

TIE & LIIKENNE

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti 3/2024

SÄÄNTELY
HELPOTTAA
VAPAATA
LIIKKUMISTA

TRAFICOMIN
PÄÄJOHTAJA NÄKEE
TULEVAISUUDEN
HAASTEINA JA
MAHDOLLISUUKSINA

TASORISTEYSTYÖ
YHTENÄISEMMÄKSI

NOPEUSRAJOITUS-
OHJEESEEN
TULOSSA PÄIVITYS

Suomen liikenneturvallisuus yksi Euroopan parhaista

*Menehtyneiden määrässä mitattuna liikenteen
turvallisuus on parin viime vuosikymmenen aikana
kehittynyt parempaan suuntaan.*

LUE LISÄÄ
s. 8

TIE & LIIKENNE

ISSN 0355-7855

94. 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



SISÄLLYS 3/2024

3 Pääkirjoitus

4 Ajankohtaista

TURVALLISUUS

8 Onnettomuustilastot valottavat liikenneturvallisuuden kehitystä Suomessa

12 Nuoret ammattikuljettajat – lainsäädäntö ja kuljetusalan näkymät

TIETEKNIikka

14 Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi valmistui

17 Maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys – taustalla nollavisio ja Safe System -lähestymistapa

20 Yksitysteiden ja niiden siltojen kuntokartoitus loppusuoralla

22 Jarkko Saarimäki uskoo osaavien ihmisten yhteistyöhön

26 Tasoristeystyöstä yhtenäisempää ohjeistusta parantamalla

27 Tasoristeyskiä korvataan uusilla tie- ja siltajärjestelyillä

29 Tie on työni

30 Lukijan mielipide: Paikallisjuna on kallis ja sen hiilidioksidipäästöt noin 3-kertaiset sähköbussiin verrattuna

TIELLÄ TAPAHTUU

32 Yksitysteiden helteiset lossipäivät Lappeenrannassa

35 Mutkat suoriksi

36 Nuorten matkassa

38 Järjestöt: Korjausvelkapaketti vakinaistettava syksyn budjettiriihessä

39 Tieyhdistyksen uutisia

42 Yksitystietolaari

44 Historiavaihe silmään

46 Tien merkitys

47 Kauppapaikka ja nimitykset

SEURAAVA NUMERO

Nro	Ilm. aineisto	Ilmestyy
4	16.9.2024	14.10.2024

ILMOITUSHINNAT

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



Nyt kelpaa ajaa - mutta miten jatkossa?

Jo kesän alkupuoli osoitti autoilijoille, että tulossa on poikkeuksellisen hyvä päällystyskesä. Päällystystöitä tuntui nousevan joka suunnassa ja päällystettävät osuudet osoittautuivat monin paikoin totuttua pitemmiksi. Vanhankin auton melutaso putoaa loistoauton tasolle, kun pääsee päästelemään kymmenen kilometriä pikimustaa uutuuttaan hohkaavaa pintaa. Voitaisiin sanoa, että nyt toimitaan vanhaan hyvän ajan malliin.

Tietysti Väyläviraston 4000 km päällystysurakoiden pitääkin näkyä ja tuntua tienkäyttäjille. Kesän päällystysurakat ovat tärkeä muistutus meille kaikille ja etenkin poliittisille päättäjille siitä, että rahalla saa ja rahaa tarvitaan tieverkkomme ylläpitoon. Yksi hyvä vuosi ei kokonaisuutta muuta, ja pääväyliltä sivuun mentäessä on helppo havaita, ettei siellä mikään ole muuttunut. Vähäliikenteisten teiden päällysteet jatkavat huonontumistaan eikä mitään käännettä parempaan näytä olevan tarjolla.

Tulevien vuosien rahoitustilanne näyttää uhkaavasti siltä, että kesä 2024 jää jonkinlaiseksi unenomaiseksi välähdykseksi vanhoista hyvistä ajoista. Lähivuosille näkyvillä oleva rahoitustilanne näyttää erittäin pahalta. Orpon hallituksen taivalta on takana vuosi eikä mitään viisasten kiveä taloutemme kurssin muuttamiseksi näytä keksityn.

Vaikka koko valtionalouden murheita ei otettaisi kannettavaksi, sumuiselta näyttää väyläverkon rahoituksen tulevaisuus. Nyt on kiireesti nostettava rahoituksen tulevaisuus pöydälle ja ryhdyttävä avoimesti keskustelemaan siitä, miten liikenteen verotuksen tulevaisuus ja väyläverkon rahoitus kytketään toisiinsa – jos niitä ylipäättään kannattaa kytkeä. Suomalaiset tienkäyttäjät ovat jo kertaalleen tieverkon maksaneet, ja kansallisomaisuudestamme on pidettävä hyvää huolta.

**LÄHIVUOSILLE
NÄKYVILLÄ OLEVA
RAHOITUSTILANNE
NÄYTTÄÄ ERITTÄIN PAHALTA.**

SIMO TAKALAMMI

Suomen liikennehankkeille 39,11 miljoonaa euroa



KUVA: Markus Pentikäinen, Keksi/LVM

Euroopan komissio myönsi 39,11 miljoonaa euroa Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta 11 hankkeelle Suomessa. Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF)

liikenneohjelman komitea puolsi hankkeiden rahoitusta 16.7.2024. Suomesta CEF-rahoitusta haettiin 21 hankkeelle yhteensä 325,13 miljoonaa euroa.

Rahoitusta myönnettiin Suomen valtion raide- ja älyliikennehankkeille yhteensä noin 20,16 miljoonaa euroa. Lisäksi yksityisille toimijoille myönnettiin yhteensä noin 18,96 miljoonaa euroa kuuteen merenkulku- ja satamahankkeeseen.

CEF-liikenneohjelmasta tuetaan Euroopan laajuisen TEN-T-verkon liikennehankkeita. TEN-T yhdistää rautatiet, sisävesireitit, tiet sekä meri- ja lentoliikenteen solmupisteet, terminaalit sekä kaupunkisolmukohdat yhdeksi liikenneverkoksi. Rahoitusta myönnettiin Suomessa ydin- ja kattavan verkon hankkeille. Liikenneohjelmasta rahoitetaan TEN-T-verkon toteuttamista CEF- ja TEN-T-asetusten mukaisesti.

Kaikkiaan rahoitusta myönnettiin 7,01 miljardia euroa 134 hankkeelle. Hakuun tuli yhteensä yli 400 hakemusta, joissa haettiin yli 22 miljardin euron edestä rahoitusta. Euroopan komissio pyrkii rahoittamaan hankkeita, joiden suunnittelu- ja toteutusvalmius on korkea.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

Akun kestävyys mietityttää yli puolta suomalaisista sähköauton hankinnassa



Entistä suurempi osa suomalaisia voisi harkita sähköautoa, selviää LähiTapiolan teettämästä Arjen katsaus -kyselystä. Vajaa puolet suomalaisista (42 prosenttia) voisi harkita ladattavaa hybridisähköautoa ja yli neljännes (27 prosenttia) täyssähköautoa, jos olisi hankkimassa autoa. Bensiiniautoa voisi harkita 49 prosenttia vastaajista, dieselautoa 19 prosenttia.

Täyssähköautoa mahdollisena pitävien osuus on noussut selvästi: LähiTapiolan vuonna 2022 teettämässä kyselyssä osuus oli 20 prosenttia. Vuoden 2024 kyselyyn vastasi 1 092 henkilöä ja vuoden 2022 kyselyyn 5 796 henkilöä.

Tuoreen kyselyn mukaan yleisin sähköauton hankinnassa suomalaisia mietityttävä asia on akkujen kestävyys, jota pohti 56 prosenttia vastaajista. Kalliit akkuvahingot ovat herättäneet paljon huomiota julkisuudessa, vaikka valtaosa sähköautojen vahingoista on pieniä parkkipaikka- ja peräänajovahinkoja, joiden korjauskustannuksissa ei ole eroa vastaavanlaisiin polttomoottoriautoihin verrattuna.

Auton hankintahinta on toiseksi yleisin sähköauton hankinnassa mietityttävä asia.

Lähde: LähiTapiola

Henna Virkkusesta Suomen komissaariehdokas

KUVA: Mikko Mäntymäki



Valtioneuvosto nimesi 4. heinäkuuta filosofian lisensiaatti **HENNA VIRKKUSEN** Suomen jäsenehdokkaaksi Euroopan komissioon toimikaudeksi 1.11.2024–31.10.2029.

Virkkunen on ollut Euroopan parlamentin jäsen vuodesta 2014.

Euroopan parlamentissa hän on toiminut muun muassa teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta ITRE:ssä ja liikenne- ja matkailuvaliokunta TRAN:ssä. Lisäksi hän on puheenjohtajana Euroopan kansanpuolueen pk-yritysrhymässä (EPP SME Circle).

Uuden komission nimittäminen käynnistyy puheenjohtajan valinnalla. Hän käy jäsenvaltioiden kanssa keskusteluita kansallisista komissaariehdokkaista ja päättää vastuualueista. Euroopan parlamentti kuulee ehdokkaita ja äänestää komission hyväksymisestä yhtenä kokoonpanona. Tämän jälkeen Eurooppa-neuvosto nimittää komission.

Komission jäsenet valitaan EU:n perustamissopimuksen mukaisesti heidän yleisen pätevytensä ja Euroopan asiaan sitoutumisensa perusteella, ja heidän riippumattomuutensa on oltava kiistanaton. Komission jäsenet hoitavat tehtävänsä unionin yleisen edun mukaisesti. Kustakin EU-maasta valitaan yksi komissaari.

Lähde:Valtioneuvosto

Autojen ensirekisteröinnit jäämässä 1990-luvun lamavuosien tasoon

Alkuvuoden aikana on rekisteröity 39 157 uutta henkilöautoa. Määrä on 16,5 prosenttia vähemmän viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Kesäkuussa rekisteröitiin 6764 uutta henkilöautoa, mikä on 26,2 prosenttia vähemmän kuin viime vuoden kesäkuussa.

Alkuvuoden aikana ensirekisteröidyistä henkilöautoista noin 27 prosenttia on ollut täyssähköautoja ja noin 20 prosenttia ladattavia hybridejä. Bensiinialueiden osuus alkuvuoden ensirekisteröinneistä on ollut noin 47 prosenttia ja dieselautojen noin 6 prosenttia. Täyssähköautojen osuus on hieman alempi kuin viime vuoden ensimmäisen vuosipuolikkaan aikana, jolloin 33 prosenttia ensirekisteröidyistä henkilöautoista oli täyssähköisiä.

Autoala ennakoii, että uusia henkilöautoja rekisteröidään tänä vuonna vain noin 75 000. Määrä olisi noin 14 prosenttia pienempi kuin viime vuonna. Uusien autojen kysyntä on viimeksi ollut näin alhaalla vuonna 1994 talouden ollessa syvässä taantumassa.

Korkea korkotasoa, epävarmuus talouskehityksestä ja heikko kuluttajaluottamus ovat vähentäneet erityisesti kotitalouksien mahdollisuuksia hankkia uusi auto. Lisäksi käytettynä maahan-tuoduista autoista on tullut monille houkutteleva vaihtoehto uuden auton hankinnalle.

Lähde:Autoalan Tiedotuskeskus



KUVA: Mika Pakarinen, Keksi/LVM

LIIKENTEEN SÄHKÖISTYMINEN VOI EDISTÄÄ ENERGIAJÄRJESTELMÄN JOUSTAVUUTTA

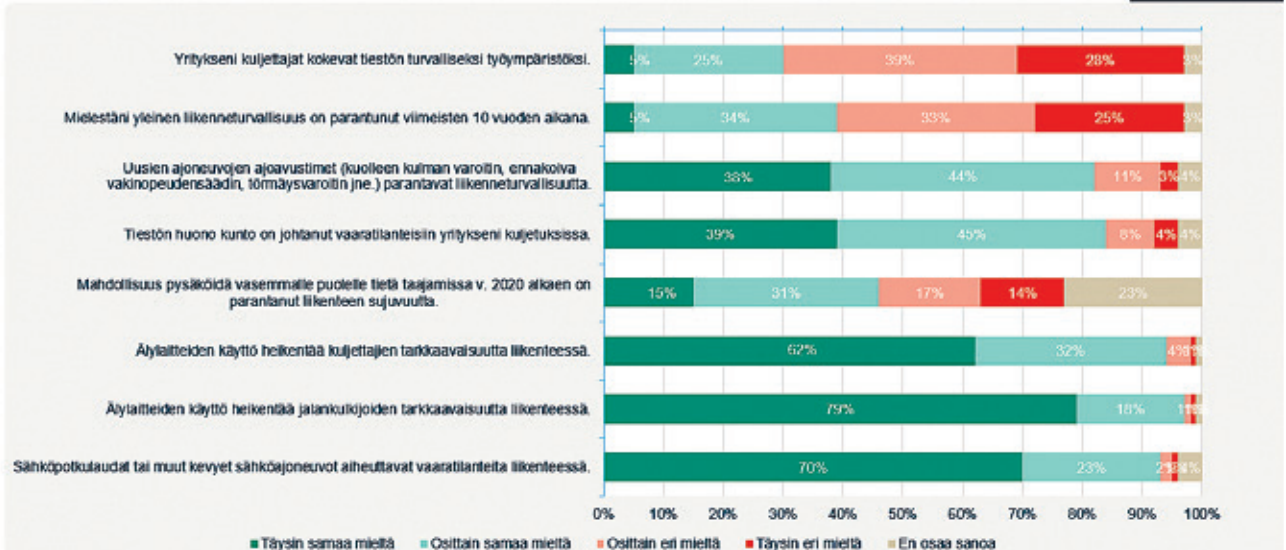
Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 15.7.2024 arviomuiston liikenteen sähköistymisen mahdollisuuksista edistää energijärjestelmän joustavuutta Suomessa. Arviomuistiossa kuvataan EU:n vaatimusten mukaisesti liikenteen sähköistymisen tuomien mahdollisuuksien nykytila ja esitetään toimenpiteitä. Arviomuistio on valmisteltu yhteistyössä Energiaviraston kanssa.

Arviomuistiossa muun muassa esitetään, että kaksisuuntaisen latauksen yleistymisen voi lisätä huoltovarmuutta. Kaksisuuntaisessa latauksessa sähköauton energiaa voidaan esimerkiksi siirtää takaisin sähköverkkoon tai käyttää kodin sähkölaitteiden lataamiseen. Kaksisuuntaisen latauksen avulla ajoneuvossa olevaa akkua voi hyödyntää väliaikaisena sähkövarastona, joten sen yleistymisen voi lisätä huoltovarmuutta yksittäisissä sähköverkon häiriötilanteissa. Kaksisuuntaisen latauksen markkinat ovat vasta käynnistymässä.

Arviomuistiossa esitetään toimenpiteitä jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämiseksi. Toimenpiteet on julkaistu jo aiemmin vuonna 2023 julkaistussa tieliikenteen jakeluinfraohjelmassa tai ne perustuvat olemassa olevaan lainsäädäntöön tai EU-hankkeisiin.

EU:ssa päästiin sopuun jakeluinfra-asetuksesta eli nk. AFIR-asetuksesta 25.7.2023. Jakeluinfra-asetus sisältää vaatimuksia jakeluinfra minimitasoksi ja velvoittaa jäsenvaltiot arvioimaan, miten sähköajoneuvot voisivat latauspisteiden käyttöönoton ja toiminnan ansiosta edesauttaa energijärjestelmän joustavuutta ja uusiutuvan sähkön kasvavaa hyödyntämistä. Jakeluinfraohjelman edellyttämä kansallinen jakeluinfraohjelma on parhaillaan lausuntokierroksella.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



SKAL Kuljetusbarometri: Teiden huono kunto johtaa vaaratilanteisiin liikenteessä

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kuljetusbarometrin 2/2024 mukaan kuljetusyrittäjät ovat huolissaan liikenneturvallisuudesta ja kuljettajat kokevat tiestön turvattomaksi työympäristöksi. Kuljetusbarometri toteutettiin 23.5.–9.6.2024 välisenä aikana. Kyselyyn vastasi 501 kuljetus- ja logistiikkayrittäjää.

Peräti 84 prosenttia vastanneista kertoo, että teiden huono kunto on johtanut vaaratilanteisiin. Heistä 39 prosenttia on väittämän kanssa täysin samaa mieltä. 45

prosenttia kertoo olevansa osittain samaa mieltä.

Yrittäjät ovat huolissaan myös henkilöstönsä turvallisuudesta. Yli neljäsosa (28%) kertoo olevansa täysin eri mieltä väittämän kanssa, jossa kuljettajat kokisivat tiestön turvallisiksi työympäristöksi. 39 prosenttia oli osittain eri mieltä väittämän kanssa.

Kuljetusyrittäjät näkevät liikenneturvallisuuden olevan laskussa. Barometrissä kysyttiin, onko liikenneturvallisuus parantunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Yli puolet (58%)

kertoo olevansa eri mieltä väitteen kanssa ja heistä neljäsosa (25%) kertoo olevansa täysin eri mieltä. Vain reilu kolmasosa (39%) kertoo liikenneturvallisuuden parantuneen.

Yritykset kertovat, että liikenneturvallisuutta heikentäviä tekijöitä ovat muun muassa älylaitteet ja kevyet sähköajoneuvot. Vastaaavasti suurin osa vastanneista kokee (yht. 82%) erilaiset ajoavustimet liikenneturvallisuutta parantaviksi tekijöiksi.

Lähde: SKAL ry

Ministeri Ranne: Tietyömailla tehdään ennätyksiä ja rakennetaan koko Suomelle kasvua

Hallituksen tavoitteena on taistaa tiestön korjausvelan kasvu ja hakea keinoja, joilla huonokuntoisten teiden määrää saadaan vähitellen pienennettyä. Valtion maanteitä on yhteensä noin 78 000 km, josta 50 500 km on päällystettyjä ja 27 000 km sorateita. Päällystetyistä teistä noin 8 800 km ja sorateista noin 2 800 km on huonokuntoisia. Huonokuntoisten teiden kuntoon saaminen edellyttäisi suunnitelmallisen, noin 2,5 miljardin euron rahoituksen.

Väylävirasto ja ELY-keskukset tavoittelevat vuonna 2024 valtakunnallisesti noin 4 000 päällystekilometriä. Määrä on moninkertainen

edellisvuosiin verrattuna, mutta vastaa vain tieverkon nykykunnan ylläpitämiseen tarvittavaa vähimmäismäärää.

Hallitus toteuttaa vaalikauden aikana lähes kolmen miljardin euron liikenteen investointiohjelman, josta vuonna 2024 liikenteen investointeihin on varattu 597 miljoonaa. Korjausvelan purkamiseen on osoitettu tänä vuonna 250 miljoonan euron määräraha. Hallitus takaa korjausvelan koko kauden ajan paitsi asfalttiurakoilla, myös lukuisilla muilla tiehankkeilla.

– Suomi tarvitsee menestyäkseen toimivan tieinfran. Tämän vuoden noin viiden

kuukauden urakkakausi on esimerkki siitä, minkä suuruusluokan vuosittaisilla satsauksilla infra saataisiin vähitellen kuntoon. Tonnit kulkevat teillä nyt ja tulevaisuudessa, joten meidän on huolehdittava sujuvista ja turvallista liikenneyhteyksistä kaikkialla Suomessa ja rakennettava kasvun edellytyksiä koko maahan. Esimerkiksi itäisessä Suomessa toteutetaan asfalttiurakoita enemmän kuin 20 vuoteen, liikenne- ja viestintäministeri **LULU RANNE** sanoo.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Liikenneturva/Nina Mönkkönen

Lapsia menehtynyt liikenteessä poikkeuksellisen paljon

Tilastokeskuksen 23.7. julkistamien ennakkotietojen mukaan liikenteen alkuvuosi näyttää turvallisuuden osalta huonontuneen. Ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä on tammi-kesäkuun aikana menehtynyt 72 ihmistä, kun viime vuonna vastaavaan aikaan kuolleita oli 69. Luvut todennäköisesti tulevat vielä elämään tietojen täsmentyessä niin kutsuttuna jälkikertymänä.

– Erityisen murheellisen alkuvuodesta tekee se, että tieliikenteessä on menehtynyt poikkeuksellisen paljon alle 15-vuotiaita lapsia. Etenkin kesäkuu on ollut synkkä. Viimeisimmän tiedon mukaan viime vuonna alle 15-vuotiaita lapsia kuoli tieliikenteessä vain yksi, kun nyt on menehtyneitä jo kuusi, toteaa Liikenneturvan johtava asiantuntija **JUHA VALTONEN**.

Tilastokeskuksen ennakkotiedot perustuvat poliisin kirjaimiin tieliikenneonnettomuuksiin. Ennakkotiedot kuluvan kuukauden tilanteesta valmistuvat seuraavan kuukauden lopulla. Tammi-kesäkuussa 2024 tapahtui ennakkotietojen mukaan kaikkiaan 1 187 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta.

Lähde: Liikenneturva

Suomen parhaat ammattikuljettajat valittu

Raskaan kaluston Ajotaidon SM 2024 -kilpailu järjestettiin lauantaina 27.7.2024. Rahtarit ry:n järjestämä kilpailu kisattiin PowerParkin raviradalla Härmässä.

Kuorma-autosarjan voitti **PAAVO SKÖN**, linja-autosarjan **MATTI KOMONEN**, puoliperävaunusarjan **TERO SIKKARA**. Täysperävaunuissa voiton vei **NIKO MÄENPÄÄ**, nuorten sarjassa **JAMI NORDSTRÖM** ja pakettiautoissa **MINNA JOKINEN**. Joukkuemestaruuden voitti Hyvinkään osasto.

Lähde: Rahtarit ry



KUVA: Shutterstock

PÄÄLLYSTETTYJEN MAANTEIDEN KUNTOMÄÄRITTELY UUDISTUI

Väylävirasto muutti päällysteiden kuntomäärittelyn luokituksia. Muutoksen takia huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden raportoitava kokonaisluku kasvaa noin 2 000 kilometrillä. Uudistuksen myötä Väyläviraston luvut huonokuntoisten päällystettyjen teiden määristä kuvastavat paremmin todellista tilannetta tiestöllä.

Muutos tuo muun muassa aiemman määrittelyn mukaan mahdollisesti piiloon jääneet huonokuntoiset kohteet nyt paremmin näkyville. Tien kunto määräytyy ajoradan molempien kaistojen mitatun kunnan mukaan. Ajoradan kaistat kuitenkin kuluvat eri tahtiin ja molempia kaistoja ei aina välttämättä korjata tai paikata samaan aikaan. Tällöin syntyy tilanteita, joissa viimeksi mitattu kaista on selvästi paremmassa kunnossa kuin aikaisemmin mitattu huonompikuntoinen kaista.

Aikaisemmin huonokuntoisemman ajokaistan tieto jäi vanhemman mittauksen vuoksi piiloon koko tieverkon kuntotilaa arvioitaessa. Jatkossa tiejakson kuntoarvio tehdään sen mukaan, kummalla kaistalla on todellisuudessa huonompi kuntotilanne riippumatta kuntomittauksen ajankohdasta.

Lähde: Väylävirasto

Osa autoilijoista ohittaa maantiellä pyöräilijän liian läheltä

Liikenneturvan keväällä toteuttamaan kyselyyn vastanneista autoilijoista suurin osa kokee ohittavansa pyöräilijän turvalliselta etäisyydeltä. Kuitenkin 13 % myöntää, ettei käytä viereistä kaistaa ohitustilanteessa, ja 18 % tunnustaa ohittavansa pyöräilijän maantiellä välittömästi odottamatta turvallista ohituspaikkaa.

Liikenneturva muistuttaa, että turvallinen ohitus edellyttää riittävää turvaväliä sivusuunnassa. Paras tapa varmistaa pyöräilijän turvallisuus on siirtyä kokonaan viereiselle kaistalle ohituksen ajaksi.

– Ohittavan kuljettajan on varmistettava, ettei ohitus vaaranna pyöräilijän turvallisuutta. Auton koko ja nopeus vaikuttavat turvalliseen ohitusetäisyyteen. Pelkkä ilmavirta voi saada pyöräilijän horjumaan tai kaatumaan. Ohitus tulee tehdä vain, kun paikka on turvallinen, eli näkemä on riittävä ja vastaantulevaa liikennettä ei ole. Riittävä sivusuuntainen etäisyys saavutetaan käyttämällä viereistä kaistaa, korostaa Liikenneturvan yhteyspäällikkö **LEENA PIIPPA**.

Lähde: Liikenneturva

Onnettomuustilastot valottavat liikenneturvallisuuden kehitystä Suomessa

Liikennekuolemia voidaan vähentää määrätietoisella työllä. Tieliikenteessä kuolleiden määrällä mitattuna Suomen liikenneturvallisuus on kehittynyt parinkymmenen viime vuoden aikana parempaan suuntaan.

Tilastokeskuksen virallisen liikenneonnettomuustilaston mukaan tieliikenteessä kuolleiden määrä oli viimeisen kerran yli 400 vuonna 2002, viimeisen kerran yli 300 vuonna 2008 ja viimeisen kerran yli 200 vuonna 2021. Vuonna 2022 tieliikenteessä kuoli 196 henkilöä ja ennakkotietojen perusteella myös vuonna 2023 liikennekuolemat jäivät alle kahdensadan.

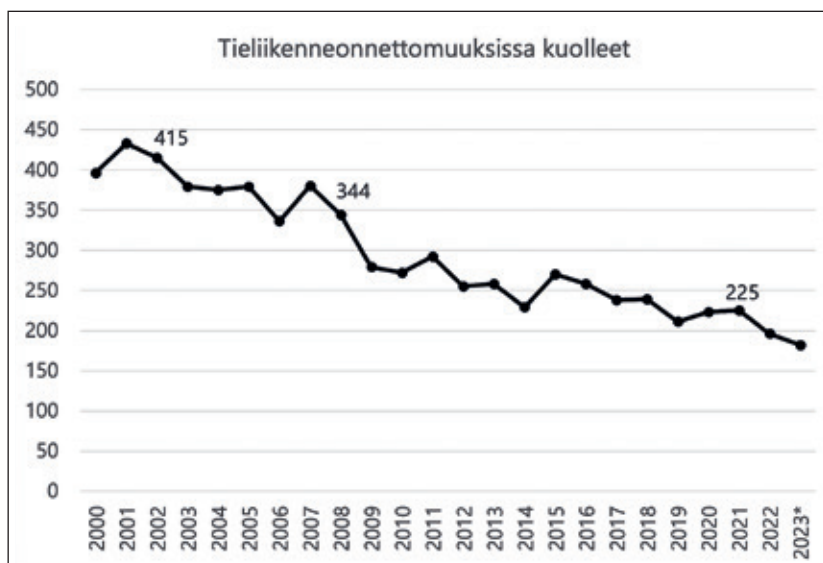
Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toimintaa koordinoivan Onnettomuustietoinstituutti OTIn tilastollinen tietokanta kertoo liikennekuolemien kehityksestä samaa hyvää tarinaa, vaikka Tutkijalautakunta-aineiston luvut eivät ole täysin yhteneviä Tilastokeskuksen julkaisemien lukujen kanssa.

Suomi on liikenneturvallisuudessa Euroopan kärkimaita. Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ETSC:n tuoreen raportin mukaan

vuonna 2023 Suomen tieliikenteessä kuoli 33 henkilöä miljoonaa asukasta kohden, kun EU-maiden keskiarvo oli 46. Vuoden 2023 tietojen perusteella Suomi oli seitsemänneksi paras EU-maista, kun vuonna 2013 sijoitus oli 13. Suomi sijoittuu korkealle myös kymmenen vuoden aikana eniten liikennekuolemia vähentäneiden maiden joukossa. Mainittakoon, että koronavirusaikana useiden maiden liikennekuolemien määrä laski äkillisesti, mutta Suomen liikennekuolemien trendiin korona-aika ei sen sijaan erityisemmin vaikuttanut. Suomessa pandemia-aika näkyi kuitenkin selvästi liikennemäärän eroihin herkästi reagoivassa vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastossa, jossa raportoitiin viidenneksen vahinkomäärän lasku vuonna 2020.

MISTÄ HYVÄ KEHITYS ON PERÄISIN?

OTIn tilaston mukaan viimeisimmän kahdenkymmenen vuoden aikana tieliikenneonnettomuuksien kuolonuhreista suurin osa, noin 60 prosenttia, on ollut henkilöautojen kuljettajia ja matkustajia. Tässä ryhmässä on tapahtunut myös kappalemääräisesti merkittävin kuolleiden määrän vähenemä. Parikymmentä vuotta sitten henkilöautoissa kuoli vuosittain 200–230 henkilöä, kun viimeisimpinä vuosina kuolleita on ollut noin 120. Yli puolet kuolleiden koko-



Kuva 1. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrät vuosina 2000–2023. Vuosi 2023 on ennakkotieto. Lähde: Tilastokeskus, liikenneonnettomuustilasto.

naisvähenemästä selittykin henkilöautoissa kuolleiden vähentyneellä määrällä.

Henkilöautoissa kuolleiden jälkeen seuraavaksi eniten ovat vähentyneet tieliikenteessä kuolleiden jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden määrät. Jalankulkijoita kuolee tieliikenteessä nykyisin vuosittain noin 30 vähemmän parinkymmenen vuoden takaiseen verrattuna ja polkupyöräilijöitäkin noin 15 vähemmän. Jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja henkilöautoilijoiden kuolemien vähentymät selittävät yhdessä 85 prosenttia liikennekuolemien kokonaisvähenemästä ja muut kulkutavat loput 15 prosenttia.

Hyvä uutinen on myös se, että yhdessäkään ajoneuvotyypissä kuolleiden määrä ei ole olennaisesti kasvanut parinkymmenen vuoden aikana. Ajoneuvoikohtaisessa tarkastelussa mielenkiintoista on se, että onnettomuudessa kuolleiden moottoripyöräilijöiden vuotuinen määrä on pysynyt pitkään suunnilleen samana. Onnettomuuksissa on kuollut vuodesta toiseen noin 20 moottoripyöräilijää ja niiden matkustajaa.

VUONNA 2023 TAPAHTUNUTTA

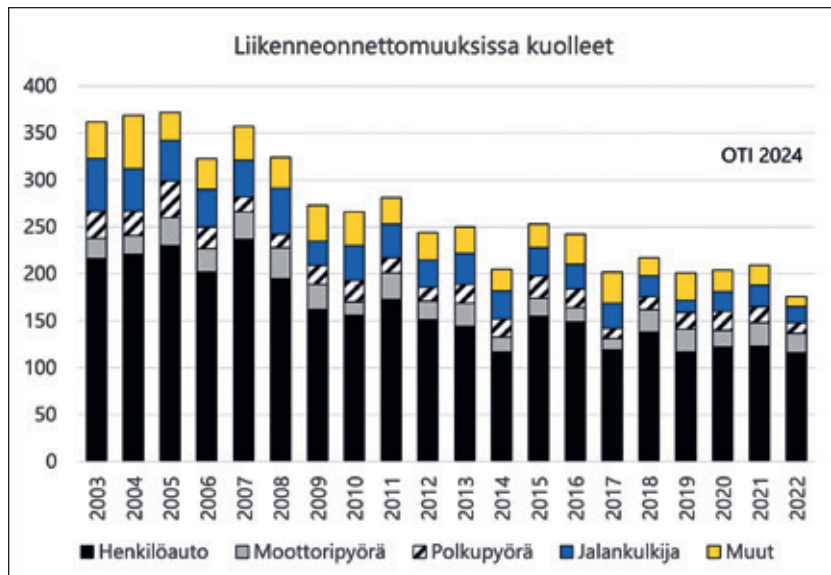
Vuonna 2023 tapahtuneista liikenneonnettomuuksista on käytettävissä vasta karkeitä ennakkotietoja, koska tätä kirjoitettaessa useimpien onnettomuuksien tutkimukset ja vuosiaineiston kokoaminen olivat vielä kesken. Ennakkotietojen mukaan edellisiin vuosiin verrattuna vuonna 2023 vähenivät moottoriajoneuvojen väliset yhteenajo-onnettomuudet ja niistä varsinkin kohtausonnettomuudet.

Onnettomuudet vähenivät erityisesti valta- ja kantateillä, henkilöautoilijoilla ja toisaalta 25–44-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamina. Vuosi 2023 oli kaiken kaikkiaan positiivinen valta- ja kantateillä, sillä myös muiden kuin kohtausonnettomuuksien määrät vähenivät niillä selvästi: suistumis- ja yksittäisonnettomuuksia oli viisi vähemmän ja esimerkiksi onnettomuustyyppiltään muihin onnettomuuksiin lukeutuvia peräänajoja tapahtui neljä vähemmän kuin vuonna 2022.

Vuonna 2023 menehtyi ennakkotietojen mukaan 20 jalankulkijaa, 22 pyöräilijää sekä yksi kevyellä sähköajoneuvolla liikkunut henkilö. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia oli 43, mikä on kuusi enemmän kuin vuonna 2022.

MOOTTORIPYÖRÄILYN MUUTTUMATON TILANNE

Moottoripyöräonnettomuuksissa kuoli viimeisten kymmenen vuoden aikana (2014–2023) 185 moottoripyörän kuljettajaa ja yh-



Kuva 2. Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrät ajoneuvotyypeittäin ja kulkutavoittain vuosina 2003–2022. Tiedot eivät sisällä ajonaikaiseen sairauskohtaukseen kuolleita henkilöitä. Lähde: Onnettomuustietoinstituutti OTI, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet.

deksän matkustajaa. Kuolleista 68 (35 %) oli joko yhteenajo-onnettomuuden pääaiheuttajia tai pääaiheuttajan kyydissä.

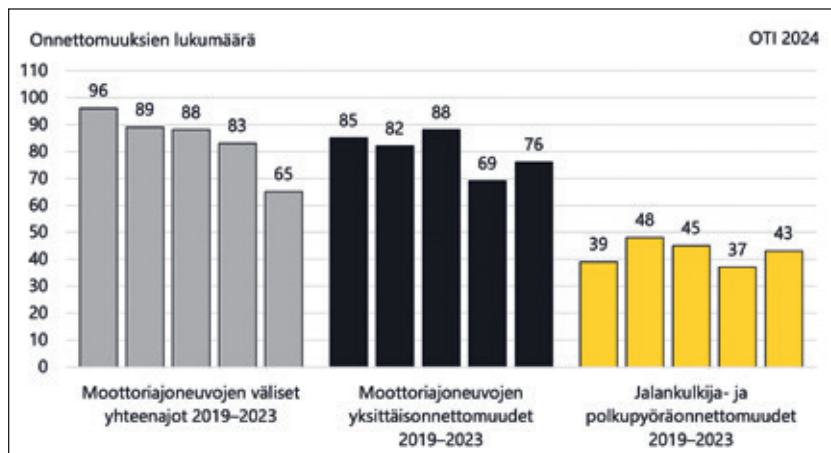
Tieltä suistumisen kaltaisissa yksittäisonnettomuuksissa kuoli 77 moottoripyöräilijää (40 %) ja eläinonnettomuuksissa kuoli 12 moottoripyöräilijää. Yhteenajojen vastapuolina kuoli 37 moottoripyöräilijää (19 %). Onnettomuuksissa kuolleista moottoripyöräilijöistä suurimmat ikäryhmät olivat 25–44-vuotiaat (32 %) ja 45–64-vuotiaat (29 %).

Toisin kuin autoilijoilla pakollisten turvavarusteiden käyttämättömyys ei näy merkittävänä ongelmana moottoripyöräilijöiden kuolemista. Lähes jokainen moottoripyöräonnettomuuden uhri käytti suojakypärää, mutta

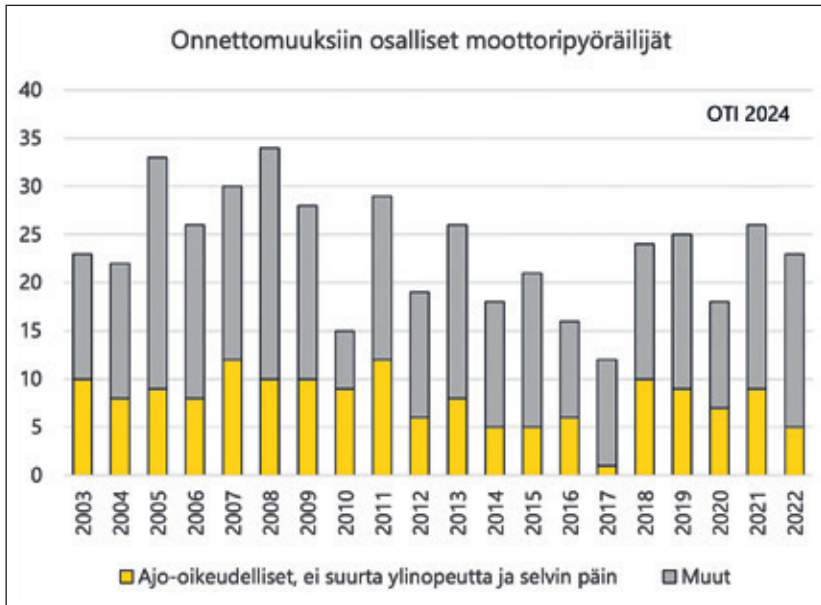
MONET MOOTTORIPYÖRÄONNETTOMUUDET OLIVAT SEURAUSTA TURHASTA RISKINOTOSTA.

osalla kypärän hihna oli jäänyt löysälle tai kokonaan kiinnittämättä, mikä vuoksi kypärä lensi päästä onnettomuuden yhteydessä.

Monet moottoripyöräonnettomuudet olivat seurausta turhasta riskinotosta. Kuolemaan



Kuva 3. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 2019–2023 (ennakkotieto vuodelta 2023). Huom. Vuonna 2020 yksi moottoriajoneuvojen välisistä yhteenajoista oli moottoripyöräilijän ja polkupyöräilijän yhteenajo, jossa molemmat osapuolet kuolivat. Vuosina 2021–2023 tapahtui yhteensä viisi onnettomuutta, joissa kuoli kevyellä sähköisellä liikkumisvälineellä kulkenut. Nämä onnettomuudet on käsitelty tässä kuvaajassa polkupyöräonnettomuuksina. Lähde: OTI Ennakkoraportti 2023.



Kuva 4. Kuolemaan johtaneisiin tieliikenneonnettomuksiin osalliset moottoripyöräilijät. Lähde: Onnettomuustietoinstituutti OTI, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet.

**VIIME AIKONA
TURVAVYÖN KÄYTTÖ
OLISIVAINUT
PELASTAA VUOSITTAIN
40:N AUTOISSA
KUOLLEEN
HENGEN.**

johtaneen onnettomuuden vuosina 2013–2022 aiheuttaneista moottoripyöräilijöistä yli puolet (66 %) ajoi onnettomuushetkellä ylinopeutta vähintään 10 km/h. Valtaosa ajoi huomattavaa, yli 30 km/h ylinopeutta. Kolmannes (35 %) onnettomuuden aiheuttaneista motoristeista oli päihtyneitä.

Muiden kuin moottoripyöräilijöiden aiheuttamat moottoripyöräonnettomuudet tapahtuivat yleensä kääntymislanteissa. Tyypitapauksessa toisen moottoriajoneuvon kuljettaja kääntyi vasemmalle, vastakkaisesta tai risteävästä suunnasta lähestyneen moottoripyöräilijän eteen. Tyypillistä oli, ettei toisen ajoneuvon kuljettaja ollut havainnut moottoripyöräilijää ennen kääntymistä.

Kolmannes (34 %) kuolemaan johtaneisiin tieliikenneonnettomuksiin osallisista moottoripyöräilijöistä ajoi selvin päin, enintään 9 km/h ylinopeutta ja oli voimassa olevan moottoripyöräajokortin haltija. Nämä moottoripyöräilijät joutuivat muita tyypillisemmin toisten moottoriajoneuvonkuljettajien aiheuttamiin onnettomuksiin tai eläinonnettomuksiin.

Moottoripyöräilyn kannalta positiivista

on se, että vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksesta korvaamiin vahinkoihin osallisten moottoripyöräilijöiden määrä on vähentynyt kymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Kymmenen vuotta sitten liikennevahingoissa oli osallisena noin 1 900 moottoripyöräilijää vuodessa, kun vuonna 2022 heitä oli noin 1 300. Myös moottoripyöräilijöiden henkilövahingot ovat viime vuosina vähentyneet.

LIIKENNETURVALLISUUS- KEHITYKSEN KESKEISIÄ KULMAKIVIA

Matkalla kohti nollaa liikennekuolemaa on vielä monta kiveä kammettavana. Ehkä joitakin kiviä joudutaan jopa räjäyttämään ja etsimään kokonaan uusia lähestymiskeinoja. Moottoriajoneuvoliikenteessä tärkeimpiä puuttumista vaativia aihealueita ovat moninaiset ajoterveysongelmat päihderiippuvuus mukaan lukien, turvavyön käyttämättömyys, ylinopeudet, vanha autokanta sekä ajosuuntien fyysinen erottelemattomuus maanteillä.

Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan joka toisella kuolonkolarin aiheuttajakuljettajalla on ollut jonkinasteisia onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita terveysongelmia. Turvavyö on pelastanut ihmisiä jo yli puoli vuosisataa, mutta turvavyön käyttämättömyyttä esiintyy edelleen huolestuttavan paljon. Viime aikoina turvavyön käyttö olisi voinut pelastaa vuosittain 40:n autoissa kuolleen hengen.

Monta onnettomuutta olisi ylipäänsä voinut jäädä tapahtumatta tai seuraukset olisivat ainakin voineet olla lievempiä, jos kuljettajat olisivat ajaneet uudemmilla, edistyneempää turvatekniikkaa sisältävillä autoilla ja pitäneet huolta renkaidensa kunnosta.

Nykyinen liikennejärjestelmä mahdollistaa edelleen sellaisten onnettomuuksien tapahtumisen, joissa kuolee sääntöjen mukaisesti liikkuneita ihmisiä. Ihmiskehon keston rajat tulevat vastaan, vaikka alla olisi uusi, turvallinen auto. On paljon näyttöä siitä, että jo taajamanopeuksilla tapahtuneiden onnettomuuksien törmäysvoimat saattavat olla kohtalokkaita erityisesti iäkkäimmille ihmisille.

Oma lukunsa ovat jalankulkijat, polkupyöräilijät ja muut vailla ajoneuvon korin suojaa olevat tienkäyttäjät. Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden kuolemissa ovat jo kauan olleet merkittävimpänä ryhmänä yli 65-vuotiaat tienkäyttäjät. Vuosina 2018–2022 tieliikenteessä kuolleista jalankulkijoista ja polkupyöräilijöistä joka toinen oli yli 64-vuotias. Iäkkäimpien ihmisten omin voimin liikkumisen turvaamisen onkin oltava yksi liikenneturvallisuustyön tulevien vuosien keskeisimmistä teemoista.



KUVA: Shutterstock

VAKAVIEN VAMMAUTUMISTEN TILASTOINNIN HAASTEET

Liikenneonnettomuuksissa syntyviä vakavia vammautumisia tulisi ehkäistä samalla intensiteetillä kuin kuolemia. Tiedonpuute kuitenkin vaikeuttaa tehokkaimpien toimenpiteiden valintaa ja kohdentamista. Vain pieni osa vakavista vammautumisista tulee poliisin tietoon, ja sitä myötä viralliseen tieliikenneonnettomuustilastoon.

Etenkin polkupyöräilijöiden ja moottoripyöräilijöiden vakavien vammautumisten tiedetään olevan hyvin alitilastoituja. Tiedonsaantia kehitetään mm. valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian velvoittamana ja esimerkiksi OTI on kehittänyt tarkoitusta varten uuden aiempaa kevyemmän liikenneonnettomuuksien tutkintamenetelmän.

SUOMELLE ANSAITTU PALKINTO

Suomessa liikenneturvallisuuden hyväksi tehty työ sai ansaitsemansa palkinnon Brysselissä 19.6.2024, kun liikenneministeri **LULU RANNE** vastaanotti Suomen edustajana Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ETSC:n myöntämän PIN Award -palkinnon.

Vuosittainen palkinto myönnetään liikenneturvallisuuttaan edistäneelle ja hyviä käytäntöjä kehittäneelle maalle. Suomen palkitsemisperusteita olivat muun muassa liikennekuolemien pitkäjäskoinen vähentäminen sekä kansainvälisesti ainutlaatuisen liikenneonnettomuuksien tutkintatoiminnan ylläpitäminen. •

Lisätietoja:

Tiedot perustuvat tietokantaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista sekä OTIn niistä julkaisemiin raportteihin. Lisätietoja: <https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/oti/>.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista onnettomuuksista koostuvasta aineistosta on tätä tarkastelua varten poistettu luonnolliset kuolemat.

ETSC:n raportti ja interaktiiviset taulukot löytyvät: <https://etsc.eu/18th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

TEKSTI: Toni Vuoristo / Liikenneturva

Miten moottoripyöräilijä voi parantaa turvallisuuttaan?

Kohtalokkaissa moottoripyöräonnettomuuksissa ei erotu selkeää yhteistä nimittäjää. Liikenneturva korostaa, että usein motoristi voi kuitenkin omalla toiminnallaan estää onnettomuuden – tai aiheuttaa sen.

Vaikka moottoripyöräilijä ei itse onnettomuuteen ole aina syyppä, pystyy hän omalla toiminnallaan lisäämään merkittävästi turvallisuuttaan. Kyse ei ole ajotaitojen hiomisesta radalla vaan keskeisten riskien tunnistamisesta ja niiden ennakoinnista. Yksi tärkeimmistä tekijöistä on nopeuden valinta.

Moottoripyöräilijöille yleisissä suistumisonnettomuuksissa nopeutta on usein ollut liikaa. Hallinta menetetään ja pyörä lähtee jarrutuksessa alta niin kokeneilla kuin kokemattomillakin ajajilla.

Vauhdin vähentäminen auttaa välttämään myös eläinkolareita. Hirvivaara-alueella, erityisesti silloin, kun hirvet tyypillisimmin liikkuvat, eli aamun ja iltahämärän tunteina, on



KUVA: Shutterstock

nopeutta laskettava ja turvaväliä pidennettävä. Nopeuden lasku kannattaa myös poronhoito-alueella.

Moottoripyöräilyssä ajetaan usein ryhmässä. Ryhmäajo on taitolaji, jossa on tunnistettava ryhmän vaikutus ja kyettävä hillitsemään itsensä. Näyttämisen halu tai taitojen ääriarjoilla puskeminen ovat molemmat kriittisiä tekijöitä. Ennen ajoa onkin käytävä läpi yhteiset pelisäännöt.

Ajotavan lisäksi merkitystä on pyörällä ja varusteilla. Suurikuutioisimman sijaan kannattaa valita itselle ja omille taidoille sopiva pyörä. Sekä kokematonta että kokenutta kuljettajaa tukevat lisäksi moottoripyörän hallintaa avustavat järjestelmät, kuten lukkiutumattomat

ABS-jarrut, jotka pitävät pyörän pystyssä lähes kaikissa jarrutustilanteissa.

Isossa osassa onnettomuuksista moottoripyöräilijä saa kuolettavia rintakehän vammoja. Rintakehää suojaavien varusteiden, kuten rintapanssareiden ja airbag-liivien, käyttöä tulisikin edistää. Kunnollisiin ajovarusteisiin on syytä muutenkin satsata. Tärkein varuste on tietysti kypärä, jota moottoripyöräilijät käyttävätkin tunnollisesti. Tyypillisiin kypärään liittyvä virhe on liian löysä kiinnittäminen, jolloin kypärä lentää törmäyksessä päästä.

TONI VUORISTO
suunnittelija
Liikenneturva

Nuoret ammattikuljettajat – lainsäädäntö ja kuljetusalan näkymät

Raskaiden ajoneuvojen ammattikuljettajia koskee suuri joukko eri säädöksiä. Esimerkiksi ajokorteista säädetään ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä liikenteen palveluista annetussa laissa ja ajo- ja lepoajoista EU-asetuksessa.

Yllä mainittu sääntely perustuu suurelta osin EU:n lainsäädäntöön. EU:n lainsäädännön johdosta sääntely jäsenmaiden välillä on verrattain yhdenmukaista, mikä on parantanut liikenneturvallisuutta koko unionin alueella. Sääntelyllä helpotetaan vapaata liikkuvuutta ja taataan yhteiset pelisäännöt muun muassa ammattikuljettajien kelpoisuudesta. Yhdenmukainen sääntely näkyy esimerkiksi siinä, että Suomessa myönnettyä ajokortilla saa ajaa

toisessa jäsenvaltiossa.

Kansallisen ajokorttilain taustalla olevaa EU:n ajokorttidirektiiviä uudistetaan parhailaan. Uudistuksen päätavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta. Direktiiviehdotus sisältää myös kuljetusalaa koskevia toimia, joista osa koskettaa juuri nuoria.

Euroopan komissio on ehdottanut, että kuorma-auton (C-luokan) ajokortin voisi jatkossa saada 17-vuotiaana. Ennen kuin kuljettaja täyttää 18 vuotta, saisi hän kuitenkin kuljettaa ajoneuvoa vain, jos kyydissä olisi tietyt

edellytykset täyttävä henkilö, eräänlainen apukuljettaja. Ajokortin lisäksi kuljettajalla tulisi olla ammattipätevyys. Komissio on myös ehdottanut, että ajo-oikeuden laajentamista perävaunullisiin kuorma- ja linja-auton ajo-oikeuksiin joustavoitettaisiin.

Direktiiviehdotuksen käsittely on kesken, joten lopullisen direktiivin sisällöstä ei ole vielä tietoa. Direktiivin hyväksymisen jälkeen tulee se saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Myös ajo- ja lepoaikoja koskevaa EU-asetusta muutettiin hiljattain. Asetukseen tehtiin



tuksesta valmistuvien määrä on pysynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana suhteellisen vakaana. Kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyden suorittajista enemmistö suorittaa kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyden. Tutkimuksen mukaan pelkääntään henkilöliikenteeseen oikeuttavia linja-auton kuljettajan ammattipätevyyksiä on vähiten ja suurin osa henkilöliikenteen kuljettajista suorittaa ammattipätevyden, joka oikeuttaa henkilöliikenteen ohella myös tavaraliikenteeseen.

Ammattipätevyden suorittaneiden määrä ei kuitenkaan kerro alalla olevien ammattikuljettajien määrää, sillä kaikki ammattipätevyden suorittaneet eivät siirry kuljetusalalle. Yhä useampi pätevä kuljettaja työllistyy muihin tehtäviin ja moni kuljettaja on ammatissa myös kausiluonteisesti tai osa-aikaisesti. Tutkimuksen mukaan yritysten näkökulmasta haasteena on riittävän osaamistason omaavien kuljettajien saatavuus, minkä vuoksi kuljetusalalla koetaan työvoimapulaa.

Tutkimuksessa vuodelle 2030 laaditun trendiennusteen mukaan kuorma-auton ja linja-auton ajokorttien sekä ammattipätevyksien määrä vähenee, mutta kuorma- ja linja-auton kuljettajien määrä kasvaa jonkin verran. Tutkimuksen mukaan kuljettajien saatavuusongelmien taustalla nousi esiin alan houkuttelevuutta ja vetovoimaa heikentäviä pääasiassa työolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Osa tekijöistä on ammattien ominaispiirteisiin

liittyviä, kuten esimerkiksi yö- ja viikonlopputyö, ja osa työhön muuten liittyviä tekijöitä, kuten pitkä työhön sidonaisuus aika, logistiikkajärjestelmän aiheuttamat aikataulupaineet, taukopaikkojen pieni määrä ja työn raskaus.

Kuljetusalaa koskevan sääntelyn määrä on lisääntynyt 2000-luvulla selvästi. Ala on tiukemmin säännelty ja kuljettajiin kohdistuu aiempaa enemmän vaatimuksia. Sääntely ei silti noussut esiin ammatin vetovoimaa heikentävänä asiana Traficomien tutkimuksessa. Tutkimuksessa vastauksia koottiin niin alalla toimivilta kuin alalta pois lähteneiltä henkilöiltä.

Saatujen vastausten perusteella yhtenä syynä muille aloille hakeutumiseen saattaa olla se, että ammattikuljettajan työ ei tue perheen perustamista ja työn yhteensovittaminen perhe-elämään ja vapaa-aikaan koetaan hankalana.

Riippuen tulevan ajokorttidirektiivin sisällöstä on mahdollista, että kokemusta raskaan ajoneuvon kuljettamisesta voisi lähitulevaisuudessa hankkia nykyistä nuorempana. Jotta nuoret myös pysyisivät kuljetusalalla, on alan pitovoimatekijöihin satsattava ja otettava paremmin huomioon nuorten elämäntilanteisiin liittyvät tarpeet.

MONIKA MUTANEN

Erityisasiantuntija,
kuljetus- ja pätevyysyksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö

**KANSALLISEN
AJOKORTTILAIN
TAUSTALLA
OLEVAA EU:N AJO-
KORTTIDIREKTIIVIÄ
UUDISTETAAN
PARHAILLAAN.**

erityissääntöjä, joilla muutettiin satunnaisen henkilöliikenteen, kuten busseilla hoidettavan tilausajoliikenteen, kuljettajien ajo- ja lepoaikoja.

AMMATTIKULJETTAJIEN SAATAVUUTTA KOSKEVA SELVITYS

Kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuutta selvitettiin alkuvuodesta 2024 julkaistussa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tutkimuksessa. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, onko kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuudessa ongelmia Suomessa, mahdollisia syitä saatavuushaasteiden taustalla, ja ennustaa miten tilanne tulee kehittyämään.

Tutkimus osoittaa, että kuljettajakoulu-





Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi valmistui

Suomen oma liikenneturvallisuusstrategia tavoittelee, että vuoteen 2050 mennessä kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Euroopan Unionissa liikenneturvallisuustavoitteena on kuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2019 tasosta, ja että liikennekuolemia ei enää tapahdu vuonna 2050.

EU:n tieturvallisuusdirektiivi sekä liikenejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki edellyttävät verkonlaajuisia tieturvallisuusarviointia vähintään viiden vuoden välein. Menettely kohdistetaan TEN-T-verkon teille, pääväylille ja moottoriteille. Näitä väyliä kutsutaan tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalan tieverkoksi, jonka laajuus Suomessa on noin 6 570 km.

ARVIOYHDISTETYISTÄ TULOKSISTA

Väylävirasto on julkaissut verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalan tieverkon osalta. Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi on Väyläviraston toimeksiannosta tehty kahdessa osassa: ensin VTT teki onnettomuusperusteisen arvioinnin ja sen rinnalla Ramboll teki tien suunnitteluominaisuuksiin eli teknisiin ominaisuuksiin perustuvan arvioinnin.

Näiden arviointien yhdistetty tulos muodostaa lopullisen arvioinnin. Kokonaisarvioinnin perusteella tunnistetaan teiosuudet, joille on tarpeen tehdä kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai toteuttaa parantamistoimenpiteitä.

Onnettomuusperusteisessa arvioinnissa tielinkit ja maantieliittymät luokiteltiin nykytilassa erittäin korkean, korkean, keskitason ja matalan onnettomuusalttiuden luokkiin. Tiejakson

onnettomuuskustannukset per kilometri ovat tyypillisesti suuret silloin, kun sillä tapahtuu lukumääräisesti paljon onnettomuuksia. Jos liikennettä on paljon, ajoneuvokilometriä kohti lasketut onnettomuuskustannukset jäävät pieniksi.

Turvallisuudeltaan haastavimpia ovat ne osuudet, joilla on suuret onnettomuuskustannukset sekä ajoneuvo- että tiekilometriä kohti. Kalliitkin hankkeet voivat olla näillä osuuksilla kustannustehokkaita. Vastaavasti turvallisuudeltaan ongelmallisimmat liittymät ovat ne, joilla on suuret kustannukset sekä vuosittain että saapuvaa ajoneuvoa kohti.

Tietekniisiin ominaisuuksiin perustuva arviointi jaettiin maanteiden linjaosuuksiin, maanteiden keskinäisiin liittymiin ja jalankulku- ja pyöräliikenteen linjaosuuksiin, joille kaikille määritettiin riskiluokat. Riskin arvioimiseksi tehtiin myös maanteiden reunaympäristön suistumis- ja törmäysturvallisuuden inventointi, jollaista ei ole tässä laajuudessa aiemmin tehty. Muita riskiluokittelussa käytettyjä muutujia olivat muun muassa ajosuuntien rakenteellinen erottelu, nopeusrajoitus, täristävät keski- ja reunamerkinnot ja liikenteenhallinta.

MERKITTÄVIMMÄT TURVALLISUUSPUUTTEET

Verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin merkittävimmät turvallisuuspuutteet tiekilometreinä mitattuna ja teknisten ominaisuuksien mukaan tarkastellen koskevat suistumis- ja törmäysturvallisuutta. Tätä voitaisiin parantaa poistamalla tien reunaympäristöstä törmäysvaarallisia kohteita tai suojaamalla niitä tiekaiteilla.

Onnettomuuden seurausten vakavuuden kannalta merkittävin turvallisuusongelma on kohtaamisonnettomuuksien riski kaksikaistaisilla teillä. Sitä voidaan pienentää rakentamalla keskikaiteita tai käyttämällä leveää ja täristävää keskimerkintää. Jalankulun ja pyöräilyn osalta olisi myös paljon petrattavaa. Tieteknisen arvioinnin perusteella so-

veltamisalan tieverkolla kolmannes maanteiden liittymistä kuuluu korkeimpaan riskiluokkaan.

Onnettomuusalttiuden mukaan tarkasteltuna taas vain n. 2 % liittymistä kuuluu korkeimman riskin alueelle.

– Korkea riskiluokka ei tarkoita suoraan sitä, että tunnistetuissa kohteissa olisi välttämättä merkittävää toimenpidetarvetta. Ensimmäistä kertaa laadittu luokittelu on tavallaan Suomen maantieinfran tilan kuvaus turvallisuuden nollavisionäkökulmasta, tiivistää tieturvallisuusasiantuntija **MIKKO ULJAS** Rambollilta.

Tietekniisiin ominaisuuksiin perustuvan arvioinnin tuottamisesta vastasi Rambollilla projektipäällikkö **MIKKO LAUTALA** yhdessä paikkatietoasiantuntija **VALTTERI KARTTUSEN** ja Uljan kanssa.

TIETURVALLISUUSARVIOINTI TOIMENPITEIKSI

–Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi antaa hyvän pohjan kohdistaa turvallisuustoimenpiteitä kustannustehokkaasti. Väylävirasto päättää, mitä toimenpiteitä tehdään ja mille tiejaksoille ne tullaan kohdistamaan. Tieturvallisuusarvioinnin tuloksen mukaan voisi olla luontevaa, että muun muassa keskikaiteita ja tien reunaympäristön törmäysturvallisuuden parantamista lähdetään edistämään jonkinlai-

KOHDENNETTUJA
TIETURVALLISUUS-
TARKASTUKSIA
TEHDÄÄN KORKEIMPIIN
RISKILUOKKIIN
KUULUVILLE
TIEJAKSOILLE.



sella teemarahoituksella. Monilla tiejaksoilla turvallisuuspuutteet juontuvat monen asian yhteisvaikutuksesta. Tällaisille tiejaksoille on tarpeen tehdä tarkempi kohdennettu tieturvallisuustarkastus, jolla toimenpiteet määritellään, Mikko Uljas kertoo.

Tieturvallisuusarvioinnin lisäksi kohdennettujen tieturvallisuustarkastuksien kohteiden valintaan vaikuttavat kohteiden suunnitelmavalmius ja muut mahdolliset aiemmin tehdyt selvitykset.

MITÄ KOHDENNETUILLA TIEURVALLISUUS-TARKASTUKSILLA TAVOITELLAAN?

Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdään korkeimpiin riskiluokkiin kuuluville tiejaksoille. Valinnassa otetaan huomioon sekä onnettomuusalttius että tieteknisten ominaisuuksien puutteet. Toimenpiteiksi pyritään löytämään kustannustehokkaita ratkaisuja.

Vakavimpien puutteiden korjaaminen pitäisi saada käyntiin tai ainakin toteutusputkeen viiden vuoden kuluessa ennen seuraavaa verkonlaajuista tarkastelua. Menettelyn tavoitteena on, että asteittain saataisiin turvallisuuspuutteet korjattua kokonaan pois tieturvallisuudirektiivin soveltamisalan tiEVERKOLTA.

Direktiivin menettelyihin kuuluu em. lisäksi tieturvallisuusauditointi, joka tehdään yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa sekä valmistuvalla tiehankkeella ja vuo-

den käytössä olleelle tiehankkeelle. Hankkeille tehdään myös hyväksymismenettelyn osana tieturvallisuusvaikutusten arviointi ja suojoittomien tienkäyttäjien suojelua koskeva selvitys.

Teiden kunnossapidon yhteydessä tehdään ns. määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia. Tieturvallisuusauditointi ja kohdennettu tieturvallisuustarkastus edellyttävät tekijältään tieturvallisuusarvioijan pätevyyttä, jollaisen voi suorittaa Traficomissa järjestämässä koulutuksessa. •

LÄHTEET:

Raportit löytyvät Doriasta Väyläviraston julkaisuista:

51/2024: [Tieturvallisuudirektiivin mukainen verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi, osa 1: Onnettomuusperusteinen arviointi](#)

52/2024: [Tieturvallisuudirektiivin mukainen verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi, osa 2: Tietekniset ominaisuudet ja arvioinnin yhdistetyt tulokset](#)



TEKSTI: Noora Airaksinen KUVA: Väylävirasto

Maanteiden nopeus- rajoitusohjeen päivitys – taustalla nollavisio ja Safe System -lähestymistapa

Väylävirasto päivittää liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti maanteiden nopeusrajoitusohjetta. Ehdotus merkittävimmistä linjauksista on tätä kirjoittaessa lausunnolla. Linjaukset keskittyvät 100 km/h nopeusrajoituksen kriteereihin, ja aihe on herättänyt jo ennakkoon paljon keskustelua. Keskustelua tarvitaankin, ja sitä tulisi laajentaa myös taustalla olevaan nollavision ja Safe System -lähestymistapaan.

Suomen kansallinen liikenneturvallisuusstrategia valmistui vuonna 2022. Strategiaa ohjaa nollavision, jonka mukaisesti kennekään ei tarvitse liikenne- muodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä (Rekola ym. 2022). Tavoitteena on kuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittaminen aikavälillä 2020–2030. Tavoite on haastava ja vaatii työtä kaikilla liikenneturvallisuuden osa-alueilla. Se edellyttää myös nollavision mukaista ajattelutapaa.

Euroopan komissio painottaa nollavision (Vision Zero) ja sitä tukevan Safe System -lähestymistavan levittämistä koko yhteiskuntaan. Se tarkoittaa anteeksi antavaa ja tienkäyttäjää tukevaa liikennejärjestelmää, jossa inhimillisiä virheitä tekevä ihminen ei kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä. Käytännön tasolla erilaisin toimenpitein varmistetaan, että törmäysvoimat eivät ylitä ihmiskehon kestävyyttä.

Kyseessä on ennakoiva ”proactive” toimintatapa perinteisemmän tapahtuneisiin onnettomuuskasauksiin ”reactive” perustuvan toiminnan sijaan. Ennakoivan toimintatavan niin sanotut varhaiset omaksujat, kuten Alan-komaat ja Ruotsi, osoittavat, että ennakoivalla lähestymistavalla voidaan vähentää liikennekuolemia 30–50 prosenttia.

Yhä useampi maa onkin jo sitoutunut nollavision ja omaksunut Safe System -lähestymistavan, joka voidaan tiivistää seuraaviin keskeisiin elementteihin: a) Turvalliset nopeudet, b) Turvallinen infrastruktuuri, c) Turvalliset ajoneuvot, d) Turvallinen liikennekäyttäytyminen ja e) Korkealaatuinen onnettomuuden jälkeinen hoito. (Euroopan komissio 2022, Euroopan komissio 2020.)

TURVALLINEN NOPEUS

Yksi Safe System -lähestymistavan keskeinen elementti on nopeus. Mitä suurempi nopeus, sitä suurempi törmäysvoima, mikä lisää kuoleman ja vakavan loukkaantumisen riskiä. Yleisesti voidaan todeta, että jos keskinopeus kasvaa tai laskee 10 %:ia, lievien loukkaantumisten määrä nousee tai laskee 20 %:ia, vakavien vammojen määrä 30 %:ia ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä 40 %:ia.

Suurella nopeudella myös jarrutusmatka on pidempi eli reagoimiseen jää vähemmän aikaa ja kuljettajalla on vähemmän mahdollisuuksia estää törmäys. Myös havaittavan ja käsiteltävän tiedon määrä lisääntyy nopeuden kasvaessa ja havainnointi näkökentän reuna-alueilla heikentyy. (SVOW 2021.)

Turvallisuus on tärkeä kriteeri nopeusrajoitusta määritettäessä, mutta sen tulee olla tasapainossa muun muassa saavutettavuuden ja liikkumistarpeiden, ympäristönäkökulmien sekä kansalaisten hyväksyttävyyden kanssa. Turvallinen nopeus riippuu tien tarkoituksesta ja ominaisuuksista, liikenteen koostumuksesta sekä törmäysmahdollisuuksista – samaa tietä käyttävän liikenteen tulisi erota toisistaan nopeuden, ajosuunnan ja massan suhteen mahdollisimman vähän. Mikäli eroja esiintyy, tulee nopeuden olla riittävän alhainen turvallisuuden varmistamiseksi. Myös etäisyys, joka vaaditaan esteen havaitsemisesta pysähtymiseen (ns. pysähtymisnäkemä) on turvalliseen nopeuteen vaikuttava tekijä. Turvalliset enimmäisnopeudet erilaisissa olosuhteissa on esitetty taulukossa 1. (Euroopan komissio 2021, SVOW 2021.)

MAANTEIDEN NOPEUSRAJOITUSOHJEEN PÄIVITYS

Väyläviraston nopeusrajoitusohjeen päivitystyön keskeiset linjaukset liittyvät 100 km/h nopeusrajoituksen kriteereihin. Suomessa on noin 9 000 kilometriä teitä, joilla on 100 km/h

nopeusrajoitus ja ajosuuntia ei ole erotettu rakenteellisesti toisistaan. Safe System -periaatteen mukaan turvallinen enimmäisnopeus näillä teillä olisi 70 km/h (Taulukko 1).

Suomen liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti nopeusrajoitusohjeen päivityksen yhteydessä tuli tutkia Ruotsin ja Norjan mallit, joissa 100 km/h nopeusrajoitus sallitaan vain, jos ajosuunnat on fyysisesti erotettu toisistaan. Erilaisten vaihtoehtotarkastelujen jälkeen ehdotettiin, että ensimmäisenä askeleena tähän suuntaan nopeusrajoitus alennettaisiin 100 km/h:sta 80 km/h:iin karkeasti noin 1 800 tiekilometrillä. Lisäksi valituissa muutoskohteissa kokeiltaisiin Ruotsissa käytössä olevaa 90 km/h nopeusrajoitusta ja selvitettäisiin sen soveltuvuutta Suomen maantieverkolle.

Ehdotuksen mukaan nopeusrajoitus laskeisi kapealla vähäliikenteisellä tieverkolla sekä yksittäisillä vilkkailla ja onnettomuusherkillä tiejaksoilla. Vähäliikenteinen tieverkko ei ole nykyisessä ohjeessa ollut tien liikennemäärään ja leveyteen liittyvien ns. peruskriteerien piirissä. Taustalla on paitsi kohonnut onnettomuusriski, myös käytäntöjen valtakunnallinen yhdenmukaistaminen sekä tienpitäjän määrittämien tien ja ajokaistan leveyden vähimmäisvaatimus 100 km/h nopeusrajoitukselle.

Tien kapeuden katsotaan lisäävän myös tienkäyttäjien hyväksyttävyyttä alhaisemmalle nopeusrajoitukselle. Vilkaammalla tieverkolla nopeusrajoitus laskeisi kohteissa, joissa on kohonnut kohtaamis- ja onnettomuusriski tai

Tietyyppi ja tienkäyttäjryhmät	Turvallinen nopeus (km/h)
Tiet, joilla autojen ja suojattomien tienkäyttäjien väliset törmäykset ovat mahdollisia.	30
Risteykset, joissa autojen väliset sivutörmäykset ovat mahdollisia.	50
Tiet, joilla autojen väliset kohtaamistörmäykset ovat mahdollisia.	70
Tiet, joilla tienkäyttäjien väliset sivu- ja kohtaamistörmäykset eivät ole mahdollisia.	≥ 100

Taulukko 1. Turvalliset enimmäisnopeudet erilaisille tietyypeille ja liikennetilanteille (suora käännös lähteestä Euroopan komissio 2022, alkuperäiset lähteet: Tingvall & Haworth 1999, Wegman & Aarts 2005).

kyseessä on ns. riskialtis tietyyppi eli leveä-kaistatie tai ohituskaista ilman keskikaidetta. Pieni osa vilkkaiden tiejaksojen muutoksista johtuu myös peruskriteerien liikennemäärärajojen harmonisoinnista muiden tiesuunnittelun ohjeiden kanssa. Muutosten on laskettu olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

OHJEISTUS HUOMIOITIETÄ KOKONAISVALTAISESTI

Muutosehdotus tarkoittaisi, että nopeusrajoitus laskisi noin 20 %:lla nykyisestä maantieverkosta, jolla on 100 km/h nopeusrajoitus. Suurimmalla osalla tästä tieverkosta on tällä hetkellä jo käytössä talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitus 80 km/h, jolloin muutos koskisi kesäajan nopeusrajoitusta. Yleisesti talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoituskäytäntö pysyisi päivitettyssä ohjeessa lähes nykyisen kaltaisena. Ehdotus edistäisi nollavision ja Safe System -ajattelutavan mukaisia turvallisia nopeuksia.

Nopeusrajoitusohjeen päivityksessä on kyse paljon muustakin kuin 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien tarkistamisesta. Ohjeessa on lukuisia muita kriteerejä ja reunaehtoja, jotka otetaan huomioon erityisesti paikallisen nopeusrajoituksen asettamisessa myös muilla kuin nykyisillä 100 km/h nopeusrajoituksen teillä.

Muita reunaehtoja ovat mm. pysähtymisnäkemä, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä ja olosuhteet, liittymätyyppi ja -järjestelyt, liittymätiheys sekä tien asema maankäytössä. Lisäksi talvi- ja pimeän ajan sekä taajamien nopeusrajoitukset ohjeestaan omina kokonaisuuksinaan.

Maanteiden osuus taajamissa on pieni, mutta ohjeella pyritään lisäämään erityisesti 30 km/h nopeusrajoituksia alueilla, joilla liik-

kuu suojattomia tienkäyttäjiä. Tämä linjaus on myös turvallisten nopeuksien periaatteiden mukainen (Taulukko 1). Tarkoituksena on, että ohje on myös kuntien sovellettavissa.

MUITAKIN TOIMENPITEITÄ TARVITAAN

Nopeusrajoitukset ovat yksi tienpitäjän vastuulla oleva nopeuden hallinnan keino. Sen lisäksi tarvitaan jatkuvaa viestintää turvallisuudesta sekä nopeusrajoitusten noudattamisen tärkeydestä. Se on meidän kaikkien tehtävä.

Nopeuden hallinnan lisäksi myös tieympäristöä tulee parantaa Safe System -periaatteiden mukaisesti. Tavoitteena on, että Suomessa olisi yhä enemmän korkeatasoista maantieverkkoa, jossa 100 km/h nopeusrajoitus on mahdollinen. Lisäksi tulee edelleen parantaa mm. tien reunaympäristön törmäysturvallisuutta erityisesti ≥ 80 km/h nopeusrajoitusalueilla, sekä toteuttaa pieniä ja tehokkaita liikenneturvallisuuksien toimenpiteitä erityisesti taajamissa ja niiden läheisyydessä suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi.

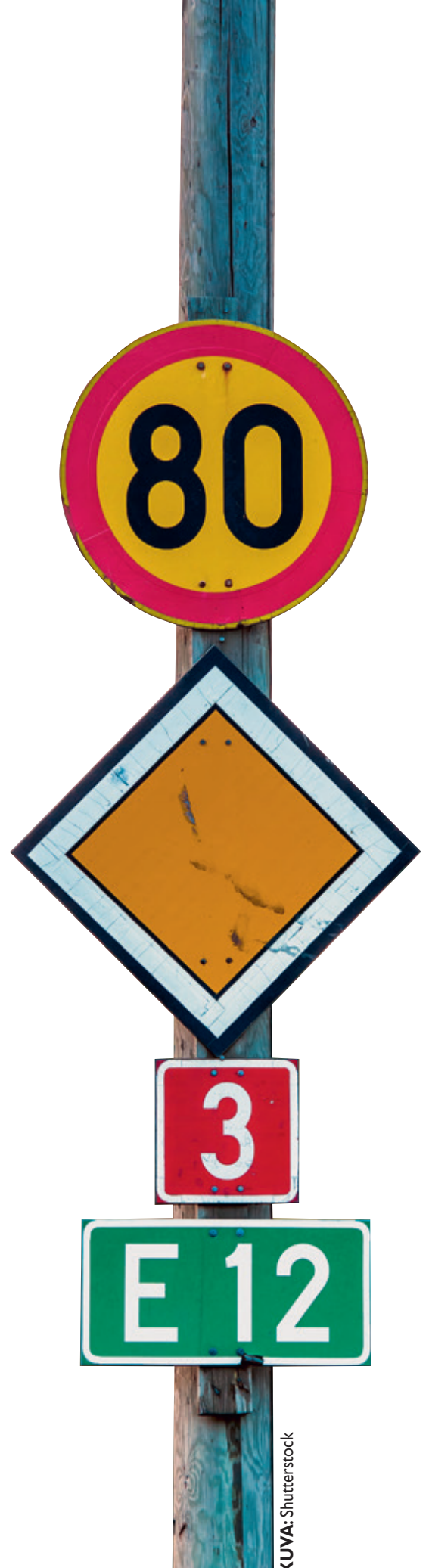
Järjestelmällistä lähestymistapaa tukee myös Euroopan komission tieturvallisuudirektiivin muutos, joka edellyttää jäsenmailta päätieverkon turvallisuusarviointia ja sen jatkotoimina turvallisuustarkastuksia sekä parantamistoimia. Suomen päätieverkon turvallisuusarviointi on juuri valmistunut. •

NOORA AIRAKSINEN

DI, FT

tieturvallisuuden johtava asiantuntija

Väylävirasto



KUVA: Shutterstock

LÄHTEET:

European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030, Publications Office, 2020.

European Commission (2022) Road Safety Thematic Report – Safe System Approach. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

European Commission (2021) Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Rekola ym. 2022. Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3

SWOV (2021). Speed and speed management. SWOV fact sheet, July 2021. SWOV, The Hague.

Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility. In 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999.

Wegman, F., & Aarts, L.T. (2005). Door met Duurzaam Veilig – Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de Jaren 2005-2020. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.



Kantava yksityistie ja nykyvaatimusten mukainen silta varmistaa ympärivuotiset puunkuljetukset pahinta kelirikkokautta lukuunottamatta.

TEKSTI JA KUVAT: *Timo Pisto/Suomen metsäkeskus*

Yksityisteiden ja niiden siltojen kuntokartoitus loppusuoralla

Suomen metsäkeskuksen hallinnoima TIESIT-hanke on edennyt suunnitellusti. Vuonna 2022 käynnistyneessä hankkeessa on tuotettu tietoa puu- ja energiahuollon turvaamisen parantamiseksi muun muassa kartoittamalla yksityisteiden ja niiden siltojen kuntoa sekä tekemällä selvityksiä energiapuuterminaalien tarpeista.

Tiedon avulla on aktivoitu tiekuntia tienpitotoimenpiteisiin yhteistyössä alan toimijoiden kanssa. TIESIT-hankkeen tavoitteena on tuottaa sähköistä kuntotietoa keskeisistä yksityisteistä ja niiden silloista tiekuntien, tienkäyttäjien, rahoittajien, palveluntuottajien ynnä muiden tarpeita varten.

YKSITYISTEIDEN KUNTOKARTOITUS HYVÄSSÄ VAUHDISSA

Keskeisen yksityistieverkon kuntotiedon tuottaminen on edennyt hyvin. Kuntotietoa tuotetaan sähköisiä paikkatietoaineistoja analysoimalla kuluvan vuoden loppuun mennessä noin 200 000 km:n matkalta. Kartoitettaviin teihin sisältyy monenlaista eri käyttöä ja toiminnallisuutta muun muassa vakituisesta asumisesta aiheutuvaa liikennöintiä sekä maa- ja metsätaloutteen ja loma-asutukseen liittyvää liikennettä.

Tuotettavasta kuntotiedosta voivat tiekunnat tehdä havaintoja tiekohtaisesti perusparannus- ja kunnostustarpeista, joita on kuvattu liikennevalojattelumallin mukaisesti. Kokonaan punaiseksi värjäytyneessä tiessä on mitä todennäköisemmin välittömiä kunnostus- ja perusparantamistarpeita, keltainen ja vihreä väri vastaavasti kertovat siitä, että tie pysyy käyttökelpoisessa kunnossa normaaleilla tai tehostetuilla kunnossapitotoimenpiteillä.

– On huomioitava, että teiden kunto on määritelty kokonaan sähköisiä aineistoja hyödyntäen, ja kuntotiedot on yleistetty tiekohtaisiksi tieosuuksista muodostuvien luokistusten kautta. Teiden tarkempi kuntoarvio

ja tarvittavat toimenpiteet tulee varmistaa paikan päällä suoritettavalla katselmuksella, tiekartoitusprojektin projektipäällikkö **MIKA NOUSIAINEN** toteaa.

NOIN 6 000 SILTAA MUKANA KARTOITUKSESSA

– Siltojen kuntokartoitus on loppusuoralla. Kartoitimme siltoja vuonna 2023 liki 4 500 kpl. Kuluvana vuonna kohteita on jäljellä noin 1 500. Kartoitustyö on toteutettu yhteistyössä palveluntuottajan kanssa, siltaprojektin projektipäällikkö **HANNU ULVINEN** sanoo.

Kartoittajia on ollut parhaimmillaan liikkeellä eri maakunnissa 10–15 henkilöä. Tämänhetkisen arvion perusteella liki 20 prosenttia yksityisteiden silloista on uusimisen tai peruskunnostuksen tarpeessa. Määrä on huomattava ja edellyttää aktivoitumista niin tienpitäjien kuin palveluntuottajienkin suunnalla.

– Tarvitsemme jatkossa lisää toimijoita siltasuunnitteluun, rakennuttamiseen ja rakentamiseen, Ulvinen jatkaa.

TIEDOLLA TOIMENPITEITÄ – TIETO TÖIHIN

TIESIT-hankkeen yhtenä tavoitteena on, että tuotettava kuntotieto saadaan töihin. Tie- kuntien ja tienpidon aktivointiprojektissa on hyödynnetty teiden ja siltojen kuntotietoa muun muassa kannustamalla tienpitäjiä teiden ja siltojen kunnossapitoon sekä laajempiin perusparannushankkeisiin.

– Tuoretta kuntotietoa hyödyntäen olemme neuvoneet ja opastaneet tiekuntien vastuuhenkilöitä esimerkiksi huonokuntoisen

sillan uusimishankkeen käynnistämiseksi. Lisäksi tuotamme koulutusmateriaalia ja järjestämme aiheeseen liittyviä neuvonta- ja koulutustapahtumia yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa, kertoo aktivointiprojektin projektipäällikkö **JANI SALOMAA**.

Projektin toimesta on kontaktoitu tähän mennessä noin 400 tiekuntaa, joiden hallinnassa on uusimiskunnossa oleva silta. Aktivointityön avulla on käynnistynyt maassamme lukuisia silta- ja tiehankkeita, mikä näkyy myös avustushakemusten selkeänä kasvuna ELY-keskuksissa.

– Kuluvalla vuodelle budjetoitu 8,5 miljoonan euron yksityistieavustus ei riitä alkua pidemmälle, koska korjaus- ja uusimistarpeessa olevia kohteita on niin paljon, Salomaa jatkaa.

YKSITYISTEIDEN KORJAUSVELKA ON HUOMATTAVA

TIESIT-hankkeessa tuotetun kuntotiedon perusteella miltei joka neljäs yksityistie on järeämmän perusparantamisen tai kunnostuksen tarpeessa. Silloista liki 20 prosenttia pitäisi uusia tai korjata lähivuosien aikana.

Yksityisteiden ja niillä olevien siltojen korjausvelka-arvio on tämänhetkisen tiedon perusteella noin 1,3 miljardia euroa, ja sitä tarkennetaan kartoitustöiden edetessä. Määrä on huomattava, ja se on selkeästi suurempi kuin mitä on yleisesti aiemmin arvioitu.

Korjausvelan hallittu hoitaminen edellyttää tienpitäjien aktivoitumisen ja sähköisen kuntotiedon lisäksi riittävästi aikaa, resursseja, osaajia ja tahtotilan sen toteuttamiseksi. Kuntotieto yhdestä tärkeästä infrastruktuuristamme mahdollistaa myös tietoon perustuvan investointiohjelmityön käynnistämisen suunnitelmallisen korjausvelan hoitamiseksi.

Kuten sanottua, tieto lisää tuskaa, mutta johtaa kuitenkin lopulta johonkin päätökseen, niin tässäkin asiassa. Metsäkeskus on suorittamassa vaativasta kuntotiedon tuottamiseen liittyvää tehtävää, jonka eduskunta sille osoitti tilanteessa, jossa puu- ja energiahuoltovarmuuteemme tuli negatiivisia muuttujia. Toivomme, että tuotettu kuntotieto löytää turvallisen kotipesän, ja sitä jaetaan tarvitsijoille tehokkaasti ja turvallisesti, ylläpitoa unohtamatta. •

TIMO PISTO

erityisasiantuntija
TIESIT-hankkeen projektipäällikkö
Suomen metsäkeskus
p. 044 710 4342
timo.pisto@metsakeskus.fi
www.tienhoito.fi
www.metsakeskus.fi/fi/tiesit



Perusparannus- tai kunnostustarvetta on noin 25 prosentilla yksityisteistä.

TEKSTI: Harde Kovasiipi

Jarkko Saarimäki uskoo osaavien ihmisten yhteistyöhön



KUVA: Traficom

Traficomin pääjohtaja Jarkko Saarimäki luottaa siihen, että asiantuntijoiden joustavalla yhteistyöllä myös liikenteen tulevaisuuden haasteet käännetään mahdollisuuksiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sai joulukuussa 2023 pääjohtajakseen tutun miehen. **JARKKO SAARIMÄKI** oli työskennellyt jo aiemmin yli 18 vuotta Traficomin ja sen edeltäjäviraston eri tehtävissä, ja nyt hän palasi taloon liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Uuteen virkaan astuminen sujui hyvissä tunnelmissa, ja työt ovat käynnistyneet toivotulla tavalla.

– Huippuihmisten kanssa on helppo työskennellä. Väki on paljolti ennestään tuttua, mutta olemme hakeneet esimerkiksi johtoryhmään uutta osaamista ja näkemystä myös talon ulkopuolelta, kertoo Saarimäki.

Omista tehtävistään hän nostaa tärkeimmiksi Traficomin ammattilaisten työnteon tukemisen ja mahdollistamisen sekä viraston talouden hallinnassa pitämisen.

– Johtamisfilosofiassani keskeistä on, että ihmisille osoitetaan luottamusta ja selkeät tavoitteet. Olemme koko yhteiskunnan palveluksessa oleva 1100 hengen asiantuntijaorganisaatio, jossa jokaisen täytyy voida

tehdä työnsä parhaalla mahdollisella tavalla. Toinen ydinasia on pitää huolta talouden raameista, tunnistaa yhteiskunnan kannalta tärkeimmät tehtävämme ja osoittaa niihin riittävät resurssit.

On helppo nähdä, että Saarimäki on määrätietoinen, mutta myös ihmisläheinen johtaja, joka nauttii voidessaan antaa huippuosajille mahdollisuuksia innostua, kehittyä ja kasvaa uusiin rooleihin.

– Olen myös oppinut, että tuloksia syntyy parhaiten, kun arjessa on tasapainoisesti työtä, vapaa-aikaa ja lepoa. Välillä on tärkeää tehdä myös jotakin ihan muuta kuin työasioita. Itselleni tuota muuta tarjoaa perheen ohella liikunta, etenkin kuntosalit, lenkkeily ja kesäisin golf.

TRAFICOM AUTTAA SUOMEA PYSYMÄÄN LIIKKEELLÄ

Saarimäen mukaan Traficomin ydintehtävä on huolehtia siitä, että ihmiset, tavarat ja tieto voivat liikkua turvallisesti, sujuvasti ja kaikessa mielessä kestävästi. Turvallisuus on vahvasti

lähtökohtana esimerkiksi viraston tarkastuksessa ja hyväksyessä maanteiden yleis- ja tiesuunnitelmia.

– Varmistamme, että suunnittelun perustana ovat lakisäätöinen vuorovaikutusprosessi, oikeusvaikutteiset kaavat sekä asianmukaiset selvitykset ja vaikutusarvioinnit, joihin liikenneturvallisuus sisältyy elimellisenä osana. TEN-T-verkkoon, moottoriteihin ja runkoverkkoon liittyvää suunnittelua ohjaavat lisäksi korotetut turvallisuusvaatimukset erillisine auditointeineen.

Valtakunnallisesti keskeinen tiestöön vaikuttava työväline on Liikenne 12 -suunnitelma, jonka teossa Traficom toimii yhtenä valmisteluorganisaationa ja tiedontuottajana.

– Tarjoamme suunnittelun ja päätöksenteon tueksi strategista kokonaiskuvaa liikennejärjestelmän nykytilasta ja siitä, millaisella kehittämisellä voidaan parhaiten palvella ihmisten ja tavaroiden liikkumistarpeita. Varmistamme siis osaltamme, että ratkaisut perustuvat laadukkaaseen tietopohjaan.

KESTÄVÄN KEHITYKSEN NELJÄ ULOTTUVUUTTA

Tieverkon ja liikenteen kautta edistetään myös kestävä kehitystä, jota Saarimäki tarkastelee ympäristön, talouden, sosiaalisten tekijöiden ja turvallisuuden näkökulmista.

– Meidän tulee huomioida teiden ja liikenteen suorat ympäristövaikutukset, jotka näkyvät esimerkiksi päästöinä ja meluhaittoina. Talouden kannalta hyvin suunniteltu, rakennettu ja ylläpidetty tieverkko lisää liikkumisen ja logistiikan tehokkuutta, mikä on etu myös ympäristölle. Sosiaalisesta näkökulmasta toimiva tiestö tarjoaa mahdollisuuksia liikkumiseen, työssä käyntiin ja elämään, jolloin on tärkeää välttää eriarvoistumista alueiden tai ihmisten välillä. Lisäksi kunnossa pidetty tieverkko ja sujuva liikenne parantavat tien käyttäjien ja sen vaikutuspiirissä olevien turvallisuutta, kuvailee Saarimäki.

Hän on tyytyväinen siihen, että keskustelu kestäväyydestä ja sen eri ulottuvuuksista onkin mennyt positiivisesti eteenpäin. Toki samalla tarvitaan myös käytännön toimia, joita Traficomissa toteutetaan sekä talon sisällä että ulkoisella vaikuttamisella.

– Kehitämme viraston sisäistä vastuullisuustyötä ja olemme sitoutuneet YK:n Agenda 23 -toimintaohjelmaan. Parannamme liikenne- ja kyberturvallisuutta, kehitämme liikenteen ja viestinnän yhteyksiä sekä toteutamme liikenne- ja viestintäsektorilla tietoon perustuvia ilmastotekoja. Edistämme kestävyttä myös vaikutusarvioinneilla ja tiedolla, jota tuotamme erilaisten säädösten, strategioiden ja toimenpiteiden valmistelun ja päätöksenteon tueksi. Liikenne 12 on siten merkittävä väline ja kanava myös kestäväystyölle.

LIIKENTEEN TULEVAISUUDENNÄKYMÄ MAALLA JA MERELLÄ

Saarimäen kristallipallossa Suomen liikenteen ja liikkumisen tulevaisuus näyttäytyy sekä haasteina että mahdollisuuksina. Väestön ikääntyminen ja keskittyminen kasvukeskuksiin mahdollistaa uusia joukkoliikennematkailuja ja liikennepalveluja sekä omalla autolla liikkumisen vähentämisen. Toisaalta joukkoliikenteen järjestäminen on yhä hankalampaa alueilla, joissa väestö ei kasva vaan jopa vähenee.

– Nämä muutokset ovat yhteiskunnalle haasteita, mutta ne avaavat myös teitä uudenlaisten palvelujen ja liiketoiminnan kehittämiseen. Se edellyttää

ASIAANTUNTIJOILLE
TULEE OSOITAA
TYÖSSÄ
LUOTTAMUSTA
JA SELKEÄT
TAVOITTEET.

TÄRKEINTÄ
ON KEHITYÄ
AJAN MUKANA
JA PANOSTAA
OIKEISIIN ASIOIHIN

Kaikki edellä kuvattu kehitys vaatii Traficomilta kykyä keskittyä toiminnassaan palveluihin, jotka ovat aidosti merkittävimpiä



KUVA: Shutterstock

luotettavaa tietoa ihmisten liikkumistarpeista ja asiakasprofiileista, mutta onneksi Suomessa on poikkeuksellisen laadukasta tietopohjaa ja toimivat käytännöt tietojen yhdistelyyn sekä tehokkaaseen jalostamiseen. Digitalisaatio edistää tiedonhallinnan lisäksi muutenkin palvelutuotantoa, matkaketjujen rakentamista ja eri järjestelmien yhteensopivuutta.

Kiinnostava tulevaisuuden kysymys on myös henkilöautojen määrän ja käyttövoimien kehitys. VTT:n arvion mukaan Suomessa on vuonna 2030 jo yli 900 000 sähköautoa, mikä muuttaa merkittävästi liikenteen ympäristövaikutuksia. Yleistyvä etätyö puolestaan vaikuttaa osaltaan joukkoliikennepalvelujen käyttöön ja väylästäön kuormitukseen.

Valitettavan ajankohtainen vaikuttaja on Venäjän hyökkäyssota, joka heijastuu Itämeren turvallisuustilanteeseen ja koko Suomen maantieteelliseen asemaan.

– Itämereen liittyvä uhka voi lisätä tie- ja rautatieverkkoon kohdistuvia tarpeita.

Meritse tulevaa tavaraliikennettä ei voida kokonaan siirtää Suomen, Ruotsin tai Norjan maaliikenteeseen, mutta huoltovarmuuden kannalta kriittisimpien kuljetusten varmistaminen on otettu jo huomioon Liikenne 12 -ohjelman suunnittelussa. Lisäksi Suomi on nyt joutunut liikenteellisesti pussinperälle, joten viennin ja kilpailukyyn kannalta logistisen järjestelmämme täytyy toimia supertehokkaasti ja jopa muuta Eurooppaa paremmin, pohtii Saarimäki.

yhteiskunnan, kansalaisten ja elinkeinoelämän kannalta.

– Meillä on oltava osaava henkilöstö, joka on valmis kehittymään ja vastaamaan ajan uusiin vaatimuksiin. Samalla meidän on tunnistettava uudet kokonaisuudet, joihin meidän pitää panostaa ja toimia mahdollisimman tehokkaasti esimerkiksi tekoälyä ja muita uusia työskentelytapoja hyödyntäen, sanoo Saarimäki.

Tulevien haasteiden edessä pääjohtaja luottaa ennen kaikkea Traficomien ja sen yhteistyötahojen osaaviin ihmisiin.

– Porukkamme on osoittanut kerta toisensa jälkeen, että selviämme kaikesta, mitä vastaan tulee. Esimerkiksi korona tuli meille ja koko yhteiskunnalle suurena yllätyksenä, mutta kriisiaikanakin liikennejärjestelmämme vastasi hyvin ihmisten liikkumistarpeisiin.

Siinäkin nähtiin, että kun jotakin täytyy tehdä, ratkaistaan asiat parhaiten yhteistyöllä ja viedään mandaattien mukaisesti maaliin. •

Jarkko Saarimäki

Traficom: pääjohtaja joulukuun 2023 LVM: palveluosaston osastopäällikkö 2022–2023

Traficom ja Viestintävirasto:

- liikennejärjestelmäpalvelujen ylläjohtaja 2020–2022
- Kyberturvallisuuskeskuksen johtaja 2016–2020
- Kyberturvallisuuskeskuksen apulaisjohtaja 2015
- turvallisuussääntelypäällikkö 2013–2015
- kehityspäällikkö 2009–2012
- juristi 2004–2009

Asianajotoimistot Dottir ja Roihu: lakimies 2014–2015



Ehdota esitelmää Väylät & Liikenne -päiville 10.-11.9.2025 Lahden Sibeliusalolle – haemme kiinnostavia ja konkreettisia esitelmäehdotuksia!

Toivomme, että laatimamme teemat inspiroivat sinua vastaamaan esitelmähakuun. Liikenne- ja infra-alalla toimitaan vuorokauden ympäri ja vuoden jokaisena päivänä – nyt on oiva hetki kertoa, mitä olet oppinut ja kehittänyt sitten viime päivien.

Esitelmäehdotusten valinnassa painotetaan esitelmän sisällön uutuusarvoa, hyödynnettävyyttä, vastuullisuutta, vaikuttavuutta sekä tehokkuus-, tuottavuus- ja asiakkuusnäkökulmia. Näkökulmasi voi olla lokaali tai globaali, sinä valitset.

Voit ehdottaa

- yksilöesitelmää
- pariesitelmää
- posteria
- ryhmäkeskustelua, johon kutsut esikeskustelijat, ja jota itse moderoit.

Esitelmälle on aikaa noin 15 minuuttia, minkä jälkeen varataan 5–10 minuuttia aikaa kysymyksille.

Ryhmäkeskustelulle (max. 4 henkilöä) on aikaa noin 45 minuuttia.

Digitaalinen posterit tulee näkyville Sibeliusalun ensimmäiseen kerrokseen.

TEEMAT

- Liikenneturvallisuus
- Liikenne ja infra osana maankäyttöä tai alue- ja kaupunkikehitystä
- Vihreä, puhdas tai digitaalinen siirtymä
- Väylähankkeiden suunnittelu, hankinta ja toteuttaminen
- Infra alusrakenteena & kunnossapito
- Teknologinen kehitys
- Varautuminen
- Liikennepolitiikka

AIKATAULU

- Toimita ehdotuksesi **5.2.2025** mennessä osoitteessa www.vaylat-liikenne.fi/ehdota/.
- Tieto valinnasta toimitetaan valituille sähköpostitse **12.3.2025** mennessä.
- Toimita tiivistelmä esityksestäsi **15.8.2025** mennessä.
- Toimita esitysaineistot **27.8.2025** mennessä. Valituille toimitetaan tarkemmat ohjeet aineistojen lähettämisestä valinnan yhteydessä.

EHDOTUKSEN LÄHETTÄMINEN

- Kirjoita teksti Word-muotoon ja kopioi ja liitä se Esitysehdotus-tekstikenttään. Esitelmäehdotuksen voi jättää vain henkilö, joka pitää esitelmän tai moderoi keskustelua. Ensisijaisesti valinnat tehdään Esitysehdotus-tekstikentän perusteella.
- Jokainen ehdotus tulee tehdä erikseen.
- Ehdotuksen voi jättää joko suomeksi tai englanniksi. Tapahtuman kieli on suomi, mutta voit halutessasi jättää esitysehdotuksen (ja pitää esityksen) englanniksi.
- Esitelmistä ei makseta palkkioita tai kulukorvauksia, mutta luennoitsijat voivat osallistua päiville alennettuun luennoitsijahintaan.

OHJELMA

Päivien ohjelma rakennetaan annettujen ehdotusten pohjalta. Ohjelmatoimikunta varaa mahdollisuuden otsikoiden jalostamiseen yhdessä esiintyjän kanssa ja esitysten sijoittamiseen ohjelmassa katsomallaan tavalla.

1. LIIKENNETURVALLISUUS

- liikenneturvallisuustyön parhaat opit ja käytännöt
- kävely ja pyöräily liikenneturvallisuuden näkökulmasta
- moottoriajoneuvot, laivat, alukset, veneet, junat ja pikaraitiotiet liikenneturvallisuuden näkökulmasta
- miten liikenneturvallisuus otetaan huomioon päätöksenteossa ja toimeenpanossa
- digivihreä siirtymä ja liikenneturvallisuus
- liikenneturvallisuuden parantaminen ja nollavisio
- liikenneturvallisuus kansallisen turvallisuuden osana
- turvallinen ja resilientti liikenne
- Liikenneturvallisuutta parantavat ratkaisut
- jotain muuta?

2. LIIKENNE JA INFRA OSANA MAANKÄYTTÖÄ TAI ALUE- JA KAUPUNKIKEHITYSTÄ

- miten raideliikenne vaikuttaa kaupunkikehitykseen
- miten liikenneinfrastruktuuri vaikuttaa maankäyttöön tai alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
- liikkumisen kestävyys, ekologisuus, sosiaalisuus, taloudellisuus ja yhdenvertaisuus
- joukkoliikenne, palveluliikenne, liikenteen palvelut
- toimintaympäristön muutokset: mm. väestö ja palvelut
- kaupunkien tiivistymisen vaikutukset infraan ja liikenteeseen
- henkilö- ja jakeliikenteen solmut, mobility hub
- uudet liikkumisen tekniikat ja ilmiöt
- osallisuus, asiakasnäkökulma ja vuorovaikutus
- tehokkuus ja tuottavuus
- jotain muuta?

3. VIHREÄ, PUHDAS TAI DIGITAALINEN SIIRTYMÄ

- hankkeet
- siirtymän vaikutukset väylänpitoon tai solmukohtien ylläpitoon
- liikennejärjestelmän tehostaminen päästövähennyskeinona
- kestävä liikkuminen, kävelyn ja pyöräilyn yhteiskunnalliset vaikutukset
- liikkumispalvelut tai tienpidon palvelut
- kestävyys uusiutuvien/puhtaiden käyttövoimien näkökulmasta, sähköinen liikenne
- uudet käyttövoimat ja raskas liikenne, käyttövoimat ja lataus satamissa ja muussa verkossa
- liikenteen päästöt ja niiden hallinta
- infran ja liikenteen vaikutukset biodiversiteettiin
- miten turvallisuus otetaan huomioon siirtymässä
- jotain muuta?

4. VÄYLÄHANKKEIDEN SUUNNITTELU, HANKINTA JA TOTEUTTAMINEN

- kustannus ja päästölaskenta
- hankkeet, suunnittelu ja toteuttaminen
- uusien hankkeiden oppeja
- materiaalit ja maanrakentaminen
- rakentamisen päästöt ja niiden hallinta
- asiakkuus väylähankkeissa -näkökulma,
- päätöksenteko hankkeissa proaktiivista/arvopohjaista tms.
- hankkeiden apuna palvelumuotoilu, pelillisuus, tekoäly
- jotain muuta?

5. INFRA ALUSRAKENTEENA & KUNNOSSAPITO

- teiden/katujen/raiteiden/satamien/lentoasemien kehittäminen ja suunnittelu
- teiden/katujen/raiteiden/satamien/lentoasemien kunnossapito
- teiden/katujen/raiteiden/satamien/lentoasemien ym. väylien omaisuudenhallinta
- tutkimus, esim. tietekniikka/rautatietekniikka, tietutkimus
- uudet teknologiat ja olemassa oleva infra-alusta
- tehokkuus ja tuottavuus
- infran kunnossapito
- toimintaympäristön muutokset ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen
- jotain muuta?

6. TEKNOLOGINEN KEHITYS

- robotiikka
- automatisoidut ajoneuvot ja työkoneet
- tekoäly väylä- ja liikenne sektorilla
- miten tekoäly vaikuttaa liikennealalla oleviin yrityksiin, miten otettu käyttöön, mitä hyötyjä siitä saa?
- teknologinen kehitys ja uudet teknologiat lisäävät turvallisuutta
- miltä näyttää ammattikujettajien/kunnossapitäjien/suunnittelijoiden tulevaisuus
- jotain muuta?

7. VARAUTUMINEN

- liikennejärjestelmän resilienssi
- väylien ja solmukohtien resilienssi
- huoltovarmuus ja kokonaisturvallisuus
- varautuminen ulkoisiin murroksiin/katastrofeihin
- kyberturvallisuus ja digitaalisten yhteyksien merkitys
- kyberuhkat ja digitaaliset hyökkäykset
- yhteistyö ja yhteydet Ruotsiin ja Norjaan sekä Itämeren yhteydet
- yhteistyö EU-tasolla
- miten ilmastonmuutokseen tulisi sopeutua liikenteen näkökulmasta?
- turvalliset liikenteen ja sähköverkkojen tieto- ja ohjausjärjestelmät
- jotain muuta?

8. LIIKENNEPOLITIikka

- liikennepolitiikka energia-, ilmasto-, turvallisuus- ja elinkeinopolitiikojen rinnalla
- tehokkuus ja tuottavuus liikennepolitiikassa vihreän ja digisiirtymän rinnalla
- liikenteen ja infran rahoitus
- liikenne ja liikenneinfra koko yhteiskunnan toiminnan perustana
- jotain muuta?

Toimita ehdotuksesi **5.2.2025** mennessä osoitteessa www.vaylat-liikenne.fi/ehdota/.



KUVA: Simo Toikkanen

TEKSTI: Kaisa-Elina Porras / Väylävirasto

Tasoristeystyöstä yhtenäisempää ohjeistusta parantamalla

Väyläviraston tavoitteena on yhtenäistää tasoristeistyön tekemistä ja kehittämistä. Tähän pyritään tasoristeysohjekokonaisuuden selkeyttämisellä. Virasto on myös valmistellut tasoristeysperiaatteet, joiden mukaisesti valtion rataverkon tasoristeyshankkeita tehdään ja tasoristeysturvallisuutta kehitetään valtakunnallisesti. Mainitut periaatteet julkistetaan syksyllä 2024.

Väyläviraston ohjesarjasta löytyy kymmeniä ohjeita, joissa käsitellään valtion rataverkon tasoristeysksiä. Ohjeiden suuri määrä johtuu siitä, että tasoristeysasiat koskettavat sekä tieverkkoa että rataverkkoa.

Väylävirasto aloittaa tasoristeysksiä koskevan ohjekokonaisuuden selkeyttämisen, jotta ohjeiden hyödyntäminen olisi mahdollisimman sujuvaa ja yksiselitteistä. Sisältöpäivitysten lisäksi ohjeita saatetaan tarvittaessa myös yhdistää.

KAKSI UUTTA OHJETTA JULKAISTU

Vaikka pitkän aikavälin tavoitteena onkin ohjeistuksen vähentäminen, aina välillä on uusiakin kirjoitettava. Kuluvana vuonna Väylävirasto on julkaissut kaksi tasoristeysksiä koskevaa ohjetta.

Tasoristeysmuutoksista tiedottaminen ja tietojen ylläpito tietojärjestelmissä (11/2024) -ohjeessa käydään läpi missä järjestelmissä tasoristeystietoa on, sekä se miten, missä vaiheessa ja kenen toimesta tieto niihin kulkeutuu. Ohje koskee kaikkia tasoristeysksiin liittyviä työvaiheita esisuunnittelusta aina rakentamiseen ja kunnossapitoon saakka. Ohje on tarkoitettu kaikille tie- ja ratakankkeiden toimijoille, joiden toimenpiteet vaikuttavat tasoristeysksiin.

Tasoristeysten kansirakenteiden käyttö ja valinta (20/2024) -ohjeen tarkoitus on auttaa valitsemaan sopiva tasoristeyskansi kohteen ominaisuuksien perusteella sekä avata valintaan liittyviä perusteita. Ohje määrittää soveltuvat tasoristeysten kansirakenteet Väyläviraston hallitsemalle valtion rataverkolle. Ohje koskee kaikkia tasoristeysksiin liittyviä työvaiheita esisuunnittelusta aina rakentamiseen ja kunnossapitoon saakka, ja se on tarkoitettu kaikille tie- ja

ratakankkeiden toimijoille, joiden toimenpiteet vaikuttavat tasoristeyskansiin.

TASORISTEYSPERIAATTEET JULKAISTAAN SYKSYLLÄ

Väyläviraston johtoryhmä on hyväksynyt virastolle tasoristeysperiaatteet. Periaatteiden päätavoitteena on mahdollistaa sujuva liikenne sekä varmistaa etenkin se, että valtion rataverkolla olevat tasoristeyskset ovat turvallisia ja säädösten mukaisia.

Periaatteet ottavat myös kantaa tasoristeyshankkeiden priorisointiin ja toteutukseen. Periaatteet julkaistaan Väyläviraston verkkosivuilla syksyllä. •

KAISA-ELINA PORRAS
asiantuntija, turvallisuus
Väylävirasto



Kokemäellä Ahvenuksentien tasoristeyksen poiston yhteydessä 1960-luvulla rakennettu puinen Rutunan silta korvattiin uudella puu- ja teräsrakenteisella sillalla.

TEKSTI: Henriikka Uusitalo **KUVAT:** Väylävirasto

Tasoristeyksiä korvataan uusilla tie- ja siltajärjestelyillä

Tampere–Pori-välillä parannetaan liikenneturvallisuutta poistamalla tasoristeyksiä rataosuudelta. Seitsemän tasoristeystä on jo poistettu. Koko hankkeen on määrä valmistua vuonna 2026.

Väyläviraston hankkeessa poistetaan Tampere–Pori-rataosuudella mahdollisimman monta tasoristeystä. Tasoristeykset ovat rataliikenteessä merkittävä vaaratekijä.

–Tasoristeykset muodostavat rautateiden selkeimmän turvallisuusriskin tienkäyttäjille ja rataliikenteelle. Nykyiset tasoristeykset korvataan ensisijaisesti tie- tai siltajärjestelyillä. Osassa kohteita tasoristeykset varustetaan

turvalaitteilla tai parannetaan muilla tavoin turvallisiksi. Rataosuudella on tällä hetkellä 36 tasoristeystä ja viisi laituripolkua. Tasoristeyksistä 24 on ilman puomi- tai äänivaroitustulaitosta, kertoo projektipäällikkö **MIKKO HEISKANEN** Väyläviraston tiedotteessa.

Hanke käynnistyi vuonna 2020. Valmis-televia töitä ja suunnittelua on tehty siitä asti, ja niiden on tarkoitus valmistua tänä vuonna. Myös hankkeeseen liittyviä yksityistietoimiuksia on toteutettu 2020–2024.

Hankkeen rakentamistyöt aloitettiin kesällä 2022 ja ensimmäiset tasoristeykset suljettiin loppuvuodesta 2022. Koko hankkeen on tarkoitus valmistua vuoden 2026 loppuun mennessä.

Hankkeen kustannusarvio on 46,3 miljoonaa euroa. Hankkeen vastuutahona toimii Väylävirasto, joka toteuttaa hankkeen yhteistyökumppaneiden eli hankealueen kuntien ja kaupunkien sekä rakennuttaja- ja suunnittelijakonsultti Ramboll CM Oy:n kanssa.



Sastamalassa Vinkkilän ylikkusillan rakentaminen oli koko hankkeen ensimmäisen iso kohde. Silta valmistui heinäkuussa 2024.

TYÖT TOTEUTETAAN URAKKOINA

Laaja hanke sijoittuu kuuden kunnan alueelle. Ensimmäisen tasoristeyksen korvaavan ylikkusillan rakentaminen aloitettiin vuoden 2023 lopussa.

Sastamalassa on tarkoitus valmistua kuluvan kesän aikana rakennusurakka, jossa suljetaan Kaukolantien ja Vinkkiläntien tasoristeykset. Näiden tilalle rakennetaan yksi uusi ylikkusilta sekä korvaavia tieyhteyksiä. Rutunan silta Kokemäellä avattiin liikenteelle helmikuussa 2024.

Heinäkuuhun 2024 mennessä tasoristeyksiä oli poistettu käytöstä yhteensä seitsemän kappaletta: Ahvenuksentien, Kujanpään, Rinne-Koivistontien, Leivintien, Isotalon, Näyhälän ja Nurmisen tasoristeykset Sastamalan, Kokemäen ja Harjavallan kaupunkien alueilta.

Syksyllä valmistuu Sastamalan Kaukolantie–Vinkkiläntie-urakka. Ulvilassa poistetaan käytöstä Haistilan, Auran, Hietarannan, Kasvihuoneen, Lehtosen, Valtavainion, Salovaaran ja Yli-Rantalan tasoristeykset. Näiden tilalle rakennetaan korvaavat tieyhteydet sekä yksi uusi alikkusilta, Haistilan alikkusilta. •

VALTRA-TRAKTORIT JA FMG-TIENHOITOTUOTTEET

VAATIVAANKIN TIENHOITTOON



→ VALTRA & FMG -MYynti: ACCO SUOMI OY
Lähimmän myyjän yhteystiedot saat
www.valtra.fi.

VALTRA

YOUR WORKING MACHINE

TIE ON TYÖNI -OSIOSSA TIEYHDISTYKSEN JÄSENET, YHTEISTYÖKUMPPANIT JA JÄSENYRITYSTEN TYÖNTEKIJÄT KERTOVAT ITSESTÄÄN JA TYÖSTÄÄN.



Kesä unelmatyön harjoittelussa

Työnjohtoharjoittelijan työpäivät ovat monipuolisia, ja kilometrejä taittuu kiertäessä työmaalta toiselle. Asfalttikallion työnjohtoharjoittelija **MATIAS TUOMELAN** mukaan mielenkiinto ei ehdi lopahtaa, kun jokainen työpäivä on erilainen.

1. KUKA OLET JA MITÄ TEET?

Nimeni on Matias Tuomela ja työskentelen Asfalttikalliolla jyr-sintäpuolen työnjohtoharjoittelijana.

2. MITEN PÄÄDYIT NYKYISEEN TYÖHÖSI?

Isäni on ollut paljon mukana asfaltointitöissä ja Asfalttikalliolla. Pienestä pitäen olen siis päässyt ihmettelemään isoja koneita, ja jo silloin ala alkoi kiinnostamaan.

Ammattikoulussa päädyin rakennusalalle ja myöhemmin kouluttauduin rakennusmestariksi. Rakennusmestariopintojen edetessä avautui mahdollisuus päästä Asfalttikalliolle työnjohtoharjoitteluun ja otin ilomielin paikan vastaan.

3. KUVAILE TAVALLISTA TYÖPÄIVÄÄSI.

Tavallinen työpäivä voi pitää sisällään monenlaista, joten on hieman vaikea kuvailla tavallista työpäivää, mutta yleensä päivä lähtee käyntiin sillä, että lähdän kiertämään työmaita läpi.

Kohteissa varmistan, että siellä on puitteet kunnossa työn aloitusta varten. Loppupäivän aikana käyn katsomassa tulevia kohteita ja teen tarvittavia muutoksia aikatauluihin, jos sille tulee tarvetta. Loppupäivästä pyrin olemaan toimistolla tekemässä seuraavien viikkojen aikatauluja sekä muita niin sanottuja toimistotöitä.

4. MIKÄ ON PARASTA TYÖSSÄSI?

Työssäni parasta on ehdottomasti työn liikkuvuus ja muuttuvat kohteet. Yksikään päivä ei ole samanlainen kuin edeltävä ja mielenkiinto pysyy helposti yllä. Asfalttikallion hyvä yhteishenki on myös todella mahtavaa. Kokeneemmilta kavereilta saa aina hyviä vinkkejä ja neuvoja!

5. MIKÄ ON HAASTAVINTA?

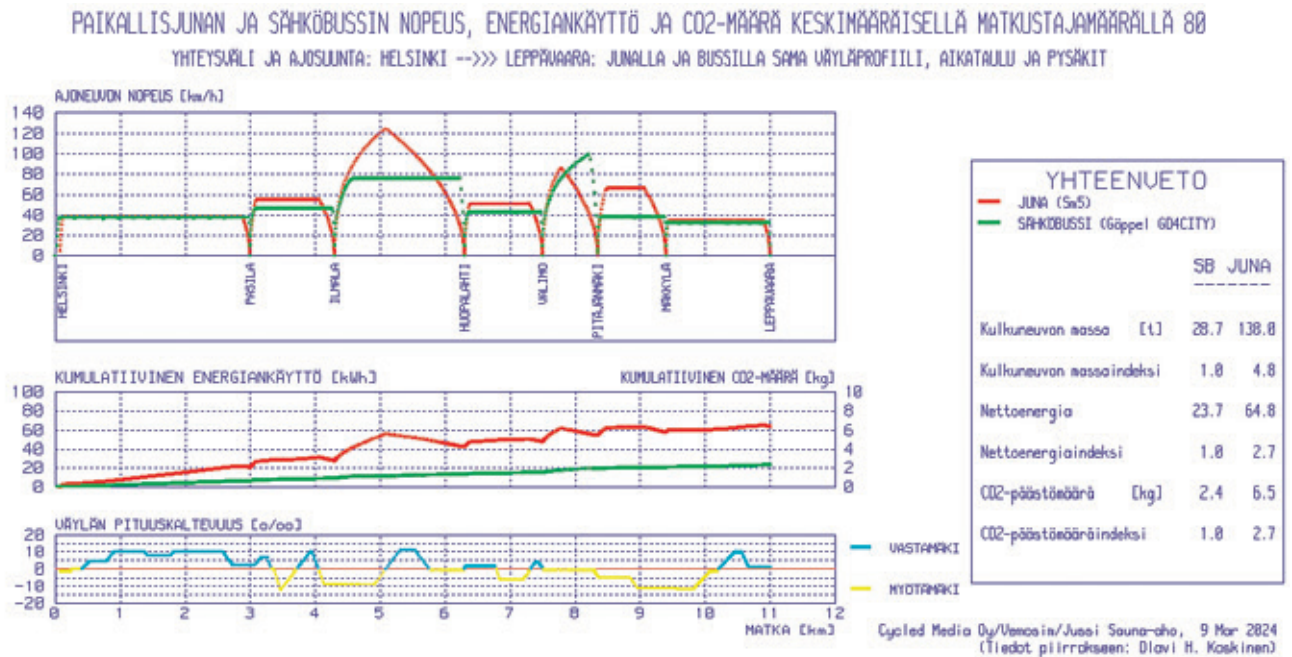
Toisinaan haastavinta on aikataulutus. Saattaa olla tilanteita, jolloin tarvittaisiin jyr-sintää nopealla aikataululla, minkä vaikutus yltää koko viikkoaikatauluun.

6. MISSÄ NÄET ITSESI 10 VUODEN PÄÄSTÄ?

Toivottavasti samoissa merkeissä kuin nytkin, mutta työnjohtajana. Viihdyn työssäni ja näen pitkän tulevaisuuden Asfalttikallion palveluksessa.

MIELIPIIDE

Paikallisjuna on kallis ja sen hiilidioksidipäästöt noin 3-kertaiset sähköbussiin verrattuna



Paikallisjunan ja sähköbussin vertailu energiankäytön, hiilidioksidipäästöjen ja ajonopeuden osalta. Kuvassa punainen viiva on paikallisjunan ja vihreä sähköbussin.

Yllä olevasta kuvasta ilmenee pääkaupunkiseudulla käytetyn lähijunan (Sm5) ja sähköbussin energiankäyttö ja hiilidioksidipäästö määrät yhteysvälellä Helsinki–Leppävaara. Sähköbussi on ylivoimaisesti parempi.

Lähijunan massa on suuri ja siksi sen vaatima energiantarve ja tuotettu hiilidioksidimäärä on noin kolminkertainen sähköbussiin verrattuna. Junan ja sähköbussin energia- ja hiilidioksidimäärien suhde vaihtelee arvon 3 kahdella puolella riippuen reitistä ja sen ominaisuuksista, erityisesti pysäkkivälillä ja aikataulusta.

Sähkökäyttöinen kulkuneuvo (juna tai bussi) palauttaa energiaa jarruttaessa pysäkillä tullessa. Raskaalla, paljon energiaa käyttävällä junalla palautus on suurempi kuin kevyellä bussilla. Junalla kitka teräspyörän ja teräskiskon välillä on pieni, mutta bussilla kumipyörän ja asfaltin välillä se on suuri. Tästä aiheutuu, että junalla nopeuden nostaminen asemalta lähdeittäessä ja myös jarrutusmatka asemalle tullessa on pitempi kuin bussilla, kuten kuvasta ilmenee.

Vertailussa väylän ominaisuudet sekä pysäkit ja aikataulu ovat samat molemmille, mutta juna kulkee raitteilla ja bussi asfalttipäällysteellä. Eroina

ovat kulkuneuvojen massat, sillä juna on painava, sen massa (paino) on 4.8-kertainen sähköbussin massa verrattuna. Painavan kulkuneuvon liikuttaminen vaatii enemmän energiaa kuin kevyen bussin. Siksi junan tarvitsema energiamäärä ja siitä syntyvä hiilidioksidimäärä ovat valitulla yhteysväliä 2.7-kertaisia sähköbussin vastaaviin arvoihin verrattuina. Myös ajonopeuksissa on eroja.

Sähkökäyttöinen kulkuneuvo (juna tai bussi) palauttaa energiaa jarrutettaessa pysäkillä tultaessa. Palautusmäärä riippuu kahdesta tekijästä; kulkuneuvon massasta ja nopeudesta, josta jarrutus alkaa. Jarrutusenergian palautus ilmenee siten, että energiakertymää (kumulatiivinen energiamäärä) osoittavan käyrän suunta tahtuu alaspäin aloitettaessa jarrutus pysäkkiä lähestyttäessä. Kuvan yhteenveto-osassa esitetään tiedot kulkuneuvojen massoista, nettoenergian käyttömääristä ja hiilidioksidimääristä eli CO₂-määristä absoluuttisina ja myös indekseinä suhteutettuina sähköbussin arvoihin.

Johtopäätökset

Lukija voi tehdä vertailutuloksista omat johtopäätöksensä. Yksi tärkeimmistä on vastustaa tuhlausta ja valtion avustuksia kuntien lähijunahankkeille, esimerkiksi olemalla yhteydessä päätöksentekijöihin kirjoittamalla tai soittamalla.

Sähköbussi on ylivoimainen kaupunkien lähiliikenteen joukkoliikennetarkoituksiin seuraavien keskeisten vertailutekijöiden osalta:

1. sähköbussi aiheuttaa noin kolmasosan paikallisjunan päästömääristä,
2. sähköbussit voivat käyttää olemassa olevaa tie- ja katuverkkoa, mutta paikallisjunaa varten on rakennettava kallis rata,
3. sähköbussin hinta on alhainen paikallisjunaan verrattuna (noin neljäs- tai vain viidesosa paikallisjunan hinnasta), ja
4. bussit palvelevat asunto- ja työpaikka-alueita joustavasti, sen tarjoamat ovelta-ovelle matka-ajat ovat kilpailukykyiset junan kanssa.

PERUSTEET SELVITYKSELLE

Vertailukelpoisuuden varmistamiseksi sähköbussin ajoväylä on teknisiltä ominaisuuksiltaan sama kuin junaväylä. Pysäkkivälit ja aikataulu ovat samat junalle ja sähköbussille. Juna-bussivertailussa on käytetty lähijuna Sm5:n ja saksalaisen sähköbussin (GEO4CITY) teknisiä tietoja sekä valitun väylän teknisiä tietoja.

Tiedot tarkastelua varten on tuotettu DI **OLAVI H. KOSKISEN** kehittämän ajoneuvosimulointijärjestelmän avulla. Sen avulla saatavien tietojen oikeellisuus ja luotettavuus on todennettu vertailumittauksin ja juna- ja busseiden tilastojen avulla. Koskinen ja **JUSSI SAUNA-AHO** ovat esitelleet ajoneuvosimulointijärjestelmän käyttöä lukuisissa kansainvälisissä konferensseissa 1980-luvulta alkaen. Järjestelmä perustuu ajoneuvo-dynamiikan lakeihin, ajoneuvojen (junat, ratikat, autot) ja ajoväylän teknisiin tietoihin sekä ajotapatietoihin (määräytyvät reitin pysäkkien ja aikataulun sekä myös ruuhkien mukaan) ja nopeusmittauksista saataviin tietoihin.

KIRJOITTAJAT

Tämän artikkelin molemmat kirjoittajat ovat toimineet pitkään liikennesektorilla. Jussi Sauna-aho on työskennellyt mm. liikenne- ja viestintäministeriössä, EU-komissiossa sekä konsulttina omassa yrityksessään. EU-komissio valitsi hänet Liikenne- ja kuljetusosastoon perustetun Kehittämisyksikön päälliköksi, mutta Suomen liikenne- ja viestintäministeriö esti Sauna-ahon valinnan. Hän on toiminut myös erikoisalansa liikenne- ja kuljetustalouden opettajana useissa maamme yliopistoissa varsinaisen työnsä ohella. Hän on paneutunut ajoneuvosimulointijärjestelmän monipuolisiin käyttömahdollisuuksiin ja LVM:ssä toimiessaan sai järjestettyä rahoitusta ajoneuvosimulointijärjestelmässä välttämättömien, mutta kalliiden moottorikarttojen tuottamiseksi.

Sauna-aho on edistänyt simulointijärjestelmän tunnettuutta sekä moottorikarttojen tuottamista Euroopan maiden teknologiaorganisaation COST-kuljetuskomiteassa. Hänen aloitteistaan käynnistettiin useita eurooppalaisia liikennesektorin kehityshankkeita, kuten kaupan ja kuljetusten sähköisen tiedonsiirron kehittäminen, tiesääpalvelun kehittäminen ja raskaiden tieliikenneajoneuvojen päästöjen vähentäminen. Hän oli aloitteen tekijä ja ideoija myös maamme tie- ja katuverkon digitalisointihankkeelle (DIGIROAD), koska ajoneuvosimulointi perustuu digitaalisten väylätietojen käyttöön.

ANTTI TALVITIE on toiminut liikennesuunnittelun professorina useissa yliopistoissa USA:ssa ja myös Aalto-yliopistossa. Hän on toiminut lisäksi osastopäällikkönä TVH:ssa ja asiantuntijana Maa- ja metsätalouden tutkimuskeskuksessa ja toimii konsulttina nykyisin. •

JUSSI SAUNA-AHO ja
ANTTI TALVITIE

Tie & Liikenne julkaisee lukijakunnan mielipiteitä ja näkökulmia sisältäviä kirjoituksia osana tiealan keskustelua. Esitetyt mielipiteet ovat kirjoittajien omia tai edustamansa tahon ajatuksia, eivätkä ne edusta Suomen Tieyhdistyksen kantaa.



TEKSTI JA KUVAT: *Akseli Kotila*

Yksityisteiden helteiset lossipäivät Lappeenrannassa



Lappeenrannan toukokuisilla lossipäivillä puhuttiin muun muassa alan toimijoiden rahoituksesta ja työnantajavastuista sekä tutustuttiin Taipalsaarella toimivaan Jussilansalmen lossiin.

Jo perinteeksi muodostuneet Yksityisteiden lossipäivät pidettiin Lappeenrannassa 29.–30.5. Suomen Tieyhdistys järjesti tapahtuman jo viidettä kertaa yhdessä Saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa. Purjehduskeskus Wilmanrannan tilan täytti iloinen puheen-

sorina, kun paikalle kokoontui noin 25 lossitiekuntien vastuuhenkilöä sekä kuntien ja valtion virkamiestä.

Suomessa on 21 tiekuntaa, joiden lossit saavat valtiolta yksityistieavustusta. Lisäksi maassa toimii useita tiekuntien omakustanteisesti ylläpitämiä losseja. Suomen lossit sijaitsevat pääasiassa Saaristomerellä ja Saimaan alueella.

PERUSPARANNUKSIIN NIUKASTI RAHAA

Vuoden 2023 alusta yksityisteiden lossien ja lauttojen tukikelpoisuuteen käyttö- ja kunnossapitokustannuksiin on ollut mahdollista saada 85 % valtionavustusta. Lossitiekuntien rahoituksessa on kuitenkin yleisesti menty alaspäin, eikä perusparannuksiin ole juurikaan rahaa.

– On valitettavaa, ettei tällä hetkellä ole tarjolla tasaista rahoitusnäkyvyyttä, mutta valtionavustus antaa toivoa nykyiseen tilanteeseen, totesi Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **SIMOTAKALAMMI** lossipäivien avauspuheessaan.

Kiitosta sai sen sijaan yksityistielossien eteen tehty vaikuttamistyö.

– Hyvä uutinen on, että avustus kattaa laajasti tarpeellisia ja lakisääteisiä asioita lossien ylläpidon kannalta. Kiitän paikalla olleita siitä, että losseihin liittyviä asioita on pidetty esillä ja sitä kautta saatu eteenpäin.

VASTUUHENKILÖT JAKOIVAT KÄYTÄNNÖN KOKEMUKSIA YKSITYISLOSSEISTA

Ajankohtaisosuuden jälkeen tiekuntien edustajat esittäytyivät ja kertoivat omista käytännöistään lossien suhteen. Esille nousivat muun muassa lossien aikataulut, kuljettajien työvuorot ja käyttömaksut. Aiheet olivat syystäkin pinnalla, sillä sujuva lossiliikenne vaatii myös palkatut kuljettajat.

Kun tiekunta palkkaa lossin kuljettajan, tulevat sen hoidettaviksi samalla työnantajan vastuut ja vaatimukset. Palvelualojen työnantajat Palta ry:n työmarkkina-asiantuntija **VESA NYSSÖLÄ** kertoi losseja koskevasta työehtosopimuksesta. Aiheesta heränneessä keskustelussa jotkut pitivät työkuormaa nykyisen työehtosopimuksen piirissä suurena.

Työntajana tiekunnan on otettava huomioon myös työturvallisuuteen liittyvät asiat, joista oli puhumassa Etelä-Suomen aluehallintoviraston tarkastaja **FRANS LÄHDESMÄKI**. Lossien kohdalla on kiinnitettävä huomiota muun muassa riskeihin, perehdytykseen, kulkuteihin, ergonomiaan, valaistukseen, työväliseiniin, henkilöstötiloihin, pelastusvälineisiin, työsuojeluun sekä biologisiin ja kemiallisiin vaaroihin.

Lounaan jälkeen oman puheenvuoronsa piti tieasiantuntija **PEKKA SUTINEN**, joka esitteli Savonlinnan yksityistielosseja ja -lautoja. Samalla hän valotti lossitiekunnan ja tieasiantuntijan välistä asiakassuhdetta ja erilaisia sopimusmalleja.

YKSITYISTIELOSSIEN AVUSTUKSET HERÄTTIVÄT KESKUSTELUA

Yksityisteiden lossipäivien kestoaihe eli valtionavustukset puhuttivat myös tänä vuonna. Niistä kertoi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen projektipäällikkö **PETRI SARTELA**.

Yksityistielossien avustuksen taso on vuosina 2023–2025 enintään 85 %. Avustettaviin



kustannuksiin kuuluvat esimerkiksi kuljettajien palkat, työvaatteet, työterveyshuolto, lossin vuokrat, vakuutukset ja kunnossapitomenot.

Saaristoasiain neuvottelukunnan yksityistielossiryhmän puheenjohtaja **EEVA-LIISA INKEROINEN** toi puheenvuorossaan terveiset yksityistielossiryhmän ajankohtaisista aiheista. Mietteitä herätti yksityislossien valtionavustus määräaikaisen asetuksen jälkeen. Esillä oli myös saaristolain uudistaminen. Vilkaan keskustelun saattelemana päivä päättyi yhteiseen risteilyyn Saimaan kanavalla.

JUSSLANSALMEN YKSITYISLOSSILLA JÄNKÄSALOON

Tapahtuman toisena päivänä on perinteisesti tehty tutustumisretki paikalliselle yksityislossille. Tänä vuonna kohteena oli Taipalsaaren kunnassa vuonna 2005 käyttöön otettu Jussilansalmen lossi. Kantavuudeltaan 44 tonnin ja pituudeltaan 26 metrin lossi kulkee Jänkäsalon saareen ympäri vuoden, eikä siitä peritä erillistä ylitysmaksua.

Jussilansalmen lossiyhteys on tuonut saarelle uudenlaista elinvoimaa vakituisten asukkaiden moninkertaistuttua. Jänkäsalossa on tällä hetkellä 17 vakituista asukasta ja toista sataa mökkiläistä. Jänkäsalossa toimii myös aktiivinen kyläyhdistys, jonka edustaja kertoi saaren historiasta ja palveluista. Niihin kuuluu muun muassa itsepalvelukioskki, josta löytyy tarpeellisia päivittäistavaroita aina jäätelöstä grillaustarvikkeisiin. Lisäksi saarella on asukkaiden ja veneilijöiden suosima kirjasto.

Tämänvuotiset Yksitysteiden Lossipäivät päätettiin loppukeskustelujen myötä helteisissä tunnelmissa. Kiitos vieraanvaraisuudesta Jänkäsalon yksityistien tiekunnalle ja kyläyhdistykselle. Lossipäivät on tarkoitus järjestää jälleen vuonna 2025. •



Kuoppainen tie perille



KUVA: Mika Levälampi

Tuntuuko siltä, että tierahoitus ei ole ihmismuistiin riittänyt? Eikä olekaan, sillä valtio on kroonisesti varannut liian vähän rahaa tiestön ylläpitoon. Liikenteestä kerätään vuosittain erillisveroja ja polttoaineveroja 7,5 miljardia euroa. Myös arvonnalisätuloja autoilusta kerätään reilu siivu.

Tuloja ei kuitenkaan korvamerkitä palautettavaksi takaisin liikenteelle tärkeään infraan, vaan ottajia on paljon muilla sektoreilla kuten sosi-aali- ja terveyspuolella. Kun valtakunnassa kiistellään keskussairaaloiden määrästä ja sijainneista, harva muistaa, että sairaala ja sen palvelualueen asukkaat ovat täysin riippuvaisia toimivasta tieverkosta.

Jatkuva huoli tiestön rahoituksen riittävydestä on faktojen valossa perusteltu. Vuonna 2023 Suomessa päällystettiin vain 1 700 tiekilometriä, mikä on alle puolet siitä, millä korjausvelka kyettäisiin pitämään jotenkuten kurissa. Kuluva vuosi lupaa hetkittäistä parannusta tilanteeseen, kun 250 miljoonan euron korjausvelkarahoituksella saadaan parhaimmillaan lähes 4 000 km asfalttia pintaan. Ellei lisärahoitukselle saada jatkoa, jo ensi vuonna tilanne voi olla toinen.

Kaikista piristysruiskeista on toki oltava kiitollinen. Tiestön arvostuksen suunnasta on kuitenkin perusteltua kantaa huolta. Vähäliikenteiset, maa- ja metsätalouden kuljetuksille tärkeät tiet ovat kroonisesti alirahoitettuja ja korjausvelkaisia. Rahoituksen puute näkyy jo konkreettisina muutoksina tiestöllä. Kaikkia huonopäällysteisiä vähäliikenteisiä teitä ei enää edes pyritä korjaamaan, vaan ne muutetaan sorateiksi. Suunnitelmissa on muuttaa valtion huonokuntoisia teitä myös yksityisteiksi tieosakkaiden kunnostettaviksi.

Tilannetta voisikin kuvata pitkiksi jäähyvästeiksi. Tiestön rahoitus keskittyy sinne, missä on määrällisesti eniten liikennettä. Kun tästä yli jäävät rahat eivät riitä kattamaan muun tieverkon tarpeita, on vähitellen päädytty laskemaan rimaa ja meno on kovin kuoppaista. Viimeisimpänä osoituksena tästä voidaan pitää nopeusrajoitusten päivitystyötä, jossa liikenneturvallisuutta esitetään parannettavaksi laskemalla nykyisten

keskikaiteettomien ja leveydeltään riittämättömiksi todettujen teiden maksiminopeutta 80 kilometriin tunnissa nykyisestä 100 kilometrin tuntinopeudesta. Kriteerin mukaisia tieosuuksia löytyy myös keskeisiltä valtaväylyiltä kuten Viitostieltä.

Jokaiselle esitetylle toimenpiteelle, olipa se tien yksityistäminen tai nopeusrajoituksen lasku, on yksinään löydettävissä perustelu. Hyväkuntoinen soratie on tutkitusti turvallisempi kuin reikäinen ja urainen pikipitie. Tämä jättää kuitenkin taka-alalle kokonaiskuvan, jossa valtion tierahoitus ei vastaa käyttäjien tarpeita ja odotuksia. Yhteiskunnallisesti ei ole yhdentekevää, millaisen tieinfran varaan Suomen tulevaisuutta rakennetaan.

Tiestön korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttää korupuheiden lisäksi toimia. Jotta teitä voidaan jatkossakin päällystää 4 000 kilometriä vuodessa, tarvitaan perustienpitoon vuosittain lisää 300 miljoonaa euroa. Korjausvelan purkaminen puolestaan edellyttäisi nyt teillä myönteisesti näkyvän korjausvelkapaketin vakainaistamista. Myös yksityistieavustuksissa valtion on panostettava kannustaviin tukiprosentteihin sekä tarkoitukseenmukaiseen ja ennakoitavaan tukirahoitukseen.

Samalla tarvitaan asennemuutosta. Suomi kulkee teillä, ja koko tiieverkkomme ansaitsee sille kuuluvaa huomiota. Vähäliikenteinen ei ole sama asia kuin vähäpätöinen ja laajin tiieverkkomme ansaitsee tulla nostetuksi päätöksenteon parrasvaloihin. Vaikka liikennemäärät eivät päättä huimaisi, teiden merkitystä huoltovarmuudelle, alueelliselle saatavuudelle ja elinkeinoille on voitava painottaa rahanjaossa nykyistä enemmän. Jo syksyn budjettiriihi tarjoaa seuraavan mahdollisuuden päättää, jatketaanko kuoppaisten jäähyväisten tiellä vai tartutaanko haasteeseen pitkäjänteisin ratkaisuin.

ALINA KOSKELA

Suomen Tieyhdistyksen puheenjohtaja
Metsäteollisuus ry:n logistiikkapäällikkö



TEKSTI: Nette Kivimäki KUVAT: Shutterstock

NUORET TARVITSEVAT AIKUISEN TUKEA SOMESISÄLTÖJEN VIIDAKOSSA

Sosiaalinen media ja erilaiset koukuttavat sisällöt ovat arkinen osa monen vanhemman ja lähes jokaisen nuoren elämää. Erilaiset ilmiöt leviävät sosiaalisessa mediassa ja erityisesti liikenteeseen liittyvät haasteet voivat olla erittäin vaarallisia. Aikuiden onkin tärkeä tietää ja tukea lapsia sosiaalisen median maailmassa.

Sosiaalisessa mediassa leviävät haasteet voivat muun muassa kannustaa nuoria tekemään vaarallisia temppuja liikenteessä tai väylillä. Esimerkiksi muutama vuosi sitten yläkouluikäinen tyttö sai hengenvaarallisen sähköiskun, kun hän somehaasteen takia kiipesi junan katolle (Yle 6.9.2021)

Poliisin mukaan ilmiö näkyy kuitenkin liikenteessä vielä vain vähän – haasteet keskittyvät enemmän nuorten muille elämän osa-alueille.

Poliisitarkastaja **HEIKKI KALLIO** Poliisihallituksesta kertoo, että enemmän kyse on yksittäisistä videoista, joissa nuoret postailevat omia laittomuuksiaan, kuten ylinopeuden ajamista viritetyllä menopelillä.

Lisäksi driftaushaasteita on havaittu jonkin verran.

Vaikka sosiaalisen median ilmiöt eivät juuri näy nuorten liikenteessä, on poliisilla selvä ohjeistus, miten toimitaan, jos tällaiseen kyseenalaiseen haasteeseen törmätään.

– Pyrimme pikaisesti ottamaan kantaa aiheeseen omilla somekanavillamme, jossa kerrotaan mahdollisen haasteen haitoista ja

jos haasteessa kehoitetaan tekemään jotain laitonta, Kallio kertoo.

HAITALLINEN SISÄLTÖ MUOKKAA AJATUSMAAILMAA

Mannerheimin Lastensuojeluliiton (MLL) mediakasvatuksen asiantuntija **RAUNA RAHJAN** mukaan älylaitteiden luoma todellisuus voi olla nuorelle tärkeä maailma, jossa haitallisen ominaisuuksien kääntöpuolena on toisaalta yhteydenpitoa ja vertaistukea. Nuorille usein merkityksellisessä digitaalisessa elinympäristössä he kokevat kuuluvansa erilaisiin joukkoihin ja yhteisiin.

Viraaileksi nousevissa videosisällöissä ei kuitenkaan aina aktiivisesti haasteta tai kannusteta nuorta kokeilemaan jotain vaarallista tempua. Haitallinen, provokatiivinen, terveyttä uhkaava ja turvallisuutta vaarantava sisältö voi muokata nuorten ajatusmaailmaa vaivihkaa.

Suosittu, mutta nuorille äärettömän haitalliset sisällöt liittyvät usein päihteiden käyttöön tai vaarallisiin fyysisiin tempuihin. Joissakin sisällöissä yllytetään jakamaan henkilökohtaisia tietoja tai kannustetaan rikolliseen toimintaan. Tiettyihin ihmisiin ja ihmisryhmiin syrjimiseen tai häiritsemiseen, jopa väkivaltaisiin tekoihin yllyttävät sisällöt istuttavat radikaalien ajatusmallien siemeniä nuorten ajatuksiin.

Tylsyyden taklaaminen, nuorille tyypillinen impulsiivisuus ja hetkessä eläminen saattavat ajaa nuoria kokeilemaan haasteita tai osallistumaan terveyttä uhkaaviin tempauksiin.

– Ryhmäpaine ja kavereiden katseiden alla oleminen saattavat yllyttää osallistumaan haasteisiin. Joskus motiiveina ovat vain uteliaisuus, puhdas hauskanpito ja omien rajojen koetteleminen. Toisinaan vaarallisiin kokeiluihin ajavat seuraajamäärien tai tykkäysten kasvataminen, Rauna Rahja sanoo.

Rahja muistuttaa, että mukana on myös harmittomia ja yhteisöllisesti hauskoja sisältöjä, jotka tuovat nuorten elämään iloista ja harmitonta tekemistä. Sosiaalinen media on nuorille korvaamaton paikka pitää yhteyttä ystäviin, mutta leijonanosaa sosiaalisen median sisällöistä ei Rahjan mukaan ole tarkoitettu lasten tai nuorten nähtäviksi.

– Nuoren voi olla vielä vaikea ymmärtää sisältöjen pitkäaikaisia vaikutuksia omaan hyvinvointiin, terveyteen ja turvallisuuteen.

AVOIN, UTELIAS KIINNOSTUS LUO LUOTTAMUSTA

Rahja kannustaa vanhempia käymään säännöllistä, kiinnostunutta ja arkista keskustelua sosiaalisen median käytöstä ja sisällöistä nuorten kanssa. Arkinen keskustelu tukee nuoren medialukutaitoa ja saa hänet ymmärtämään, että vanhemmat todella välittävät ja ovat kiinnostuneita mediaympäristön vaikutuksista. On myös hyvä muistaa, että somen sisällöt näyttävät hyvin erilaisina eri käyttäjille.

– Ainoa keino päästä lähelle nuorten someaailmaa, on kysyä avoimesti ja kiinnostuneesti kysymyksiä heidän kokemuksistaan.

Millaisia ajatuksia tietynlaiset sisällöt sinussa herättävät? Millaisia videoita olet viime aikoina nähnyt? Onko jokin näkemäsi tai kokemasi jäänyt vaivaamaan sinua? Onko jotain, missä vanhempi voi olla avuksi?

Kauhistelu ja varoittelu eivät ole Rahjan mukaan oikeita lähtökohia keskustelulle, sillä moni nuori kokee jo nyt, että aikuiset ovat hyvin kaukana nuorten digitodellisuudesta. Uteliaisuus, ystävällinen ja ymmärtäväinen, aidosti kiinnostunut asenne rakentavat oikeanlaista luottamussuhdetta lapsen ja aikuisen välille.

– Häpeä tai syyllisyys, henkilökohtaiset kokemukset ja ahdistavat ajatukset saattavat estää nuorta kertomasta kokemuksistaan. Avoin keskusteluyhteys, rehelliset kysymykset ja luottamus auttavat nuorta kertomaan tunteistaan ja kokemuksistaan.

– Jos keskustelun jälkeen vanhempaa edelleen mietityttää, tapahtuuko laitteella jotain, joka uhkaa lapsen terveyttä, turvallisuutta tai hyvinvointia, on vanhemman harkittava lapsen turvallisuuden kannalta paras tapa toimia. Esimerkiksi nuoren viestittelyihin puuttuminen edellyttää, että se on lapsen edun ja esimerkiksi turvallisuuden kannalta välttämätöntä. Tarvittavat toimenpiteet ja yhteydenotot esimerkiksi kouluun tai viranomaisiin kannattaa tehdä yhteistyössä nuoren kanssa.

Somehaasteiden maailmaan voi tutustua MLL:n vaaralliset somehaasteet.mll.fi-sivustolla, jonne on koottu suosittuja, vaarallisia somehaasteita ja joka auttaa aikuisia valvomaan nuorten sosiaalisen median käyttöä. •



Järjestöt: Korjausvelkapaketti vakinaistettava syksyn budjettiriihessä

Teitä päällystetään tänä vuonna hallituksen korjausvelkapaketin myötä 4 000 kilometriä, ja se näkyy myönteisesti väylien kunnossa. Kuljetus- ja väyläalan vaikuttajajärjestöt Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, Suomen Tieyhdistys ja INFRA korostavat, että myönteinen kehitys ei saa jäädä tähän. Syksyn budjettiriihessä tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus ja korjausvelkapaketti on vakinaistettava 300 miljoonaan euroon. Loput nykyiseen korjausvelkapakettiin varatusta rahoituksesta on käytettävä etupainotteisesti.

Hallituksen 250 miljoonan euron lisärahoitus mahdollistaa, että tänä vuonna voidaan päällystää 4 000 kilometriä – viime vuoden 1 700 kilometrin sijaan. Alan järjestöjen mukaan hallitus ansaitsee tästä kiitokset, mutta tiestön parantaminen ei saa jäädä tähän.

–Tiestön rapautuminen on silmännähdessä havaittavissa. Se näkyy teillä muun muassa kuoppina, lisääntyneinä urina ja kuljetusten viivästymisinä. Kehityksen suunta on väärä, kun maantiekuljetuksista riippuvainen ja logistisesti kilpailijoilleen häviävä maa joutuu tarkastelemaan jo jopa maanteiden nopeusrajoituksia, SKALin toimitusjohtaja **ANSSI KUJALA** sanoo.

SKAL, Tieyhdistys ja INFRA ovat huolissaan tiestön määrärahakehityksestä tulevaisuudessa. Järjestöt esittävät, että tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin. Lisäksi nyt teillä myönteisesti näkyvä korjausvelkapaketti on vakinaistettava 300 miljoonaan euroon.

–Teiden tilanne on heikentynyt nykypisteeseen ajan saatossa. Esimerkiksi perusväy-

länpidon rahoitus on ollut alimitoitettu koko 2000-luvun ja yksityisteiden rahoitus romahti parin hyvän vuoden jälkeen täysin riittämättömäksi. Näiden myötä kertyneen korjausvelkankin hoito vaatii pitkäjänteistä sitoutumista yli hallituskausien, Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **SIMOTAKALAMMI** sanoo.

RAHAN SIIRTELY SEIS

Järjestöt tähdentävät, että kyse ei ole vain infra- tai edes korjausvelasta, vaan laajemmin Suomen kilpailukykyä ja kestävästä tulevaisuudesta. Ne edellyttävät hyväkuntoista infra-

–Alimitoitettujen rahoituksen siirtelyn liikkenuodolta toiselle pitää loppua. Systemiin tarvitaan lisää rahaa, jotta koko liikennejärjestelmä säilyttää palvelukykynsä. Väyläinfra ansaitsee myös oman tutkimusohjelman. Kun toiminta on pitkäjänteistä ja perustuu tutkittuun tietoon, se tehostuu, ja samalla määrärahalta saadaan enemmän aikaa, INFRA:n toimitusjohtaja **PAAVO SYRJÖ** muistuttaa.

Liikennejärjestelmän tarpeisiin nähden alimitoitettujen kokonaisrahoituksen takia Liikenne 12 -suunnitelmassa joudutaan nyt tyytymään kompromisseihin, jotka ovat elinkeinoelämän

ja tavaraliikenteen kannalta kestävämpiä. Viime aikoina tästä on kärsinyt etenkin tiestö.

– Liikenteen kokonaisrahoitusta on vahvistettava niin, että myös tiestön tarpeet tulevat jatkossa riittävästi huomioituksi, Kujala, Takalammi ja Syrjö toteavat. •

FAKTA TIESTÖSTÄ

Suomi on harvaan asuttu maa, jossa tuotanto on hajautunutta ja välimatkat pitkiä. Tieliikenne vastaa siksi noin 90 prosentista Suomessa kuljetetuista tavaratonneista.

Tiestön rahoitus on ollut 2000-luvulla alimitoitettua ja vuosittainen vaihtelu suurta. Esimerkiksi päällystettä on saatu keskimäärin 2 700 kilometrille per vuosi 10 viime vuoden aikana, ja rahoitus on vaihdellut jopa yli 50 prosentilla vuodesta toiseen. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttää 4 000 kilometrin päällystämistä vuosittain.

Suomen Tieyhdistyksen uutisia

Alina Koskelasta Tieyhdistyksen uusi puheenjohtaja

Suomen Tieyhdistyksen vuosikokous järjestettiin 5. kesäkuuta. Tieyhdistyksen hallituksen uudeksi puheenjohtajaksi nimitettiin Metsäteollisuus ry:n logistiikkapäällikkö **ALINA KOSKELA**. Vuodesta 2018 asti hallituksen puheenjohtajana on toiminut Työtehoseuran toimitusjohtaja **JUHA OJALA**.

– Kiitän Tieyhdistystä luottamuksesta! Suomen kaltaisessa maassa teiden merkitystä ei voi liiaksi korostaa. Tieyhdistys tekee arvokasta työtä tiestömme tulevaisuuden eteen. On etuoikeus päästä mukaan rakentamaan huomisen Suomea, kiittää Alina Koskela.

HALLITUS SAI KAKSI UUTTA JÄSENTÄ

Hallituksessa oli kaksi jäsentä erovuorossa. Pois jäivät professori **PEKKA LEVIÄKANGAS** (Oulun yliopisto) ja johtaja **MIKKO INKALA** (AFRY). Uusiksi jäseniksi valittiin johtaja **PETER MOLIN** (Ramboll) ja professori **JOUNI JUNTUNEN** (Oulun yliopisto).

Tieyhdistyksen hallituksen jäsenet valitaan kolmeksi vuodeksi kerrallaan siten, että osa jäsenistä on vuosittain erovuorossa. Puheenjohtajan toimikausi on kaksi vuotta.



TIEYHDISTYKSEN UUSI HALLITUS

- Puheenjohtaja:
Logistiikkapäällikkö **ALINA KOSKELA**,
Metsäteollisuus ry
- Varapuheenjohtaja:
Metsävaltuuskunnan puheenjohtaja **MIKKO TIROLA**,
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry
- Jäsen:
Osastonjohtaja **LARS WESTERMARK**,
Väylävirasto
- Jäsen:
Toimitusjohtaja **MARI VASARAINEN**,
Autoliikenteen työnantajaliitto
- Jäsen:
Johtaja, **PETRI MURTO**,
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry
- Jäsen:
Suunnittelupäällikkö **AKU RAAPPANA**,
Rovaniemen kaupunki
- Jäsen:
Toimitusjohtaja **PASI NIEMINEN**,
Autoliitto
- Jäsen:
Johtaja **PETER MOLIN**,
Ramboll
- Jäsen:
Professori **JOUNI JUNTUNEN**,
Oulun yliopisto



Tieyhdistys myönsi ansiomerkit merkittäville tie- ja liikennealan henkilöille

Suomen Tieyhdistys palkitsi vuosikokouksensa yhteydessä yhteensä 18 ansioitunutta tie- ja liikennealan henkilöä. Ansiomerkit on myöntänyt Suomen Tieyhdistyksen hallitus.

Yhdistyksen kultainen ansiomerkki edellyttää erityisiä henkilökohtaisia ansioita, joilla henkilö on edesauttanut tieliikenteen asemaa Suomessa tai kansainvälisesti. Kultainen ansiomerkki myönnettiin Väyläviraston johtavalle asiantuntijalle **VESA MÄNNISTÖLLE**.

– On hienoa saada palkita alan osaajia ja toimijoita. Palkittavat henkilöt ovat tehneet pitkäjänteistä työtä tie- ja liikennealan hyväksi. He ovat omalla panoksellaan edistäneet tieinfrastruktuuria ja liikennettä yhteiskunnassa sekä osallistuneet aktiivisesti ja rakentavasti alan keskusteluun, kertoo Suomen Tieyhdistys ry:n toimitusjohtaja **SIMO TAKALAMMI**.

Yhdistyksen hopeinen ansiomerkki kultalehvin edellyttää merkittäviä ja pitkäaikaisia ansioita tieliikennealalla. Hopeinen ansiomerkki kultalehvin myönnettiin seuraaville henkilöille:

ARI KUOTESAHO,
yksikön päällikkö, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

HANNA KALENOJA,
liikenne- ja elinkeinopolitiikan johtava asiantuntija,
Keskuskauppakamari

JANNE LINTILÄ,
toiminnanohjauspäällikkö, Pirkanmaan ELY-keskus

JYRKI RINTA-PAAVOLA,
maanrakennusmestari, Someron kaupunki

KARI HALME,
Liikennevastualueen johtaja, Kaakkois-Suomen ELY-keskus

MINNA TORKKELI,
osastonjohtaja, Väylävirasto

SEPPO KAARTO,
Kelikeskuspäällikkö, Destia Oy

TIMO PISTO,
erityisasiantuntija, Suomen metsäkeskus

Yhdistyksen hopeinen ansiomerkki edellyttää merkittäviä ansioita tieliikennealalla. Hopeinen ansiomerkki myönnettiin seuraaville henkilöille:

ESA MARTONEN,
koulutuspäällikkö, Seinäjoen koulutuskuntayhtymä

HANNU SOUKKIO,
toimitusjohtaja, Soukkio Oy

IRIS MUSTONEN,
tieisännöitsijä

JUHO IIVANAINEN,
yksityistieasiantuntija Pohjois-Savon ELY-keskus

MARI HELIN,
infran kunnossapitopäällikkö, Turun kaupunki

PAUL SUNDSTRÖM,
tieisännöitsijä

RITVA JÄRVINEN,
yksityistiekoordinaattori, Kouvolan kaupunki

TANJA MYNTTINEN,
tieisännöitsijä

TIINA JOKELA,
yksityistielossin kuljettaja, Puukonsaari (Hirvensalmi)



Kavo Käyhkön rahaston stipendit nyt haettavissa

Kavo Käyhkön rahastosta tuetaan palkkioin ja stipendein Suomen Tieyhdistyksen ja sen jäsenten toimintaa maamme tiekuluttuuriin edistämiseksi. Vuoden 2024 osalta haettavaksi julistetaan kaksi stipendiä koti- tai ulkomaista opintomatkaa varten. Stipendin hakijan tai hakijatahon tulee olla Suomen Tieyhdistyksen jäsen. Vapaamuotoiset stipendihakemukset tulee toimittaa **31.10.2024** mennessä osoitteeseen toimisto@tieyhdistys.fi. Kirjoita sähköpostin otsikkoon "Kavo Käyhkön rahaston stipendi".

Kauppaneuvos, DI Kavo Käyhkö (1907–1972) oli Suomen asfalttialan pioneereja sekä 1950- ja 1960-luvulla sen kiistaton johtohahmo. Hän toimi koko 42-vuotisen uransa ajan päällystekniikan kehittäjänä ja järjestövaikuttajana sekä vuodet 1945–1965 perustamansa Rakennus Oy Cultorin toimitusjohtajana. Vanhempi väki saattaa muistaa hyvin myös Kavon veljen, Kipparikvartetissakin laulaneen Kauko Käyhkön. Vuonna 1950 Rakennus Oy Cultor lahjoitti Suomen Tieyhdistykselle 200 000 markkaa Kavo Käyhkön rahastoksi. Toimitusjohtaja Käyhkö oli tuolloin toiminut tieurakoitsijana 20 vuotta.

VÄYLÄT
&
LIIKENNE

Lahden Sibeliusstalo
10–11.9.2025

Varaa ständi ensi vuoden
kiinnostavimpaan väylä- ja
liikennealan tapahtumaan
19.8.2024 alkaen!

www.vaylat-liikenne.fi



SIMO TAKALAMMI

TEKSTI: *Simo Takalampi*

Tiekuntamme on kohdannut kassakriisin eli rahat eivät riitä laskujen maksamiseen. Vuosikokous on tarkoitus järjestää vasta kolmen kuukauden kuluttua, ja siellä on tarkoitus vahvistaa kuluvan vuoden tiemaksut. Ylimääräisen kokouksen järjestäminen tuntuu raskaalta ja kustannuksetkin ovat jonkinmoiset. Olemme ajatelleet lähettää vuoden 2024 tiemaksujen laskut liikkeelle etukäteen ennen niiden vahvistamista. Onko tämä laillista?

Mikään laki ei tuota kiellä ja jotain tilanteen korjaamiseksi on tehtävä. On kuitenkin tärkeää muistaa, että ulosottokelpoinen maksu syntyy vain tiekunnan kokouksen päätöksellä vahvistaa maksuunpanoluettelo.

Laskujen mukana on syytä kertoa maksun olevan ennakkomaksu, ja jos tiekunnan kokous aikanaan muuttaa laskutettavia summia, tullaan ne oikaisemaan oikeiksi.

Tärkeää on kirjata huolellisesti ylös laskutetut maksut ja vapaaehtoisesti maksettujen rahamäärä. Näin voidaan aikanaan varmistaa maksuosuuksien oikeat määrät.

Tiekuntanne osakasrakennetta tuntematta voisin esittää, että löytyisikö hoitokunnan jäsenistä tai muutoin sopiviksi tiedetyistä tieosakkaista riittävästi etukäteen laskutettavia tiemaksuja? Jos näin on, se voisi olla helpoin tapa ratkaista kassan vajaus, eikä tarvitsisi kaikkia tiekunnan osakkaita lähestyä asian tiimoilta. Kokemus on osoittanut, että osa osakkaista voi olla periaatteesta asiaa vastaan.

Tiemme varressa olevan uimapaikan pysäköinti on vallan villiä. Sen lisäksi loppukesä tuo tullessaan marjastajat ja metsästyskausikin on ovella. Metsään menevien autojen pysäköinti on aiheuttanut ongelmia työkoneiden ja jopa henkilöautojen kulkemiselle. Suurempi ongelma ovat yksittäiset tieosakkaat, jotka vaativat tiekunnan ryhtyvän toimiin heidän mailleensa pysäköivien autojen osalta. Itse näen tiekunnan toimivallan lakkaavan tieoikeuden rajalle.

Asia on juuri näin eli tiekunnan toimivalta päättyy tarkalleen tieoikeuden rajalle. Sen jälkeen liittymissä, pelloilla, metsässä ym. tapahtuva pysäköinti ei ole tiekunnan käsissä eikä tiekunta voi siihen opastaa tai puuttua.

Yksitystien varteen pysäköintiä säätelee tieliikennelaki. Pysäköinti on lähtökohtaisesti sallittua, kunhan se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä estä tien muuta käyttämistä. Tiekunta voi myös kunnan luvalla asettaa pysäköintikieltomerkit yksityistielle, jolloin autoilijoiden on luonnollisesti niitä noudatettava.

Tien ulkopuolella pysäköintiä säätelee maastoliikennelaki (1710/1995). Lain 4 § mukaan moottoriajoneuvoa ei saa maastossa pysäköidä ilman maanomistajan suostumusta. Samaisen lainkohdan luettelossa kuitenkin tehdään tähän poikkeus eli taajaman ulkopuolella moottoriajoneuvon pysäköimiseen tien välittömään läheisyyteen, jos turvallinen pysäköinti sitä edellyttää eikä siitä aiheudu alueen omistajalle tai haltijalle kohtuutonta haittaa. Lyhyesti sanottuna marjastamaan menevä saa pysäköidä mainituin edellytyksin myös vieralle maalle.

Onko tiekunnalle säädetty tieosakkaiden vähimmäismäärää? Tiekunnassamme on vain kolme osakasta, ja sekin on pian putoamassa kahteen, kun naapurimme osti itselleen lisää maata. Meille on jäämässä 5 % osuus tieyksiköistä, joten naapurimme pääsee sanelemaan tiekunnan päätökset. Ei taida äänileikkuristakaan olla avuksi?

Missään ei säädetä tiekunnan osakkaiden lukumäärästä ja kahden osakkaan tiekunta on aivan mahdollinen. Periaatteessa sitä hallinnoidaan, kuten isompiakin tiekuntia, mutta kyllähän se oman vaikutuksensa siihen tuo, jos toisella osakkaalla on 95 % tieyksiköistä.

Yksityistielain 69 §:ssä säädetty 30 %:n äänikatto ei vaikuta tapauksessanne, koska senkin jälkeen toisella tieosakkaalla on enemmistö äänistä. Suurosakas voi silloin käytännössä päättää tiekunnan asioista, mutta yksityistielain mukaisesti toimittaessa tulee kuitenkin järjestää vuosikokous vähintään neljän vuoden välein ja toimitusmieheksi itsensä nimittäneen osakkaan pitää tehdä pöytäkirjat päätöksistä jne. Vähemmistöön jääneellä yksittäiselläänkin tieosakkaalla on tietysti oikeus hakea muutosta tiekunnan päätöksiin.

Yksi vaihtoehto voisi olla tiekunnan lakkauttaminen ja elämän jatkaminen järjestäytymättömänä tiekuntana. Tietokäytöt säilyvät, mutta tienpidon asioista on sovittava tieosakkaiden kesken. Päätöksistä vastaavat vain niitä yksimielisesti tehneet osakkaat.

Vuosikokoksemme päättyi ratkaisemattomaan tilanteeseen, kun hoitokunta ilmoitti eroavansa eikä uutta saatu koottua. Mitäs nyt voisi tehdä?

Hyvät neuvot ovat vähissä ja tiekuntanne on vajonnut ns. nukkuvaksi tiekunnaksi. Se on kyllä olemassa, mutta sillä ei ole lainmukaista toimielintä. Näin voi mennä vuosikymmeniäkin, mutta ainakin asuttujen teiden kohdalla mielipide voi muuttua viimeistään lumien tullessa, kun tie pitäisi saada aurattua.

Kannattaa varautua siihen, että syksyllä kutsutte koolle ylimääräisen kokouksen, jossa sitten valitaan toimielin eli toimitsijamies tai hoitokunta hoitamaan tiekunta takaisin toimintaan. Kun edellisestä kokouksesta on alle viisi vuotta, on kokouksen koolle kutsumiseen haettava lupa paikallisesta ELY-keskuksesta. Se varmasti helittää, ja sen jälkeen vain kokouskutsut liikkeelle!

Jos kukaan ei ryhdy herättelemään tiekuntaa, sitten teillä eletään, miten parhaaksi näette. Joku aura tien ja jotkut siitä voivat jotain maksaakin, mutta mitään osakaskohtaista jakoa kuluille tuskin onnistutte saamaan. Ulkopuolisen asiantuntijan eli tieisännöitsijän hankkiminen voisi olla hyvä keino saada tiekunta toimintaan. Kokemukseni mukaan myös luottamustehtäviin löytyy helpommin henkilöitä, kun apuna on tienpidon ja tiekunnan hallinnon ammattilainen. Jotain se tietysti maksaa, mutta osakasta kohti summat ovat hyvinkin kohtuullisia. Kalliiksi tulee sekin, jos tie ei ole käytettävissä tai se hajooa hoidon puutteesta ennen aikojaan. •

**TEISÄNNÖITSIJÄN
HANKKIMINEN VOISI
OLLA HYVÄ KEINO
SAADA TIEKUNTA
TOIMINTAAN.**



Reissun päällä -näyttelyssä matkataan autoilla, kaksipyöräisillä ja matkailujoneuvoilla. Autojen lukumäärän kasvu 1960-luvulla lisäsi leirintäalueiden määrää.
Kuva: Tommi Aromaa / Mobilia

TEKSTI: Kirsti Lehtomäki / Mobilia

Tietä pitkin reissussa

Lomamatkoja tehdään eniten henkilöautolla. Autolla tehtävät matkat tulivat yhä useammalle suomalaiselle mahdolliseksi 1960-luvulta alkaen. Tietä pitkin reissattiin lomalle jo kauan ennen autojen aikaa.

Reissun päällä -näyttely

Auton ja tien museo Mobilian näyttely sukeltaa suomalaisen vapaa-ajanmatkailun historiaan.

Näyttely on avoinna 20.12.2024 saakka.

Mobilia sijaitsee Kangasalla (Kustaa Kolmannen tie 75).

ENSIMMÄISET
SUOMALAISET
AUTOMATKAILIJAT
AJOIVAT POHJAN-
LAHDEN YMPÄRI
TUKHOLMAAN
1907.



Tidaholmin ruukin 1900-luvun vaihteessa valmistama yhden hevosen kaksipyöräiset rattaat, joilla voitiin kuljettaa sekä matkustajia että pientä tavaramäärää. Tämä kärrymalli tunnettiin kaikissa Pohjoismaissa. Kuva:Anniina Salminen / Mobilia

700- ja 1800-luvuilla Suomessa oli joitakin matkailijoita. Esimerkiksi 1800-luvun lopulla Aavasaksalla kävi vuosittain kymmeniä ulkomaalaisia matkustajia ja suomalaisia noin sata. Itäisen Suomen suurten järvien alueella kävijöiden määrä laskettiin tuhansissa.

Tietä pitkin kuljettaessa monet matkailaiset turvautuivat kyytilaitokseen ja kestkievareihin, jotka tarjosivat majoituksen ja ruuan ohella myös kuljetuksen seuraavaan kievariin. Suomessa yleinen kyytiväline oli kaksipyöräinen hevoscärry.

Matkanteko ei välttämättä ollut helppoa. **ZACHRISTOPELIUS** kuvailee kärrykyä: ”Jokainen ajokalun hytkähdyksen tuntuu kohta sinun jaloissasi ja selässäsi, aivan kuin istuisit kii-reesti kulkevan ruuvilaivan koneen päällä. Jokainen pikku kivi maantiellä kostaa siitä, kun häntä häiritset, jokainen kuoppa antaa tyrkkäyksen tyrkkäystä vastaan, jokainen siltakapula sinulle tuntuu vastusta osoittava vihastustansa. Ajapas tällä tavoin tuntikausia kivistä tietä, niin olet kurittanut lihasi tavalla, joka on paljon vaikeampi ja siis ansiollisempi, kuin jos olisit toimittanut toivoretken Roomaan herneitä kengissä!” (Z. Topelius: Matkustus Suomessa 1873.)

PYÖRÄLLÄ JOPA PARIISIIN

Polkupyörällä on kuljettu 1800-luvun lopulta asti. Urheilulliset ja seikkailunhaluiset nuoret

miehet taittoivat matkaa korkeapyöräisellä, muun muassa kolme polyteekkaria pyöräilivät Pohjanlahden ympäri Turusta Tukholmaan vuonna 1887. Samoihin aikoihin matalat turvaliset polkupyörät lisäsivät pyöräilyn suosiota.

Pyörät olivat kuitenkin kalliita, ja pyöräretkille lähtö oli mahdollista vain harvoille. Suomalaiset kirjailijat, kuten **JUHANIAHO** ja **KALLE KAJANDER**, tekivät pitkiä pyöräretkiä Pariisiin maailmannäyttelyyn asti. Pyörien hintojen laskettua 1920–1930-luvulla pyöräily yleistyi. Myöhemmin autojen määrän lisääntymisen myötä pyörämatkailu väheni.

TIESTÖVAIKEUTTI HENKILÖAUTOMATKAILUA

Ensimmäiset suomalaiset automatkailijat ajoivat Pohjanlahden ympäri Tukholmaan 1907. Joitakin autoilijoita ajeli Lappiin saakka. Juuri ennen ensimmäistä maailmansotaa automatkailu oli ainoastaan pienen eliitin mahdollisuus. Keskeisin hankaluus oli Suomen tiestö, jota ei ollut suunniteltu autoliikenteelle.

Autojen määrä kasvoi 1920-luvulla. Seuraava vuosikymmen oli Suomen matkailun nousukautta. Tämä loppui toisen maailmansodan myötä ja 1930-luvun lopussa autot otettiin sotatarkoituksiin tai poistettiin liikenteestä.

1960-luvulta alkaen automatkailu yleistyi elintason nousun ja vapaa-ajan lisääntymi-

sen seurauksena. Luonnonnähtävyydet olivat suosittuja kohteita. Kaupungistumisen myötä vapaa-ajalla matkustettiin muun muassa maaseudulle sukulaisten luokse tai mökille. Automatkailua edisti myös se, että Suomen tieverkosto kohentui 1960-luvun aikana. Maanteitä päällystettiin enemmän kuin minkään toisen vuosikymmenen aikana. Vuonna 1960 päällystettyjä teitä oli 756 kilometriä, ja vuonna 1970 luku oli jo 21 526 kilometriä.

LINJA-AUTOMATKAILU EDELLEEN SUOSITTUA

Linja-autoilla on tehty vapaa-ajanmatkoja jo 1920-luvulla, matkakohteet olivat pääasiassa lähiseudulle. 1930-luvun kuluessa etenkin Lappi oli suosittu kohde. Linja-automatkoja tehtiin myös Eurooppaan. Tilausajojen lisäksi vapaa-ajanmatkustajia kulki normaaleilla linjavuoroilla. 1980-luvulla ennen seuraavan vuosikymmenen edullisia lentolippuja, linja-autoilla oli useita reittiliikennelinjoja ulkomaille.

Linja-autolla tehtävät vapaa-ajanmatkat ovat säilyttäneet suosionsa, reissuja tehdään niin kotimaahan kuin ulkomaille. Yleisin linja-autolla tehtävä vapaa-ajan matka on yhden tai muutaman päivän aikana tapahtuva käynti museossa, kulttuuritapahtumassa tai vaikkapa ostoskeskuksessa. •

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

TEKSTI: Simo Takalammi KUVA: Timo Mäkeläinen / Unsplash

TIET YHTEISMETSÄN TOIMINNAN YTIMESSÄ

Suomessa on yli 600 yhteismetsää. Yhteismetsät ovat metsäalueita, jotka kuuluvat yhteisesti sen osakaskiinteistöille ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi kestävä ja taloudellisesti kannattavan metsätalouden harjoittamiseen yhteismetsän osakkaiden hyväksi.

Lounais-Hämeessä sijaitseva Mustialan yhteismetsä omistaa 7000 hehtaaria metsämaata. Valtaosa metsistä sijaitsee Tammelan ja Forssan alueella, mutta metsiä on kaikkiaan 12 kunnan alueelle. Mustialan yhteismetsän maisema koostuu laajoista metsistä, kymmenistä järivistä ja soista sekä monimuotoisesta metsäluonnosta.

Mustialan yhteismetsä hoitaa metsiä, myy puuta ja vuokraa rantatontteja. Yhteismetsällä on 300 omistajaa, jotka asuvat valtaosin Loimaan ja Ypäjän seudulta.

Yhteismetsä toimii osakkaidensa tukimetsänä, taloudellisen tuen antajana. Tätä se toteuttaa harjoittamalla metsätaloutta, rantatonttien vuokrausta sekä tuottamalla luontomatkailupalveluja. Useille osakkaille yhteismetsä toimii myös tärkeänä virkistysalueena.

Yhteismetsille ja niiden toiminnalle tiestömme on elinehto. Tieverkko on perusedellytys, jotta puu saadaan metsästä tehtaalle. Yhteismetsä pitää omat tiensä suurin piirtein kunnossa, mutta valtion tiet ovat haaste, kertoo Mustialan yhteismetsän toiminnanjohtaja **JUHA SIMOLA**.

– Yhteismetsällä on 80 kilometsiä omia metsäteitä, ja ne ovat luottourakoitsijoiden hoidossa. Teitä pääsääntöisesti lanataan kerran vuodessa ja tienpenkat niitetään kolmen vuoden välein. Ns. pääteiden penkat niitetään joka vuosi.

Simolan mukaan puutavara-autojen painojen noustessa ja pituuksien kasvaessa kääntöpaikkoja joudutaan isontamaan monien teiden päässä. Mustialan yhteismetsän yksityisteiden perustieverkosto on 60–70-luvulta ja jatkuvan kunnossapidon ansiosta tiet ovat kunnossa.

METKA TUO TUKEA

Mustialan yhteismetsä on teosakkaana 85 tiekunnassa.

– Monessa tiekunnassa yhteismetsä on suurin tai ainakin merkittävä maksaja ja isoimmista puheenjohtajana. Haasteena yksityisteiden kunnossapidolle on pätevien tieisännöitsijöiden löytäminen. Uusille tieisännöitsijöille olisi tarvetta meidän toimialueellamme, toteaa Simola.

Yhteismetsälle haasteena on mökkiläisten ja metsätalouden tienpidon vaatimustaso. Yhteismetsän toimet ovat kuitenkin vastanneet vaatimustasoa, ja yhteisymmärrys on säilytetty ja riidoilta välttytty.

– Myöhästyimme myös ELY-avustuksien lihavista vuosista. Nyt meillä on käynnissä siltahanke, jossa yhteismetsän osuus on 60 prosenttia, joka tehtäneen Metka-tukien avustamana, Simola kertoo.

Metka saakin kiitosta Simolalta.

– Metka on hyvä asia metsäpuolelle ja on positiivista, että sitä voi hyödyntää olemassa olevien teiden peruskunnostukseen. Erinomaista, että myös sillat saadaan korotetun tuen pariin.

Tienkäyttäjiä Simola haluaa muistuttaa liikenneturvallisuudesta. Metsäteillä – ja muuallakin – on syytä olla tarkkana ilta-auringossa hirvien ja peurojen varalta. Samalla hän kehaisee nuorten kuskiin rohkeutta liikenteessä, mutta muistuttaa, ettei kaikkea kannata liikenteessä kokeilla, vaikka uskallusta löytyisikin. •

AKT RY

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n hallitus on nimittänyt **SINI SILVÄNIN** AKT-lehden päätoimittajaksi. Ennen nimitystään Silvän on toiminut AKT-lehden väliaikaisena päätoimittajana runsaan puolentoista vuoden ajan. Työhön kuuluvat myös viestintäpäällikön tehtävät.



Sini Silvän.

KUVA: Yesa-Matti Väätä

POLIISIHALLITUS

Valtioneuvosto on nimittänyt 4. heinäkuuta oikeustieteen lisen- siaatti, varatuomari **ILKKA KOSKIMÄEN** poliisilyjohtajaksi viiden vuoden määräajaksi ajalle 1.9.2024–31.8.2029.

Koskimäellä on pitkäaikaista johtamiskokemusta poliisihallinnon eri tehtävistä. Nykyisessä tehtävässään Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen poliisipäällikkönä hän on toiminut vuodesta 2020 lähtien. Tätä ennen hän on toiminut muun muassa Hämeen poliisilaitoksen poliisipäällikkönä vuosina 2017–2020 sekä Helsingin poliisilaitoksen apulaispäällikkönä vuosina 2013–2017.



Ilkka Koskimäki.

KUVA: Sisäministeriö

KAUPPAPAIKKA



**Kelianturit
Tiesäasemat**

Teconer
www.teconer.fi
info@teconer.com



TAMPERE
14.–15.5.2025

Alan parhaat yhdessä Yhdyskunta- tekniikka 2025

- energiahuolto • liikenne- ja alueinfra
- jäte- ja ympäristöhuolto
- koneet, laitteet ja varusteet
- mittaus-, tutkimus- ja muut palvelut
- vesihuolto •

Näyttely avoinna

ke14.5.2025 klo 9–17
to 15.5.2025 klo 9–16

**Ilmoittaudu mukaan:
yhdyskuntatekniikka.fi**



YKSITYISTEIDEN PERUSPARANNUSTEN SUUNNITTELU

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi

- **Kantavuusmittaukset pudotuspaino-
laitteella ja mittaukseen perustuvat
rakennekerrosten mitoitus**
- **Siltojen kuntoarviot yksityisteille,
metsäteille ja kuntien kaavateille**



West Coast Road Masters Oy | Hiekkakatu 45, 28130 Pori

Toimipisteet Porissa, Kouvolassa, Helsingissä ja Tampereella

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

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

PANK-HYVÄKSYTTY KIVIAINESLABORATORIO
KIVI-LABRA OY
KIVILABRA.FI