEN RAHOITUS ON 1,3 MILJARDIN MARKKINA

Joukkoliikennettä ja yhteiskunnan rahoittamaa henkilöliikennettä tulee tarkastella 1,3 miljardin euron vuotuisena julkisen rahan käytön kokonaisuutena. Käytön järjestelyillä sekä alan rahoitus- ja verotuskohtelulla on merkittävä vaikutus kotimaiseen liikennemarkkinaan ja alan kilpailukykyyn.

Hyvällä suunnittelulla vaikutetaan kytien kustannustehokkuuteen ja siihen, tuotetaanko matkustamahdollisuuksia samalla mahdollisimman monelle suomalaiselle. Suurin osa julkisesta rahoituksesta käytetään lakisäateisten matkakustannusten korvauksiin, vuonna 2023 yhteensä 743,51 miljoonaa euroa.

Tavoittelemme toimivaa, turvallista ja kestävää sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettavaa Suomea. Hallitusohjelmassa luvataan huolehtia asumisen ja liikkumisen edellytyksistä kaikkialla Suomessa. Esteettömyysvision mukaan kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti.

Liikennepolitiikkaa seuranneina tiedämme, että tavoitteet ylittävät aina käytännön toteutuksen. On jo kauan tiedetty alueellisen joukkoliikenteen peruspalvelutason olevan uhattuna. Tiedetään myös, että joukkoliikenteen heikentyminen nostaa tarvetta julkisten tahojen maksamiin yksilökyyteihin ja matkakustannusten korvauksiin.

NYKYISELLÄ JULKISELLA RAHOITUKSELLA SAISI PAREMPAA SAAVUTETTAVUUTTA

Ministeriö kirjoittaa luovansa edellytyksiä markkinaehtoisille palveluille ja turvaavansa perus- tai vähimmäistasoa. Valtion ohjauksessa kannattaisi olla tomerampi ja tavoitteellisempi, sillä julkisen rahoituksen osuus markkinassa on merkittävä, linja-autoliikenteessä noin 70 %. Oppilaitos-, koulu- ja terveyspalveluverkot keskittyvät ja matkat kohteisiin pitenevät. Puutteet joukkoliikennepalveluiden ajallisessa ja maantieteellisessä kattavuudessa eivät edistä työvoiman saatavuutta ja opiskelua tai pääsyä asioimaan ja ihmisiä kohtaamaan. Autottomia kotitalouksia on Suomessa noin 30 % emmekä

muutoinkaan voi perustaa saavutettavuutta vain yksityisautoilun varaan.

Ikuisuuskyksymyksemme on tarve lisätä yhteistyötä yhteiskunnan tukemien henkilökuljetusten toteutuksessa. Vammaiskuljetuksista, sosiaalihuollon kuljetuksista ja sairaanhoitoon ja kuntoutukseen liittyvistä matkoista vastaavat nykyisin hyvinvointialueet. Alueiden ydintoiminnan vakiinnuttamiseen menee aikaa. Erilaisten kutsuliikenteiden tarjonta ehtinee heikentyä ennen kuin uudet toimijat tunnistavat roolinsa ohjata käyttäjiä joukkoliikennepalveluihin ja rahoittaa niitä.

Koulu-, Kela- ja hyvinvointialueen kuljetuksissa kilpaillaan vähistä resursseista samoihin ajankohtiin. Yhteisellä suunnittelulla, kuljetusten yhdistelyllä ja ketjuttamisella edistettäisiin markkinan toimintaa ja annettaisiin yrityksille monipuolisempia kuljetustehtäviä työpäivän aikana.

Maaseudun ja yhteiskunnallisten kuljetusten näkökulmasta rahoituksen vaikuttavimman käytön esteet ovat hallinnollisia. Sirpaleinen järjestämistapa, suunnittelu, hankkimisen osaaminen ja rahoitus olisi tuotava yhteen.

Yhteiskunnan maksamilla vuotuisilla matkakorvauksilla saataisiin järjestettyä eri puolille Suomea esimerkiksi 42 000 kaikille avointa aikataulutettua, reittipohjaista tai kutsuohjattua lähtöä päivän aikana.

AJANKOHTAISTA

Vaikeimpia liikennealan ratkaistavia kysymyksiä lienevät tieliikenteen päästöjen vähentäminen ja julkisen talouden haasteet. Muutokset asiasisältöjen painopisteissä hallituskausittain vaikuttavat paljon joukkoliikenteeseen.

Saimme vuoden 2025 alusta alkaen henkilökuljetusten arvonlisäveron noston, säästöt ja Liikenne 12 -päivityksen. Oman arviomme mukaan arvonlisäveron nosto ei tuo hyötyä yhteiskunnan taloudelle, kuluttajille eikä kustannuspaineissa kamppailevalle alalle. Lisääntyvä julkisen hankkimisen sääntely ei myöskään ole avuksi.

Toiveikkaina odotamme muun muassa verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta, Suomen suunnitelmaa sosiaalisen ilmastorahaston käytöstä ja EU-kaupunkisulmupoliitiikkaa. •

Kirjoittaja on Suomen Paikallisiikenneliiton toiminnanjohtaja. Liitto on joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistyö ja edunvalvontajärjestö.

Palveluja ELY-alueilla rahoitetaan vuotuisesti 32 miljoonaa euroa. Sillä saa nyt viidenneksen vähemmän palvelua kuin kymmenen vuotta sitten. Kun raideliikenteen ostot lasketaan mukaan, maajoukkoliikenteeseen käytetään yhteensä 85 miljoonaa.

Kaupunkiseuduilla hankitaan palveluja noin 800 miljoonalla eurolla vuotuisesti. Lipputuloilla rahoitetaan noin puolet ja toinen pääasiassa kuntien rahoituksella. Valtion rahoitus suurten ja keskisuurten joukkoliikennekaupunkien palvelujen kehitykseen on noin 18 miljoonaa eli 0,5 % hallinnonalan budjetista. Sillä katetaan tyypillisesti 3–11 %:ia nettokustannuksista. Tuella vaikutetaan suoraan palvelutasoon ja houkuttelevuuteen sekä motivoidaan kuntia rahoittamaan ja kehittämään



TEKSTI: Pasi Moisio KUVA: Shutterstock

Kilpailukyvyn kohentaminen uudistuneen EU:n keskiössä

EU on luonut nahkansa ja uusi viisivuotiskausi käynnistynyt. EU:n komissio pääsi aloittamaan työnsä uudella kokoonpanolla joulukuun alussa. Luvassa on panostuksia EU:n kilpailukykyyn ja turvallisuuteen. Samalla säädöstaakkaa on tarkoitus keventää. Liikennesektorille nämä keskeiset tavoitteet ovat lämpimästi tervetulleita.

URSULA VON DER LEYENIN johtaman uuden EU-komission ensimmäinen merkittävä aloite on kilpailukyky-kompassi, joka ohjaa alkaneen kauden työtä ja perustuu **MARIO DRAGHIN** raportissa esitettyihin kolmeen pilariin. Kompassin ensimmäisenä tavoitteena on kuroa umpeen innovaatiokuilu EU:n ja Yhdysvaltojen sekä Kiinan välillä lisäämällä TKI-investointeja ja poistamalla sisämarkkinoiden esteitä, jotta yritykset voivat parantaa kilpailukykyään ja luoda paremmat rahoitusmarkkinat.

Hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä yhdistetään vihreän siirtymän tavoitteet ja kilpailukyyn parantaminen julkaisemalla puhtaan teollisuuden ohjelma, turvaamalla energian saatavuus ja laskemalla sen hintaa luovuttaessa Venäjän kaasusta. Turvallisuutta vahvistetaan kehittämällä toimitusketjuja ja vähentämällä EU:n riippuvuutta kriittisten materiaalien osalta sekä kasvattamalla puolustusmenoja ja luomalla toimivat puolustusteollisuuden yhteismarkkinat.

Komissio tukee myös Euroopan säästö- ja sijoitusunionia helpottaakseen yritysten rahoitusta, virtaviivaistaa yritysten sääntelyä ja parantaa sisämarkkinoiden toimivuutta. Lisäksi komissio julkaisee **SAULI NIINISTÖN** raportin pohjalta Valkoisen kirjan Euroopan puolustuksen tulevaisuudesta ja jatkaa määrätietoisesti Ukrainan tukemista sekä demokratian puolustamista EU:ssa.

LIIKENTEEN TYÖOHJELMA MYÖTÄILEE KOMISSION KULMAKIVITAVOITTEITA

EU:n uusi, kreikkalainen liikennekomissaari **APOSTOLAS TZITZIKOSTAS** on niin ikään esitellyt painopisteensä Euroopan liikennepoliitiikan kehittämiseksi. Tzitzikostas haluaa kehittää kuljetusten sisämarkkinoita edelleen ja vahvistaa kuljetusalan toimijoiden kilpailukykyä. Hänen tavoitteenaan on saattaa TEN-T-liikennekäytävät valmiiksi Verkkojen Eurooppa -rahoitusinstrumentin (CEF) tuella, mikä vahvistaa Euroopan sisäistä yhteydenpitoa ja edistää talouskasvua.

Multimodaalisten matkaketjujen luominen ja yhteisen digitaalisen lippujärjestelmän kehittäminen ovat keskeisiä osia hänen strategiaansa. Näin matkustajat voivat saumattomasti yhdistellä eri liikennemuotoja yhden järjestelmän kautta. Digitalisaation edistäminen

älykkäiden liikennejärjestelmien ja älykkään liikkuvuuden ratkaisujen avulla onkin korkealla liikennekomissaarin agendalla.

Komissaari ehdottaa investointiohjelmia kuljetus- ja liikennealoille nopeuttamaan käyttövoimasiirtymää kohti kestävämpiä energialähteitä. Tämä sisältää lisäpanostuksia latausverkoston rakentamiseen sähköisille ajoneuvoille. Draghin raportin mukaisesti hän aikoo toteuttaa EU:n teollisuuden toimintasuunnitelman autoalalle, jonka myötä vahvistetaan Euroopan asemaa globaalissa autoteollisuudessa.

Tulevaisuuden innovaatioissa ja liikenteessä Tzitzikostas tavoittelee Euroopalle johtoasemaa. Hän suunnittelee strategiaa huipputeknologian hyödyntämiseen, kuten hyperloop-järjestelmiin, parantaakseen liikenteen tehokkuutta ja nopeutta. Lisäksi hän haluaa vahvistaa liikkuvuuden sosiaalista ulottuvuutta keskittymällä työpaikkoihin, työvoiman saatavuuteen, osaamiseen ja taitoihin sekä matkustajien oikeuksiin.

Yhteistyö puolustusasioista vastaavien komissaarien ja muiden EU-toimijoiden kanssa sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi on liikennepoliitiikan keskiössä. Tavoitteena on varmistaa, että jäsenvaltiot voivat siirtää sotilaskalustoa sujuvasti koko mantereen alueella. Tzitzikostas korostaa myös vahvojen kansainvälisten liikenneyhteyksien tärkeyttä ja liikenneturvallisuuden varmistamista, mukaan lukien kyberturvallisuus, pitääkseen Euroopan liikennejärjestelmät turvallisina ja luotettavina.

PUOLAN KAUSI EU:N NEUVOSTON PUHEENJOHTAJANA HYVÄSSÄ VAUHDISSA

Puolan tammikuusta kesäkuun loppuun ulottuvan EU-puheenjohtajuuskauden liikenteen painopisteet korostavat turvallisuutta ja liikkuvuuden kehittämistä. Puolan kauden motto "Security, Europe!"

kuvastaa kattavasti kauden ohjelmaa. Liikennealan resilienssin vahvistaminen on keskeinen tavoite, kuten myös lisääntyneet investointitarpeet liikennealalla. Tämä näyttäytyy erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden parantamisena EU:n sisällä.

Puola painottaa yhtenäisen EU:n liikenneinfrastruktuurin saattamista valmiiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T)

LIIKENNEALAN RESILIENSSIN VAHVISTAMINEN ON KESKEINEN TAVOITE.

pohjalta. Lisäksi liikennealan kilpailukyyn parantaminen on tärkeä painopiste, ja Euroopan unionin antamien uusien säädösten odotetaan tukevan ensisijaisesti liikennealan toimijoiden kilpailukykyä. Työmaantiekuljetuskaluston mittoja ja massoja koskevan ja Suomen kannalta elintärkeän EU-direktiivin uudistamiseksi jatkuu, ja liikennekelpoisuuspaketin (ajoneuvojen katsastus-, rekisteröinti- sekä tienvarsitarkastussäännöt) uudelleenarviointi käynnistyy välittömästi, mikäli EU:n komissio antaa teemaa koskevan aloitteensa kevään kuluessa.

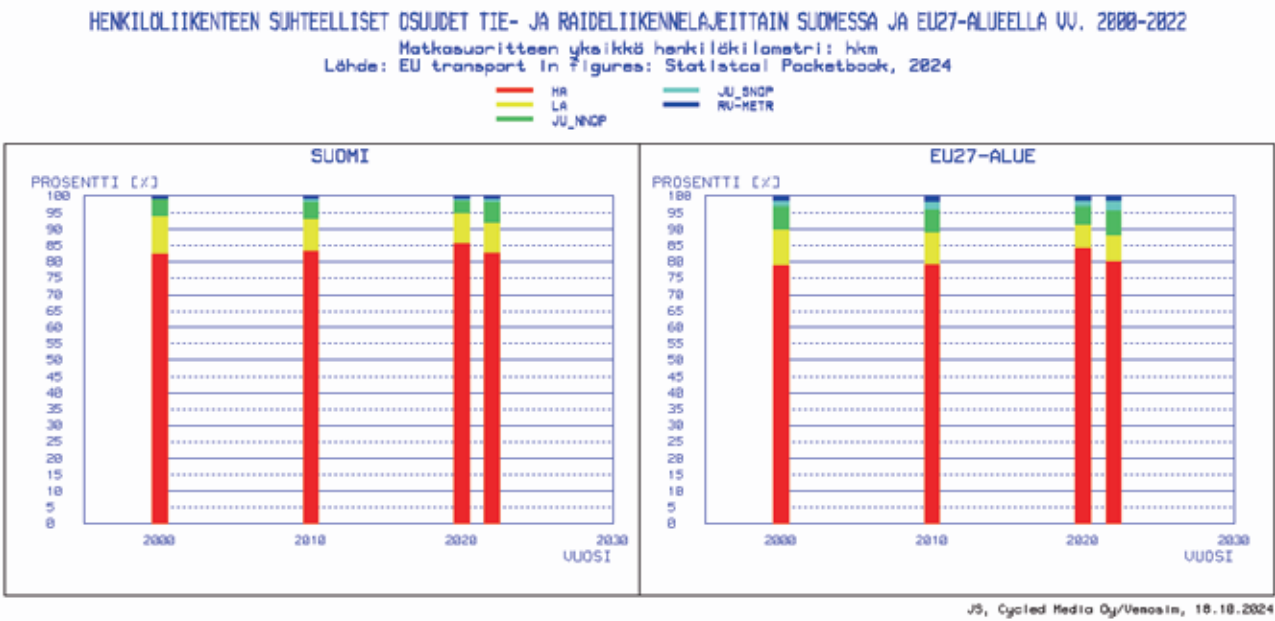
RAHOITUSKAUSI 2028–2035 VOI MULLISTAA EU:N LIIKENNERAHOITUKSEN

Komissio on käynnistänyt myös EU:n talousarvion täydellisen uudistamisen valmistelut. Brysselistä tihkuneissa alustavissa suunnitelmissa on vuoden 2027 jälkeiselle monivuotiselle rahoituskehiksellä (MFF-kaudelle) tarkoitus luoda yhtenäinen rahasto (Single Fund), joka yhdistäisi kaikki yhteisesti hallinnoidut EU-rahastot. Tämä tarkoittaisi mahdollisesti myös nykyvuotoisen Verkkojen Eurooppa -rahoitusinstrumentin (CEF) lakkauttamista ja sen sulauttamista tähän yhdistettyyn pottiin.

Uudistuksen myötä suuri osa liikenteen rahoituksesta siirrettäisiin jäsenvaltiokohtaisiin rahoitus suunnitelmiin. Näin EU:n suoraan hallinnoima liikenne rahoitus keskittyisi pelkästään suuriin rajat ylittäviin hankkeisiin. Jäsenvaltioiden rooli rahoituksen ohjauksessa kasvaisi, sillä varoja jaettaisiin sellaisten instrumenttien kautta, joissa jäsenmailla olisi merkittävä päätösvalta rahoituskohteiden valinnassa. Tässä lähestymistavassa piilee kuitenkin riski, että liikenne rahoitus saattaisi vähentyä kulloistakin kansallisten poliittisten prioriteettien vaikutuksesta. •

Kirjoittaja Pasi Moisio johtaa FinMobilityn toimintoja Brysselissä. FinMobility on Tieyhdistyksen sekä sekä seitsemän muun keskeisen, Suomen tieliikennealoja edustavan järjestön yhteinen EU-edunvalvoja.

SUURI OSA LIIKENTEEN RAHOITUKSESTA SIIRRETTÄISIIN JÄSENVALTIOKOHTAISIIIN RAHOITUS-SUUNNITELMIIN.



Kuva 1. Maiden sisäisen henkilöliikenteen jakauma tie- ja raideliikenteen kesken Suomessa ja EU27-alueella 2000–2022.

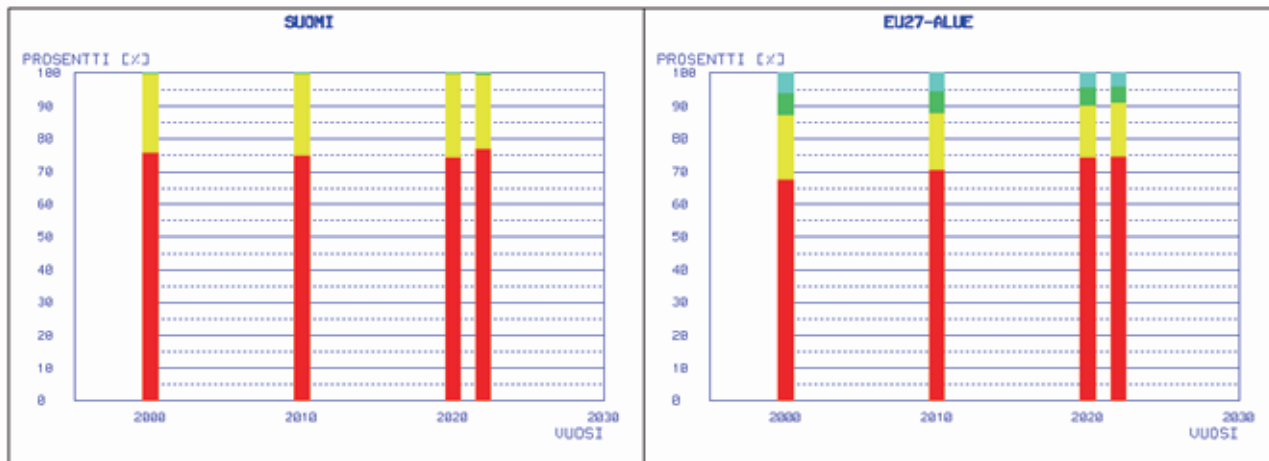
TEKSTI JA KUVAT: Jussi ja Pasi Sauna-aho/Cycled Median Oy/Vemosim

Tieliikenteen valta-asema näyttää pysyvältä sekä Suomessa että EU27-alueella

Tieliikenteellä on vakiintunut valta-asema sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, ei vain Suomessa vaan myös koko EU27-alueella. Lisäksi yksittäisistä liikennelajeista henkilöautoilla on valta-asema henkilöliikenteessä ja kuorma-autoilla tavaraliikenteessä. Tässä artikkelissa pohditaan syitä tieliikenteen valta-asemalle.

TIE-, RAUTATIE-, SISÄVESI- JA PUTKIKULJETUSTEN SUHTEELLISET OSUUDET SUOMESSA JA EU27-ALUEELLA VU. 2000 – 2022

Kuljetussuorituksen yksikkö: ton
Lähde: EU transport in figures: Statistical Pocketbook, 2024



JS, Cycled Media Oy/Vesiosim, 18.10.2024

Kuva 2. Maiden sisäisten tavarankuljetuslajien eli tie-, rautatie-, sisävesi- ja putkikuljetusten osuudet Suomessa ja EU27-alueella 2000–2022.

Tieliikenteellä on merkittävät ja ylivoimaiset vahvuudet sekä henkilöliikenteessä että tavarankuljetuksissa muihin liikennemuotoihin verrattuna, muutamia alueellisia poikkeuksia lukuun ottamatta.

Tieliikenteellä oli aikaisemmin, ja vielä pitkään myös merkittäviä haittoja ja heikkouksia. Liikenneonnettomuudet ovat kansantauti, josta ollaan tervehtymässä jo muutamissa maissa, kuten Pohjoismaissa ja Hollannissa. Lisääntyvät ruuhkat henkilöautoliikenteessä aiheuttavat kuitenkin viiveitä ja kustannuksia suurten kaupunkien pääkaduilla sekä sisääntulo- ja ulosmenoväylillä ja synnyttämällä päästöillä heikentävät ilmanlaatua ja väestön terveyttä.

Henkilöliikenteen tiedot eri liikennelajien suhteellisina osuuksina ilmenevät kuvasta 1 ja tavarankuljetustiedot kuvasta 2. Tiedot ovat peräisin EU-komission tietojärjestelmästä.

SUOMEN SISÄINEN HENKILÖ- JA TAVARALIIKENNE MUODOSTUU TIE- JA RAUTATIELIIKENTEESTÄ

Tieliikenteeseen sisältyvät henkilöauto- ja linja-autoliikenne sekä raideliikenteeseen normaali- ja suurnopeusjunat erikseen ja raitiovaunu- ja metrolinjat. Henkilöautoliikenteen osuus on Suomessa yli 80 % koko ajanjaksolla.

EU27-alueella henkilöautoilun osuus oli Suomea pienempi vuonna 2000, mutta se on kasvanut vähitellen vuoteen 2022 mennessä kohti Suomen vastaavaa osuutta.

Suomessa maan sisäiset tavarankuljetukset muodostuvat tarkastelujaksolla tie- ja rautatiekuljetuksista, sillä sisävesikuljetusten osuus on niin pieni, ettei se erotu kuvasta. Putkikuljetuksia ei Suomessa olekaan ko. ajanjaksolla. Tiekuljetusten osuus on Suomessa ollut noin 75 % ajanjaksolla 2000–2020, ja noussut runsaaseen 77 %:iin vuonna 2022. Rautatiekuljetukset muodostavat loppuosan vähentyen 25 %:sta 23 %:iin.

EU27-alueella sisämaan tavarankuljetuksissa näkyvät tie- ja rautatiekuljetusten lisäksi myös sisävesi- ja putkikuljetukset. EU27-alueella tiekuljetukset ovat myös vahvistaneet asemaansa. Niiden osuus oli 2000 68 % eli 7 % pienempi kuin Suomessa. Tämän jälkeen EU27-alueella tiekuljetusten osuus on noussut vuodesta 2000 tasaisesti noin 76 %:iin vuoteen 2022 mennessä eli samaan tasoon kuin Suomessa.

Tarkastelujaksolla 2000–2022 EU27-alueella rautatiekuljetusten osuus on vähentynyt 20 %. Sisävesi- ja putkikuljetusten osuudet ovat vähentyneet yhteensä 12 %.

MIKÄ SELITTÄÄ TEIDEN VALTA-ASEMAA?

Tärkein tekijä lienee tieverkkojen, mukaan lukien katuverkkojen, ylivoimaiset laajuudet muiden liikennemuotojen verkkoihin verrattuna. Tieverkkoja on kehitetty Suomessa, kuten muissakin maissa rajalta rajalle kattavaksi ja samalla korkeatasoisista pääteistä aina alempitaisoihin yksityisteihin ml. metsätiet. Tie- ja katuverkosten avulla varmistetaan väestön sujuva kulku sekä lyhyillä että pitkillä matkoilla eri asutus- ja toimipaikkojen välillä sekä kulku myös luontoon.

Tie- ja katuverkkoja käyttäen mahdollistetaan tavarankuljetukset paitsi lyhyillä matkoilla, myös pitkillä matkoilla sekä kulku kaikkialle raaka-aineiden (raakapuun, maarakennusaineiden, malmit, ym.) lähteille ja raaka-aineiden, puolivalmisteen ja valmiiden tuotteiden kuljetukset teolliseen ja loppukäyttöön.

Toinen syy tieliikenteen valta-asemaan ja erityisesti sen vahvistumiseen muihin liikennemuotoihin verrattuna on yhteiskunnan toimintojen jatkuva moninaistuminen paikan ja ajan suhteen. Toimintojen sijaintipaikkojen määrä ja tapahtumakerrat lisääntyvät ja siksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä lähtö- ja määräpaikkojen lukumäärät ovat kasvaneet.

RUUHKAT LISÄÄVÄT KULKUAIKOJA, PÄÄSTÖJÄ JA KUSTANNUKSIA.



KUVA: Shutterstock

Sama koskee toimintojen ajoitusta, sillä nykyään monet toiminnot ovat paitsi ympärivuotisia myös jokapäiväisiä ja eräiltä osin jopa ympärivuorokautisia.

Toimintojen sijaintipaikkojen ja ajoitusmoninaisuuden kasvu muuttaa sekä matkustaja- että tavaravirtoja yhä ohuemmiksi. Ohuisiin matkustajavirtoihin riittää ja soveltuu henkilöauto lähes joka lähtöön. Matkustajia ei kohta riitä suurikapasiteettisiin juniin eikä linja-autoihin lukuun ottamatta lähiliikennettä pääkaupunkiseudulla sekä rautateiden kaukoliikennettä matkustamisessa ja tavarankuljetuksissa.

Kolmas tekijä on väestön tulotason nousu ja teollisuuden kehityksen tarjoaman massatuotannon ja automaation sekä muun kehityksen seuraukset. Edellinen on lisännyt väestön ostokykyä ja jälkimmäinen laskenut autojen hintoja. Väestö voi ostaa enenevässä määrin huokeita henkilöautoja. Siksi henkilöautojen määrä on Suomessakin jo lähes 500 kpl 1 000 asukasta kohden.

Neljäs tekijä tieliikenteen osuuden vahvistumiselle ovat teknologian ja automaation tarjoamat ratkaisut autolla ajamiselle ja tavarankäsittelylle. Teknologian avulla autolla ajaminen on tullut entistä helpommaksi ja turvallisemmaksi. Tämän seurauksena myös yhä suurempi osa iäkkäämmästä ja toiminnoiltaan heikentyneestä väestöstä uskaltaa siirtyä henkilöauton ohjauspyörään ja pysyä siinä pitkään ja näin lisätä henkilöautoliikennettä.

Tavarankuorma- ja purkusalusteisto-

jen kehittyminen entistä tehokkaimmiksi sekä helpommaksi ja turvallisemmaksi kuljettajille vahvistavat paketti- ja kuorma-autoilun asemaa tavarankuljetuksissa.

KEHITYSSUUNNILLA ON KÄÄNTÖPUOLENSA

Tieliikenteen ja henkilöautoilun suuria haittoja ovat olleet nykyhetken asti ja vielä pitkään liikenneonnettomuudet sekä kasvava ruuhkautuminen ja päästöt. Ruuhkat lisäävät kuluaikoja, päästöjä ja kustannuksia suurten kaupunkien alueilla.

Edellä todettu teknologian kehitys ja viranomaisten sääntely tuovat ajan mukana muutosta ja parannusta monin tavoin.

Liikenteen fossiilisten polttoaineiden käytön rajoitukset ja päästöttömiin energialajeihin siirtyminen vähentävät liikenteen päästöjä aluksi henkilöautoilussa ja myöhemmin linja-auto- ja kuorma-autoliikenteessä. Myös päästöt vähenevät, mutta laaja-alaiset myönteiset vaikutukset ilmenevät vasta ajan mittaan ajoneuvokaluston uusiutuessa sekä liikenteen ohjausta edistävien järjestelmien kehittyessä.

VALTION TUKI TIEVERKOLLE EI VASTAA SEN VALTA-ASEMAA

Suomessa tie- ja katuverkon kokonaispituus yksityistiet ja metsätiet mukaan luettuna – on runsas 450 000 km. Vastaavasti Suomen valtion rataverkon pituus vuonna 2023 oli

5 915 km, josta liikennöitävissä olevaa rataa on 5 614 km eli 1,25 % tieliikenneverkoston kokonaispituudesta.

Vaikka henkilöautoilun kustannukset käyttäjilleen ovat maassamme korkeat kovan verotuksen vuoksi, väestö käyttää ja on pakotettukin olosuhteiden ja toimintojensa vuoksi käyttämään henkilöautoja liikkumisensa valtuutuksena. Sama koskee tavarankuljetuksia, sillä tieverkkoja pitkin saadaan raaka-aineet jalostettavaksi sekä puolivalmisteet ja valmiit tuotteet käyttöön kaikkialla ympäri maata.

Asemaansa nähden tieverkkoomme kuitenkin satsataan vähän verrattuna rautatieliikenteeseen. Suomessa henkilöautoilu on valtiolle myös rahasampo, koska valtio kerää tieliikenteeltä ja siten henkilöautoilijoilta suuren ylimääräisen tienpitokustannusten lisäksi. Rautatieliikenteen tapauksessa VR maksaa radanpitokustannuksista vain noin 10 %. Valtio rahoittaa radanpidon ja siitä syntyvät radanpitokustannukset keräämällä veroja väestöltä ja yrityksiltä.

Tärkeä tekijä, joka jää monelta huomaamatta, on myös liikennöintikaluston oman massan eli ”raudan massan” suhde matkustajamäärien massa. Rautatieliikenteessä tämä suhde on erittäin suuri verrattuna linja-autojen ja henkilöautojen vastaaviin arvoihin. Lisäraudan kuljettaminen vaatii enemmän energiaa ja siten myös lisää kustannuksia. Lisäksi junakaluston määrät ovat pieniä. Niitä ei tehdä huokeana massatuotantona, kuten massatuotantoa käyttäviä henkilöautoja. •

Mankala–Tillola-tienparannushanke valtatie 12:lla

Valtatie 12:n itäpäässä on jo pitkään odotettu parannustoimia Lahti–Kouvola-yhteysvälin puutteisiin. Nyt näköpiirissä onkin, että hanke kiireellisimpien ongelmien korjaamiseksi saataisiin käynnistymään.



aiheuttaa puutteita sekä liikenteen sujuvuudelle että turvallisuudelle. Esimerkiksi liikenneturvallisuus on etenkin 25 km pitkällä Uusikylästä Tillolaan johtavalla tiejaksolla pysynyt nopeusrajoitusten alentamisestakin huolimatta huonona.

Keväällä 2021 valmistui Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen ELY-keskusten tiesuunnitelma, joka koskee Uusikylä–Tillola-tieosuuden parantamista. Suunnitelma sai hyväksynnän ja lainvoiman vuonna 2024.

Liikenteen kulku Kausalan taajamarakenteen läpi aiheuttaa myös asutukselle melu- ja viihdytysvaikutuksia sekä vaikeuttaa paikallista liikkumista. Lisäksi jalankulku ja pyöräily on Mankalan ja Tillolan alueiden kapeilla pientareilla turvatonta.

TAVOITTEENA PARANNUKSIA SUJUVUUTEEN JA TURVALLISUUTEEN

Hallitus esitti syksyllä 2024, että Mankala–Tillola-tienparannushankkeen toteuttamiselle kirjataan 92,0 miljoonan euron valtuus ja vuodelle 2025 miljoonan euron määräraha, joka mahdollistaisi hankkeen valmistelun aloittamisen.

Suunnitelman mukaan tieosuus uudistetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Sitikkalan ja Kausalan kohdilla valtatie rakennetaan uudelle linjaukselle, Kausalaan ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät ja Jokuen kohdalle jää porrastettu tasoliittymä.

Hankkeen myötä tiejaksolle muodostuu jatkuva rinnakaistie, jonka avulla yksityisteille järjestetään toimivat liittymät. Samalla parannetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä sekä tehdään taajama-alueen meluntorjuntaa.

Kaiken kaikkiaan Mankala–Tillola-hankkeella pyritään edistämään pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Toimenpiteiden odotetaan parantavan myös elinkeinoelämän kustannustehokkuutta sekä vähentävän vakavia onnettomuuksia ja niiden seurauksia.

Liikenteen haitat, kuten turvattomuus, melu ja estevaikutus vähenevät erityisesti Kausalassa. Lisäksi pohjaveden pilaantumisen riski pienenee oleellisesti, kun suojauksia rakennetaan noin 4,0 km matkalle ja valtatie siirtyy pois pohjavesialueelta.

Valtatie 12 on Suomen tieverkossa sekä henkilö- että ammattiliikenteen kannalta tärkeä poikittaisyhteys, joka ulottuu Raumalta Huittisten, Tampereen ja Lahden kautta Kouvolaan saakka. Tien merkitys on kasvamassa myös kansainvälisestä näkökulmasta, sillä siitä on todennäköisesti tulossa osa Suomen puolelle jatkettavaa Eurooppa 16 -tietä, joka ulottuu jo Pohjois-Irlannista Skotlannin ja Norjan kautta Ruotsiin.

Valtatie 12:n tieosuus Lahti–Kouvola toimii merkittävänä väylänä alueen runsaalle teollisuudelle sekä kaupunkiseutujen tiematkaliikenteelle. Se on myös osa Euroopan laajuisia TEN-T-kokonaisuuden kattavaa liikenneverkkoa ja pääyhteys TEN-T-ydinverkkoon kuuluvalla Kouvolan RR-terminaalille.

Lahti–Kouvola-yhteysväli on kuitenkin nykyisellään laatutasoltaan vaihteleva, mikä

MANKALA–TILLOLAN-TIEOSUUDEN ONGELMAT JA PUUTTEET

Mainitun tieosuuden suurimmat ongelmat ovat sen itäisimmällä Mankala–Tillola-tiejaksolla. Sen vaatimat parannustoimet onkin tarkoitus toteuttaa mainitun tiesuunnitelmakokonaisuuden kiireellisimpänä osahankkeena.

Valtatie on tältä osuudelta poikkeuksellisen kapea ja sen linjaus on huono etenkin Sitikkalan jyrkkien kaarteiden ja Jokuen kohdilla. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset, joten raskas liikenne aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista ja alentaa ajonopeuksia.

Päätien liikennettä hidastavat lisäksi etenkin Kausalan vilkas kiertoliittymä ja muut useat tasoliittymät, joissa nopeusvaihtelu lisäävät onnettomuusriskejä.

Häiriöherkän ja onnettomuusalttiin tien alhainen laatutaso vaikeuttaa elinkeinoelämän kuljetuksia ja lisää liikenteen kustannuksia.

ESITTELEMME PITKÄN URANTIESTÖMME HYVÄKSITEHNEITÄ TEIDEN TEKIJÖITÄ.



KUVA: Kelikeskus

TEKSTI: Harde Kovasiipi

Jo viidettä vuosikymmentä ajokelien aitiopaikalla

Suomen tieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta edistää sään ja ajokelien ennakoiva seuranta, joka ohjaa etenkin teiden talvihoitoa. Todella pitkän linjan ammattilainen ajokelien alalla on Destian Kelikeskuksen päällikkö Seppo Kaarto.

SEPPO KAARTO

- Kelikeskuspäällikkö, Destia.
- Syntynyt Salossa v. 1962.
- Työskennellyt Kelikeskuksessa vuodesta 1991.
- Päivystystöitä ajokelien ja teiden tarkastuksen parissa jo 1980-luvun alkuvuosista alkaen.

Kelikeskuspäällikkö **SEPPO KAARTO** tuntee yli 45 vuoden kokemuksella pohjoisen ilmaston ja eri sääilmiöiden vaikutukset tiellä liikkumiseen. Hän tarkasti päivystyskierroksilla ajokelejä ja teiden kuntoa jo 1980-luvulla ja oli alusta alkaen mukana luomassa sekä kehittämässä koko kelikeskustoimintaa.

Kaarto syntyi vuonna 1962 Salossa, jossa asuu edelleen. Tie nykyiselle ammattialalle avautui jo varsin nuorena, vaikka alun perin opintojen piti suuntautua muihin töihin.

– Opiskelin ensin jonkin aikaa LVI-tekniikkaa, mutta se ei ihan loppuun asti sitten kuitenkaan kiinnostanut. Pohdin alanvaihtoa ja meinasin lähteä lukemaan jotakin muuta, mutta päädyin sitten isän mukana työelämään.

Kaarron isä toimi rakennusalan ammattilaisena erilaisten silta- ja tiehankkeiden parissa. Niinpä myös nuorukaisen oma työura alkoi siltatyömaalla laudoitushommissa ja jatkui eri rakennusprojekteissa Turun seudulla.

– Sitten tuli eteen varusmiespalvelus, jossa vierähtikin vajaa vuosi. Sinä aikana isän työmaat olivat vaihtuneet Salossa tehtäviin hankkeisiin. Vapauduttuani armeijasta meninkin sitten jo heti saman päivän iltana työmaalle, naurahtaa Kaarto.

SÄÄN, AJOKELIEN JA TIENPINNAN TUTKAILUA AUTON RATISSA

Seuraavaksi Kaarto tulikin jo ottaneeksi tulevan työuransa kannalta ratkaisevan askeleen. Mielenkiinto alkoi suuntautua teiden rakennushankkeista niiden kunnon seurantaan.

– Salon tiemestaripiirissä oli tarvetta työvoimalle. Päädyin sinne tekemään talvikunnossapitoon liittyvää päivystystä, jossa sain ennen pitkää tutustua myös tienvarsitekniikkaan. Muutaman vuoden kuluttua alettiin sitten kehittää uudenlaisia päivystyskeskuksia. Minulla oli jo päivystyskokemusta sekä tuntumaa alan tekniikkaan, ja se kaikki tuntui kiinnostavalta.

Tuossa vaiheessa 1980-luvulla ajokelejä ei tutkailtu näyttöpäätteiden äärellä vaan työ oli konkreettista ajoa ja teiden tarkastusta omin silmin. Päivystysvuoroja tehtiin useammalla suurellakin alueella tavallisesti iltaisin ja viikonloppuisin. Teknisenä apuna ajokelien seurannassa olivat lähinnä vain yleiset sääennusteet ja radion säätiedotteet. Lisäksi käytössä olivat tiepiirin puhelinnauhotteina hankkimat tiesääennusteet, jotka päivittyivät pari kolme kertaa päivässä.

– Muuten tehtiin suoraa visuaalista havainnointia paikan päällä. Päivystyksen keskuspaikkana oli Salo, josta alueet jatkuivat laajalti aina Uudenmaan läänin rajalle Sammattiin sekä toisaalta Paimioon, Somerolle ja Perniöön saakka. Ajoa saattoi kertyä vuorokaudessa tuhatkin kilometriä. Siinä oppi väkisin paljon huonon kelin ajamista.

KELIKESKUSTOIMINTA KEHITTYI KOKEILUSTA VALTAKUNNALLISEKSI

1980-luvun puolivälistä alkaen Suomen tieverkostolle alettiin asentaa tiesääasemia, joita olikin 1990-luvun alkaessa maassa jo 133 kap-

paletta. Asemia oli Lounais-Suomessakin sen verran, että vuonna 1991 sinne perustettiin ensimmäinen kokeiluluontoinen kelikeskus. Sen päivystysalue kattoi yhteensä seitsemän tiemestaripiiriä.

Kaarto työskenteli kelikeskuksessa heti sen ensimmäisestä päivystysvuorosta alkaen ja kertoo, että kokeiluhanke onnistui kaiken kaikkiaan erinomaisesti.

– Siitä saatiin niin hyviä kokemuksia, että talvikaudella 1992–93 koko Varsinais-Suomi ja Satakunta liitettiin mukaan keskitettyyn päivystykseen. Samaan aikaan perustettiin maan toinen kelikeskus Uudenmaan tiepiiriin. Ja seuraavina vuosina uusia keskuksia syntyi ympäri maata, kunnes jokaisessa yhdeksässä tiepiirissä oli omansa.

Kehittyessään kelikeskustoiminta toi mukanaan kustannussäästöjä ja tehokkaampaa tiedonvaihtoa sekä varmisti yhdenmukaisen laadun eri tiemestaripiirien kunnossapidossa.

– Heti toiminnan alettua ja laajetessa tuli tarpeita kehittää edelleen ohjelmia, havainto- ja kelikameratekniikkaa sekä muita käytännön tukijärjestelmiä. Esimerkiksi asioiden ylöskirjauksessa tiemestaripiiriin manuaalinen päiväkirja vaihtui sähköiseen ratkaisuun. Muistan vielä päivystyskeskuksen ensimmäisen tietokoneenkin. Se oli Olivetti 286 tai 386, pohtii Kaarto.

Vuosituhanneen vaihteeseen saakka kelikeskuksissa hoidettiin myös liikenteen tiedotustoimintoja, jotka siirtyivät sitten liikennekeskuksille. Tehtävien vähentyessä ja toiminnan tehostuessa alettiin siirtyä alueellisista keskuksista valtakunnallisesti keskitettyyn malliin. Nykyisin Destian Kelikeskus palvelee kiinteässä yhteistyössä Ilmatieteen laitoksen kanssa koko maan liikennettä ja tienkäyttäjiä.

”NÄISSÄ HOMMISSA JOKAINEN TYÖPÄIVÄ ON ERILAINEN”

Seppo Kaarto on toiminut nyt kelikeskuspäällikkönä reilusti yli vuosikymmenen, mutta yhteensä hän ehtinyt ahkeroida sään ja ajokelien parissa jo yli 45 vuotta. Intoa ja motivaatiota työhön ovat ylläpitäneet alan teknologian jatkuva kehitys sekä luontainen kiinnostus sääilmiöihin.

– Tekniikka kehittyi ja uudistuu koko ajan. Aina on joitakin uusia innovatiivisia juttuja meneillään ja tulossa. Joskus aikanaan rajana olivat tietotekniikan vähäisempi teho sekä tietoliikenteen rajoitukset, mutta kaiken taustalla oleva infra kehittyi jatkuvasti, ja nyt

avuksi on tullut vielä koneälykin ja sen mahdollisuudet. Tämä kaikki pitää mielen vireänä ja työn mielenkiintoisena.

– Lisäksi minua ovat aina kiehtoneet sää ja sen mielenkiintoiset ilmiöt, jotka vaikuttavat suoraan ajokeleihin ja niiden hallintaan. Vaikka ilmastomuutos on sinänsä tietysti huono juttu, on sekin tuonut työhön oman lisänsä eli asioita ja haasteita, joita pitää huomioida. Talvet ovat jatkuvasti erilaisia, ja erilaisten talvi-ilmiöiden havainnoinnin kehittämiseen tulee uusia lähtökohtia.

Kaarto on nähnyt työuransa aikana myös Suomen tieliikenteessä tapahtuneet suuret muutokset, jotka ulottuvat liikennemäärästä ja teillä liikkuvasta kalustosta aina tien pintaa kiittäviin rengastyyppeihin asti. Samalla myös tienkäyttäjien vaatimukset ja odotukset ovat muuttuneet. Siitä tuleekin mieleen kysyä, saavatko kelivalvonnan ammattilaiset työstään enemmän ruusuja vai risuja.

– Kautta aikojen on tullut kyllä kiitosta ja onnistumisia, ja sekin osaltaan kannattelee oman työn tekemistä. Toki teiden kunnossapitoon liittyvää kritiikkiäkin riittää aina mediassa ja muuallakin, mutta se perustuu usein myös tiedonpuutteeseen ja epärealistisiin odotuksiin.

VAPAA-AIKAA MAUSTAVAT KOKKAILU JA MATKAILU

Kaarrolla on elämää toki Kelikeskuksen ulkopuolellakin. Vapaa-aikaan kuuluvat perheen lisäksi harrastuksina muun muassa liikkuminen, kuntoilu ja avantoimint. Lisäksi erityisenä kiinnostuksen kohteena ovat erilaiset eksoottiset maku- ja matkailuelämykset.

– Kasvattelen hiukan erilaisia chilejä ja valmistan mielelläni chiliherkkuja sekä aasialaisia ja itämaisia ruokia. Kotimainen ruokakulttuuri on jopa vähän unohtunut. Tykkään myös matkustelusta, joka on välillä vähän karannut käsistäkin. Aasiassa on tullut käytyä korona-aikaa lukuun ottamatta melkein joka vuosi ja Välimeren suunnalla joskus muutamankin kerran vuodessa.

Vaikka vapaa-ajalla riittää elämänsisältöä, aikoo Kaarto tehdä töitäkin vielä niin pitkään kuin niitä riittää ja se hyvältä tuntuu. Ja mikäpä on tehdessä, kun mies kokee vahvasti olevansa juuri oikealla alalla.

– En ole päivääkään katunut sitä, että näihin hommiin päädyin. Pääinvastoin. Mikä lienee minut näihin johdattanutkin, on johdattanut oikein. Olen oikein tyytyväinen. •

**KAARRONTYÖURAN
AIKANA SEKÄ
TEKNIikka JA LIIKENNE
ETTÄ ILMASTO OVAT
MUUTTUNEET.**



TEKSTI: SKOL ry

Vuoden nuori konsultti -kilpailu nostaa esiin suunnittelu- ja konsultointialan lahjakkaita nuoria

Suunnittelu- ja konsultointialalla toimii paljon lahjakkaita ja osaavia nuoria. SKOLin Vuoden nuori konsultti -kilpailun tavoitteena on tuoda esiin alaa opiskelevien nuorten osaamista, alan monimuotoisuutta sekä antaa tunnustusta innovatiivisille ja lahjakkaille nuorille osaajille. Kilpailu tuo alalle kaivattua näkyvyyttä ja toivottavasti myös kannustaa uusia osaajia hakeutumaan alalle, jolla osaajapula on merkittävä haaste.

SKOL ry on suunnittelu- ja konsultointialan yritysten toimialajärjestö. SKOL edistää hyvää suomalaista suunnittelua ja konsultointia, joka ratkaisee yhteiskunnan ja elinkeinoelämän merkittäviä tulevaisuuden haasteita.

SKOLin jäsenyritykset saavat vuosittain nimetä kilpailun nuoria lahjakkaita työntekijöitään. Osallistujia arvioidaan kolmen kriteerin mukaisesti:

- Menestyminen opinnoissa ja työtehtävissä toimialalla sekä työn ja opintojen yhteensovittaminen
- Osaamisen kehittäminen, innostus oppia uutta ja ennakkoluuloton asenne
- Kiinnostus alaa kohtaan, harrastuneisuus sekä alan myönteisen imagon ja vetovoiman edistäminen

Kriteerien pohjalta alan ammattilaisista koostuva raati valitsee kymmenen parasta hakijaa jatkoon. Ensimmäisen karsintakierroksen jälkeen finalistit pääsevät osallistumaan SKOLin tarjoamaan esiintymisvalmennukseen, jonka jälkeen heistä kuvataan esittelyvideot kilpailun nettiäänestystä varten. Esittelyvideoissa nuoret kertovat, mikä heitä alalla inspiroi, miten he haluavat kehittää sekä omaa osaamistaan että toimialaa tulevaisuudessa, ja minkälaiset haasteet heitä motivoivat. Kilpailu tarjoaa finalisteille ainutlaatuisen mahdollisuuden tuoda esiin osaamistaan, saada näkyvyyttä ja kehittää esiintymistaitojaan.

KILPAILU LUO NÄKYVYYTTÄ ALALLE

Finalistijoukosta valitaan voittaja sekä kaksi kunniamaininnan saanutta nettiäänestyksen perusteella. Konsulttien videoita markkinoidaan SKOLin verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Kilpailijat ja

yritykset ovat ottaneet aktiivisen roolin finalistien markkinoinnissa lisäten kilpailun ja alan näkyvyyttä. Kilpailun suosio on kasvussa, sillä vuonna 2024 yleisöäänä saatiin enätysmäärä.

Vuonna 2024 kilpailussa nähtiin kansainvälistä menestystä, kun uruguaylainen **FLORENCIA BIGATTI** voitti kilpailun. Bigatti palkittiin 4 000 euron arvoisella tunnustuspalkinnolla. Kilpailussa kunniamaininnan saaneet rakennuttaja-

konsultti **MARKUS TÖLLI** sekä korjausrakentamisen kuntotutkija ja suunnittelija **PIHLA KETTULA** palkittiin 2 000 euron arvoisilla tunnustuspalkinnoilla.

KESTÄVÄ KEHITYS MOTIVOI ALAN NUORIA

Vuoden 2024 nuoreksi konsultiksi nimetty Bigatti on suorittanut kestävä kaupunkiliikenteen opintojaan Espanjassa sekä Suomessa Aalto-yliopistossa. VSP:llä Bigatti teki diplomityönsä Itärata-hankkeen parissa. Diplomityössään hän tutki suurnopeusjunaradan infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa Suomessa.

Bigatti uskoo julkisella liikenteellä olevan keskeinen rooli tasa-arvon edistämisessä.

– Minua inspiroi työssäni julkisen liikenteen rooli yhteiskunnan ja talouden kehityksessä. Se antaa ihmisille mahdollisuuksia, kertoo Florencia Bigatti esittelyvideossaan.

Nuorien konsulttien esittelyvideoissa viime vuosina keskeisiksi teemoiksi ovat nousseet ympäristön ja ihmisten hyvinvoinnin edistäminen. Kilpailijoita motivoivat monipuoliset tehtävät, itsensä kehittäminen sekä uusien ratkaisujen tuottaminen. Nuoret osaajat ovatkin avainasemassa tulevaisuuden haasteita ratkaistaessa. •



Tampereen Messukeskuksessa Yhdyskuntatekniikan näyttelyn yhteydessä tapahtuu

**14.5.2025 TIKO Tieisännöitsijöiden
kevään neuvottelupäivä**

Tervetuloa kaikki TIKO
Tieisännöitsijät mukaan
verkostoitumaan ja vaihtamaan
ajatuksia työn ajankohtaisista
asioista.

**15.5.2025 Vähäliikenteinen tieverkko
& elinkeinoelämä -miniseminaari**

Mihin Suomen vähäliikenteistä
tieverkkoa tarvitaan ja
kuka teitä käyttää?
Missä kunnossa vähäliikenteinen
tieverkko on?

Ilmoittaudu

**Tieyhdistyksen toukokuun
tapahtumiin**

★★★★★

<https://www.tieyhdistys.fi/tapahtumat/>

**Yhdyskunta-
tekniikka 2025**
Tampere 14.–15.5.

Näyttely ja seminaareja



TEKSTI JA KUVA: *Akseli Kotila*

Syksyn Yksityistieillat keräsivät 450 osallistujaa eri puolilla Suomea

Tieyhdistys järjesti syksyllä 2024 osana Tie kuntien neuvonta- ja opastushanketta I I Yksityistieiltä eri puolilla Suomea.



Yksityistieasiantuntija **Teuvo Taura** avaamassa Espoon Yksityistieiltä.

Yksityistieilloja pidettiin Pirkanmaalla, Varsinais-Suomessa, Kanta-Hämeessä ja Uudellamaalla. Kuntakohtaiset infotilaisuudet oli suunnattu tie kuntien vastuhenkilöille ja osakkaille. Kaiken kaikkiaan tilaisuuksiin osallistui 450 henkeä.

Vaikka tieisännöitsijäpalveluita käytetään vuosi vuodelta yhä enemmän, silti monessa tiekunnassa asioita hoidetaan osakkaiden kesken ilman varsinaista koulutusta. Siksi tämänkaltaisille infotilaisuuksille on myös tarvetta. Yksityistieillojen aikana tuotiin esille vaatimuksia, jotka liittyvät tiekunnan vuosittaiseen toimintaan. Yksityistielaki edellyttää muun muassa vuosikokouksen pitämistä sekä tiemaksujen määräämistä ja perintää. Sen lisäksi illan aikana käsiteltiin yksikointia ja painolukuja, jotka herättivät monesti kysymyksiä ja keskustelua.

Jokaisella paikkakunnalla oman puheenvuoronsa piti Tieyhdistyksen kouluttama

TIKO-tieisännöitsijä. Tieisännöitsijän puheenvuoro avasi yleisölle tieisännöitsijän tehtäväkuvaa ja toisaalta perusteli palvelun tarpeellisuutta tiekunnille, sillä monissa tiekunnissa voi olla tarve ulkopuoliselle asiantuntijalle, jos esimerkiksi vastuuhenkilölle ei löydy jatkajaa.

YLEISÖKYSYMYSTEN MÄÄRÄ KERTOO TILAISUUKSIENTÄRKEYDESTÄ

Yksityistieillat toteutettiin yhdessä kuntien kanssa, mikä tarkoitti sitä, että paikalla oli yksityistieasioista vastaava kunnan työntekijä. Puheenvuoron aiheena oli yleensä kunnan avustukset yksityistieille. Niissä kerrottiin

muun muassa avustuksien määrästä ja niiden hakemisesta.

Myös kunnissa oltiin tyytyväisiä tilaisuuksien pitämiseen, sillä ne tarjosivat paikallisille mahdollisuuden kysyä ja keskustella yksityistieasioista kunnan edustajien kanssa.

Ohjelman loppupuolella yleisö sai esittää kysymyksiä Tieyhdistyksen yksityistieasiantuntijalle ja kysymyksiä tulikin monesti niin paljon, että joskus tilaisuus venyi ylijälle. Tärkeintä on kuitenkin, että kysymykset auttoivat tiekuntia erilaisten pulmatilanteiden ratkomisessa ja moni sai jakaa omakohtaisia kokemuksiaan vastaavista tilanteista.

Maksuttomia Yksityistieilloja järjestetään jälleen vuoden 2025 aikana. Tulevista tilaisuuksista ilmoitetaan Tieyhdistyksen verkkosivuilla ja uutiskirjeissä. Kannattaa siis pysyä kuulolla.

ALUEELLISTEN YKSITYISTIEPÄIVIEN 30-VUOTISJUHLAKIERTUE

Lisää ajankohtaista yksityistieasiasiaa on tarjolla Alueellisilla yksityistiepäivillä, joka kiertää kolumellatoista paikkakunnalla helmi-maaliskuun aikana. Kyseinen kiertue täyttää tänä vuonna jo 30 vuotta.

Alueellisilla yksityistiepäivillä vastataan muun muassa seuraaviin kysymyksiin: vieläkö tien kantavuuden parantamiseen kannattaa hakea avustusta? Millaista tienkäyttömaksua tiekunta voi periä rakentamisaikaisesta liikenteestä? Millaisissa tilanteissa tiekunnan vastuuvakuutus on hyödyllinen?

Päivän aikana jaetaan myös hyödyllisiä vinkkejä hoito- ja kunnostussuunnitelman laadintaan sekä kuullaan uusimmat yksityistieitä koskevat oikeuden päätökset. •

Tutustu ohjelmaan ja paikkakuntiin Tieyhdistyksen verkkosivuilla:
www.tieyhdistys.fi/tapahtumat/alueelliset-yksityistiepaivat-2025



ALUEELLISET
YKSITYISTIEPÄIVÄT



Ilmoittaudu
Alueellisille
yksityistiepäiville:
www.tieyhdistys.fi



KIERTUE 2025

Ti 11.2. Seinäjoki

Ke 12.2. Kangasala

To 13.2. Kokemäki

Ti 18.2. Joensuu

Ke 19.2. Kuopio

To 20.2. Laukaa

Ti 4.3. Lappeenranta

Ke 5.3. Mikkeli

To 6.3. Lahti

Ti 11.3. Tuusula

Ke 12.3. Turku

Ti 18.3. Muhos

Ke 19.3. Rovaniemi



Viher-
päivät

Talvitiepäivät & Viherpäivät
järjestetään jälleen yhdessä
vuonna 2026!

Save the Date

11.-12.2.2026

Jyväskylän Paviljonki



Kuntien ja kaupunkien viranhaltijat ja urakoitsijat Suomen Tieyhdistys ry kutsuu teidät aamukahville

- Ti 11.2. klo 8.30-10.30 Seinäjoki, Seinäjoki Areena, Kirkkokatu 23
60220 Seinäjoki
- Ke 19.2. klo 8.30-10.30 Kuopio, Hotelli IsoValkeinen,
Majaniementie 2, 70420 Kuopio
- To 6.3. klo 8.30-10.30 Lahti, Liikuntakeskus Pajulahti,
Pajulahdentie 167, 15560 Nastola
- Ke 12.3. klo 8.30-10.30 Turku, Kokoushotelli Linnasmäki,
Lustokatu 7, 20380 Turku
- Ti 18.3. klo 8.30-10.30 Muhos, Koivu ja Tähti -Kulttuurikeskus,
Muhostie 2, 91500 Muhos

Aamukahvilla kerromme lisää Suomen Tieyhdistyksestä,
keskustellaan yhdessä tiestöön liittyvistä asioista ja tutustutaan
toisiimme ja yhteistyökumppaneiden kiinnostaviin tuotteisiin.

<https://www.tieyhdistys.fi/tapahtumat/kuntakahvit/>



VÄYLÄT
&
LIIKENNE

Väylät & Liikenne kokoaa yhteen
liikennesektorin asiantuntijat ja
päättäjät ratkaisemaan tulevaisuuden
haasteita.

Katso lisätietoja:
www.vaylat-liikenne.fi

Lahden Sibeliusstalo
10-11.9.2025

TIEYHDISTYKSEN JÄSENET JA YHTEISTYÖTAHOT KERTOVAT ITSESTÄÄN JA TYÖSTÄÄN.

TEKSTI: Liisa-Maija Thompson

Kunnossapidon moniosaaja auttaa työpanoksellaan liikenteen sujumista

Tie kunnossapitoalalle alkoi Taina Langilla jo nuorena. Nykyisessä työssään Vantaan kaupungilla hän pitää työn monipuolisuudesta ja vaihtelevuudesta, johon eri vuodenaajat ja esimerkiksi muuttuvat sääolosuhteet vaikuttavat.



KUVA: Liisa-Maija Thompson

1. KUKA OLET JA MITÄ TEET?

Olen **TAINA LANG**, ja työskentelen Vantaan kaupungilla kunnossapitotehtävissä. Työkseni ajan tienhoitoautoa ja erilaisia tienhoitokoneita. Hyödynnän työssäni lähes kaikkia käytössä olevia teiden ja katujen hoidon koneita ja autoja tilanteen mukaan. Tienhoitoauto taitaa olla suosikkini.

2. MITEN PÄÄDYIT NYKYISEEN TYÖHÖSI?

Heti yläasteen jälkeen hakeuduin ammattikouluun. Tein autonkuljettajan perustutkinnon ja tiesin heti, että nopeatempoinen kunnossapitoala kiinnostaa. Ennen Vantaan kaupungille tuloa toimin tienhoitokaluston kuljettajana yksityisellä, joten tiesin siirtyessäni mihin olen tulossa. Vantaalla aloitin hankerakentamisella Hiab-autokuskina, ja siitä siirryin kunnossapitolle.

3. KUVAILE TAVALLISTA TYÖPÄIVÄÄSI.

Päivät ovat tosi vaihtelevia. Esimerkiksi tänään olen tehnyt lumen lastausta, sitä ennen viikonloppuna aurasin autolla ja koneella. Välillä hoidan myös suolausta ja hiekoitusta. Olen päivystysvuorossa joka toinen viikko. Haastavilla keleillä ilmoittaudun usein vapaaehtoiseksi tekemään lisävuoroja, vaikka ei olisi minun päivystysviikkoni. Haluan auttaa omalla työpanoksella, että liikenne sujuu.

Työtä tehdään kaikkina vuodenaikoina, viikonpäivinä ja vuorokauden aikoina. Tiedämme kunnassa sellaiset paikat, joissa busseilla ja raskaalla liikenteellä on haasteita liukkaalla kelillä, ja siksi käymme aina varmistamassa, että nämä paikat ovat kunnossa. Keväisin tehdään katujen kevätpesua ja hiekan nostoa, sen jälkeen paikataan reikiä ja tehdään muita kunnossapitotöitä, kuten vaikka ojien kaivuuta. Kesäkaudella siivotaan lumen vastaanottoa, seulotaan jätteet ja ajetaan niitä pois.

Kun saamme kaupungille käyttöön uuden auton tai koneen, saamme siihen perehdytyksen. Uudessa laitteessa on uudet ominaisuudet. Mielestäni on suuri rikkaus, että pystyn tekemään monipuolisesti työtä monella erilaisella koneella ja ajoneuvolla.

4. MIKÄ ON PARASTA TYÖSSÄSI?

Ehdottomasti se, että päivät ovat tosi vaihtelevia eikä ole yksitoikkoista.

5. MIKÄ ON HAASTAVINTA?

Kiireiset kuskit ajavat välillä liian kovaa ja aiheuttavat yllättäviä, vaarallisia tilanteita. Kannattaa aina muistaa, että tien päällä tehdään töitä ja töitä tehdään liikenteen parhaaksi, liikennettä varten. Kaahaillevat kuljettajat aiheuttavat vaaratilanteita myös muille sivullisille tiellä liikkujille. Pyrimme siihen, että olemme mahdollisimman vähän muun liikenteen häiritseviä ja teemme hommat tehokkaasti. Malttia tien päälle! Me aura-autonkuljettajat teemme parhaamme.

6. MISSÄ NÄET ITSESI 10 VUODEN KULUTTUA?

Jos vain terveys antaa myöten ja töitä riittää, toimin toivottavasti edelleen kunnossapitoalalla. Ala on vienyt mukanaan!



SIMO TAKALAMMI

TEKSTI: *Simo Takalammi*

PITÄÄKÖ TIEKUNNAN LAATIA TOIMINTAKERTOMUS?

Yksityistielaki ei vaadi toimintakertomuksen laatimista, mutta ei se hullumpi ajatus olisi. On hyvä muistaa, että tiekunta laatii tilityksen ja sen valvonta on tilityksen tarkastamista, ei tilintarkastusta. Tilintarkastuslain vaatimukset eivät siten koske tiekuntia.

MITEN TIEN HOITOTOIMIEN DOKUMENTOINTI TULISI JÄRJESTÄÄ? ONKO SEYLIPÄÄTÄÄN TARPEEN VAI TURHAA BYROKRATIAA?

Tien hoitotoimet, kuten auraus tai hiekoitus, kannattaa ehdottomasti dokumentoida kellonajan tarkkuudella. Tietoja voidaan tarvita vahingonkorvausasioita selvitetessä. Tarvittaessa tienpitäjän eli tiekunnan tulee varautua osoittamaan, ettei ole toiminut huolimattomasti. Tällöin voidaan tarvita tietoa tielle tehdyistä hoitotoimista tai niiden puutteesta. Kunnat ja valtio dokumentoivat omien väyliensä hoidon hyvin tarkasti ja saapa eräissä kaupungeissa asukkaatkin seurata nettikartasta, missä aurapartiot liikkuvat ja mitkä kadut on jo hoidettu.

Toinen puoli koskee urakoitsijan laskutusta eli tiekunnalla pitää olla tieto mitä ja milloin tielle on tehty.

**TIEN HOITOTOIMET
KANNATTAA
DOKUMENTOIDA
KELLONAJAN
TARKKUUDELLA.**

HALUAMME JO PELKKIEN VASTUUKYSYMysten VUOKSI KIELTÄÄ ULKOPUOLISTEN LIIKENTEEN TIELLÄMME. MIKÄ OLISI HELPOIN TOIMINTATAPA?

Tiekunnan yleinen kokous voi tehdä päätöksen, joka kieltää tien käyttäminen ulkopuolisten moottoriajoneuvoilta. Jalkaisin, polkupyörällä ym. kulkeminen on jokamiehen oikeutta, eikä sitä voida kieltää muutoin kuin pihapiirissä.

Kielto pitää viestiä satunnaisille kulkijoille, ja yleensä se tapahtuu liikennemerkillä tai hieman järeämpää toimia kaivattaessa puomilla. Tieliikennelain mukaan lupa pysyvään liikenteenohjauslaitteeseen, joita liikennemerkit ja puomit ovat, on haettava kunnalta. Tieyhdistys suosittelee moottoriajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkkiä ja siihen lisäkilveksi "kiinteistölle ajo sallittu".

Monin paikoin näkee "tieosakkaille ajo sallittu" -lisäkilpeä. Toimiva sekin voi olla, mutta samalla kielletään myös maata omistamattomien perheenjäsenten, toivottujen vieraiden ja esimerkiksi nuohoojan autoilu. Tämä tuskin on tarkoituksena, vaan tarkoituksena on sallia asiallisella asialla olevien kulku tien varrella oleviin kiinteistöihin. Toinen yleinen virhe on käyttää kielletyn ajosuunnan osoittavaa liikennemerkkiä. Siihen ei kuitenkaan saa tieliikennelain mukaan asettaa mitään lisäkylttejä, vaan ajaminen on sitten kielletty kaikilta.

Tietä suljettaessa on syytä muistaa yhteiskunnan maksamien avustusten vaikutus. Kunnan maksama avustus estää tien sulkemisen samana kalenterivuonna, kun avustusta on saatu. Peruskorjauksiin saatu valtion avustus estää sulkemisen 10 vuoden ajan.

**MAANMITTAUSLAITOKSEN YKSIKÖINTIOHJEEN
TIUKKA NOUDATTAMINEN JOHTAA
TIELLÄMME EPÄOIKEUDENMUKAISEEN
TILANTEeseen. LASKELMIEMME MUKAAN
ASUINKIINTEISTÖN JA LOMAKIINTEISTÖN
TUOTTAMISSA AJOKERROISSA ON SUUREMPI
ERO. ONKO MEIDÄN MAHDOLLISTA EDELLEEN
KÄYTTÄÄ NS. KORJAUSKERTOIMIA ELI NOSTAA
TAI LASKEA YKSITTÄISEN LIIKENNELAJIN
TONNILUKUJA? OLEMME LASKENEET
YMPÄRIVUOTISENKIN LOMA-ASUKKAAN
TONNILUVUN JÄÄVÄN KYMMENESOSAAN
VAKITUISESTI KAHDELLA AUTOLLA TÖISSÄ
KÄYVÄN ASUKKAAN PAINOLUKUUN
VERRATTUNA.**

Maanmittauslaitoksen ohje on tosiaankin vain ohje. Tie kunta voi päättää olla noudattamatta sitä lainkaan tai tehdä siihen haluamiaan korjauksia. Ohje on kuitenkin hyvin vakiintunut, ja jos tonnilukujanne ryhdytään joskus käsittelemään tietöimittuksessa tai käräjillä, hyvin todennäköisesti ohje kaivetaan esiin ja tilannetta verrataan siihen.

On totta, että liikennemäärät saattavat vaihdella erittäin paljon myös liikennelajin sisällä yksittäisten tieosakkaiden välillä. Jossakin talossa ei olla työelämässä ja muutoinkin vietetään elämää, jossa ei liiemmin autoilla mihinkään. Toisessa ääripäässä taas on kahdella autolla työssäkäyvä perhe, jonka lapsia kuljetetaan iltaisin harrastuksiin ja kenties vanhemmillakin on vielä omat menonsa. Ero asuinkiinteistöjenkin välillä voi olla kymmenkertainen.

Harvalla tiekunnalla on kuitenkin mahdollisuutta lähteä selvittämään todellisia käyntimääriä, joten pääsääntö on, että korjauskertomia ei käytetä. Tie kuntien välillä voi olla eroja siinä, millaiseen tarkkuuteen pyritään. Pienissä tiekunnissa voi olla mahdollista tehdä tarkempi yksiköinti kuin isoissa tiekunnissa.

Kannattaa kuitenkin muistaa, että tilanne vaihtelee helposti vuosittain. Yksiköintiä ei ole tarkoitus muuttaa vuosittain ja esimerkiksi perheen nuoren tullessa ajokortti-ikään lisääntyy liikenne hetkellisesti, mutta pian nuori onkin jo armeijassa tai opiskelemaisessa. Vastaavasti kotona yksin asuvalla vanhuksella alkaa yhtäkkiä käydä kotisairaanhoidon neljä kertaa vuorokaudessa ja ajoa syntyy enemmän kuin työssäkäyvällä pariskunnalla. Tie kunnan yksiköinti ei millään ehdi mukaan kaikkiin elämän käännteisiin. •

**TIEKUNNAN
YKSIKÖINTI EI EHD
MUKAAN KAIKKIIN
ELÄMÄN KÄÄNTEISIIN.**



Tienpito on taitolaji. Varsinais-Suomen tienpitäjiä koolla Yksityistiepäivässä vuonna 2007.

TEKSTI: Jaakko Rahja

Muisteluksia Yksityistiepäiviltä

Alueelliset yksityistiepäivät järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1995. Tänä vuonna siitä on siis kulunut jo 30 vuotta. Tällaisia yksityistieihin liittyviä tilaisuuksia ei tiettävästi ole muissa maissa, paitsi Ruotsissa. Siellä sikäläinen yksityistieyhdistys REV järjestää tiepäiviä ja muuta koulutusta, mutta hiukan eri konseptilla kuin Tieyhdistys Suomessa.

Ollessani Tieyhdistyksessä sain vuodesta 1995 vuoteen 2019 saakka olla mukana 14 tiepäiväkiertueella. Aluksi järjestimme kiertueet joka vuosi, kunnes sopivaksi rytmiksi osoittautui joka toinen vuosi. Koko maan kattava kiertue on sisältänyt 13–16 alueellista tilaisuutta eri puolilla maata, joten sain laskujeni mukaan olla mukana noin 200 yksittäisessä Yksityistiepäivässä.

**JOKAINEN
KOHTAAMINEN ON
OLLUT RIKAS JA
MIELUISA.**

MEDIA KIINNOSTUI HETI

Ensimmäisen valtakunnallisen kiertueen järjestämisvuonna 1995 mielialat Suomessa olivat matalalla. Elettiin laman jälkimaininkeja. Pahimmat talouden katovuodet olivat toki jo takanapäin, mutta yhä oli konkurssseja, työttömyyttä, ulosottoja ja monia henkilökohtaisia trage-dioita.

Hallitus yritti tasapainottaa konkurssikypsää valtiontaloutta menojen voimakkaalla karsinnalla. Edellinen **ESKO AHON** hallitus oli leikannut yksityistiemäärärahoja kolmanneksen, ja kevättalvella 1995 muodostettu Lipposen hallitus oli leikkaamassa loput. Ilmapiiri maakunnissa oli lähes toivoton eikä sitä juurikaan parantanut liittyminen vuoden alussa Euroopan Unioniin. Olihan liittyminen jakanut kansaa, mikä näkyi muun muassa kansanäänestyksen tasaväkisessä tuloksessa.

Tieyhdistys nosti haloon yleensä tiemäärärahojen ja myös yksityistiemäärärahojen leikkaamisen takia. Selitimme, että talouden suosta maa ei nouse, jos tiestö – kaiken elinkeinoelämän perusedellytys – ei ole kunnossa.

Mielenilmaus sai mediassa suuren huomion, mikä osaltaan vaikutti myös Yksityistiepäivien osanottajamääriin. Esimerkiksi Tampereella tilaisuus piti viime hetkellä siirtää Tampere-talolle, koska alkuperäiseen tilaan eivät kaikki 300 osanottajaa olisi mahtuneet. Eikä olisi paljoa vaadittu, että tuohtuneet osanottajat olisivat lähteneet mielenosoitusmatkalle päättäjien luo pääkaupunkiin. Luennoitsijakollega alkoi jo huolestumaan, ettemme lukuisten mediahaastattelujen takia ehdi pitää itse tilaisuutta. Ei huoli ihan turha ollut, mutta onneksi ei toteutunut.

Mediapyöritys jatkui myös seuraavina vuosina. Tulipahan siinä kertaheiteksi tutuksi tv-, radio- ja lehtihaastattelut, toimittajat ja muu median kanssa toimiminen. Mukavat muistot Yksityistiepäivistä siltäkin osin.

IHMISTEN KOHTAAMISIA

Edellä mainitsemistani numeroista voi laskeskella, että 14 kiertueella sain tavata liki 30 000 Yksityistiepäivien osanottajaa, toki samoja henkilöitä osallistui useina vuosina.

Aikamoinen määrä kohtaamisia. Onneksi niitä ei tarvitse ottaa muistoista pois, sillä ne olivat homman suola. Jokainen kohtaaminen on

ollut rikas ja mieluisa. Monia henkilöitä on saanut sitten myöhemmin tavata muissa, aika yllättävissäkin yhteyksissä. Harmi vaan, että jos kasvot muistaakin, niin ei nimiä.

Erään kerran talvella Kilpisjärvellä – taisi olla ensimmäinen eläkevuoteni – olimme veljeni kanssa tapamme mukaisesti liikkeellä tunturissa suksilla ja ahkioilla. Kovassa lumimyrskyssä suuntasimme kohti Halti-tunturin autiotupaa. Luminen vastatuuli tarkoitti huonoa näkyvyyttä. Kohta tavoitimme edellämme hiihtävän miehen, jolla oli sama päämäärä. No, siinä me kolme sitten vedimme ahkioita peräkanaa, silmiä siristäen. Kun veljeni kanssa vaihdoimme jonkin sanan, edellä hiihtävä yhtäkkiä pysähtyi, kääntyi ja kysyi: ”Onko se Rahja?” No olinhan se, ja vielä kaksin kappalein. Oli äänestä tunnistanut, kun oli sitä monesti Alueellisilla yksityistiepäivillä kuullut. Terveiset vaelluskaverille!

Kokemukseni on, että myös osanottajat ovat Yksityistiepäivillä oppineet tuntemaan toisiaan. Se on hyödyllinen asia. Tärkeän ja ajankohtaisen tiedon saamisen ohella tilaisuuksissa tapaa kohtalotovereita muista tiekunnista, mikä aina synnyttää hyviä keskusteluja ja opettavaista kokemusten vaihtoa. Ja tilaisuuksien loppuhuipentumana oleva kyselytunti tarjoaa kaikille jotakin uutta ja tarpeellista tietoa.

HYÖDYLLISET TAUOT

Luentojen ohella myös tauot ovat olennainen osa Yksityistiepäiviä. Silloin on oiva mahdollisuus vaihtaa kuulumisia sekä tutustua yritysten tuotetarjontaan.

Alkuvuosina yrityksiä ei ollut mukana. Ensimmäinen kaupallinen toimija taisi olla vuosituhannen vaihteessa TVL:sta eriytetty Tieliikelaitos. Joku muistaneekin vielä sen vaiheen, kun liikelaitoksen nimeksi piti tulla Tietapio, mutta aie raukesi eduskuntakäsittelyssä.

Tieliikelaitoksen jälkeen pyysimme mukaan muitakin yrityksiä ja niin myös tapahtui. Eräällä kiertueella oli myös ulkonäyttely, nimittäin traktori ja hiekoitin. Yritysten mukana olo on ehdottomasti kaikkien etu. Tiekunnalle on tavattoman tärkeää ja rahallisestikin hyödyllistä tietää, millaisia materiaaleja ja palveluja markkinoilla on saatavilla.

Alueellisilla yksityistiepäivillä on ollut merkittävä rooli tienpidon tietämyksen parantamisessa. Turhan usein on nähty ja kuultu, kuinka väärällä ajoituksella, väärillä työmenetelmillä tai materiaaleilla tai niiden puutteilla on aiheutettu todellisuudessa jopa vahinkoa tielle. Väärin tehty työ polttaa rahaa, mutta ei paranna tietä.

Niin, unohtaa ei sovi myöskään Tieyhdistyksen erinomaisia opikirjoja ”Yksityistien parantaminen”, ”Yksityistien kunnossapito” ja ”Yksitysteiden hallinto”. Muutama kymppi hyvään tietokirjaan säästää takuuvarmasti tiekunnan varoja sylin täydeltä. Tietysti edellyttäen, että kirjoja myös lueskelee. •

JAAKKO RAHJA

Tieyhdistyksen kunniajäsen

ESITTELEMME TÄNÄ VUONNA YHTEISÖJÄ, JOTKA TOIMIVAT TIE- JA LIIKENNEALALLA TAI JOIDEN JÄSENET OVAT MUUTEN AHKERIA TIENKÄYTTÄJIÄ.

TEKSTI: Harde Kovasiipi KUVA: Autoliitto

AUTOLIITTO – AUTOILIJOIDEN ASIALLA JO VUODESTA 1919

Autoliitto on suomalaisten autoilijoiden aktiivinen palvelu-, etu- ja harrastusjärjestö. Ihmisten ja ajoneuvojen rinnalla liitolle keskeisiä teemoja ovat luonnollisesti myös tieverkon turvallisuus ja toimivuus.



Autoliitto toimii noin 130 000 suomalaisen autoilevan jäsenensä edunvalvojana. Se tuottaa ja jakaa tietoa muun muassa Moottori-lehtensä kautta sekä tarjoaa jäsenilleen esimerkiksi erilaisia matkanjatkamispalveluja. Liitto toimii osana kansainvälistä FIA (Federation Internationale de l'Automobile) -kattojärjestöä.

– Tieverkko on elintärkeä jäsenillemme ja koko Suomen kaltaiselle ohuiden liikennevirtojen maalle. Liikkumisen lisäksi tiet ovat välttämättömyys elinkeinoelämälle sekä metsävarojemme hoidolle ja hyödyntämiselle. Kannattaa myös muistaa, että jokaiseen satamaan, rautatieasemalle ja lentoasemalle tarvitaan tie, sanoo Autoliiton toimitusjohtajana jo 24 vuotta työskennellyt **PASI NIEMINEN**.

KÄYTTÖVOIMIEN MUUTOS JA KUNNOSSAPIDON HAASTEET

Autoilun nykyisistä ja tulevista haasteista Nieminen nostaa esiin etenkin käyttövoimien muutoksen sekä tiestön kunnossapidon.

– Henkilöliikenteen sähköistyessä on muutoksen hinta autoilijoille vielä epäselvä. Melko vanhassa ajoneuvokannassa muutos kohdistuu helposti auton elinkaarikustannuksiin, joten sen tulisi tapahtua hallitusti ja tasapainossa teknisen kehityksen kanssa. Samalla täytyy ratkaista, miten pidämme tiestön kunnossa riittävästi ja oikea-aikaisesti siten, etteivät vahingot kasva yhä suuremmiksi. Talon kattokin täytyy paikata silloin kun se vuotaa, eikä vasta silloin kun on rahaa.

Oma haasteensa on yleisen turvallisuuden ja ympäristöasioiden kehittäminen, joka onkin tieliikenteessä mennyt eteenpäin. Turvallisuus onkin Niemisen mielestä ensimmäinen pointti hyvässä liikenneympäristössä.

– Sen parantamiseen liittyvät esimerkiksi erilaiset keskikaideratkaisut, liikenteen suuntien erottaminen ja etenkin talviajan kunnossapito. Olennainen tekijä liikenteessä on myös väyläverkon oikea mitoitus ja sujuvuus – sekä ympäristöasiat, jotka nekin liittyvät osaltaan liikenteen sujuvuuteen ja toki myös ajoneuvokantaan, hän sanoo.

MUISTOJA TIEN PÄÄLTÄ

– Omaan tien päällä liikkumiseen liittyy paljonkin hyviä muistoja. Yksi merkittävimmistä oli se, kun sain 15-vuotiaana ensi kertaa lähteä mopolla maantielle. Jäi vahvasti mieleen tunne vapaudesta ja mahdollisuudesta mennä ja tulla itsenäisesti oman mielen mukaan. Toki hienoja ovat myös lapsuusmuistot siitä, kun mentiin vanhempien kanssa automatkoille muun muassa Lappiin ja Norjaan. Se oli sitä 1970-luvun aikaa, kun ajoneuvokanta kasvoi ja tavalliset ihmiset pääsivät reissuun omalla autolla. •

METSÄHALLITUS

Valtioneuvosto nimitti viime joulukuussa Metsähallituksen toimitusjohtajaksi maatalous- ja metsätieteiden tohtori **JUHA S. NIEMELÄN** ajalle 1.1.2025–31.12.2029. Niemelä on toiminut Metsähallituksen toimitusjohtajana vuodesta 2020 lähtien.

Metsähallitus kuuluu maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalaan. Ympäristöministeriö tulosoittaa Metsähallitusta julkisten hallintotehtävien osalta toimialallaan.



Juha S. Niemelä.

KUVA: Mikael Ahlfors/Keksi

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- ja viestintäministeriön organisaatio on uudistunut ja yhteensä 13 uutta yksikön johtajaa aloitti tehtävässään 1.2.2025. Määräykset yksikön johtajien tehtäviin tehdään pääasiassa kolmeksi vuodeksi, ajalle 1.2.2025–31.1.2028.

Tieto- ja turvallisuusosaston tieliikenne ja kuljetusketjut -yksikön johtajana aloitti **PYRY TAKALA**. Verkko- ja palveluosastolla johtotehtävissä aloittivat liikennepalveluyksikössä **ELINA IMMONEN** ja liikennejärjestelmäyksikössä **KAISA LAITINEN**.

TUKES

Valtioneuvosto nimitti 16.1.2025 diplomi-insinööri **TOMI LOUNEMAN** Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) pääjohtajaksi ajalle 1.2.2025–31.1.2030.

Pääjohtajan tehtävään Lounema siirtyy Suomen Erillisverkot Oy:stä, jossa hän on toiminut johtavana asiantuntijana vuodesta 2021 lähtien ja kesäkuusta 2024 alkaen johtajana (turvallisuus, varautuminen, valmius). Aiemmin hän on toiminut Huoltovarmuuskeskuksen toimitusjohtajana 2019–2020.

Lounema on toiminut aiemmin kymmenen vuoden ajan (2009–2019) teknisestä turvallisuudesta ja Tukesin tulosoituksesta työ- ja elinkeinoministeriössä vastaavan yksikön päällikkönä ja tätä ennen Kuluttajavirastossa tuoteturvallisuusvalvonnan johtajana.



Tomi Lounema.

KUVA: Työ- ja elinkeinoministeriö



KUVA: Shutterstock

PALVELUTTAMME

- **Kantavuusmittaukset pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla**
- **Tiiveyden ja kosteuden mittaus Troxler-laitteella**
- **Rakennekerrostutkimukset ja näytteenotto**
- **Päällysteporaukset**
- **Törmäysvaimennin ja liikenteenohjaukset**
- **Pyöräteiden laadunvalvonta**
- **Erikoiskuljetusreittien selvitykset ja tutkimukset**
- **Kunnossapidon laadunvalvontaa kunnille ja kaupungeille**

Olemme mukana Tieyhdistyksen Alueelliset yksityistiepäivät 2025 -kiertueella.

West Coast Road Masters Oy

Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimimme koko maassa

Juha-Matti Vainio p. 0400 121 907, Sebastian Bussman puh 044 986 0635

Laura Puronaho p. 0500 611 412, Taito Tähtinen 0400 350 929

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi