

TIE & LIIKENNE

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti 4/2025

**SURKEIN KYLÄTIE
-KILPAILU HERÄTTELEE
PÄÄTTÄJIÄ?**

**AJATKO SINÄKIN
YLINOPEUTTA
TAAJAMISSA?**

**TEOLLISUUS KULKEE
PALJOLTI KUMIPYÖRILLÄ**

**TIESTÖ, MAASEUTU JA
HUOLTOVARMUUS**

Ilmastotyö ja liikenteen päästöt

*Lahden kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta,
mutta haasteena ovat
etenkin tieliikenteen päästöt.*

**LUE LISÄÄ
s. 15**

ISSN 0355-7855

95. vuosikerta

JULKAISIJA

Suomen Tieyhdistys ry

TOIMITUS

Suomen Tieyhdistys ry c/o Spaces

Mannerheiminaukio 1 A

00100 Helsinki

toimitus@tieyhdistys.fi

etunimi.sukunimi@tieyhdistys.fi

Päätoimittaja

Simo Takalammi 0400 167 170

Tuottaja

Jenga Markkinointiviestintä

Henriikka Uusitalo

044 720 3100 / henriikka@jenga.fi

Erikoistoimittaja

Liisa-Maija Thompson 040 567 4999

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET

Tarja Flander

040 592 7641

toimisto@tieyhdistys.fi

Kestotilaus 76 €

Vuosikerta 103 €

Hinnat sisältävät 10 % ALV.

5 numeroa vuodessa

ILMOITUSMYynti

Marianne Lohilahti

040 708 6640

marianne.lohilahti@netti.fi

ULKOASUN SUUNNITTELU

Jenga Markkinointiviestintä

TAITTO

PunaMusta Oy,

Sisältö- ja suunnittelupalvelut

PAINO

PunaMusta Oy

Kannen kuva: Shutterstock



Painotuotteet
4041-0209



TIE & LIIKENNE

SISÄLLYS 4/2025

3 Pääkirjoitus

4 Ajankohtaista

TIET

8 Surkeimmilla kyläteillä näkyvät tienpidon rahoitusongelmat

12 Nopeusnäyttötulot kertovat huolestuttavista ajotavoista

15 Lahti etenee edelläkävijänä tärkeässä ilmastotyössä

18 Liikennepolitiikan yhteydet ulkomaankauppaan

20 Teollisuuden tarpeet ja toiveet tiestön suhteen

24 Toimivat tiet ylläpitävät maaseudun elinvoimaa

26 Tieverkosto on keskeinen osa huoltovarmuusjärjestelmää

28 Suomen päällystyskilometrit jäivät alle viime vuoden

TUTKIMUS JA KEHITYS

30 Autonomisen ajamisen koneälytaustat etenevät megaloikilla

32 Tienparannustoimia VT 9:llä Lievestuoreen kohdalla

TIELLÄ TAPAHTUU

33 Tieni on työni

34 Terveiset Väylät & Liikenne -tapahtumasta

37 Nuorten matkassa

38 Tien merkitys

40 Yksityistietolaari

42 Teidemme tekijät

44 Historiavaihe silmään

45 Tieyhdistyksen uudet verkkosivut julkaistiin

46 Mutkat suoriksi

47 Nimityksiä

SEURAAVA NUMERO

Nro	Ilm. aineisto	Ilmestyy
5	18.11.2025	15.12.2025

ILMOITUSHINNAT

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



Kun niukkuutta jaetaan, eniten häviävät yksityistiet

Valtion talousarvion valmistelut ovat jo pitkällä ja juuri julkaistu hallituksen esitys jatkaa ennakoitua linjaa. Alueellisen edunvalvonnan osalta on tietysti tarjolla suuriakin voittoja, mutta kokonaisuutta se ei muuksi muuta. Niukkuutta jaetaan ja näillä pelimerkeillä taidetaan lasketella vaalikauden loppua kohden.

Kuluneena kesänä on jälleen tehty runsaasti päällystystöitä ja vaikka edellisestä vuodesta hieman jäätiinkin, on uuden päällysteen saaneiden maanteiden määrä ollut edelleen mittava. Erityisen positiivista on lisärahoituksen kohdentaminen myös siltoihin. Noin 150 korjattua siltaa on mittava määrä ja hyvä alku, jota tulisi tavoitella tulevinakin vuosina.

Valitettavasti tämäkin taso onnistui vain lisärahoituksen turvin eli sen jatkumiseen ei ole minkäänlaisia takeita. Viime vuosina maanteiden siltojen korjauksiin on käytetty noin 75 miljoonaa euroa ja tänä vuonna päästiin lisärahoituksen ansiosta 110 miljoonan euron tasolle.

Yksityisteiden perusparannusten avustukset ovat surullisella tasolla. Esitetyllä 5,5 miljoonan euron määrärahalla saadaan pidettyä yksityisteiden lossiliikenne toiminnassa ja korjattua muutama kaikista kriittisin siltakohde. Tässäkin on hyvä huomata kriittisyyden tarkoittavan jotain aivan muunlaista kuntotasoa kuin maantiesilloilla. Suomen tieliikenteestä 2 % ajetaan yksityisteillä, joten olisiko kohtuullista varata saman suuruinen osuus näiden ylläpitoon?

Voi kuulostaa hurjalta vaatimukselta, mutta kyseisissä lukemissa eli noin 30 miljoonassa eurossa oltiin vielä kolme vuotta sitten. On myös syytä muistaa tiekuntien omarahoitusosuus, joka on teiden perusparannuksissa puolet avustuskelpoisista kustannuksista. Tämä jo tuplaa valtionavustuksen rahamäärän eli avustuksiin laitetun euron vaikuttavuus on kaksi euroa. Lisäksi on huomattava tiekuntien tehokkuus, ja tienparannuksen kustannukset per kilometri ovat reilusti alemmat kuin valtion väli-
liikenteisillä sorateilla.

Yksityisteiden tienpidon arvolisävero on kestopuheenaihe. Tiekuunnilla alv ei ole vähennettävissä oleva kulu eli jokaisesta tien perusparannukseen laitetusta eurosta viidennes palaa valtiovarainministeriön kassaan välittömästi arvonlisäverona. Näin laskettuna 5,5 miljoonan euron avustuksen nettomäärä putoaa 3,25 miljoonaan euroon. Valtion mittaluokassa raha on mitättömän pieni ja korotus yksityistieavustuksiin kyllä löytyy, mikäli kansanedustajilla vain riittää tahtoa.

**YKSITYISTEIDEN
PERUSPARANNUSTEN
AVUSTUKSET OVAT
SURULLISELLA
TASOLLA.**

SIMO TAKALAMMI

JOKA KOLMAS EI TUNNE PYSÄKÖINTIALUEEN T-RISTEYKSEN VÄISTÄMISSÄÄNTÖJÄ



KUVA: Shutterstock

Noin joka kolmannelle suomalaiselle pysäköintihallin T-risteyskien väistämissäännöt aiheuttavat harmaita hiuksia. Perussääntö on yksiselitteinen: oikealta tulevalla on etuajo-oikeus.

Autoklinikan teettämän kyselyn mukaan noin kolmannes ei tuntee sääntöä, että T-risteysessä vasemmalta tuleva väistää oikealta tulevaa.

He luulivat väylän leveydellä olevan merkitystä tai eivät osanneet sanoa lainkaan, miten väistämisvelvollisuus menee.

Eniten epävarmuutta T-risteyskien väistämissäännöistä on kyselyn perusteella alle 25-vuotiaiden keskuudessa, koska heistä lähes 50 prosenttia ei tuntenut sääntöä.

Vastaajista 7 prosenttia oletti, että oikealta tulevan etuajo-oikeus ei säily, jos tämä tulee risteykseen ”pienemmältä käytävältä”. Väylän leveydellä ei kuitenkaan ole vaikutusta, vaan väylien risteykset ovat tasa-arvoisia, ellei liikennemerkkein ole muuta osoitettu.

Monessa epävarmuutta aiheuttaa myös tilanne, jossa kaksi autoa alkaa peruuttaa samaan aikaan vastakkaisiin ruutuihin. Kyselyn vastaajista 85 prosenttia toimisi varovasti ja antaisi toiselle tilaa. Lähes joka kymmenes ei tiedä, miten tilanteessa tulisi toimia, ja 6 prosenttia ilmoitti jatkavansa peruuttamista, jos kokee ehtivänsä ensin.

Jos kaksi autoa alkaa peruuttaa yhtä aikaa ja törmää toisiinsa parkikihallissa, molemmat osapuolet ovat todennäköisesti syyllisiä onnettomuuteen. Molempien peruuttajien on aina varmistettava, ettei peruutus aiheuta vaaraa tai estä muita.

Tutkimuksen toteutti Syno International Oy internet-paneelina kesäkuussa 2025. Kyselyyn vastasi 1 000 henkilöä, joiden ikä oli 18–80 vuotta. Otos on kansallisesti edustava iän, sukupuolen ja asuinalueen mukaan.

Lähde: Autoklinikka-yhtiöt Oy

MAL-sopimukset edistäneet kestävästä liikkumisesta ja yhdyskuntarakennetta



KUVA: Shutterstock

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusten vaikuttavuudesta on valmistunut valtakunnallinen seurantakatsaus. Katsaus osoittaa, että MAL-kaupunkiseudut ovat onnistuneet sopimusten avulla vahvistamaan elinvoimaansa ja kehittämään kestävästä suuntaan.

Liikenteen osalta havaittiin, että kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttö on MAL-kaupunkiseuduilla melko korkealla tasolla, mutta seutujen välillä on paljon eroja. Näiden kulkutapojen osuutta on sovittu kasvatettavan edelleen.

Joukkoliikenteen osalta koronapandemian vaikutuksista on toivuttu ja matkustajamäärät ovat pääosin palautuneet koronapandemiaa edeltäneelle tasolle, osassa kaupunkiseutuja jopa sen yli. Henkilövahinko-onnettomuudet tieliikenteessä ovat vähentyneet kaikilla MAL-seuduilla.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen liittyy edelleen haasteita. Kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet, mutta kehitys on ollut hidasta. Kansalliseen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen on edelleen matkaa.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio on solminut Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseutujen kanssa. Sopimusten tarkoituksena on edistää kaupunkiseutujen kehityksen, kasvun ja elinvoiman edellytyksiä. MAL-sopimuksilla edistetään kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja asuntotuotantoa.

Seurantakatsaus tehdään joka toinen vuosi. Valtakunnallisesta seurannasta vastaavat ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö. Seurantatiedon kokoamisesta ja raportoinnista vastaavat Suomen ympäristökeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Liikkumisen raportoinnissa on hyödynnetty valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineistoja, kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisilta saatavia tietoja, Syken tuottamia alueellisia tietoja liikkumisen hiilidioksidipäästöistä sekä liikenneonnettomuusrekisterejä.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Saka

Sähköautojen sesonki ennätyskorkealla

Suomen suurin vaihtoautoketju Saka on havainnut sähköautojen kysynnän ja myynnin kiihtyneen merkittävästi koko kesäsesongin aikana. Sakalla sähköautojen kysyntä ja myynti jopa kaksinkertaistui ja on jatkunut korkealla tasolla myös alkaneen syksyn ajan.

– Asiakkaiden kasvaneen kiinnostuksen ansiosta sähköautot ovat ottaneet isosti jalansijaa valikoimassamme. Erityisesti kuluttajaa kiinnostaa sähköautot 25 000–40 000 euron hintaluokassa, kertoo toimitusjohtaja **PETRI POUKKULA**.

Sakalla tänä vuonna myydyimmät sähköautot ovat olleet Volkswagen ID.4, Tesla Model 3 ja Polestar 2. Ladattavista hybridautoista suosituimpia ovat olleet Volvon XC60 ja V60 sekä Volkswagen Passat.

– Kuluttajatutkimuksemme mukaan lähes kaikissa segmenteissä auton valintaan vaikuttavat merkittävässä määrin autoilun kokonaiskustannukset eli mm. hankintahinta ja käyttökustannukset. Kun sähköautojen hinnat ovat laskeneet viime vuosina, yhdistettynä pieniin käyttö- ja huoltokustannuksiin ne ovat siis entistä houkuttelevampi vaihtoehto, Poukkula jatkaa.

Lähde: Saka Finland Oy

Maantiesiltojen korjauksessa päästään tavoitteeseen

Väylävirasto ja ELY-keskukset saavuttavat kuluvana vuonna tavoitteen, noin 150 korjatusta maantiesillasta. Tavoite asetettiin hallituksen myöntämän lisärahoituksen tukemana.

Hallitus osoitti tälle vuodelle tieverkon korjausvelan purkuun 200 miljoonan euron lisärahoituksen, josta 180 miljoonaa on käytetty maanteiden päällystämiseen ja 20 miljoonaa maantiesiltojen korjauksiin.

Viime vuosina maantiesiltojen korjauksiin on voitu käyttää keskimäärin noin 75 miljoonaa euroa vuosittain, joten lisärahoituksen merkitys on suuri. Tänä vuonna kokonaissumma tieverkon silloille ja muille taitorakenteille kuten tunneleille on ollut 111 miljoonaa euroa.

Siltakohteet ja niiden korjaustoimenpiteet ovat olleet hyvin moninaisia. Maantiesiltoja korjaamalla ehkäistään tieliikenteen pullonkauloja ja huolehditaan elinkeinoelämälle sekä huoltovarmuudelle tärkeistä kuljetusreiteistä.

Lähde: Väylävirasto

BUDJETTI 2026

KUVA: VNK

HALLITUKSEN ESITYS LVM:N BUDJETIKSI LÄHES 4 MILJARDIA EUROA

Hallitus esittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle noin 3,85 miljardin euron määrärahaa vuodelle 2026. Tämä on noin 9,3 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2025 varsinaisessa talousarviossa.

Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan väylähankkeisiin, joilla hallitus pyrkii vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista.

Liikenne- ja viestintäverkoille esitetään 2,12 miljardia euroa. Tästä määrärahasta valtaosa eli noin 1,4 miljardia euroa kohdennettaisiin teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon.

Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, jonka liikennöityvyys on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin. Samoin korostuvat liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet.

Vuonna 2026 esitetään aloitettavaksi kaksi uutta tiehanketta hallituksen määräraha- ja investointiohjelmasta:

- Lieksanjoen sillan uusiminen, valtuus 20 miljoonaa euroa
- Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170 – Saaristotie, Loviisa, valtuus 8,4 miljoonaa euroa.

Uusia ratahankkeita määrärahaesityksessä on kolme:

- Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaiheen jatko), valtuus 95 miljoonaa euroa
- Pääradan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki–Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen, valtuus 100 miljoonaa euroa (hallituksen investointiohjelma)
- Savon rata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus, valtuus 40,8 miljoonaa euroa (hallituksen investointiohjelma).

Lisäksi liikenteen ja viestinnän palveluihin esitetään 934 miljoonaa euroa, josta julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostojen ja kehittämisen osuus on 107 miljoonaa euroa.

Liikenteen ja viestinnän palveluilla turvataan liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä luodaan edellytyksiä liikennejärjestelmän ja siihen liittyvien palvelujen kehittämiseksi.

Eduskuntakäsittely alkaa täysistunnossa pidettävällä lähetekeskustelulla. Talousarvion eduskuntakäsittely kestää noin kolme kuukautta.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallitus esittää lakia liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista



KUVA: Shutterstock

Hallitus antoi eduskunnalle liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskevan lakiesityksen 22.9.2025. Tavoitteena on nykyistä yhtenäisempi pohja älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitulle ja yhteen toimi-

valle käyttöönnotolle sekä liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämiselle.

Hallituksen esityksessä on kyse liikennejärjestelmän perustiedoista eli esimerkiksi tieinfrastruktuuriin, liikennemerkkeihin, häiriöihin ja matkaketjujen muodostamiseen liittyvistä tiedoista. Esityksellä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskeva laki.

Esitykseen sisältyy myös muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin ja esityksellä kumottaisiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annettu laki eli niin kutsuttu Digiroad-laki. Lisäksi tehtäisiin eräisiin muihin lakeihin teknisiä muutoksia.

Ehdotettu sääntely perustuisi osittain EU:n älyliikennedirektiiviin eli niin kutsuttuun ITS-direktiiviin ja olisi osittain kansallista.

EU:n älyliikennedirektiivin kansallinen täytäntöönpano on tehtävä vuoden 2025 loppuun mennessä. Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Tobias_Karlsson / Shutterstock

Ahvenanmaalla rekisteröidyille autoille AX-tunnus

Valtioneuvosto antoi 18.9.2025 asetuksen Ahvenanmaalla rekisteröityjen ajoneuvojen tunnusmerkin muuttamisesta muotoon "AX". Jatkossa ahvenanmaalaisissa ajoneuvoissa käytetään FIN-tunnuksen sijaan AX-tunnusta.

Ajoneuvojen tunnusmerkeistä määrätään YK:n alaisessa tieliikennettä koskevassa yleissopimuksessa. Suomi on valinnut tunnusmerkiksi "FIN", jota tulee käyttää kaikissa Suomen alueella rekisteröidyissä ajoneuvoissa kansainvälisessä liikenteessä.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus pyysi Suomea ilmoittamaan YK:n pääsihteerille, että kansainvälisessä liikenteessä käytettävä tunnusmerkki muutetaan FIN-tunnuksesta AX-tunnukseen Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta. Suomi teki ilmoituksen asiasta 13.6.2025.

Valtioneuvoston asetuksella saatetaan voimaan ilmoituksen mukainen muutos YK:n tieliikennesopimuksen voimaansaattamista koskevaan asetukseen. Asetus tuli voimaan 19.9.2025.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Andrey Popov

LIKENNEKUOLEMIEN MÄÄRÄ ON SÄILYNUT ENNALLAAN

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien ennakkotietojen mukaan kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia oli tämän vuoden tammi–elokuussa hieman vähemmän kuin aiempina vuosina. Kuolleiden kokonaismäärä pysyi edellisvuosien lukemissa.

– Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä väheni viime vuoden 121:stä 114:ään, ja suunta on oikea. Menehtyneiden määrä on kuitenkin edellisvuosien tasolla. Loppuvuosi näyttää, millaiseksi liikenneturvallisuuksustilanne muodostuu, sanoo OTIn liikenneturvallisuuksustutkija **NIINA SIHVOLA**.

Moottorijoneuvo-onnettomuuksia tapahtui tammi–elokuussa 91, kun niitä tapahtui 94 vastaavaan aikaan viime vuonna. Niissä menehtyi kaikkiaan 104 henkilöä, mikä on neljä enemmän kuin viime vuonna. Yksittäisonnettomuuksissa kuolleiden määrä laski viime vuoden 58:sta 50:een. Moottorijoneuvojen välisissä yhteenajoissa kuoli yhteensä 54 ihmistä. Viime vuonna vastaava määrä oli 42.

Jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksia oli ajanjaksolla kaikkiaan 21. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 21 henkilöä, yhdeksän jalankulkijaa ja 12 pyöräilijää, mikä on vähiten viiteen vuoteen. Viime vuonna vastaava luku oli 23.

Lähde: Onnettomuustietoinstituutti



KUVA: Shutterstock

Skaalattu allianssimalli hyödyttää keskisuuria väylähankkeisiin

Suomi on allianssimallin hyödyntämisen edelläkävijä. Väylävirastossa ja sen edeltäjässä Liikennevirastossa on hyödynnetty allianssimallia suurissa ja monimutkaisissa väylähankkeissa jo noin 15 vuoden ajan. Nyt Väylävirastossa käyttöönotetaan infrahankkeisiin skaalatun allianssimallin konseptia, joka mahdollistaa yhteistyöhön perustuvan toimintatavan myös keskisuurissa väylähankkeissa. Mallia pilotoidaan Väyläviraston Vt 8 ja St 724 Vaasan yhdystie -hankkeessa.

Allianssimalli on rakennushankkeen toteutusmuoto, jossa tilaaja ja palveluntuottajat muodostavat yhteisen projektiorganisaation. Se on viime vuosina vakiinnuttanut asemansa suurten ja monimutkaisten infrahankkeiden toteutusmuotona.

Pienemmissä hankkeissa mallin käyttöönottoa on kuitenkin rajoittanut sen raskas rakenne.

Väylävirastossa on nyt kehitetty yhteistyössä asiantuntijana toimivan Boost Brothers Oy:n kanssa pienempiin infrahankkeisiin kevennetty ja skaalattu allianssimalli, joka mahdollistaa yhteistyöhön perustuvan toimintatavan myös keskisuurissa hankkeissa.

– Uusi konsepti säilyttää allianssien keskeiset vahvuudet, kuten luottamukseen perustuvan yhteistyön ja yhteiset tavoitteet, mutta helpottaa mallin hyödyntämistä karsimalla hallinnollista kuormaa, kertoo toimialajohtaja **MAGNUS NYGÅRD** Väylävirastosta.

Uutta skaalattua allianssimallia pilotoidaan käynnistyvässä Vt 8 ja St 724 Vaasan yhdystie -hankkeessa. Pilotihankkeessa sopimusosapuolia on alustavasti vain kaksi (tilaaja ja rakentaja), ja keskeisiä toimintatapoja, kuten hankintaprosessia ja arvoa rahalle -konseptia, on skaalattu tehokkaammiksi. Samalla on varmistettu, että alliansseissa hyväksi todetut käytännöt säilyvät.

Seuraavien vuosien tavoitteena on arvioida pilotin tuloksia ja luoda toimintamalli, joka voidaan ottaa käyttöön laajemminkin keskisuurissa infrahankkeissa.

Lähde: Väylävirasto



KUVA: Shutterstock

Hallitus esittää romutuspalkkiota uuden auton hankintaan

Hallitus antoi eduskunnalle määräaikaista henkilöautojen romutuspalkkiota koskevan lakiesityksen 22.9.2025. Romutuspalkkiota voisi hakea 1.10.2025–31.12.2027. Hakemuksen voisi jättää lain voimaantultua. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026.

Hallitus esittää, että valtio maksaisi romutuspalkkiota 2 500 euroa, kun uutena hankittu auto on nollapäästöinen, eli sen käyttövoimana on joko sähkö tai vety, ja 2 000 euroa, kun uutena hankitun auton käyttövoimana on jokin muu ja sen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 g/km.

Romutuspalkkiokampanja päättyisi 31.12.2027 tai kun siihen varattu määräraha loppuu. Hallituksen esityksen mukaan romutuspalkkioon varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa käytettäväksi vuosina 2026–2027.

Romutuspalkkiota koskevien hakemusten käsittelystä ja romutuspalkkion myöntämisestä vastaisi lain voimaantultua Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Hallituksen esityksen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista. Autokannan uudistuessa liikenneturvallisuus paranee. Suomen autokanta on keskimäärin vanha verrattuna useimpiin muihin EU:n jäsenmaihiin. Lisäksi sillä, että nollapäästöisille ajoneuvoille myönnetään korkeampi tukisumma, pyritään lisäämään nolla- ja vähempipäästöisten ajoneuvojen osuutta liikenteessä.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

LUOVI ON VUODEN AUTOALAN KOULUTUKSEN JÄRJESTÄJÄ

Syyskuussa autoalan jälkimarkkinoinnin osaajatahtumassa AKL Tech Dayssä Hämeenlinnassa palkittiin Vuoden 2025 Autoalan koulutuksen järjestänä ammattiopisto Luovi.

Luovi on ammatillinen erityisoppilaitos, joka järjestää koulutusta vaativaa erityistä tukea opinnoissaan tarvitseville yli 30 paikkakunnalla ympäri Suomen.

Lähde: Autoalan Keskusliitto



KUVA: Olli Alakorva

Vuoden 2022 Suomen Surkein kylätie -voittajaksi valittiin Olli Alakorvan ottama kuva Siikajoentien (mt 807) soraosuudesta Siikajoella.

TEKSTI: *Simo Takalammi*

Surkeimmilla kyläteillä näkyvät poliittiset päätökset ja vähäinen rahoitus

Suomen surkein kylätie -valokuvakilpailu on noussut nopeasti kansan ja median suosikiksi. Seuraavan kilpailun alkua kysellään pitkin vuotta ja kilpailevat mediatatlot ehdottelevat yhteistyöstä neuvottelemista. Kilpailun tarkoitus on kohdistaa huumorin avulla huomio tieverkkomme jamaan ja herätellä Suomen päättäjiä.

Suomen surkein kylätie -kilpailuun valmistaudutaan pitkin vuotta: kansa ottaa vuoden mittaan valokuvia, joita suunnitella lähettävänsä kuvakilpailuun ja kuvien dramatisointiin myös panostetaan. Tiedämme haasteet teiden kuvaamisessa, ja luonnossa varsin pahaltakin näyttävä kohde näyttää ruudulla sangen tavalliselta.

Vuodesta 2022 lähtien järjestetty kuvakilpailu juontaa juurensa Suomen Tieyhdistyksen ja Suomen Kylien tapaamiseen, jossa mietittiin sopivaa yhteistyötä ja jäsenkuntiemme osallistamista toimintaan. Tapaamisessa esiin noussut idea surkeimman tien kuvaamisesta ja kuvilla kilpailemisesta tuntui sopivan radikaalilta ja hyvin tarttuvalta idealta.

Oli tietysti selvää, että negatiivisuus osuu paremmin ihmisten tunteisiin kuin positiivisuus. Huoli tieverkon kunnosta ja alaspäin osoittava kehityksen suunta tuntui sopivan konkreettiselta asialta pöydälle nostettavaksi. Pääteiden hyvä kunto antaa virheellisen kuvan todellisuudesta isolla osaa tieverkostamme.

KYLÄTEILLÄ ON LAAJA MERKITYS ELINVOIMAAN

Meidän ei tule ummistaa silmiä siltä tosiasialta, että monessa kylässä on todellinen huoli oman kylän tieyhteyksistä. Kyse ei ole vain puolileikkilään otettavista kuvista kurjuudesta, vaan myös todellinen huoli kylien elinvoimaisuudesta, yritystoiminnan toimintaedellytyksistä ja kyläläisten omasta turvallisuudesta päivittäisessä liikkumisessa.

Tämä huoli purkautuu jo osittain huumorin kautta, koska usko paremmasta alkaa olemaan menetetty. Kylät ovat menettäneet koulut, kaupat ja nyt uhkaa tiekin rapautua alta. Ei ihme, jos puheet unohdetusta kansasta saavat aikaan nyökyttelyä. Vaalipiirin äänestäjiä miettivät poliitikot kyllä aistivat tilanteen.

Edustuksellisessa demokratiassa toimittaessa on hyvä muistaa, minkä käsissä päätösvalta tiestömme kunnan ja korjausvelan kasvusta on. Kyse ei ole Väyläviraston tai ELY-keskusten virkamiehistä, vaan eduskunnasta ja kansanedustajista.

Jos tämän tosiasian alleviivaaminen onnistuu, niin katsomme yhden Suomen surkein kylätie -kilpailun tavoitteista täyttyneen. Kriittikää

saa esittää, mutta kritiikin kärki tulee kohdistaa sinne, minne se kuuluu ja siinä poliitikot ovat mielestämme ymmärtäneet osansa.

TIENPITÄJÄ EI INNOSTU KILPAILUSTAMME

Olemme saaneet varsin yksituumaista kritiikkiä alan sisältä niin kylätie-termin väärinkäytöstä kuin liiallisesta lööppijulkisuuteen pyrkimisestä. Ikävimmät puheet ovat koskeneet entisten aluevastaavien eli nykyisten tienhoidon projektipäälliköiden maalittamista, jollaisena kilpailua on myös pidetty.

Tunnen maalittamista koskevista puheista suurta huolta, koska yksittäisen virkamiehen osoittelu on viimeisin asia, mitä kuvakilpailulla olemme tavoitelleet.

Uskallan väittää, että tienhoidon projektipäälliköt ja heidän vastuulla olevat alueet eivät ole suuren yleisön tiedossa.

Ennen vanhaan tiemestaripiirin edustajat olivat paikallisesti hyvin tunnettuja ja hieman henkilöstä riippuen osa esiintyikin toistuvasti seudun mediassa. Ymmärrämme harmituksen, jos omalla vastuulla oleva maantie menestyy kuvakilpailussa, mutta kyse ei missään tapauksessa ole henkilöön kohdistuvasta arvostelusta, vaikka kollegat tietysti tietävätkin, kenen alueelle äänestyksessä olevat maantiet sijoittuvat. Kuvakilpailu ei ole suunnattu ELY-keskuksia vastaan – päinvastoin tiedämme ELY-keskusten yltävän liki ihmeisiin vähäisillä resursseilla.

Tunnistamme ongelmat periaatteellisella tasolla, mutta katsomme viranomaisella olevan velvollisuus sietää kansalaisten esittämää kovaakin kritiikkiä. Näin etenkin silloin, kun kritiikki ei kohdistu yksittäisiin virkahenkilöitä kohtaan. Samasta syystä olemme jättäneet yksityisteitä koskevat kohde-ehdotukset huomioimatta. Sen sijaan kuntien ylläpitämälle katuverkolle sijoittuvat kohteet ovat kilpailuun tervetulleita, kunhan kohde on kyläteemaan sopiva.

On myös syytä tunnustaa se tosiasia, että poliitikoiden rynnäessä surkeimman kylätien avuksi ei tienpidon rahoitus lisäännä ainakaan välittömästi. Jos rahoitusta kohdistetaan heti surkeimpaan kylätiehen, jokin ELY-keskusten omilla listoillaan tärkeämmäksi nostettu kohde jää ilman rahoitusta. Tätä kohdetta tienpitäjä ei luonnollisesti kerro julkisuuteen, mutta näin poliitikoiden väliintulo käytännössä vaikut-

taa. Tämä on meidän kilpailun järjestäjienkin mielestä ikävä lopputulos. Toisille eduskunnan niin sanotut joululahjarahat ovat demokration voitto, toiset taas pitävät niihin liittyviä toimintamalleja ongelmallisina.

KISA EI OLE INSINÖÖRIMÄISELLÄ TARKKUUDELLA ARVIOITAVISSA

Suomen surkein kylätie -kilpailun tarkoituksena ei ole löytää tieverkkomme absoluutisestisesti huonointa tietä. Kyseessä on ennen kaikkea valokuvakilpailu, jossa kuvan sommitelu, valaistus ja muut taitavan valokuvaamisen määreet vaikuttavat lopputulokseen ja kilpailussa menestymiseen.

Voidaan kysyä, onko edes olemassa sopivaa mittaria huonoimman tien valitsemiseksi. Kyseessä ei kuitenkaan voi olla pelkästä tietekniikasta, vaan myös tien liikennemäärillä, liikenteen laadulla ynnä muilla seikoilla olisi sijansa, jos etsittäisiin oikeasti surkeinta tietä. Tällaisen kilpailun järjestäminen olisi tekemä-tön paikka kaltaisillemme pienille järjestöille.

Harvaan asutuilta alueilta tulee vähemmän osallistuvia kuvia ja tiheämmin asutuilta rannikkoalueilta enemmän. Kun kilpailun voittaja äänestetään kaikille avoimella nettiaänestysk-sellä, on selvää, että kylien asukkaat masinoivat naapureita ja tuttaviaan äänestämään juuri heidän kylältä otettua valokuvaa.

Tieyhdistyksen tavoitteena on tuoda kilpailuun tienpidollista näkökulmaa ja pyrkiä ohjaamaan keskustelua tienpidon rahoituksen kannalta oikeaan suuntaan. Mikäli Tieyhdistys ei olisi mukana kilpailun järjestäjänä, tekisi sen joku muu meillekin yhteistyötä ehdotellut taho. •

**PÄÄTÖSVALTA
TUESTÖMME KUNNON
JA KORJAUSVELAN
KASVUSTA ON
EDUSKUNNALLA.**

**KILPAILUN TARKOITUS
EI OLE OSOITELLA
YKSITTÄISIÄ
VIRKAMIEHIÄ.**

SUOMEN SURKEIN KYLÄTIE -KILPAILU

Suomen Tieyhdistys ry ja Suomen Kyliä ry järjestävä vuosittain syksyllä Suomen surkein kylätie -kuvakilpailu.

Kahdeksan surkeinta kylätietä valitaan raadin toimesta Maaseudun Tulevaisuuden verkkosivuilla tapahtuvaan yleisöäänestykseen. Finaaliin päässeet kuvat julkaistaan lokakuussa.

Kilpailua on järjestetty vuodesta 2022 lähtien. Kilpailulla halutaan kiinnittää huomiota maaseudun tiestön kasvavaan korjausvelkaan sekä tiestön kunnan vaikutuksiin.

Vanhakyläntiellä ei ole enää surkeudesta tietoaakaan

Viime vuoden Suomen surkein kylätie -kilpailun voittanut Vanhakyläntie Säkylässä (maantie 12703) hohkaa nyt uutuuttaan.



Vanhakyläntie sijaitsee Vuorenmaan kylässä, jossa on noin 150 taloutta. Ainakin 90 kyläläistä asuu Vanhakyläntien varrella.

Vanhakyläntie peruskorjattiin tämän vuoden kesän ja syksyn aikana. Peruskorjauksessa muun muassa parannettiin tien pohjaa kahdella kilometrin tieosuudella ja rakenteita uusittiin. Lopuksi tie sai uuden asfalttipinnan.

Ennen peruskorjausta Vanhakyläntietä oli vuosien varrella paikattu kuin tilkkutäkiä. Paikkaukset synnyttivät patteja, ja tien rakenteet olivat pettäneet monin paikoin. Tie oli epätasainen, mikä vaikeutti erityisesti eläinkuljetuksia, toteaa voittajakuvan ottanut **MARIANNE ISOTALO-OJALA**.

Epätasaisuus aiheutti haasteita myös talvikunnossapidossa: tien keskiosa oli korkeammalla kuin reunat, eikä auras onnistunut tasaisesti. Liukkailla keleillä tien epätasaisuus oli jo turvallisuuskysymys.

– Viimeiset noin 15 vuotta ovat olleet haasteellisia tien surkean kunnon vuoksi.

Huono kunto on aiheuttanut kaluston rikkoutumisia ja kuormittanut myös yksityisteitä, joita on jouduttu käyttämään kiertoteinä. Onneksi Säkylän kunta tukee näitä yksityisteitä, minkä ansiosta niitä on voinut käyttää, Isotalo-Ojala sanoo.

VIIDEN VAIKUTTAMISTYÖTÄ

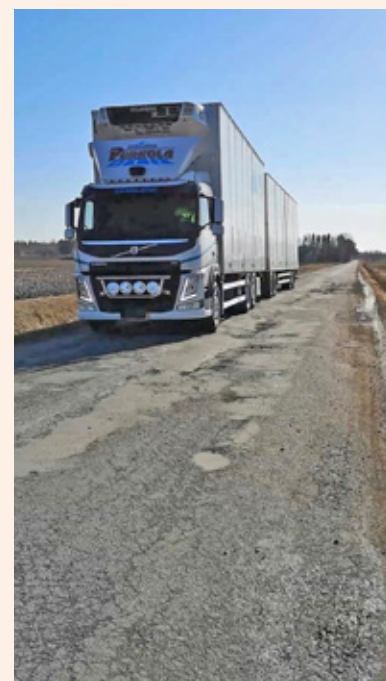
Peruskorjausta oli kaivattu kauan, sillä tiellä on suuri merkitys sen varrella ja lähistöllä asuville ihmisille, yrittäjille ja alueen elinvoimalle. Tien varrella sijaitsee kuntalaisten palveluita, kuten perhepäivähoitaja ja eläinlääkäri, tietä ympäröivillä pelloilla viljellään paljon perunaa ja sokerijuurikasta, ja lisäksi siellä toimii sikatila ja kaksi broileritilaa, joista toisen Isotalo-Ojala omistaa miehensä kanssa.

Säkylän kunnallispolitiikassakin vaikuttava Isotalo-Ojala (kok.) teki noin kymmenen vuoden ajan työtä tien kunnon parantamisen edistämiseksi. Kun nykyinen työministeri **MATIAS MARTTINEN** (kok.) oli muutamia vuosia sitten liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsen, hänet kutsuttiin tutustumaan Vanhakyläntiehen.

– Hän pääsi broilerikuljetusrekan kyytiin ja näki omin silmin, miten huono tie vaikutti ajoon. Hänestä on ollut iso apu tien kunnostamisen edistämisessä, Isotalo-Ojala kertoo.

Viime vuonna Isotalo-Ojala päätti lopulta lähettää kyläläisten kannustamana kuvan tiestä Suomen surkein kylätie -kilpailuun. Hän kokee, että voitto toi asialle näkyvyyttä ja saattoi vaikuttaa myös siihen, että eduskunnan joululahjarahaa heltisi Vanhakyläntien kunnostamiseen.

– Nyt meillä on tasainen ja sileä tie! Olemme kyllä todella kiitollisia, että tie saatiin kuntoon. Se on niin monelle meistä iso asia, Isotalo-Ojala kiittelee.



Marianne Isotalo-Ojala nimesi viime vuonna voitaneen kuvan "Eläinkuljetusten pomppuradaksi".



Ramudden



Trafino

Your safety. Delivered.



Ramudden Digital

Ramudden tarjoaa kattavan valikoiman digitaalisia ratkaisuja tilapäisten liikennejärjestelyjen etävalvontaan ja -ohjaukseen sekä liikennedatan keräämiseen. Ratkaisumme mahdollistavat työmaiden reaaliaikaisen seurannan sekä ylläpitotoimenpiteiden toteuttamisen ennakoivasti ja tarpeen mukaan. Liikennedatan keräämisen ansiosta voimme tunnistaa liikenteen ongelmakohdat ja kehittää työmaa- ja liikennealueiden turvallisuutta datalähtöisesti. Liiketoimintayksikkö Trafino tarjoaa monenlaista liikenneteknologiaa turvallisuuden parantamiseen.

Helsinki, Ramudden
010 205 1200, Vaihde
Veturitie 27 A, 00240 Helsinki

Vantaa, Trafino
09 348 34 150
Vantaankoskentie 24, 01730 Vantaa

Tampere, Ramudden
040 841 6248
Patamäenkatu 8, 33900 Tampere

Tampere, Trafino
(03) 225 58 64
Nuutisranta 4, 33900 Tampere

Kuopio, Ramudden
050478 2287
Timpurintie 2, 70900 Toivala

Kuopio, Trafino
050 478 2287
Lukkosalmentie 1, 70420 Kuopio

Jyväskylä, Ramudden & Trafino
0503847012
Lekatie 2, 40320 Jyväskylä

Turku, Ramudden & Trafino
02 438 7257
Hevoskatu 7, 20380 Turku

Lappeenranta, Ramudden & Trafino
050 521 0793
Mäntysuonkatu 3, 53550 Lappeenranta

Vaasa, Ramudden & Trafino
050 533 8461
Vasaratie 11, 65350 Vaasa

Oulu, Ramudden
050 438 2547
Veistämötie 16, 90620 Oulu

Oulu, Trafino
050 3804 643
Veistämötie 5, 90620 Oulu

Lahti, Ramudden & Trafino
050 350 2002
Kyläkunnantie 30, 15700 Lahti

Liikenteenohjaus
010 205 1200, Vaihde
Kelatie 8 A, 01450 Vantaa



www.ramudden.fi
www.trafino.fi

Nopeusnäyttötaulut paljastavat huolestuttavia piirteitä taajamien ajonopeuksista

Nopeusnäyttötauluista saatujen mittaustulosten mukaan monet eivät noudata taajamissa asetettua nopeusrajoitusta. Useat tutkimukset kuitenkin osoittavat, että ajonopeuden kasvu lisää sekä onnettomuuden todennäköisyyttä että sen vakavuutta, vaikka onnettomuusriski on yksittäisen kuljettajan näkökulmasta arvioituna pieni. Erityisesti taajamissa ajonopeuksien pienetkin muutokset voivat vaikuttaa onnettomuuden vakavuuteen, erityisesti kun autoilija törmää jalankulkijaan tai pyöräilijään.

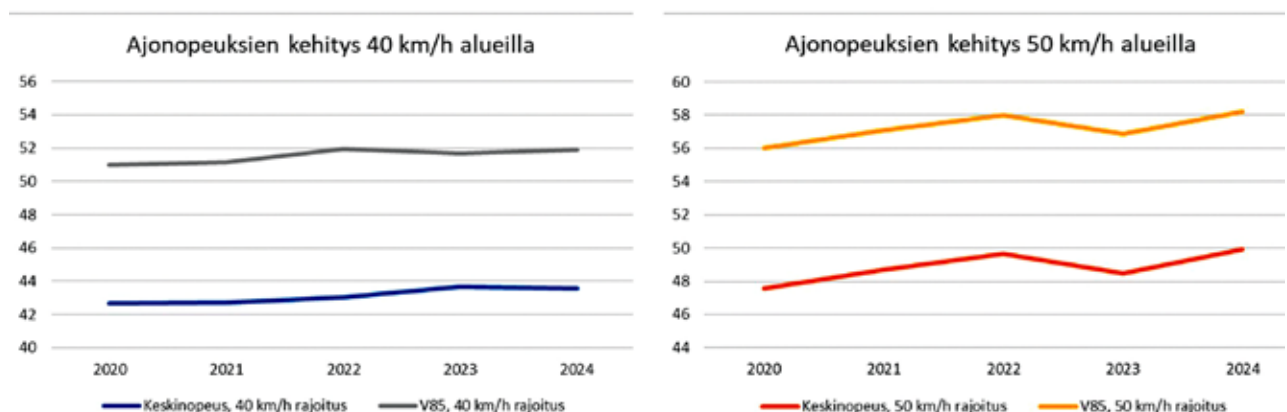
Varsinais-Suomen ELY-keskuksella on käytössä siirrettäviä nopeusnäyttötäuluja, joiden avulla pyritään kiinnittämään autoilijoiden huomio nopeusrajoitukseen. Nopeusnäyttötäulut ovat olleet käytössä vuodesta 2020, ja

ne sijoitetaan yleensä kuukaudeksi kerrallaan liikenneturvallisuuden kannalta riskikohteisiin.

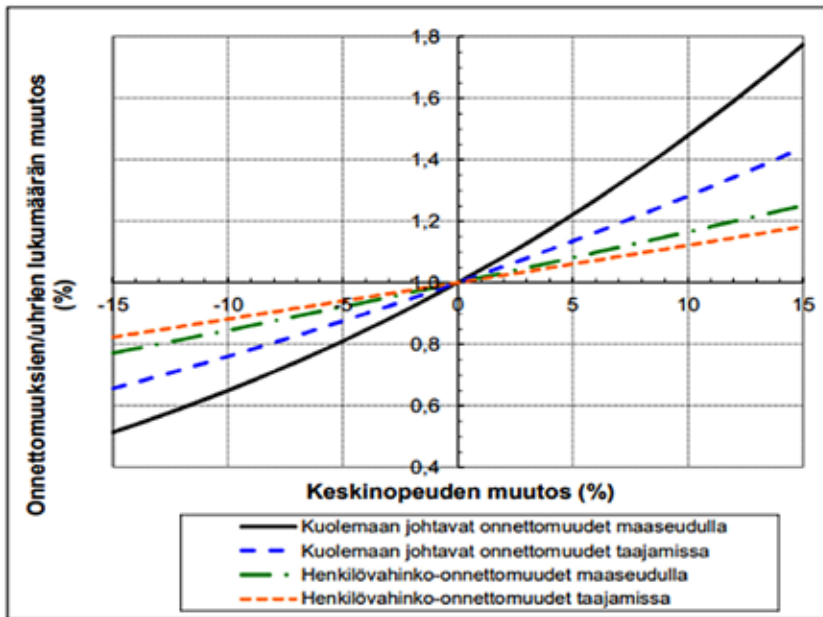
Näyttötäulut asetetaan taajamamaisiin liikennenympäristöihin, joissa on suojateitä, kouluja, liikennemäärä yli 1000 ajoa/vrk, paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä sekä alhainen nopeusrajoitus (30–50 km/h). Taajama-alueelle

tultaessa ajonopeuksia ei aina lasketa riittävästi, jolloin nopeusnäyttötäulu havahduttaa kuljettajan laskemaan nopeustasoa taajaman nopeusrajoituksen mukaiseksi. Tällä parannetaan erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

ELY-keskuksella on 65 mittauskohteessa



Ajonopeuksien kehitys 40 km/h ja 50 km/h nopeusrajoitusalueilla vuosina 2020–2024.



Keskinopeuden muutoksen vaikutukset maaseudun ja taajamien kuolemaan johtaviin ja kaikkiin henkilövahinko-onnettomuuksiin. Lähde: Kallberg 2010, Elvikin 2009 Mallien mukaisesti.

40 km/h nopeusrajoitusalueella ja 26 mittauskohteessa 50 km/h pidettäviä nopeusnäyttötäuluja. Näyttötäulu on sijoitettu taajamien maanteille ympäri Varsinais-Suomea ja Satakuntaa. Mittaustulosten määrä vuonna 2024 oli n. 2,3 milj. mittausta.

HUOLESTUTTAVIA AJONOPEUKSIA TAAJAMISSA

Nopeusnäyttötäuluista vuosina 2020–2024 saatujen mittaustulosten mukaan monet eivät noudata taajamissa asetettua nopeusrajoitusta. 15 % autoilijoista on ajanut ylinopeutta yli 8 km/h.

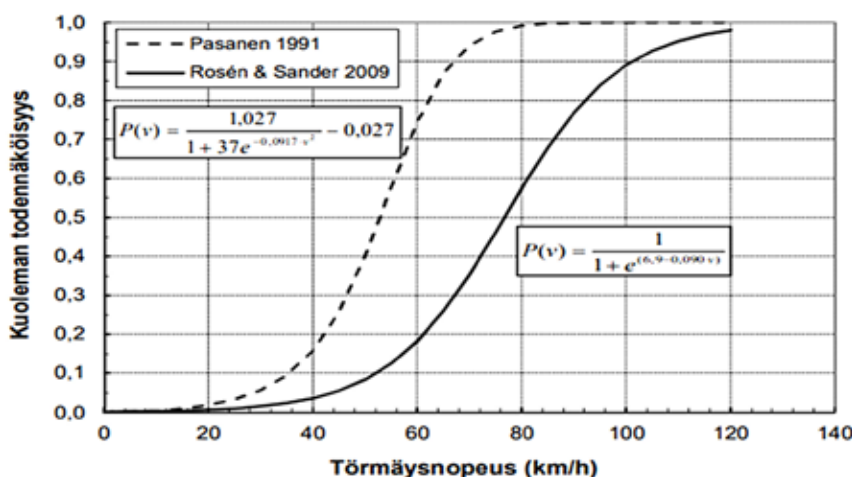
Reilut ylinopeudet ovat kasvaneet entisestään. 40 km/h alueilla 15 % ajoneuvoista ajoi yli 52 km/h ja 50 km/h alueilla 15 % ajoneuvoista

ajoi yli 58 km/h. Suurimmat nopeusrajoituksen ylitykset ovat olleet yli 100 km/h:ssa.

Ajoneudet korreloivat onnettomuusriskin kanssa. Kun suuri joukko kuljettajia muuttaa nopeuttaan vaikkapa vain 2–3 km/h, vaikutukset näkyvät onnettomuustilastoissa. Norjalaisen tutkimuksen mukaan suuri määrä pienenä pidettyä nopeusrajoituksen ylityksiä (esimerkiksi alle 5–10 km/h) voi huonontaa turvallisuutta jopa enemmän kuin pieni määrä suuria ylityksiä, koska niitä on määrällisesti niin paljon enemmän.

Onnettomuusriskin muutosta on liikenteessä vaikea havaita, koska riski on yleensä

AJONOPEUDEN KASVU LISÄÄ ONNETTOMUUDEN TODENNÄKÖISYYTTÄ JA VAKAVUUTTA.



Jalankulkijan kuolemanriskin riippuvuus auton törmäysnopeudesta. Lähde: Pasanen 1991, Rosén & Sander 2009).

pieni – henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia tapahtuu likimain yksi seitsemää miljoonaa ajokilometriä kohden.

Ajonepeuden ja onnettomuusriskin välinen yhteys on laajasti tutkittu ja tilastollisesti merkittävä. Useat tutkimukset osoittavat, että ajonepeuden kasvu lisää sekä onnettomuuden todennäköisyyttä että sen vakavuutta. Nopeuden kasvaessa kuljettajan havaintoaika lyhenee, päätöksenteko vaikeutuu ja jarrutusmatka pitenee.

TAAJAMIEN ERITYISPIIRTEET KOROSTAVAT VAROVAISUUTTA

Erityisesti taajamissa ajonepeuksien pienetkin muutokset voivat vaikuttaa onnettomuuden vakavuuteen – erityisesti silloin, kun autoilija törmää jalankulkijaan tai pyöräilijään. Törmäysnopeuden muutos 40 km/h:sta 60 km/h:iin voi lisätä jalankulkijan tai pyöräilijän kuoleman todennäköisyyttä 15 prosentista 75 prosenttiin. Lasten ja iäkkäiden kestävyys on pienempi, ja siten riski kuolla törmäystilanteissa on vieläkin suurempi. Taajamissa onkin erityisen tärkeää, että ajonepeudet pysyvät alhaisina ja nopeusrajoitusten mukaisina.

Saatuja mittaustuloksia hyödynnetään kuntien liikenneturvallisuustyössä sekä tienpidon suunnittelun lähtötietoina ja liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadinnassa.

Ongelmallisiin kohteisiin voidaan toteuttaa myös pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, kuten hidasteita, saarekkeellisia suojateitä tai suojatien huomioaloja. Myös poliisi hyödyntää tuloksia liikennevalvonnan suunnittelussa.

Väittämä: Pieni nopeusrajoituksen ylitys ei vaikuta turvallisuuteen.

Jos olosuhteet pysyvät muuttumattomina, ajonepeuden kasvu huonontaa turvallisuutta ja vastaavasti aleneminen parantaa sitä. Tähän ei ole poikkeuksia. Onnettomuusriski on yksittäisen kuljettajan näkökulmasta arvioituna pieni.

Suomessa auto joutuu henkilövahinko-onnettomuuteen noin kerran seitsemää miljoonaa ajokilometriä kohden, mikä vastaa suunnilleen kymmentä edestakaista matkaa kuuhun. Sen vuoksi ei yleensä koeta konkreettisesti, että yksittäisen kuljettajan ja yksittäisen matkan kohdalla nopeuden kasvu muutamalla kilometrillä tunnissa kasvattaa riskiä 10 tai 20 %.

Suurta kuljettajajoukkoa pitemmällä ajanjaksolla koskevassa tarkastelussa riskin kasvu kuitenkin tulee esille selvästi onnettomuuksien



Erityisesti taajamissa ajonopeuksien pienetkin muutokset voivat vaikuttaa onnettomuuden vakavuuteen, erityisesti kun autoilija törmää jalankulkijaan tai pyöräilijään. Kuva: Hanna Aalto.

määrän kasvuna. Nopeusrajoitusta vähemmän kuin 15 km ylittävien osuus on moninkertainen verrattuna joukkoon, joka ylittää rajoitusta enemmän kuin 15 km/h.

Vaikka riskin kasvu on ensin mainitulla joukolla pienempi, se kohdistuu niin suureen osaan ajokilometreistä, että vaikutus onnettomuuksien kokonaismäärään voi olla suurempi kuin rajoituksia enemmän ylittävän, mutta pienemmän joukon vaikutus.

Väittämä: Kiireessä on pakko ajaa kovempaa, koska niin voi säästää aikaa.

Periaatteessa ajonopeuden lisäys vähentää

ajoaikaa, mutta väitteen voi silti kyseenalaistaa. Ensinnäkin nopeuden kasvattamisella saavat aikasäästöt arvioidaan lähes poikkeuksetta väärin, mikä on osoitettu useissa tutkimuksissa (esim. Peer 2011, Elvik 2010).

Pienten nopeuksien lisäyksistä koituvat aikasäästöt tyypillisesti aliarvioidaan ja suurten nopeuksien lisäyksistä koituvat hyödyt yliarvioidaan. Lisäksi suurten nopeuksien tapauksessa yliarvioinnit voivat olla huomattavan suuria (67 %), joten toivottuja aikasäästöjä ei saavuteta läheskään. Toiseksi liikenne- ja muut olosuhdetekijät vaikuttavat

siihen, ettei toivottua nopeutta voida kuitenkaan ajaa, mikä laskee keskinopeutta ja sen myötä vähentää aikasäästöjä. •

JAAKKO KLANG

Liikenneturvallisuusinsinööri,
Varsinais-Suomen ELY-keskus
Liikennetekninen jäsen, Varsinais-Suomen liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta
Liikenneturvallisuusjaoston jäsen ja Suomen osajaoston puheenjohtaja, Nordisk Vägforum 2024–2028

Yhteystiedot:

jaakko.klang@ely-keskus.fi
puh. +358400824207
työ: PL 636 20100 Turku

**SUURTEN
NOPEUKSIEN
LISÄYKSISTÄ
KOITUVAT HYÖDYT
USEIN
YLIARVIOIDAAN.**

Vauhditamme muutosta kohti kestävää yhteiskuntaa

Making Future

Tutustu avoimiin työpaikkoihimme:





KUVA: Juha-Pekka Huotari / Lahden kaupunki

TEKSTI: Harde Kovasiipi

Lahti etenee edelläkävijänä tärkeässä ilmastotyössä

Lahden kaupunki toteuttaa määrätietoisesti ilmastostrategiaa, jonka kunnianhimoisena tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius jo lähivuosina. Merkittäviä päästövähennyksiä on jo tehty, mutta haasteita riittää vielä etenkin tieliikenteen puolella.

Kestävyys- ja ympäristöasiat ovat sisältyneet Lahden kaupunkistrategiaan jo ainakin 1990-luvulta alkaen. Vuonna 2009 ilmastotyölle asetettiin konkreettinen strateginen tavoite, jonka mukaan kaupunki pyrkii mittavien päästövähennysten avulla hiilineutraaliksi.

Alunperin tavoitteen saavuttamisessa otettiin tähtäimeksi jo kuluva vuosi 2025.

Päästöjen laskentatapojen tarkentuessa ja hiilineutraaliuden määritelmän tiukentuessa havaittiin kuitenkin, että päästöjen riittävään vähentämiseen vaaditaan enemmän aikaa. Olennaista kuitenkin on, että työ jatkuu, ja siinä on jo saavutettu merkittäviä edistys-askeleita.

Nyt Lahdessa valmistellaan uutta strategiaa, jossa tavoitellaan hiilineutraaliutta Suomen ensimmäisenä suurena kaupunkina

kuluvan valtuustokauden aikana – eli käytännössä vuonna 2028.

ASKEL ASKELEELTA KOHTI PUHTAAMPAA ENERGIAA

Päästöjen vähentämistä edistetään Lahdessa järjestelmällisesti lukuisien erilaisten hankkeiden kautta. Kyse on laaja-alaisesta lukemattomien tahojen yhteistyöstä, jossa lankoja pitää



KUVA: Lassi Häkkinen / Lahden kaupunki

Lahden kaupungin ilmastopäällikkö Aino Kulonen.

KÄSISÄÄN KAUPUNGIN ILMASTOPÄÄLLIKKÖ AINO KULONEN.

– Koordinoin kaupungin ilmastotyötä ja sille asetettuja tavoitteita, valmistelen ilmasto-ohjelmaa, seuraan toimenpiteiden toteutumista, teen myös päästölaskentaa ja -arvioita sekä tilaan laskelmia muista lähteistä. Kaiken kaikkiaan pyrin pitämään tätä laajaa kokonaisuutta hypypysissä ja oikealla uralla kohti tavoitteitamme.

Keskeinen alue ilmastotyössä on energisektori, joka tuottaa Lahden alueen kokonaispäästöistä laskentatavasta riippuen noin 30–40 %. Sen päästömäärät tulevat muutostöimien myötä laskemaan nykyisestä jo parin lähi vuoden aikana.

Kulosen mukaan merkittävin yksittäinen ilmastotyö toteutui vuonna 2019, jolloin kaukolämmön tuotannossa lopetettiin hiilen polttaminen. Muita Lahti Energian kehitystoimia ovat esimerkiksi kaukolämpöakku sekä kaksi uutta kaukolämmityksen sähkökattilaa. Kaupunki taas kannustaa eri keinoin öljylämmittäjiä vaihtamaan kestävämpiin lämmitysmuotoihin ja käyttää omissa kiinteistöissään vain vihreää energiaa ja sitäkin yhä tehokkaammin.

SUURIMMAT HAASTEET LÖYTÄVÄT TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖISTÄ

Toinen merkittävin päästöjen lähde kaupungissa on liikenne ja erityisesti tieliikenne.

Kun mukaan lasketaan koko Lahden alueen liikennesuoritteet, ovat tieliikenteen päästöt samassa mittaluokassa energiapuolen kanssa.

– Liikenteen päästöt ovatkin ilmastotyömme suurin haaste. Tieliiikenteen kehitykseen vaikuttavat toki suuresti myös EU-tason sääntely sekä Suomen oma kansallisen tason liikennepolitiikka, jossa tärkeitä muuttajia ovat esimerkiksi ajoneuvokannan sähköistymisen tahti sekä uusien, kestävämpien käyttövoimien yleistymisen, verotus ja jakeluvuorotteet, Kulonen toteaa.

Vaikka suuria linjoja vedetään kansainvälisellä ja kansallisella tasolla, sisältää Lahden ilmasto-ohjelma runsaasti omiakin tieliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Käytössä on myös oma Kestävän kaupunkiliikenteen ohjelma, jolla pyritään edistämään kulkutapojen muutosta lyhyillä matkoilla autoilusta pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteeseen.

– Oma iso satsauksensa on ollut kaupunkipyöräjärjestelmä, josta onkin tullut täällä tärkeä ja suosittu osa koko kaupunkikuvaa. Siinä ovat käytössä sähköpyörät, joilla matkankeho sujuu nopeasti ja kevyesti myös Lahden mäkisessä ympäristössä.

Ilmastotyöhön liittyy myös kasvatuksellinen näkökulma, sillä jo lapsena omaksutut liik-

kumisen tavat ja tottumukset siirtyvät helposti kouluista myös työelämään ja aikuisuuteen.

– Meillä on parhaillaan käynnissä Kestävän liikenteen pilotit Päijät-Hämeessä eli KELPO-hanke. Sen koululiikenteen pilotointikohteessa on mukana kaksi peruskoulua ja yksi ammattikoulu. Tarkoitus on löytää tapoja, joilla lapsia ja nuoria kannustetaan etenkin kävelyyn ja pyöräilyyn sekä kehittää koulukohtaisia kestävä liikenteen ratkaisuja. Kyselyjen pohjalta on suunniteltu esimerkiksi runkolukittavia pyörätelineitä, säilytyspaikkoja pyöräilykypärille ja muita käytännöllisiä asioita.

UUSIA VIRIKKEITÄ JA VAIHTOEHTOJA LIIKKUMISEN KULTTUURIIN

Kulosen mukaan lahtelaiset ovat suhtautuneet kotikaupunkinsa ilmastotyöhön positiivisesti. Samalla hän korostaa, että kaupungin tulee tukea asukkaidensa mahdollisuuksia kulkutapojen muutoksiin.

– Emme voi olettaa, että ihmiset muuttavat liikkumistaan yhtäkkiä noin vain. Meidän täytyy varmistaa esimerkiksi, että bussien reitit ja vuorovälit palvelevat käyttäjiä hyvin ja että pyörätiet ja kävely-ympäristöt ovat toimivia, viihtyisiä ja turvallisia. Saamme asukkailta kaupungin palautekanavien kautta paljon liikkumiseen liittyviä parannustoiveita ja vinkkejä.

Lahden joukkoliikennekulttuuri perustuu toimivaan bussijärjestelmään, mutta joukkoliikenteen osuus kaikista kuljetuista matkoista on silti muita saman kokoisia kaupunkeja pienempi. Sama koskee kävelyä ja pyöräilyä. Kulonen tarkastelee tilannetta kuitenkin positiivisesti – sehän tarkoittaa, että Lahdesta löytyy hyvin potentiaalia näiden kulkutapojen käytön lisäämiseen.

– Moderniin kaupunkikulttuuriin kuuluvat myös sähköpotkulaudat, jotka nuoret ovat ottaneet luontevasti osaksi liikkumistaan. Toki niihin liittyvät myös omat turvallisuusriskinsä ja niillä korvataan autoilun sijaan enemmänkin pyöräilyä ja kävelyä, joiden terveyshyödyt jäävät näin saamatta.

Kulonen huomauttaakin, että Lahden ilmastotyössä on kytketty kestävä liikku- mista ympäristön lisäksi laajemmin myös terveyteen, kaupunkikuvaan ja sujuvaan arkeen. Pyrkimyksenä on hakea holistisesti ratkaisuja, jotka edistävät monia eri tavoitteita ja näkökulmia aina ilmastosta luontokadon ja luonnon monimuotoisuuden kautta ruoan

ILMASTOTYÖHÄN
SISÄLTYY LAAJA
KOKOELMA HANKKEITA
JA TOIMENPITEITÄ.

kulutukseen ja tuotantoon, kansanterveyteen sekä hyvinvointiin.

AUTOILU HERÄTTÄÄ SUURIA TUNTEITA

Vaikka asukkaiden asenne kaupungin ilmastotoimiin on ollut hyvä, herättää kysymyksiä se, mitä päästöjen vähentäminen nykyisestään vielä vaatii. Kriittinen piste on odotetusti ratkaisuissa, jotka voivat hankaloittaa autoilijoiden elämää.

– Autoilu on aina helposti politisoitua ja ristiriitoja herättävä aihe, ja siksi nimenomaan sen ympärillä päätöstenteko on vaikeaa meillä, kuten muissakin suurissa kaupungeissa. On tärkeää kuunnella tarkkaan kaikkia eri sidosryhmiä ja luotava ratkaisuja, jotka ovat kestäviä ympäristön lisäksi elinvoiman ja elinkeinoelämän näkökulmasta.

Kaupunkikeskustojen yrittäjät ovat monesti huolissaan siitä, pääsevätkö autoilijat enää jatkossa tarpeeksi lähelle ostospaikkoja. Lahdessa ei keskusta-autoilua ole kuitenkaan juurikaan rajoitettu, vaan pyritty positiivisemmin löytämään erilaisia liikkumisen mahdollisuuksia tarjoavia ratkaisuja.

YMPÄRISTÖPOLITIikkaAN RIITTÄÄ TAHTOA JA HYVÄÄ HENKEÄ

Ilmasto- ja ympäristötoimet ovat yleisesti poliittisessa päätöksenteossa tulenarka aihe, mutta Kulonen vakuuttaa, että Lahdessa niihin löytyy ainakin nyt hyvää ja rakentavaa asennetta.

– Nykyinen valtuusto vaikuttaa aidosti innostuneelta ilmasto- ja luontotyöhön ja päästövähennysten edistämiseen. Toukokuussa vaalien jälkeen valmistuneeseen valtuustosopimukseen kirjattiin kärkiteemaksi ja tavoitteeksi hiilineutraalius alkavan valtuustokauden aikana. Tämä on valtuutetuilta loistava sitoumus, hän kehuu.

– Ilmastotyö nähdään joskus vähän abstraktina ja globaalit vaikutukset kaukaisina. Mutta työ oman lähiluonnon ja -ympäristön hyväksi on selkeämpi teema, johon löytyy aitoa paloa yli puoluerajojen.

Lahdessa ympäristöpolitiikkaa käsitellään strategisesti elinvoiman palvelualueen sisällä. Tämä osoittaa, että ympäristöasiat nähdään myös osana alueen elinvoimatyötä, jossa halutaan profiloitua kestäväksi ja viihtyisäksi asumisen ja yrittämisen kaupunkina. Kun ympäristötyötä tehdään aidosti, ei kyse ole viherpesusta vaan kehityksestä, joka palvelee luontoa sekä kaupungin imagoa.

Parhaillaan valmistuvassa uudessa ilmas-

to-ohjelmassa määritellään yhä tarkemmin tavoitteita kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosion kasvattamisessa. Tähtäimenä on, että vuoteen 2030 mennessä yli 50 % matkoista tehtäisiin kestävästi näillä kulkutavoilla.

Hiilineutraaliuden saavuttamisessa mahdolliseksi tavoitevuodeksi on nyt asetettu 2028.

– Se edellyttää, että saamme kaukolämmön päästöt nolleen. Merkittävää on, toteutuuko kaupunkiin tulossa oleva Ren-Gas Oy:n vetytalouskeskus suunnitellussa aika-aulussa, sillä sen ideana on ottaa talteen ja hyödynnettäväksi kaukolämmön tuotannon hiilidioksidipäästöt. Tämä olisi taas suuri askel eteenpäin, mutta lisäksi meidän täytyy vähentää muitakin päästöjä. Eniten potentiaalia on liikenteen sekä teollisuuden ja työkaluiden päästöjen vähentämisessä.

Lahti pyrkii hiilineutraaliuteen yhteensä 80 %:n päästövähennyksillä. Loput 20 % päästöistä täytyy saada kuriin kaupungin alueen metsien ja maaperän hiilinieluilla ja muilla keinoilla. Päätöksiä mahdollisten lisäkompensointien suhteen ei ole vielä kuitenkaan tehty.

ILMASTOTYÖTÄ EI TEHDÄ YKSIN VAAN GLOBAALISTI

Lahdessa seurataan aktiivisesti myös ilmastotyötä muualla maailmassa. Hyvää mallia omaan työhön tarjoaa muun muassa osallistuminen

EU-komission 100 hiilineutraalia ja älykästä kaupunkia -missioon.

– Juuri nyt on meneillään ZERO-TRAIL-hanke, jossa suunnitellaan keinoja logistiikka- ja kuljetusalan päästövähennyksien vauhdittamiseen. Olemme kysyneet aiheesta esimerkkejä Amsterdamista, Pariisista, Oslosta ja Ruotsin Järvlestä, joissa on jo olemassa hyviä käytännön malleja, Kulonen kertoo.

Hän lisää Euroopasta löytyvän myös lukuisia esikuvaksi kelpaavia pyöräilykaupunkeja, joskin niiden kaupunkirakenteet, etäisyydet ja sääolotkin poikkeavat usein Suomesta. Kotimaasta hän nostaa esiin Oulun, joka on mallikelpoinen pyöräilykaupunki myös talvi-pyöräilyn osalta.

Mallikelpoinen on myös Lahti, joka tuntuu suuntaavan ihailtavalla tarmolla kohti kestävä tulevaisuutta. Lopuksi onkin pakko kysyä Kuloselta, mistä ihmeestä ilmastopäälliköllä riittää voimia pitää kokonaisuutta käsissä lukuisten hankkeiden ja haasteiden keskellä?

– Tämä on työtä, joka tuntuu päivittäin merkittävältä ja innostavalta. Lisäksi tätä ei tarvitse tehdä yksin, vaan jatkuvassa yhteistyössä kaupungin eri yksiköiden, eri konserniyhtiöiden, asukkaiden, yritysmaailman ja yliopiston kanssa. Työmme on aidosti vaikuttavaa ja se osoittaa, että Lahti kantaa kortensa kekoon globaalien haasteiden edessä. Tämä näkyy siinäkin, että tietyistä hankkeistamme otetaan mallia muuallekin aina Manner-Eurooppaa myöten. •



KUVA: Juha-Pekka Huotari / Lahden kaupunki



KUVA: Shutterstock

TEKSTI: Riku Huhta/Destia

Miten liikennepolitiikka kytkeytyy Suomen ulkomaankauppaan?

Suomi on logistinen saari -mantraa on hoettu tässä maassa jo kyllästymiseen asti. On kuitenkin perusteltua, että aihetta pidetään jatkuvasti esillä, sillä ilman tämän tosiasian tunnustamista, ymmärtämistä ja konkreettista reagointia on Suomi-neidon nostaminen suosta entistäkin vaikeampaa.

Kerrataanpa pari faktaa. Suomen ulkomaankaupassa tavaraa liikkuu reilun 140 mrd. euron ja palveluja 80 mrd. euron edestä, tuonti ja vienti yhteensä. Palvelukauppa kasvaa, mutta tavara-kauppa on pysynyt lähes paikallaan tonneissa mitattuna. Pienen kotimarkkinan vuoksi Suomi on vahvasti vientivetoinen talous. Viennin osuus bruttokansantuotteesta (BKT) on lähes puolet, mikä tekee kansainvälisestä kaupasta keskeisen hyvinvoinnin ja talouskasvun perustan. Reaalinen BKT on puolestaan polkenut paikallaan jo 17 vuotta.

Vientirakenne painottuu investointi-hyödykkeisiin ja teollisuustuotteisiin, kuten metsäteollisuuden ja konepajateollisuuden tuotteisiin, joiden kysyntä heilahtelee globaalin suhdanteiden mukana. Kulutustuotteita viedään vähäisesti ja Suomen matkustustasekin on pakkasella vajaat 2 miljardia euroa. Maailman onnellisin kansa haluaa täältä enemmän pois kuin tänne halutaan tulla.

Kaikki tämä tekee Suomen taloudesta haavoittuvan maailmantalouden kriiseille. Ja niitähän tuntuu riittävän. Herää kysymys, miten asemaamme voisi parantaa? Miten voitaisiin auttaa saavuttamaan nopeammin ja tehokkaammin globaalit markkinat sekä miten tehtäisiin Suomesta vähemmän riippuvainen muista?

Ajatus ohjautuu parempaan saavutettavuuteen ja omavaraisempaan tuotantoon. Eli meille pääsisi sujuvasti ja me pääsisimme maailmalle. Ja että täällä Suomessa tehtäisiin enemmän asioita, joita voidaan hyödyntää kotimarkkinoilla ja viedä myös muille.

LIIKENTEESTÄ JA LIIKENNEPOLITIIKASTA

Yli 80 % Suomen kansainvälisestä tavarakaupan arvosta kulkee meritse ja lähes 10 % ilmaitse. Tavaravolyymeissa dominoivat kuiva- ja nestebulk, joissa kuljetusketjut ulottuvat Suomesta Länsi-Eurooppaan ja myös muihin maanosiin. Kuorma-autoja ja irtoperävaunuja kuljetetaan erityisesti Itämeren alueella, Suomen ja Viron, Saksan sekä Ruotsin välillä.

Jopa 20 % ulkomaankaupan tavaratonneista kulkee kumipyörillä alusten ruumassa. Konttiliikenne kulkee Suomesta ja Suomeen puolestaan Pohjanmeren suurten konttisatamien kautta. On myös hyvä muistaa, että kuljetusketjut eivät pelitä, jos kotimaan verkolla tie- ja rautatiekuljetukset yskivät.

Ulkomaankaupan ja liikennepolitiikan välinen kytkentä on Suomessa poikkeuksellisen vahva. Kuten tilastot kertovat, Suomen vienti nojaa meri- ja lentoyhteyksien ohella myös tehokkaisiin raide- ja maantietyhteyksiin, jotka liittävät tuotantolaitokset kansainvälisiin markkinoihin. Digiaikakaudella kaupan teko tapahtuu edelleen kasvotusten eli palvelujen ja tuotteiden myynti edellyttää sitä, että asiakkaat pääsevät tänne tai me pääsemme maailmalle. Suomi elää viennistä, kaupankäynti vaatii liikennettä, liikennepolitiikka vaikuttaa ulkomaankauppaan.

Liikennepolitiikka itsessään on päätöksiä siitä, miten ihmiset ja tavarat liikkuvat, millä välineillä, millaisilla kustannuksilla ja millaisin ympäristö-, turvallisuus- ja talousvaikutuksin. Liikennepolitiikan valinnoilla voidaan joko vahvistaa tai heikentää Suomen asemaa globaalissa kaupassa ja matkailussa.

Investoinnit yritysten ja matkailukohteiden saavutettavuuteen tukevat vientiä, kun taas pullonkaulat ja viivästykset heikentävät kilpailukykyä. On melkoisen harvinaista, että globaalisti toimiva yritys sijaitisi pitäjässä, johon ei ole kunnollisia liikennetyhteyksiä.

LIIKENNEPOLITIIKAN VAIKUTUKSISTA ULKOMAANKAUPPAAN

Yleisesti huolestuttavaa on väyläomaisuuden yli 4 mrd. euron korjausvelka, sillä kotimaan kuljetuksilla on tärkeä rooli hyvinvointivaltion turvaajana. Teiden ja monien raiteiden suuret ikäluokat ovat tulossa korjausikänsä ja laskennallinen korjaustarve on melkoinen. Pintakuntopolitiikka ei siis riitä, vaan rakenteitakin pitäisi uusia. Päätäjää voi ihmetyttää, kun korjausvelka jatkaa kasvuaan, vaikka kuinka lapattaisiin rahaa pinnan parantamiseen.

Liikennepolitiikalla voidaan parantaa myös kauppasetta ja energiaomavaraisuutta. Jos tieliikenteen sähköistymistä ja siirtymää meri- ja lentoliikenteessä bio- ja synteettisiin polttoaineisiin kiihdytettäisiin, vähenisi tarve raakaöljyn ja öljytuotteiden kускаamiselle. Nyt pelkästään polttoaineita kuljetetaan Suomeen yli 3 000 kg per asukas vuodessa. Ja raakaöljyä melkein saman verran.

Sähköistämällä kokonaisenergiankulutusta saataisiin pienennettyä ja synteettisillä

tuotteilla voisi kasvattaa vientiä. Jos kerrankin katsottaisiin bensamittarin lukemaa kauemmas Suomen liikennepolitiikassa.

Myös matkailu hyöttyy hyvästä liikennepolitiikasta. Logistiikkatermein matkailua voisi kuvata termillä "ex works", eli matkailija, ostaja, tulee hakemaan elämyksen tehtaalta. Tämä edellyttää, että tehtaalle pääsee sujuvasti ja nopeasti. Lappi ja Uusimaa omaavat hyvät lentoyhteydet, mikä näkyy korkeana ulkomaisten matkailijoiden osuutena. Voisiko muunkin

Suomen kansainvälistä saavutettavuutta edistää ja siten parantaa matkailun edellytyksiä?

Lopuksi vielä nosto kiinteistä yhteyksistä Itämeren yli. Tallinnan, Tukholman ja Vaasan kiinteät yhteydet ovat Suomessa tapetilla. Ruotsissa 5 % kaikesta ulkomaan tavaraliikenteestä kulkee junalla Öresundin kiinteän yhteyden kautta. Voisiko sama tapahtua Suomessa?

Suomen kauppakumppanit ovat etelässä ja lännessä, joten suunta on ainakin oikea. Tuskin kiinteä yhteys haukkaisi niin paljon volyymeja, että varustamot ihan puille paljaille joutuisivat. Kenties terve kilpailu eri liikennemuotojen välillä olisi hyväksi.

Rail Baltica valmistuu 2030-luvun alussa, joten olisi tervetullutta nähdä Suomessa keskustelua siitä, miten Suomi aikoo kytkeytyä tähän yhteyteen. Onhan siihen laitettu melkoisesti suomalaistenkin veronmaksajien rahoja EU:n rahoittaessa 85 % hankkeesta.

Yliopistolakia siteeraten: olisi palvelus isänmaalle ja ihmiskunnalle, jos suomalaisella liikennepolitiikalla saataisiin pumpatuksi enemmän EU-rahoitusta Suomen ulkomaankaupalle hyödyllisiin liikennehankkeisiin. •

**TEIDEN
PINTAKUNTOPOLITIikka
EI RIITÄ, VAAN
RAKENTEITAKIN
PITÄISI UUSIA.**

**KOTIMAAN
KULJETUKSILLA
ON TÄRKEÄ ROOLI
HYVINVOINTIVALTION
TURVAAJANA.**



Riku Huhta.



KUVA: Karolis Kavolelis / Shutterstock.com

TEKSTI: Harde Kovasiipi

Teollisuuden tarpeet ja toiveet tiestön suhteen

Teollisuus kulkee Suomessa suurelta osin kumipyörillä, joten tiestöön liittyy alakohtaisia erityisvaatimuksia. Yhteistä on, että kuljetusten toimivuus vaatii tieverkon jatkuvaa ylläpitoa ja kehittämistä sekä tähän suunnattua vakaata ja riittävää rahoitusta.

NFRA ry:n toimitusjohtaja **PAAVO SYRJÖ** kertoo, että yhdistys syntyi Suomen tieverkon rakentamisen käynnistyessä sotien jälkeen, ja sen jäsenyritykset rakentavat, ylläpitävät ja kunnostavat nykyäänkin tiestöämme.

– Ne tietysti myös käyttävät tiestöä kul-

jettaessaan esimerkiksi kivi- ja maa-aineksia sekä muuta rakentamiseen liittyvää. Työmaalogistiikan tarkka minuuttipeli onkin haasteellista etenkin vilkkailla kaupunkialueilla.

Infra-alan tietarpeita pohtiessaan Syrjö menee suoraan perusväylänpidon ja investointien juurille eli valtionrahoitukseen.

– Rahoituksen tulisi olla vakaata ja pit-

käjänteistä eikä viime aikojen tavoin poukkoilevaa. Teitä esimerkiksi päällystettiin viime vuonna yli 4000 kilometriä ja tänä vuonna päästään noin 3100 kilometriin, mutta ensi vuonna rahaa on vähemmän. Rahoituksen vaihtelevuus tekee teihin keskittyvien yritysten resurssienhallinnasta todella haastavaa.

RAHOITUKSEN TURVAAMINEN ON TÄRKEÄÄ MONESTA SYYSTÄ

Nykyrahoituksella vilkkaimmin liikennöidyt valtatiet pidetään kunnossa, mutta rahaa ei riitä alemman tieverkon ja etenkin yksityisteiden hoitoon.

– Korjausvelkaa on pelkästään maanteillä nyt yli 2,5 miljardia euroa, ja rahoituksen supistuessa se vain kasvaa. Kun tiestön kunto edelleen huononee, vaaditaan pelkän päällystämisen lisäksi yhä kalliimpia runkoremontteja, muistuttaa Syrjö.

INFRA ry toivoo valtiolta tasaisesti nousevaa ja inflaation huomioivaa rahoitusta perusväylänpitoon sekä pienempiin väyläverkon välityskykyä ja turvallisuutta parantaviin investointeihin. Tärkeimmille yhteyksille tarvittaisiin esimerkiksi nelikaistaisia tieosuuksia, keskikaiteita, ohituskaistoja ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkostoa. Samalla pitäisi huolehtia myös alemmasta tieverkosta.

Syrjön mukaan rahoituskehityksen ulkopuolelta olisi löydettävä varoja myös tulevaisuusinvestointeihin, kuten Länsirata sekä pidemmällä tähtäimellä kiinteät Turku–Tukholma- ja Vaasa–Uumaja-yhteydet, Helsinki–Tallinna-tunneli ja rataverkon raideleveyden muutos.

– Hankkeisiin tarvitaan myös uusia koulutettuja ammattilaisia, tutkimusrahoitusta ja akateemisia tutkijoita. Esimerkiksi nyt ei päällystealalle voida tohtoreiden puutteen vuoksi palkata suomenkielisiä professoria.

VÄYLÄ-
RAHOITUKSEN TULISI
OLLA
VAKAATA JA
NOUSUJOHTEISTA.

HANKALANA AIKANA HALLITUS ANSAITSEE MYÖS KIITOSTA

Vaikka rahoituksen tulevaisuus huolettaa, kiittää Syrjö nykyhallitusta tiestön ja kumipyöräliikenteen edistämisestä ja reilun puolen miljardin euron korjausvelkapaketista.

– Rahoitusta tuli etupainotteisesti viime vuonna 250 miljoonaa, tänä vuonna 200 miljoonaa ja ensi vuonna 120 miljoonaa. Jatkosta emme vielä tiedä, mutta taloustilanteeseen nähden hallitus on tehnyt tiestöön vahvan satsauksen.



INFRA ry:n toimitusjohtaja Paavo Syrjö.

KUVA: Rakennusteollisuus RT

Hallituksen tuleviin haasteisiin kuuluu liikenteen vero- ja maksu-uudistus. Siitä haetaan apua, kun polttoaineveron tuotto sähkökäyttöisten ajoneuvojen ja muiden käyttövoimien myötä laskee. INFRA ry ehdottaa harkittavaksi erilaisia uusien tieyhteyksien käyttömaksuja.

– Uusi tie voisi olla maksullinen ja vanha jäädä käyttöön maksuttomana vaihtoehtona. Näin saataisiin hankkeisiin kehityksen ulkopuolista rahaa, jota täytyy tuki hakea aktiivisesti myös esimerkiksi EU-rahoitusvälineistä.

KAIVOSTEOLLISUUS KULKEE ENIMMÄKSEEN KUMIPYÖRILLÄ

Tiestön merkitys on keskeinen muillekin teollisuusaloille, vaikka kuljetuksia tehdään mahdollisuuksien mukaan myös rautateitse.

Kaivosteollisuus ry:n toiminnanjohtaja **PEKKA SUOMELA** toteaa, että kaivoksilta lähtevien kuljetusten lisäksi niihin myös tuodaan raaka- ja tarveaineita sekä muuta teollisessa ympäristössä tarvittavaa.

– Toimivan tiestön merkitys korostuu kaivosalalla siksikin, että kuljetukset ovat ympärivuotisia, raskaita ja pitkiä. Teitä ja siltoja tulee ylläpitää ennakoivalla otteella. Tärkeää on myös ennakkotieto korjaustoista, jotta kuljetuksiin ehditään suunnitella vaihtoehtoisia reittejä. Monesti kuljetusreitit viimeistä 50 kilometriä varten on olemassa yksi ainoa ja usein puutteellisesti hoidettu tie. Jos sen kulkuuhytey katkeaa, täytyy siitä tietää etukäteen, sanoo Suomela.

– Kuljetusongelmista seuraa pahimmillaan tuotantokatkoksia tai ainakin ylimääräisiä kustannuksia. Hyvällä suunnittelulla ja kom-



Kaivosteollisuus ry:n toiminnanjohtaja Pekka Suomela.

KUVA: Kaivosteollisuus ry



KUVA: Metallinjalostajat ry

Metallinjalostajat ry:n toimitusjohtaja Harri Leppänen.

munikaatiolla voidaan toki varautua erilaisiin tilanteisiin – ja nykyisin eri tahojen yhteistyö toimiikin varsin hyvin.

TASAPAINOILUA NIUKKUUDEN JA KASVUTAVOITTEIDEN VÄLILLÄ

– Tiestön hoidossa on kyse rajallisten varojen allokoinnista. Tienkäyttäjien tarpeiden lisäksi päätöksissä on huomioitava myös turvallisuus. Mutta tärkeä näkökulma on sekin, uskomme me kasvuun ja panostamme teollisuuden toimintaedellytyksien turvaamiseen, huomauttaa Suomela.

Hän arvelee hallituksella kyllä riittävän tähän halua, mutta karu taloustilanne heijastuu joka alalle ja alueelle.

– Ymmärrämme toki, että nyt tieverkolla

panostetaan maanpuolustukseen liittyvistä syistä myös asioihin, jotka eivät suoraan palvele teollisuutta. Resursseja on pakko käyttää harkiten, kun arjen kuva kaikessa on niukkuuden jakaminen.

Tulevaisuudelta Suomela toivoo, että tiestön suhteen jatketaan hyvää, ennakoivaa suunnittelua, vuoropuhelua ja tiedottamista valtion virastojen, kuntien ja kaikkien erilaisten tienkäyttäjien välillä.

– Esimerkiksi metsänomistajia ja mökkiläisiäkin kiinnostaa varmasti, kestävätkö lähitien toimenpiteet kaksi viikkoa vai vuosia.

METALLITEOLLISUUS TARVITSEE TOIMIVAA JA KATTAVAA TIEVERKKOA

Metallinjalostajat ry:n uusi toimitusjohtaja **HARRI LEPPÄNEN** toteaa, että tieverkon kunto ja toimivat yhteydet ovat alalle elintärkeitä etenkin logistiikan, huoltovarmuuden ja kilpailukyyn kannalta.

– Metalliteollisuuden tuotanto ja vienti perustuvat tarkasti aikataulutettuihin kuljetuksiin, joten huonokuntoiset tiet lisäävät kustannuksia ja viivästyksiä. Erityisesti vähäliikenteiset tiet ovat kriittisiä, kun toimitetaan raaka-aineita ja komponentteja esimerkiksi kaivoksilta ja satamista tehtaille. Hyväkuntoinen tieverkko vähentää kaluston kulumista ja polttoainekustannuksia parantaen kustannustehokkuutta ja vientikilpailukykyä.

**TIESTÖ ON
ELINTÄRKEÄ
TEOLLISUUDEN
PITKILLE JA RASKAILLE
KULJETUKSILLE.**

Tiestön kantavuus ja painorajoitusten minimointi ovat tärkeitä alalle, jossa liikutellaan raskaita tuotteita ja raaka-aineita. Päälysteiden ja siltojen kunto vaikuttaa suoraan kuljetusten turvallisuuteen ja aikatauluihin.

– Teollisuuslaitokset ovat usein satamien, kaivosten ja logistiikkakeskusten yhteydessä, joten pääväylien ja liityntäyhteyksien täytyy olla kunnossa. Ja koska toimitusketjumme pyörivät ympäri vuoden, ovat kriittisiä tekijöitä myös talvisin liukkauden torjunta ja lumenpoisto.

VÄHÄLIKENTEISTEN TEIDEN KUNTOON TARVITAAN KIIREESTI PARANNUKSIA

Leppänen muistuttaa, että vaikka pääteistä pidetään huolta, vaikuttaa alemman tieverkon heikkenevä kunto erityisesti raakainekuljetuksiin ja mahdollisesti tiukkeneviin painorajoituksiin. Hallituksen korjausvelkarahoitukseen ei riitä rakenteellisiin parannuksiin, vaan lähinnä päällystyksiin.

Hän toivookin vähäliikenteisten teiden korjaamiseen lisäpanostuksia ja yleisesti tiestön hoitoon ennustettavaa ja riittävää rahoitusta.

– Tulevaisuudessa olisi panostettava yhä määrätietoisemmin myös tieverkon digitalisointiin ja älyratkaisuihin, joilla parannetaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Samalla rahoituksen kehityksessä on huomioitava mahdollisuudet päästövähennyksiin ja kiertotalousratkaisuihin. •

**ALEMMAN TIEVERKON
ONGELMAT
VAIKUTTAVAT
ETENKIN RAAKA-
AINEKULJETUKSIIN.**



KUVA: Shutterstock



VÄYLÄT JA VEHREYS, HYVINVOINTIA JA ELINVOIMAA

Tie- ja viheralojen suurnäyttely
11.-12.2.2026 Jyväskylän Paviljongissa

Talvitiepäivät ja Viherpäivät järjestetään taas saman katon alla Jyväskylän Paviljongissa! Suurnäyttelyyn odotetaan noin 5 000 kävijää ja 150 näytteilleasettajaa. Näyttelyn lava tarjoaa ohjelmaa ja tietoiskuja viher- ja tiealan ajankohtaisimmista aiheista. Näyttely on kaikille avoin ja maksuton. Lisäksi tapahtuma sisältää Talvitiepäivien ja Viherpäivien seminaarit. Tervetuloa!

Lisätiedot ja ilmoittautuminen:

talvitiepaivat.fi

viherpaivat.fi



**Viher-
päivät**



TEKSTI JA KUVAT: Liisa-Maija Thompson

Toimivat tiet ylläpitävät maaseudun elinvoimaa

Toimivat tieyhteydet ovat välttämättömyys sekä ihmisten että elinkeinoelämän kannalta. Tierahoituksen puutteet näkyvät kipeimmin maaseudun maanteillä, joiden rapistuva kunto uhkaa monilla alueilla paikallista elinvoimaa.

Suomen tiestöllä kuljetetaan tonneja sekä massana että euroina. Yhteiskunnan tulee voida luottaa tiestöönsä, joka mahdollistaa taloudellisen aktiivisuuden ja toimii sen vankkumattomana selkärankana. Varoitusvalot hohkaavat kuitenkin punaista, kun tarkastelemme Väyläviraston arviota maantieverkon tilasta.

Vuonna 2024 huonokuntoisten, korjaustarpeessa olevien tieosien määrä oli 11 900 km. Vuodesta 2027 alkaen käytettävissä oleva rahoitusmäärä näyttää hälyttävästi siltä, että tuo luku liki kolminkertaistuu vuoteen 2036 mennessä.

MAASEUDUN TIESTÖ HUUTAA KORJAUKSIA

Maanteiden korjausvelka kurittaa etenkin vähemmän liikennöityjä tieverkon osia. Vilkkailla päällystetyillä teillä kulkee noin 62 % liikenteestä, ja korjausrahoitusta tuntuukin riittävän vain niille. Maaseudulla ei kuitenkaan haikailla suurten liikennemäärien perään, vaan siellä tiestön korjaustarve kumpuaa sen keskeisestä merkityksestä alueen aktiivisuudelle ja kilpailukyvyille. Rakenteellisen kunnon ja välityskyvyn heikkeneminen ei voi enää jatkua. Teiden tulee olla toimivia ja turvallisista kulkea.

Tiekuljetukset ja tiestön toimivuus vaikuttavat keskeisesti alueelliseen kilpailukykyyn. Tieliikenteestä käytävässä keskustelussa täytyy hyväksyä se, että terve ja kilpailukykyinen talous tarkoittaa etenkin maaseutualueilla volyymien kasvusta seuraavaa kuljetusmäärien lisäystä, joka näkyy joko useampina kuljetuksina tai painavampina massoina.

– Maaseutualueilla tiestön kunto ei vaikuta ainoastaan maaseudun asukkaisiin, vaan myös monien eri alojen yrittäjien, työnteekijöiden tai viranhaltijoiden mahdollisuuksiin hoitaa ammattiansa. Useissa työtehtävissä pitää päästä kohteisiin työnsä puolesta. Tien päällä siirtymisiin kuluva aika on pois työn sisällöistä, muistuttaa projektipäällikkö **HELI SIIRILÄ** Vaasan yliopistosta.

Siirilä työskentelee maaseudun liikennekysymysten sekä yleisen maaseudun kehittämisen parissa.

ALKUTUOTANTO JA HUOLTOVARMUUS EDELLYTTÄVÄT TOIMIVAA TIEVERKKOA

Maaseutualueiden alkutuotannon jatkuvuus ja hyvinvointi ovat kriittisiä tekijöitä koko Suomen huoltovarmuuden kannalta.

– Vähemmän liikennöidyn tien kunto ja sen kunnossapito ovat perusedellytys Valion keräilylogistiikan kannalta, kertoo Valion logistiikkapäällikkö **PETTERI LAINE**.

– Tiestön huono kunto voi toimia jarruna kilpailukykyyn kasvulle, koska se lisää logistisia kustannuksia kasvavan polttoaineen kulutuksen ja lisääntyneiden huolto- ja korjauskustannusten muodossa, jatkaa Laine.

– Pelkästään metsäteollisuuden osuus kaikesta maanteiden liikennesuoritteesta on yli 25 %. Ilman pienten teiden liikenteenvirtoja ei isoillakaan teillä olisi nykyisiä liikennemääriä, muistuttaa **ALINA KOSKELA**, joka toimii Suomen Tieyhdistyksen hallituksen puheenjohtajana.

KAUPPA JA KOULU PITÄVÄT KYLÄT VOIMISSAAN

Kaupan liiton energian, liikenteen ja kauppolitiikan johtava asiantuntija **LAURI LESKINEN** toteaa, että tieverkolla tapahtuvat kuljetukset ovat kaupan alalla elintärkeitä. Niitä tarvitaan, jotta kuluttajat pääsevät ostamaan kaupoista ruokaa ja päivittäistavaroita, työntekijät pääsevät töihin ja verkkokaupan tilaukset kuljetetaan paketteina kotiovelle.

Tieinfra ylläpitää alustana myös palveluvientiä, eikä Suomen kasvava matkailu olisi mahdollista ilman tieverkkoa. Leskisen mukaan kannattaa muistaa, että Lieksan perukoilla kunnossa pidettävät tiet tukevat palveluvientiä parhaimmillaan.

Paikallinen kauppa ja koulu mahdollistavat sen, ettei perustarvikkeiden hankkimiseksi tarvitse kulkea kohtuuttoman pitkiä matkoja. Mureneva tieverkko myös hidastaa maaseudun asukkaiden kiinnostusta hinnoista ja korjauskustannuksista kalliin, mutta liikennepäästöjä vähentävän sähköauton hankintaan.

Koko väyläomaisuuden arvo on Väyläviraston mukaan 21 miljardia euroa. Samaan aikaan korjausvelkaa on yli neljän miljardin edestä. Yksinkertaistettuna voi sanoa, että tien kunnossa pitäminen vie yhden rahasäkin ja huonoon kuntoon päässyt tie 4–5 rahasäkkiä.

Olemassa olevan infran käytön mahdollistamisen tulee olla tienpidon prioriteetti. Vaikka kaikkia maaseudun teitä ei ole realistista saattaa kuntoon kerralla, tärkeää olisi tehdä järkevä toimintasunnitelma ja sopia rahoitus, jotta tiestöä voidaan käyttää turvallisesti myös tulevaisuudessa. •



Matkailupalveluiden vienti tarvitsee tiestöä.



KUVA: Finniki / Shutterstock.com

TEKSTI: Katriina Viljanen/Huoltovarmuuskeskus

Tieverkosto on keskeinen osa Suomen huoltovarmuusjärjestelmää

Valtaosa Suomen tavaraliikenteestä kulkee maanteitä pitkin. Ilman toimivaa tieverkostoa vaikeutuvat monet valtion huoltovarmuudelle kriittiset asiat, kuten tuotanto- ja kilpailukyky.

Kun puhumme huoltovarmuudesta, mieleen nousevat usein varmuusvarastot ja kriisiajan varautuminen. Vähemmän huomiota saa kuitenkin Suomen tieverkosto, joka on vähintään yhtä tärkeä osa kokonaisuutta. Toimivat markkinat ja kilpailukyinen talous muodostavat huoltovarmuuden perustan, ja tieverkosto on tässä keskeinen lenkki, sillä se on olennainen osa teollisuuden toimitusketjuja.

Suomen tavaraliikenteestä noin 85 prosenttia kulkee maanteitse, mikä tekee tieverkosta kriittisen infrastruktuurin, jonka merkitys ulottuu paljon liikennepolitiikkaa laajemmalle. Tieverkko yhdistää teollisen tuotannon, satamat ja rajanylityspaikat sekä turvaa väestön ja yritysten tarvitsemat kuljetukset arjessa ja poikkeusoloissa.

TEOLLISUUDEN RIIPPUVUUS MAANTEISTÄ

Iso osa teollisuuden arjesta on riippuvainen maanteistä. Vuonna 2024 kotimaan liikenteessä kuljetettiin yhteensä 230 miljoonaa tonnia tavaraa. Suurimmat tavaralajit kuljetussuoritteella mitattuna olivat tukki- ja kuitupuu, erilaisten tavaroiden yhdistelmäkuljetukset sekä maa-ainekset kuten sora, hiekka ja kivet, mutta myös suola, lannoitemineraalit, kuona, tuhka ja kasvuturve (Tilastokeskus, 2025).

Metsäteollisuus nojaa tieverkkoon metsäiteistä runkoyhteyksiin, sillä ilman toimivia teitä raakapuuta ei saada tehtaille. Monilla muilla teollisuudenaloilla kuljetukset tehdään

kumipyörillä, koska kuljetusvolyymit eivät ole riittävän suuria rautatiekuljetuksiin. Elintarvike- ja kemianteollisuus puolestaan tarvitsevat maantiekuljetusten joustavuutta, sillä toimitukset ovat aikakriittisiä.

Nykyään toimitusketjuja on optimoitu ja varastot pidetään usein pieninä. Monet teollisuusyritykset toimivat periaatteella, jossa kuljetukset ovat jatkuvia ja varastointi minimoitua. Joissain tapauksissa kriittisiä raaka-aineita varastoidaan varmuuden vuoksi, mutta myös poikkeusoloissa kuljetusten jatkuvuus on turvattava huoltovarmuuskriittisen tuotannon kannalta.

Häiriöt tieverkolla, esimerkiksi onnettomuudet tai kelirikko, voivat jo normaalioloissa heikentää tuotantokykyä ja pahimmillaan pysäyttää sen kokonaan. Kriisitilanteissa tieverkoston merkitys kasvaa entisestään. Pandemia ja geopoliittiset jännitteet ovat osoittaneet, että kuljetusten häiriötön toiminta on turvattava kaikissa olosuhteissa.

Toimiva tieverkko on huoltovarmuuden kannalta kriittisen tärkeää.

KILPAILUKYKY JA HUOLTOTURVAMUUS KÄSI KÄDESSÄ

Teollisuuden kilpailukyky perustuu kustannustehokkaisiin ja luotettaviin toimitusketjuihin. Jos tieverkko rapistuu, kuljetusajat pitenevät ja kustannukset kasvavat, mikä heikentää yritysten kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla.

**TOIMIVA
TIEVERKKO ON
HUOLTOTURVAMUDELLE
KRIITTISEN TÄRKEÄÄ.**

Samalla vaarantuu huoltovarmuus, sillä kyse ei ole vain kriisiajan varautumisesta, vaan myös arjen tuotantokyvyn turvaamisesta.

Huoltovarmuus on kokonaisuus, jossa jokaisella kuljetusmuodolla ja toimijalla on oma roolinsa. Jos yksi osa pettää, koko järjestelmä voi horjua. Tieverkko ja sen ylläpito ja kehittäminen ei ole vain tienkäyttäjien arjen helpottamista, vaan osa kansallista turvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja vientivetoisen talouden kilpailukykyä. Huoltovarmuus ja kilpailukyky kulkevat käsikädessä.

Tieverkko ei ole vain infrastruktuuria. Se on Suomen huoltovarmuuden ja teollisuuden selkäranka.

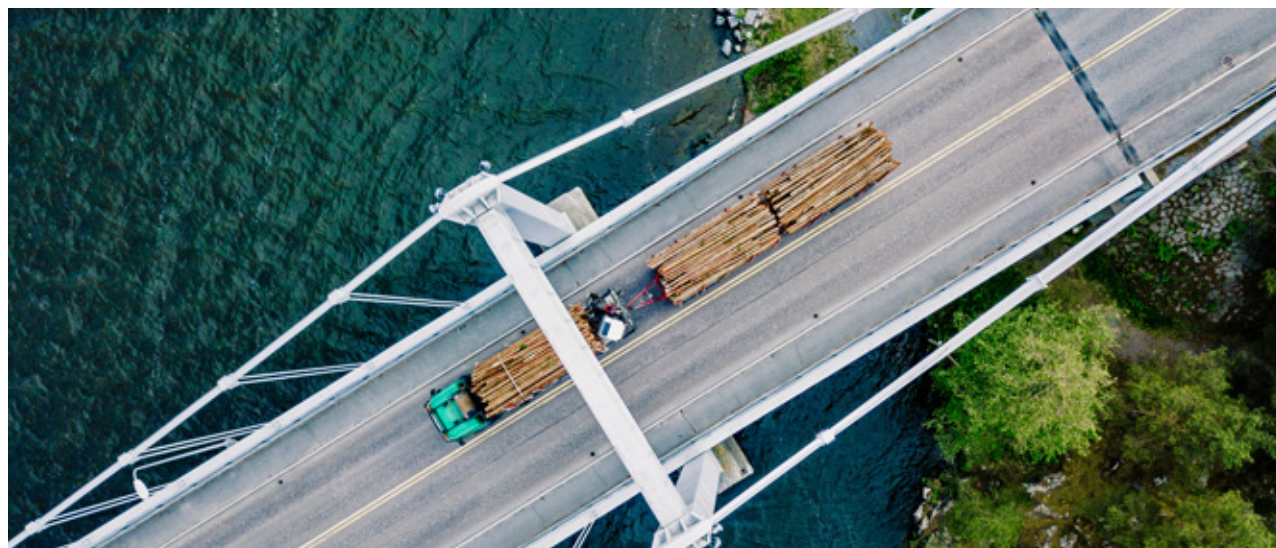
KATRIINA VILJANEN

Johtava varautumisasiantuntija,
Logistiikka 2030 -ohjelman johtaja
Huoltovarmuuskeskus



Katriina Viljanen.

KUVA: Meeri Utti



KUVA: Shutterstock

Vuoden päällystyskilometrit jäivät alle viime vuoden

Kuluvana vuonna päällystetään yhteensä yli 3 100 kilometriä maanteitä sekä kävely- ja pyöräilyväyliä. Toisen peräkkäisen hyvän päällystysvuoden taustalla on hallituksen myöntämä lisärahoitus, jonka turvin pystytään taittamaan maantieverkon korjausvelan kasvua. Runsailla päällystyskilometreillä on myös työllisyysvaikutuksia.

Uutta päällystettä on tänäkin vuonna saatu ympäri Suomen. Maanteiden päällystysten korjaustöitä on ELY-keskusten tilaamana ja ohjelmoimana tehty seitsemän urakoitsijan voimin 40 urakassa, kaikkien Manner-Suomen maakuntien alueella ja lähes 190 kunnassa. Yksittäisiä päällystyskohteita on ollut yli 800. Valtaosa päällystyskauden töistä on jo saatu valmiiksi.

Tänä vuonna ei päästä viime vuoden yli 4 000 päällystyskilometrin määrään, mutta vertailun vuoksi vuonna 2023, ennen hallituksen myöntämää niin sanottua korjausvelkarahaa, päällystettiin vajaat 1 700 kilometriä.

– Vilkas päällystystyökausi on tuonut tien päälle runsaasti tietyömaita, jotka hetkellisesti hidastavat matkantekoa. Kausi jatkuu vielä pitkälle syksyyn, jolloin illat ja aikaiset aamut ovat hämäriä tai pimeitäkin. Huolehditaan päällystetyömaiden turvallisuudesta loppuun asti ja noudatetaan työmaiden nopeusrajoituksia sekä muita opasteita, sanoo väylänpidon toimialajohtaja **VIRPI ANTILA** Väylävirastosta.

Viime vuoden tavoin valtio myönsi tälle vuodelle 200 miljoonaa euroa lisärahoitusta korjausvelan kasvun taittamiseksi. Siitä päällystämiseen käytetään 180 miljoonaa. Kaiken kaikkiaan päällysteiden korjaukseen ja tiemerkintöihin käytetään tänä vuonna 365 miljoonaa euroa.

LISÄRAHOITUKSELLA TYÖLLISTETTY YLI 1 600 HENKILÖÄ

Lisärahoituksella on ollut myös työllistävä vaikutus. Nyrkkisääntönä voidaan pitää sitä, että miljoona euroa työllistää yhdeksän henkilöä päällystetjetussa, joten 180 miljoonan euron lisärahoituksella on työllistetty yli 1 600 henkilöä.



KUVA: Väylävirasto

– Erittäin tervetulleen lisärahoituksen avulla olemme viime vuoden tapaan voineet kohdistaa päällystystöitä vilkkaimman maantieverkon lisäksi myös muille, alueellisesti merkittävälle teille. Myös teiden rakenteita on pystytty parantamaan pitkäjänteisesti. Vaikka päällystemäärä vähäliikenteisillä teillä on tänä vuonna jopa viime vuotta suurempi, vaatisi vähäliikenteisen tieverkon pitkäjänteinen korjaaminen rahoitustason pysyvää nostoa, Anttila toteaa.

Pohjois-Suomessa viimeiset kohteet valmistuivat arviolta syys-lokakuun vaihteessa, kun taas Etelä-Suomessa päällystystyöt jatkuvat loka-marraskuun vaihteeseen. Päällystys-

työn jälkeen kohteessa tehdään vielä muun muassa tiemerkintä- ja reunantäyttötöitä ennen kuin työmaa on kokonaan valmis.

Tieverkon nykykunnan ylläpitämiseksi vaadittaisiin vuosittain noin 4 000 kilometrin mittaista päällystysohjelmaa. Huonokuntoisia päällystettyjä maanteitä oli vuoden 2024 lopussa noin 10 200 kilometriä. •

Lähde:

- Väyläviraston tiedote ”Yli 3 100 päällystyskilometriä tänä vuonna” 15.9.2025



YKSITYISTEIDEN
TALVIPÄIVÄ

YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ

11.2.2026

klo 9.30-15.00

Jyväskylän Paviljonki

Ilmoittaudu osoitteessa tieyhdistys.fi/tapahtumat

Tarkempi ohjelma julkaistaan myöhemmin.



KUVA: Sitowise

Sitowisen vanhempi konsultti Jenna-Riia Oldenburg luonnostelee digitalustaratkaisuja kehittelevän asiantuntijatyöpajan rakennetta.

TEKSTI: Reijo Holopainen

Autonomisen ajamisen koneälyalustat etenevät megaloikilla

Liikenneinfran digitaalinen kaksonen toimii reaaliajassa – tekoäly eli AI ohjaa liikennöintiä tilannetietoisuuteen (engl. situational awareness) perustuen.

Ajoneuvojen automaation ja etäohjauksen tarvitsemaa reaaliaikaista dataa kerätään sensoreilla liikenteestä ja ympäristöstä tekoälyn prosessoitavaksi. Esimerkiksi rai-

tiovaunujen sensorit havaitsevat vastaantulijan liikenteen varmemmin kuin ihminen ja älyliikenne toimii myös raskaassa liikenteessä.

Autonomisen liikennöinnin kasvava merkitys näkyy kehittämishankkeiden määrässä, joita löytyy useista Suomen kaupungeista.

DATASYNTEESISTÄ KEHITTYY KAKSONEN

Tampereella CityVerse-alusta kerää anonymisoitua dataa muun muassa keskustan liikennekameroista ja sääennusteesta, mutta koneäly huomioi myös Tampereen tapahtuma-

kalenterin ja yleisötilaisuuksien synnyttämän paineen liikenteen solmukohdille.

Automaatiojärjestelmä voi reitittää uusia liikennevirtoja. Palvelu huomioi Tampereen lisäksi lähikuntien tapahtumat. Kerätyn datan avulla luodaan ennuste kävijävirroista noin kuukaudeksi eteenpäin.

–Tavoitteena on myös parantaa varautumista tapahtumiin liittyviin turvallisuushkiin, sanoo Sitowisen vanhempi konsultti **JENNA-RIIA OLDENBURG**.

– Yksi kehityshaaste järjestelmätasolla piilee reaaliaikaisen virtauksen valtavassa datamäärässä, jota täytyy optimoida ja seuloa esiin olennainen informaatio.

Dynaaminen alusta, kuten Tampereen CityVerse, synnyttää valtavan määrän dataa. Tampereen lisäksi Jyväskylä, Oulu, Espoo ja Kuopio kehittävät digitaaliautomaatiota kaupunkiympäristöön.

Alkuvaihe kehitystiellä on liikenteen sähköistyminen. Euroopan aluekehitysrahaston eCargo-hankkeen tavoitteena on lisätä kaupunkien ymmärrystä kuorma- ja pakettiauto liikenteen sähköistymisen ideasta. Erityishuomiota on saanut logistiikan sähköistyminen pääkaupunkiseudulla ja Kuopiossa. Hankkeessa keskitytään isoihin pakettiautoihin, jotka eivät mahdu henkilöautojen latauspaikkoihin ja ilman perävaunua oleviin kuorma-autoihin, kuten jakeluautoihin.

KUOPIO KÄRKEEN

Kuopiossa älyinfra on jo lähellä digitaalista kaksosta käsittäen muun muassa etäohjattuja lumenaurauskoneita ja reaaliaikaista parkkitilan seurantaa.

–Konsepti on laajuudeltaan ainutlaatuinen Suomessa, ellei koko Euroopassa. Älyinfran tarpeet on huomioitu kaupungissa kokonais-



Espoossa Nokian Kampuksella sijaitsee 19 älypylvästä, kaksi älykasta bussipysäkkiä sekä yli 250 toisiinsa liitettyä IoT-moduulia, jotka muodostavat Sitowisen luoman älykaupungin pilottiympäristön.

valtaisesti, sanoo Sitowisen projektipäällikkö **SAMULI VIRTANEN**.

Kuopiossa toimii erillinen datajalostamo-alusta, joka kerää, jalostaa, visualisoi sekä myös jakaa dataa.

– Datajalostamo on mielestäni oleellinen osa sellaista älykkääksi perusinfra laskettavaa toimintaa, kaupungin dataekosysteemiä, jonka avulla kaupungit voivat tehostaa paitsi omaa tekemistään, myös tarjota mahdollisuuksia vaikka paikalliselle start-up tai tutkijayhteisölle kehittää uutta automaatioita, Jenna-Riia Oldenburg sanoo.

Julkisen liikenteen menoista jopa 50 prosenttia tulee kuljettajien palkoista, huomauttaa L4-tason robottibusseja operoivan Remoted Oy:n hallituksen puheenjohtaja **MIKA RYTKÖNEN**. Näin muodoin autonomisuuden lisääminen on yksi parhaita keinoja kulujen pienentämiseen.

Julkisen liikenteen lisääminen vapauttaisi kaupungeista tilaa esimerkiksi kaupunkilaisten virkistyskäyttöön ja kaupunkiluonnolle, jos ja kun katutilaa ei tarvitsisi varata yhtä paljon autoille ja parkkipaikoille.

Suomi ei ole muutamaa vuotta kauempana teknologian soveltamisen kärkimaista, kuten Japanista ja Uudesta-Seelannista. Oldenburgin mukaan suomalaisen digitaalisen kaksosen kehitys kaupunkiympäristössä mahdollistaa jo esimerkiksi vaarallisen esineiden tunnistuksen ovien sulkemisen valvonnassa olevissa koh-teissa, kuten parkkihalleissa. Useita toteutettuja liikenne- ja turvatarkaisujen perusmalleja löytyy myös muualta maailmasta.

VTT:N AUTONOMISTEN JARRUJEN SUURURAKKA

Sitowisen älykaupunkikomppania on vuosia toiminut taustalla useissa kunnianhimoisissa kehityshankkeissa. Esimerkiksi VTT:n kehittämä autonomisen auton testirata Sodankylässä on anturoitu tienpätäkä, joka välittää ajoneuvolle reaaliaikaista tietoa tien olosuhteista, eritoten ajopinnan liukkaudesta.

Näin VTT löysi lopulta 20 vuoden kehitystyön jälkeen ratkaisun ikuisuuskyseenä pidettyyn itsenäisesti liikkuvan robottiauton ajoturvallisuuteen ja saavutti automaatiotason L4. Automaatiotaso L4:n saavuttaneita kiinalaisia ja espanjalaisia busseja liikkuu jo useissa kesken Suomen kaupungeissa.

Reaaliaikaisesti millisekunneissa päivittyvä data toimii robottiauton jarruissa. Jenna-Riia Oldenburg toteaa, että kaksisuuntainen data kuuluu DT:n määrittelyihin normina, mutta käytännössä tarpeet ja resurssit määrittävät, mitkä ovat kriittisiä toimintoja reaaliaikaisessa datansiirrossa.

VTT:n tutkimustiimin vetäjä **MATTI KUTILA** toteaa, että reaaliaikaisen data-päivityksen pullonkaula ovat pilvipalvelujen serverien kuormittuminen, ei niinkään mobiiliverkko 5G. Tehokkaiden uusien palvelinsalien myötä datan päivitysnopeus paranee, ehkä jopa millisekunneihin. Uusissa moniydinprosessorien päätelaitteissa tehon pitäisi olla riittävä. •



Kuopiolaisen Trombia Oy:n toimitusjohtaja Antti Nikkanen ja yhtiön autonominen tienharjausrobotti. Pitkäaikaisen ja resurssia syöneen kehitystyön tulos on päässyt tositoimiin.

KUVA: Trombia Oy

Eritasoliittymillä ja ohituskaistoilla parannetaan Vt 9:ää Lievestuoreen kohdalla

Valtatie 9:n liikenneturvallisuus ja sujuvuus paranevat lähivuosina Lievestuoreen kohdalla, kun Väylävirasto uudistaa valtateiden 9 ja 13:n vilkkaan risteysaluetta. Rakentaminen alkaa loppusyksystä 2025 ja valmistuu vuoden 2028 loppuun mennessä. Tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta yhdellä maakunnan vilkkaimmista tieosuuksista.

Rajoittunut näkyvyys, pitkät joutot ja varmaa ruuhkautumista eikä juurikaan ohitusmahdollisuuksia. Lievestuoreen kohdalla sijaitseva valtateiden 9 ja 13 neliahaarainen tasoliittymässä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sakkaavat, ja liittymä onkin yksi Keski-Suomen onnettomuusaltteimmista alueista.

Toimimattoman liittymän takia tieosuuden nopeusrajoitus on laskettu 60 kilometriin tunnissa, mikä haittaa erityisesti raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen sujuvuutta.

Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi Väylävirasto on käynnistänyt hankkeen, jossa valtateiden 9:n ja 13:n risteysalue uudistetaan perusteellisesti ja nykyisestä nelisuuntaisesta tasoliittymästä tehdään rombinen eritasoliittymä. Eritasoliittymässä on suorat rampit joka suuntaan, ja sen yhteyteen suunnitellaan myös joukkoliikennepysäkit ja liityntäpysäköintipaikka sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet valtatie 9 yli. Tavoitenopeudeksi alueelle asetetaan 100 km/h.

Myös Hohontien liittymä uudistetaan niin sanotuksi lohenpyrstöliittymäksi. Molempien liittymien yhteyteen rakennetaan pysäkkijärjestelyt ja jalankulun sekä pyöräilyn ylitukset. Lisäksi on tutkittu keskikaiteellisen ohituskaistaparin toteuttamista Lievestuoreen taajaman kohdalle.

Hankkeen kustannusarvio on noin 31 miljoonaa euroa. Rakennuttajana toimii Väylä-

virasto ja urakoitsijana Destia. Hanke toteutetaan STk-mallilla, jossa urakoitsija vastaa suunnittelusta ja rakentamisesta.

JOUKKOLIIKENTEELLE PAREMMAT OLOSUHTEET

Hankkeessa parannetaan myös kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä pysäkeille ja valtatie 9 ylitse. Nykyisellään jalan tai pyörällä liikkuminen alueella on haasteellista, ja esimerkiksi bussipysäkit sijaitsevat hankalissa paikoissa.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kehitetään myös esimerkiksi toteuttamalla liittymien yhteyteen korkeatasoiset pysäkit sekä liityntäpysäköintipaikkoja niin autoille kuin pyörille.

Myös yksityistiejärjestelyt ja maatalouden kulkuyhteydet huomioidaan, ja tarkoituksena on taata, että paikallinen liikkuminen sujuisi hankkeen jälkeen paremmin kuin ennen.

Hankkeen kehitysvaihe käynnistyi elokuussa 2025. Rakentaminen alkaa loppusyksystä, ja työt on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2028 loppuun mennessä.

INVESTOINTI, JOKA KANTAA KAUAS

Valtatie 9 kuuluu kansallisesti tärkeään runkoverkkoon ja on osa Euroopan laajuisia TEN-T-verkkoa. Tieyhteydellä on keskeinen rooli Jyväskylän ja Kuopion välisessä liiken-

teessä sekä elinkeinoelämän kuljetuksissa. Lievestuoreen kohdalla liikkuu päivittäin jopa lähes 10 000 ajoneuvoa, joista noin 10 prosenttia on raskasta liikennettä.

Hankkeen taustalla on pitkäaikainen tarve parantaa turvallisuutta, mutta myös kehittää liikkumisen edellytyksiä niin yksityisautoilijoiden, joukkoliikenteen kuin logistiikan kannalta. Väyläviraston ennusteen mukaan alueen liikennemäärät tulevat kasvamaan: vuonna 2040 alueella kulkee jopa 12 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Hankkeen valmistumisen jälkeen matka-aikojen odotetaan muuttuvan ennakoitavammiksi ja joukkoliikenteen houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi. Uudistus parantaa myös alueen elinvoimaa ja kilpailukykyä, kun edellytykset muun muassa teollisuudelle merkittävälle raskaan liikenteen kuljetuksille kohenevat. •

Lähde:

- Väyläviraston hankesivusto. vayla.fi/vt-9-kanavuori-hankasalmi/vt-9-parantaminen-lievestuoreen-kohdalla

TIEYHDISTYKSEN JÄSENET JA YHTEISTYÖTAHOT KERTOVAT ITSESTÄÄN JA TYÖSTÄÄN.

Metsäala vei mennessään

Yli 30 Metsäkeskuksella vietetyn vuoden jälkeen Timo Pisto siirtyi Kajaanin kaupungille metsänhoitajaksi. Tehtäviin kuuluu metsällisten asioiden lisäksi myös yksityistieihin liittyvää tekemistä ja vastuuta.



KUVA: Timo Pisto

KUKA OLET JA MITÄ TEET?

Olen **TIMO PISTO**, koulutukseltani metsätalousinsinööri AMK, agrologi YAMK ja ammatillinen opettaja Kajaanista. Olen tehnyt pitkän työuran Suomen metsäkeskuksessa metsätalouteen ja yksityistieihin liittyvissä asiantuntija- ja päällikkötehtävissä, viimeisimpänä Pohjois-Pohjanmaan elinkeinopäällikkönä. Tällä hetkellä toimin Kajaanin kaupunginmetsänhoitajana.

2. MITEN PÄÄDYIT NYKYISEEN TYÖHÖSI?

Metsäala vei voiton palo- ja pelastusalaista, joka oli toisena vaihtoehtona aloittaessani opintoja 1980-luvun loppupuolella. Metsään liittyvä ammatti

oli maaseudun kasvatille kuitenkin luonteva valinta positiivisten kokemusten ja harrastusten myötä. Tieasioihin erikoistumiseen myöhemmin vaikutti myös entisiltä ”Tapion” miehiltä saatu oppi metsäteihin liittyen.

3. KUVAILE TAVALLISTA TYÖPÄIVÄÄSI.

Tavallinen työpäivä Metsäkeskuksessa piti sisällään monenlaista maakunnallista ja valtakunnallista tekemistä, muun muassa toiminnan suunnittelua ja johtamista, palaveriteita ja neuvotteluja, sidosryhmä- ja verkostoyhteistyötä sekä lausuntojen kirjoittamista. Kaupunginmetsänhoitajan tavallinen työpäivä on vasta muotoutumassa, koska työ on juuri alkanut. Toki voin jo nyt sanoa, että yksityistieasioiden edistäminen pysyy mukana uudessakin tehtävässä.

4. MIKÄ ON PARASTA TYÖSSÄSI?

Parasta työssäni on ollut, että se on pitänyt sisällään itsenäisen työskentelyn lisäksi paljon yhteistyötä ihmisten ja eri organisaatioiden kanssa. Koen myös, että työlläni on ollut vaikuttavuutta ja merkitystä myös laajemmin esimerkiksi yksityistieosaamisen ja tie- ja siltatiedon parantamisen sekä tienpitäjien aktivoitumisen myötä.

5. MIKÄ ON HAASTAVINTA?

Ajanhallinta on usein haastavaa. On paljon kiinnostavia asioita, joissa haluaisi olla mukana, mutta aika on kuitenkin rajallista.

6. MISSÄ NÄET ITSESI 10 VUODEN KULUTTUA?

10 vuoden kuluttua työurani alkaa olla jo iän puolesta loppumetreillä. Mahdollisesti olen eläkepäivillä, mutta toivon, että voisin vielä jollain tapaa jakaa asiantuntijuuttani yksityistieihin ja metsiin liittyvissä asioissa. •



Simo Takalammi ja Markus Lassheikki avasivat Väylät & Liikenne 2025 -tapahtuman.

TEKSTI: Akseli Kotila **KUVAT:** Aku Mattila

Alan foorumina toimivaa Väylät & Liikenne -tapahtumaa vietettiin Lahdessa

Väylät & Liikenne kokosi 10.–11.9.2025 noin 700 alan toimijaa yhteen. Tällä kertaa Väylät & Liikenne -päivät järjestettiin Lahden Sibeliustalossa. Ajankohtaista seminaariohjelmaa oli kahdeksassa rinnakkaisessa salissa. Sibeliustalon Metsähallin täytti yhteensä 26 näytteilleasettajaa.

Väylät & Liikenne vietti Lahdessa juhluvuottaan, sillä tapahtuma on järjestetty ensimmäisen kerran 40 vuotta sitten, vuonna 1985. Tapahtuman historiasta mainitsivat myös Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **SIMO TAKALAMMI** ja Tieyhdistyksen hallituksen varapuheenjohtaja **MARKUS LASSHEIKKI** avajaispuheessaan.

– Ensimmäiset Väylät & Liikenne -päivät järjestettiin lokakuussa 1985 Finlandia-talossa. Tapahtuman nimi oli silloin Tie & liikenne, mutta tilaisuuden ajatus oli sama. Siitä lähtien liikennealan ammattilaiset ovat kokoontuneet kahden vuoden välein kuulemaan korkeatasoisia esityksiä alan ajankohtaisista aiheista, sanoo Lassheikki.

–Tähänkin tilaisuuteen osallistuu henkilöitä, jotka ovat osallistuneet kaikkiin aiempiin Väylät & Liikenne -päiviin, mikä on erityisen hienoa. Olemme myös nähneet uusien sukupolvien tulevan mukaan tapahtumaan niin kuulijoina kuin esitelmien pitäjinä, iloitsee Takalammi.

KORJAUSVELKA JA TULEVAT HANKKEET PUHEENAIHEINA

Väyläviraston pääjohtaja **KARI WIHLMAN** jatkoi omalla puheenvuorollaan Sibeliustalon Pääsalissa. Hän toi esiin talousarviomäärärahojen ja korjausvelan jakaantumisen sekä arvioi huonokuntoisen maantieverkon määrää tulevaisuudessa.

– Vuonna 2029 korjaustarpeessa tieosien määrä on 16 300 kilometriä. Sen sijaan vuonna 2036 kyseinen määrä voi olla jo 31 200 kilometriä, arvioi Wihlman.

Lisäksi Wihlman esitteli tulevia hankkeita, joista maininnan saivat muun muassa *Merenkurkun kiinteä yhteys*, *Eurooppalaiseen raideleveyteen siirtyminen Pohjois-Suomessa* ja *Digirata*.



Väyläviraston pääjohtaja Kari Wihlman kertoi tulevista hankkeista.

VARAUTUMISTA JA TOIMINTAVARMUUTTA

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin pääjohtaja **JARKKO SAARIMÄKI** alleviivasi puheessaan varautumisen ja toimintavarmuuden merkitystä.

– Suomen on pakko pystyä toimimaan käytännössä Ukrainan olosuhteita vastaavissa olosuhteissa. Traficomin näkökulmasta se tarkoittaa näihin olosuhteisiin varautumista sekä viraston että sidosryhmien kanssa, toteaa Saarimäki.

Yhtenä painopisteenä Saarimäki mainitsee myös turvallisuuden digitalisaation ja pitää tärkeänä, että Suomi toimii siinä edelläkävijänä. Tämä pitää sisällään esimerkiksi tekoälyn ja liikenteen digitalisaation. Saarimäki toteaa, että tulevat digitaaliset ratkaisut on tehtävä niin, että Suomi voi hyödyntää niitä turvallisesti.



Traficomin pääjohtaja Jarkko Saarimäki avasi viraston strategiaa ja toimintaa.

SUOMEN KANSAINVÄLISTEN YHTEYKSIEN TULEVAISUUS

Elinkeinoelämän keskusliiton johtava asiantuntija **TIINA HAAPASALO** kertoi avajaiset päättävässä puheenvuorossaan Suomen kansainvälisten yhteyksien tulevaisuudesta. Haapasalo toi esiin Suomen epävakaa geopoliittisen toimintaympäristön, ja että Venäjän hyökkäyssodan myötä katseet ovat kääntyneet yhä vahvemmin länteen.

– Suomi tarvitsee uudessa maailmantilanteessa vahvemmat länsiyhteydet. Tämä voi edellyttää kiinteää liikenneyhteyttä, joka yhdistäisi meidät Itämeren ylitse Manner-Eurooppaan, toteaa Haapasalo.

Länsiyhteyksien vahvistamiseksi Haapasalo ehdottaa Suomen kytkeä eurooppalaiseen rautatieverkkoon Perämeren kaaren kautta. Se tarkoittaisi eurooppalaista raideleveyden rakentamista Ouluun, Raahen ja Rovaniemelle. Tärkeinä tekijöinä Haapasalo näkee myös turvallisen meriliikenteen Itämerellä ja kilpailukykyisen lentoliikenteen.



EK:n johtava asiantuntija Tiina Haapasalo kertoi Suomen kansainvälisistä yhteyksistä.

ELÄMÄNTYÖPALKINTO RISTO KULMALALLE

Väylät & Liikenne -tapahtuman juhlavuotena jaettiin ensimmäistä kertaa elämäntyöpalkinto. Kunnianosoitus myönnettiin **RISTO KULMALALLE**, joka on esiintynyt 40 vuoden aikana jokaisessa tapahtumassa. Tänä vuonna Kulmala piti esityksen aiheesta *Miksi robotitaksit toimivat USAssa ja Kiinassa vaan ei meillä?*

Professori, TkT Risto Kulmala työskentelee johtavana asiantuntijana Traficon Oy:ssä ja on aiemmin työskennellyt Liikennevirastossa, VTT:ssä, Lundin yliopistossa ja TNO:ssa. Hän on toiminut useiden suurten kansallisten ja kansainvälisten T&K-ohjelmien ja projektien vetäjänä sekä erilaisten tieteellisten ja teknisten komiteoiden jäsenenä tuottaen yli 400 julkaisua. •



Risto Kulmala vastaanotti Väylät & Liikenteen ensimmäisen elämäntyöpalkinnon.

Parhaat esitelmät palkittiin Väylät & Liikenne -päivien avajaisissa



KUVA: Aku Mattila

Palkitut vasemmalta oikealle: Aku Reini, Helmi Ylitalo ja Hanna Sandell.

Vuonna 2025 Väylät & Liikenne -päivien palkitut esitelmät käsittelevät vaikutustiedon roolia päätöksenteossa, innovatiivista liikennejärjestelyä, jolla turvataan sillan liikennöinti sekä raitiotielinjan käyttäjien sosiodemografisia tekijöitä. Esitelmät palkittiin tapahtuman avajaisissa 10.9.2025.

– Liikenteen ja infrastruktuurin kysymyksiä tarkastellaan laajemmassa yhteiskunnallisessa viitekehyksessä, kuten voittaneista esitelmistä käy hyvin ilmi. Voittaneet esitykset erottuvat erityisesti ajankohtaisuudellaan, toteaa Suomen Tieyhdistyksen **LIISA-MAIJA THOMPSON** Väylät & Liikenne -ohjelmatoimikunnasta.

Väylät & Liikenne 2025 -ohjelmatoimikunta valitsi kolme palkittavaa esitystä. Paras esitelmä -palkinnon ja kunniamaininnan lahjoittaa Kavo Käyhkön rahasto maamme tiekulttuurin edistämiseksi. Alle 30-vuotiaiden sarjan palkinnon lahjoittaa Ramboll Finland.

PARAS ESITELMÄ -PALKINTO MYÖNNETTIIN TUTKIJA HANNA SANDELLILLE

Parhaana esitelmänä palkittiin *”Vaikutustiedon rooli päätöksenteossa”*, kirjoittajana tutkija **HANNA SANDELL**, Tampereen yliopistosta.

Esitelmä edistää Suomen tiekulttuurin kehittymistä paneutumalla investointien hankearviointiin ja päätöksentekoon. Hankearviointeihin käytetään julkisia varoja, ja siksi on tärkeää ymmärtää niiden vaikutus päätöksentekoon. Esitelmässä laajennetaan ymmärrystä erilaisista vaikutustekijöistä ja pohditaan, miten vaikutustiedon roolia voitaisiin vahvistaa tulevaisuudessa.

– Julkisen talouden paineet ja resurssien kohdentamisen tarpeet

puhuttavat yhteiskunnassa. Tutkimus tuo uutta ja läpinäkyvää tietoa siitä, miten tietoa oikeasti hyödynnetään, kertoo Liisa-Maija Thompson ohjelmatoimikunnan perusteluista.

Sandell palkittiin 700 euron stipendillä. Stipendin luovutti Kavo Käyhkön rahasto Väylät & Liikenne -ohjelmatoimikunnan esityksestä.

KUNNIAMAININTA VARSINAIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN AKU REINILLE

”Innovatiivinen järjestely turvaa sillan liikennöitävyyden – case Kirjalansalmen silta”, kirjoittajana **AKU REINI**, Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta palkittiin kunniamaininnalla.

Reinin esitelmä on käytännöllinen esimerkki siitä, miten yllättävään kriisitilanteeseen vastataan nopeasti ja kustannustehokkaasti liikennöinnin turvaamiseksi niin, ettei aiheuteta merkittäviä haittoja päivittäiselle liikenteelle. Aku Reini työskentelee projektipäällikkönä Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa.

Reini palkittiin kunniamaininnalla ja 300 euron stipendillä ajankohtaisesta esitelmästä, joka toimii alalla hyvänä esimerkkinä innovatiivisesta ja ratkaisuhakuisesta kriisitilanteen toiminnasta.

– Esitys tarjoaa käytännön esimerkin riskienhallinnasta huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten turvaamiseksi, sanoo Thompson ohjelmatoimikunnan perusteluista.

ALLE 30-VUOTIAIDEN SARJASSA PALKITTU KÄSITTELEE RAITIOTIELINJAN KÄYTTÄJIÄ

Alle 30-vuotiaiden sarjassa parhaana esitelmänä palkittiin **HELMIYLI-TALON** esitelmä *”Sosiodemografiset tekijät raitiotielinjan 15 käyttäjien taustalla”*. Ylitalo on Aalto-yliopiston opiskelija.

Kyseinen raitiotielinja on ollut merkittävä investointi Helsingin seudulla. Työn avulla pyrittiin tunnistamaan sosiodemografisia tekijöitä, jotka vaikuttivat liikkumistottumuksiin ja joukkoliikenteen käyttöön. Esitelmä toi esiin joukkoliikenteen käyttäjäryhmien monimuotoisuutta, kun aiemmin käyttäjiä on ryhmitelty lähinnä kulkutavan mukaan. Työn tulokset voivat parhaassa tapauksessa auttaa ymmärtämään, miksi osa potentiaalisista matkustajista ei vielä käytä tarjolla olevaa liikennepalvelua.

Työssä esiin saatavan tiedon hyödyntämisen mahdollisuudet kiinnostavat. Voisiko tulosten avulla kohdentaa viestintää potentiaalisille linjan käyttäjille.

Ohjelmatoimikunta perustelee valintaansa sillä, että uusi menetelmä ja työn tulokset auttavat ymmärtämään joukkoliikenteen käyttäjiä ja rakentamaan tasa-arvoisempaa liikennejärjestelmää.

TEKSTI: Liisa-Maija Thompson

Väylät & Liikenne -päivillä opiskelijat näkyivät ja kuuluivat



KUVA: Linkki ry

Linkki Ry:n seminaariosallistajat ja puheenjohtajat Lahden Vesijärven rannalla.

Lahdessa 10.–11. syyskuuta järjestetty Väylät & Liikenne -tapahtuma keräsi paikalle suuren joukon opiskelijoita. Oli ilo nähdä teidät aktiivisesti mukana!

Eritiskiitos sinulle, joka hyödynsit tilaisuuden oppinäketyön aiheen etsimiseen. Toivottavasti löysit kiinnostavan teeman ja mahdollisen yhteistyökumppanin. Jos vielä ei tärpänyyt, älä huoli: olet nyt kokemusta rikkaampi ja jokainen askel vie eteenpäin. Kaikki kohtaamiset ja havainnot auttavat hahmottamaan omaa suuntaa urapolulla.

Osa opiskelijoista osallistui seminaareihin joko sponsoroidusti tai yritysten lähettäminä. Lämmin kiitos yrityksille ja organisaatioille, jotka mahdollistivat tämän: West Coast Road Masters, WSP, Ramboll, Sitowise, ITS Finland, AFRY ja Suomen Tieyhdistys.

Päivien aikana kuultiin myös kahden alan vaihtajan tarinat. Väylät & Liikenne -päivien hienous piilee siinä, että tulokkaat ja konkarit kohtaavat, keskustelevat ja oppivat toisiltaan. Yhteinen ymmärrys syvenee, kun eri näkökulmat kohtaavat.

Opiskelijat olivat mukana myös tapahtuman toteutuksessa saliaavustajina ja puheenjohtajina. Onnittelut hienosti vedetyistä sessioista! Teitte vaikutuksen ottamalla tilanteen haltuun ja hoitamalla tehtävänne tyylikkäästi.

Salien tekniikasta vastasivat Hämeen ammattikorkeakoulun opiskelijat ja puheenjohtajina toimivat Aalto-yliopiston Linkki ry:n aktiivit. Toivon, että saitte esityksistä eväitä omaan ajatteluun ja työskentelyyn.

Nyt on hyvä hetki suunnata katse tulevaan. Seuraavia Väylät & Liikenne järjestetään vuonna 2027. Ehdit siis hyvin valmistella opintojasi ja ehdottaa omaa esitelmää mukaan!

Jos haluat syventää osaamistasi jo aiemmin, ilmoittaudu mukaan Talvitiepäiville – luvassa on ajankohtaista asiaa teiden kunnossapidosta, liukkaudentorjunnasta ja dynaamisista toimintamalleista. Opiskelijat voivat osallistua seminaariin maksutta.

Kiitos, että olitte mukana! •

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

TEKSTI: Henriikka Uusitalo

TIEISÄNNÖITSIJÄT NÄKEVÄT TYÖSSÄÄN TUESTON VALTAVAN MERKITYKSEN

Vuonna 2021 perustetun Suomen Tieisännöitsijät ry:n tavoitteena on parantaa koulutettujen tieisännöitsijöiden yleisiä toimintaedellytyksiä ja toimia tieisännöitsijöiden tukena ja alan vaikuttajana.



Pienen ja vireän yhdistyksen toimintaa ohjaavat vahvasti sen jäsenistön toiveet, ja viime vuosina se onkin panostanut muun muassa lisäkoulutuksen ja virkistystoiminnan järjestämiseen tieisännöitsijöille. Lisäksi se pyrkii tuottamaan esimerkiksi hyödyllisiä yhteistöitä jäsenistölle ja lisäämään tieisännöitsijöiden keskinäistä yhteistyötä.

Tieisännöitsijät tekevät työtä yksityisteiden parissa, ja sitä kautta yhdistyksen toiminta vaikuttaa monella tasolla laajasti ympäri Suomen.

– Kun tieisännöitsijät ovat ajan hermolla ja verkostosta löytyy näppärästi neuvoja tai kokemuksia erikoisempiinkin tieasioihin liittyen, se tuottaa paljon hyötyä myös tiekunnille ympäri Suomen, kertoo yhdistyksen puheenjohtaja **KATJA RITVANEN**.

Ritvanen toimii itsekin tieisännöitsijäryhtäjänä Pirkanmaalla, ja viime vuonna hän sai alalta tunnustusta, kun hänet valittiin Vuoden Tieisännöitsijäksi.

Yhdistys näkee aitiopaikalta teiden ja tieverkon merkityksellisyyden, koska toiminnassaan se tavoittaa kaikkein pienimmänkin syrjäisen yksityistien tieisännöitsijän.

– On ymmärrettävä, että kaikki tiet ovat tärkeitä, koska ne mahdollistavat elinkeinotoimintaa ja hyvinvointia, kuljettavat meidät kotiin ja harrastukseen, antavat leivän ja pitävät teollisuuden pyörimässä. Ilman tiestöä ja toimivia kulkuyhteyksiä Suomen elinvoimaisuus vähenisi – se on selvää, Ritvanen toteaa.

– Monesti kuitenkin unohdetaan ihmisten hyvinvointi, kun puhutaan teistä ja liikenteestä. Teitä pitkin kuljetaan rakkaisiin harrastuksiin, nauttimaan toistemme seurasta, luonnosta ja lomailemaan. Toimiva tiestö vaikuttaa siis suoraan myös meidän jokaisen henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin.

VALTIOLTA TARVITAAN RAHOITUSTA

Tiet ja niiden asioita hoitavat tieisännöitsijät ovat sanomattakin keskeinen asia Suomen Tieisännöitsijät ry:n toiminnassa, koska ne – erityisesti yksityistiet – tuovat leivän pöytään yhdistyksen jäsenille. Suomen tiestön kunnossapito ja kehittäminen on avainasemassa sen jäsenistön toiminnassa.

Nykyiseksi haasteeksi Ritvanen nostaa esiin tiestön kunnon romahtamisen ja varsinkin vähäliikenteisen tieverkon valtavan korjausvelan. Muun muassa rumpujen ja siltojen kuntotilanne ympäri Suomen on hälyttävä, koska pienten tiekuntien osakkailla ei ole varaa tai osaamista omin voimin korjata niitä.

– Valtiolta tarvitaan rahoitusta. Me tieisännöitsijät olemme valmiina hakemaan tiekunnille avustuksia ja käynnistämään kunnostushankkeita.

Riittämättömän rahoituksen lisäksi haasteeksi näiden hankkeiden osalta on Ritvasen mukaan muodostunut se, että yksityisteiden siltahankkeista kiinnostuneita toimijoita on vaikea löytää. Tarvetta on erityisesti suun-

nittelijoille, jotka ymmärtävät yksityisteiden tilanteen.

– Monelle isommalle firmalle hankkeet ovat liian pieniä, eivätkä siksi kiinnosta. Lisähaasteen perusparannushankkeiden osalta tuo niiden byrokraattisuus. Hyvä käytännön esimerkki on metsäille tarkoitettu Metka-tuki. Sitä voisi hakea, mutta se koetaan liian hankalana ja byrokraattisena ja osa vaatimuksista voi olla turhan tiukkoja kyseiseen hankkeeseen. Joustoa tarvittaisiin.

Tulevaisuudessa haasteena on myös ajoneuvokannan ja liikennekulttuurin muuttuminen vaativammaksi tien kuntoa ja kunnossapidon tasoa kohtaan. Myös painorajojen nostolle on painetta. Ritvasen mukaan jo nyt on huomattu, että tien kuoppaisuus tai talvella liukkaus nostattavat vahvasti tunteita käyttäjissä – huomattavasti enemmän kuin vaikka 15 vuotta sitten.

Samalla tien kunnossapidon hinta nousee, kun esimerkiksi hiekoitusta joudutaan lisäämään.

TURVALLINEN JA TOIMIVA TIESTÖ

Ritvaselle hyvä liikenneympäristö on ennen kaikkea turvallinen, mutta myös toimiva ja kaikki käyttäjät huomioiva. Liikenneympäristön rakentamisessa on myös muistettava käyttäjien lisäksi ne ihmiset ja heidän tarpeet, joiden mailla tie kulkee.

Omakohtaisia kokemuksia Ritvasella,

kuten muillakin tieisännöitsijöillä, on tiestöstämme paljon jo työnkin puolesta. Yksi tarina nousee Ritvasella mieleen kuitenkin yli muiden.

–Vajaa kymmenisen vuotta sitten löysin yhdestä paikallisesta pirkanmaalaisesta ns. Roskalavaryhmästä ilmaisen peräkärryn. No sitä hän piti sitten SuloVileninä lähteä hakemaan.

Oli kevät ja Ritvanen otti vetokoukullisen maasturinsa ajoneuvoksi – onneksi. Matka nimittäin kulki yksityistietä jonkin verran ja tien varressa oli suhteellisen paljon asutusta. Kevätkelin vuoksi tie oli hieman huonossa kunnossa. Yhdessä mutkassa Ritvanen matkakumppaneineen jäi melkein jumiin mutaliejuun jumiin, koska koko tie oli siinä kohdassa täysin savivelliä.

– Sillä kertaa pelasti auton madallusvaihe ja matka jatkui. Takaisin tultiinkin peräkärryn kanssa toista reittiä. Tuota kohtaa mietin usein kauhulla, että miten tie oli niin huonossa kunnossa ja miten ihmiset pääsevät normaaleilla henkilöautoilla kulkemaan?

– Parisen vuotta sitten sain tarjouspyynnön yksityistien perusparantamisesta. Kun menin paikan päälle tutustumaan, tajusin, että kyseessä oli juuri tuo madallusvaihteen käyttöä vaatinut tie. Sain projektin hoitaakseni, ja saimme 70% avustuksen ELY-keskukselta ja perusparannushanke toteutettiin. Tästä jäi todella hyvä mieli. Oli hienoa saada olla mukana perusparantamassa kohde, jossa kantavuuden haasteet olivat kaikkien käyttäjien kannalta isot. •



KUVA: Shutterstock



SIMO TAKALAMMI

TEKSTI: *Simo Takalammi*

Voiko tieosakkaalle antaa lisää maksuaikaa tiemaksun maksamiselle? Meillä eräs osakas haluaisi maksaa erissä, mutta sellaisesta ei ole päätetty tiekunnan yleisessä kokouksessa. Onko ylimääräisestä maksuajasta päätettävä tiekunnan kokouksessa vai voiko toimitsijamies päättää siitä?

Lisääajan antaminen osakkaan sitä kysyessä on viisasta ja inhimillistä. Tietysti osakkaan tulee sitten toimia vastuullisesti ja maksaa maksunsa joko sovituissa erissä tai kokonaan maksuajan mukaisesti.

Laki ei tästä sano mitään, ja päätös voidaan tehdä toimielimen eli hoitokunnan tai toimitsijamiehen toimesta. Harvemmin maksuunpanoluettelossa tai kokouksessa ylipäätään määrätään laskuttamisen ajankohdasta saati tarkasta eräpäivästä vaan toimielin ryhtyy laskuttamaan, kun maksuunpanoluettelo on hyväksytty.

Armeijan raskasta kalustoa ajeli yksityistietämme pitkin eikä asiasta oltu sovittu tiekunnan kanssa. Onko tällainen liikenne asiallista? Entä kuka korvaa, jos tie hajoaa?

Puolustusvoimilla on suoraan lain (laki puolustusvoimista (551/2007) 14 § mukaan oikeus käyttää ulkopuolisten omistamia kiinteistöjä harjoitustoiminnassaan. Pihapiirit ovat rajattu oikeuden ulkopuolelle, mutta yksityistiet ovat puolustusvoimien käytettävissä. Pienimuotoisista harjoituksista voidaan sopia maanomistajien kanssa, mutta isompien osalta laki antaa mahdollisuuden ns. yleistiedoksiannon käyttämiseen. Puolustusvoimien nettisivuilla onkin ilmoituksia, joissa ilmoitetaan todella suurten maa-alueiden käyttämiseen harjoituksissa.

PUOLUSTUSVOIMAT
ON HYVÄN JA
REILUN KORVAAJAN
MAINEESSA.

Kokemukset kentältä ovat kuitenkin hyvät eli puolustusvoimat on hyvän ja reilun korvaajan maineessa. Jos harjoitusliikenteestä aiheutuu vahinkoja, on puolustusvoimat korjannut jälkensä hyvin. Ainakin isompien harjoitusten yhteydessä on puolustusvoimien nettisivuilla julkaistu suorat yhteystiedot maanomistajien yhteydenottoja varten.

Näyttökysymyksissä pätee vanha ohje eli vahingoista kannattaa tuoreeltaan ottaa valokuvia ja tehdä muuta dokumentaatiota. Pelkästä kuorma-auton jäljestä on tietysti vaikea sanoa, onko sen aiheuttanut puolustusvoimien vaiko metsäyhtiön ajossa ollut rekka, mutta panssarivaunujen vahingot on helpommin osoitettavissa puolustusvoimien vastuulla oleviksi.

Kassamme on kesän ennakoimattomien rumputöiden vuoksi kuivamassa ja tulevan talven aurauslaskujen maksamisessa voi olla ongelmia. Voimme tietysti kutsua ylimääräisen kokouksen koolle ja tehdä päätöksen lisärahan keräämisestä, mutta kovasti työläältä tämä tuntuu. Taloutemme on pitemmällä ajanjaksolla tasapainottumassa ja muutaman suuremman osakkaan kanssa on keskusteltu järjestelystä, jossa he maksaisivat ensi vuoden tiemaksuja ennakoon. Voidaanko näin toimia, vaikka se ei tasavertaista olisikaan?

Ei kai tasavertaisuuden vaatimus sitä estä, että joku haluaa vapaaehtoisesti antaa rahojaan tiekunnan käyttöön?

Kestävä järjestely on sellainen, että halukkaat maksavat förskottia ja maksut sitten aikanaan ensi vuonna luetaan ennakoiksi eli heiltä las-

kutetaan vastaavan summan vähemmän. Kirjanpidon pitää tietysti olla kunnossa, jotta maksetut ennakot tiedetään ja tieto säilyy ensi vuodelle.

Hankalammaksi tilanne menee, jos nämä osakkaat haluaisivat korkoa maksamilleen rahoille. Silloin kyseessä olisi rahalaina ja yksityistielain 58 § tiekunnan yleinen kokous päättää rahalainan ottamisesta tiekunnalle. Osakkaalta saatu rahalaina ei sinällään ole harvinaista, vaan joissakin tiekunnissa varoissaan olevat osakkaat ovat lainanneet perusparannuksen yhteydessä tiekunnalle rahaa.

Tiekuntamme saa ison rahapotin korvauksena Väyläviraston sulkeman tasoristeyksen aiheuttamista yksityisteiden järjestelyistä. Summa vastaa liki kymmenen vuoden tienhoidon kulujamme. Hoitokunnassamme on tullut idea rahojen sijoittamisesta kultaan. Osa meistä osakkaista pitää ajatusta vähintään riskisijoituksena. Voiko hoitokunta tehdä tällaisen sijoituksen?

Enpä ole tällaiseen kysymykseen ennen törmännyt tiekuntaan liittyen. Tähänkään asiaan yksityistielaki ei anna suoraa vastausta eikä laissa ylipäätään käsitellä tiekunnan varojen sijoittamista.

Itse näen asiassa monia riskejä. Ensinnäkin voidaan kysyä onko mahdollisesti suurinkin riskiä sisältävä sijoitustoiminta ylipäätään tiekunnan tehtäviä? Toiseksi voidaan kysyä, kuka sitä kultaa säilyttäisi ja miten varmistettaisiin sen pysyminen kaikissa tapauksissa tiekunnan hallinnassa? Pankkitileillä rahat ovat ainakin turvassa ja jonkinlaista tuottoa sieltäkin voi odottaa saavansa.

Uskon tiekunnan voivan sen kaltaista sijoitustoimintaakin harjoittaa, jos sitten vastineeksi vuosikausiin ei laskuteta lainkaan tiemaksuja. Suh-taudun varauksella siihenkin, että tiemaksut laskutettaisiin normaaliin tapaan ja sijoituksilla varauduttaisiin joihinkin kaukaisessa tulevaisuudessa mahdollisesti tuleviin perusparannuksiin.

Tiekunnan tarkoituksena ei ole kerätä suurempaa varallisuutta. On tietysti selvää, että lyhytaikaisesti voidaan kerätä jonkinlaista rahallista pottia jo suunnitteilla olevaa perusparannusta varten, mutta silloinkaan ei voitane puhua vuosien aika-jänteestä. Tätä ei pidä sotkea normaaliin taloudenpitoon liittyvästä jonkinlaisesta puskurista tavanomaisten toi-mintamenojen kattamiseksi. Sellaisen kerryttäminen on viisasta taloudenpitoa.

Jos tiekuntanne nyt kuitenkin päättää kullaan osta-misesta, en osaa suoraan sanoa sen olevan laitontakaan. Päättös on kuitenkin syytä tehdä tiekunnan kokouksessa.

Toivotan onnea matkaan! •

**KIRJANPIDON PITÄÄ
VARMISTAA, ETTÄ
MAKSETUT ENNAKOT
TIEDETÄÄN.**

ESITTELEMME PITKÄN URAN TIESTÖMME HYVÄKSI TEHNEITÄ TEIDEN TEKIJÖITÄ.

TEKSTI: Harde Kovasiipi

Liikenne pitää lakimiehen vuosienkin jälkeen liikkeellä

Varatuomari ja oikeustieteen lisensiaatti Risto Tuori on pitkän linjan lakimies. Uransa varrella hän on toiminut ahkerasti liikenneoikeuden parissa sekä tie- ja liikennealan järjestöjen luottamustehtävissä.

RISTOTUORIN lakimiesura käynnistyi vuonna 1979. Hän harjoitti aktiivista asianajotoimintaa aina vuoteen 2023 saakka ja siirtyi sitten nykyiseen rooliinsa Asianajotoimisto ACTAS Oy:n neuvottelevaksi lakimieheksi. Parhaillaan Tuorilla on työn alla liikenteen lainsäädäntöä käsittelevä väitöskirja.

Mouhijärveltä kotoisin oleva Tuori kiinnostui lakiasioista jo nuorena, mutta alun perin ajatuksena oli ryhtyä nimismieheksi lainvalvonnan pariin.

– Kuulin lakimiehen ammatista alun perin lukioaikana paikalliselta nimismieheeltä. Päästyäni sittemmin opiskelemaan oikeustiedettä ajattelin itsekin ensin tähdätä nimismiehen ammattiin, hän kertoo.

Oikeustieteen kandidaatiksi vuonna 1976 valmistunut Tuori ehti tehdä pari nimismiessijaisuuttakin, mutta päätyi sitten kuitenkin perustamaan vuonna 1979 Vammalaan oman lakitoimiston. Vuosien myötä oman Lakiasiantointimisto Risto Tuorin toiminta laajeni ja kehittyi parin muun asianajajan kanssa hoidettavaksi osakeyhtiöksi.

Asianajajan työt veivät Tuorin monipuolisesti eri alojen oikeustapausten pariin. Hän kertoo kiinnostuneensa jo nuorena esimerkiksi maa-oikeudesta kuunneltuaan radiosta varatuomari **KARI KYTTÄLÄN** esityksiä Maamiehen tietolaari -ohjelmassa. Myöhemmin hän päätti vah-



vistaa lakiasiantuntemustaan ja aloitti jatko-opiskelut Turun yliopistossa, josta valmistui oikeustieteen lisensiaatiksi vuonna 2002.

LIIKENNE ON NÄKYNUT KIINNOSTUKSEN KOHTEENA MONIN TAVOIN

Yksi merkittävä alueensa Tuorin työuralla ovat olleet tie- ja liikenneoikeuteen liittyvät tapaukset ja kysymykset.

– Kiinnostuin liikenneoikeudesta 1980-luvun alussa liittyttyäni Autoliittoon ja alettuaani vuonna 1986 kirjoittaa Moottori-lehteen juttuja liikennettä koskevista lakiasioista.

Tuori toimi Autoliitossa muun muassa lainopillisena asiamiehenä, lainopillisen toimikunnan puheenjohtajana sekä myös liiton hallituksen puheenjohtajana vuosina 2000–2008.

– Autoliitossa pääsin perehtymään monin eri tavoin liikenneoikeuteen. Tutustuin eri maissakin paikallisiin autojärjestöihin sekä liikennelainsää-

RISTO TUORI

- Asianajotoimisto ACTAS Oy:n neuvotteleva lakimies.
- Syntynyt Mouhijärvellä vuonna 1953.
- Oikeustieteen lisensiaatti, Turun yliopisto.
- Ollut useissa luottamustehtävissä liikennealan järjestöissä.

däntöön ja -kulttuuriin. Pisin matka suuntautui vuonna 2003 Australiaan, jossa pääsin tutustumaan automaattiseen kameravalvontaan. Olen tehnyt myös tieliikenteen ylinopeusrikoksia koskevaa tutkimusta, joka ei kuitenkaan vielä ole valmistunut.

Tuori on ollut lukuisissa muissa liikennealan luottamustehtävissä, kuten Liikenneturvan hallituksessa sekä Kuluttajariitalautakunnan autokauppajaoston ja AKK-Motorsport ry:n vetoomustuomioistuimen jäsenenä. Vuodesta 2009 lähtien hän on toiminut myös perustamansa Liikenneoikeusyhdistys ry:n puheenjohtajana.

– Suomen Tieyhdistyksen kanssa syntyi hyvää yhteistyötä entisen toimitusjohtajan **JAAKKO RAHJAN** ja asiantuntija **ESKO HÄMÄLÄISEN** vetämillä Yksitystiepäivillä. Yhteistyö jatkuu edelleenkin muun muassa tieisännöitsijöiden koulutusasioissa.

LAINSÄÄDÄNTÖ ON TARKENTUNUT, MUTTA KEHITTÄMISTÄ RIITTÄÄ

Vuosien varrella on Tuorille tullut lakiuralla vastaan lukuisia mielenkiintoisia tapauksia, mutta ymmärrettävästi niistä kaikista ei voi julkisesti edes kertoa.

– Parhaita onnistumisia ovat olleet jutut, joissa riitelevät osapuolet on saatu lopulta sopimaan asioistaan. Yksi julkisuuteen tullut onnistuminen

koski autoverotukseen liittynyttä arvonnäisäveroa. Korkein oikeus totesi sen lopulta EU-oikeuden vastaiseksi ja velvoitti valtion maksamaan korvauksia lainvastaisesti perityistä veroista.

Tuorin mukaan liikenteen lainsäädäntö on nykyisin kehittyneempi yleisesti ottaen aiempaa yksityiskohtaisemmaksi, mutta siitä löytyy edelleen myös puutteita ja ongelmia.

– Esimerkiksi Autoliitto esitti jo vuonna 2000 autoverosta luopumista ja verotuksen painopisteen siirtämistä auton käyttöön. Tätä ei kuitenkaan ole poliittisesti ja valtiontalouden näkökulmasta pidetty edelleenkaan mahdollisena.

Parhaillaan Tuori on työstään opintovapaalla ja valmistelee väitöskirjaa, joka sekin liittyy liikennelainsäädäntöön ja sen puutteisiin. Työn kohteena on erityisesti ylinopeusrikkomuksia koskeva lainsäädäntö, josta löytyy ongelmallisia, lakimuutoksia vaativia kysymyksiä.

Liikenne siis kiinnostaa ja pitää lakimiehen toimeliana edelleen. Mutta mitä kuuluu Sastamalassa asuvan Tuorin vapaa-aikaan? Vuosikymmenten kuluessa työn ohien on sisällyntä toimintaa erilaisten järjestöjen, kirkon ja seurakunnan piirissä, mutta sittemmin luottamustehtävät ovat jääneet jo vähemmälle, joten aikaa jää varmasti muuhunkin.

– Nykyisin vapaa-aikaa täyttävät perheen lisäksi muun muassa omakotitalo ja kesämökki. Niiden parissa riittää aina monenlaista puuhaa. •

PARHAITA
ONNISTUMISIA OVAT
OLLEET JUTUT,
JOISSA OSAPUOLET
ON SAATU
SOPIMAAN.



CC ROAD – TEHOKAS LIUKKAUDENTORJUNTA SUOMEN TALVIIN

Nopea ja pitkäkestoinen vaikutus
myös alhaisissa lämpötiloissa.





TEKSTI: Akseli Kotila

Tieyhdistyksen uudet verkkosivut julkaistiin

Tieyhdistys.fi-sivusto uudistui syyskuun vaihteessa. Uudistuksen myötä verkkosivujen rakennetta, käytettävyyttä ja saavutettavuutta parannettiin. Lisäksi sivuston ilmettä päivitettiin modernimmaksi.

Aiemmin julkaistuja Tie & Liikenne -lehden artikkeleita on tuotu helposti luettavaan

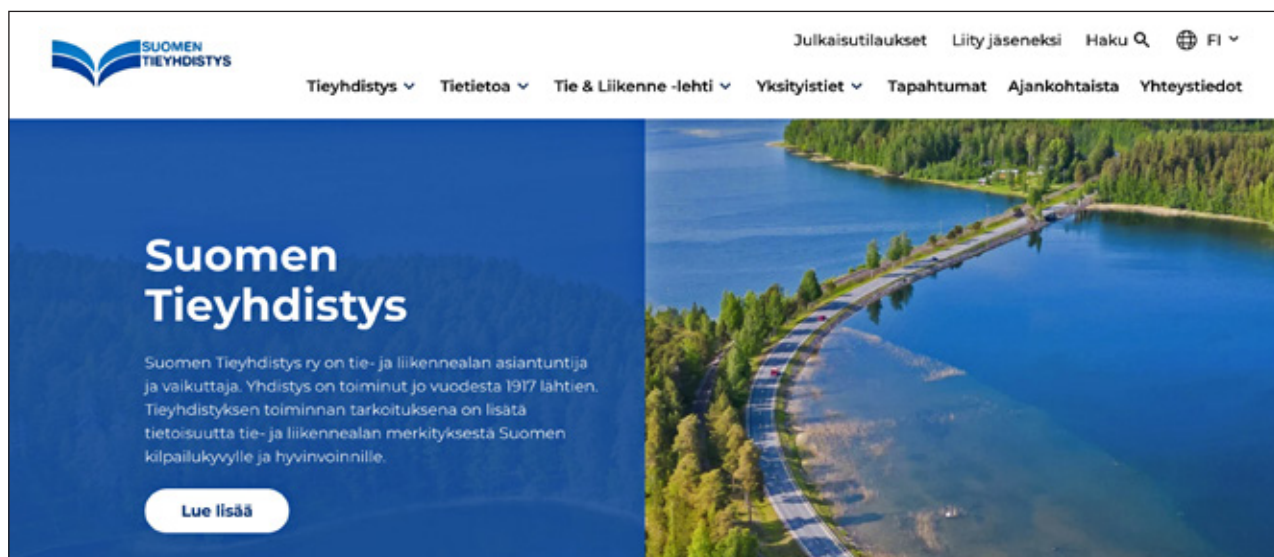
muotoon Tie & Liikenne -otsikon alle. Artikkeleita voi suodattaa lehden numeron ja vuoden perusteella.

Yksityistieaiheet löytyvät Yksityistiet-otsikon alta. Saman otsikon alta löytyy muun muassa Tieisännöitsijöiden yhteystiedot. TIKO-tieisännöitsijä, joka on Tieyhdistyksen jäsen, voi ilmoittaa tietonsa hakupalveluun täyttämällä verkkolomakkeen Tieisännöitsijä-

jät-sivulla. Lisäksi Usein kysytty kysymykset -osiosta pääsee katsomaan vastaukset moniin yksityistieaiheisiin kysymyksiin.

Suosittu opaskirjat voi tilata tuttuun tapaan verkkosivujen kautta Julkaisutilaukset-otsikon alta.

Otamme mielellämme vastaan palautetta jatkokehitystä varten. Palautteen voi lähettää osoitteeseen akseli.kotila@tieyhdistys.fi.



Maanteiden kunnossapito vaatii valintoja, liikennöitävyys varmistetaan kaikilla teillä



RISTO LEPPÄNEN

Johtaja

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus / Liikenne ja infrastruktuuri-
-vastuualue

Maanteiden hoito ja niiden kunto kiinnostaa jokaista suomalaista, asui hän sitten taajamassa tai haja-asutusalueella. Maantieverkon korjausvelka on kasvanut 2,5 miljardiin, vaikka parina viime vuonna tilanteeseen on saatukin lisärahoituksella hieman helpotusta.

Arjen liikkuminen ja kuljetukset on varmistettava joka puolella Suomea. Liikenne keskittyy pääteille, joiden kuntoon ja hoitoon tienkäyttäjät ovat kohtuullisen tyytyväisiä. Sen sijaan vähäliikenteisen (soratiet ja hiljaiset, päällystetyt tiet) verkon kuntoon ja hoitoon ollaan tyytymättömiä. Sorateiden osuus on 27 000 km eli 35 % maantieverkosta, mutta liikenteen osuus niillä on vain 2 % koko liikennesuoritteesta.

Mitä pohjoisemmassa ja idemmässä olemme, niin sitä enemmän vähäliikenteisen maantieverkon merkitys korostuu. Vaihtoehtoisia kulkumuotoja ei ole ja etäisyydet korkealuokkaisemmille väylille ovat pitkiä.

Nykyisessä rahoitustilanteessa joutuu ELY-keskus tienpitäjänä kuitenkin priorisoimaan maanteiden hoidon ja kunnostamisen resurssit tarkkaan. Vähäliikenteisemmillä teillä joudumme siksi sallimaan enemmän huonokuntoisuutta. Turvallinen liikkuminen varmistetaan kuitenkin kaikilla teillä.

Teiden hoito on kilpailutettu ja urakoitsijat toteuttavat urakoita Väyläviraston asettamien valtakunnallisten, teiden hoitoluokkien mukaan asetettujen laatuvaatimusten mukaisesti. Valvomme urakoitsijoiden toimintaa ja puutemme asiaan, jos urakoitsijan toiminta ei täytä vaatimuksia. On kuitenkin tilanteita, joissa tienkäyttäjät ovat tyytymättömiä tienhoidon laatuvaatimuksiin.

Toivomme, ettei tienkäyttäjien tyytymättömyys kuitenkaan johdaisi omatoimiseen teiden hoitoon. On tienpitäjän ja kilpailutettujen urakoitsijoiden tehtävä hoitaa maanteitä sovitun laadun, materiaali- ja kalustovaatimusten sekä määriteltujen työturvallisuuskriteerien mukaisesti. Tämän eteen teemme töitä joka päivä. •

Kolumni julkaistu aiemmin myös ELY-keskuksen tiedotteena.

ELY-KESKUS JOUTUU
PRIORISOIMAAN
MAANTEIDEN HOIDON
RESURSSIT TARKKAAN.



KUVA: Suomen Rengaskierrätys Oy

Anssi Takala.

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS

ANSSI TAKALA aloitti Suomen Rengaskierrätys Oy:n toimitusjohtajana syyskuun alussa pitkäaikaisen toimitusjohtajan **RISTO TUOMISEN** siirtyessä pikkuhiljaa eläkkelle. Takala on toiminut yrityksen operatiivisena johtajana keväästä 2024.

Aikaisemmin Takala on toiminut Stena Recycling Oy:n, Encore Ympäristöpalvelut Oy:n ja Kuusakoski Oy:n liikkeenjohtotehtävissä.



KUVA: Liisa Takala

Sanna Malinen.

TEKNOLOGIATEOLLISUUS RY

Tekniikan tohtori **SANNA MALINEN** on valittu Teknologiateollisuuden teknologiajohtajaksi. Hän aloittaa Uudet teknologiat ja osaaminen -yksikön vastaavana johtajana ja Teknologiateollisuuden johtoryhmän jäsenenä 1. marraskuuta.

Malisella on pitkä kokemus erityisesti datan ja tekoälyn liiketoiminnallisesta hyödyntämisestä eri toimialoilta. Teknologiateollisuuteen hän siirtyy konsultointiyritys Alwisen toimitusjohtajan tehtävästä.



KUVA: Ayvens

Kristine Gulbe.

AYVENS SUOMI

KRISTINE GULBE on nimitetty Ayvens Suomen toimitusjohtajaksi 1. syyskuuta 2025 alkaen. Hän siirtyy tehtävään Ayvens Perun toimitusjohtajan paikalta.

Kristinellä on yli 20 vuoden kokemus auto- ja leasing-alalta Euroopassa sekä Latinalaisessa Amerikassa. Hän tuo mukanaan vahvaa osaamista liiketoiminnan kehittämisessä, asiakastytyväisyyden parantamisessa, tiimien johtamisessa sekä operatiivisen toiminnan huippuosaamista.



KUVA: Suomen Pankki

Olli Rehn.

SUOMEN PANKKI

Suomen Pankin pääjohtaja **OLLI REHN** on nimitetty Euroopan keskuspankin tarkastuskomitean (Audit Committee) puheenjohtajaksi. Hän seuraa tehtävässä Hollannin keskuspankin entistä pääjohtajaa **KLAAS KNOTIA**, jonka kausi päättyi 1.7.2025.

Tarkastuskomitean muut neljä jäsentä ovat **LUIS DE GUINDOS**, **PERVENCHE BERÉS**, **ARDO HANSSON** ja **GASTON REINESCH**. Ennen nimitystään puheenjohtajaksi Rehn on toiminut tarkastuskomitean jäsenenä vuoden 2025 alusta lähtien.



KUVA: LVM

Jesse Horsma.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Kauppateiden kandidaatti **JESSE HORSMA** aloitti 1.8. liikenne- ja viestintäministeri **LULU RANTEEN** erityisavustajana. Horsman vastuualueina erityisavustajana ovat erityisesti digi-, data- ja kyberasiat sekä viestintäverkot. Horsma toimii myös media-yhteyshenkilönä.

Jesse Horsma siirtyy ministeriöön europarlamentaarikko Sebastian Tynkkysen kabinetista.



KUVA: Koneyrittäjät

Matti Mäkelä.

KONEYRITTÄJÄT

Edunvalvontapäällikkö, MMM, TkK **MATTI MÄKELÄ** on nimitetty Koneyrittäjät ry:n varatoimitusjohtajaksi 1.10.2025 alkaen. Mäkelän toimenkuva sisältää vuoden 2026 alusta lukien myös liiton energiavaliokunnan toiminnan. Mäkelä on toiminut Koneyrittäjissä edunvalvontapäällikkönä 2.1.2024 lähtien.

Lisäksi kehittämisspäällikkö, MTI **JUHA SAARIVUORI** on nimitetty Koneyrittäjät ry:n metsäalan toimialapäälliköksi 1.10.2025 alkaen. Saarivuori on toiminut Koneyrittäjissä kehittämisspäällikkönä 8.8.2022 lähtien.

roadmasters

MITTAUKSIA JA TUTKIMUKSIA KAIKILLE TEILLE

- **Kantavuusmittaukset pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla**
- **Tiiveyden ja kosteuden mittaus Troxler-laitteella**
- **Rakennekerrostutkimukset ja näytteenotto**
- **Törmäysvaimennin ja liikenteenohjaukset**
- **Erikoiskuljetusreittien selvitykset ja tutkimukset**
- **Kantavuusmittaukset ennen huoltonostoja, myös rakenteiden sulatukset.**



West Coast Road Masters Oy | Hiekkakatu 45, 28130 Pori
Toimialue on koko Suomi

Juha-Matti Vainio p. 0400 121 907, Sebastian Bussman p. 0400 350 929,
Laura Puronaho p. 0500 611 412, Taito Tähtinen p. 044 986 0635,
Eeva Puronaho p. 0440 611 412

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi