

# TIE & LIIKENNE

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti 2/2026

TIESTÖ ON KOTIMAAN  
MATKAILULLE ELINEHTO

YKSITYISTIELAKI  
UUDISTUKSESSA

UUTTA TIETOA  
MOTORISTIEN  
VAMMAUTUMISISTA

LIIKENNE 12  
-SUUNNITELMA ON  
PÄIVITETTY

TURVALLISEMPI  
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ  
STRATEGIAN PÄIVITYKSELLÄ

## Kevennä kaasujalkaa kiertoteilla

*Kesä tuo mukanaan tietyömaita ja kiertotietä,  
joilla valppaus ja vauhti on sovitettava  
tilanteen mukaan.*

LUE LISÄÄ  
s. 12

ISSN 0355-7855  
96. 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 81 €  
Vuosikerta 108 €  
Hinnat sisältävät 10 % ALV.  
5 numeroa vuodessa

## ILMOITUSMYynti

Marianne Kaartoaho  
040 708 6640  
marianne.kaartoaho@elisanet.fi

## ULKOASUN SUUNNITTELU

Jenga Markkinointiviestintä

## TAITTO

PunaMusta Oy,  
Sisältö- ja suunnittelupalvelut

## PAINO

PunaMusta Oy

Kannen kuva: Shutterstock

# TIE & LIIKENNE

## SISÄLLYS 2/2026

- 3** Pääkirjoitus
- 4** Ajankohtaista

## MATKAILU

- 8** Kotimaan matkailu tapahtuu teitä pitkin
- 10** Liikkuminen on osa Hämeenlinnan kaupunkikokemusta
- 12** Tietyömaa tulossa, kevennä kaasujalkaa
- 14** Uutta tietoa moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavista vammautumisista

## LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- 16** Liikenne 12 -suunnitelmasta askelmerkit seuraavalle 12 vuodelle
- 18** Yhdessä kohti turvallisempaa liikennejärjestelmää
- 20** Keskustan kehittämisen ja valtakunnallisten pääväylien yhteensovittaminen lisää liikenteen sujuvuutta

## TUTKIMUS JA KEHITYS

- 22** Asfaltin päästökertoimet muuttuvat bitumin päivitetyn päästökertoimen vaikutuksesta
- 26** Tornionjoen silta uudistetaan vaiheittain
- 28** Teidemme tekijät
- 30** HAMK kävi verkostoitumassa Etelä-Koreassa

## TIELLÄ TAPAHTUU

- 32** Alan ammattilaiset kohtasivat Talvitiepäivillä Jyväskylässä
- 35** Talvitiepäivien paneeli: Houkutteleva, koukuttava pyöräily – kunnossapidon keinoin
- 36** Tieyhdistyksen uutisia
- 38** Tie on työni
- 39** Mutkat suoraksi
- 40** Yksityistietolaari
- 42** Nuorten matkassa
- 44** Historiavaihde silmään
- 46** Tien merkitys
- 47** Nimitykset ja kauppapaikka



Painotuotteet  
4041-0209



## SEURAAVA NUMERO

Nro	Ilm. aineisto	Ilmestyy
3	21.7.2026	17.8.2026

## ILMOITUSHINNAT

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



## Vuosi vaaleihin

**K**orkean virkamiehen reissu mökilleen Kolille ja ilmeisesti maantietä 506 koskeneet kommentit nousivat koko kansan puheenaiheeksi, kun virkamies ihmetteli mediassa ääneen, että onko meillä varaa pitää tuollaisia maanteitä kunnossa.

Kysymys on tietysti aiheellinen, mutta virkamiehen pohdinnat siitä, että olisihan matka Kuopioon sujunut valtateitäkin hyvin, oli selvästi liikaa suomalaisille. Eikä mennyt pitkään, kun tunnettu professori nosti esiin kilometrimaksut, jotka hänen visiossaan raskuttaisivat kovempaa taksaa kaupunkilaisten autojen matkamittareissa. Tyrmäys oli tähänkin likipitään yksimielinen, ja poliitikot kiirehtivät sanomaan, että ainakaan he eivät tällaista kannata.

Olemmepa henkilökohtaisesti mitä mieltä tahansa, oli molempien puheissa peräinkin. Liikenteen sähköistyminen syö kovaa tahtia liikenteestä kertyviä verotuloja, ja paine verotuksen uudistamiseen kasvaa nopeasti. Lievimmillään se on olemassa olevan ajoneuvoverotuksen veroruuvien säätämistä, mutta radikaaleimmillaan edessä voi olla jotain aivan uutta.

Perustellusti voidaan myös kysyä: onko Suomen kaltaisessa maassa liikenteen verotus maailman huippua tai onko verottajan tulolähteen hiipumisessa jotain hyvääkin. Toisaalta hyvin moni meistä on huolissaan tieverkon rahoituksen tulevaisuudesta, ja harva meistä on valmis hylkäämään seututien 506 kaltaiset alueellisesti tärkeät tieyhteydet – varsinkin, jos ne palvelevat omaa mökkimatkaa.

Seuraavat eduskuntavaalit ovat vuoden kuluttua, ja vaalikuume on nousussa niin puolueilla kuin kansanedustajilla sekä sellaiseksi pyrkivillä. Olisiko liikenteestä ja tieverkosta vaalikeskustelujen aiheeksi?

Toivotaan näin ja laitetaan syötteitä eteenpäin. Elämä ei ole pelkkää sotaa, sotea ja valtionvelkaa, vaikka tärkeitä aiheita nekin myös ovat. Myös liikenne ja tieverkko ansaitsevat osansa, jotta äänestäjät tietäisivät, mihin sen ainokaisen äänensä antavat.

**LIIKENTEEN  
SÄHKÖISTYMINEN  
SYÖ KOVAA TAHTIA  
LIIKENTEESTÄ  
KERTYVIÄ VEROTULOJA,  
JA PAINE VEROTUKSEN  
UUDISTAMISEEN  
KASVAA NOPEASTI.**

SIMO TAKALAMMI

## Tieliikenteen turvallisuustyössä vielä kehitettävää

Valtiontalouden tarkastusviraston (VTV) keväällä julkaiseman tarkastuksen mukaan tieliikenteen turvallisuustyön kokonaisuuden hallintaa on parannettu.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia on parantanut eri hallinnonalojen tuloksellisuuden edellytyksiä liikenneturvallisuustyössä,



KUVA: Getty Images

mutta strategian tavoitteita ja ohjausta tulisi tarkastusviraston mukaan kuitenkin parantaa edelleen.

Strategiset tavoitteet ja niiden toteutumista kuvaavat mittarit pitäisi laatia tilannekuva-analyysiin perustuen. Olisi myös varmistuttava, että tavoitteilla vaikutetaan juuri keskeisiin tieliikenteen turvallisuusriskeihin ja -ongelmiin.

Yhteisestä strategiasta huolimatta kukin viranomainen ja toimija edistää liikenneturvallisuutta varsin itsenäisesti. Hallinnonalojen ja viranomaisten tulosohjauksessa tai muissa strategisisissa ohjausasiakirjoissa liikenneturvallisuustavoitteet näkyvät vaihtelevasti.

VTV tarkasteli erikseen neljää eri tieturvallisuuteen liittyvää toimenpidekokonaisuutta: tienpitoa, automaattista liikennevalvontaa, ajo-oikeuksien hallintaa sekä liikennevalistusta. Kaikissa toimenpiteissä esiintyi hidasteita liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.

Tienpidossa hidasteena oli muun muassa se, että rahoituksen pääpaino oli selvästi infrastruktuurin kunnon ylläpitämisessä. Automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen on puolestaan ollut hidasta poliisin, ELY-keskusten ja Fintraffic Oy:n välisen monimutkaisen työnjaon takia.

Ajokortin myöntämisen ja ajo-oikeuden valvonnan kautta liikenneturvallisuutta ei ole edistetty järjestelmällisesti. Haasteena ovat olleet tempoileva lainsäädäntö ja kilpailevat intressit liikkumisen vapauden ja turvallisuuden välillä.

Liikennevalistuksen osalta tiiviimpi koordinointi mm. Liikenneturvan, perusopetuksen järjestäjien sekä poliisin kesken voisi parantaa valistuksen kattavuutta sekä vaikuttavuutta.

Lähde: Valtiontalouden tarkastusvirasto

## OULUN YLIOPISTO RAKENTAA AUTONOMISTEN TYÖKONEIDEN TUTKIMUSYMPÄRISTÖÄ

Autonomiset laitteet, kuten työkoneet, ajoneuvot, robotit ja dronet, ovat yhä keskeisemmässä roolissa rakennus-, kaivos- ja logistiikka-aloilla sekä



KUVA: Oulun yliopisto

kriittisessä infrastruktuurissa. Näiden järjestelmien toiminta perustuu luotettavaan paikannukseen ja tiedonsiirtoon, jotka voivat kuitenkin häiriintyä esimerkiksi ympäristötekijöiden, teknisten vikojen tai tahallisen häirinnän seurauksena.

Oulun yliopiston koordinoimassa RESILIENSSI-hankkeessa rakennetaan OuluZone-testialueelle uudenlainen mobiili testaus- ja kehitysympäristö, jossa voidaan tutkia ja kehittää autonomisten järjestelmien paikannusta, navigointia ja tiedonsiirtoa todellisissa kenttäolosuhteissa.

Hanke toteutetaan tiiviissä yhteistyössä Teknologian tutkimuskeskus VTT:n sekä yritys- ja tutkimuskumppaneiden kanssa. Hanke tukee Pohjois-Pohjanmaan huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta sekä vahvistaa Oulun seudun asemaa autonomisten järjestelmien ja automaation tutkimuksen keskittymänä.

Hankkeen kokonaisbudjetti on noin 1,2 miljoonaa euroa. Hanke on Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) osarahoittama ja osa Uudistuva ja osaava Suomi 2021–2027 -ohjelmaa. Hanke kestää vuoden 2027 loppuun.

Lähde: Oulun yliopisto



KUVA: Mika Pakarinen, Keksi / LVM

## Tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutukset pääosin myönteisiä

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi huhtikuussa tieliikennelain jälkiarviointiraportin. Tieliikennelain kokonaisuudistus on yksi merkittävimpiä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valmistelemlia lakimuutoksia viime vuosilta. Uusi laki tuli voimaan kesäkuussa 2020.

Nyt laaditussa jälkiarviointiraportissa selvitettiin, miten uuden tieliikennelain tavoitteet ja arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet. Tieliikennelain vaikutuksia arvioitiin erityisesti liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden osalta. Jälkiarvioinnin laati Ramboll Finland Oy.

Jälkiarvioinnin perusteella todettiin, että tieliikennelain uudistuksella on ollut pääosin myönteinen vaikutus. Uudistuksen arvioidaan yksinkertaistaneen ja selkeyttäneen liikenteen sääntelyä huomattavasti. Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat kehittyneet positiiviseen suuntaan tieliikennelain voimaantumisen jälkeen.

Tilastollisten muutosten osalta on kuitenkin mahdotonta arvioida, kuinka suuri osa kehityksestä johtuu tieliikennelain muutoksista, sillä kehitykseen ovat vaikuttaneet myös useat muut samanaikaiset ilmiöt ja kehityskulut.

Ministeriö käynnisti samalla hankkeen, jossa arvioidaan tieliikennelain muutostarpeita yhdessä sidosryhmien kanssa. Arviomuistio muutostarpeista tehdään vuoden 2026 aikana, ja siinä hyödynnetään jälkiarvioinnissa tehtyjä havaintoja.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Rauno Kuusela

## UUSI TEKNOLOGIA TUO TURVAA LIIKENTEeseen JA TEIDEN HOITOOIN

Automatisoidut ajoneuvot tarvitsevat tarkkaa ja ajantasaista tietoa liikenneympäristöstä, kuten tiesäästä, sekä luotettavaa yhteyttä taustajärjestelmiin esimerkiksi etävalvonnan ja etäajon tueksi. Teiden kunnossapito vaikeutuu ilmastonmuutoksen aiheuttamien vaikeiden sääolosuhteiden yleistymisen myötä. Nykyisessä tiesäämallissa tutkahavainnot tuovat lisätietoa lyhyen aikavälin sadantatiedosta, mutta toimivat huonosti kaukana säätutkasta eivätkä palvele tien kunnossapidon tarpeita.

Laaja suomalainen konsortio tekee yhteistyötä SafeRoute-6G-hankkeessa. Konsortioon kuuluvat VTT, Ilmatieteen laitos, Destia, Mattersoft, Aventi, Fleetlogis, Rel-Palvelu ja Snower. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta.

SafeRoute-6G on kansainvälinen projekti, joka kuuluu Celtic-NEXT-ohjelmaan, ja jonka suomalaisen osuuden rahoittaa Business Finland. Kansainväliseen konsortioon kuuluu organisaatioita Luxemburgista, Iso-Britanniasta, Turkista, Koreasta, Kanadasta, Itävallasta ja Espanjasta. Hanke kestää huhtikuuhun 2028 asti.

Suomalainen konsortio keskittyy SafeRoute-6G-hankkeessa kahteen pääteemaan: tie- ja sääolosuhteiden havainnoinnin ja ennustamisen parantamiseen sekä ajoneuvojen ja taustajärjestelmien välisen viestinnän luotettavuuden kehittämiseen.

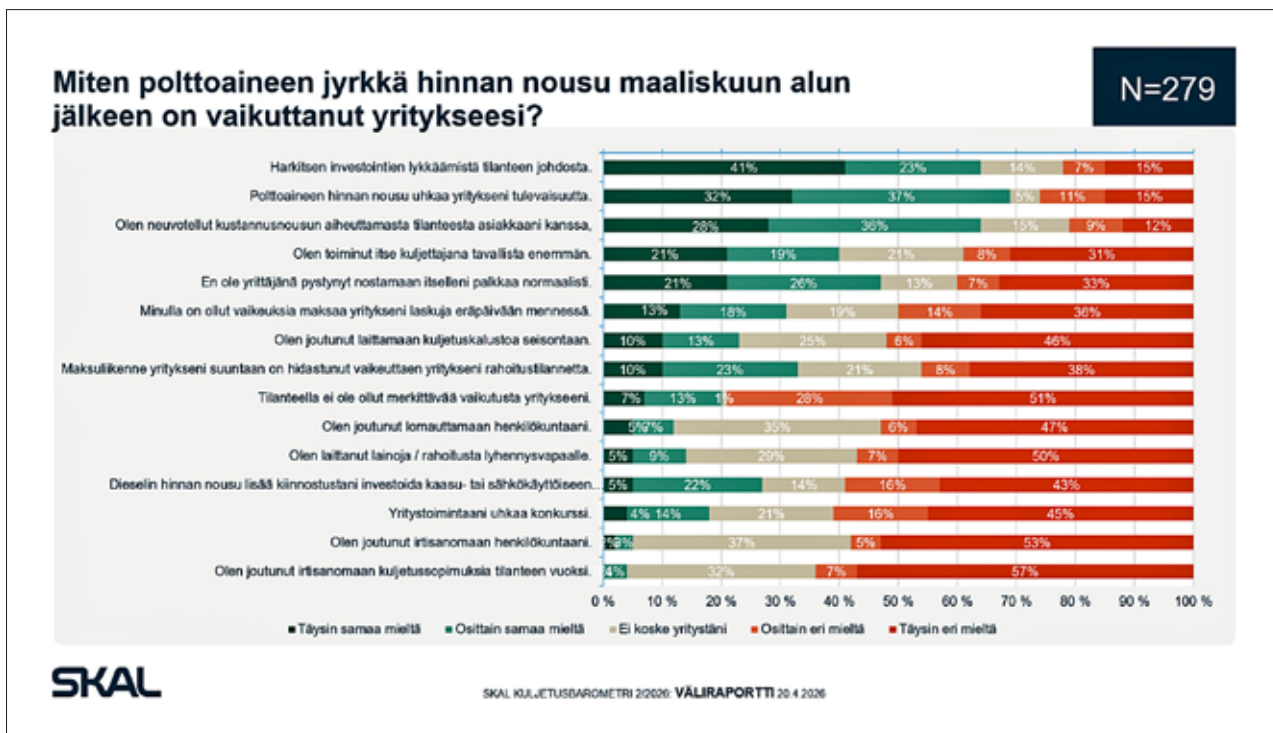
Tie- ja säätietoa kehitetään yhdistämällä säätutkien, tienvarsijärjestelmien, ajoneuvojen sensorien ja kunnossapitotoimien dataa. Tämä mahdollistaa tarkemmat paikalliset keli- ja tienpintaennusteet, tukee tehokasta tienhoitoa ja parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti ilmastonmuutoksen myötä yleistyvissä ääriolosuhteissa, kuten jäätävässä sateessa.

Lisäksi hankkeessa tutkitaan, miten tienvarsianturit voivat havaita poikkeamia ja miten automatisoidut ajoneuvot voivat hyödyntää tätä tietoa ajotehtävän suorittamisessa.

Ajoneuvojen ja taustajärjestelmien välistä viestintää parannetaan muun muassa hybridiyhteyksillä, verkon viipaloinnilla, reunalaskennalla ja radioredundanssilla, mukaan lukien satelliittiviestintä. Hankkeen pitkän aikavälin tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia ja parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta kohti 5G-Advanced- ja 6G-aikakauden älykäästä, verkottunutta liikennejärjestelmää.

Lähde: Destia

# Kuljetusyrittäjät: polttoaineteiden korkea hinta uhkaa yritysten tulevaisuutta



Energian hinnan nousu on heikentänyt nopeasti kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä Suomessa. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kuljetusbarometrin ennakkotiedot osoittavat, että polttoaineen hinnan nousun aiheuttama kustannusnousu vaikuttaa suoraan yritysten kannattavuuteen ja lykkää investointeja.

Barometrin ennakkotietojen mukaan noin 70 prosenttia kuljetusyrittäjistä kokee polttoaineen hinnan nousun uhkaavan yrityksensä tulevaisuutta. Investointien lykkäämistä harkitsee peräti 64 prosenttia vastaajista ja kolmannes yrityksistä kohtaa maksuvaikeuksia tai maksuliikenteen hidastumista.

Noin kaksi kolmesta yrityksestä on neuvotellut asiakkaidensa kanssa

kustannusnousun aiheuttamasta tilanteesta. Kyselyn ennakkotulosten mukaan noin viidennes yrityksistä on laittanut kuljetuskalustoa seisontaan tilanteen vuoksi.

Kuljetusyrittäjistä 40 prosenttia on lisännyt omaa työpanostaan kuljettajana. Noin puolet kertoo, ettei ole pystynyt nostamaan itselleen palkkaa normaalisti. Vain noin viidennes vastaajista kertoo, että tilanteella ei ole ollut merkittävää vaikutusta yritykseen.

Ennakkotiedot perustuvat kyselyn viiden ensimmäisen päivän tuloksiin, jolloin vastanneita oli 279 kuljetusyrittäjää.

Lähde: Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

## Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan sopimuksen muutokset vahvistettiin

Hallituksen esitys liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä on hyväksytty 17.4.2026. Sopimusmuutosten vaikutukset Suomeen ovat vähäisiä.

Lakiesitys sisältää liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan kansainvälisen yleissopimuksen sekä sitä täydentävän eurooppalaisen sopimuksen ja siihen liittyvän tiemerkitöjä käsittelevän pöytäkirjan muutokset. Esityksellä saatetaan myös voimaan sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

Suomessa käytössä olevat liikenteenohjauslaitteet vastaavat jo suurelta osin sopimuksen muutoksia. Muutoksia tehdään puomillisesta

tasoristeyksestä varoittavan merkin (A27) ulkonäköön. Lisäksi pakolisen pysäyttämismärkin (B6) ja ajokaistakohtaisen suunnistustaulun (F3) määritelmiin tehdään vähäisiä muutoksia.

Tieliikennelain siirtymäsäännöstä muutetaan niin, että opastemerkkien vaihto voidaan porrastaa vuoteen 2039 asti. Porrastamisella huolehditaan siitä, ettei tienpitäjille aiheudu merkkien vaihdosta merkittäviä lisäkustannuksia.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

# Keväiset kauriskolarit lisääntyneet

Vuonna 2025 tapahtui Tilastokeskuksen mukaan enemmän eläinkolareita kuin edellisenä vuonna – yhteensä 13 291 kappaletta. Eläinkolarien määrä kasvoi vuonna 2025 erityisesti kevätkuukausina verrattuna aiemman vuoden kevääseen.

Keväisten eläinkolarien määrä on ollut kasvussa jo usean vuoden ajan. Taustalla on muun muassa peura- ja kauriskantojen kasvu ja leudot tai lyhyet talvet, jotka mahdollistavat eläinten laajemman liikkumisen.

Kolaririski metsäkauriiseen on korkeimmillaan erityisesti Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Ne liikkuvat muiden hirvieläinten tavoin tyypillisesti hämärän aikaan, eli aamu- ja iltahämärällä kannattaa ratin takana olla erityisen valppaana.

Myös villisikakolarit ovat hieman kasvussa. Vuonna 2024 niitä oli sattunut 24, kun viime vuonna Tilastokeskuksen mukaan kolareita sattui yhteensä 35.

Lähde: IfVakuutus

## Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen arvio valmistunut

Liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön yhteinen virkanäkemyksenä laadittu raportti liikenteen verotuksen ja rahoituksen nykytilasta ja uudistamisesta on valmistunut. Raportti on ensimmäinen osa pääministeri **PETTERI ORPON** hallitusohjelmaan sisältyvästä liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistushankkeesta.

Ministeriöt ovat arvioineet liikenteen verotuksen ja rahoituksen nykytilaa ja uudistamista neljän politiikkatavoitteen pohjalta: Suomen kilpailukyvyyn tukeminen, kansalaisten ostovoimasta huolehtiminen, kansallisten ja EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttaminen kustannustehokkaasti sekä julkisen talouden kestävyuden varmistaminen.

Raporttiin koottu tietopohja ja arviot toimivat materiaalina hankkeen toisen vaiheen valmistelulle. Tietopohja koostuu tilastotiedoista, politiikkaselvitysten ja tutkimusten tuloksista sekä asiantuntija-arvioihin perustuvista skenaariolaskelmista. Esitetyt arviot ovat virkanäkemyksiä asetettujen politiikkatavoitteiden edistämisen mahdollisuuksista ja priorisoinnista.

Arvioinnit sisältävät myös epävarmuuksia. Muutokset erityisesti turvallisuuspäristössä, EU-politiikassa ja taloudessa voivat olla nopeita ja poiketa huomattavasti niistä lähtökohdista, joista arviot on tehty.

Ministeriöt esittävät, että liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tietopohjaa parannetaan ja vaihtoehtoja määritellään vuoden 2026 aikana niin, että tulokset ovat käytävissä seuraavan hallitusohjelman laatimisessa.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Väylävirasto

## TAVOITTEENA 150 KORJATTUA MAANTIESILTTÄÄ

Väylävirasto ja elinvoimakeskukset saavuttivat viime vuonna 150 korjatun maantiesillan tavoitteen. Samaa lukemaa tavoitellaan tänäkin vuonna. Siltoja korjaamalla ehkäistään tieliikenteen pullonkaloja ja huolehditaan elinkeinoelämälle sekä huoltovarmuudelle tärkeitä kuljetusreiteistä.

Hallitus on osoittanut tälle vuodelle tieverkon korjausvelan purkuun 118 miljoonan euron lisärahoituksen, josta 100 miljoonaa käytetään maanteiden päällystämiseen ja 18 miljoonaa maantiesiltojen korjauksiin. Lisärahoituksen merkitys on suuri, sillä kaikkiaan tieverkon siltojen ja muiden taitorakenteiden korjauksiin käytetään tänä vuonna 111 miljoonaa euroa.

Väyläviraston omistuksessa on reilut 15 000 maantiesiltaa, joiden keskimääräinen kunto on ollut viimeisen reilun kymmenen vuoden aikana laskusuunnassa. Silti noin 94 prosenttia maantiesilloista on rakenteelliselta kuntoaan erittäin hyvässä, hyvässä tai tyydyttävässä kunnossa. Huonokuntoisten siltojen määrän kasvu on kuitenkin jatkumassa tulevina vuosina.

Lähde: Väylävirasto

TEKSTI: Henriikka Uusitalo

# Kotimaan matkailu tapahtuu teitä pitkin

Matkailualan kasvupotentiaali on sidoksissa toimivaan tieverkkoon, sillä useimmat matkailukohteistamme ovat saavutettavissa vain teitse. Erityisesti kesämatkailun kehitys ja kotimaan matkailun vetovoima riippuvat siitä, kuinka sujuvasti matkailijat pääsevät kohteisiin eri puolilla maata.

**M**atkailu on Suomen kolmanneksi suurin palveluvaltuus, ja sen osuus palveluviennistä on 14 prosenttia. Vuonna 2024 matkailuvienti, joka sisältää henkilöliikenteen, oli arvoltaan 5,5 miljardia euroa. Matkailu tuo Suomeen myös arvonlisäverotuloja – toisin kuin muut vientialat.

Suomessa matkailun merkitys korostuu

erityisesti työllisyyden näkökulmasta: laajassa ja harvaan asutussa maassa ala tarjoaa työpaikkoja eri puolilla Suomea. Tilastokeskuksen mukaan matkailun osuus bruttokansantuotteesta oli vuonna 2024 noin 2,4 prosenttia.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n toimitusjohtaja **TIMO LAPIN** mukaan esimerkiksi monet Pohjois-Suomen kunnat ovat nousseet taloudellisesti sekä työllisyyden näkökulmasta matkailun avulla hyvään vireeseen.

Alan kehitys on kuitenkin ollut viime vuosina vaikeaa, kun koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota ovat heikentäneet matkailijavirtoja merkittävästi. Erityisesti venäläisten matkailijoiden väheneminen ja Venäjän yli tapahtuvan Aasian-liikenteen hiipuminen ovat vaikuttaneet Suomeen enemmän kuin moniin muihin Euroopan maihin.

Vaikka ulkomaisten matkailijoiden määrät ovat vähitellen palautumassa vuoden 2019



KUVA: Shutterstock

tasolle ja erityisesti talvimatkailu Pohjois-Suomessa on vahvassa kasvussa, on kotimainen matkailu heikentynyt taloudellisen epävarmuuden vuoksi.

– Kotimaisen asiakkaan ostovoiman ja luottamuksen parantuminen omaan talouteen olisi matkailualalle todella tärkeää. Kasvumahdollisuudet alalla ovat kuitenkin erinomaiset, Timo Lappi toteaa.

## TIESTÖ ON MATKAILUN SELKÄRANKA

Kotimaan matkailun elvyttämisessä tiestöllä on suuri merkitys. Toimiva tieverkko mahdollistaa matkailun kohteisiin, joista monet ovat saavutettavissa vain teitä pitkin. Henkilöauto on

myös keskeinen liikkumismuoto: esimerkiksi Pohjois-Suomen matkailukeskuksiin jopa 90 prosenttia kotimaisista matkailijoista saapuu omalla autolla.

Matkailun näkökulmasta tärkeää ei ole pelkästään pääteiden kunto, vaan myös alemman tieverkon toimivuus. Monet suositut – erityisesti luontomatkailun – kohteet sijaitsevat juuri näiden teiden varrella.

– Valtion vaikeassa taloustilanteessa ja tiestön korjausvelan kasvaessa jää nähtäväksi, miten saavutettavuus turvataan tällaisiin matkailukohteisiin, Lappi pohtii.

Siinä missä tieverkon laajuus toimii matkailun mahdollistajana, vaikuttaa teiden kunto matkailun houkuttelevuuteen. Heikkenevä infrastruktuuri ja siitä seuraavat mahdolliset

nopeusrajoitusten alentamiset voivat pidentää matka-aikoja ja vähentää Lapin mukaan siten kotimaan matkailun kiinnostavuutta.

Toinen teitä pitkin matkailuun vaikuttava asia ovat autoilun kustannukset. Yhtenä liikenteen rahoituksen kehittämismuotona oleva kilometriveron käyttöönotto herättää matkailualalla huolta, koska se tekisi kotimaassa matkailusta nykyistäkin kalliimmaksi ja vastaavasti ulkomaille lentämisestä houkuttelevampaa.

**TIESTÖLLÄ ON SUURI  
MERKITYS KOTIMAAN  
MATKAILULLE.**

– MaRa onkin esittänyt, että kilometriveron sijasta tulisi nostaa vuosittain perittävää ajoneuvoveroa, koska sillä ei olisi vaikutusta auton käyttöön matkailuun, Lappi kertoo.

Matkailun houkuttelevuuden näkökulmasta merkittävää ovat myös palvelut matkan varrella. Lappi nostaa esiin kattavan ja laadukkaan liikenneasemaverkosto, joka on Suomen vahvuuksia.

– Moniin muihin maihin verrattuna Suomessa on erittäin hyvä liikenneasemaverkosto. Asemat tarjoavat monipuolista ja tasokasta palvelua, mikä tukee tietä pitkin tehtävää matkailua.

## KESÄMATKAILUA ON KEHITETTÄVÄ

Suomi on talvimatkailussa Pohjoismaiden kärjessä, mutta kesämatkailussa olemme jääneet muista jälkeen. MaRan analyysin mukaan yksi keskeinen syy on saavutettavuus: Keski-Euroopasta ei pääse Suomeen suoraan tietä pitkin, mikä vaikuttaa ulkomaisten turistien määrään. Kesämatkailun kannalta avainasemassa ovatkin kotimaiset matkailijat.

Erilaiset trendit, kuten pyörä- ja luontomatkailu, ovat tuoneet piristystä kesämatkailuun, mutta palveluiden kehittämistä tarvitaan.

– Talvimatkailussa käytetään pitkälti maksullisia palveluita, kuten husky-safareita ja lumikenkäilyä, kun taas kesämatkailussa korostuvat maksuttomat aktiviteetit, esimerkiksi pyöräily ja retkeily. Ei ole kovin helppoa saada suomalaisia maksamaan esimerkiksi retkeilystä, Lappi sanoo. •

TEKSTI: Niklas Lähteenmäki/Hämeenlinnan kaupunki

# *Liikkuminen on osa Hämeenlinnan kaupunkikokemusta*

Hämeenlinnan historiassa ja nykypäivässä on yksi yhteinen nimittäjä, joka ei muutu: saavutettavuus. Kaupunki on aikoinaan rakentunut liikenteen solmukohtaan, Hämeen Härkätien ja Vanajaveden risteämiskohtaan.



KUVA: Miika Kangasniemi



KUVA: Miika Kangasniemi

Aulangon näkötorni loistaa Sibeliuksenmetsässä.



KUVA: Juha Haavisto

Tapahtumat on huomioitu Hämeenlinnan liikenteen suunnittelussa.

**T**änään sijaitsemme Suomen väestöllisessä keskipisteessä, ja olemme siten poikkeuksellisen hyvin saavutettavissa. Sijainti ja sujuvat yhteydet näkyvät suoraan kaupungin elinvoimassa, yritysten toimintamahdollisuuksissa ja asukkaiden arjen sujuvuudessa. Hämeenlinalaisille on täysin luontevaa, että työ tai harrastukset voivat löytyä yhtä lailla Tampereelta kuin pääkaupunkiseudultakin.

Saavutettavuus on oleellista myös matkailussa. Vetovoimainkaan kohde ei kukoista, jos kohteeseen pääsy on hankalaa. Liikenneyhteydet ovatkin matkailun hiljainen perusta. Kun yhteydet toimivat, matkailu voi kasvaa. Isossa mittakaavassa pääradan ja valtateiden muodostama liikenneverkko tuo matkailijat nopeasti perille eri puolilta Suomea. Sama verkko kytkee kaupungin myös kansainvälisiin yhteyksiin.

Perusyhteydet eivät kuitenkaan yksin riitä. Keskeistä on, että matkailija siirtyy vaivattomasti sen viimeisen kilometrin varsinaiseen kohteeseen. Miten matkailija siirtyy asemalta Aulangon kansallismaisemaan tai Verkatehtaan Tom of Finland -musikaalia katsomaan?

Aulangon ja Verkatehtaan lisäksi Linnanpuisto, Ahvenisto, Iittala ja Hämeen linna muodostavat kokonaisuuden, joissa saavutettavuus, sisältö ja kokemus kietoutuvat yhteen. Saavutettavuus on aitojen sisältöjen ohella Hämeenlinnan matkailun keskeisin kilpailuetu.

Kokonaisuutta vahvistetaan keskustan kehittämisellä. Keskeiset kohteet kytetään toisiinsa selkeillä ja houkuttelevilla reiteillä. Myös opastus on tärkeä osa sujuvaa liikkuamista.

## TAPAHTUMAT LIIKENTEEN STRESSITESTINÄ

Tapahtumat luovat monella tapaa kaupunkimme sykkeen, mutta samalla ne toimivat myös liikenteen stressitestinä. Kun tuhannet

ihmiset saapuvat paikalle samaan aikaan, tarvitaan paljon muutakin kuin parkkipaikoja.

Tapahtumat ovat jo perinteisesti saaneet ihmiset käyttämään myös vaihtoehtoisia liikkumismuotoja. Muistan itsekin, kuinka Elomessut olivat se ainoa kerta vuodessa, kun isäkin kulki polkupyörällä.

Suuret kävijämäärät edellyttävät ennakoivaa suunnittelua: riittävää kapasiteettia, selkeitä reittejä ja toimivaa tiedottamista. Tapahtumaliikenne tulee nähdä osana tapahtuman järjestämistä, ei jälkikäteen ratkaistavana ongelmana.

Hämeenlinnan keskustassa tätä tuetaan strategisesti ohjaamalla läpiajoliikennettä kehälle ja muuttamalla keskeisiä katuja hidaskaduksi. Ratkaisut vapauttavat tilaa ihmisille, parantavat turvallisuutta ja mahdollistavat ylipäätään kiinnostavien tapahtumien järjestämisen. Lopulta kyse on aina ihmisistä ja tunteista.

## TOIMIVA LIIKENNEVERKKO RAKENNETAAN ARJEN TARPEISIIN

Konkreettinen askel kokemuksellisuuteen on joukkoliikenteen tapahtumalippu, jossa pääsylippuun sisältyy julkinen liikenne. Lippu madaltaa kynnystä käyttää joukkoliikennettä ja parantaa saavutettavuutta. Tapauskohtaisesti räätälöidyt tapahtumalinjat yhdistävät keskeiset solmukohdat tapahtumiin. On annettava houkuttelevia vaihtoehtoja.

Tapahtumat ja matkailu ovat keskeinen osa kaupungin vetovoimaa. Ne rakentavat uuvaa omaleimaisesta kaupungista, jossa arki on elävää. Tätä ihmiset usein etsivät myös valitessaan asuinpaikkaansa. Kyse ei ole vain asunnosta tai työpaikasta, vaan arjesta, joka tuntuu merkitykselliseltä ja elävältä.

Liikenne on tässä keskeisessä roolissa. Toimiva liikenneverkko rakennetaan ennen

muuta arjen tarpeisiin, mutta sen on toimittava myös silloin, kun kaupunki täyttyy kävijöistä.

Hyvät yhteydet ovat etu myös asukkaille. Ne laajentavat toimintasäädettä ja avaavat pääsyn laajempaan työssäkäynti- ja palvelualueeseen sekä monipuolisiin elämyksiin. Asukkaille on yhtä tärkeää sujuva lähteminen kuin vaivaton paluu – niin arjessa kuin vapaa-ajalla.

Toimiva liikenne mahdollistaa myös hämeenlinalaisten oman matkailun ja kytkee kaupungin aidosti laajemman toimintaympäristön osaksi.

## TARVE YHDISTÄÄ IHMISET, TAVARAT JA MAHDOLLISUUDET

Liikenne ei ole asfalttia ja aikatauluja, vaan yhä useammin viesti kaupungin arvoista. Kestävä matkailu edellyttää kestävästä liikkumisesta. Kaupunki, joka panostaa joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja kävelyyn, viestii vastuullisuudesta. Merkitys kasvaa erityisesti kansainvälisen matkailun kasvaessa.

Toisaalta tulee muistaa, että emme unohtaa autoilijoitakaan. Toimiva kokonaisuus edellyttää myös riittävää ja hyvin sijoitettua pysäköintiä. Rakenteellisen pysäköinnin ratkaisut mahdollistavat tapahtumien kasvun ilman, että keskustan kadut tukkeutuvat ruuhkista.

Hämeen Härkätie syntyi tarpeesta yhdistää ihmiset, tavarat ja mahdollisuudet. Sama logiikka pätee yhä. Hämeenlinnan matkailun tulevaisuus rakentuu toimiville yhteyksille, sujuvalle liikkumiselle ja sille, että saapuminen on osa elämystä. •

**NIKLAS LÄHTENMÄKI**  
Elinvoimajohtaja  
Hämeenlinnan kaupunki

LIIKENNEYHTYEDET  
OVAT MATKAILUN  
HILJAINEN PERUSTA.



TEKSTI: Harde Kovasiipi

# Tietyömaa tulossa, kevennä kaasujalkaa

Tien päällä kannattaa muistaa, että vastaan voi aina tulla jotakin tavallisuudesta poikkeavaa. Yksi konkreettinen mutka matkaan on tietyömaa ja siihen liittyvä kiertotie. Tällöin on tärkeää valpastua ja vähentää vauhtia.

**T**iettyömaa on aina tietynlainen poikkeustilanne, joka aiheuttaa tilapäistä häiriötä liikenteen kulkuun. Tieurakoitsijat ovat kuitenkin yleensä parantamassa liikkumisen sujuvuutta ja

turvallisuutta, joten työmaat kannattaa ohittaa positiivisella mielellä opasteita ja nopeusrajoituksia noudattaen.

Onnettomuustietoinstituutti OTI keskittyy työssään vakavimpiin, etenkin kuolemaan johtaneisiin liikenneonnettomuuksiin, eivätkä

tiettyömaat itsessään ole sen tilastoissa kovin merkittävä onnettomuustekijä. OTIn liikenneturvallisuuspäällikkö **ESA RÄTY** toteaa kuitenkin, että onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti useiden riskien summina, ja tiettyömaat ovat yksi riskitekijä muiden joukossa.



KUVA: Väylävirasto

LIIAN SUURI  
AJONOPEUS  
HEIKENTÄÄ  
REAGOINTIKYKYÄ  
POIKKEUS-  
TILANTEISSA.

– Kuljettajaan voi liittyä erilaisia riskejä liittyen valppauteen, väsymykseen tai vaikka päihtymykseen. Autossa ja sen kunnossa voi taas olla omat riskinsä, ja liikennepäristössä omansa, kuten huono näkyvyys, liukas keli tai tietyömaan kaltainen poikkeustilanne. Kun useampi näistä riskeistä toteutuu samalla kertaa, voi tilanne johtaa onnettomuuteen.

## POIKKEUSTILANTEET VAATIVAT VALPPAUTTA

Tietyömaiden osuutta onnettomuuksiin onkin usein hankala yksiselitteisesti tilastoida.

Työmaa-alueen kirjaaminen onnettomuuden tapahtumispaikaksi ei suoraan tarkoita sitä, että työmaalla olisi ollut onnettomuuden kannalta merkitystä.

– Joku voi myös törmätä työmaan synnyttämän pitkän autojonon perään. Tällöin onnettomuuden tapahtumispaikaksi voidaan kirjata tavallinen ajorata, ja työmaan aiheuttama liikennehäiriö kirjataan yhdeksi tapaukseen myötävaikuttaneista riskitekijöistä. Onneksi työmaa-alueella tapahtuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Moottoriajoneuvojen kuljettajille niitä sattuu selkeästi alle yksi vuodessa, ja myös jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille todella vähän, sanoo Rätty.

– Kiertoteihin liittyviä onnettomuuksia on joskus tapahtunut esimerkiksi siltatyömaata tai muuta vastaavaa kiertävillä lyhyillä pätkillä. Niissä on usein jyrkkää kaarteisuutta, tiukkoja nousuja ja kaltevuksiakin, ja tyypillisesti tapauksiin on liittynyt huonoja keliolosuhteita ja liian suurta ajonopeutta. Eli kyse on ollut monen tekijän summasta.

Yhtenä liikenneonnettomuuksien taustariskinä on yleensäkin se, että tuttu reitti turruttaa ja tuodattaa valheelliseenkin turvallisuuden tunteeseen. Kun tietty valppaus puuttuu, on reagointi liikennepäristön yllättäviin poikkeamiin hitaampaa.

– Poikkeustilanteissa kuljettajan reagoinnille kiireen aiheuttaa yleensä liian suuri ajonopeus. Siksi työmaata lähestyttäessä tulisi aina noudattaa alueen nopeusrajoituksia. Niihin on aina jokin peruste, ja hitaammalla ajonopeudella ehtii paremmin hahmottaa tilanteen, lukea opastusmerkit ja toimia niiden mukaan.

## KIERTOTIET LIEVESTUOREEN SILTATYÖMAILLA

Valtatie 9:llä Lievestuoreen kohdalla on meneillään Väyläviraston tilaama ja Destian STK-urakkana toteuttama projekti, jossa vanhoja tasoristeyksiä korvataan eritasoliittymillä. Töiden ajaksi valtatie liikenteelle avattiin marraskuussa 2025 kiertotiet, jotka ovat käytössä kuluvan vuoden elo-syyskuulle asti. Projektiin liittyy kesän aikana muitakin siltatyömaita, joiden yhteyteen tehdään omat kiertotiet.

Destian väylärakentamisen yksikön työpäällikkö **MARKKU KOLARI** toteaa, että tämäntyyppisissä siltaurakoissa kiertotiet ovat välttämättömiä.

– Joitakin tietöitä voi tehdä liikenteen seassakin, mutta usein on turvallisuuden ja työtehonkin kannalta parempi ohjata autot poikkeusreitille. Kiertotiet ovat mukana rakennussuunnitelmassamme, jossa työsuun-

nittelun täytyy olla jo projektin hallintaa ja aikataulutusta varten vahvalla tasolla.

Kiertotien suunnittelussa keskeisiä tekijöitä ovat tilaajan vaatimukset sekä urakan sijainti ja kesto. On eri asia tehdä kiertotie vaikkapa muutamaksi kesäkuukaudeksi kuin ympärivuotiseksi.

– Lyhytaikaisenkin kiertotien on toki oltava kestävä ja liikennöitävä, mutta pidempi aika kasvattaa esimerkiksi rakenteiden vahvuusvaatimuksia. Lisäksi talvella raskaalle liikenteelle voi tulla haasteita pituuskaltevuuden ja kaarigeometrian kanssa. Kiertotielle ajetaan tyypillisesti tavallista hitaammin, jolloin jyrkät ja liukkaat mäet ovat hankalia.

Kolari huomauttaa, että tilapäisen ja alhaisemman nopeusrajoituksen kiertotienkin täytyy vastata yleisiä turvallisuusvaatimuksia. Esimerkiksi Lievestuoreella kiertotien poikkeileikkauksen tulee olla valtatie 9:n mukainen ja siihen tulee normaalitien tapaan maalaukset ja kaiteet.

– Yleensä myös kiertotien valaistuksen täytyy olla pääväylän kanssa samantasoinen. Kaikella tällä pyritään varmistamaan, että liikenteelle tuotettu häiriö on mahdollisimman pieni ja olosuhteet mahdollisimman samanlaiset.

## MALTILLA JA RAJOITUSTEN MUKAAN

Kiertoteiden turvallisuus edellyttää myös, että etenkin niiden alkupään liikenteenohjaus toteutetaan mahdollisimman selkeästi. Autoilijan päätyminen vahingossa työmaalle on riski sekä hänen itsensä että tienrakentajien kannalta. Markku Kolari muistaa uransa varrelta tapauksia, joissa on päädytty jopa sulkuaitojen läpi työmaalle.

– Tässä hankkeessa keskeinen paikka on Mikkeliintien ja valtatie 9:n risteys, jossa liikennemäärät ovat todella suuret ja näkemävaatimukset täytyy huomioida kunnolla. Olemme saaneet myös palautetta, jonka mukaan risteys toimii nyt alhaisempien nopeuksien vuoksi jopa normaalioloja paremmin, hän sanoo.

Kun Kolarilta kysyy terveisiä tienkäyttäjille, korostaa hänkin Esa Rädyn tavoin tärkeänä työmaa-alueiden nopeusrajoitusten noudattamista.

– Vaikka kiertotie on tehty hyvin ja sopisi maantietoisena kovempaankin ajoon, ollaan aina kuitenkin työmaapäristössä, jossa voi tapahtua jotakin yllättävää. On hyvä muistaa maltilla, että työmaat kestävät aikansa, mutta sitten käyttöön tulee entistäkin ehompi tie. •



KUVA: Riikka Rajamäki

**TEKSTI:** Kati Kiiskilä, Janne Tuominen ja Antto Tukia/ Sitowise Oy

# *Uutta tietoa moottori- pyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavista vammutumisista*

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın tilaama tutkimus mopoilijoiden ja moottori-  
pyöräilijöiden vakavista vammautumisista vuosina 2021–2024 on yksi ensimmäisistä uutta  
kevyttutkimusmenetelmällä kerättyä aineistoa hyödyntävistä tutkimuksista.

**V**akavat loukkaantumiset on tilastoitu osana tieliikenneonnettomuustilastoa yli kymmenen vuoden ajan. Kuitenkin vain osa tieliikenteen vakavista loukkaantumisista sisältyy tieliikenneonnettomuustilastoon. Jotta vakavaan vammautumiseen johtaneista onnettomuuksista saataisiin kattavammin tietoa, Onnettomuustietoinstituutti (OTI) on kehittänyt uuden tutkintamenetelmän näiden onnettomuuksien tutkintaan.

Liikenneonnettomuuksissa vammautuneiden tutkintamenetelmä 2020, eli kevyttutkintamenetelmä, hyödyntää pääasiassa valmiita tietolähteitä, kuten Terveyden ja hyvinvoinnin laitokselta, poliisilta sekä vakuutusyhtiöiltä saatuja aineistoja. Tutkintaa tekee tutkijalautakunta.

Kevyttutkinnassa vakavasti vammautuneeksi katsotaan henkilö, joka yhdenkin kriteerin perusteella on määrittynyt vakavasti vammautuneeksi joko Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen hoitoilmoitusjärjestelmän (Hilmo) tai Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkoaineiston perusteella.

Kriteerejä on kolme: ICD-AIS-muunnostyökalu (MAIS 3+), lisädiagnoosin ja liikennevahinkoaineiston määrittely. Vakavan vammautumisen määrittely on näin ollen virallisen tieliikenneonnettomuustilaston vakavasti loukkaantuneen määrittelyä laajempi.

## MOPOILIJAT VAMMAUTUVAT TAAJAMISSA, MOOTTORIPYÖRÄILIJÄT MAANTEILLA

Tutkimuksen aineistossa oli 424 moottoripyöräilijän ja 226 mopoilijan vakavaa vammautumista vuosilta 2021–2024. Vakavasti vammautuneista moottoripyöräilijöistä 90 % ja mopoilijoista 85 % oli miehiä.

Mopo-onnettomuuksissa korostuivat 15-vuotiaat: noin 40 % vakavasti vammautuneista oli tämän ikäisiä, ja yli 80 % oli alle 20-vuotiaita. Vakavasti vammautuneet moottoripyöräilijät olivat tasaisemmin eri ikäluokista.

Onnettomuuspaikkoina korostuivat moottoripyörillä maantieverkko ja mopoilla katuverkko. Mopoilijoilla vakavat vammautumiset tapahtuivat pääosin alhaisilla taajamanopeusrajoituksilla, erityisesti 40 km/h:n alueilla. Moottoripyöräilijöillä vakavia vammautumisia sattui tasaisemmin eri nopeusrajoitusalueilla, mutta eniten 80 km/h:n alueilla.

**ONNETTOMUUDEN TOISENA OSAPUOLENA OLI USEIMMITEN HENKILÖ- TAI PAKETTIAUTO.**

	Moottoripyöräilijä	Mopoilija
Pää	19 %	16 %
Kaula	6 %	3 %
Hartiaseutu, olkavarsi	33 %	12 %
Rintakehä	53 %	21 %
Kyynärvarsi, -niveli	11 %	16 %
Ranne, käsi	12 %	11 %
Vatsa, alaselkä, lanneranka, lantio	30 %	19 %
Lonkka, reisi	12 %	31 %
Polvi, sääri	27 %	40 %
Nilkka, jalkaterä	11 %	11 %

ICD-10-diagnoosien esiintyvyyksien osuus ryhmittäin vakavasti vammautuneilla moottoripyöräilijöillä ja mopoilijoilla. Yhdellä vammautuneella oli keskimäärin kolme diagnoosia. Kaikki diagnoosit eivät olleet vakavia.

Mopoilijoiden vakavat vammautumiset tapahtuivat pääosin taajamissa, ja puolet niistä tapahtui liittymäalueella. Mopoilijoiden yleisimmät onnettomuustyyppit vakavaan vammautumiseen johtaneissa onnettomuuksissa olivat kääntymis- tai risteämisonnettomuudet (41 %) ja kumoon ajot ajoradalla (25 %).

Moottoripyöräilijöiden vakavista vammautumisista 70 % tapahtui haja-asutusalueella. Onnettomuuksista 30 % oli tieltä suistumisia ja 23 % kumoonajoja. Joka kymmenes moottoripyöräilijän vakavaan vammautumiseen johtanut onnettomuus oli eläinonnettomuus. Sekä moottoripyöräilijöillä että mopoilijoilla onnettomuuden toisena osapuolena oli useimmiten henkilö- tai pakettiauto.

## YLEISIMMÄT VAMMAT POIKKEAVAT TOISISTAAN

Tämän tutkimuksen aineistossa vammat kohdistuivat yleisimmin rintakehään sekä polviin ja sääriin. Vammadiagnooseja oli keskimäärin kolme vammautunutta kohden ja vain osa diagnooseista oli vakavia.

Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden yleisimmät vammat poikkesivat toisistaan. Moottoripyöräilijöillä vammat painoutuivat keskikehon alueelle, kun taas mopoilijoilla alaraajoihin. Noin puolella vakavasti vammautuneista moottoripyöräilijöistä oli rintakehän vammoja. Seuraavaksi yleisimpiä olivat hartianseudun ja olkavarren vammat.

**VAMMAUTUNEELLA OLI KESKIMÄÄRIN KOLME VAMMADIAGNOOSIA.**

Mopoilijoista noin 40 prosentilla oli polven tai säären vammoja ja noin 30 prosentilla lonkan tai reiden vammoja.

Julkaistu raportti:  
Kati Kiiskilä, Janne Tuominen & Antto Tukia. 2026. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavat vammautumiset. Vuosien 2021–2024 tutkijalautakunta-aineistoon perustuva tarkastelu. Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 3/2026.



TEKSTI: Kaisa Kuukasjärvi/LVM

# Liikenne 12 -suunnitelmasta askelmerkit seuraavalle 12 vuodelle

**T**ismalleen vuosi sitten kollegani, erityisasiantuntija **EDGAR PYHÄLÄ** kirjoitti artikkelin Liikenne 12 -suunnitelman päivityksestä.

Tuolloin päivitysprosessi oli vielä kesken, ja lausuntokierros oli juuri päättynyt.

Liikenne 12 -suunnitelma toimitettiin eduskunnalle selontekona joulukuussa 2025. Jo pelkästään eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa sitä on käsitelty kevään ajan lähestulkoon 60 asiantuntijalausunnon voimin. Eikä se ole ihme, kyseessä on laaja kokonaisuus, joka koskettaa sidosryhmiä läpi yhteiskunnan.

Vaikka liikenne- ja viestintäministeriöllä on lakisääteinen velvollisuus päivittää Liikenne 12 -suunnitelma joka hallituskausi, juuri päättynyt ensimmäinen päivityskierros oli paljon massiivisempi ja raskaampi kuin etukäteen oli ajateltu. Toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset vuoden 2021 jälkeen ja jopa hieman sitä ennen ovat vaikuttaneet liikennejärjestelmään todella voimakkaasti.

Lisäksi julkisen talouden haastava tilanne aiheutti päänvaivaa valmisteluun. Paljon on uusia tarpeita, muun muassa Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen, huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyen, mutta hyvin vähän resursseja niiden toteuttamiseen. Myös korjausvelka olemassa

olevalla väyläverkolla kasvaa jatkuvasti kiihtyen. Lisäksi julkisen henkilöliikenteen haasteet ovat ilmisenvät ympäri maan.

Liikenne 12 -suunnitelman suurin lisäarvo löytyy sen tietopohjaisuudesta ja yhdessä tekemisestä. Vaikka priorisointien tekeminen on aina haastavaa, on se huomattavasti helpompaa, kun käytettävissä on maan ykkösasiantuntijoita ympäri Suomen eri organisaatioista sekä yhteisesti tuotettua tietoa Traficomien liikennejärjestelmäanalyysin kautta. Keskusteluja käytiin parlamentaarisessa työryhmässä ja eri toimijoiden kanssa läpi päivitysprosessin, ja selkeä kuva kaikista tärkeimmistä kehittämistarpeista alkoi nopeasti muodostua.

**UUSIA TARPEITA  
ON PALJON, MUTTA  
RESURSSIJA  
TOTEUTUKSEEN HYVIN  
VÄHÄN.**

## TAVOITTEET PÄIVITETTIIN VASTAAMAAN NYKYTOIMINTAYMPÄRISTÖÄ

Nopeasti kävi myös selväksi, että Suomen kansainvälinen saavutettavuus, varautuminen ja olemassa olevasta väyläverkosta huolehtiminen ovat tärkeimpiä asioita silloin, kun resurssit ovat rajalliset.

Liikennejärjestelmän rooli osana Suomen kokonaisturvallisuutta nähtiin hyvin paljon merkittävämpänä kuin muutamaa vuotta aiemmin, ja turvallisuuden käsitettä oli laajennettava liikenneturvallisuudesta käsittelemään



kokonaisturvallisuutta. Myöskään pelkästään saavutettavuus ei ole enää merkityksellistä, vaan liikennejärjestelmää oli tärkeää tarkastella laajemmin, toimivuuden kautta.

Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämiskäsitteitä mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.

Liikennejärjestelmän kestävyteen vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys. Esimerkiksi liikennejärjestelmän taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn

ja luonnonvarojen tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

## SUUNNITELMAN TOIMEENPANO ALKAA

Kunhan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeva selonteko on käsitelty eduskunnassa, alkaa sen toimeenpano toden teolla. Joitain suunnitelman sisältämiä selvityksiä on jo aloitettu ja talousarvio- ja kehusehdotuksia tehty.

Suunnitelman toimeenpanon seurantaan tehdään läpinäkyvästi niin liikenne- ja viestintäministeriössä kuin liikenne- ja viestintävi-

rastossakin. Ministeriö seuraa, miten toimenpiteiden toteuttaminen etenee, ja raportoi siitä säännöllisesti. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom seuraa suunnitelman tavoitteiden toteutumista liikennejärjestelmäanalyyseissä.

Lisäksi Väylävirasto on julkaissut ja lähettänyt lausunnoille toimeenpanon kannalta tärkeitä ohjelmansa, jotka on nyt siis päivitetty uuden Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiksi.

Nyt nautitaan hetki juuri päivitetystä suunnitelmasta ja sen toimeenpanon aloittamisesta. Katseet on jo kuitenkin käännetty samalla myös seuraavalle päivityskierrokselle. Pohdinta, miten valmisteluprosessia on tarpeen kehittää edelleen ja millaisia oppeja keräsimme ensimmäiseltä päivityskierrokselta, on jo alkanut. •



KUVA: Karolis Kavolelis / Shutterstock.com

# Yhdessä kohti turvallisempaa liikennejärjestelmää

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä hanke liikenneturvallisuusstrategian päivittämiseksi. Hankkeessa määritellään toimenpiteet vakavien liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi poikkihallinnollisessa yhteistyössä. Päivitystyössä huomioidaan liikenneturvallisuuden Safe System -lähestymistapa aiempaa laajemmin. Tavoitteena on kaikille turvallinen liikennejärjestelmä.

**T**änäänkin on tärkeää, että jokainen meistä pääsee turvallisesti kotiin. Liikenneturvallisuutta ei arjessa välttämättä juuri ajatella. Silti merkittävä osa meistä toimii liikenteessä vastuullisesti: noudatamme yhteisiä pelisääntöjä ja otamme muut huomioon. Mutta kenelle lopulta kuuluu vastuu liikenneturvallisuudesta?

Liikenne- ja viestintäministeriössä päivitetään parhaillaan kansallista liikenneturvallisuusstrategiaa, jolla ohjataan Suomessa tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Strategia toimii suunnitelmana liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi ja luo puitteet alueelliselle turvallisuustyölle. Nykyinen strategiakausi päättyy tähän vuoteen, ja on tärkeää, että Suomessa on ajantasainen liikenneturvallisuusstrategia myös jatkossa. Tästä emme voi joustaa – kuten emme tavoitteistammeakaan.

## VAKAVILLA LIIKENNE- ONNETTOMUUKSILLA ON AINA HINTANSA

Suomessa on tehty paljon oikein, ja kuulomme maailman parhaimpien liikenneturvallisuusmaiden joukkoon. Vielä 1970-luvun alussa tieliikenteessä kuoli vuosittain yli 1 000 ihmistä, vaikka liikennemäärät olivat huomattavasti nykyistä pienempiä. Tuolloin turvavyöt, promillerajat ja nopeusrajoitukset olivat vasta tulossa osaksi liikennejärjestelmää.

Nykyisin Suomessa kuolee vuosittain lähes 200 ja loukkaantuu vakavasti lähes



KUVA: Shutterstock

900 tienkäyttäjää. Parannus on ollut merkittävä, mutta jokaisella kuolemalla ja vakavalla loukkaantumisella on hintansa. Ihmiselämää ei voi korvata.

Liikenneturvallisuuden pettämisestä aiheutuu merkittäviä terveydellisiä, sosiaalisia ja taloudellisia haittoja koko yhteiskunnalle. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien arvion mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten yhteenlaskettu yhteiskuntataloudellinen kustannus oli 1,2 miljardia euroa vuonna 2024. Terveysturvallisuusjärjestelmä ja viranomaiset ovat kuormittuneita ilman liikenneonnettomuuksiakin.

Suomi on sitoutunut muiden EU-maiden kanssa tavoitteeseen puolittaa liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Tavoitteesta ollaan kuitenkin jäämässä: kuolemat eivät ole vähentyneet riittävästi, ja vakavien loukkaantumisten määrä on pysynyt lähes ennallaan viimeisen kymmenen vuoden ajan.

## KESKEISET HAASTEET STRATEGIAN KESKIÖÖN

Liikennejärjestelmän tavoitteena on mahdollistaa meille kaikille ekologisesti, sosiaalisesti



ja taloudellisesti kestävä liikenne. Tavoitteena on liikennejärjestelmä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti. Liikenneturvallisuusstrategiassa määritellään liikenneturvallisuustyön keskeiset tavoitteet ja suuntaviivat. Strategiatyö on jatkuva prosessi, joka edellyttää selkeää visiota, poliittista sitoutumista, riittäviä resursseja sekä strategian toteutumisen säännöllistä arviointia ja päivittämistä.

Liikennejärjestelmä on kompleksinen kokonaisuus, jossa pienetkin muutokset jossain järjestelmän osassa voivat johtaa merkittäviin muutoksiin koko järjestelmän tasolla. Siksi liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävässä strategiatyössä onkin perusteltua laajentaa näkökulmaa yksittäisten tienkäyttäjien toimintaan puuttumisesta ja yksittäisten virheiden ehkäisystä kohti koko järjestelmän vuoro vaikutusten ja toiminnan ymmärtämistä.

Liikenneturvallisuustyön ytimessä ovat keskeisten ongelmien tunnistaminen, selkeät tavoitteet ja toimenpiteiden legitimitiitti. Strategiatyön lähtökohdaksi tunnistettiin 12 keskeistä liikenneturvallisuushaastetta, joihin yhteiskunnassa tulisi tarttua.

- Nuorten kuljettajien onnettomuudet
- Ikääntyneiden onnettomuudet eri kulkutavoilla
- Pyöräilijöiden vakavat loukkaantumiset ja jalankulun turvallisuus
- Kevyiden sähköajoneuvojen, erityisesti sähköpotkukautojen turvallisuus
- Mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet
- Kohtausonnettomuudet
- Suistumisonnettomuudet
- Vaaralliset ajonopeudet
- Päihteet liikenteessä
- Turvalaitteiden käyttämättömyys

- Ajoterveys
- Tarkkaamattomuus liikenteessä

Näiden pohjalta on yhdessä sidosryhmien kanssa valmisteltu toimenpiteitä vakavien onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Lista tarkentuu vielä työn edetessä.

## SAFE SYSTEM TIIVIMMIN MUKAAN STRATEGIATYÖHÖN

Perinteiset yksittäisiin tienkäyttäjii ja infrastruktuuriin painottuvat toimenpiteet ovat osoittautuneet rajallisiksi keinoiksi ratkaista kaikkia liikenneturvallisuuden haasteita.

Tutkimusten mukaan Safe System -lähestymistapa tarjoaa tehokkaan viitekehiksen vakavien onnettomuuksien vähentämiseen. Siksi sitä tulisi vahvistaa myös suomalaisessa liikenneturvallisuustyössä. Toistaiseksi lähestymistapa on liian monelle vielä vieras.

Ruotsista ja Alankomaista lähtöisin olevassa lähestymistavassa otetaan entistä paremmin huomioon ihmisen haavoittuvuus ja väistämättömät virheet. Turvalliset ajoneuvot, turvalliset infraratkaisut, turvalliset ajonopeudet, turvalliset tienkäyttäjät ja tehokkaat onnettomuuden jälkitoimet luovat yhdessä monikerroksisen suojan tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi.

Tavoitteena on jakaa vastuuta eri toimijoiden kesken, tukea tienkäyttäjää ja rajoittaa törmäysvoimia mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

Kuten jo voimassa olevassa liikenneturvallisuusstrategiassa todetaan: liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia. Tienkäyttäjiltä odotetaan liikennesääntöjen noudattamista, mutta kaikki eivät näin toimi.

Tämä voi johtua esimerkiksi tietämättömyydestä, inhimillisistä virheistä tai yleisestä välinpitämättömyydestä liikennesääntöjä kohtaan.

Siksi vastuu ei voi jäädä yksin tienkäyttäjille. Liikennejärjestelmän suunnittelijoilla, rakentajilla, ylläpitäjillä ja hallinnoijilla on viime kädessä vastuu varmistaa, että liikennejärjestelmän muut osa-alueet ohjaavat tienkäyttäjää turvalliseen käyttäytymiseen ja ehkäisevät vakavia seurauksia.

Liikenneturvallisuutta ei voida rakentaa yksittäisistä, toisistaan irrallisista toimenpiteistä, vaan kokonaisuutta tulee hallita systemaattisesti. Liikenneturvallisuustavoitteet tulee ottaa huomioon kaikessa päätöksenteossa. Tämä ei tarkoita muiden tavoitteiden sivuuttamista, mutta mikään niistä ei oikeuta rakentamaan liikennejärjestelmää, joka on käyttäjille vaarallinen.

## MUUTOS EDELLYTTÄÄ TAHTOA JA AKTIIVISTA YHTEISTYÖTÄ

Liikenne ei tapahdu tyhjiössä, vaan sinne heijastuvat yhteiskunnan ilmiöt ja ongelmat. Siksi myös esimerkiksi sosiaali- ja päihdepolitiikalla on keskeinen merkitys liikenneturvallisuuden edistämässä. Väestö ikääntyy, jolloin myös ajoterveysasioiden merkitys korostuu. Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttääkin laajaa poikkihallinnollista yhteistyötä. Strategia ja liikenneturvallisuustavoitteet eivät saa jäädä vain puheiksi.

Liikenneturvallisuuteen liittyvän päätöksenteon on perustuttava tietoon. Vähäiset resurssit tulee kohdistaa toimenpiteisiin, joilla arvioidaan saatavan parhaat liikenneturvallisuusvaikutukset. Toimenpiteiden vaikutuksia ja turvallisuustilanteen kehitystä tulee arvioida säännöllisesti, eikä pidä pelätä uusien toimenpiteiden käyttöönottamista.

Liikenneturvallisuuteen tulisi suhtautua asiaan kuuluvalla vakavuudella. Liikenneturvallisuuden parantamisessa on lopulta aina kyse tienkäyttäjien hengen ja terveyden suojaamisesta.

Ilman liikenneturvallisuuskulttuurin kehittymistä emme saavuta aidosti turvallista liikennejärjestelmää. Positiivinen kehitys edellyttää laajaa yhteistyötä ja asenteiden muutosta niin yksilöiden, viranomaisten kuin muidenkin toimijoiden keskuudessa.

Artikkelin alussa kysimme, kenelle kuuluu vastuu liikenneturvallisuudesta. Vastaus on lopulta yksinkertainen: se kuuluu meille kaikille. •

*Päivitetty liikenneturvallisuusstrategia tulee voimaan vuonna 2027.*



**TEKSTI:** Piritta Laitakari **KUVAT:** A-Insinöörit

# Keskustan kehittämisen ja valtakunnallisten pääväylien yhteensovittaminen lisää liikenteen sujuvuutta

Kun toimitaan tiiviisti rakennetussa ympäristössä, on usein vaikea löytää tilaa liikenneväylien tai maankäytön uudelle rakentamiselle. Miten sovitetaan yhteen keskustan laajentuminen, merkittävä ratapiha ja valtatie parantaminen, kun ylimääräistä tilaa ei ole yhtään?

Jyväskylässä ratapiha ja valtatie 9 erottavat ydinkeskustan Lutakon alueesta ja Jyväsjärven virkistys- ja viherarvoista. Sijainti on keskeinen sekä kaupunkirakenteen että valtakunnallisten liikenneyhteyksien kannalta. Aseman lähialueen tärkeys on tunnustettu myös Jyväskylän seudun MAL-sopimuksessa, jonka mukaan kaupunki ja valtio kehittävät yhteistyössä ratapihaa, valtatieitä ja yhteyksiä ydinkeskustan ja Lutakon välillä.

Valtatie 9 eli Rantaväylä on osa valtakunnallista ja kansainvälistä pääväyläverkkoa sekä tärkeä paikallisen ja seudullisen liikenteen reitti, jolla paikallinen ja pitkämatkainen liikenne sekoittuvat. Satamakadun valo-ohjattu liittymä katkaisee valtatie 9 pääsuunnan liikennevirran

säännöllisesti, ja liittymäviiveet muodostuvat ruuhka-aikoina pitkiksi. Jyväskylän ratapihalta lähtee liikennettä neljään suuntaan. Se on tavaraliikenteen perussolmurasatapiha ja henkilöliikenteelle tärkeä vaihtoasema.

Valtion ja kaupungin keskeisenä yhteisenä tavoitteena on edistää radan, valtatieiden ja katuverkon liikenteellistä kehittämistä sekä kaupunkikehitystä siten, että ratapihan ja valtatieiden estevaikutus vähenee ja pääväylien sujuvuus turvataan.

Keski-Suomen Elinvoimakeskus ja Jyväskylän kaupunki teettävät aluevarausuunnitelmaa Rantaväylän parantamisesta (Vt 9:n parantaminen välillä Pumperi–Aholaita). Sen laatimisesta on vastannut A-Insinöörit, joka on vastuussa myös Jyväskylän ratapihan Siltakortteleiden

konseptisuunnitelman liikennesuunnittelusta ja toteutettavuusselvityksestä. Konseptisuunnitelman laati Arkkitehtitoimisto OOEPA. Jyväskylän ratapihaa koskevasta selvityksestä vastasi Sweco.

## KONSEPTISUUNNITELMA YHDISTÄÄ ALUEET

Jyväskylän kaupunki on laatinut konseptisuunnitelman ratapihan ylittävän kannen ratkaisusta ja toiminnoista. Väylävirasto on selvittänyt ratapihan kehittämistarpeita ja suunnitellut lisäraidetta etelään päin. Lisäksi kaupungilla on käynnissä eri vaiheissa olevia suunnitelmia ainakin Hannikaisenkadulle, Jyväskylän asematorille ja Satamakadun pääpyöreille.

Siltakorttelit eli Jyväskylän kansihanke muodostaa puuttuvan linkin Harjun, keskustan, Lutakon ja sataman välille. Kansiyhteyden suunnittelussa huomioitavia reunaehtoja ja mahdollisuuksia on paljon, muun muassa vanhan rautatieaseman arvokas kulttuuriympäristö, järvinäkymät ja luonteva yhteys kannen puolelta toiselle.

Toisaalta haasteina on esimerkiksi ratapiha-alueen heikot pohjaolosuhteet, suuret korkeuserot ja kansirakentamisen korkea hinta. Konseptisuunnitelmassa tarkennettiin kannen muotoa, toimintoja ja liikenneyhteyksiä sekä teknistä toteutettavuutta.

Rantaväylän aluevaraussuunnitelmassa valtatielle suunniteltiin eritasoliittymät, joilla parannetaan valtatieliikenteen sujuvuutta. Keskustan kohdalla haasteeksi muodostui valtatiehen liittyvien Satamakadun ja Vaasankadun suuri korkeusero ja lyhyt välimatka. Molemmat kadut tulisi kuitenkin edelleen kytkeä valtatiehen.

## TAVOITTEIDEN PRIORISOINTI KOROSTUU

Ratapihan toiminnallisessa selvityksessä tutkittiin ratapihan kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Selvityksessä arvioitiin muun muassa mahdollisuuksia poistaa ratapihalta raiteita, jotta tilaa vapautuisi kannen tukirakenteille.

Vaikka suunnitelmia laadittiin yhtä aikaa, on kaikissa kolmessa kohteessa erilaiset suunnitelmatasot ja tarkkuustarpeet. Kun tilaa on käytettävissä vain vähän, korostuu tavoitteiden priorisointi.

Liikennejärjestelyjen tavoitteet ovat erilaisia pääväyläasetuksen näkökulmasta ja toisaalta kaupunkirakenteen tiivistämisen näkökulmasta. Ratapihasta tarvittaisiin tilaa erilaisille toimintoille, mutta myös rataverkon kapasiteetti täytyy turvata, koska ratapihaa ei voida siirtää. Keskeinen haaste onkin se, että kaikki toiminnot haluttaisiin sijoittaa samaan tilaan suhteellisen pienelle alueelle.

## TOIMIVA YHTEISTYÖ AVAIMENA YHTEENSOVITUKSESSA

Erialaisten tarpeiden yhteensovitus on erityisen vaativaa silloin, kun tilaa ei käytännössä ole. Samanaikaisesti laadittavissa suunnitelmissa pystyttiin muokkaamaan suunnitelmaratkaisuja siten, että saatiin sovittua yhteen kannen tukirakenteet, ratapihan kehittäminen, valtatiehen parantaminen sekä kannen jalankulku-, pyöräily- ja huoltoajon yhteydet.

Ratkaisuksi löytyivät uusi, Satamakadun ja Vaasankadun yhdistävä eritasoliittymä ja ra-



Artikkelin kuvat ovat otteita aluevaraussuunnitelman esittelymallista.

tapihan raiteistomuutokset. Eritasoliittymän perustana on kiertoliittymä, joka sijoittuu valtatiehen yläpuolelle. Yhteensovitusta on tehty malliperusteisesti ja varmistettu, että kenkälusikalla sovitut ratkaisut ovat mahdollisia ja toimivia.

Eritasoliittymän sijainti ja raiteistomuutokset mahdollistavat kannen tukirakenteiden sijoittamisen valtatiehen ja ratapihan alueelle. Yhteensovituksessa tärkeää on ollut toimiva yhteistyö eri suunnitelmien ja suunnitelmatasojen välillä sekä tilaajatahojen välinen keskustelu.

## HYVÄ TOIMINTAMALLI MUILLEKIN HANKKEILLE

Laadituissa suunnitelmissa on esitetty suuntaviivat Jyväskylän Rantaväylän, Lutakon ja aseman ympäristön kehittämiseksi. Aluevaraussuunnitelma lukitsee valtatiehen parantami-

sen tilavaruudet, mutta muilta osin tekniset ratkaisut, kustannusarviot ja vaikutukset ratkennut edelleen jatko suunnittelussa.

Kaikkien osapuolten etu ja yhteinen tavoite on se, että ratkaisut ovat toimivia, turvallisia, ja käyttötarkoituksensa soveltuvia. Tärkeää on muistaa MAL-sopimuksen mukainen kirjaus siitä, että Jyväskylän kaupunki ja valtio sitoutuvat kehittämään yhteistyössä sekä valtakunnallisia pääväyliä, että kaupunkitilan uusia yhteyksiä.

Tämä onkin hyvä toimintamalli muissakin kuin MAL-hankkeissa: yhteistyöllä löydetään parhaat ja toimivimmat ratkaisut, joihin kaikki osapuolet voivat sitoutua. Suunnitteluprosessiin kannattaa käyttää sen tarvitsema aika, koska se takaa paremman lopputuloksen. •

**PIRITTA LAITAKARI**  
Suunnittelujohtaja  
A-Insinööri

**KAIKKIEN ETU  
JA TAVOITE ON SE,  
ETTÄ RATKAISUT  
OVAT TOIMIVIA.**

TEKSTI: Sara Väänänen/Asfalttikallio Oy

# Asfaltin päästökertoimet muuttuvat bitumin päivitetyn päästökertoimen vaikutuksesta

Asfaltin päästökertoimia päivitetään Suomen Ympäristökeskuksen ylläpitämään kansalliseen infrarakentamisen päästötietokantaan CO2data Infraan keväällä 2026.

**U**udet GWPfossil-arvot kuvaavat nyt Suomen asfaltinvalmistuksen massatyypikohtaisia keskiarvoisia hiilijalanjälkiä, ja ne soveltuvat käytettäväksi suunnitteluvaiheessa kohteen päästöjä arvioitaessa. Aiemmat päästötietokannan kertoimet perustuivat Euroopassa julkaistujen EPD-selosteiden keskiarvotietoihin.

Laskennat pohjautuvat kansalliseen asfaltin PCR-laskentasääntöön ja standardiin EN 15804 'rakennustuotteiden ympäristöselosteet'. Laskennat on tehty PANK ry:n Ympäristövaliokunnan toimesta asfaltin ympäristövaikutusten laskentaan tarkoitettulla verifoidulla työkalulla (LCA.no). Laskentaa on testattu usean vuoden ajan valtion päällysteurakoiden kohteilla eri muuttujien päästövaikutuksen suuruuden selvittämiseksi.

## ASFALTTINORMIT LASKENNAN PERUSTANA

Asfalttimassa on rakennustuote. Massojen keskiarvoiset päästölaskelmat kuvaavat asfalttimassan valmistusta kattaen vaiheet: A1 (raaka-aineet), A2 (raaka-aineiden kuljetus asemalle) ja A3 (massan valmistus). Työmaatoimintoja, kuten asfalttimassan kuljetusta työmaalle (A4) ja asfalttipäällysteen levitystä (A5) ei ole huomioitu, sillä nämä päästöt selvitetään erikseen projektikohtaisesti. Päästöarvo

ei huomioi käyttövaihetta (B) eikä elinkaaren lopun vaiheita C ja D.

Uudet asfaltin ympäristövaikutusten laskennat perustuvat Asfalttinormien massatyypikohtaisiin keskiarvoisiin ohjealueiden sideainepitoisuuksiin ja massatyypikohtaisiin raaka-ainevaatimuksiin tyypillisillä suomalaisilla massanvalmistustavoilla.

Asfalttinormit on eurooppalaisten tuotestandardien kansallinen soveltamisohje. Asfalttityyppi ja massaan käytettävät raaka-aineet valitaan aina käyttökohteen vaatimuksen, eli kuormituksen, liikennemäärän ja nopeusrajoituksen perusteella. Näiden vaatimusten täytyessä voidaan laskea ympäristövaikutus.

Laskentoihin on huomioitu Eurobitumenin päivittämä uusi bitumin päästökerroin sekä muun muassa fossiilisten polttoaineiden päästökertoimen muutoksen vaikutus polttoainetta käyttäviin toimintoihin. Lisäksi massatyyppeihin eroteltiin vilkkaiden väylien kulutuskerrosmassojen luja ja harvoilta paikoilta saatava AN7- ja AN10-asfalttikiviaines, joka tuodaan asfalttiasemalle usein pitkien matkojen takaa. Laskennat tehtiin myös eri asfalttirouhepitoisuuksilla, jotta jo suunnitteluvaiheessa voidaan tarkastella asfalttirouheen käyttömäärän vaikutusta tiehankkeen kokonaispäästöihin.

## PÄÄSTÖKERTOIMET JA LASKENTOJEN VERTAILTAVUUS

Rakennushankkeiden ympäristövaikutuslaskennoissa käytetään päästötietokantojen tuotekohtaisia keskiarvoisia päästökertoimia. Kertoimet voivat olla peräisin eri päästötietokannoista ja mahdollisesti eri ajanjaksolta. Kertoimia päivitetään säännöllisesti vastaamaan nykyhetken käytäntöjä ja olosuhteita.

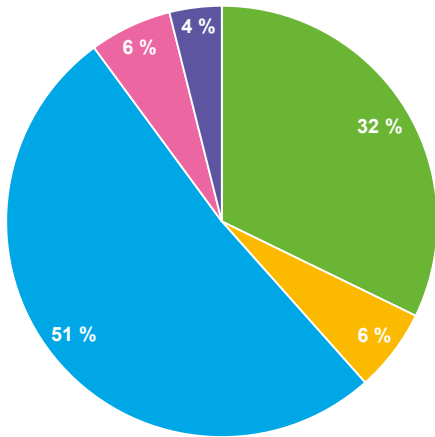
Laskennan ominaisuus on muuttujien vaikutus koko ketjuun, siksi pitääkin olla tarkkana tuotetta valitessa päästövaikutuksen perusteella. Kun yhtä päästökerrointa päivitetään, se vaikuttaa raaka-aineista tuotteisiin ja edelleen rakennushankkeen kokonaispäästöihin.

Vuonna 2025 Eurobitumen tarkensi bitumin LCA-laskentaa. Bitumin päästökerroin päivitettiin vastaamaan nykyisiä olosuhteita: päästökerrointa kasvattavia tekijöitä ovat mm. raakaöljyn hankaloitunut saatavuus ja öljynporauksen metaanipäästöt. Päivitetty bitumin päästökerroin Eurobitumen 4.0 kasvoi arvoon 0,530 kgCO<sub>2</sub>e/bitumikilo (2021 Eurobitumen 3.1 oli 0,216 kgCO<sub>2</sub>e/bitumikilo).

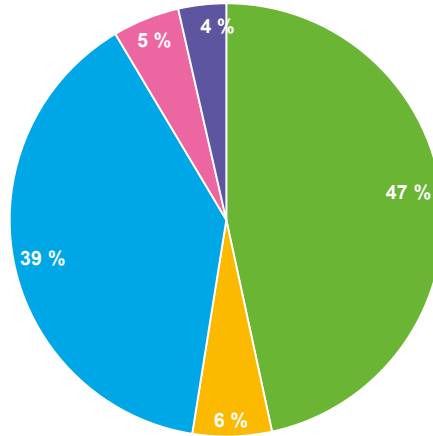
Vaikka bitumin käyttömäärä on prosentuaalisesti pienehkö yhdessä asfalttimassatonissa, päästökertoimen vaikutus on merkittävä.

UUSIUTUVAN  
ENERGIAN JA  
ASFALTTIROUHEEN  
KÄYTÖN MERKITYS  
PÄÄSTÖVÄHENNYS-  
TEKONA KASVAA.

AB RC0 ('vanha' Eurobitumen 3.1)



AB RC0 ('uusi' Eurobitumen 4.0)



- A1 asfalttimassan raaka-aineet
- A2 raaka-aineiden kuljetus asfalttiasemalle
- A3 massan valmistus asfalttiasemalla
- A4 massan kuljetus työmaalle
- A5 levitystyö

Bitumin ja fossiilisten polttoaineiden päästökertoimen muutoksen vaikutus tavanomaisen asfalttimassan valmistuksen (A1–A3) ja päällystyksen (A4–A5) päästöihin. Esimerkin asfalttimassa on valmistettu ja kuljetettu fossiililla polttoaineilla. Massassa ei ole käytetty asfalttirouhetta. Bitumin päästöarvon kasvu nostaa raaka-aineiden suhteellista osuutta asfaltin päästöistä.

Esimerkiksi yhden tiekilometrin päästö (A1–A3) on nyt noin 14 000 kgCO<sub>2</sub>e suurempi.

Muutos tietysti tarkoittaa, etteivät vanhat ja uudet asfaltin ympäristövaikutuslaskennat ole enää keskenään vertailukelpoisia. Samalla vanhat julkaistut asfaltin EPD-selostet ovat käyttökelpottomia, jos uuden ja vanhan laskelman poikkeama on yli standardin sallima 10 %. Raakaöljyn jalostuksen elinkaarilaskennasta johtuva muutos peilautuu jatkossa myös kaikkiin muihin fossiilista polttoainetta

**SUURIN VAIKUTUS ON POLTTOAINEEN LAADULLA JA KULUTUKSELLA SEKÄ ASFALTTIROUHEELLA.**

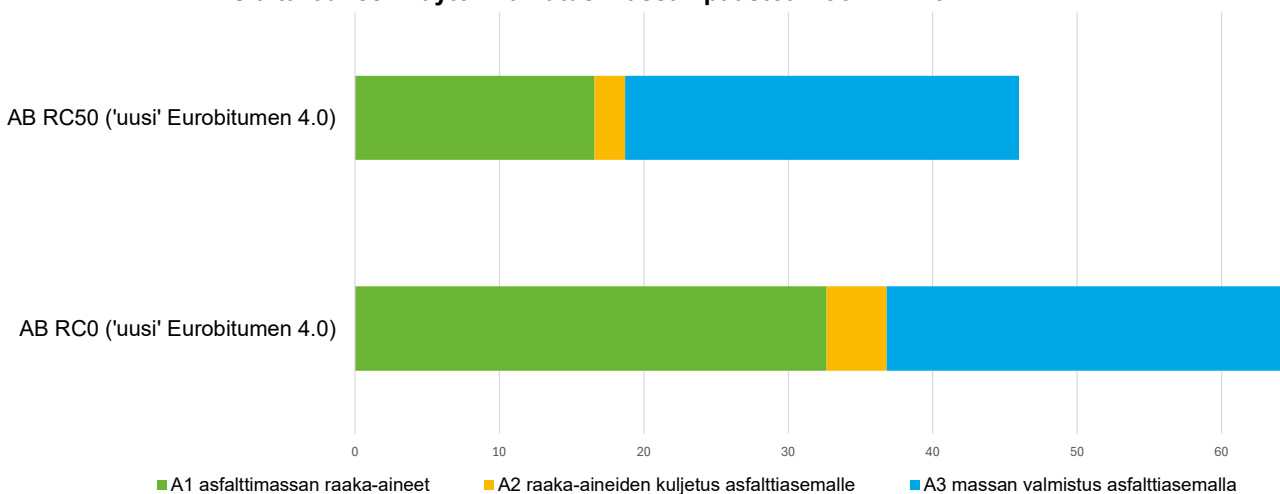
käytäviin toimintoihin, kuten kiviaineksen murskaukseen ja kuljetuksiin.

Päästökertoimen kasvun vaikutuksesta yksittäisiä, ympäristövaikutuksia pienentäviä tekoja onkin hankalaa havaita kokonaispäästöarvosta. Pienemmästä polttoaineen kulutuksesta huolimatta suuremman fossiilisen päästökertoimen vuoksi kokonaispäästö onkin nyt kasvanut. Uusiutuvan energian ja asfalttirouheen käytön merkitys päästövähennystekona kasvaa.

Myös yhdenmukaisella laskentatavalla ja laskentasäännöllä on merkittävä rooli, kun vertaillaan saman tuotteen päästöarvoja. Onkin hyvä tarkistaa, kuinka tuore laskenta on, laskennassa huomioitavat vaiheet, laskentatyökalun resurssikohtainen päästötietokanta sekä käytetty laskentasääntö (PCR). Tuotekohtainen laskentasääntö kertoo, mitä kaikkea laskennassa pitää huomioida.

Jos ominaisuuksiltaan saman rakennustuotteen kokonaispäästöarvot poikkeavat merkittävästi toisistaan, laskennasta pitää tiedostaa, kumpi tuote on parempi ympäristövaikutuksiltaan. Hyvä esimerkki on suomalaisen ja kiinalaisen reunakivi: raaka-aine

Asfalttirouheen käytön vaikutus massan päästöarvoon A1-A3



Kun puolet asfalttimassasta on asfalttirouhetta, tiekilometrin päästöarvo pienenee noin 13 000 kgCO<sub>2</sub>e. Asfalttirouhetta käyttämällä ympäristövaikutusta voidaan pienentää merkittävästi samalla kiertotaloustavoitetta edistäen. Asfaltissa hyödynnetään sekä luja kiviaines että bitumi.

ja tuotantotapa on sama, mutta toisen kuljetuksesta aiheutuva suurempi ympäristövaikutus. Asfalttimassassa uutta kiviainesta ja bitumia korvataan samat komponentit sisältävällä asfalttirouheella merkittävästi ympäristövaikutuksia vähentäen. Vain tehdyillä teoilla on ympäristölle merkitystä.

**KIERTOTALOUS-  
TAVOITTEIDEN  
KASVAESSA  
JÄTESTATUKSEN  
RAAKA-AINEITA EI SAA  
TUHLATA.**

sessaan. Päästövähennys- ja kiertotaloustavoitteen yhteisvaikutuksen vuoksi asfaltti on aina järkevintä käyttää uudelleen asfalttimassan raaka-aineena. Lujat asfalttikiviainekset vähenevät, ja siksi onkin resurssiviisautta käyttää asfalttirouheen kivet uudelleen asfaltissa.

Bitumin saatavuuden ja kansallisen huoltovarmuuden turvaamiseksi on kriittisen

tärkeää pitää asfaltti edelleen kierrätettävänä asfaltin raaka-aineena asfalttipäällystekerroksissa. Näinä päivinä tämä on helppoa perustella. •

*Kirjoittaja on Asfalttikallion ympäristöpäällikkö ja PANK Ry:n (Päällystealan neuvottelukunta) ympäristövaliokunnan puheenjohtaja.*

## PÄÄSTÖJÄ VOIDAAN LASKEA AIDOIN TEOIN

Energiaintensiivisellä ja luonnonvaroja käytävällä alalla on paljon päästövähennysmahdollisuuksia, joista hankkeen tilaaja hyötyy. Toteutettava asfaltin päästöarvo voidaan laskea ennakkoon lähtötietojen perusteella ja tarkka arvo toteutuneen perusteella.

Käytännössä jokainen laskenta on omanlaisensa: Asfalttimassareseptejä on valtakunnallisesti tuhansia, ja niitä tehdään kymmenillä eri asfalttiasemilla, jotka on varusteltu eri teknisin ratkaisuin. Myös sijainti, eli kuljetusmatkat vaikuttavat osaltaan päästöarvoon. Rakennustuotteiden standardipäivitysten myötä CE-merkkeihin tulee pakolliseksi ilmoittaa myös ympäristövaikutuksia kuvaavia ominaisuuksia, kuten liukoisuus ja ilmastovaikutukset (CO<sub>2</sub>e).

Päästöjä voidaan vähentää monin teoin. Suurin vaikutus on polttoaineen laadulla ja kulutuksella sekä asfalttirouheen käytöllä. Päästökertoimien päivityksen myötä fossiilista polttoaineista luopumisen merkitys kasvaa päästövähennysten keinona. Uusiutuvan polttoaineen avulla asfaltin kokonaispäästöjä voidaan vähentää noin kolmanneksella. Käyttämällä 50 % asfalttirouhetta massan raaka-aineena pienennetään yhden tiekilometrin päästöä noin 13 000 kgCO<sub>2</sub>e.

Asfalttirouheella korvataan uutta, lujaa asfalttikiviainesta sekä energiaintensiivistä bitumia, ja siksi asfaltista aiheutuvaa päästöä on mahdollista vähentää merkittävästi. Asfalttirouheen laatu tutkitaan, ja sen kelpoisuus varmistetaan käyttökohteen vaatimusten mukaan, kuten uutta asfalttikiviainestakin valittaessa.

Suunnitteluvaiheessa tulee huomioida, että halutun laatuista, käyttökohteen vaatimaa asfalttirouhetta on riittävästi saatavilla, ja asemalla voidaan teknisesti hyödyntää suunniteltu pitoisuus asfalttirouhetta.

Vaikka kiertotaloustavoitteet kasvavat, jätestatuksen omaavia raaka-aineita ei saa tuhjata. On huomioitava materiaalin koko potentiaali ensisijaisessa käyttötarkoituk-

### EPD (Environmental Product Declaration)

Ympäristöseloste on standardoitu tapa esittää valmistetun tuotteen ympäristövaikutus tarkasteltavan elinkaaren ajalta. Ympäristöseloste tuotetaan siihen tarkoitettuna kolmannen osapuolen verifioidulla laskentatyökalulla. Laskenta perustuu käytettyihin resursseihin ja päästökertoimiin ja PCR-laskentasaäntöön. Julkaistu EPD-seloste on voimassa 5 vuotta.

### Ympäristövaikutusten laskenta

Projektikohtainen laskenta, joka noudattaa standardia EN 15804 ja kansallista asfaltin PCR-laskentasaäntöä, mutta yksittäistä laskentaa ei ole verifioitu kolmannen osapuolen toimesta EPD:ksi.

### LCA (Life Cycle Assessment)

Tuotteen koko elinkaaren ympäristövaikutus raaka-aineen hankinnasta tuotteen hylkäämiseen asti.

### PCR (Product Category Rules)

Rakennustuotteiden ympäristövaikutusten laskenta perustuu tuoteryhmän laskentasaäntöön. Laskentatapa esitetään standardissa EN 15804:2012+A2:2019+AC:2021 "Sustainability of construction works – Environmental product declarations – Core rules for the product category of construction products". Rakennustuotteille, kuten asfaltille, on laadittu kansallisia laskentasaäntöjä, joissa huomioidaan tarkemmin kansallista tapaa toimia. Laskentasaäntö varmistaa ympäristövaikutukselle yhdenmukaisen laskentatavan.

### GWP (Global Warming Potential)

Ilmastoa lämmittävä vaikutus eli "hiilijalanjälki".

### CO<sub>2</sub>e (hiilidioksidiekvivalentti)

Eri kasvihuonekaasupäästöjen ilmastoa lämmittävä yhteisvaikutus.

### Eurobitume (Eurobitumen)

Eurooppalainen bitumiteollisuuden järjestö, joka edustaa bitumin tuottajia ja markkinoijia Euroopassa. Se toimii bitumin asiantuntijana edistäen sen turvallista, tehokasta ja kestävästä käyttöä.

### CO<sub>2</sub>data

Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämä kansallinen rakentamisen päästötietokanta. Resurssikohtaisia päästöarvoja voidaan käyttää esim. suunnitteluvaiheessa päästövaikutusta arvioitaessa tai tuotetta kuvaavina tyyppillisinä arvoina, jos ei ole käytettävissä tuotekohtaista päästöarvoa.

### Nastarengaskulutuskestävyys (AN)

Asfalttikiviaineksen nastarengaskulutuskestävyyttä tutkitaan kuulamylyttestimenetelmällä ja testatun kiviaineksen luokka ilmoitetaan arvona AN.

### PANK ry

Yhdistys, jonka tavoitteena on tie-, katu- ja erityisliikennealueiden päällystystoiminnan yleisten edellytysten kehittäminen ja tiedottaminen. Ympäristövaliokunnassa jäsenenä ovat kaupunkien, elinvoimakeskusten, Väyläviraston ja Infra ry:n edustajien lisäksi raaka-aine- ja laitetoimittajia sekä infrarakentamiskonsultointia ja asfalttiurakoitsijoita.

# FinnMETKO



# 2026

Jämsä 3.-5.9.

Logistiikka  
Maarakennus  
Puunkorjuu  
Bioenergia



Suomen  
suurin  
konealan  
tapahtuma



# Tornionjoen silta uudistetaan vaiheittain

Valtatien 29 keskeisellä rajasillalla Torniossa on käynnissä mittava peruskorjaushanke. Huonokuntoisen sillan korjaus turvaa tärkeän yhteyden toimivuuden.



**V**altatiellä 29 Tornionjoen ylittävä silta on keskeinen yhteys Suomen ja Ruotsin välillä, ja sen kunto on heikentynyt vuosikymmenten mittaan.

Silta korjataan nyt laajassa hankkeessa, joka parantaa sillan kuormituskestävyyttä ja käytettävyyttä lisääntyvää rajaliikennettä ja erikoiskuljetuksia varten. Perusparannuksessa uusitaan sillan kansirakenne, sillan kaiteet, liikuntasuomalaitteet, laakerit ja valaisimet sekä peruskorjataan sillan alusrakenteet ja teräspalkit.

Sillan teräs- ja betonirakenteiden peruskorjaus pidentää niiden käyttöikää vähintään 50 vuotta. Sillan kaiteiden uusiminen puolestaan parantaa liikenneturvallisuutta ja valaistuksen uusiminen tuo säästöjä energiakustannuksissa.

Hankkeen työt käynnistyivät keväällä 2025, ja uudistetun sillan on tarkoitus tulla

käyttöön vuonna 2027. Työt etenevät kahdessa vaiheessa. Viime vuonna toteutuneessa ensimmäisessä vaiheessa sillan eteläpuolen kansirakenne purettiin, ja sen tilalle rakennettiin uusi kansi.

Käynnissä olevassa vaiheessa 2 liikenne siirretään sillan uusitulle eteläreunalle, jonka jälkeen pohjoinen kansirakenne puretaan ja uusi kansi rakennetaan. Toisen vaiheen on tarkoitus valmistua ensi lokakuussa. Vaiheiden 1 ja 2 aikana liikenne on siirretty hetkittäin yhdelle kaistalle liikennevalo-ohjauksella.

## KESKEINEN YHTEYS MUUALLE EUROOPPAAN

Vuonna 1979 valmistunut Tornion 318 metriä pitkä silta on Suomen tärkein maayhteys Ruotsiin ja muualle Eurooppaan. Reitti on myös tärkeä yhteys Norjan satamiin ja erikoiskul-

jetuksille Suomen ja Ruotsin välillä. Valtatie 29 on puolestaan osa TEN-T-ydinverkkoon sisältyviä Skandinavia–Välimeri- ja Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytäviä.

Sillalla liikennöi merkittävästi raskasta liikennettä ja erikoiskuljetuksia. Sillalla vuorokausiliikenteen määrä on noin 18 600 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 5 %. Raskas liikenne on vuosien mittaan kuormittanut sillan rakenteita, ja tarkastuksissa sillan kunto todettiin huonoksi ja vaurioiden vaativan laajan peruskorjauksen. Sillan betonikannen vaurioitumisherkkyden ja huonon pitkäaikaiskestävyyden takia silta päätettiin uusida kokonaan ja muuttaa sillan kansi liittorakenteiseksi.

Valmistuttuaan uudistettu silta turvaa valtatieteyhteyden toimivuuden ja tukee Tornion alueen liikenteen sujuvuutta sekä kansainvälisiä kuljetuksia. •

## Yksityistieasioiden korkeakoulu 2026

Yksityistieasioista vastaaville julkishallinnon ja yhteisöjen toimihenkilöille

Koulutus koostuu kahdesta webinaarijaksosta ja yhdestä lähijaksosta. Webinaarit pidetään 1.–3.9. ja 29.9.–1.10. Lähijakso pidetään 27.–29.10. Scandic Tampere City -hotellissa.

Katso lisätiedot ja täytä hakulomake Tieyhdistyksen verkkosivuilla viimeistään **10.8.2026** mennessä.



## Alan parhaat yhdessä Yhdyskuntatekniikka 2027

- energianhuolto
- liikenne- ja alueinfra
- kiertotalous- ja ympäristöhuolto
- koneet, laitteet ja varusteet
- mittaus-, tutkimus- ja muut palvelut
- vesihuolto

Ilmoittaudu näytteilleasettajaksi: [yhdyskuntatekniikka.fi](https://yhdyskuntatekniikka.fi)



ESITTELEMME PITKÄN URAN TIESTÖMME HYVÄKSI TEHNEITÄ TEIDEN TEKIJÖITÄ.

TEKSTI: Harde Kovasiipi

# Geotekniikan ammattilainen näkee tiet pinta-aa syvemmältä

Arvostettu geotekniikan tuntija Leena Korkiala-Tanttu on kulkenut pitkän tien alan suunnittelijana, tutkijana ja opettajana. Erityisen antoisaa on ollut myös päästä jakamaan omaa osaamista alan uusille tekijöille.



KUVA: Nita Vera/Aalto-yliopisto

**L**EENA KORKIALA-TANTTU syntyi vuonna 1959 Hyönölän kylässä silloisessa Pusulan kunnassa (nyk. Lohjan Nummi-Pusula). Kansakoulun jälkeen hänen koulutiensä jatkui naapurikunta Nummella oppikouluun ja lukioon. Siellä vahvasti matematiikkaan suuntautunut lukiolainen selaili teknillisen korkeakoulun esitettä ja kiinnostui rakennetekniikasta sekä etenkin sillanrakennuksesta.

Kirjoitettuaan ylioppilaaksi vuonna 1978 hän aloitti syksyllä opinnot Helsingin teknillisessä korkeakoulussa, josta löytyikin tarjolle lukuisia erilaisia ammattiaineita ja suuntautumisvaihtoehtoja.

– Luin sivuaineena tietekniikkaa, ja aloinkin kiinnostua yhä enemmän maa- ja pohjarakentamisesta. Tähän vaikutti osaltaan innostava ja haastavakin professori **KALLE-HEIKKI KORHONEN**. Ensimmäisessä kesätyöpaikassani Mittatie Oy:ssä pääsin sitten tekemään kairauksia ja etenkin mittauksia. Geotekniikka tuntui alalta, jossa riittää jatkuvasti mielenkiintoista uutta opittavaa.

## AMMATTIPOLKU ETENI SUUNNITTELUSTA TUTKIMUKSEEN

Valmistuttuaan vuonna 1984 diplomi-insinööriksi Korkiala-Tanttu työskenteli vuosia konsulttitoimisto Y-suunnittelu Oy:ssä ja sitten 1990-luvun puolella YS-Yhdyskunta Oy:ssä, jossa tehtävinä oli muun muassa erilaisten tiehankkeiden rakennussuunnittelua.

Osaamisen kasvaessa mieli teki edetä yhä syvemmälle alan tutkimuksen pariin. Tie veikin hänet seuraavaksi vuonna 1999 VTT:lle ja muun muassa monivuotiseen Tien pohja- ja päällysrakenteet (TPPT) -tutkimusohjelmaan.

– 2000-luvun alussa käynnistyi sitten merkittävä hanke, joka liittyi VTT:n ja Ruotsin VTI-tutkimuslaitoksen omistamaan koetiekoneeseen.

Sen puitteissa tehtiin kolme HVS Heavy Vehicle Simulator -koesarjaa, ja vastasin viimeisistä Suomen päässä tehdyistä kokeista.

Ennen pitkää vastaan tulivat tutkimuskohteina myös esimerkiksi uusiomateriaalit, ympäristövaikutukset, ydinjätteen loppusijoitusratkaisut sekä heikkolaatuisten maamateriaalien käytön tehostaminen. VTT-vuosien aikaan sisältyivät lisäksi tutkijanvaihtovierailut Nottinghamin yliopistossa skysyllä 2003 ja Strathclyden yliopistossa Skotlannissa 2007.

Töiden ohessa tehty tohtorinväitöstyö tuli päätökseen alkuvuonna 2009. Se käsitteli edellä mainittujen HVS-kokeiden pohjalta sitomattomien kerrosten pysyviä muodonmuutoksia.

## AALTO TOI ANTOISIA OPETUSKOKEMUKSIA

Kun tutkimuspuolen rahoituksen saannista oli tullut aiempaa haastavampaa, oli Korkiala-Tanttu palannut vuoden 2008 lopulla konsulttitehtäviin Pöyrylle. Tutkijavuosien jälkeen oli antoisaa päivittää käytännössä tietoja perusinfran suunnittelun kehityksestä, mistä olikin hyötyä työuran seuraavassa käänteessä.

Kun Aalto-yliopiston professori **OLLI RAVASKA** oli jäänyt eläkkeelle, sai Korkiala-Tanttu vuonna 2010 houkuttelevan kutsun. Tarjolla oli paikka geotekniikan määräaikaisena professorina. Tarjous tuli hyvään aikaan, ja hän tarttui siihen mielellään.

– Aallossa tehtävät painottuivat etenkin aluksi nimenomaan opetukseen. Se vastasi omia toiveitani. Kokemusta oli vuosien varrella kertynyt useasta aiheesta, ja nyt tuntui hyvältä alkaa siirtää osaamista eteenpäin nuoremmille polville.

Aallossa työura eteni erilaisten professorinimikkeiden kautta Rakennustekniikan laitoksen johtajaksi. Vuonna 2024 Korkiala-Tanttu jäi osa-aikaeläkkeelle, mutta hän toimii edelleen Rakennustekniikan laitoksella Senior Advisor -nimikkeellä.

## MIELEEN JÄÄNEITÄ TEHTÄVIÄ JA KOKEMUKSIA

Pitkään työuraan on mahtunut paljon mielenkiintoisia vaiheita ja tehtäviä. Korkiala-Tanttu nostaa esimerkkinä esiin osallistumisen Suomen ensimmäiseen PPP (Public Private Partnership) -hankkeeseen, jossa rakennettiin 1990-luvulla nelostietä moottoritieksi Järvenpää–Lahti-välillä.

– Se oli tosi opettavainen kokemus. Rakennussuunnittelua oli alettu tehdä kiinteämmin yhteistyössä urakointivaiheen ja rakentajien kanssa,

joten sain suunnittelusta saman tien palautetta ja opin tekemään sitä yhä toteuttamiskelpoisemmin. VTT-ajalta mielenkiintoisimpina ovat mieleen jääneet jo mainitut HVS-kokeet, joissa sai oppia paljon nimenomaan tierakenteen mitoituksesta, hän muistelee.

– Aalto-yliopistossa kantava tutkimusteema ovat olleet uusiomaarakenteet ja uusiosideaineet. Siellä olemme tehneet paljon syvästabilointiin liittyvien uusiosideaineiden tutkimusta, jossa tähdätään etenkin kalkkimentin korvaamiseen vähähiilillä ratkaisulla. Opetuspuolella taas kontaktiopetus ja oppinäytetöiden ohjaus ovat olleet suosikkitehtäviäni. On ihanaa seurata opiskelijoiden kehitystä sekä nähdä läheltä, kuinka jonkin asian sisältö ja toiminta avautuvat heille.

## ALALLA RIITTÄÄ RATKAISTAVIA KYSYMYKSIÄ

Geotekniikan tulevaisuutta pohtiessaan Korkiala-Tanttu mainitsee ensimmäisenä pitkäaikaisen ongelman eli alan tohtoritason tutkijoiden ja sitä kautta alan professoreiden puutteen.

– Tutkimuksen ja laadukkaan opetuksen turvaaminen on iso ongelma. Yliopistojen rajallisten resurssien vuoksi joudutaan miettimään, mitä kursseja on mahdollista järjestää. Toinen oma tulevaisuusteemansa on tekoäly sekä sen vaikutukset alan kehitykseen ja opetukseen. Itse ajattelen, että geotekniikka vaatii vahvasti kokemusperäistä suunnitteluosaamista. Vaikka AI-sovelluksista voi varmasti olla apua, tuntuu kokeneen ammattilaisen korvaaminen niillä vielä kaukaiselta.

– Yksi iso haaste taas on kiertotalouden implementointi infrarakentamiseen. Monesti kiertotalousmateriaalien laatu voi olla epätasaista ja tutkimustulokset niistä hajanaisia. Samalla infran vaatimukset ovat etenkin ilmastonmuutoksen vaikutusten myötä kasvaneet. Tältä osin kaivattaisiin pitkäaikaista materiaalitutkimusta, missä ollaan kuitenkin kovasti myöhässä. Sopii toivoa, että löytyy uusia ratkaisuja, reseptiikkaa tai materiaaleja, mutta haasteita riittää.

Yksityiselämän puolella Korkiala-Tantun tulevaisuus näyttää onneksi valoisammalta. Osa-aikaeläkkeellä on aviomiehen kanssa enemmän vapaa-aikaa vaikkapa ensimmäiselle lapsenlapselle, joita taitaa olla tulossa pian lisääkin.

– Lisäksi aikaa riittää liikuntaan, kuten kuntosaliiin, hiihtämiseen, kävelyyn ja fillarointiin. Tykkään kovasti myös ruoanlaitosta ja kirjojen lukemisesta. Ja jonkin verran käydään teatterissa ja muissa kulttuurierinoissa. Aika tällaista tyypillistä eläkeläismäistä ajanviettoa, hän nauraa. •

**GEOTEKNIikka  
VAATII VAHVASTI  
KOKEMUSPERÄISTÄ  
SUUNNITTELU-  
OSAAMISTA.**

## LEENA KORKIALA-TANTTU

- Senior Advisor, Aalto-yliopisto.
- Syntynyt Pusulassa vuonna 1959.
- Tekniikan tohtori (Ph.D.), Helsingin teknillinen yliopisto 2009.
- Diplomi-insinööri, Helsingin teknillinen yliopisto 1984.
- Palkintoja mm: SGY:n GeoTeko 2017 ja 2023, Vuoden 2018 rakennusalan DI, MANK:n Pikku Tömpö 2022, Suomen Tieyhdistyksen hopeinen ansiomerkki 2023.

# HAMK kävi verkostoitumassa Etelä-Koreassa

Etelä-Korea tarjoaa oppeja liikennejärjestelmän ja kestävän kaupungin kehittämiseen. Kestävä kaupunkisuunnittelu, tehokas joukkoliikenne ja liikenteen digitalisaatio ovat siellä pitkälle vietyjä käytännön ratkaisuja. Maaliskuussa 2026 HAMKin edustajat perehtyivät eteläkorealaisiin liikenne- ja kaupunkikehittämisen ratkaisuihin sekä viiden yliopiston koulutus- ja tutkimustyöhön.



**S**oulin metropolialueella asuu jopa 26 miljoonaa ihmistä, ja tämä näkyy liikennejärjestelmän mittakaavassa. Suuresta väestömäärästä huolimatta joukkoliikenne toimii sujuvasti ja luotettavasti.

Metro- ja junakalusto on siistiä, se koetaan turvalliseksi ja maksaminen T-Money-kortilla tai applikaatiolla kattaa koko matkaketjun. Digitaaliset kartta- ja reittisovellukset, kuten Naver Map ja Kakao Map, ovat keskeisessä roolissa arjen liikkumisessa.

Kaupunkirakenne on Soulissa vahvasti kerroksellinen. Liikenne ohjautuu osin maan alle ja osin kaupunkirakenteen alimpiin kerroksiin, kävelyreitit osin autoliikenteen väylien ylle.

Entisestä kaupunkia halokoneesta moottoritieväylästä on kehitetty viihtyisä Cheonggyecheon-vesiväylä kävelyreitteineen ja Seuollo 7017 -kävelysilta on rakennettu vilkkaan liikennealueen ylle. Ratkaisuissa yhdistyvät liikkumisen sujuvuus, viherrakenteet ja laadukas kaupunkitila.

## VERTAILUKOHTIA JA ESIMERKKEJÄ SUOMEEN

Vierailut yliopistokampuksilla toivat esiin koulutuksen ja käytännön kehittämistyön

VIERAILUT TOIVAT ESIIN KOULUTUKSEN JA KEHITTÄMISTYÖN TIIVIINYHTEYDEN.

tiiviin yhteyden. Ajou-yliopistossa professori **JAEHYUN SON** esitteli autonomisten ajoneuvojen laajaa K-City testiympäristöä havainnollistamalla, miten liikenteen automaatiota kehitetään systemaattisesti: testauksen kohteena eivät ole vain ajoneuvot, vaan myös käyttäjät, infrastruktuuri, tietoliikenneyhteydet, liikennenympäristö ja sääntely.

Keskusteluissa korealaisten korkeakoulujen edustajien kanssa nousi esiin liikennealaa yhdistävä ajankohtainen haaste – asiantuntijoiden eläköityminen ja tarve uudistaa alaa uu-



**YHDISTÄVÄ  
AJANKOHTAINEN  
HAASTE ON  
ASIAANTUNTIJOIDEN  
ELÄKÖITYMINEN.**



sien osaajien avulla. Kiinnostus kansainväliseen yhteistyöhön, yhteisiin opiskelijaprojekteihin ja verkon kautta toteutettaviin pilotteihin oli vahvaa.

Etelä-Korea näyttöytyy liikennealan toimijalle kiinnostavana esimerkkinä siitä, miten suurten kaupunkien liikennejärjestelmiä kehitetään yhdistämällä teknologia, joukkoliikenteen priorisointi ja kaupunkirakenteen monitasoisuus. Matka tarjosi kiinnostavia vertailukohtia myös suomalaisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, pienemmässä mittakaavassa. •



**SONJA HEIKKINEN**

Koulutuspäällikkö  
Liikennealan koulutusvastuu  
HAMK



TEKSTI: Akseli Kotila

# Alan ammattilaiset kohtasivat Talvitiepäivillä Jyväskylässä

Talvitiepäivät ja Viherpäivät järjestettiin toista kertaa yhdessä Jyväskylän Paviljongissa 11.–12.2.2026. Kahden päivän aikana tapahtumassa vieraili yhteensä yli 3100 kävijää.



Simo Takalammi avasi 36. kerran järjestetyt Talvitiepäivät.

**T**alvitiepäivien seminaarin tervetulosanat lausui Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **SIMOTAKALAMMI**.  
– On hienoa, että meillä on täällä laaja joukko ammattilaisia. Mukana on selkeä sukupolvien ketju: nuoria, vasta työ- ja opiskelutaipaleensa alussa olevia sekä vanhempaa ja kokeneempaa kaartia, joka tuntee tapahtuman ja

on lähtenyt innolla mukaan. Olemme järjestäjänä tähän tosi tyytyväisiä, Takalammi iloitsee.

## KORJAUSVELKA KASVUSSA

Avajaispuheen piti Väyläviraston toimialajohtaja **VIRPI ANTTILA**.

Hän korosti, että Väyläviraston perustehtävä on tänä päivänä entistä tärkeämpi. Väyläviraston tavoitteena on varmistaa, että toimiva ja turvallinen väyläverkko mahdollistaa Suomen hyvinvoinnin, kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden ja kestäväen kasvun.

Anttila nosti esille, että korjausvelka on kasvanut jo 4,3 miljardiin euroon. Tieverkolla osuus on 2,7 miljardia ja rataverkolla 1,6 miljardia euroa.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti perusväylänpidon rahoitustaso nousisi Anttilan mukaan 460–580 miljoonaan euroon vuosittain vuosien 2030–2037 välillä. Tällä rahoituksella, tehokkaalla varojen käytöllä, innovaatioilla, uusilla teknologioilla ja tutkimuksella väyläverkon korjausvelan kasvua voidaan vähitellen hillitä ja kääntää laskuun.

– Ennen vuotta 2030 rahoitustaso on kuitenkin erittäin niukka ja liikkumavara pieni. Käytettävissä oleva rahoitus riittää pääosin vilkkaimmille väylille, mikä korostaa priorisoinnin, tiedolla johtamisen ja tehokkuuden merkitystä, Anttila jatkaa.

## KAUPUNGINJOHTAJA TOIVOTTI TALVITIEPÄIVÄT TERVETULLEEKSI

Jyväskylän kaupunginjohtaja **TIMO KOIVISTO** nosti omassa puheenvuorossaan esille katujen talvihoidon merkityksen. Koiviston mukaan ylivoimaisesti suurin osa kuntalaisten antamasta palautteesta liittyy katujen hoitoon ja erityisesti talvihoitoon. Myös suuri osa kaupunginjohtajalle tulevista suorista yhteydenotoista koskee talvihoitoa.

–Tänä talvena tilanne on ollut poikkeuksellinen, sillä en ole aikoihin saanut juuri lainkaan palautetta. Se kertoo siitä, että asiat ovat hyvin. Kaupunkilaisten palaute on usein varsin kriittistä, eikä sen pidä antaa masentaa talvihoidon tai katujen hoidon ammattilaisia. Se kertoo ennen kaikkea siitä, että kyse on kuntalaisille tärkeästä asiasta ja palautteen antamisen kynnyks on matala, Koivisto sanoo.

Koivisto piti Talvitiapäivien teemaa äärimmäisen tärkeänä myös kaupungin vetovoimaisuuden näkökulmasta.

– Kaupunki ei voi olla vetovoimainen, jos liikenne ei toimi, joukkoliikenne ei toimi tai kaupunki ei ole saavutettavissa hyvin myöskään talvisissa olosuhteissa. Tässä mielessä päivän teema on äärimmäisen tärkeä, Koivisto kiteyttää.

## SEMINAARI KIINNOSTI MYÖS KANSAINVÄLISTÄ YLEISÖÄ

Talvitiapäivien seminaareissa kuultiin ajankohtaisia esityksiä muun muassa talviajan liikenteestä, turvallisuudesta, teiden talvikunnossapidosta, käyttövoimista ja dynaamisista toimintamalleista.

Tänä vuonna keynote-puheenvuoron piti **TIMO SAARENKETO** Roadscannersilta. Hänen aiheenaan oli kunnossapidon käytäntöjen vaikutus tien elinkaareen.

Kansainvälistä seminaaria oli saapunut seuraamaan alan asiantuntijoita myös Latviasta, Liettuasta, Norjasta, Ruotsista ja Virossa. Kaikki esitykset simultaanitulkattiin englanniksi.

## TIEMAKSUJEN ULOSOTTOKELPOISUUS PUHEENAIHEENA YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄSSÄ

Talvitiapäivien rinnalla järjestettiin perinteinen Yksityisteiden talvipäivä, joka keräsi 113 hengen joukon paikalle. Yksityisteiden talvipäivässä keskusteltiin muun muassa tiemaksuista, yksityistieavustuksista ja tuoreista oikeustapauksista.

Avajaispuheessa Tieyhdistyksen varapuheenjohtaja **MARKUS LASSHEIKKI** toi esille yksityistielain päivittämisen valmistelusta



Virpi Anttila kiitti avajaispuheessaan tilaajia, urakoitsijoita, suunnittelijoita, tutkijoita ja viranomaisia tärkeästä työstä suomalaisten liikkumisen eteen.



Jyväskylän kaupunginjohtaja Timo Koivisto piti teiden talvihoitoa merkittävänä vetovoimaisuustekijänä.



Markus Lassheikki avasi yksityisteiden vastuuhenkilöille suunnatun Yksityisteiden talvipäivän.



Laitteen virallinen mallinimi on SLR 1200, mutta siitä käytetään myös nimitystä Rotohiekoitin.



Hiekkasuihkua voi säätää haluamaansa suuntaan.



Destian kunnossapidon kehittämisspäällikkö Oiva Huuskonen iloitsi saamastaan tunnustuksesta.

tihkuneita tietoja – tiemaksujen suoraa ulosottokelpoisuutta ollaan arvioimassa uudelleen.

Suoran ulosottokelpoisuuden poistuminen tekisi tiekuntien maksujen perimisestä hankalaa. Velkomustuomion hakeminen ei ole mahdotonta tiekunnille, mutta aikaa ja rahaa siihen kuluu.

– Ilmiselvän riidattoman asian kierrättäminen käräjäoikeuden kautta on turhaa byrokratiaa. Tiesakkailla on myös aina oikeus saattaa tiekunnan päätös käräjäoikeuden punnittavaksi, joten oikeusturvan puutteistakaan ei ole kyse, Lassheikki muistuttaa.

Pahin uhkakuva tiemaksujen suoran ulosottokelpoisuuden menettämisestä saatiin myöhemmin keväällä torjuttua määrätietoisella työllä liikenne- ja viestintäministeriön ja oikeusministeriön suuntaan. Tiemaksut säilyvät suoraan ulosottokelpoisina jatkossakin.

## UUTUUSTUOTE ROTOHIEKOITIN VEIVOITON TYÖNÄYTÖKSESSÄ

Perinteiset työnäytökset järjestettiin jälleen Talvitiepäivien yhteydessä. Työnäytösten tarkoituksena on antaa kuva niissä esitettävien teiden ja katujen kunnossapitokoneiden, -välineiden ja -menetelmien tarkoituksenmukaisuudesta, antaa viitteitä ja herätteitä niiden kehittämiseksi sekä kannustaa kaluston suunnittelua ja valmistusta.

Työsuorituksista voittajaksi kruunattiin Veljekset Ala-Talkkari Oy:n SLR 1200 -hiekoituskuha, joka tunnetaan myös nimellä Rotohiekoitin. Raati kuvaili voittajaa innovatiiviseksi, sillä vastaavaa laitetta ei ole vielä aiemmin nähty.

Hiekoituskuha sai kehuja työlevyden säätämisestä, jolloin työ voidaan keskittää tiettyyn pisteeseen. Raati arvosti myös laitteen kustannustehokkuutta. Hiekoituskuhalla saadaan paljon aikaa lyhyessä ajassa. Rotohiekoittimen erikoisuutena on hydraulisesti käännettävä hiekoituspää, jolla hiekkasuihkua voi säätää haluamaansa suuntaan. Rotohiekoitin soveltuu hyvin monenlaisiin hiekoituskohteisiin, kuten pieniin rivitalopihoihin ja isompiin markettipihoihin. Hiekoitin palkittiin myös syksyllä 2025 KoneAgriassa uutuustuotekilpailun kunniamaininnalla. Palkinnon oli luovuttamassa työnäytösraadin puheenjohtaja, Jyväskylän kaupungin aluevastaava **ERNO REKONEN**.

## KUNNOSSAPITÄJÄ-PALKINTO OIVA HUUSKOSELLE

Talvitiepäivien yhteydessä myönnettiin myönnettiin myös Kunnossapitäjä-palkinto, jonka sai Destian kunnossapidon kehittämisspäällikkö **OIVA HUUSKONEN**. Palkinto jaetaan henkilölle, joka on pitkäaikaisella toiminnallaan tai muulla erityisellä tavalla edistänyt teiden ja katujen kunnossapidon ja erityisesti talvikunnossapidon osaamista tai tekniikkaa.

Huuskonen on toiminut yli 40 vuotta infra-alan monipuolisissa työtehtävissä. Hän aloitti uransa tienrakennushankkeilla, minkä jälkeen Huuskonen on tehnyt tiesuunnittelua sekä projektinhallinnan ja kunnossapidon kehittämistä. Koulutukseltaan Huuskonen on tekniikan lisensiaatti tietekniikasta.

Viimeiset 25 vuotta Huuskonen on toiminut Destian kunnossapidon kehittämisspäällikkönä. Työhön kuuluu tuotannon ja palveluiden kehittämistä ja kehittämiseen liittyvää yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa.

– Olen iloinen, että kunnossapidon kehittämistä arvostetaan. Tämä ei ole yhden ihmisen palkinto. Ilman omaa tiimiä, kollegoita ja yhteistyökumppaneita tätä työtä ei tehtäisi. Minulle kunnossapidon kehittäminen tarkoittaa ennen kaikkea sitä, että asioita uskalletaan katsoa kriittisesti ja kysyä, voisiko tämän tehdä paremmin. Tämä palkinto motivoi kehittämiseen osallistuvia henkilöitä jatkamaan samalla asenteella ja kehittämään toimintaa edelleen, Huuskonen iloitsee. •

# Houkutteleva, koukuttava pyöräily – kunnossapidon keinoin

Talvitiepäivien 2026 Piennar-lavalla käytiin keskustelu, joka osui suoraan suomalaisen liikkumisen hermoon: miten pyöräilyä tehdään niin toimivaa ja miellyttävää, että se houkuttelee ympäri vuoden? Moderaattori Kati Kankaisen johdolla neljä asiantuntijaa pureutui talvikunnossapidon rooliin, teknologian mahdollisuuksiin ja siihen, miksi arjen reitit ovat koko järjestelmän tärkein osa.

**P**aneelin alussa Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen **JAAKKO KLANG** (allekirjoittanut) kiteytti keskustelun ytimen.

– Arjen työ-, koulu- ja asiointireitit ovat Suomen tärkeimmät liikkumispaidat.

Kun nämä reitit ovat tasalaatuisia ja ennakoitavia, pyöräily jatkuu läpi vuoden. Oulu nousi keskustelussa toistuvasti esiin esimerkkinä kaupungista, jossa talvipyöräily on arkea – ei poikkeus.

Keskustelijat olivat yksimielisiä siitä, että ennakoiva auraus ennen aamuhuippua on talvipyöräilyn tehokkain yksittäinen toimenpide. Oulun Konetyö Oy:n **JARKKO KARJALAINEN** kuvasi asian suorasukaisesti:

– Jos väylä on kunnossa klo 6.30, pyöräily on realistinen vaihtoehto. Jos ei ole, peli on menetetty siltä päivältä.

Ajotus nousi koko paneelin läpileikkaavaksi teemaksi.

Väylä voi olla hoidettu säädösten mukaan, mutta jos se ei ole kunnossa klo 7–9 ja 15–18, se ei ole käytännössä kunnossa pyöräilyn näkökulmasta. Siksi panelistit peräänkuuluttivat siirtymistä aidosti ennakoivaan talvihoitomalliin, jossa sääennuste, liikennemäärät ja reittipriorisointi ohjaavat toimenpiteitä.

## TURVALLISUUDEN TUNNE SYNTYY PIENISTÄ ASIOISTA

Vaasan kaupungin **SAMULI HUUSKO** muistutti, että tekninen laatu ei yksin riitä.

– Ihminen valitsee pyörän vain, jos reitti tuntuu miellyttävältä ja turvalliselta – myös

pimeässä ja loskassa, Huusko totesi.

Hyvä valaistus, lumivallien hallinta, selkeä reitti ja tasainen pinta muodostavat kokonaisuuden, joka tekee pyöräilyä sujuvaa. Tutkimusten mukaan koettu turvallisuus selittää jopa 40–60 prosenttia talvipyöräilyn valinnasta, mikä korostaa ympäristön viihtyisyyden merkitystä.

## TASALAATUINEN REITTI TEKEE SATUNNAISESTA PYÖRÄILIJÄSTÄ ARKILIIKKUKJAN

Valtakunnallisten liikkumisen edistämishelmien **TANJA ONATSU** korosti, että pyöräilyä tulee tapa vasta silloin, kun koko matkaketju toimii.

– Kun reitti toimii joka päivä, pyöräilyä tulee tapa – ei valinta.

Tasalaatuinen pinta, johdonmukainen hoitotaso ja ennakoitavuus muodostavat kolmikon, joka muuttaa satunnaisen pyöräilijän arkiliikkujaksi. Yksikin huonosti hoidettu patkka voi katkaista koko ketjun.

Paneelissa esiteltiin useita teknologioita, jotka ovat jo käytössä mutta ansaitsisivat laajemman käyttöönoton. Harjasuolaus ja -hiekoitus, mobiilikeli- ja kitkamittaukset, reaaliaikainen kunnossapidon seuranta ja avoin data nousivat esiin konkreettisin keinoina parantaa laatua ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

– Data ei korvaa auraa, mutta se kertoo, milloin aura kannattaa lähettää, Samuli Huusko tiivisti teknologian roolin.

## YHTEISTYÖ RATKAISEE JA PALAUTE ON VOIMAVARA

Keskustelijat korostivat, että pyöräväylien houkuttelevuus ei ole yhden toimijan vastuulla. Kaupungit, Elinvoimakeskukset, Väylävirasto, urakoitsijat, suunnittelijat ja käyttäjät muodostavat kokonaisuuden, jossa jokaisella on oma roolinsa.

– Kun palaute yhdistetään dataan ja toimenpiteisiin, syntyy luottamus ja parempi talvihoito, Tanja Onatsu totesi.

Paneeli päättyi vahvaan viestiin: pyöräilyn maine ei ole sattumaa. Kaupungeissa, joissa väylät ovat kunnossa, pyöräily näyttäytyy helppona ja arkisena – myös tammi-kuussa.

– Kun väylät ovat kunnossa, mielikuva muuttuu itsestään: helppoa ja miellyttävää – myös talvella, Jaakko Klang sanoi. •

**PYÖRÄVÄYLIEN  
HOUKUTTELEVAUS  
EI OLEYHDEN  
TOIMIJAN  
VASTUULLA.**



KUVA: Shutterstock

TEKSTI: *Simo Takalammi*

# Yksityistielain hienosäätöä

**V**uoden 2019 alussa voimaan tullut yksityistielaki (560/2018) on osoittautunut varsin toimivaksi laiksi ja muutos aiempaan yksityistielakiin oli merkittävä hyppy parempaan lainsäädäntöön. Hyväkin lakia on syytä ylläpitää, ja aiemmin keväällä oli lausuttavana luonnos hallituksen esitykseksi yksityistielain muuttamisesta. Lakia esitetään muutettavaksi siten, että se tukee lain alkuperäistä henkeä hallinnon suoraviivaistamisesta ja byrokratian karsimisesta.

Lakiehdotus oli kaikkien luettavana lausuntopalvelu.fi -palvelussa toukokuun 11. päivään asti. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle kesällä 2026, ja uudistetun lain on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2027 alusta lähtien.

## TIEKUNNAN PÄÄTÖSVALTAA VAHVISTETAAN

Yksityistielain keskeisiä tavoitteita olivat tiekunnan oman päätösvalan lisääminen ja pyrkimys ratkaista monia sellaisia asioita tiekunnan omin päätöksin, joihin vanhan lain aikana tarvittiin yksityistietoimitusta.

Vuonna 2019 voimaan tulleeseen lakiin jäi joitakin valvikoja, joita nyt korjataan. Tiekun- nalle esitetään oikeutta erottaa tie- tai tienosa

tiekunnasta. Tämä voi kuulostaa radikaalilta ja sitä se tietysti voi ollakin. Erottamisen eh- tona kuitenkin olisi, että erotettava osa on kaikkien tieosakkaiden hyväksymä. On melko yleistä, että rantaan tai pihapiiriin päättyvän tiekunnan loppuosa haluaisi erota tiekunnasta ja nyt siihen avautuu mahdollisuus tiekunnan omalla päätöksellä. Näin toimien päätöksen saa nopeasti ja maksuttomasti.

Tieoikeuteen kuuluvaa oikeutta teialueen raivaamiseen esitetään myös lisättäväksi. Luonnonvaraisten esteiden raivaamisesta nykyiseen lakiin on jostain syystä otettu lisäedellytys siitä, että esteen olisi oltava näkemää haittaava. Näin tietysti monesti onkin etenkin mutkapaikoissa ja kasvillisuuskin voi haitata näkemää, mutta onko näkemää estämätön, mutta kiistatta liikenneturvallisuutta vaarantava kivi ollut lainsuojaton?

Tiukasti tulkiten näin on ollut, ja nyt la- kiin on tulossa muutos, jossa luonnonesteiden raivaamiselle ei enää edellytetä sen näkemää haittaavuutta.

Tieosakkaiden velvollisuutta ilmoittaa tienkäytössään tapahtuvista muutoksista esitetään vahvistettavaksi. Valitettavan usein tämä velvollisuus unohtuu ja etenkin omaa tiemaksua kasvattavien muutosten ilmoitukset ovat tuntuneet unohtuvan turhankin helposti.

Toisaalta myös tiekunnalle asetetaan lisää velvollisuuksia ja kokouskutsut tulisi lähettää

myös sellaisille tieosakkaille, joiden yhteystie- dot ovat pienellä vaivalla selvitettävissä. Lain perusteluiden mukaan entiseltä omistajalta tiedusteleminen tai Maanmittauslaitokselta tiedusteleminen olisivat laissa tarkoitettuja kohtuullisia toimia yhteystietojen saamiseksi.

Nykyinen laki ei niitä edellytä, mutta to- dellisuudessa näin on varmastikin toimittu, koska tiemaksujen perille saaminen on edellyt- tänyt välillä vähän suurempaa salapoliisityötä. Valmistelussa mukana ollut uhka tiemaksujen suoran ulosottokelpoisuuden menettämisestä saatiin jo torjuttua.

## JUNTTAPORUKOITA AHTAAMALLE

Yksityistieiden neuvontatyössä ovat tulleet tutuiksi muutamat kipupisteet, jotka vaikut- tavat olevan vallankäytön työkaluja tiekunnissa. Näkökulmasta riippuen kyse on sisäpiirin vallan varmistamisesta tai ikäviä vaatimuksia esittävien tieosakkaiden kaitsemista. Tieto ja tiedon panttaaminen ovat ilmeisen tehokkaita työkaluja palvelemaan molempia edellä mai- nittuja tavoitteita.

Neuvontaan tulee toistuvasti kyselyjä siitä, kuinka tieosakkaat saisivat ennen kokousta tarpeelliset tiedot tiekunnan toiminnasta muutoinkin kuin jossakin kenties satojen kilometrien päässä olevan puheenjohtajan

kotioivella lukien. Eikä tilanne aina helpota kokouksen jälkeenkään, ja pöytäkirjaa pantataan muutoksenhakuajan juostessa.

Täydellistä vastausta kaikkeen ei lain muutoskaan anna, mutta merkittäviä parannuksia on luvassa. Tiekunnalle asetetaan velvollisuus lähettää ennen kokousta toimielimen pöytäkirjat ja ehdotus maksuunpanoluetteloksi tieosakkaan pyytäessä.

Nämä asiakirjat ovat oleellisia tieosakkaan harkitessa kokoukseen osallistumista ja mahdollisia kysymyksiä, joita kokouksessa haluaa nostaa esiin. Asiakirjat voisi pyytää sähköpos-

titse tai tarvittaessa paperikopioina postitse. Asiakirjojen määrä voi olla huomattava, ja siksi postitse lähetettävistä aineistoista voitaisiin laskuttaa tiekunnan vahvistama maksu.

Jo nykyinen laki antaa tiekunnan riviosakkaille mahdollisuuden kutsua tiekunnan kokoukselle toiminnan uudelleen käynnistämiseksi tai saamiseksi oikeille raiteille. Kokemus on osoittanut muiden tieosakkaiden nimien ja yhteystietojen saamisen olevan usein kiven takana. Joko tietoja pantataan tarkoituksella tai niitä ei muuten vain haluta antaa muille osakkaille.

Lakiin ehdotetaan säädöstä, jonka mukaan tiekunnan osakkailta on oikeus vaatia toimielimeltä tiekunnan osakasluettelon luovuttamista heille kokouksen koolle kutsumista varten. Jää nähtäväksi, kuinka tehokkaaksi tämä keino muodostuu.

Sähköliittymän saamista tien toisella puolella kulkevasta sähkökaapelista ei tarvitse sitäkään enää kysyä koko tiekunnalta, vaan tien poikki menevien yksittäisten sähköliittymien kaapeleiden sijoittaminen onnistuu pelkän tiekunnan toimielimen kanssa tehtävällä sopimuksella. •

## Kavo Käyhkön rahaston matka-apurahat ovat jälleen haettavissa

**R**ahaston tarkoituksena on palkkioida ja stipendein tukea Suomen Tieyhdistyksen ja sen jäsenten toimintaa maamme tiekulttuurin edistämiseksi.

Vuonna 2026 myönnetään enintään 3 000 euroa stipendinä ja matka-apurahoina koti- tai ulkomaisia opintomatkoja varten. Euromääräinen summa voidaan jakaa hakijoiden kesken (enintään 1 000 euroa per henkilö).

Vapamuotoiset hakemukset toimitetaan osoitteeseen [toimisto@tieyhdistys.fi](mailto:toimisto@tieyhdistys.fi) 15.6.2026 mennessä. Sähköpostin otsikossa tulee lukea **Kavo Käyhkön rahaston apuraha**.

Hakijan tai hakijatahon tulee olla Suomen Tieyhdistyksen jäsen. Ilmoitathan hakemuksessa euromääräisen summan, jota haet.

### KUKA OLI KAUPPANEUVOS, DI KAVO KÄYHKÖ?

Kavo Käyhkö (1907–1972) oli asfalttialan pioneeri Suomessa. Hän toimi vuosina 1945–1965 perustamansa Rakennus Oy Cultorin toimitusjohtajana. Käyhkö vaikutti päällystetekniikan kehittäjänä ja järjestötoimijana 42-vuotisen uransa aikana. Hän oli 1950- ja 1960-luvuilla kiistan asfalttialan johtohahmo Suomessa.

Vuonna 1950 Rakennus Oy Cultor lahjoitti Suomen Tieyhdistykselle 200 000 markkaa Kavo Käyhkön rahastoksi sen johdosta, että toimitusjohtaja Käyhkö oli tuolloin toiminut tieurakoitsijana 20 vuotta. •



## Transport Research Finland 2026

Suomen Tieyhdistys ry ja RIL ry järjestävät Transport Research Finland -tapahtuman vuonna 2026 kuudetta kertaa.

Tapahtuma järjestetään Teams-ympäristössä kahtena peräkkäisenä perjantaiamuna.

- 11.9.2026 Aalto-yliopisto & Tampereen yliopisto klo 9.00–11.15
- 18.9.2026 LUT-yliopisto & Oulun yliopisto klo 9.00–11.15

**TERVETULOA!**

**Transport Research Finland** tapahtuma tuo kotimaisissa korkeakouluissa tehtävää tutkimusta tunnetuksi Suomessa ja maailmalla.

Tapahtuman kieli on englanti ja osallistuminen on maksutonta.

[www.ril.fi/trfi](http://www.ril.fi/trfi)

**Transport  
Research Finland**

TIEYHDISTYKSEN JÄSENET JA YHTEISTYÖTAHOT KERTOAVAT ITSESTÄÄN JA TYÖSTÄÄN.

# Teknologian kehitys haastaa uudistumaan ja katsomaan tulevaan

Fintrafficcissä liikenteen digitalisaation kehittämisen tavoitteena on rakentaa palveluja ja ratkaisuja, jotka vaikuttavat ihmisten arkeen ja koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Juuri se tekee työstä merkityksellistä ja motivoi Janne Lautanala.



## 1. KUKA OLET JA MITÄ TEET?

Olen **JANNE LAUTANALA**, ja työskentelen Fintrafficcissä digitaalisten ekosysteempipalvelujen ja teknologian johtotehtävissä. Työssäni vastaan siitä, että liikenteen dataa, digitaalisia palveluja ja yhteistyömalleja kehitetään niin, että ne tukevat turvallisempaa, sujuvampaa ja kestävämpää liikennettä. Käytännössä työni yhdistää teknologiaa, palvelukehitystä, dataa ja laajaa yhteistyötä eri toimijoiden välillä. Minua motivoi erityisesti se, että digitaalisten ratkaisujen avulla voidaan vaikuttaa arjen liikenteeseen hyvin konkreettisesti.

## 2. MITEN PÄÄDYIT NYKYISEEN TYÖHÖSI?

Olen tehnyt pitkän uran digitalisaation, teknologian ja liiketoiminnan kehittämisen parissa. Vuosien varrella olen työskennellyt erilaisissa asiantuntija- ja johtotehtävissä, joissa yhteisenä nimittäjänä ovat olleet muutos, palveluiden kehittäminen ja uusien ratkaisujen rakentaminen. Fintrafficiin päädyin, koska liikenneala tarjoaa poikkeuksellisen kiinnostavan ympäristön yhdistää teknologia, yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja käytännön palvelut. Tässä työssä on mahdollista tehdä asioita, joilla on merkitystä sekä yksittäisille tienkäyttäjille että koko yhteiskunnalle.

## 3. KUVAILE TAVALLISTA TYÖPÄIVÄÄSI.

Tavallinen työpäiväni koostuu kokouksista, sparrauksesta, päätöksenteosta ja yhteistyöstä sekä oman organisaation että sidosryhmien kanssa. Päivään voi kuulua esimerkiksi digitaalisten palvelujen kehittämistä, dataan liittyvien mahdollisuuksien arviointia, kumppaneiden tapaamista tai strategisten linjausten valmistelua. Työssäni yhdistyvät pitkän aikavälin kehittäminen ja toisaalta hyvin käytännönläheiset asiat. Yksikään päivä ei ole täysin samanlainen, mikä tekee työstä myös erityisen kiinnostavaa.

## 4. MIKÄ ON PARASTA TYÖSSÄSI?

Parasta työssäni on mahdollisuus rakentaa ratkaisuja, joilla on oikeaa vaikutusta ihmisten arkeen ja koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. On palkitsevaa nähdä, miten data, teknologia ja hyvä yhteistyö voivat yhdessä synnyttää palveluja, jotka parantavat turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta. Lisäksi pidän siitä, että liikenneala on hyvin moniulotteinen: siinä yhdistyvät infrastruktuuri, ihmiset, teknologia ja yhteiskunnalliset tavoitteet. Myös yhteistyö eri organisaatioiden ja asiantuntijoiden kanssa on yksi työn antoisimmista puolista.

## 5. MIKÄ ON HAASTAVINTA?

Liikennejärjestelmä on kokonaisuutena erittäin laaja ja siihen liittyy paljon erilaisia toimijoita, tavoitteita ja riippuvuuksia. Hyvät ratkaisut syntyvät harvoin yksin, vaan ne vaativat yhteistä näkemystä, pitkäjänteisyyttä ja kykyä sovittaa yhteen monenlaisia tarpeita. Myös teknologian nopea kehitys haastaa jatkuvasti uudistumaan ja katsomaan riittävän pitkälle eteenpäin. Juuri tämä tekee työstä vaativaa, mutta samalla myös erittäin merkityksellistä.

## 6. MISSÄ NÄET ITSESI 10 VUODEN KULUTTUA?

Uskon, että olen edelleen työssä, jossa yhdistyvät teknologia, yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja eri toimijoiden kokoaminen yhteisen tavoitteen ympärille. Toivon olevani mukana rakentamassa entistä älykkäämpää, turvallisempaa ja kestävämpää liikennejärjestelmää – Suomessa tai mahdollisesti kansainvälisemmässä roolissa. Näen itseni myös jakamassa kokemusta ja auttamassa uusia osajia kasvamaan alalla. Tärkeintä on, että voin edelleen tehdä työtä, jolla on selkeä tarkoitus ja näkyvä vaikutus.



# Matkailukasvun tiessä kuoppia

**M**atkailuelinkeinon osuus Etelä-Savon alueellisesta BKT:sta on suhteessa suuri verrattuna koko maan keskimääräiseen tasoon. Maakunnan järviluonto, rikas kulttuuriperintö ja vireä tapahtumatarjonta kutsuvat matkailijoita läheltä ja kauempaa. Potentiaalinen, nousussa oleva uusi segmentti ovat ruokamatkailijat. Saimaan alue oli vuonna 2024 Euroopan ruoka- ja kulttuurimatkailun keskus, European Region of Gastronomy, ja Etelä-Savo valittiin EU:n parhaaksi luomualueeksi samana vuonna. Liikennejärjestelmän toimivuus ja matkailukohteiden saavutettavuus luovat haasteita matkailun kehittämiseen.

Päästäkseen matkailukohteeseen matkailija suunnittelee ennen lähtönsä matkaketjun käytettävissä oleviin liikennemuotoihin ja -palveluihin perustuen. Etelä-Savon kaupunkien tutustumaan tuleva matkailija pystyy hyödyntämään joukkoliikennettä tai omalla autolla saapuessaan käyttämään hyvin hoidettuja ja pääosin kunnossa olevia valtateitä.

Jos matkakohde sijaitsee kaupunkien ulkopuolella, joutuu joukkoliikenteestä siirtymään henkilöautoon. Saimaa, Puula ja Kyyvesi ovat matkailijan arvostamia helmiä, mutta järvinen maakunta lisää kulkijan välimatkoja ja haasteita. Monet matkakohdet ovat pieniä ja sijaitsevat maaseudulla luonnonhelsingissä, joten joukkoliikennepalveluiden käytettävyys on ongelma. Lisäksi matkailusesonki painottuu kesäkauteen, jolloin koululaisliikennettä ei voida hyödyntää osana kyläilijän matkaketjua. Suurin osa matkailijoista käyttääkin joko omaa tai vuokraamaansa autoa matkustaessaan maakuntaan.

Siirtyäessä kaupunkien ulkopuolelle ja valtateiltä seutu- ja yhdistieverkolle kohtaavat matkailijat viimeistään matkaketjuna seuraavan heikon lenkin – heikkokuntoisen tieverkon – ja joutuvat lisäämään tarkkaavaisuutta ajosuoritukseensa. Tämä ei ehkä tule yllätyksenä

kotimaisille matkailijoille eikä alueen loma-asukkailla, mutta voi yllättää ulkomaisen matkailijan.

Kuitenkin Etelä-Savossakin matkailuun haetaan kasvua kansainvälisestä matkailusta, ja Itä-Suomen mäkisillä ja mutkaisilla teillä harvemmin liikkuvalla voi niiden huono kunto olla ei-toivottu lisähaaste samalla, kun vierailija jo muutoinkin liikkuu uudessa ja erilaisessa ympäristössä. Lisätarkkaavaisuutta vaativat samoilla kapeilla väylillä liikkuvat pyöräilijät, sillä Saimaan alueen pyörämatkailu on mukavassa nosteessa.

Matkailijoiden ohella vähäliikenteistä tieverkkoa käyttävät maa- ja metsätalouden raskaat kuljetukset, joiden kohdalla myös pitäisi tunnistaa ennemmin kuljetusten arvo ja merkitys alueen elinvoimalle kuin katsoa pelkkiä ajoneuvomääriä arvioitaessa tien merkitystä ja sen kunnossapidon tarvetta. Monesti myös kuulee, että jos maito- tai tukkirekka pystyy liikkumaan tiellä, kyllä se matkailijakin siellä kulkee. Tämä voi pitää vielä paikkansa kotimaisten matkailijoiden ja loma-asukkaiden osalta, mutta ei liene kansainvälisen matkailijan mieleen.

Seutu- ja yhdistieverkon kunnolla on suora yhteys maakunnan matkailuliiketoiminnan toimintaedellytyksiin ja koko maakunnan elinvoimaisuuteen, kuten matkailun merkitys alueellisessa BKT:ssa osoittaa. Matkailun tai oikeammin sen taloudellisen arvon merkityksen tulisi näkyä nykyistä enemmän tieverkon ylläpidon resurssien kohdentamisessa. •

## MARKO TANTTU

Aluesuunnittelupäällikkö  
Etelä-Savon maakuntaliitto

## TUULA KOKKONEN

Elinkeinopäällikkö  
Etelä-Savon maakuntaliitto



TEKSTI: *Simo Takalampi*

SIMO TAKALAMMI

Olemme saaneet maanmittauslaitokselta tilaamamme uunituoreet tieyksikkölaskelmat. Tiekunnallamme on pitkään ollut käytössä korjauskertoimet, joilla tieosakkaan käyttämän matkan vaikutusta tiemaksuihin on lievennetty. Tieosakkaissa on nyt kahdenlaista kantaa. Osa odottaa korjauskertoimien käyttöä myös uutta maksuunpanoluetteloa laadittaessa ja osa katsoo, ettei korjauskertoimia pitäisi enää käyttää, kun yksikointi on nyt tehty. Korjauskertoimen poistamista vaativat osakkaat ovat ilmoittaneet, että asia tulee käsitellä vuosikokouksessa. Mitä meidän pitäisi asiassa tehdä toimiaksemme lain mukaisesti? Onko asia päätettävä maksuunpanoluetteloa vahvistettaessa?

Maksuunpanoluettelon pitää aina perustua voimassa olevaan yksikkölaskelmaan. Niin ei siis voi olla, että on vahvistettu yksikkölaskelma, jossa ei ole matkan korjauskerrointa, mutta maksuunpanoluettelon yksiköissä se on käytössä. Uusista yksiköintisuosituksista on poistettu matkan korjauskerroin. Siksi suosittelen, että ette sitä enää käyttäisi. Mutta viime kädessä tiekunnan kokous päättää yksiköistä, eikä sinänsä ole lainvastaista, jos käytätte matkan korjauskerrointa. Toki teidän pitäisi pystyä osoittamaan, että korjauskertoimen käyttö on oikeudenmukaisempaa kuin sen käyttämättä jättäminen.

Päätös yksiköiden muuttamisesta ja mahdollisesta korjauskertoimen käytöstä tulee tehdä aina tiekunnan kokouksessa, ja päätöksenteko tapahtuu yksiköiden mukaisilla äänillä.

KUNNAN HOITOAVUSTUSTEN MUKANA TULEE KIELTO TIEN SULKEMISELLE.

Kunta on lopettamassa alueellaan olevien yksityisteiden avustukset. Kunnan mukaan yksityistiet on pidettävä avoimina kaikille kulkijoille 10 vuoden ajan avustusten päättymisen jälkeen. Onko todella näin?

Mahtaisiko kunnantalolla mennä sekaisin valtion ja kunnan avustukset? Valtion avustamien perusparanusten mukana tulee velvollisuus sallia 10 vuoden ajan ulkopuolisten liikenne avustetulla tiellä. Kunnan hoitoavustusten mukana tulee vastaava kieltö tien sulkemiselle, mutta se koskee vain sitä kalenterivuotta, jolloin avustusta on maksettu. Eli ulkopuolisten tienkäyttö voidaan kieltää heti tammikuun 1. päivänä seuraavan vuoden aikana.

LÄPIAJON KIELTÄVÄN LIIKENNEMERKIN ASETTAMINEN VAATII LUVAN KUNNALLA.

Kunnan avustukset yksityisteille ovat pienentyneet kuin kuuluisa pyy maailmanlopun edellä. Tiellämme on varsin paljon ulkopuolisten liikennettä, koska ajamalla tiemme läpi oikaisee useamman kilometrin kahden valtion maantien välillä. Ongelmaa on siedetty, kun kunnan avustus on ollut jonkinlainen korvaus tien ylläpitoa tukemassa, mutta nyt avustuksen rahamäärä uhkaa pudota niin pieneksi, että osakasta kohti siitä tulee enää joitakin euroja. Voimmeko jättää avustuksen hakematta ja laittaa läpiajon kieltävät liikennemerkit?

Avustusta ei ole pakko hakea. Jos ette hae avustusta, voitte kieltää ulkopuolisten liikenteen edellä kerrotulla tavoin. Läpiajo voidaan toki sallia käyttömaksua vastaan eli tietänne käyttävät ulkopuoliset

kysyvät tiekunnaltanne luvan ja maksavat asettamanne maksun. Jotkut ovat maksuvelvollisuuden osalta tunnollisempia kulkijoita kuin toiset.

Läpiajon kieltävien liikennemerkkien asettaminen vaatii tie-liikennelain mukaan luvan kunnalta. Ei kunnalla kuitenkaan pitäisi olla mitään perusteita jättää lupaa myöntämättä. Samalla voi lisäkilpeen laittaa tiedon siitä, että kieltö ei koske käyttömaksun maksavia.

**Tiekunnan kokous lähestyy, ja tiedän jo ennalta vuodesta toiseen toistuvat puheenvuorot. Näiden sisältö on käsitelty moneen kertaan ja on ilmiselvää, että enemmistö osakkaista ei näiden taakse lähde. Siitä huolimatta ne tahdotaan esittää. Ilmeisesti kieltääkään ei oikein voi vai miten asia pitäisi hoitaa? Kokoukset ovat joskus venyneet tuntikausien mittaisiksi ja osa osakkaista äänestää jo jaloillaan lähtien kokouksesta pois.**

Osakkaan oikeus osallistua kokoukseen ja esittää siellä mielipiteensä on suuri. Täysin rajoittamaton se ei kuitenkaan ole ja hyvä puheenjohtaja voi pelastaa paljon. Asiat käsitellään asialistan mukaisessa järjestyksessä, jollei kokous ole tehnyt siihen muutosta. Puheenvuorojen olisi hyvä liittyä asiaan ja olla pituudeltaankin kohtuullisia. Puheenjohtajan pitäisi napakasti katkaista puheenvuoro, jos se ei lainkaan liity käsiteltävänä olevaan asiaan.

Osakkaiden pitäisi hyvissä ajoin ennen kokousta ilmoittaa toimielimelle, mikäli he haluavat jonkin tietyn asian asialistalle. Toimielimen tehtävänä on ottaa se listalle, mikäli se on tiekunnan toimivaltaan kuuluva asia. On selvää, että tiekunnan ulkopuolisia asioita ei kokouksessa ryhdytä käsittelemään, vaikka ne tiehen kenties liittyisivätkin. Jos asia on vuodesta toiseen asialistalla, niin lienee järkevää käsitellä se hyvin joutuisasti.

Selvästi häiritsevää käytöstä ei tarvitse suvaita, ja puhevuorossa olevien päälle puhuminen on syytä katkaista alkuunsa. Jos häirintä jatkuu, puheenjohtaja voi keskeyttää kokouksen siksi aikaa, että häirikkö saadaan poistettua kokouksesta. Siihen puheenjohtajalla on oikeus, vaikka osakkaan oikeus osallistua kokoukseen onkin suuri. Onpa joskus virkavaltakin kutsuttu tiekunnan kokoukseen rauhoittamaan tilannetta. Arvatenkin näihin tilanteisiin liittyy monesti päihteet, mutta myös muistisairaus voi aiheuttaa piinaavia tilanteita. Jos osakas käyttäytyy siivosti, niin eipä hänen jokavuotista puheenvuoroa oikein estääkään pystytä. Puheaika voidaan rajoittaa sopivaksi ja kenties asian voisi ottaa asialistan viimeiseksi kohdaksi.

**TIEKUNNAN  
ULKOPUOLISIA ASIOITA  
EI KOKOUKSESSA  
KÄSITELLÄ.**

**Onko tiekunnan kokoukseen järjestettävä etäyhteys muualla oleville osallistujille? Voiko hoitokunta valita kokouspäiväksi sellaisen ajankohdan, jolloin muualla asuvista tieosakkaista mahdollisimman monen arvellaan olevan poissa?**

Yksityistielakia muutettiin pandemiavuosina, ja nykyisen lain mukaan tiekunta voi järjestää etäyhteyden ilman aiemman tiekunnan kokouksen tekemää erillistä päätöstä. Pakkoa etäyhteyden tarjoamiseen ei ole, eikä tieosakas voi sitä vaatia. Pyytää toki voi, mutta vaatia ei.

Etäyhteyden järjestäminen voi olla vaikeaa pätkivien teleyhteyksien vuoksi tai sitä ei kenties muutoin pidetä tarpeellisena. Tarpeellisuudesta on varmasti eriäviä mielipiteitä eikä tuo jatkokysymys ole varmaankaan aivan aintuolatuinen tilanne. Asiasta olisi hyvä tehdä periaatepäätös tiekunnan kokouksessa. Näin tehty päätös sitoo myös hoitokuntaa tulevia kokouksia järjestettäessä. Poissaolevia tieosakkaita voi myös muistuttaa mahdollisuudesta antaa valtakirjoja. •

TEKSTI: Ville Turunen ja Lea Mustonen / HAMK KUVAT: Lea Mustonen

# Simulaatiopeli maankäytön opetuksessa – kokemuksia liikennealan koulutuksesta

Maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelu on monimutkainen kokonaisuus, jossa tekninen asiantuntijatyö, politiikka ja neuvottelut kietoutuvat yhteen. Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK) liikennealan koulutuksessa tätä opetetaan simulaatiopelillä, joka auttaa opiskelijoita ymmärtämään suunnittelun reunaehdoja ja kompromisseja.

**S**imulaatiopelin on kehittänyt noin seitsemän vuotta sitten **PETRI SUOMINEN**, silloinen Uudenmaan liiton liikennepäällikkö. Peliharrastajana hän oivalsi, että kaavoitusprosessi on eräänlainen peli, jossa pelaajina ovat kunnat, kuntien poliittiset ryhmät ja eri viranomaisorganisaatiot. Kaikilla on oma agendansa, jolloin maakuntakaavan suunnitteluprosessi on ikään kuin pelaamista siitä, kuinka hyvin kukin onnistuu edistämään omaa agendaansa.

Prosessi on tietenkin samaan aikaan myös asiantuntijoiden asiantuntijatyötä. Peli otettiin HAMKissa opetuskäyttöön lehtori **SEPPÖ LAMPISEN** toimesta. Hänen jäätyään eläkkeelle pelin kehittämisestä ja toteutuksesta on vastannut lehtori **VILLETURUNEN**.

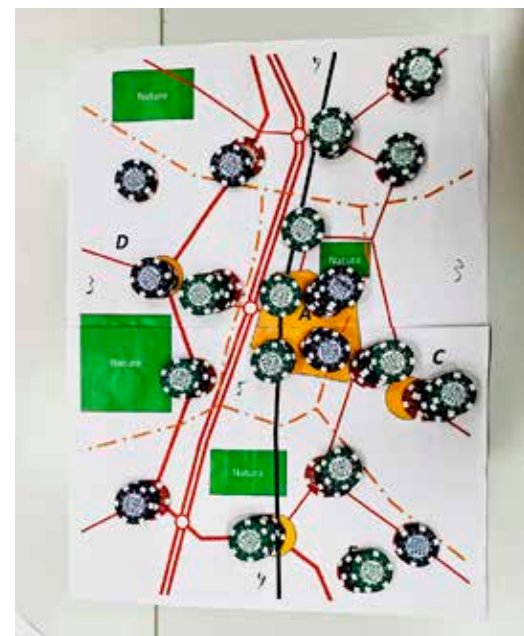
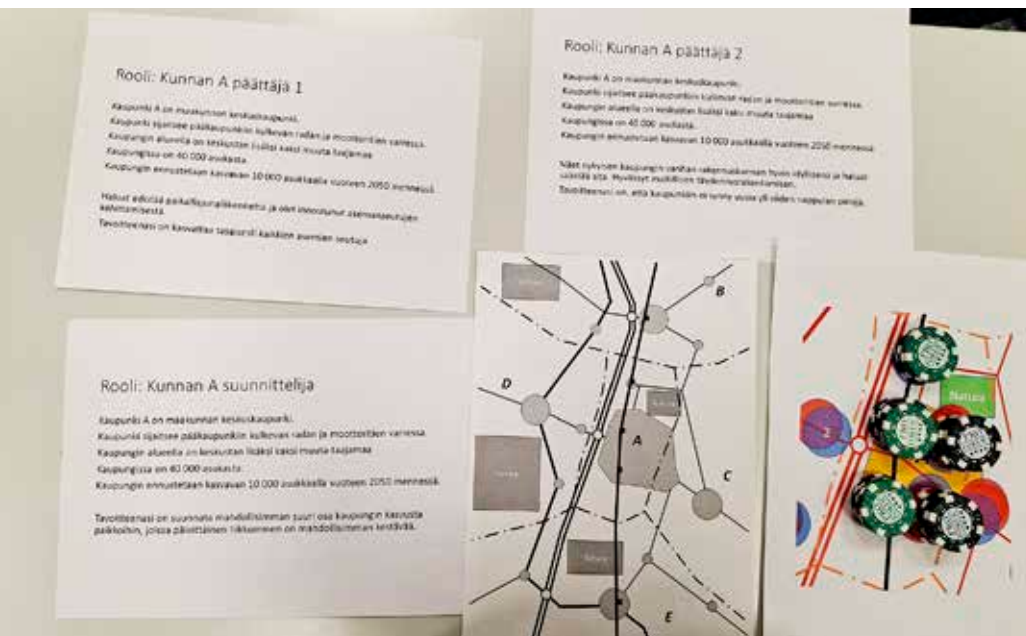
## PELISTÄ PEDAGOGIIKKAAN

Opiskelijat pelaavat peliä pienryhmissä, joissa kaikilla on jokin rooli. Peli seuraa oikeaa maakuntakaavaprosessia, jossa lähtökohdana on tarve päivittää tai tehdä uusi kaava sekä sovittaa uutta asutusta useamman kunnan alueelle.

Alussa maakunta tekee kaavaluonnoksen, kunnat tutustuvat siihen ja antavat lausuntonsa. Saatujen lausuntojen pohjalta valmistellaan kaavaehdotus, joka lopuksi viedään maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi.

Kunnilla on pelissä omat tavoitteensa, ja niiden edustajina toimivat sekä kuntapoliitikot että kunnan suunnittelijat. Kunnat eivät voi suoraan osallistua kaavan

PELIN AVULLA  
MAAKUNTAKAAVA-  
PROSESSI  
KONKRETISOITUU.



Peliä on käytetty päiväopiskelijoilla usean vuoden ajan osana liikennejärjestelmien suunnittelun moduulia.



Liikennealan opiskelijat **OONA JÄRVENPÄÄ**, **TOMI MAKKONEN** ja **JESSE NISKANEN** toteavat, että simulaatio on erilainen ja virkistävä tapa opiskella.

tekemiseen, mutta ne ovat osallisia prosessissa ja niiden mielipidettä pitää kysyä.

Näin syntyy peliasetelma: maakunnan pitää yrittää tuottaa sellainen ehdotus, jonka kuntapäätäjien enemmistö voi hyväksyä. Pitää siis neuvotella ja pyrkiä kompromissiin. Koska kaava vaatii toteutuakseen valtiolta resursseja liikenneverkon kehittämiseen ja resursseja on rajallisesti, myös valtio pitää saada ehdotuksen taakse. Tästä tulee reunaehto suunnitteluun.

Peli pyrkii olemaan yksinkertaistus, jonka tavoitteena on kirkastaa prosessia. Pelissä ei lasketa pisteitä eikä ole voittajia tai häviäjiä. Keskeinen osa oppimista on pelin jälkeinen yhteinen reflektointi, jossa osallistujat arvioivat omaa rooliaan ja prosessin lopputulosta. Peli kehittää ymmärrystä sekä jonkin verran myös neuvottelutaitoja.

Maankäyttö on laaja kokonaisuus, ja on haasteellista opettaa sitä systeemiajattelun näkökulmasta. Peli havainnollistaa systeemistä puolta: konkretisoituu se, kuinka eri toimijoiden agendoista syntyy yhteinen lopputuotos, joka ei ole kenenkään yksittäisen toimijan sanelema.

Suunnitteluprosessi itsessään on helppo, mutta hyvin tylsä aihepiiri. Pelin avulla prosessi konkretisoituu, kun siihen osallistuu pelaajana. Tällöin myös laki- ja prosessitekniset asiat asetuvat kontekstiin. Asetelma on vähän sama kuin, jos jotain oikeustieteen kuivaa aihetta havainnollistettaisiin näyttelemällä oikeudenkäyntiä.

## OPPIMISTULOKSET JA OPISKELIJOIDEN KOKEMUKSET

Opiskelijoilta tulee positiivista palautetta. He pitävät erilaisesta tavasta opiskella ja arvioivat oppineensa opiskeltavan asian pelin avulla oikein hyvin.

Peliä ovat pelanneet myös kestävän kehityksen opiskelijat, ja heidän

palautteensa on samansuuntainen: Peli konkretisoi asiaa, joka on vaikea hahmottaa. Siitä näkee, miten asiat oikeasti tapahtuvat.

Peliä on käytetty päiväopiskelijoilla usean vuoden ajan osana liikennejärjestelmien suunnittelun moduulia, ja se täydentää perinteistä luento- ja harjoitustyöskentelyä.

Monimuoto-opiskelijoille pelistä voisi kehittää verkkoversion. Jonkin verran opiskelijat ovat toivoneet, että pelaajien roolit voisivat olla enemmän pelimäisiä: roolien takana olisi siis esimerkiksi taustatarinat. Peliä on kevyesti kehitetty tähän suuntaan, mutta sen tarkoitus on olla simulaatio, ei seurapeli.

Pelissä opiskelijat joutuvat orientoitumaan eri tahojen ajatusmaailmaan ja intresseihin, ja he oppivat, kuinka tärkeisiin hankkeisiin liittyy aina myös tunteita. Kompromissien teko vaatii neuvottelutaitoja ja tavoitteiden priorisointia. Kyky kompromisseihin on taito, jota voi – ja joka tulee – oppia.

Maankäytön simulaatiopeli syntyi ideasta, jota kokeiltiin ja joka havaittiin hyväksi. Muotoiluprosesseissa pyritään tietoisesti hieman samaan: ideoimaan ja tekemään niistä prototyyppejä, joita testataan.

Hyvät ideat jalostetaan tuotteiksi. Voidaan myös puhua pedagogisesta evoluutiosta: peli on kehittynyt matkan varrella, eikä ollut heti valmis. Näin opetus yleensäkin kehittyy. •

### VILLETURUNEN

Lehtori, liikenneala  
Hämeen ammattikorkeakoulu

### LEA MUSTONEN

Lehtori, viestintä  
Hämeen ammattikorkeakoulu

Tielehti 3/1959

# Korsholm 11 avasi ensimmäisenä Suomi-Ruotsi-autolauttayhteyden

VIKING KESÄKUUN ALUSTA PARAINEN-GRÄDDÖ LINJALLE.

**T**oukokuun 11. päivänä aloitti maamme ensimmäinen autolautta KORSHOLM III aikataulunmukaisen liikenteensä Vaasasta Uumajaan. Lauttayhteyden syntyminen on merkkitapaus kummankin naapurimaan tieliikenteen historiassa. Ensimmäisen kerran voitiin näet autot »ajaa» Suomesta Ruotsiin tarvitsematta suorittaa pitkää kiertomatkaa Pohjanlahden ympäri.

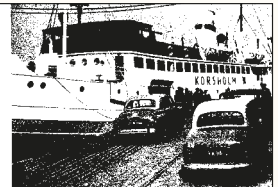
Alus voi kuljettaa autojen koosta riippuen 30–35 henkilöautoa ja 350–400 matkustajaa. Autot ajetaan laivan autokannelle erityisestä, aluksen kyljessä olevasta lastausportista, joten hankala nosturin käyttö jää kokonaan pois. Aluksen huomattavan suuri kuljetuskapasiteetti vapauttaa autoturistit vihdoinkin siitä epävarmuuden tunteesta ja kiusallisen hankalasta ennakkotilausjärjestelmästä, mikä vuosikausia on vallinnut puutteellisten ja hankalien auton merikuljetusmahdollisuuksien vuoksi länteen suuntautuvassa liikenteessä.

Uusi autolautta on pituudeltaan 50 m ja leveydeltään 9 m. Se on varustettu ensiluokkaisella ravintolalla ja baarilla. Ajo Vaasasta Uumajaan kestää 6 tuntia, minkä ajan varsinkin kauempaa saapunut matkustaja voi käyttää miellyttävään rentoutumiseen ja lepoon. Kun laivan ravintola tyydyt-

tää vaatvimman matkustajan toivomukset voi autoilija levä-  
neenä ja hyvin ravittuna heti aluksen saavuttua jatkaa matkaansa autollaan.

KORSHOLM III on erikoisesti vahvistettu jäissä kulkua varten ja voi siten palvella autoliikennettä koko purjehduskauden ajan.

Muita autolautta yhteyksiä on luvassa kaksi. Kesäkuun 1. päivänä aloittaa liikenteen Parainen–Maarianhamina–Gräddö-rei-



**Korsholm III avasi ensimmäisenä Suomi-Ruotsi-autolauttayhteyden**

VIKING kesäkuun alusta Parainen-Gräddö linjalle

K. OJA - GEM III Vuosien loppu 1959.

Toukokuun 11. päivänä aloitti maamme ensimmäinen autolautta KORSHOLM III aikataulunmukaisen liikenteensä Vaasasta Uumajaan. Lauttayhteyden syntyminen on merkkitapaus kummankin naapurimaan tieliikenteen historiassa. Ensimmäisen kerran voitiin näet autot »ajaa» Suomesta Ruotsiin tarvitsematta suorittaa pitkää kiertomatkaa Pohjanlahden ympäri.

Alus voi kuljettaa autojen koosta riippuen 30–35 henkilöautoa ja 350–400 matkustajaa. Autot ajetaan laivan autokannelle erityisestä, aluksen kyljessä olevasta lastausportista, joten hankala nosturin käyttö jää kokonaan pois. Aluksen huomattavan suuri kuljetuskapasiteetti vapauttaa autoturistit vihdoinkin siitä epävarmuuden tunteesta ja kiusallisen hankalasta ennakkotilausjärjestelmästä, mikä vuosikausia on vallinnut puutteellisten ja hankalien auton merikuljetusmahdollisuuksien vuoksi länteen suuntautuvassa liikenteessä.

Uusi autolautta on pituudeltaan 50 m ja leveydeltään 9 m. Se on varustettu ensiluokkaisella ravintolalla ja baarilla. Ajo Vaasasta Uumajaan kestää 6 tuntia, minkä ajan varsinkin kauempaa saapunut matkustaja voi käyttää miellyttävään rentoutumiseen ja lepoon. Kun laivan ravintola tyydyt-

KORSHOLM III on erikoisesti vahvistettu jäissä kulkua varten ja voi siten palvella autoliikennettä koko purjehduskauden ajan.

Muita autolauttayhteyksiä on luvassa kaksi. Kesäkuun 1. päivänä aloittaa liikenteen Parainen–Maarianhamina–Gräddö-rei-

linjalle ja kesäkuun 1. päivästä alkaen liikennettä Englannin kanalia DENKED nimisenä. Se on kantavuudeltaan 1 705 tonnia ja voi ottaa 70 autoa

ja 700 matkustajaa. Ajokäsi Parainen laiturista Ruotsiin rannikon Gräddöön on n. 7 t. Laitossa on modernit kahvila ja baari. BORE, joka valmistuu ensi purjehduskautena matkusta, on kantavuudeltaan huomattavasti suurempi. Se voi kuljettaa 70 autoa, tai valittuolueen s. linjoitetta ja vastaavasti vähemmän henkilöautoja. Hittipätköjen lukumäärä tulee olemaan 320. Tiedot perustuvat saamallekuvituksiin.

Etellään autolautat polvelevat yksitoistaan henkilö- ja linja-autoliikennettä. Kesäkuun alusta lähtien, nimenomaan raskaiden, perusvarustellut kuorma-autot ja kulkut on edelleen tarkoituksellisesti. Kesäkuun alusta lähtien Euroopan mailla kulkee siten edelleen Pohjanlahden ympäri, mikä ymmärrettävästi lisää kuljetuskapasiteettia ja kuljetuskapasiteettia. Vaikka on ilmeistä, että tämän liikenteen merkitys suoraan vuodelle aiempaan, ei liian varustettujen laivoilla ole tunnettu rittävää kimmotusta laivoille ja laivoille.

Ennen autolauttayhteyden aikaansaamista tulee joka tapauksessa kunnia KORSHOLM III:lle ja sen varustukseen. Autoilijat Suomessa ja varsinkin myös naapurimaassa nautivat tieliikenteen lauantia ja oittivat omittamansa saavutuksen jokapäivä.

Käynnys autolauttayhteyden aikaansaamista Suomessa–Ruotsiin välillä liikenteen on ollut vireillä jo parikymmentä vuotta, mutta tarkastus ovat viivastaneet monet tekijät. Autoilijainne kaivo, joka henkilöautojen toiminta vapautettiin, tulee jossain määrin edistämään kulkuyhteyksiä, väkivi vähittäistä tällaista suuntaa ja vaituutta yhteyttä kansainväliseen tieliikenteeseen. Viime aikoina saavutettu edistysasteella Euroopan tieliikenteen ja tieliikenteen yhdenmukaistamisesta ja helpottamisesta tulee osittain liikenteen muuttua maahan suuntautuvaa tieliikenteen määrää ja epäilemättä lisääntyä myös muilla Euroopassa Suomeen suuntautuvaa autoliikennettä ja tavara- ja matkustajien välillä tavalla.



Autokannalle otettiin laivan kyytiin olevasta lastausportista.

tillä autolautta VIKING ja vuoden kuluttua, Bore yhtiön parhailaan rakenteilla oleva autolautta BORE, todennäköisesti reitillä Turku–Tukholma.

VIKING on aikaisemmin välittänyt liikennettä Englannin kanaalissa DINARD-nimisenä. Se on kantavuudeltaan 1.765 brtn ja voi ottaa 70 autoa ja 700 matkustajaa. Ajoaika Paraisten laiturista Ruotsin rannikon Gräddöhön on n. 7 tuntia. Laivassa on ruokasali, kahvila ja baari. BORE, joka valmistunee ensi purjehduskauteen mennessä, on kantavuudeltaan huomattavasti suurempi. Se voi kuljettaa 70 autoa, tai vaihtoehtoisesti 4 linja-autoa ja vastaavasti vähemmän henkilöautoja. Hyttipaikkojen lukumäärä tulee olemaan 320. Tiedot perustuvat sanomalehti uutisiin.

Edellä mainitut autolautat palvelevat yksinomaan henkilö- ja linja-autoliikennettä. Kuorma-autoliikenne, nimenomaan raskaiden perävaunullisten kuorma-autojen kuljetus on edelleen ratkaisematta. Kuorma-autoliikenne muihin Euroopan maihin kulkee siten edelleen Pohjanlahden ympäri, mikä ymmärrettävästi lisää kuljetuskustannuksia ja kuljetusaikaa.

Vaikka on ilmeistä, että tämän liikenteen merkitys vuodelta suurenee, ei laivanvarustajain taholla ole tunnettu riittävää

kiinnostusta lauttayhteyden järjestämistä kohtaan. Tämän vuoksi ovat Ruotsin Kuorma-autoliiton, Suomen Linja-autoliiton, Matkahuolto Oy:n, Suomen Kuorma-autoliiton ja Suomen Kaukokiito Oy:n edustajat ryhtyneet selvittämään mahdollisuuksia tällaisen lauttayhteyden aikaansaamiseksi.

Ensimmäisen autolauttayhteyden aikaansaamisesta tulee joka tapauksessa kunnia KORSHOLM III:lle ja sen varustamolle. Autoilijat Suomessa ja varmaan myös naapurimaassa nostavat kiitollisena hattua ja esittävät onnittelunsa saavutuksen johdosta.

Kysymys autolauttayhteyden aikaansaamisesta Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen on ollut vireillä jo parisenkymmentä vuotta, mutta ratkaisua ovat viivytäneet monet tekijät. Autokantamme kasvu, joka henkilöautojen tuonnin vapauduttua, tulee jossain määrin entisestään kiihtymään, vaatii välttämättä tällaista suoraa ja vaivatonta yhteyttä kansainväliseen tieverkkoon. Viime aikoina saavutetut edistysaskeleet Euroopan tieliikenteen ja tiekuljetusten yhdenmukaistamisessa ja helpottamisessa tulevat osaltaan lisäämään muihin maihin suuntautuvan tieliikenteen määrää ja epäilemättä lisääntyvät myös muualta Euroopasta Suomeen suuntautuva autoturismi ja tavaraliikenne vastaavalla tavalla. •



## CC ROAD - KOTIMAISTA TEHOA PÖLYNSIDONTAAN



**ESITTELEMMEYHTEISÖJÄ, JOTKA TOIMIVAT TIE- JA LIIKENNEALALLA TAI JOIDEN JÄSENET OVAT MUUTEN AHKERIA TIENKÄYTTÄJIÄ.**

**KOONNUT:** *Henriikka Uusitalo*

## MOTORISTIT TUNTEVAT TIET, NIIDEN MUTKAT, KAARTEET JA KUOPAT

Vuonna 1989 perustettu Suomen Motoristit ry SMOTO on suomalaisten motoristien, moottoripyöräkerhojen ja järjestöjen yhteenliittymä ja yhteistyöelin, jonka tarkoituksena on valvoa ja edistää suomalaisten motoristien etuja.



**S**MOTO on innovatiivinen, puolueeton, aloitteellinen ja vastuullinen moottoripyöräilyn kehittäjä, joka toimii aktiivisesti ja vie eteenpäin kaikkien suomalaisten motoristien asioita ja moottoripyöräilyä.

– Edunvalvonnan tavoitteenamme on, että moottoripyöräily ei tule rajoittaa enempää kuin liikenneturvallisuuden tai ympäristön kannalta on välttämätöntä, yhdistyksen puheenjohtaja **JARMO JOKILAMPI** sanoo.

SMOTO:n jäseninä on jäsenkerhoja ja henkilöjäseniä lähes 25 000 motoristia. Jäsenkerhot järjestävät runsaasti erilaisia ennakoivan ajon kursseja ja ajotaidon sekä liikennesilmän kehittämiseen tähtäviä koulutustilaisuuksia. Vapaaehtoisten koulutusten tavoitteena on parantaa motoristien – joita on Suomessa 200 000 – liikenneturvallisuutta.

### TIEN LUKEMINEN ON TÄRKEÄ TAITO

On sanomattamakin selvää, että teillä on suuri merkitys moottoripyöräilijöille ja siten myös

SMOTOlle. Moottoripyörällä on suosittua ajaa maaseudun mutkateitä rauhallisella nopeudella maisemista ja vapauden tunteesta nauttien. Varsinkin tällaisessa ympäristössä korostuu Jokilammen motoristeille keskeinen taito: edessä olevan tien ”lukutaito”.

– Motoristi aistii ympäristön tilan, tuoksut, tuulen, lämpötilan, tien muodot ja moottorin äänet autoilijoita paremmin. Moottoripyöräily lisää parhaimmillaan liikenteessä ennakoimista, toisten tienkäyttäjien huomioimista ja siten parantaa liikennekulttuuria, Jokilampi summaa.

Moottoripyörä on osa liikennejärjestelmää. Jokilampi muistuttaakin, että liikennejärjestelmässä on huomioitava ja parannettava motoristien liikenneturvallisuutta, mutta myös motoristien yleistä edunvalvontaa, vapaaehtoisen ajokoulutuksen tavoitettavuutta ja laatua sekä kehittää katsastuksen korvaavia liikenneturvallisuutta parantavia toimia.

### HYVÄ TIEVERKKO ON TURVALLINEN KAIKILLE

Laadukas tieverkko on turvallinen kaikille liikenteen osapuolille ja erityisesti suojatommalle osapuolelle, joita motoristit usein ovat verrattuna autoihin. Tiegeometrian ja -rakenteiden tulee olla turvallisia kaikille tienkäyttäjryhmille, ei vain autoilijoille.

– Esimerkkinä voisi mainita Ruotsissa hyviä tuloksia saaneet Motorcycle Protection System MPS keskikaiteet, jotka ovat turvallisia myös motoristeille. Hyvässä tieverkossa korjausvelka eli päällyste ja rakennekerrokset pitäisi olla sellaisessa kunnossa, että se toimii kaikille liikenteen osapuolille turvallisuutta edistävänä, Jokilampi sanoo.

Hän mainitseeikin suureksi ongelmaksi teiden korjausvelan, joka on erittäin suuri. Se tuo haasteita kaikille tienkäyttäjryhmille. Myös moottoripyörän havaittavuus ja näkymi-

nen liikenteessä on haastavaa ja tämä näky vuosittain moottoripyöräilijöille tapahtuvissa liikenneonnettomuuksissa.

Hyvää liikenneympäristöä kuvaa Jokilammen mukaan turvallisuus nimenomaan kaikille osapuolille ja kaikki ajoneuvoryhmät huomioiden.

– Tästä hyvä esimerkki ovat MPS-kaiteet, joihin Ruotsissa yhtenä johtavana liikenneturvallisuusmaana on panostettu. Keskikaiteet ovat turvallisia, jos niissä huomioidaan myös suojattomat ajoneuvoryhmät.

### AJAMINEN ON MOTORISTIN PARASTA AIKAA

SMOTO:n puheenjohtajuuden lisäksi Jarmo Jokilampi toimii päätyökseen liikenneopettajana ja moottoripyöräkouluttajana – eli tekee uusia motoristeja, kuten hän työnsä sanoittaa. Aikaisemmin Jokilampi vastasi kahdeksan vuoden ajan SMOTO:n koulutuksesta. Lisäksi hän on tehnyt nuorten motoristien kanssa liikenneturvallisuustyötä järjestämällä Young Rider of the Year kilpailua kymmenen vuoden ajan.

– Moottoripyöräilyssä minulla on pitkät perinteet. Isäni isä ja hänen veljensä sekä siskonsa olivat ensimmäiset suomalaiset surmanajat.

Kesät ovat moottoripyöräilijöille täynnä mieleenpainuvia hetkiä ja reittejä – niin myös Jokilammelle.

– Ajan ja nautiskelen Suomen teistä mukavalla GSAdventure -moottoripyörällä. Sen tyyppiselle pyörälle sorapäällysteiset tiet ovat hauskoja ajaa. Yksi hienoimmista ajoreiteistä löytyy Suomen Lapista: Altan Vanha Postitie. Hienoin mutkainen tie on Saariston Rengastien reitti, joka on kokemuksen ja näkemisen arvoisen. Moottoripyörällä tärkeintä ei ole siirtä paikasta toiseen, vaan ajaminen on motoristin parasta aikaa. •

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Valtioneuvosto nimitti 5.3.2026 arkkitehtuurin maisteri **ANNA-MARI AHOSEN** liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikön virkaan.

Ahonen siirtyy liikenne- ja viestintäministeriöön Pirkanmaan liitosta, jossa hän on työskennellyt maakuntajohtajana huhtikuusta 2022 alkaen. Ahonen on työskennellyt maakuntajohtajana myös Hämeen liitossa vuosina 2016–2022. Aiemmin Ahonen on työskennellyt mm. Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-kasvukäytävä-hankkeen johtajana ja Janakkalan kunnan kunnanjohtajana.

Kansliapäällikön tehtävänä on johtaa, kehittää ja valvoa ministeriön toimintaa. Kansliapäällikkö vastaa siitä, että sen tehtävät hoidetaan tuloksettaasti.



Anna-Mari Ahonen.

KUVA: Petri Kangas/Business Tampere

## TRAFICOM

Hallintotieteiden maisteri ja lennonjohtaja **JUKKA HANNOLA** aloitti Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien ilmailujohtajana 1.2.2026.

Hannolalla on lähes 15 vuoden kokemus ilmailun viranomaistehtävistä niin Traficomissa kuin edeltäjävirastossa Trafissa. Hän on toiminut ilmailu-urallaan myös lennonjohtajana ja lentoyhtiön palveluksessa. Hän siirtyy ilmailujohtajan tehtävään Traficomien Ilmailun operatiivisen osaston osastopäällikön tehtävästä.



Jukka Hannola.

KUVA: Traficom

## ONNIBUS

**LAURI SYVÄNEN** on nimetty OnniBussin toimitusjohtajaksi 4.5.2026 alkaen. Syväsellä on vahva kokemus digitaalisesta kuluttajabisneksistä foodoralta, jossa hän työskenteli muun muassa dynaamisen hinnoittelun, kapasiteetin suunnittelun ja logististen operaatioiden parissa.

OnniBussin toimitusjohtajan tehtävä vapautui, kun toimitusjohtaja **JOONA**

**HURMERINTA** siirtyi Koiviston Auto konsernin uudelleenorganisoitumisen myötä uuteen rooliin alkuvuodesta 2026. Uudessa roolissaan Hurmerinta toimii liiketoimintajohtajana ja vastaa Koiviston Auto konsernin HSL-alueen ulkopuolisesta liiketoiminnasta. Lauri Syvänen liittyy osaksi Koiviston Auto konsernin Muu Suomi -liiketoiminta-alueen johtoryhmää ja raportoi Hurmerinnalle.



Lauri Syvänen.

KUVA: Onnibus



**OTERAN**

PART OF LOHKARE INFRA GROUP



SILLANRAKENNUS JA -KORJAUS SEKÄ MUUT  
INFRAHANKKEET AMMATTITAITDOLLA JA ASEENTEELLA

TUTUSTU KOKO PALVELUVALIKOIMAAMME OSOITTEESSA  
[WWW.OTERAN.FI](http://WWW.OTERAN.FI)

# Tilaa Tieyhdistyksen uutiskirje!

Haluatko kuulla ajankohtaisimmat Tieyhdistyksen kuulumiset sekä tie- ja liikennealan uutiset?

Tilaa uutiskirjeemme alla olevan QR-koodin kautta!



# 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