

TIE & LIIKENNE

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti 2/2023

**KÄVELY
SAAVUTETTAVANA
JA KESTÄVÄNÄ
LIIKKUMISMUOTONA**

**TRENDIT
NÄKYVÄT ALAN
OSAAMISTARPEISSA**

**MILTÄ NÄYTTÄÄ
MAAS-KONSEPTIN
TULEVAISUUS?**

**BIOKAASU
TULEVAISUUDEN
POLTTOAINEENA**

**TIEYHDISTYS
SAI UUDEN
TOIMITUSJOHTAJAN**

Autoilu muutosten keskellä

Teknologian kehityksen ansiosta autoilusta tulee ympäristöystävällisempää. Myös asenteemme ja tarpeemme auton omistamiseen muuttuu.

**LUE LISÄÄ
s. 10**

JULKAISIJA

Suomen Tieyhdistys ry

TOIMITUS

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

Päätoimittaja

Nina Raitanen 040 744 2996

Tuottaja

Jenga Markkinointiviestintä

Emmi Lehtoviita

040 744 5197 / emmi@jenga.fi

Henriikka Uusitalo

044 720 3100 / henriikka@jenga.fi

Erikoistoimittaja

Simo Takalammi 0400 167 170

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET

Tarja Flander

040 592 7641

toimisto@tieyhdistys.fi

Kestotilaus 76 €

Vuosikerta 103€

Hinnat sisältävät 10 % ALV.

5 numeroa vuodessa

ILMOITUSMYynti

Marianne Lohilahti

040 708 6640

marianne.lohilahti@netti.fi

ULKOASUN SUUNNITTELU

Jenga Markkinointiviestintä

TAITTO

Petri Niskanen, Lehtisepät Studio

PAINO

Lehtisepät Oy, Lahti

Kannen kuva: Shutterstock

SEURAAVA NUMERO

Nro	Ilm. aineisto	Ilmestyy
3	2.8.	18.8.

ILMOITUSHINNAT.

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

TIE & LIIKENNE

SISÄLLYS 2/2023

3 Pääkirjoitus: Satu pohjoisesta kansasta

4 Ajankohtaista

KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

10 Autoilun kestävyys on murroksessa

12 Unelmien pyörämatkailumaa Suomi

14 Kävelyn edistäminen parantaa koko kaupungin saavutettavuutta

16 Biokaasu on kotimainen ja vähäpäästöinen vaihtoehto

18 Kohti nettonollaa

20 Liikkumisen uudet ratkaisut rakentavat kestävästä kaupunkia

LIIKENNE

23 Nastarengaskiellon ensimmäinen talvi jätti parantamisen varaa

24 Liikenteen päästötoimien kustannustehokkuuden arviointi

26 MaaS tulee todeksi

28 Muuttuva toimintaympäristö vaikuttaa sorateiden kunnossapitoon

TUTKIMUS JA KEHITYS

30 Liikennealan osaamistarpeissa nyt ja tulevaisuudessa korostuvat ilmastoasiat ja teknologian kehitys

32 Pian mennään ratikalla vartissa Kalasatamasta Pasilaan!

34 Kuljetuspalveluiden vastuullisuus verkkokaupan asiakastoimituksissa

36 Miten nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta parannetaan?

TIELLÄ TAPAHTUU

39 Nuorten matkassa: Autoliikenne ja turvallisuusteemat esillä alan keskeisessä konferenssissa

41 Tie on työni

43 Suomen Tieyhdistyksen uutisia

46 Historiavaihe silmään: Rahtarit ry – 50 vuotta työtä ammattikuljettajien hyväksi

48 Tien merkitys

49 Yksityistietolaari

51 Väylät & Liikenne -päivillä esiteltiin alan ajankohtaisimpia aiheita

53 Alueelliset yksityistiepäivät -kiertue

54 Nimitykset

55 Mutkat suoraksi: Askel isoihin saappaisiin teiden puolesta

KUVA: JYRI LATTINEN



Satu pohjoisesta kansasta



lipa kerran valtio, kaukaisessa, kaukaisessa Pohjolassa, merien takana. Katsottaessa lähteen kateutta herätti iloinen kansakunta, jonka bruttokansa jaksoi luoda kasvua. Itäisen naapurin päälle oli laskeutunut synkkä yö ja rajalle oli noussut korkea muuri.

Pohjoisessa maassa oli jo pitkään ollut iso huoli. Bruttokansa raatoi, mutta maan tuottavuus ei vaan noussut. Väki vanheni, yritykset eivät enää menestyneet, infrastruktuuri vanheni käsiin ja kaikki kallistui.

Mikä neuvoksi? Istuttiin hetkeksi alas ja pohdittiin. Miksi yritykset katoavat? Työvoimaa ei saada paikalle ja kaiken kuljettaminen on niin kallista, totesi yksi. Toinen lisäsi, että ei niitä tuotteita lopulta kukaan ostanut, kun ei niitä saatu ihmisille ajoissa. Nyökyteltiin ja huomiot kirjattiin muistiin. Itäisen muurin vuoksi vientikuljetukset olivat pidentyneet ja uudet reitit pohjoiseen merelle olivat vielä haussa. Tämäkin ongelma todettiin ja harmiteltiin, kun valtion kirstun varat vähenivät.

Kansan vanhukset halusivat asua kotona, mutta ongelmaksi oli tullut, ettei hoitoväki oikein päässyt heitä tapaamaan. Tiet olivat huonossa kunnossa ja eteneminen oli vaihtelevissa keleissä joskus todella hidasta. Taas nyökyteltiin ja todettiin, että näinhän se taitaa olla.

Kaiken kalleuttakin alettiin taivastella. Joku totesi, että kyllähän kaikki maksaa, kun asioita kuljetellaan niin paljon. Tähän todettiin, että asiahan on ratkaistu! Kansakunta oli ollut tehokas ja kasvattanut kuljetuskalustonsa kokoa. Näin saamme homman toimimaan, oli yleisesti arveltu. Kerralla enemmän! Joku kuitenkin mätti. Kalusto hajosi ja osaa kuljettajista hirvitti, kun rekat huojuivat ja tärisivät jyristellessään isoa valtakuntaa ristiin rastiin ja kiertoteitä pitkin, kun lyhyimmät reitit olivat niin huonoja. Rahat alkoivat loppua ihan kaikilta.

Asiaa pohtineet saivat käsiinsä kahden järjestön laatiman tietoomuksen, jota alettiin tutkimaan innolla. Siinä oli peräti 1072 nimeä alla kaikilta mahdollisilta toimijoilta, joita maassa vain oli. Kaikki he totesivat, että he menestyisivät paremmin, jos maantiet olisivat kunnossa. Näin on, totesi ap-teekkari. Kyllä vaan, myönsi paaritaksin kuljettaja. Samaa mieltä, virkkoi matkailuyrittäjä ja lääkäri. Työntekijät ja työnantajat nostivat peukkuja pystyyn. Rakentajat ja kaupan toimijat olivat samaa mieltä, samoin maatalouden harjoittajat. Myönteisten hihkaisuiden määrä kaikui valtakunnan eri kolkista. Näinhän se on! Kaikki romahtaa, jos se minkä varaan se on rakennettu ei ole riittävän kestävä! Miten olimmekaan unohtaneet tämän ja antaneet alustan, jonka päällä ihan jokainen maamme vientituote, työvoima, raaka-aine ja ihminen kulkee, rapautua. Olimmepa olleet hupsuja! Nyt asialle jo vähän tirskahteltiin.

Koska pohjoinen kansa ei ollut Hölmölästä, he alkoivat välittömästi töihin. Nyt kun aletaan, ei ole vielä myöhäistä, todettiin. Tehdään nyt ripeästi, niin päästään kohta korjaamaan satoa ja nauttimaan tuloksista, iloittiin. Onneksi heräsimme ajoissa tähän asiaan, riemuittiin yhteen ääneen.

Ja niin tämä pohjoinen kansa eli elämänsä onnellisena siitä eteenpäin. Sen pituinen se.

Oma aikani Tie & Liikenne -lehden päätoimittajana ja yhdistyksen toimitusjohtajana on nyt päätöksessä ja olen siirtynyt rakkaalla infra-alalla hiekkalaatikon toiselle laidalle "kaivelemaan".

Noin kahdeksan vuotta sitten kirjoitin ensimmäisen pääkirjoitukseni, joka alkoi seuraavasti:

"On hienoa olla töissä tulevaisuuden alalla. Alalla, joka on mahdollistaja ja kasvun luoja – suorastaan edellytys Suomen kasvuille. Ala ja sen ihmiset ovat innovatiivisia ja tekevät huippututkimusta ja kehittävät teknologiaa ja ovat maailmalla arvostettuja."

Näihin sanoihin on hyvä myös lopettaa. Kiitokset kaikille!

NINA RAITANEN

**KOSKA POHJOINEN KANSA
EI OLLUT HÖLMÖLÄSTÄ, HE
ALKOIVAT VÄLITTÖMÄSTI TÖIHIN.**



KUVA: Shutterstock

KÄYTETTYJEN AUTOJEN KAUPPA VILKASTUTTAA MUUTEN VAISUA AUTOMARKKINAA

Uusien autojen rekisteröinnit ja kysyntä ovat kuluvana talvena jääneet selvästi pitkän aikavälin keskiarvoa vaisummiksi. Kuluvan vuoden rekisteröinnit olivat maaliskuun lopussa noin 3,5 prosenttia viime vuotta jäljessä.

Tilanteen taustalla ovat inflaatio, kasvanut korkotaso ja energian hinnanvaihtelut. Myös

Ruotsissa ja Norjassa on autoja rekisteröity tänä vuonna viime vuotta vähemmän. Sen sijaan käytettyjen henkilöautojen kauppa on alkuvuonna ollut viime vuosia vilkkaampaa.

Suomessa noin 31 000 henkilöä työskentelee autoalan eri toiminnoissa, joista autojen huolto- ja korjaamotoimiala työllistää eniten

eli noin 14 600 henkilöä. Työvoiman tarve kasvaa tulevaisuudessakin erityisesti huolto- ja korjaamopalvelujen osaamisalueilla.

Lähde: Autoalan Keskusliitto

Plugit rakentaa Tampereelle Suomen ensimmäisen sähköisen ammattiliikenteen julkisen latausaseman

Plugit Finland alkaa toukokuussa rakentaa Suomen ensimmäistä sähköisen ammattiliikenteen julkista latausasemaa Tampereen Viinikkaan. Latausasema palvelee sähköistä jakelu- ja runkoliikennettä sekä kevyempää ammattiliikennettä. Yrityksen tavoitteena on toteuttaa sähköiselle ammattiliikenteelle valtakunnallinen latausverkosto, jota varten tänä ja ensi vuonna rakennetaan noin kaksikymmentä vastaavaa latausasemaa ympäri Suomea.

Nykyiset raskaan liikenteen latausasemat toimivat sähköistä kalustoa käyttävien kuljetusliikkeiden omistuksessa niiden omilla varikoilla tai toimitilojen yhteydessä. Sähköinen liikenne on edistynyt viime vuosina nopeasti, mutta vihreä siirtymä edellyttää myös ammattiliikenteen ja erityisesti raskaan liikenteen sähköistämistä.

Lähde: Plugit Finland Oy



KUVA: Plugit Finland Oy

MOOTTORILIIKENTEN ANSIOMITALIT KAHDEKSALLE ALAN AMMATTILAISILLE

Vuoden 2023 moottoriliikenteen ansiomitalit myönnettiin kahdeksalle tieliikenteen toimintaa edistäneelle henkilölle. Liikenne- ja viestintäministeri **TIMO HARAKKA** myönsi mitalit 18.4.2023 Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry:n hallituksen asettaman mitalitoimikunnan esityksen perusteella.

Ansiomitalien myöntämisperusteena on ansiokas ja pitkäaikainen työ valtakunnallisen moottoriliikenteen tai tieliikenteen kehittämisen hyväksi. Mitaleja on myönnetty vuodesta 1993 lähtien, ja ne virallistettiin vuonna 2007.

ANSIOMITALIN SAAJAT VUONNA 2023

Toimitusjohtaja **LASSE AHLSTEDT**

Toimitusjohtaja **EVA-MAIJA KOPONEN**

Toimitusjohtaja **ANTTI KORSISAARI**

Toimitusjohtaja **TIMO KOSKINEN**

Toiminnanjohtaja **HEIKKI LAPPALAINEN**

Toimitusjohtaja **NINA RAITANEN**

Vanhempi konstaapeli **ERKKI SAVOLAINEN**

Hallituksen puheenjohtaja **KAIJA TAIPALE**

Lähde: Moottoriliikenteen Keskusjärjestö



KUVA: Traficom

VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUSTEN TURVALLISUUTTA TEHOSTETAAN LAKIUUDISTUKSELLE

Tasavallan presidentti vahvisti 23.3.2023 vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan lain kokonaisuudistuksen. Laki tulee voimaan 1.9.2023.

Uudistuksen tavoitteena on parantaa vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) turvallisuutta ja torjua mahdollisia ympäristövahinkoja. Lakimuutokset selkeyttävät ja yhtenäistävät nykyistä vanhentunutta sekä osin epäselvää sääntelyä, mikä parantaa koko yhteiskunnan turvallisuutta.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Shutterstock

VÄYLÄVIRASTO JULKAISI INVESTOINTIOHJELMANSA VUOSILLE 2024–2031

Väyläviraston päivitetty investointiohjelma sisältää kehittämis- ja parantamishankkeiden lisäksi isoja peruskorjaushankkeita. Mukana on myös ehdotukset EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavista hankkeista.

– Ohjelman tavoitteet ja taloudelliset raamit tulevat valtakunnallisesta Liikenne 12 -suunnitelmasta, sanoo Väyläviraston suunnittelun toimialajohtaja **PEKKA RAJALA**.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on edistää Suomen liikennejärjestelmän saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta sekä hillitä ilmastonmuutosta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Investointiohjelman kehittämishankkeisiin suunnitelmassa kaavailtu noin kolmen miljardin euron rahoitusta seuraavan kahdeksan vuoden aikana.

Lähde: Väylävirasto

Väylänpidon rahoituksessa on otettava huomioon myös alemman luokan tiet

Huonokuntoisten teiden määrä on vuosikymmenessä tuplaantunut. Liikenneverkon korjausvelka on kasvanut jo viiden vuoden ajan nopeasti ja uhkaa kasvaa edelleen. Näin totesi Koneyrittäjien maarakennusvaliokunnan kokouksessa Tampereella puhunut **SEPPÖ SAARELAINEN**, joka ehdotti samalla perusväylänpidon rahoituksen nostoa 1,4 miljardiin euroon ja sitomista indeksiin.

– Määrärahaa tulee kohdentaa vuosittain vähintään 310 miljoonaa vähäliikenteiselle tietyverkolle. Tierahoituksen niukkuus uhkaa nykyisen tietyverkostomme olemassaoloa. Maailmantilanne on muuttunut ja tiestön merkitys huoltovarmuudelle kasvanut, tiivistä Saarelainen.

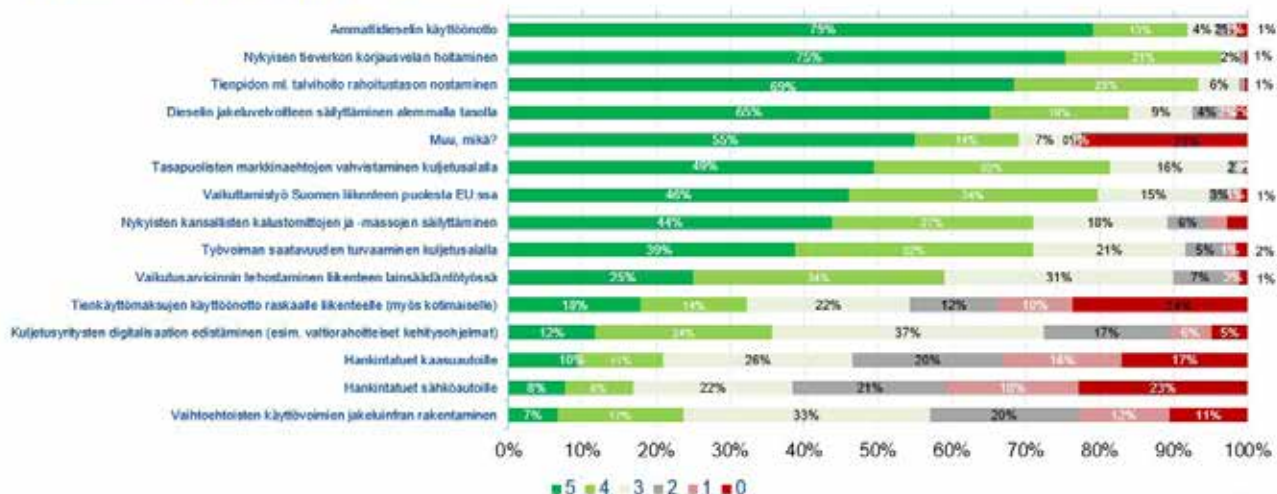
Taloustutkimuksen mukaan huoltovarmuuskriittisten kuljetusten kustannukset lähes kaksinkertaistuvat vuoteen 2025 mennessä, ellei vähäliikenteisten tieväylien ylläpidosta ja korjauksista huolehdita.

Lähde: Koneyrittäjät

Mitkä on mielestäsi seuraavan hallituksen tärkeimpiä asioita kuljetus- ja logistiikka-alan näkökulmasta?

N=641

5 = erittäin tärkeä 0 = ei lainkaan tärkeä



SKAL

SKAL: LIIKENNE JA LOGISTIikka HALLITUSOHJELMAN KÄRKIHANKKEEKSI

Venäjän hyökkäyssota ja sen aiheuttama energiahintojen voimakas kasvu ovat vaikuttaneet voimakkaasti kuljetusyrityksiin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL esittää Suomen logistisen kilpailukyyn parantamista tulevan hallitusohjelman kärkihankkeeksi: "Logistisen

takamatkan kurominen Euroopan markkinoille vaatii nyt väistämättä panostuksia", toteaa puheenjohtaja **JANIYLÄLEHTO**.

SKAL Kuljetusbarometri -kyselyssä kuljetusyritykset pitävät ammattidieseliä ja maltillista jakeluvelvoitetta tärkeimpinä keinoina alan

energiakustannusten hillintään. He odottavat myös satsauksia rapistuvaan tiestöön.

Lähde: SKAL

Fordin tekoälykokeilu kehittää sähköautojen valmistusta Euroopassa

Autovalmistaja Ford kokeilee tekoälyyn perustuvaa automatisoitua ajoteknologiaa, jonka tarkoitus on tehostaa autojen tuotantoprosessia. Projektissa autot liikkuvat itse pois kokoonpanolinjalta loppustausasemille ja lataukseen sekä pysäköivät sitten itsensä valmiiksi toimitettaviksi asiakkaille.

E-SELF on osa tutkimusprojekteja, jotka on suunniteltu Fordin Kölnissä sijaitsevan Cologne EV Centre -tehtaan toiminnan kehittämiseen. Tehdas aloittaa sähköautojen tuotannon myöhemmin tänä vuonna. Ford on kumppaneineen saanut 2,5-vuotiseen kokeiluunsa kahden miljoonan euron rahoituksen liittovaltion talous- ja ilmastonuojeluministeriöltä. Yhtiö aikoo tuoda Euroopassa myyntiin täyssähköisen henkilöautomalliston vuoteen 2030 mennessä.

Lähde: Ford



KUVA: Ford

SELVITYS: RAIDELEVEYDEN MUUTTAMINEN EI OLISI KANNATTAVAA

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 12.4.2023 selvityksen eurooppalaisen raideleveyden käyttöönoton mahdollisuuksista ja vaikutuksista Suomessa. Selvityksessä tarkastellaan eri vaihtoehtoja esimerkiksi saavutettavuuden, kestävyuden, tehokkuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista. Raideleveyden yhtenäistäminen voisi mm. edistää kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä ja parantaa kaluston saatavuutta. Alustavien arvioiden mukaan hankkeen kustannukset ovat kuitenkin huomattavat suhteessa hyötyihin.

Selvityksen taustalla on Euroopan komission esitys, joka velvoittaisi rakentamaan kaikki Euroopan laajuisen TEN-T-liikenneverkon raideyhteydet eurooppalaisen standardin raideleveyteen. Esityksen käsittely on vielä kesken, ja Suomen tavoitteena on säilyttää asiassa jatkossakin kansallinen harkintavalta.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



KUVA: Shutterstock

EU:SSA SAAVUTETTIIN ALUSTAVA SOPU JAKELU-INFRAVELVOITTEISTA

Euroopan jäsenmaat, parlamentti ja komissio ovat päässeet alustavaan sopuun ns. AFIR-asetuksesta, joka edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa tie-, vesi- ja lentoliikenteessä. Asetus velvoittaa jäsenvaltioita varmistamaan mm. henkilöautojen sähkölatausinfra rakentamista TEN-T-ydinverkolle. Samalla hyväksyttiin sitovia tavoitteita, jotka liittyvät vetypolttoaineen tankkaamiseen sekä tie- ja meriliikenteessä käytettävään nesteytettyyn kaasuun.

Suomi on kannattanut yhteisiä ja kunnianhimoisia, eri liikennemuotojen vaihtoehtoisten käyttövoimien infra koskevia tavoitteita. Suomelle tärkeää on ollut ottaa sähkölataustavoitteissa huomioon myös harvaan asutut vähäliikenteiset alueet, joilla välimatkat ovat pitkiä.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö



MINISTERIÖ ESITTÄÄ SÄÄNTELYÄ SÄHKÖPOTKULAUTAILUN PYSÄKÖINTIIN JA OHJAAMISEEN

Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiossa esitetään sähköpotkulautailulle uusia sääntelyvaihtoehtoja. Pohjoismaisen mikroliikkumisen yhdistyksen (NMA) mukaan ehdotukset eivät kuitenkaan sovi kaikkien Suomen kaupunkien erilaisiin olosuhteisiin. NMA:n jäseniä ovat lautailualan yritykset Bird, Bolt, Dott, Lime, TIER ja VOI.

Muistiossa ehdotettavia toimenpiteitä ovat mm. mikroliikkumista ohjaavat uudet liikenne-merkit, pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraja sekä skuuttien pysäköintikielto jalkakäytävillä, pyöräteillä ja maastossa. Suomessa sääntelypainetta on etenkin Helsingissä, jossa pysäköintiä on pyrittykin rajaamaan tietyille, liikenne-merkein osoitetuille paikoille. NMA:n mielestä Helsingin malli ohjaa jo kehitystä toivottuun suuntaan, mutta promillerajaa yhdistys pitää kannatettavana. Valtaosa viikonloppuoiden skuuttionnettomuuksista liittyy tutkimusten mukaan kuljettajan humalatilaan.

Lähde: Pohjoismainen mikroliikkumisen yhdistys

Täydennyksiä ajoneuvolakiin

Tasavallan presidentti vahvisti 23.3.2023 muutoksia ajoneuvolakiin ja siihen liittyviin lakeihin. Niiden mukaan päästömanipulaatiot kielletään ja sanktioidaan entistä vahvemmin, ja ajoneuvojen käyttövoimien muuttaminen sallitaan aiempaa laajemmin. Lakimuutoksilla edistetään myös tieliikenteen automaatiokoeluja ja selkiytetään pienten kuljetusrobottien sääntelyä.



KUVA: Pixabay

Kansalliseen lainsäädäntöön tehdään samalla EU:n täytäntönpäytäntöasetuksen edellyttämät muutokset, jotka koskevat henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seuranta ja ilmoittamista. Lakimuutokset tulivat voimaan 1.4.2023.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

AUTOJEN KIERRÄTYSMÄÄRÄT LASKUSSA VUODEN ENSIMMÄISELLÄ NELJÄNNEKSELLÄ

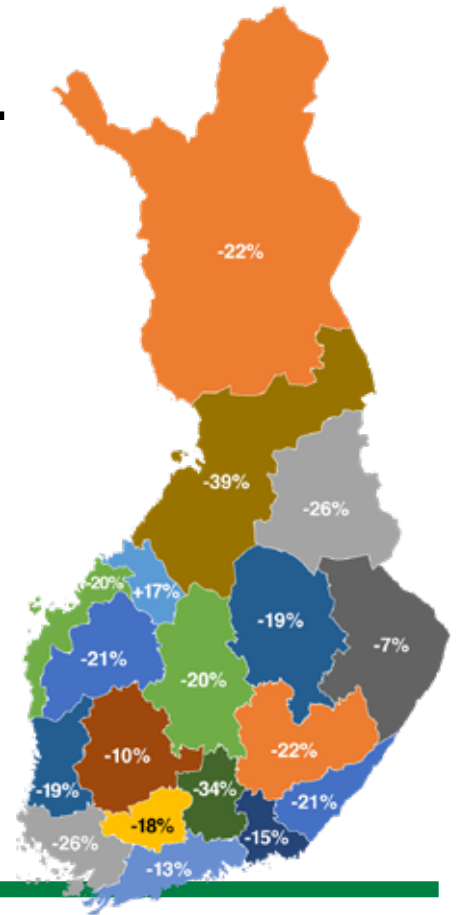
Kuluvan vuoden ensimmäiset kolme kuukautta ovat olleet aiempaa hiljaisempaa autojen romutusrintamalla. Ensimmäisellä neljänneksellä oltiin 20 prosenttia jäljessä viime vuoden vastaavaan määrään verrattuna.

Pudotusta romutusmäärissä on tasaisesti lähes jokaisessa kunnassa ja maakunnassa. Eniten laskua romutusmäärissä on Pohjois-Pohjanmaalla (-39 %). Keski-Pohjanmaan maakunnassa puolestaan määrä poikkeuksellisesti kasvoi (+17 %).

Taustalla vaikuttaa muun muassa nykyisen maailmantilanteen tuoma taloudellinen epävarmuus. Uuden tai vaihtoauton hankintaa on saatettu lykätä ja päätetty sinnitellä vielä vanhalla.

Autokannan kiertonopeus on oleellinen osa autokannan uudistumista. Autot tulevat nyt keskimäärin romutettaviksi vasta yli 22-vuotiaina. Uudistuminen taas on edellytys sähköistymiselle ja päästöttömyydelle.

Lähde: Suomen Autokierrätys Oy



KESÄN KYNNYKSELLÄ ENITEN PYÖRÄILYTAPATURMIA

Pyöräilykauden alkaminen näkyy myös Ifin henkilöasiakkaiden pyöräilyonnettomuustapaturmatilastoissa. Eniten vapaa-ajan onnettomuuksia sattuu touko- ja kesäkuussa. Elokuussa puolestaan näkyy kasvua työmatkapyöräilyn tapaturmissa.

Ifin tilastojen mukaan pyörällä kaatuessa tulee tavallisesti ruhjeita ja murtumia käsiin, jalkoihin sekä solisluuhun. Keväällä varsinkin hiekoitushiekka voi luistaa jarrutustilanteessa alta ja pidentää jarrutusmatkaa.

– Siksi siihen on hyvä näin pyöräilykauden alussa kiinnittää huomiota. Pyörän kunto on hyvä keväisin tarkistaa ja palauttaa mieleen liikennesäännöt, kertoo Ifin henkilövakuutus-ten korvausasiiantuntija **ANNE KOIVISTO**.

Lähde: If

Valtioneuvosto kannattaa komission tieturvallisuuspakettia

Valtioneuvosto toimitti 13. huhtikuuta 2023 eduskunnalle U-kirjelmän Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi. Valtioneuvosto kannattaa pääosin ehdotuksen sisältöä ja tavoitteita.

Ehdotus sisältää ehdotukset ajokortti-direktiivin tarkistamisesta, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (CBE-direktiivi) tarkistami-

sesta ja uudeksi direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuisesta soveltamisesta (ajokielto-direktiivi).

Tieturvallisuuspaketin tavoitteena on osaltaan ehkäistä liikennekuolemia sekä nykyaikaistaa ajokortteja koskevaa sääntelyä. Samalla tehostetaan liikennesääntöjen noudattamisen rajat ylittävää valvontaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö

SKAL: Kolmannes kuljetusyrityksistä kärsii osaajapulasta

Yli kolmannes kuljetusyrityksistä on kokenut henkilökunnan palkkaamisessa vaikeuksia viimeisen vuoden aikana, selviää SKALin Kuljetusbarometristä. Lähivuosina kuljetusala tulee kilpailemaan muiden toimialojen kanssa vähenevästä työvoimasta – myös liikenne- ja logistiikka-alan sisällä.

– Ala tarjoaa töitä jopa 4 000 uudelle kuljettajalle vuosittain. Samaan aikaan joillakin toimialoilla nähdään irtisanomisia. Osaavaa

työvoimaa olisi saatavilla, mutta kuljetusalan runsaan sääntelyn takia siirtyminen kuljetusalalle on vaikeaa, SKALin toimitusjohtaja **ANSSI KUJALA** sanoo.

SKALin mukaan osaajien palkkaamisen keskeisiä haasteita ovat muun muassa ammattipätevyyskokeen järjestäjien liian tiukat koulutusvaatimukset ja kuljettajakoulutuksen suuret kustannukset.

Lähde: SKAL



Talvitiepäivät 14.-15.2.2024 Winter Road Congress



CALL FOR PAPERS

Talvitiepäivät 14-15 helmikuuta
Jyväskylässä

DEADLINE

15
Syyskuuta
2023

TEEMAT

- ✓ Innovaatiot ja kehitys
- ✓ Kunnossapito ja urakkamallit
- ✓ Omaisuudenhallinta ja infra
- ✓ Tienpito, kunnossapidon menetelmät
- ✓ Arvot ja asiakkuus
- ✓ Muu teema
- ✓ Ilmaston muutos ja päästöt
- ✓ Ympäristönäkökulmat, materiaalit
- ✓ Resilienssi
- ✓ Automaatio
- ✓ Liikkuminen ja liikenne
- ✓ Talven tuomat haasteet

TÄRKEÄT PÄIVÄMÄÄRÄT

15 syyskuu	16 lokakuu	26 lokakuu	30 marraskuu	29 tammikuu	14-15 helmikuu
Esitysehdotus DL	Ilmoittautuminen	Tieto valinnasta	Ohjelma	Aineistojen toimitus	Tapahtuma

TILAA UUTISKIRJE

Talvitiepäivät järjestetään Viherpäivien kanssa yhtä aikaa Jyväskylän Paviljongissa. Näyttelymyynti käynnistyy pian - varaa paikkasi!

Tilaa uutiskirje, niin pysyt ajan tasalla.

 Ehdota esitystä
<https://tiepaivat.fi>

Järjestäjä

Suomen Tieyhdistys ry

Mannerheiminaukio 1 a
00100 HELSINKI

Lisätietoja: tapahtumat@tieyhdistys.fi @tieyhdistys

TEKSTI: Henriikka Uusitalo KUVAT: Shutterstock

Autoilun kestävyys on murroksessa

Yksityisautoilua on pitkään pidetty ilmastolle huonona, mutta pitkien välimatkojen Suomessa se on monille välttämätön liikkumismuoto. Uudenlaisen teknologian ja käyttövoimien ansiosta autoilu on tullut kestävämmäksi. Tienfran kehittäminen vahvistaa autoilun kestävyttä sekä yksittäisenä liikkumismuotona että osana matkaketjuja.

Yksityisautoilu on pitkään rajautunut kestäväen liikkumisen ulkopuolelle, koska määrittelyä on ohjannut vähäpäästöisyys tai päästöttömyys. Teknologian kehittyminen on kuitenkin tehnyt autoilusta kestävämpää, mikä haastaa vallitsevaa kestäväen liikkumisen määrittelyä.

Kun ajoneuvo- ja polttoaineteknologian kehittyessä autoilun päästöt vähenevät ja tieliikenteen käyttövoimat muuttuvat hiilineutraaliksi, autoilusta tulee yksi kestäväen liikkumisen muodoista.

– Autoliikenteen sähköistymisen ansiosta vähenevät ilmanlaatuun liittyvät ongelmat kaupunkiseuduilla, kun lähipäästöt vähenevät. Uusiutuvan sähkön käyttäminen sähköautoissa vähentää olennaisesti autoilun päästöjä, liikenteen erityisasian-

tuntija **HANNA KALENOJA** kertoo.

Tieliikenteen Tietokeskuksessa työskentelevä Kalenoja toteutti viime vuonna ympäristöministeriölle *Autoilu kestävässä liikennejärjestelmässä* -tutkimuksen.

Hänen mukaansa autoilun muuttaminen kestävämmäksi vaikuttaa myös autoilun yhteiskunnalliseen hyväksyttävyyteen. Autolla on tärkeä asema Suomessa, jossa moniin paikkoihin pääsee vain teitä pitkin autolla. Kaupunkiseuduilla autolle on suuri tarve matka-ajan säästäjänä. Auton merkitys korostuu myös kyyditsemisessä, joka on yksi merkittävimmistä liikkumistarpeista henkilöautolla.

– Kaupungeissa yksityisautoilusta on hieman syyllistettykin, koska sille löytyy useimmiten ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja. Kaikkialla ja kaikkiin matkakohteisiin ja -tarpei-

siin joukkoliikenne tai pyöräily ei ole yhtä käytännöllinen kuin auto. Siksi autoilun suosio on säilynyt pitkälti samana viime vuosikymmenien aikana, Kalenoja selittää.

TIESTÖLLÄ ON SUURI ROOLI KESTÄVÄSSÄ LIKKUMISESSA

Tiestöllä ja sen kunnolla on suuri merkitys siinä, saammeko liikennejärjestelmäämme kestäväksi. Esimerkiksi tiestön kunto vaikuttaa myös ajoneuvojen polttoainenkulutukseen. Sen vaikutus erityisesti raskaan kaluston osalta on merkittävä, koska pienetkin epätasaisuudet voivat lisätä niiden polttoainenkulutusta huomattavasti.

Tiestön kunnossapidosta huolehtiminen on yksi keino tehdä liikenteestä kestävämpää. Tiepäällysteen

epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät polttoainenkulutusta. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoainenkulutukseen. Kiertotiet lisäävät matkan pituutta ja kestoa, eli näin ollen myös päästöjä.

– Tieinfran kunto ja se, miten liikennejärjestelmä on rakennettu, on iso kestävä liikenteen osatekijä, Hanna Kalenoja sanoo.

Teiden ja liikennejärjestelyjen teknologiaa kehittämällä voidaan myös vähentää päästöjä. Esimerkiksi liikenteen kysynnän huomioiva adaptiivinen valo-ohjaus lisää liikenteen sujuvuutta ja voi vähentää näin jarrutuksia, pysähdyksiä ja ruuhkia, jotka lisäävät autojen kokonaispäästöjä.

Kestävä liikennejärjestelmän ytimessä ovat liikenteen solmupisteet, jotka yhdistävät eri kulkumuotoja, kuten henkilöauton ja junan, matkaketjuiksi. Solmupisteiden keskiössä on pysäköintijärjestelmien ja liityntäpysäköinnin sujuvuus. Tällaisten solmupisteiden kehittämisen tarve vahvistuu entisestään, jos henkilöautojen omistus vähentyy.

– Jos liittyminen joukkoliikenteeseen ei ole sujuvaa, käy helposti niin, että omalla autolla ajetaan perille asti.

TEKNOLOGIA MUUTTAA LIKKUMIS-TARPEITAMME

Teknologian kehitys on myös vaikuttanut liikkumistarpeisiimme. Yksi suurin muutos on työmatkojen väheneminen, kun etätöet ovat yleistyneet. Työajan joustavuus on myös vähentänyt päästöjä aiheuttavia ruuhkia, kun kaikki työmatkaajat eivät ole samaan aikaan liikenteessä. Tällöin työpaikalle liikkumista ei tarvitse suunnitella siten, että välttäisi ruuhkat.

– Koronapandemia nopeutti tätä kehitystä, ja on arvioitu, että etätöet yleistyvät entisestään niissä työtehtävissä, joissa se on mahdollista ja luontevaa. Emme tule enää palaamaan

vuoden 2019 liikkumisrytmiin, Kalenoja toteaa.

Myös erilaiset jaetut palvelut muuttavat yksityisautoilun tarvettamme. Autonomisten eli ilman kuljettajaa liikkuvien kulkuneuvojen on arvioitu olevan yksi seuraavien vuosikymmenien suurimpia muutoksia liikenteessä.

Liikkuminen voisi toteutua tällöin taksin kaltaisena palveluna, jota eri operaattorit tarjoaisivat ja jossa matka tehtäisiin ovelta ovelle eikä joukkoliikenteen tapaan vakioireiteillä ja -aikatauluilla.

– Autonomisten kulkuneuvon tilaaminen esimerkiksi viemään kotoa juna- tai lentoasemalle mahdollistaisi ovelta-ovelta-matkaketjun. Autonomisten kulkuneuvojen yleistyessä olisi vähemmän tarvetta nykyisen kaltaiselle yksityisautoilulle ja henkilöauton omistamiselle.

AJANARVOSTUS NÄKY Y REITTI-VALINNOISSAMME

Autonominen liikkuminen on Kalenojan mukaan kuitenkin melko pitkän matkan päässä. Jotta liikenne voisi olla autonomista, ajoneuvojen tulisi olla verkottuneita ja vaihtaa keskenään tietoja sijainnistaan ja reitistään. Sitä varten myös tieinframme vaatisi älyteknologiaa, joka mahdollistaisi autonomisten kulkuneuvojen käyttämisen.

Esimerkiksi tiemerkinäköihin ja liikennemerkkeihin tulisi lisätä teknologiaa, joka mahdollistaisi ajoneuvojen ja infran välisen tiedonvaihdon. Jotta autonomiset kulkuneuvot voivat tunnistaa esimerkiksi kaistaviivan, teiden ja merkintöjen pitää olla hyväkuntoisia.

Autonomisessa liikenteessä matka-ajan voisi käyttää haluamallaan tavalla, esimerkiksi työntekoon,

opiskeluun tai vaikka lukemiseen. Etätöiden suosio osoittaa, että kii-reisessä yhteiskunnassa arvostamme vapaa-aikaa entistä enemmän. Haluamme käyttää aikamme siihen, mikä on meille tärkeää.

– Ajan arvostus näkyy myös siinä, että valitsemme mieluummin matka-ajaltaan lyhimmän kulkutavan. Se haastaa joukkoliikennettä, jonka käyttö yleensä vie enemmän aikaa kuin omalla autolla kulkeminen. Jos autoa ei ole käytössä, matka voi jäädä myös tekemättä, jos joukkoliikenne vie liikaa aikaa, Kalenoja kertoo.

AJAN ARVOSTUS NÄKY Y MYÖS SIINÄ, ETTÄ VALITSEMME MIELUIMMIN MATKA-AJALTAAN LYHIMMÄN KULKUTAVAN.

JOUKKOLIIKENNE LISÄÄ LIIKENTEEN TASA-ARVOISUUTTA

Kestävään liikkumiseen ja liikennejärjestelmään liittyy myös taloudellinen ja sosiaalinen näkökulma. Liikennejärjestelmän taloudellinen kestävyys sisältää sekä yhteiskunnallisen että yksityistalouden näkökulman.

Yksityistalouden kannalta autoilun kustannukset ovat suhteellisen korkeat. Kävely ja pyöräily sen sijaan on lähes ilmaista. Joukkoliikenteen liput ovat verrattain edullisia, koska valtio ja kunnat tukevat julkista liikennettä.

– Ilman joukkoliikennepalveluita henkilöt, joilla ei ole varaa yksityisautoiluun, eivät pääsisi liikkumaan. Tällainen liikenneköyhyys liittyy liikkumisen sosiaaliseen kestävyys-teen, jossa kaikilla ei ole samanlaiset mahdollisuudet liikkua tarpeidensa mukaan muun muassa kohtuuhinnalla ja kohtuujassa, Kalenoja kertoo.

Kaikkialle Suomeen kattavaa joukkoliikennettä ei kuitenkaan ole taloudellisesti järkevää toteuttaa. Tällaisilla alueilla henkilöauto on usein ensisijainen, ellei jopa ainoa, liikkumisen mahdollistaja. •

TEKSTI: Heli Laukkanen / Pyörämatkailukeskus

KUVAT: Pyörämatkailukeskus ja Shutterstock

Unelmien pyörämatkailu- maa Suomi

Omistatko pyörän? Jos vastasit kyllä, olet potentiaalinen pyörämatkailija. 250 miljoonaa eurooppalaista pyöräilee ja pelkästään Euroopassa tehdään 2,3 miljardia pyörämatkailumatkaa vuosittain. Lisäksi taloudellisten vaikutusten arvioidaan olevan yli 44 miljardia vuositasolla. Pyörämatkailun on laskettu vähentävän matkailun CO2 päästöjä 16 miljoonaa tonnia vuosittain, joten pyörämatkailu on olennaisessa roolissa myös kestävä matkailun kehitystyössä.

P yörämatkailu on kuuma trendi myös Suomessa. Siitä kertovat ympäri maata käynnissä olevat hankkeet ja kehitysprojektit, joissa kärkenä on nimenomaan pyörämatkailu. Kehitettävät reitit suuntaavat yhä useammin hiljaisimmille tiealueille, sekä hiekkaja- ja metsäautoiteille. Kansainvälisten tutkimusten mukaan pyörämatkailija viipyy alueella perinteiseen matkailijaan verrattuna kaksi kertaa kauemmin ja vieraillee keskimäärin kaksi kertaa useammassa kohteessa.

– Tämä selittyy helposti sillä, että pyörällä matka taittuu nopeammin kuin kävellen ja puolestaan taas hitaammin kuin autolla, jolloin mahdollisuuksia tutustua ja käyttää palveluita on useammin. Ja mikä parasta, pyörämatkailla voi kaupunkipyörällä, mummo-
pyörällä, gravel-pyörällä, maastopyörällä tai vaikka potkupyörällä, eli taivas on rajana, sanoo Pyörämatkailukeskuksen koordinaattori **HELI LAUKKANEN**.

RETKIPYÖRÄILY JA PYÖRÄVAELLUSTUOVAT UUSIA PYÖRÄILIJÖITÄ UUSILLE ALUEILLE

Pyörämatkailua on kehitetty ympäri Suomea jo useamman vuoden ajan ja reittejä on jo tuhansia kilometrejä. Suomi on tunnustettu erityisen vetovoimaiseksi kohteeksi bikepacking-tyyliseen pyöräretkeilyyn. Bikepackingilla tarkoitetaan pyöräilyn ja kevytretkeilyn yhdistelmää, jossa yhdistyvät erävaelluksen vapaus ja luonnonläheisyys, pyöräilyn tehokkuus ja ajamisen nautinto. Lajin suosio on kansainvälisesti voimakkaassa kasvussa, ja harrastajien määrä on lisääntynyt merkittävästi myös Suomessa. Lukemattomat polut, mönkijäurat ja hiekkatiet mahdollistavat kansainvälisesti ainutlaatuisen bikepacking -reitiverkoston kehittämiseen.

Kansainvälisen tason bikepacking-reittejä on jo kehitetty, ja uusia on työn alla. The Arctic Bikepacking Trail -reititehityshankkeissa Lappiin on suunniteltu lähes 3 000 kilometrin



laajuinen Arctic By Cycle -bikepacking reitistö, ja Etelä-Suomea halkoo Uudenmaan ja Kymenlaakson luontoa ja kulttuuria esittelevä South by Cycle -reitiverkosto. Reittien suunnittelussa on otettu huomioon reitin varrella olevat palvelut ja erityisesti reittien saavutettavuus julkisella liikenteellä.

BIKELAND.FI ON SUOMEN PYÖRÄMATKAILUN KOTI

Olennaisessa roolissa pyörämatkailureittien vetovoimaisuuden lisäämisessä ovat reitin varrella olevat palvelut. Yritykset ympäri Suomen ovat huomanneet pyörämatkailun potentiaalin ja Suomesta löytyykin jo yli 330 Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen saanutta pyöräilyystävällistä yritystä. Tunnuksen saaneet yritykset toivottavat pyöräilijät tervetulleeksi ja huomioivat pyörämatkailijan tarpeet tarjoamalla esimerkiksi turvallisen pyöräpysäköinnin ja perustyökälyt pyörän huoltoa varten. Tervetuloa pyöräilijä -yritykset ja Suomen pyörämat-



kailureitit löytyvät Pyörämatkailukeskuksen ylläpitämästä Bikeland.fi-sivulta.

Pyörämatkailun suurimpia haasteita on reitti- ja palvelutiedon pirstaleisuus.

– Pyörämatkailukeskuksen yksi tärkeimmistä tehtävistä onkin koota tietoa yhteen ja näyttää niin kotimaiselle kuin kansainväliselle matkailijalle kokonaiskuva Suomesta pyörämatkailumaana. Bikeland.fi -sivusto toimii saateenvarjona ja ohjaa matkailijan aina alueen tai Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen saaneen yrityksen omille sivuille tarkempaa tarkastelua varten, kertoo Heli Laukkanen.

– Bikeland.fi-sivustoa päivitetään jatkuvasti. Kaikkia Suomen pyörämatkailureittejä ei vielä ole kartalla, mutta saamme jatkuvasti uusia reittejä tietoomme ja toivomme, että meihin ollaan myös jatkossa aktiivisesti yhteydessä. Kokoamme sivustolle tietoa myös Suomessa järjestettävistä pyöräilytapahtumista, joista yksi kansainvälisestikin merkittävä on **VALTTERI BOTTAKSEN** kotikaupunkiinsa Lahteen tuoma gravel-kisa kesäkuun alussa, Laukkanen jatkaa. •

PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄJÄ

Pyörämatkailukeskus on Pyöräliitto ry:n ja Pyöräilykuntien verkosto ry:n vuonna 2020 perustama Pyörämatkailun kehittämisorganisaatio.

Pyörämatkailukeskuksen toimintaa rahoittaa Traficom.

Viime vuodet ovat osoittaneet, että pyörämatkailu on kasvava trendi, jonka suosio perustuu pitkälti sitä tukevien aktiivilomailun, luontomatkailun ja kestävä matkailun suosion kasvuun. Sähköavusteisten pyörien lisääntyminen on mahdollistanut pyörämatkailun entistä laajemmalle joukolle ja luo täysin

uudenlaisia elämyksiä ihan kaikenikäisille ja kuntoisille. Pyörämatkailun valttikortti onkin se, että pyöräily sopii kaikille ja jokainen voi toteuttaa sitä omalla tavallaan.

– Ylläksellä vanhimmat pyöräilevät asiakkaat ovat yli 80-vuotiaita ja nuorimmat matkaavat pyöräkärjessä mukana tai potkuttelevat omilla potkupyörillä. Tämä osoittaa hyvin palvelu-

den tärkeyden ja sen, että pyöräily on kaikille ja kaikenikäisille, nuorista perheisiin ja senioreihin, kertoo ravintoloitsija **ILKKA POUTANEN** Ylläkseltä.



Kävelyn edistäminen parantaa koko kaupungin saavutettavuutta

Kestävän liikkumisen edistäminen on yhä useammassa kunnassa ja maakunnassa merkittävä teema, jota halutaan toteuttaa systemaattisesti ja määrätietoisesti. Kävelyn rooli kestävässä liikkumisessa on jäänyt vähemmälle huomiolle, kun pyöräliikenteen edistämisen suosio on ollut keskiössä.

Kestävä liikkuminen on erittäin laaja-alainen ja monipuolinen kokonaisuus, jota usein halutaan lähestyä eri kulkutapojen näkökulmasta. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishelmiin on jaossa vuosittain Traficomien valtionavustusta, ja tähän tarjoukseen ovat monet kunnat tarttuneetkin.

Pyöräliikenteen edistäminen on ollut kasvava trendi, mutta samanaikaisesti kävelyn roolia on kuitenkin edelleen vaikea hahmottaa, ja se on jäänyt hieman taka-alalle.

Kävely on monimuotoinen ja luontainen ihmisen sosiaalisen elämän ilmentymä, jota on tehty jo miljoonia vuosia ennen kuin ihmistä lajina oli edes olemassa. Kävelyn sääntely ja ohjaaminen alkoi käytännössä vasta, kun muita liikkumisen muotoja alkoi ilmestyä ja liikenteelle piti keksiä sääntöjä.

Yhä nykyäänkin kävelijöiden liikkumista yritetään rajoittaa insinöörimäisen suorakulmaisilla jalkakäytävillä, suojateilla ja pientareilla, vaikka kävelijä liikkuu edelleen pohjimmiltaan vaistojen ja aistien varassa tulkiten nopeimpia ja kiinnostavimpia reittejä lähes tiedostamatta.

Ehkäpä kävelyn itsestäänselvyys on yksi syy, miksei ole ”kävelykuntien verkostoa” tai juuri muitakaan kävelylle omistettuja etujärjestöjä, foorumeita tai tapahtumia. Edes kävelien tapahtuneita onnettomuuksia ei lasketa liikenneonnettomuuksiksi, jollei mukana ole jokin ajoneuvo.



Pysäkkikatoksella lisätään kaukoliikenteen pysäkin viihtyisyyttä ja säänsuojaa, kun polkupyörien runkolukittava liityntäpysäköintipaikka taas parantaa saavutettavuutta merkittävästi.

KÄVELYN ERI ROOLIT LIMITYVÄT

Kaupunki- ja maisemasuunnittelussa kävelijän rooli tosin on tunnustettu jo pitkään, ja viime vuosina kävelyn moninaisia rooleja ja kävelijöiden laajaa kirjoa on alettu tunnustaa myös osana liikennejärjestelmää ja liikennesuunnittelua: puhutaan käveltyvyydestä.

Kävely muodostuu kolmesta pääluokasta: liikenne, oleskelu ja liikunta. Kävely liikennemuo- tonäköisesti siirtymiseen paikasta toiseen, jolloin arvostetaan suoraviivaisuutta. Oleskelumuotona se taas sisältää rauhallista oleilua, luonnosta nauttimista tai toisten ihmisten seurassa olemista. Kävely liikuntamuotona pyrkii fyysiseen aktiivisuuteen ja virkistytymiseen.



KUVA: Bhavna Mishra / Ramboll

Ramboll laati Kotkan seudulle matkaketjujen kehittämissuunnitelman. Konseptikuvassa ideoitiin erilaisia liikkumispalveluita ja muita matkaketjuja edistäviä ratkaisuja, joilla Kotkan ydinkeskustan saavutettavuutta ja kiinnostavuutta voitaisiin jalostaa.

Kävelyn rooli pääluokkien välillä voi vaihdella jopa yhden henkilön tekemän matkan aikana, ja roolit voivat olla päällekkäisiä ja toisiaan tukevia. Käveltävyys tarkoittaa sellaista alueeseen liittyvää ominaisuutta, joka yksinkertaisesti kuvaa sitä, miten helppoa alueella on liikkua kävellen.

KÄVELTÄVYYS ON HUOMIOITAVA ALUEIDEN SUUNNITTELUSSA

Hyvin käveltävä alue huomioi monipuolisesti kaikki mainitut kävelyn pääluokat sekä kävelijöiden erilaiset ja vaihtelevat roolit. Lähtökohdana on, että kävelyn on oltava mahdollista kaikille ihmisille kaikkialla, missä kävelyllä on tarvetta. Käytännössä olosuhteiden tulee olla riittävän turvalliset ja esteettömät arki-liikkumisen turvaamiseksi, mutta laatutasoa ja siten viihtyvyyttä ja houkuttelevuutta tulee parantaa etenkin keskeisimmillä kävelyalueilla.

Keskeisimpiä kävelyalueita ovat etenkin kaupunkien ydinkeskustat, joissa on paljon asutusta, työpaikkoja, palveluita, matkailukohteita sekä kulttuuri- ja tapahtumatarjon-

taa. Ne ovat myös alueita, joissa liikutaan kaikilla muillakin kulutavoilla ja joissa tilakysymykset ovat kriittisimpiä.

Ydinkeskustat ovatkin keskeisiä joukkoliikenteen keskuksia ja vaihtopaikkoja, mikä kytkeytyy oleellisesti kävelyyn: olosuhteiden kehittäminen on oleellista asemille tai pysäkeille saavuttaessa, joukkoliikennevälineestä toiseen vaihtaessa tai sellaista odottaessa.

KÄVELY ON OSA JOUKKOLIIKENTEEN MATKAKETJUJA

Joukkoliikennematkan ympärille muodostuvat matkaketjut laajentavat kävelyn roolia paikallisista matkoista osaksi laajaa liikennejärjestelmää. Keskeisten joukkoliikenteen solmupisteiden lähiympäristöjä voidaan kutsua myös liikkumishubeiksi tai -keskiöiksi, mikäli niissä yhdistyvät tiivis maankäyttö, erilaisten palveluiden tarjonta sekä etenkin mahdollisuus hyö-

**KESKEISIMPIÄ
KÄVELYALUEITA OVAT
ETENKIN KAUPUNKIEN
YDINKESKUSTAT.**

dyntää erilaisia liikkumispalveluita. Miten kaupunki voi sitten edistää kävelyä ja matkaketjuja? Ensin pitää tunnistaa kävelyn kannalta käytetyimmät ja kiinnostavimmat alueet. Toiseksi pitää tunnistaa joukkoliikenteen kannalta tärkeimmät solmupisteet, kuten asemat, terminaalit ja kriittisimmät pysäkit. Alueet, joissa nämä molemmat risteävät, ovat lähtökohtaisesti potentiaalisimpia kävelyhuboja eli kävellen tehtävien matkaketjujen alueita.

Matkaketjujen tekemisen edellytys on, että yhteydet on helppo hahmottaa ja löytää, liikkuminen on sujuvaa, edullista ja yksinkertaista, ajantasaista tietoa on saatavilla ja häiriötilanteisiin varaudutaan. Tekemällä alueista houkuttelevia, viihtyisiä ja kiinnostavia saadaan kävelijät paikalle, mutta tekemällä lisäksi joukkoliikenteen tai liikkumispalveluiden käytöstä helppoa ja nopeaa parannetaan myös saavutettavuutta ja edistetään liikennejärjestelmän kestävä kehitystä. •



Biokaasu on kotimainen ja vähäpäästöinen vaihtoehto tulevaisuuden polttoaineeksi

Biopolttoaineista keskusteltaessa biokaasu on nähty yhtenä fossiilisten polttoaineiden korvaajana. Biokaasu on myös vuonna 2022 sisällytetty jakeluvaihtoehtoon, jonka tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä tieliikenteessä. Haastattelimme Biokierto ja Biokaasu ry:n toiminnanjohtaja **ANNA VIROLAINEN-HYNNÄÄ** ja selvitimme, miten hän näkee biokaasun aseman nyt ja tulevaisuudessa.

MITÄ ON BIOKAASU?

Biokaasu on biopohjaisista raaka-aineista valmistettua kaasua. Biokaasua valmistetaan esimerkiksi biogätteestä, lannasta tai muusta biopohjaisesta raaka-aineesta. Biokaasua voidaan käyttää lämmön- ja sähköntuotannossa, ja sitä voidaan jalostaa käytettäväksi autojen polttoaineena ja teollisuudessa.

Biokaasu on todella monikäyttöinen ratkaisu. Suomessa on tällä hetkellä yli 80 biokaasutuotantolaitosta, mikä osoittaa sen, että biokaasu voidaan nähdä aidosti kotimaisena vaihtoehtona. Biokaasun kotimaisuus on myös aluepolitiikan ja huoltoturvan kannalta merkittävää.

On tärkeä muistaa, että biokaasu on osaratkaisu muiden joukossa, kun mietitään tulevaisuuden polttoaineita. Meillä on nyt ja tulevaisuudessakin erilaisia käyttövoimia. Biopolttoaineiden päästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin perinteisten fossiilisten polttoaineiden. Biokaasun etuina ovat kotimaisuus ja edullisuus.

Jos biokaasua ja -dieseliä verrataan toisiinsa, molemmat ovat päästöiltään lähes samaa tasoa. Sen sijaan biodieselin haasteena on, ettei sitä tule riittämään kaikille nykyisellä hinnalla ja sen rinnalle tarvitaan muitakin vaihtoehtoja. Tähän biokaasu toimii yhtenä ratkaisuna.

MILLAINEN BIOKAASUN ASEMA OLI ENNEN JA ON NYT?

Kaasuteknologiaa pidetään toimivana ja siihen luotetaan. Lisäksi sitä on käytetty jo pidemmän aikaa ajoneuvoissa. Vielä kymmenen vuotta

sitten ei nähty, että kaasu voisi olla vähäpäästöistä. Aikaisemmin kaasua katsottiin pitkälti maakaasun näkökulmasta. Kun herättiin siihen, että päästöjä on vähennettävä, biodiesel ja sähkö nähtiin kiinnostavina ratkaisuina.

Biodieselin, sähkön ja vedyn osalta työtä on tehty hieman pidempään ja määrätietoisemmin. Biokaasun osalta uinuttiin silloin, kun olisi pitänyt olla esittelemässä ratkaisua EU-päätöksentekijöille. Vasta viime vuosina biokaasu on taas herättänyt kiinnostusta.

MIKSI BIOKAASU EI OLEVIELÄ VALTAVIRTAA?

Se on muna vai kana -ongelma. Biokaasun koko arvoketjua on kehitettävä. On lisättävä tuotantoa, käyttäjiä ja jakeluinfraa. Nämä investoinnit sisältävät paljon riskejä eri osapuolille, mikä osaltaan hidastaa biokaasun kehitystä.

Biokaasun kehitys olisi voinut olla nopeampaa, mutta jos mietitään, kuinka kauan bensapohjaista järjestelmää on kehitetty, niin onhan se ollut jo vuosikymmeniä käytössä. Nyt yritetään suhteellisen pikaisella aikataululla tehdä käyttövoimamurrosta, jossa biokaasu edustaa vaihtoehtoja käyttövoimaa.

MILTÄ BIOKAASUN TULEVAISUUS MIELESTÄSI NÄYTTÄÄ?

Suomessa on tehty hyvää pohjatyötä liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Siitä esimerkkinä ovat fossiilittoman liikenteen tiekartta ja kansallisen jakeluinfran kehitysohjelma. Näissä hankkeissa on hyviä ja realistisia tavoitteita

Suomen osalta vuosille 2020 ja 2035.

Lisäksi EU-tason päätökset ovat syytä ottaa vakavasti, sillä ne ohjaavat markkinan kehittymistä tulevaisuudessa. Viimeistään energiakriisin myötä EU-tasolla ymmärretään biokaasun mahdollisuudet, mutta läpimurron synnyttämiseksi on edelleen tehtävä töitä.

Tulevaisuudessa yksi selkeä käyttökohde on laivaliikenne, sillä nykyiset kaasukäyttöiset laivat voisivat ottaa käyttöön biokaasun. Lisäksi teollisuuspuoli on kiinnostunut ja halukas käyttämään biokaasua – joko itse tuottamalla tai ostamalla sitä. Esimerkiksi Hartwall ja Lahti Energia ovat rakentaneet Lahteen biokaasulaitoksen, joka toimii paikallista kiertotaloutta hyödyntämällä.

MIKSI BIOKAASUA KANNATTAA KÄYTTÄÄ MUIDEN VAIHTOEHTOJEN SIJAAN?

Kiteytetysti biokaasun etuina ovat kotimaisuus, edullisuus ja vähäpäästöisyys. Biokaasun päästöt voivat olla parhaimmillaan jopa negatiiviset, jos se valmistetaan esimerkiksi lannasta. On hyvä muistaa, että kaikilla vaihtoehdoilla on hyvät ja huonot puolensa. Sähköliikenne on yksi ratkaisu tulevaisuutta ajatellen, mutta tekniikka ei ole vielä pitkään aikaan valmis siihen, että kaikki kulkisivat sähköllä.

Toisaalta biodieselin haasteena on suuri kysyntä ja se, kuinka paljon sitä pystytään nykyisellä hintatasolla tuottamaan. Näihin vaihtoehtoihin nähden biokaasu saattaisi olla jopa helpompi ratkaisu, sillä sen epävarmuustekijät ovat hallittavissa. •



TEKSTI: Timo Nurmi / Posti KUVAT: Posti

Kohti nettonollaa

Mitä nettonolla tarkoittaa, ja miksi jokaisen yrityksen pitäisi pyrkiä siihen? Miksi nettonollaan pyrkiminen on tärkeää kestävästä liikenteestä? Näihin kysymyksiin vastaa Postin ilmasto- ja luontojohtaja **ANNA HEINO**.

Jo pidempään on ymmärretty, että yritysten nykyiset toimet eivät riitä. Science Based Targets -aloitteen (SBTi) mukaan on äärimmäisen tärkeää, että yritykset vähintään puolittavat päästönsä tämän vuosikymmenen loppuun mennessä ja saavuttavat nettonollan viimeistään 2050 mennessä. Tavoite on sama kuin Pariisin ilmastopöytäkirjan mukainen tavoite valtioille.

Tieteeseen pohjautuva ilmastotavoite, SBTi, on yhteishanke CDP:n, YK Global Compact -aloitteen, maailman luonnonvarainstituutin WRI:n ja WWF:n välillä. Sen tarkoitus on tukea yrityksiä vähentämään päästöjään, että maapallon lämpenemistä saadaan hillittyä. Jokaisen yrityksen ei kannata yrittää itse keksiä omia tavoitteitaan, koska meillä on tiedeyhteisön määrittely siitä mitä pitäisi tehdä. SBTi on kehikko, johon sitoutumalla yritys voi olla varma, että tekee oikeita asioita.

Posti sitoi omat ilmastotavoitteensa ilmastotieteeseen kaksi vuotta sitten.

– Meille on tärkeää, että tiedämme, mitä vauhtia meidän on vähennettävä päästöjäme, ja että tekemme ovat oikeasti vaikuttavia. Siksi lähdimme hakemaan vauhtia ilmastotyölle kansainvälisestä ilmastotieteestä, Anna Heino kertoo.

MIKÄ NETTONOLLA?

Valtioiden kohdalla puhutaan hiilineutraaliteetistä. Se tarkoittaa sitä, että alueen kasvihuonekaasupäästöt ja päästönielut ovat balanssissa. Netto-päästöt ovat siis nollassa tai sen alle. Yritysten kohdalla hiilineutraalista

on kuitenkin tullut epämääräinen termi. Sillä tarkoitetaan yhä useammin sitä, että syntyvät päästöt kompensoidaan ostamalla päästövähennyksiä erilaisista ilmastohankkeista. Käytännössä oman toiminnan päästöjä voi siis jatkaa ja hiilineutraalisuus-statuksen saa rahalla.

Mutta mitä nettonolla sitten tarkoittaa yritysten kontekstissa? Tätä SBTi lähti määrittelemään toissavuoden aikana yhdessä tiedeyhteisön ja yritysten kanssa. Julkisten kuulemisten ja luonnosversioiden jälkeen määritelmä ja kriteerit, Net Zero Standard, julkistettiin lokakuussa 2021.

Käytännössä yrityksen, joka tavoittelee nettonollaa, on vähennettävä omia ja arvoketjuna päästöjä vähintään 90 prosenttia määritellystä lähtötasosta. Jos sataan prosenttiin ei päästä, maksimissaan 10 prosenttia päästöistä voidaan poistaa ilmakehästä. Päästökompensointia eli päästöjen vähentämisen tukemista esimerkiksi energiahankkeissa ei tavoitteessa voida lukea hyväksi.

– Arvoketjun päästöt ovat nettonollassa olennainen näkökulma. Niillä tarkoitetaan kaikkia yrityksen toiminnasta epäsuorasti aiheutuvia päästöjä. Esimerkiksi autojen valmistamisessa syntyvät päästöt, ulkomailla pyörivien verkkopalvelimien päästöt tai vaikka työmatkat. Ammattikielellä sanotaan siis, että nettonollatavoite kattaa kaikki 'scope 1–3', Heino kertoo.

Keväällä 2022 SBTi hyväksyi Postin tavoitteen olla kaikkien kasvihuonekaasupäästöjensä, eli omien sekä arvoketjun päästöjen, suhteen nettonollassa vuoteen 2040 mennessä. Hyväksyntä oli kaikista maailman yrityksistä seitsemäntoista ensimmäisen joukossa ja ensimmäinen logistiikan alan yritykselle myönnetty missään maassa.



– Postin lyhyen aikavälin päästötavoite fossiilivapaista kuljetuksista 2030 oli hyväksytty jo aiemmin ja tätä varten olimme tehneet tarkan päästöinventaarion eri scopejen päästöistä. Olimme myös käyneet laajan keskustelun lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteiden kunnianhimoista sekä johdon että laajasti eri sisäisten sidosryhmien kanssa ja periaatteellisesta tavoitteesta pyrkiä nettonollaan oli jo päätetty. On tärkeää, että koko organisaatio voi sitoutua tavoitteisiin, joiden toteuttaminen vaikuttaa kaikkeen liiketoimintaan, Heino sanoo.

MITEN HYVÄKSYNTÄPROSESSI ETENEY?

Jos ilmastotavoitteilleen haluaa SBTi:n hyväksynnän, alkaa prosessi sitoutumisesta tavoitteenasetantaan. Käytännössä yritys täyttää ja lähettää aloitteelle sitoutumiskirjeen, joka tarkistetaan. Tämän jälkeen yritys rekisteröidään aloitteen verkkosivuille.

Sitoutumisen hyväksynnästä yrityksellä on kaksi vuotta aikaa asettaa tavoitteet. Ne mallinnetaan lasketun hiilijalanjäljen pohjalta, SBTi:n työkaluja hyödyntäen.

Kun tavoitteet on asetettu, niille haetaan validointia. Lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteet voi asettaa samalla kertaa, mutta aloite käy validointiprosessissa ensin läpi lyhyen, sitten pitkän aikavälin. Yritys pääsee varmennusjonoon, ja aloite ilmoittaa varmennusajan. Varmentaja käy läpi laskelmat ja kysyy mahdollisia kysymyksiä.

Validoinnin jälkeen työ vasta alkaa, sillä yrityksen on vähennettävä päästöjä tavoiteaikataulussa. Päästöt on raportoitava vuosittain julkisessa lähteessä, kuten vastuullisuusraportissa. Viiden vuoden välein SBTi:n kanssa tehdään uudelleenvarmennus, jossa tarkastellaan, onko tahti riittävä ja onko liiketoiminnassa tapahtunut muutoksia, jotka vaatisivat lähtötason tai tavoitteiden päivittämistä.

LOGISTIikka-ALA MAAILMAN KOLMANNEKSI SAASTUTTAVIN

Logistiikka-ala on Kansainvälisen energiajärjestö IEA:n mukaan maailman kolmanneksi saastuttavin toimiala energiankäyttönsä suhteen. Se on myös yksi harvoista, ellei ainoa, jonka päästöt eivät ole laskussa vaan kasvussa, koska logistiikan kysyntä kasvaa.

Sekä logistiikkayhtiöiden että logistiikan käyttäjien on puututtava ongelmaan. Jos mitään ei tehdä, on arvioitu, että tavaraliikenteen päästöt yli kaksinkertaistuvat vuoteen 2050 mennessä.

– Olemme tehneet Postilla hurjasti töitä ja vähentäneet päästöjä viimeisten 10 vuoden aikana noin 60 prosenttia. Viime vuonna ne vähenivät 10,5 prosenttia. Silti emme ole valmiita. Tehtävää on paljon, ja matalalla roikkuvat hedelmät on pitkälti poimittu. Ei ole yhtä ratkaisua päästöhaasteeseen, vaan tarvitaan erilaisia keinoja ja yhteistyötä, Heino toteaa.

– Kuljetamme jo nyt esimerkiksi yli 10 miljoonaa pakettia vuodessa täysin fossiilittomasti. Ajoimme kevyillä ja raskailta autoilla viime vuonna 18 miljoonaa kilometriä sähköllä ja uusiutuville polttoaineilla. Sähköpakettiautoja meillä on jo reilut parisataa, ja 29 autoa käsittävä biokaasurekkalavueemme on Suomen suurin. Lisää vihreää kalustoa on tulossa käyttööme myös tämän vuoden aikana, Heino summaa. •



TEKSTI: Virve Hokkanen KUVAT: Susanna Kekkonen

Liikkumisen uudet ratkaisut rakentavat kestävää kaupunkia

Kestävä kaupunki -ohjelma on vuodesta 2019 alkaen vauhdittanut kaupunkien kestävästä kehityksestä sekä kaupunkien ja valtion kestävästä kaupunkikehityksestä yhteistyötä. Ohjelmassa on muun muassa edistetty pyöräily- ja kävelyaktiivisuutta, nuorten osallisuutta ja asemansuhteiden kehittämistä.



Yhteistyö on parantanut yhdyskuntien päästövähenysten ja sosiaalisen kestävyyden edellytyksiä, tukenut lähiluonnon monimuotoisuutta ja hyvinvointivaikutuksia sekä vahvistanut kestävyyden johtamista ja uusia osallistumisen tapoja.

Ympäristöministeriön koordinoiman ohjelman hankkeissa on etsitty uusia ratkaisuja myös kestävään liikkumiseen. Kehitetyt ratkaisut edistävät liikkumisen vähäpäästöisyyttä ja terveellisyttä sekä parantavat samalla arjen sujuvuutta ja elinympäristön viihtyisyyttä.

Tänä vuonna ohjelmassa ratkotaan esimerkiksi hyvinvoiviin kaupunkiin, tiivistyvien kaupunkien lähivihreään ja kestävään kaupunkisuunnitteluun liittyviä kestävyshaasteita. Kokeiluissa testataan uusia ratkaisuja osallistavaan ja vuorovaikutteiseen kestävyystyöhön.

Ohjelmaan on osallistunut tähän mennessä 90 kuntaa ja 70 muuta organisaatiota. Tänä vuonna tuloksia kootaan ja julkaistaan laajasti eri teemoista.

TERVEELLISEMPÄÄ LIKKUMISTA JA VIIHTYISÄMPÄÄ YMPÄRISTÖÄ

Kävelyä, pyöräilyä ja niiden hyvinvointivaikutuksia on edistetty ohjelmassa usealla hankkeella. Esimerkiksi Tampereen kaupunki on kehittänyt Tampere.Finland-sovelluksen hiilijalanjälkilaskuriin yhdistetyn kävelyn ja pyöräilyn aktiivisuuslaskurin. Sen avulla on tutkittu terveysheräteviestien vaikutuksia liikkumiseen.

Hanke kannustaa asukkaita liikkumaan kestävämmiin ja tuottaa tietoa kannustuksen vaikutuksesta liikkumisvalintoihin. Laskurilla käyttäjä voi seurata kävelynsä ja pyöräilynsä määrää sekä sitä, kuinka paljon aktiivisuus on vähentänyt sairastavuuden ja kuolleisuuden riskejä.

Nuorten näkökulmaa julkisten reittien ja paikkojen kävelävyyteen kartoitettiin FCG:n Kaupunkilabra-hankkeessa Kangasalla, Espoossa ja Tampereella. Menetelmään sisältyi kirjallisia tehtäviä, havainnointia ja ryhmätyötä, joiden avulla nuoret arvioivat kävelyreittejään ja oleskeluympäristöään sekä esittivät uusia ideoita.

Näin tunnistettiin julkisen tilan potentiaaliset tapahtuma- ja kohtaamispaikat ja niiden kehittämismahdollisuudet. Nuorten osaaminen ja osallisuus kaupunkisuunnittelussa vahvistui, kaavoittajat ja liikennesuunnittelijat saivat uusia ideoita ja opettajille kertyi uusia työkaluja. Menetelmää on hyödynnetty myöhemmin muualla Suomessa eri ikäisten asukkaiden parissa.

MATALAN KYNNYKSEN PYÖRÄPAJASTA KOHTI AMMATTIURAA

Hämeenlinnassa kestävästä liikkumisesta edistämiseen yhdistettiin nuorten koulutus- ja työllisyysmahdollisuuksien vahvistaminen BikeLab-pyöräpajakokeiluissa. Kokeilu tarjosi

nuorille mahdollisuuden osallistua matalan kynnyksen pyöräpajaan, josta saattoi siirtyä opiskelemaan polkupyörämekaniikkaa ammatilliseen osatutkintoon. Koulutus vakiintui Suomen ensimmäiseksi pyörämekaanikon osakoulutukseksi.

Tampereella kokeiltiin myös koululaisten harrastuskytöpalvelua, jolla tavoiteltiin tasapuolisempia harjoittelumahdollisuuksia ja harrastuskustannuksia sekä lisää aikaa perheiden arkeen. Monista hyödyistään huolimatta testattu palvelu ei vakiintunut käyttöön, koska sen hinta olisi muodostunut liian korkeaksi. Toiminta osoittautui myös logistisesti haastavaksi, koska harrastukset ovat eri aikaan eri puolilla kaupunkiseutua.

**NUORTEN
OSAAMINEN JA
OSALLISUUS
KAUPUNKI-
SUUNNITTELUSSA
VAHVISTUI.**

ASEMANSEUTUJEN KEHITTÄMINEN YHDISTÄÄ

Asemanseudut voivat olla kaupunkitilan solmu-kohtina merkittäviä liikkumisen ja palvelujen keskittymiä. Niiden kehittämisen haasteina ovat kuitenkin asemanseutujen käytön ja ylläpidon vastuiden hajautuminen eri omistajille, vuokralaisille ja palveluntuottajille.

Sitowise laati suositukset asemanseutujen yhteiskehittämiseen. Ne tuovat tukea esimerkiksi näkökulmien ja tavoitteiden yhteensovittamiseen ja vastuiden selkeyttämiseen. Työtä rahoittivat ympäristöministeriön ohella Tampereen seudun kuntayhtymän MAL-verkosto, Traficom ja HSY-kuntayhtymä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut tuotti verkkotyökalun asemanseutujen ilmastovisauden tueksi. Työkalu perustuu EU-rahoitteisessa SMART-MR-hankkeessa kehitettyyn *Low Carbon District* -konseptiin.

Konsepti koostuu neljästä osa-alueesta (maankäyttö, asuminen, liikkuminen, palvelut

ja elinkeinot) ja neljästä näitä läpäisevästä kestävyyssteemasta (ilmastonmuutoksen hillintä, sopeutuminen, kiertotalous, sosiaalinen kestävyys ja terveys). Näistä on laadittu noin 70 toimenpidekorttia, jotka tukevat asemanseutujen suunnittelua ja sopivat ideoiden konkretisoijiksi myös keskustelutilaisuuksiin.

Lisätietoa ohjelmasta ja tuloksista on koottu verkkoon www.kestavakaupunki.fi.

VIRVE HOKKANEN,
ohjelmapäällikkö,
Kestävä kaupunki -ohjelma,
ympäristöministeriö

TEKSTI: Henriikka Uusitalo **KUVA:** Visit Tampere/Laura Vanzo

TAMPERE KASVATTA A SUUNNITELMALLISESTI KESTÄVIEN KULKUTAPOJEN KÄYTTÖÄ

Tampereella kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma (sustainable urban mobility plan, SUMP) vahvistaa ja konkretisoi yleiskaavassa, Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa ja muissa kaupungin kehitysohjelmissa liikkumiselle asetettuja tavoitteita.

Tampereen tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkutapojen, eli joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn, suosiota 69 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Tämän edistämistä ohjaa kaupungin kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma, jossa tarkastellaan ihmisten liikkumistarpeita muun muassa kestävyiden ja paremman elämänlaadun näkökulmasta. Suunnitelma hyväksyttiin 2021.

Tampere ja sen seutualue on vetovoimaista ja voimakkaasti kasvavaa. Kun kaupungin tavoitteena on kasvattaa asukaslukuaan vuoteen 2030 mennessä yli 35 000 henkilöllä eli yli 3 000 vuodessa, on se huomioitava myös liikkumisen suunnittelussa. SUMP:issa on arvioitu, että jokaisen tamperelaisen tehdessä noin kolme matkaa päivittäin, tarkoittaa se yli 10 000 uutta matkaa arkipäivisin.

Yksi vastaus tähän onkin elokuussa 2021 liikennöinnin aloittanut ratikka, joka on ollut suosittu ja jonka reittejä laajennetaan tälläkin hetkellä. Viime huhtikuussa Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät Ratikan Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnittelun aloituksesta. Raitiotieliikenteen kehittäminen on kirjattu kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelmaan.

KUUDELLA PAINOPISTE-ALUEELLA ON OMAT TOIMENPITEET

Tampereen kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa kulkutapavalintoihin, turvallisuuden tunteeseen,



yhdenvertaisuuteen ja kestävyteen. Näiden saavuttamiseksi suunnitelma sisältää kuusi kaupungin tavoitteista nousevaa painopistealuetta, joille on esitetty konkreettiset toimenpidekokonaisuudet.

Painopisteet ovat hiilineutraalius, turvallisuus, tehokkuus, tasa-arvoisuus, aktiivisuus ja ympäristövastuullisuus. Hiilineutraaliudessa esimerkiksi keskeinen toimenpide on raitio- ja lähijunaliikenteen kehittäminen, turvallisuudessa autoliikenteen rauhoittaminen koulujen lähellä sekä tehokkuudessa uusien liikkumispalveluiden ja solmukohtien edistäminen.

Tasa-arvoa puolestaan lisää esteettömän liikkumisympäristön ja kunnossapidon kehittäminen sekä kävelyn ja pyöräiliikenteen erottaminen toisistaan. Aktiivisten kulkutapojen, kuten pyöräilyn, monipuolinen sujuvoittami-

nen on yksi aktiivisuutta lisäävää toimenpide. Ympäristövastuullisuuden toimenpiteitä ovat puolestaan esimerkiksi kävelypainotteisuuden lisääminen keskustassa.

Hyvinvoinnin ja turvallisuuden tavoitteiden kytkeästä liikkumisen suunnitteluun ja liikkumisen tasa-arvotavoitteiden esille nostamisesta Tampereen kaupungin SUMP sai erityistä kiitosta, kun se voitti viime vuonna eurooppalaisten kaupunkien SUMP Award -kilpailun.

Lähde:

<https://www.tampere.fi/liikenne-kadut-ja-kunnossapito/kestavan-liikunnan-edistaminen/sump-kestavan-kaupunkiliikunnan-suunnitelma>

TEKSTI: Henriikka Uusitalo KUVA: Roni Rekoma

Nastarengaskielton ensimmäinen talvi jätti parantamisen varaa

Syyskuussa Helsingissä Lönnrotinkadulla otettiin käyttöön nastarengaskielto ensimmäistä kertaa Suomessa. Helsingin kaupungin tavoitteena on parantaa kaupungin ilmanlaatua ja ääniympäristöä, jossa nastarenkaiden osuuden vähentämisellä on keskeinen rooli.

Nastarenkaiden osuus Lönnrotinkadulla vähentyi talven aikana noin 50 prosenttiin, kun niitä ennen käytti autoilijoista 70 prosenttia, tiedotti Helsingin kaupunki huhtikuun lopulla.

Nastarengaskielto myös vähensi auto liikenteen määrää Lönnrotinkadulla, jossa auto liikenteen määrät laskivat keskimäärin 22 prosentilla eli noin 1500 autolla vuorokaudessa. Vaihtoehtoisilla reiteillä liikennemäärät puolestaan odotetusti kasvoivat: Bulevardilla noin 700 autolla (38 prosenttia) ja Pohjoisella rautatiekadulla noin 500 autolla (12 prosenttia) vuorokaudessa.

Tieosuudella nastarenkaiden määrää seurataan asfaltin alle asennetuilla antureilla. Talvella myös poliisi valvoi kiellon noudattamista, mutta se osoittautui haasteelliseksi. Esimerkiksi Helsingin Sanomat uutisoi 24. tammikuuta, etteivät poliisin resurssit riittäneet tarvittavaan valvontaan.

Lönnrotinkadun nastarengaskieltokeilun on tarkoitus olla kolmivuotinen. Kokeilu jatkuu toistaiseksi, ja sen vaikutuksia ilmanlaatuun seurataan HSY:n ilmanlaatumittauksin. Ilmanlaatu ja etenkin katupölyn määrä voivat vaihdella vuosittain paljonkin muun muassa sään vaikutuksesta. Lönnrotinkadun osalta ilmanlaatumittausten tuloksista raportoidaan, kun niitä on saatu riittävän kattavasti. Mittausten lisäksi ilmanlaatuvaikutuksia myös mallinnetaan.

NASTARENKAAT LISÄÄVÄT KUNNOSSAPITOTARVETTA

Nykyisin nastarenkaiden käyttöosuus Helsin-



gissä on noin 65 prosenttia. Helsingin kaupungin tavoitteena on vähentää nastarenkaiden osuus 30 prosenttiin ja lisätä kitkarenkaiden osuus 70 prosenttiin talvikauteen 2030–2031 mennessä. Työtä on vielä tehtävänä, koska kitkarenkaiden osuus koko Helsingissä on tällä hetkellä vain noin 35 prosenttia.

– Tällä hetkellä kaupungilla ei ole muita keinoja vaikuttaa kaupunkilaisten talvirengasvalintoihin kuin viestintä ja nastarenkaat kieltävän liikennemerkin käyttö yksittäisillä kaduilla. Suomen lainsäädäntö ei mahdollista esimerkiksi Norjassa hyväksi todettua nastarengasmaksua. Oslossa on maksun ansiosta saatu kitkarenkaiden osuus kasvamaan jopa 90 prosenttiin. Nastarengasmaksun etuna olisi muun muassa se, ettei autoliikennettä siirry vaihtoehtoisille reiteille ja nastarenkaita käyt-

tävät autoilijat voivat valita reittinsä vapaasti. Maksut olisivat myös niin sanotun aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaisia, kertoo liikenneinsinööri **HENNA HOVI** Helsingin kaupungin tiedotteessa.

Nastarenkaiden vähentämisen tarkoitus on muun muassa parantaa ilmanlaatua, joka on erityisesti keväisin huonolla tasolla Helsingin vilkasliikenteisillä kaduilla. Selvitysten perusteella keskimäärin jopa puolet katupölystä on peräisin tien päällysteestä, jota pääosin nastarenkaat irrottavat.

Nastarenkaiden käytöllä on myös merkittävä vaikutus katujen kunnossapitokustannuksiin, sillä nastarenkaat aiheuttavat ison osan kaupungin katujen ja tiemerkintöjen kulumisesta. •



KUVA: Shutterstock

TEKSTI: Heikki Liimatainen / Verne

Liikenteen päästötoimien kustannustehokkuuden arviointi

Vuonna 2021 valtioneuvosto hyväksyi fossiilittoman liikenteen tiekartan, jonka mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt pitää puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja poistaa kokonaan vuoteen 2045 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on ollut suunnitella ja valita toimia, jotka ovat mahdollisimman kustannustehokkaita, mutta toimenpiteiden kustannusvaikutusten tarkastelut eivät ole olleet tieteellisen kirjallisuuden suositusten mukaisia.

Yhteiskunnalliseen päätöksentekoon liittyvän tavoitesidonnaisen hyöty-kustannustarkastelun tulee perustua julkisten toimenpidekustannusten, kuluttajien, yritysten ja julkisen sektorin kohtaamien negatiivisten ja positiivisten kustannusvaikutusten kokonaisvaltaiseen arvioimiseen. Kokonaisvaltaiseen tarkasteluun auttavat julkisten toimien oikean mitoituksen ja tehokkaan kohdentamisen määrittämisessä.

TEHDYT VAIKUTUSTEN ARVIINNIT OVAT OLLEET PUUTTEELLISIA

Fossiilittoman liikenteen tiekartan vaikutusten arvioinnin yhteenveto esittää määrälliset arviot toimenpiteiden päästövähennyksistä vuonna 2030 ja kumulatiiviset kustannukset valtiolle vuoteen 2030 mennessä sekä sanalliset arviot kustannuksista kunnille, yrityksille ja kotitalouksille.

Määrällisten tietojen perusteella tiekartassa esitetään osasta toimenpiteitä €/kustannusvaikuttavuusarvio, joka on yllä mainittuihin suosituksiin nähden virheellinen kahdella tapaa: 1) päästövähennysvaikutus on vain vuoden 2030 päästövähennys, eikä kumulatiivinen, 2) kustannusvaikutus sisältää vain valtion

kustannukset (tuet ja veromuutokset), eikä kumulatiivisia kokonaisvaltaisia vaikutuksia.

Liikenteen päästövähennystoimien kokonaisvaltaisuuden arviointi (HEETRA) -hankkeen tarkoituksena oli tuottaa yleisesti käytökelpoinen systemaattinen menetelmäkehikko ja suositukset siitä, millä kattavuudella ja miten liikenteen päästövähennystoimien taloudellisia vaikutuksia tulee arvioida.

Hankkeen lopputuloksena syntyi liikenne-sektorin ilmastopoliittisten toimenpiteiden kustannusten ja kustannusvaikuttavuuden kokonaisvaltaiseen tarkasteluun soveltuvat henkilö- ja tavaraliikenteen laskentamallit.

Hankkeessa kehitetyt työkalut mahdollistavat sekä laaja-alaisen että suppeiden toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin. Laaja-alaisen toimenpiteiden vaikutusten arviointi

on usein ollut mekanistista liikennesuoritteiden hintajoustoihin perustuvaa laskentaa, minkä lisäksi työkalut ohjaavat käyttäjää pohtimaan, mitä tapoja toimijat käyttävät sopeutuessaan muuttuvaan toimintaympäristöön.

EU-TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPAN KUSTANNUSTEHOKKUUS

Laskentaesimerkinä hankkeessa tarkasteltiin EU:n tieliikenteen päästökauppaa. Päästökaupan arvioidaan nostavan fossiilisten polttoaineiden hintoja 7–8 %:ia vuodesta 2027 alkaen. Hankkeessa mallinnettiin 13 snt/l korotus ja dieselille 14 snt/l korotus energjaveroihin vuodesta 2027 eteenpäin, mikä vaikuttaa suoraan polttoaineen hintaan.

Tuloksista nähdään, että päästökaupalla saavutetaan kumulatiivisia päästöhyötyjä vuoteen 2030 perusskenaarioon verrattuna 0,29 megatonnin edestä. Samalla kustannukset kasvavat 290 milj. €, joten toimenpiteen

kustannusvaikuttavuudeksi muodostuu n. 1 028 €/t.

Päästöjen vähenemän osalta merkittävä vaikutus on autokannan sähköistymisellä, sillä kallis polttoaine ohjaa entistä enemmän sähköautojen käyttäjiksi. Sähköautoja on vuonna 2030 kannassa 49 126 kappaletta enemmän kuin perusskenaariossa.

Tieliikenteen päästökaupan myötä nouseva energian hinta johtaa tiekuljetusten tehokkuuden paranemiseen ja mahdollisesti kuljetusmuotosiirtymiin. Muutokset eivät kuitenkaan ole riittäviä estämään kuljetusten kustannusten merkittävää nousua. Kuljetusten kumulatiiviset kokonaiskustannukset 2023–2030 ovat 144 milj. € suuremmat kuin perusskenaariossa. Päästövähennykset ovat 0,09 Mt, joten toimenpiteen kustannus on 1 583 €/t vähennettyä päästötonnia kohti.

Mikäli päästökauppaan pystytään sopeuttamaan kuljetusmuotosiirtymällä tiekuljetuksista rautatie- ja vesikuljetuksiin ja siirtymää lähdetään toteuttamaan vähitellen jo 2023 alkaen, kuljetus-

ten kumulatiiviset kokonaiskustannukset jopa laskevat ja toimenpiteen kokonaisvaikutus on yhteiskuntataloudelle positiivinen, kustannusvaikuttavuusarvon ollessa -382 €/t. Herkkyyssarkastelu osoittaa pitkäjänteisen ja ennakoitavan ilmastopolitiikan suuren merkityksen kuljetusten päästövähennyksen kustannustehokkuudelle.

Laskentaesimerkit ovat osoitus yksityiskohtaisesta analyysistä, joka on aiemmillä liikenteen päästövähennystoimenpiteiden arviointityökaluilla ollut vaikeaa, ellei mahdotonta. Laskentamallit myös toteuttavat kirjallisuudessa esitetyt toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin suositukset. Hankkeessa kehitetyt työkalut ovat siten merkittävä kehitysaskel liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kokonaistaloudellisessa arvioinnissa.

Hankkeen loppuraportti on saatavissa tietokayttoon.fi -sivustolla ja laskentatyökalut voi pyytää käyttöön Liikenteen tutkimuskeskus Verneltä täyttämällä lomake osoitteessa: <https://research.tuni.fi/verne/heetra/>.

Taulukko 1. Päästökaupan kustannustehokkuus kuljetuskustannusten näkökulmasta.

	2030 PERUS- SKENAARIO	2030 PÄÄSTÖ- KAUPPA	2030 KULJETUSMUOTO- SIIRTYMÄLLÄ
BKT (mrd. €)	244	244	244
Kokonaiskuljetussuorite (mrd. tkm)	40,9	40,9	40,9
Kokonaiskustannukset (mrd. €)	3,7	3,8	3,7
Kokonaispäästöt (CO2 Mt)	1,7	1,6	1,6
Tiekuljetussuorite (mrd. tkm)	28,7	28,7	28,0
Tiekuljetusintensiteetti (tkm/€)	0,12	0,12	0,11
Liikennekäytössä olevat kuorma-autot (kpl)	87 286	87 286	87 286
Liikennesuorite (mrd. km)	3,2	3,1	3,1
Keskikuorma (t)	9,1	9,2	9,1
Energiankulutus (PJ)	41,0	40,6	39,8
Keskikulutus (kWh/km)	3,6	3,6	3,6
Kuorma-autojen CO2-päästöt (Mt)	1,5	1,5	1,5
CO2-sisältö (g/kWh)	135	135	135
Kuorma-autojen kokonaiskustannukset (milj. €)	3 667	3 713	3 657
Verottomat energia-kustannukset (milj. €)	1 796	1 775	1 742
Arvonalema (milj. €)	640	640	640
Huoltokustannukset (milj. €)	595	591	580
Energiaverot (milj. €)	513	583	572
Käyttövoimaverot (milj. €)	105	105	105
Kustannusten kumulatiiviset muutokset 2023–2030 (milj. €)		144	-92
Päästöjen kumulatiiviset muutokset 2023–2030 (Mt)		-0,09	-0,24
Toimenpiteen kustannustehokkuus 2023–2030 (€/t)		1 583	-382



KUVA: Shutterstock

TEKSTI: Sampo Hietanen

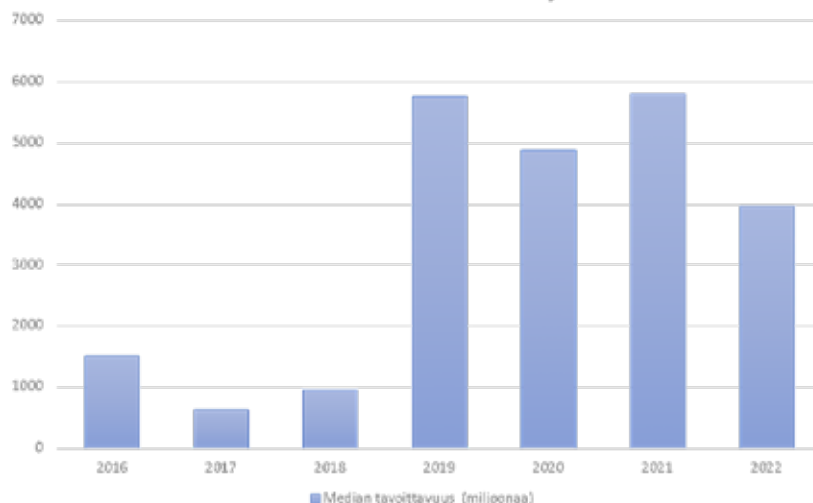
MaaS tulee todeksi – mutta palvelut tarvitsevat mäkikäynnistyksen koronan jäljiltä

Mobility as a Service tai tuttavallisemmin MaaS (tai liikkuminen palveluna) on ollut konseptina olemassa jo yli 15 vuotta. Se on keksitty ja kehitetty Suomessa ja tuonut poskettoman paljon näkyvyyttä tšekäläiselle ajatusjohtajuudelle.

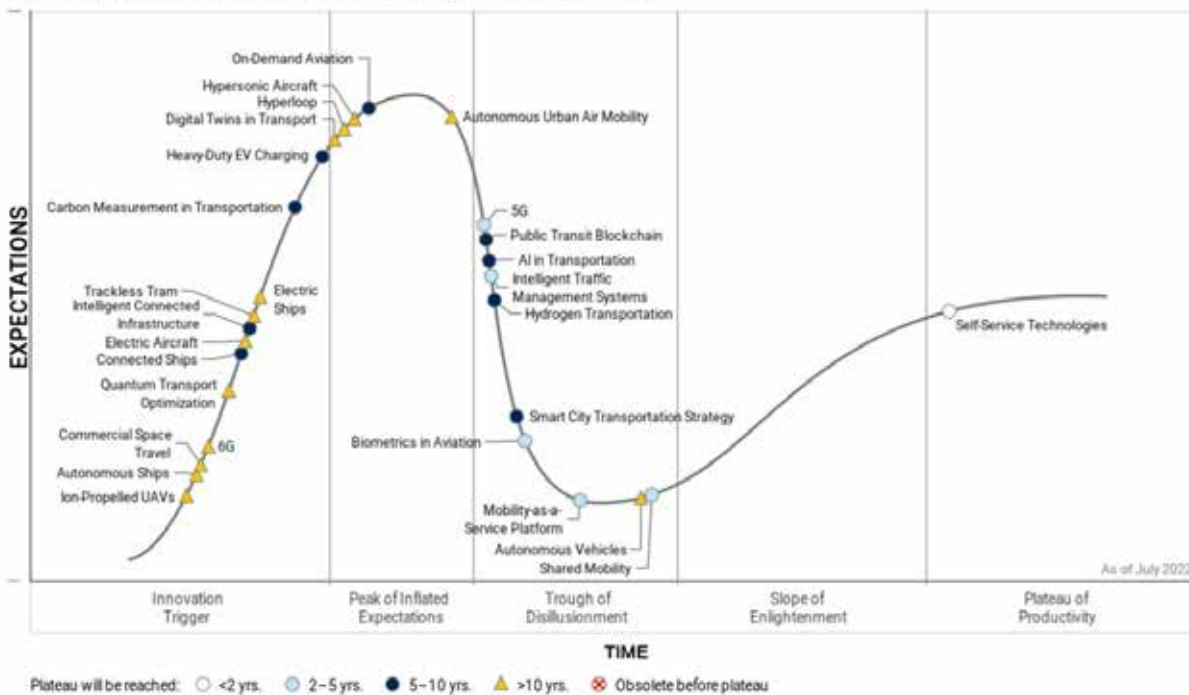
MaaS syntyi alan ihmisten parissa Suomessa, kun alettiin pohtia, mitä se digitalisaatio voisi tarkoittaa meidän alalla – nimenomaan alkaen infrastruktuurilla. Ensimmäisen esitykseni pidin aiheesta Infra-päivillä 2006.

Maailmanlaajuisesti MaaS on ollut liikennealan huulilla reilut viisi vuotta. Siitä on tullut jopa keisarin uudet vaatteet: kaikkien on pakko ihailia sitä, vaikkei oikein tietäisi syytä.

Median tavoitavuus MaaS Global ja Whim



Hype Cycle for Transportation and Smart Mobility, 2022



Gartner

Source: Gartner (July 2022)

Meille on luontevaa ottaa analogia telealasta ja sen murroksesta. Infra on pohjalla, laitteet ja välineet sen päällä – ja sitten on vielä käyttöliittymä tai operaattori. Mekin yhdistämme ihmisiä Nokian slogania mukaillen – teemme sen vain fyysisesti. Liikkumiseen käytettävä raha (ARPU, Average Revenue Per User) on noin kymmenkertainen, kun verrataan kännyköihin. Olisi aika naiivia kuvitella, ettei murros iskisi meihinkin.

Toispäin murroksessa tuppaa käymään niin, että vanha kuningas kuolee. Tällä alalla kuningas on omistusauto. Saarnaamalla, ohjaamalla tai kieltämällä ei vapaassa maailmassa saada muutosta aikaan. Piti uskaltaa miettiä, mikä voisi olla haluttavampaa kuin omistusauto.

Siihen ei pysty mikään liikennemuoto itseksensä. Pitää voida vastata yksilöllisiin tarpeisiin liikkumisen vapauden tunteeseen. Se tarkoittaa lupausta minne tahansa, koska tahansa ja ilman suunnittelua. Mutta jos laitetaan joukkoliikenne, taksit, pyörät, sähköpotkulaudat, vuokra-autot ja autonjakopalvelut yhteen helppoon palveluun, aletaan olla lähellä.

Olennaista on pystyä vastaamaan niihin mökkimatkoihin, golfin peluuseen ja Ikea-keikkaan. Siinäpä koko MaaS kaikessa yksinkertaisuudessaan.

MAAS ON KULUTTAJAN NÄKYMÄ DIGIMURROKSEEN

Edellä mainitussa kokonaisuudessa puuttuva palikka oli operaattori, joka kokoaisi kaiken yhteen sekä tarjoaisi kaiken helposti ja yksinkertaisesti. Ihmiset harvemmin kaipaavat lisää

kommervenkkejä elämäänsä ja nykyhetkessä 20 sovelluksen viidakkopäivittäisten matkojen hoitoon ei pärjää auton helpoudelle. MaaS on monella tapaa kuluttajan näkyvä digimurrokseen.

Kaikki tämä kuulostaa helpolta. Missä tahansa olen ollut, tavallinen kuluttaja ymmärtää. Heidän kysymyksensä on yleensä, miksi tätä ei ole ollut jo aikojen sitten. Vain alan ihmiset pudistelevat päätään.

Valitettavasti liikkumisen palveluja ei olla suunniteltu toimimaan yhteen. Kaikki hoitavat oman siilonsa käyttäjälle saakka ja liiketoiminnan rakenteet ja rahoitus on täysin erilaisia. MaaS:n ongelma ei ole ollut niinkään kysyntä, vaan tuotteen kasaaminen liikennepalvelujen tarjoajista. Jos kaikki palveluntarjoajat määrittäisivät kilpailunsa uusiksi siten, että kilpailu käydään yksityisautoa vastaan, muutuisi jo paljon.

MAAILMAN TILANTEET HIDASTAVAT MARKKINOILLEMENOA

MaaS ehti konseptina päästä tekniikan haasteiden ohi ja jopa pisteeseen, missä eri muotojen integrointikin alkoi sujua, kun korona iski. Kunnollinen markkinoillemeno, joka syö yleensä 70–80 prosenttia investoinneista jäi vielä tekemättä.

Ukrainan sota taas pysäytti kasvuinvestointimarkkinan, joten MaaSilla on edessään uusi aloitus. Se saattaa myös johtaa uuteen, tehokkaampaan markkinamalliin. MaaS:n ytimessä on aina ollut käyttää olemassa olevia liikenne-

resursseja uudenlaisen kokonaisuuden luomiseen.

Nyt kun pääomat ovat tiukassa, on järkeä käyttää myös asiakashankinnassa olemassa olevia resursseja. Tästä ensimmäisiä esimerkkejä on Italiassa vakuutusyhtiön kanssa tehty yhteistyö, jossa vakuutusyhtiö toimii MaaS-operaattorina, muttei kehitä itse palvelua. On siinä vinha tapa päästä myös hyötyihin nopeasti: mietipä jos saisitkin sijaisauton vaihtoehтона satasten liikkumisasetelin? Siinä pelissä voisivat tosiaan kaikki voittaa.

MAAS SIINTÄÄ LÄHITULEVAISUUDESSA

Gartnerin hypekäyrällä MaaS on tulossa todeksi 2–5 vuoden päästä. Tuosta olen hyvinkin samaa mieltä. Paljon riippuu siitä, onko markkina investoitavissa. Tällä hetkellä julkinen puoli poukkoilee sen suhteen, luodako markkinaa vai tehdäkö palveluita itse.

Sähköautomarkkina etenee onneksi paremmin, sillä julkiset toimijat ovat ymmärtäneet roolinsa mahdollistajana eikä tuottajana. MaaS:n osalta Eurooppa ja Japani kuhisevat pieniä pilottiprojekteja, joista ei synny skaalautuvia palveluja.

Ehkä yllättäen isoin markkinaeste Euroopassa on verottaja. Uusista autoista yli puolet tulee markkinaan leasingin kautta. Tällä hetkellä ei ole maata, jossa MaaS-edun saisi edullisemmin tai helpommin kuin auton. Kuten älykännykät, myös MaaS levinnee vahvasti työntekijäetujen kautta. Suomen hallituksella MaaS-edun saaminen edes autoedun tasolle on ollut ohjelmassa moneen otteeseen. Ehkä tällä kertaa sille tapahtuukin jotain. •



TEKSTI: Jarkko Pirinen / Väylävirasto **KUVAT:** Shutterstock

Muuttuva toimintaympäristö vaikuttaa sorateiden kunnossapitoon

Sorateiden merkitys Suomessa on suuri, vaikka ne ovatkin suhteellisen vähäliikenteisiä. Yhteisillä kunnossapidon toimintalinjoilla pyritään varmistamaan, että soratiet säilyvät liikennöitävinä muutostenkin keskellä.

Suomessa on sorapintaisia maanteitä noin 27 000 km. Sorateiden osuus maantieverkosta on suuri (noin 35 %), mutta liikennettä niillä on kohtalaisen vähän, tyypillisesti alle 100 ajoneuvoa päivässä.

Sorateilla on kuitenkin oleellinen merkitys tien varren asukkaille, huoltovarmuudelle, elinkeinoelämälle ja kuljetusketjuille. Maa- ja metsätaloudelle ympärivuotinen liikennöitävyys sorateilla on erittäin tärkeää.

Vuoden 2021 lopulla uudistettiin sorateiden kunnossapidon toimintalinjat, jolla määritetään valtakunnallisesti yhtenäiset periaatteet valtion sorateiden kunnossapidolle ja ohjataan sorateihin osoitetun rahoituksen kohdentamista Väylävirastosta ELY-keskuksille.

Toimintalinjan uudistamiselle oli tarvetta, koska sorateiden toimintaympäristö on muuttunut muun muassa asumisen, maatalouskeskittymien, elinkeinorakenteen, sorateilla kulkevien kaluston massojen ja mittojen sekä ilmastonmuutoksen takia.

Ilmastonmuutoksen myötä sulan ajan hoitokausi pitenee ja talvet ovat leudompia sekä säiden ääriolosuhteiden lisääntyvät. Toimintalinjoissa huomioidaan sorateiden hoidon taso, vilkkaiden teiden liikennemäärät, tavoitelevyydet, kelirikkorjaukset, resilienssi, kunnan ja omaisuuden hallinta paremman tiedon avulla.

SORATIEN ONGELMAT VOIVAT ESIINTYÄ ERI AIKONA ERILAISSA KELIOLOSUHTEISSA.



ONGELMAT VAIHTELEVAT OLOSUHTEIDEN MUKAAN

Suomessa soratiet ovat eri vaiheiden kautta muodostuneet erilaisten pohjamaiden päälle ja sorateitä on paranneltu vuosikymmenien ajan eri keinoin. Niiden kunnon hallinnan näkökulmasta onkin hankalaa, että soratiet ovat hyvin epähomogeenisia rakenteidensa osalta.



Soratien kunnon osatekijöitä on kuvattu kunnossapidon toimintalinjoissa.

Soratien kunto muodostuu pohjamaan, rakenne- ja pintakerrosten sekä tien muiden kuntoon vaikuttavien tekijöiden yhteisvaikutuksesta.

Soratien ongelmat voivat esiintyä eri aikoina erilaisissa keliolosuhteissa. Väylävirastossa on vuosikymmenien ajan kerätty runkokelirikko-paikkojen sijaintia ja niiden vakavuusastetta (1–4).

Runkokelirikkoa on saatu vähennettyä korjausten avulla, mutta ilmastomuutos on lisännyt uusia kelirikon ilmaantuvuusalueita. Runkokelirikko ja kantavuuspuutteet ovat tyypillisesti samoissa paikoissa ja niihin tyypillisesti joudutaankin rakentamaan uusi kantava- ja pintakerros.

Viime aikoina pintakelirikko on vaivannut enemmän syksyllä kuin keväällä, ja siihen onkin etsitty ratkaisua kuivatuksen parantamisen ja pintakerrosten sorakoostumuksen kautta mm. suhteuttamalla hienoaineksen määrä ja poistamalla herkästi liejuuntuva kiviaines sekä muilla menetelmillä.

Toimintalinjoissa nostetaan esille, että sorateiden kehitystyötä tehdään jatkossakin ja sorateiden koulutusta järjestetään eri osapuolille. Kelirikon ja pintakunnon kannalta on tärkeää huolehtia, että soratien kevätmuokkaus on tehty kunnolla, kaltevuudet ja kuivatus on kunnossa.

TIENHOIDOSSA HUOMIOIDAAN TIELUOKAT JA LIIKENNEMÄÄRÄT

Soratien hankala puoli on, että kuiva soratie on hyvä kelirikkoaikana, mutta voi olla erittäin pölyävä kuivana kesänä. Sorateiden pintakunto – tasaisuutta, pinnan kiinteyttä ja pölyämisenestoa – hoidetaan hoitourakoissa urakoitsijoiden toimesta soratieluokat ja liikennemäärät huomioiden. Uusissa hoitourakoissa tullaan käyttämään kahta soratieluokkaa: vilkkaat ja verkollisesti merkittävät soratiet (I) sekä perussoratiet (II).

Sorateilla on myös taipumus leventyä ajan saatossa, kun murskeita siirtyy ojan luiskaan. Liikaa levinneitä sorateitä kavennetaan takaisin uuteen tavoiteleveyteen ja palautetaan tien muoto kuivatustöiden yhteydessä, millä mahdollistetaan parempi resilienssi erilaisille keliolosuhteille.

Kapeita sorateita ei kavenneta ojitusten yhteydessä. Toimintalinjoissa sorateiden tavoiteleveyksiä kasvatettiin liikenteen tarpeiden ja kalustojen kasvaneiden mittojen myötä.

UUSIA TAPOJA KELIRIKKOINVENTOINTIIN

Perinteisesti sorateiden kunnon seuranta sekä hallinta kiinnostaa eri osapuolia. Toimintalinjoissa lähdettiin katsomaan asiaa isommasta kokonaisuudesta eli omaisuuden hallinnan näkökulmasta, jossa kunnon hallinta on yksi kokonaisuus.

Omaisuuden hallinta tarvitsee tuekseen tietoa, jota Väylävirasto kerää jatkossa yhä enemmän digitaalisilla ja joukkoistetuilla menetelmillä. Väylävirasto kilpailutti alkuvuoden 2023 aikana sorateiden kelirikkoinventoinnin uudella tavalla, jossa hyödynnetään erilaisia ajoneuvofleettejä ja kelirikon automaattista tunnistamista tekoälyn avulla.

Ensimmäiset keruut tällä menetelmällä lähtenevät seuraamaan kelirikon edistymistä tämän vuoden syksyllä. Väylävirasto tulee myös tänä vuonna kilpailuttamaan sorateiden kuntoon vaikuttavien tietolajien keräämistä, jossa kerätään tiedot soratien leveydestä, ojan pohjan sijainnista, kuivatuksen toimivuudesta ja tiealueen geometriasta. •

TEKSTI: Markus Pöllänen / Verne

Liikennealan osaamistarpeissa nyt ja tulevaisuudessa korostuvat ilmastoasiat ja teknologian kehitys

Tutkimuksessa tarkasteltiin liikennejärjestelmän kehittämisen parissa työskentelevien osaamistarpeita ja työtehtäviä. Tulevaisuuden taitona liikenteen asiantuntijan työssä nähtiin erityisesti ilmastokysymyksiin ja päästöjen vähentämiseen liittyvä osaaminen. Esittelen seuraavaksi liikennealan osaamistarpeet -haastattelutuloksia keväältä 2022.

Tein keväällä 2022 viisi yksilö- ja ryhmähaastattelua liikennealan diplomi-insinöörien (DI) tarvitsemasta osaamisesta nyt ja tulevaisuudessa osana yliopistopedagogisia opintojani. Tavoitteena oli tunnistaa asioita, työtehtäviä ja osaamisia, jotka ovat olennaisia tai korostuvat liikennejärjestelmän kehittämisen parissa nyt ja tulevaisuudessa työskentelevillä.

Haastatteluihin osallistuneet asiantuntijat – yhteensä 16 henkilöä – olivat kahdesta suunnittelu- ja konsulttiyrityksestä sekä Tampereen kaupungilta. Suurin osa haastatelluista oli jo pidempään alalla työskennelleitä ja valtaosa oli DI-tutkinnon suorittaneita. Haastateltavien tyypilliset työtehtävät liittyivät liikennesuunnitteluun, liikennejärjestelmän kehittämiseen ja erilaisiin liikenteeseen tai logistiikkaan liittyviin projekteihin.

LIIKENNEALALLA ON MONIPUOLISIA URAMAHDOLLISUUKSIA JA TYÖTEHTÄVIÄ

Haastatteluihin osallistuneet toivat esille moninaiset uramahdollisuudet, joita liikennealalla työskentelevillä on. Uran alkuvaiheessa diplomi-insinööriksi opiskelevilla ja valmistuneilla painottuvat erilaiset suunnittelutehtävät,



KUVA: Shutterstock



Liikennealan osaamistarpeeseen liittyneiden haastatteluiden pääteemat keväällä 2022.

suunnittelun tueksi tarvittavien selvitysten tekeminen, lähtöaineistojen kartoittaminen ja kerääminen sekä projektityöntekijän rooli.

Myöhemmin uralla korostuvat esimerkiksi liikenteen ja maankäytön yhdistävät laajemat projektit, erilaisissa asiantuntija-rooleissa toimiminen sekä vastuiden lisääntyessä projektinhallinta ja projektien johtamiseen liittyvä työ. Myös esihenkilörooleihin on mahdollisuuksia edetä, jos tähän on kiinnostusta.

Haastateltavat toivat esille hyvänä asiana, että koulutus antaa laajan pohjan, jonka päälle ja jälkeen voi erikoistua. Eri tehtävissä tarvittavaa osaamista ja hallittavia asioita oppii tekemällä työuran varrella. Laajalla osaamis pohjalla ja ns. liikennealan generalistina on hyvät edellytykset hahmottaa alan moninaisuutta sekä mahdollisuudet toimia erilaisissa tehtävissä ja projekteissa ja edetä erilaisia urapolkuja. Kokonaiskuvan hahmottamisen nähtiin osaltaan lisäävän kiinnostusta alaa kohtaan ja oman työn merkityksen arvostusta.

**KOKONAISKUVAN
HAHMOTTAMINEN
LISÄÄ KIINNOSTUSTA
ALAA KOHTAAN.**

muun muassa hyvät yleiset työelämävalmiudet, oma-aloitteisuus, reflektiokyvykkyys, luotettavuus sekä aito kiinnostus ja kyky uuden oppimiseen.

Viestintään liittyvä osaaminen nousi vahvasti esille, mukaan lukien hyvän suomen kielen hallinta, sujuva tekstin tuottaminen, itsensä ilmaiseminen sekä kyky laatia erilaisia esityksiä, raportteja ja tiivistelmiä.

Muita geneerisiä taitoja, joita haastateltavat toivat esille, olivat esimerkiksi oman työn hallinta (ml. työn ja vapaa-ajan tasapaino, ymmärrys siitä, ettei työ ole koko elämä ja palautuminen työstä), kyky tulla toimeen erilaisten ihmisten kanssa ja toimia aikapaineissa (mitä tiettyssä ajassa voi saada aikaan ja mitä tarvitaan) sekä aikatauluttaminen (tarvittavan työmäärän ja vaadittavan tavoitetaso hahmottaminen, projektin työtunneista tulevat reunaehdot).

Tärkeinä pidettiin myös kykyä asettaa ja sitoutua tavoitteisiin, tiimi- ja projektityötaitoja, tiedonhallinta- ja tiedonhakutaitoja sekä kykyä käsitellä ja yhdistellä erilaisia datalähteitä.

LIIKENNEALALLA KOROSTUVAT OSAAMISALUEET

Haastatteluihin osallistuneet nostivat yleisimmiksi esille tulevaisuudessa korostuvina aihe-

alueina liikenteen asiantuntijan työssä erityisesti ilmastokysymyksen ja päästöjen vähentämisen. Keskeistä on, miten päästövähennyksiä saadaan käytännössä tehtyä.

Tulevaisuudessa korostuvina asioina nähtiin myös muun muassa liikkumisen uusien palveluiden kehitys, liikkuminen palveluna, matkaketjut, liikkumishubit, kaupunkilogistiikka ja pientoimitusten lisääntyminen, yhteiskäyttöisyys ja jakaminen sekä näihin liittyen erilaisten toimintamallien kehittäminen.

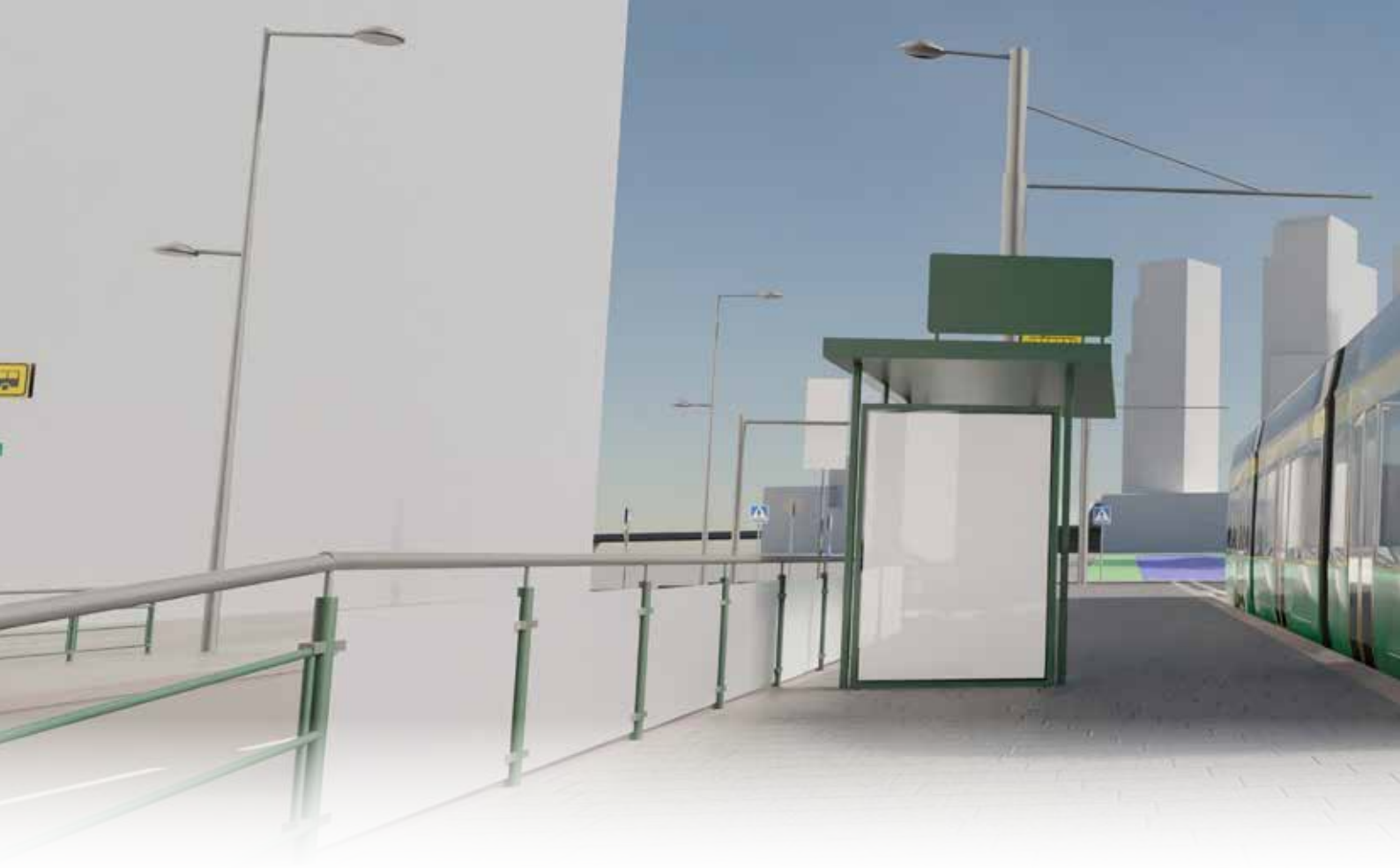
Yritysrajapintoja on enemmän, liikkumisen ratkaisut monipuolistuvat ja joukkoliikenteen roolia ja kytkentöjä muihin liikkumispalveluihin on tarkasteltava uudelleen. Liikkumishubit kytkeytyvät laaja-alaiseen kaupunkikehittämiseen, liikkumispalveluiden integrointiin ja yhteiskehittämiseen ja yritysyrityshöhen. Liikenteen älykkäiden ratkaisujen lisääntyminen ja automatisaatio tuovat uusia osaamistarpeita ja tehtäviä.

Tässä esitetyt näkemykset perustuvat kolmessa eri organisaatiossa työskennelleiden haastateltavien esille nostamiin asioihin. Koska liikennealalla työskennellään hyvin monissa tehtävissä ja erilaisissa organisaatiossa, on keskusteluja muuttuvista ja tulevaisuudessa korostuvista osaamistarpeista hyvä käydä laajemmin eri sidosryhmien kanssa. •

Kirjoittaja on lehtori Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä. Häneen ja muihin Vernessä työskenteleviin saa mielellään olla yhteydessä ja käydä yhteistä keskustelua alan osaamistarpeista ja koulutuksen kehittämisestä.

GENEERISET TAI DOT TÄRKEITÄ

Osaamistarpeisiin liittyvänä keskeisenä havaintona haastatteluista voi pitää sitä, että useimmat esille tulleet osaamiset olivat geneerisiä ja ns. työelämä- ja metataitoja. Tärkeänä nähtiin



TEKSTI: Harde Kovasiipi **KUVAT:** Kalasatamasta Pasilaan -hanke

Pian mennään ratikalla vartissa Kalasatamasta Pasilaan!

Helsingissä ovat parhaillaan menossa Kalasatamasta Pasilaan -raitiotiehankkeen laajamittaiset rakennustyöt. Valmistuttuaan uusi raitiolinja 13 yhdistää toisiinsa useita raideliikenteen solmukohtia ja yhteyksiä.

Kalasatamasta Pasilaan on pääkaupunkiseudulla merkittävä joukkoliikennehanke, joka ulottuu Helsingin itäisen kantakaupungin Nihdistä Kalasataman keskuksen ja Vallilanlaakson kautta Pasilaan.

Rakenteilla on yhteensä noin 4,5 kilometriä uutta raitiotietä, joka yhdistää toisiinsa nykyiset raitiotie-, metro- ja junaverkot. Reitin varrella toteutetaan samalla hankkeita, joissa kehitetään merkittävästi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita, katu-tilan viihtyisyyttä, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ja kunnallistekniikkaa.

Perushankkeen eli raitiotien rakentamisen kustannusarvio on noin 80 miljoonaa euroa, ja liittyvien hankkeiden budjetti on yhteensä noin 200 miljoonaa euroa.

VASTAUS KEHITTYVÄN ALUEEN LIKKUMISTARPEISIIN

Uusi raitiotieyhteys ja siihen liittyvät hankkeet vastaavat voimakkaasti kehittyvän Kalasataman alueen kasvaviin tarpeisiin joustavan ja sujuvan liikkumisen suhteen.



Kun Sörnäisten satama siirtyi vuonna 2008 Vuosaareen, vapautui mittava teollisuusalue uuteen käyttöön. Seuraavana vuonna käynnistyi aluerakentaminen Kalasatamassa, jossa on tällä hetkellä yhteensä noin 9 000 asukasta, mutta vuonna 2040 heitä arvioidaan olevan jo noin 30 000 ja työpaikkoja yli 10 000.

Kalasatamasta muodostuu yhä tiiviimmän kaupunkirakenteen alue, jonka asukkaille ja työelämälle tuleva raitiolinja tarjoaa toimivan liikumisvaihtoehdon ja sujuvat vaihtoyhteydet lähi- ja kaukoon sekä metroon. Suunnitelmien mukaan liikennöinti linjalla alkaa syksyllä 2024 ja ratikkamatka Kalasatamasta Pasilaan kestää noin 15 minuuttia.

ALLIANSSIPOHJAINEN TOTEUTUSMALLI

Kokonaishanke toteutetaan projektiallianssina, jonka tilaajina ovat Helsingin kaupunki ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy sekä toteuttajina Sörkän spora- ja Karaatti-allianssit.

Sörkän spora -allianssi suunnittelee ja rakentaa raitiotiestä kolmen kilometrin osuuden, joka kulkee Nihdistä Hermannin rantatietä pitkin Haukilahdenkadun pohjoispuolelle asti. Palveluntuottajina toimivat Destia Oy, Destia Rail Oy, Sweco Infra & Rail Oy ja WSP Finland Oy.

Karaatti-allianssi vastaa raitiotieosuudesta, joka alkaa Hermannin rantatien pohjoisosasta ja etenee Vallilanlaakson kautta Pasilaan. Allianssin palveluntuottajia ovat GRK Suomi Oy ja AFRY Finland Oy, joiden nimettyinä alihankkijoina toimivat FLOU Oy ja maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy.

Rakentaminen on nyt käynnissä kaikilla reitin varren tuotantolohkoilla. Työt käynnistyivät Kalasataman Nihdin esirakennustöillä 7/2021, Pasilassa 8/2021, Hermannin rantatiellä 1/2022, Kalasataman keskuksessa 5/2022, Sörnäistentunnelin pohjoisella suuaukolla 6/2022 ja Vallilanlaaksossa sekä Mäkelänkadulla 1/2023.

Osalla lohkoista tehdään vielä paalutusta ja muita pohjarakennustöitä. Osalla taas on raitiokiskot jo asennettu, ja työt jatkuvat kevään myötä kadunrakennuksella, kuten kiveys- ja vihertöillä.

VASTUULLISIA VALINTOJA SUUNNITTELUSTA TOTEUTUKSEEN

Kalasatamasta Pasilaan -hanketta ohjaavat nykypäivän vastuullisen infrarakentamisen periaatteet, jossa tavoitteita ovat mm. elinkaarivaikutusten pienentäminen, kiertotalouden edistäminen, työmaan haittavaikutusten lieventäminen sekä avoin, osallistava ja kaikki kohderyhmät tavoittava viestintä.

Hanketoimijoiden yhdessä muodostama kiertotalousasiantuntijoiden tiimi on luonut raitiotielinjahankkeelle kiertotalousmallin ja resurssitehokkuusstrategian. Vastuullisuustyötä ohjaavat kansainvälisen BREEM Infrastructure -sertifioinnin kriteerit, joiden avulla seurataan kestävä kehityksen ja kiertotalouden periaatteiden toteutumista.

Käytännön rakentamisessa vastuullisuutta edustavat esimerkiksi purkumateriaalien hyödyntäminen, maamassojen kierrättäminen, vähähiilisen betonin käyttö paalurakenteissa sekä kiviaineksia korvaavien materiaalien, kuten vaahtolasimurskeen käyttömahdollisuuksien selvittäminen.

RAITIOLINJA RAKENTUU SUUNNITELLUSTI JA HYVÄSSÄ HENGESSÄ

Projektipäällikkö **TUOMAS LAUTANIEMI** toteaa, että hankekokonaisuus etenee tällä hetkellä sujuvasti suunnitelmien mukaan.

– Koronapandemia ja Ukrainan sota ovat vaikuttaneet toki tässäkin hankkeessa materiaalien saatavuuteen ja toimitusaikoihin aiheuttaen ylimääräistä selvittelytyötä. Toistaiseksi kaikki ongelmat on kuitenkin saatu ratkaistua tärkeimmistä tavoitteista tinkimättä.

Mittaviin infrarakennushankkeisiin ja -töihin liittyy aina myös negatiivista kansalaispalautetta. Lautaniemen mukaan kaikkiin palautteisiin reagoidaan ja pyritään vastaamaan mahdollisimman nopeasti.

– Kun rakennetaan keskellä kaupunkia, tulee rakentamisaikaisista haitoista palautetta. Hankkeessa pyritään minimoimaan näitä haittoja ja toteuttamaan työt tehokkaasti. Suhtautuminen itse hankkeeseen ja uuteen raitiotieyhteyteen on ollut mielestäni pääasiassa positiivista. •



Kuljetuspalveluiden vastuullisuus verkkokaupan asiakastoimituksissa

Kuinka vastuullisia ovat verkkokaupan kuljetuspalveluina tapahtuvat asiakastoimitukset? Miten digitaalisten alustojen kautta toimivat kuljetuspalvelut vertautuvat vastuullisuudessa muihin kuljetuspalveluihin?

Syksyllä 2022 julkaistussa tieteellisessä artikkelissa *Delivering Goods Using a Baby Pram: The Sustainability of Last-Mile Logistics Business Models* etsittiin vastauksia, miten verkkokaupan asiakastoimituksia tekevät yritykset suhtautuvat taloudelliseen, ympäristöön liittyvään ja sosiaaliseen vastuullisuuteen ja mitä asioita he niissä painottavat.

Vastaajayritykset oli jaettu kolmeen ryhmään: digitaalisten alustojen kautta toimiviin (alustayritykset), verkkokaupan jakeluun erikoistuneisiin yrityksiin ja perinteisiin logistiikkayrityksiin. Alustayrityksistä esimerkkinä on Wolt, toisesta ryhmästä Fetch ja perinteisistä logistiikkayrityksistä Posti.

Taloudellisen vastuullisuuden osalta tarkasteltiin yritysten taloudellista kannattavuutta, ympäristövastuullisuuden osalta hiilineutraaliustavoitetta ja keinoja siihen pääsemiseksi sekä sosiaalisen vastuullisuuden osalta asiaan liittyviä painotuksia ja niiden vaikutuksia työvoiman saatavuuteen.

YMPÄRISTÖVASTUULLISUUS OLI YRITYKSILLE TÄRKEÄÄ

Taloudellisen kannattavuuden osalta havaittiin, että alustayritykset ja verkkokaupan jakeluun erikoistuneet yritykset olivat suurelta osin tappiollisia, kun taas perinteiset logistiikka-

yritykset olivat kannattavia. Alustayritykset ja verkkokaupan jakeluyritykset investoivat voimakkaasti kasvuun, mikä selittää tappioita. Yritykset uskovat, että toiminta muuttuu kokonaikannattavaksi hyvin nopeasti.

Ympäristövastuullisuuteen liittyviä kysymyksiä pidettiin tärkeinä kaikissa yrityksissä. Silti yritysten välillä oli selviä eroja hiilineutraaliustavoitteen suhteen. Kaikki perinteiset ja puolet verkkokaupan jakeluun erikoistuneista yrityksistä olivat asettaneet hiilineutraaliustavoitteen, kun taas yksikään alustayritys ei ollut.

Yksi alustayrityksistä oli kuitenkin toteuttanut hiilijalanjälkitutkimuksen, ja toinen oli päästökompensoinut kaikki toimituksista aiheutuvat päästöt koko historiansa ajalta.

Suurin ero ympäristövastuullisuudessa oli, että kaksi alustayritystä korostivat liike-toimintamallinsa ekologista luonnetta, jossa yrityksen toimitukset tapahtuivat muun liikkuksen yhteydessä. Yksi yritys myös esitteli toimintansa tueksi Luonnonvarakeskuksen tekemän tutkimuksen, joka osoitti, että yrityksen toimintamallin hiilijalanjälki oli 78 prosenttia pienempi kuin perinteisen toiminnan.

Se, missä määrin toimitukset tapahtuivat muun liikkuksen yhteydessä, vaihteli huomattavasti yritysten välillä. Esimerkiksi pääasiassa ravintolaruonan toimituksia tekevän yrityksen toimitukset tapahtuivat kokonaan erillisinä kuljetuksina.

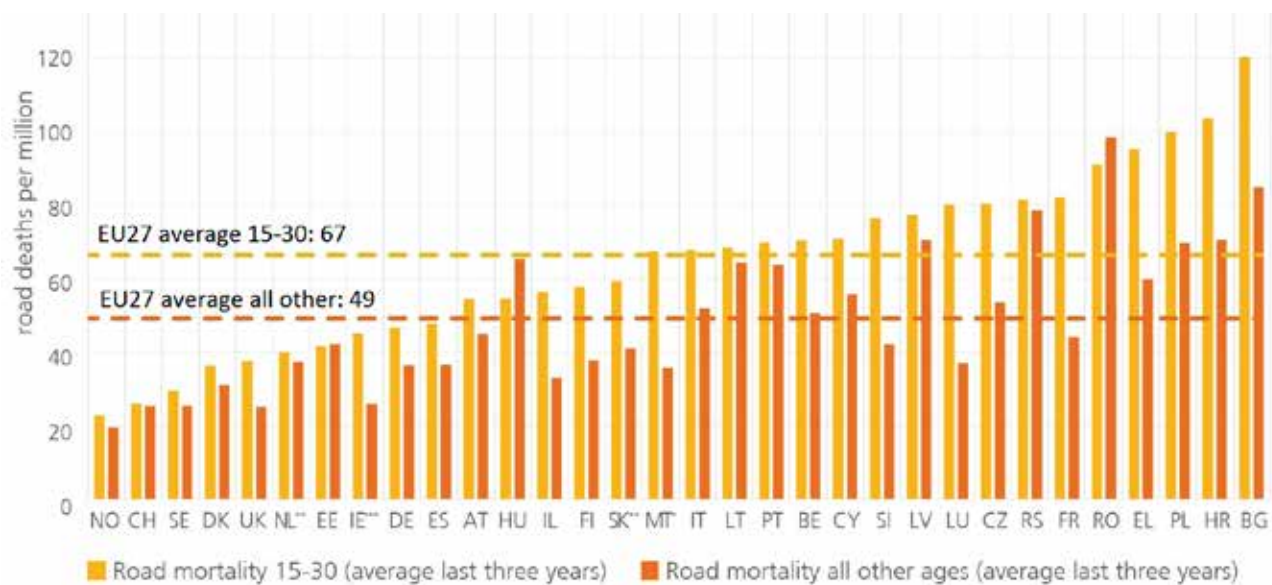
PERINTEISEN KULJETUSALAN TYÖVOIMAPULA VOI PAHENTUA

Sosiaalisen vastuullisuuden osalta alustayritykset painottivat työn luomista yhteiskuntaan ja työn tekemisen mahdollistamista. He myös painottivat kynnyksettömän työn roolia. Alustayritykset korostivat työhön liittyvän vapauden merkitystä ja sen tuomia mahdollisuuksia erilaisissa elämäntilanteissa oleville ihmisille.

Muut kuin alustavälitteiset yritykset korostivat taattua minimipalkkaa, sairausajan palkkaa, vuosilomaa, työterveydenhuoltoa, eläkekertymää ja työvaatteita. Mielenkiintoinen tulos oli, että muut kuin alustayritykset korostivat käsillä olevaa työvoimapulaa. He myös ennakoivat sen pahenevan.

Sen sijaan alustayritykset toivat esille, että työvoimaa on hyvin saatavilla. Tämä antaa viitteen, että kuljetusalalla perinteisessä työmarkkinassa työ ja työn suorittajat eivät kohtaa toisiaan. Onko tulevaisuudessa alustatyö laajemminkin ratkaisu kasvavaan työvoimapulaan?

Alustatyön lainsäädännön ja pelisääntöjen selkeytyminen on tärkeässä roolissa. Euroopan komissio onkin antanut direktiiviehdotuksen, jonka avulla se pyrkii selkeyttämään alustatyön pelisääntöjä unionin sisällä. •



Nuorten liikennekuolleisuus (liikennekuolemat miljoonaa nuorta asukasta kohti) ja vertailuna kaikkien muiden ikäryhmien liikennekuolleisuus – kolmen viimeisimmän käytettävissä olevan vuoden (2017–2019) keskiarvo. Kuva esitelmästä: Reducing road deaths among young people: an EU perspective on data and policies, Jenny Carson, Project Manager, European Traffic Safety Council.

TEKSTI: Jaakko Klang

Miten nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuutta parannetaan?

Pohjoismaisen tieyhdistyksen (NVF) Suomen kansallinen liikenneturvallisuusryhmä järjesti Improving Road Safety for Young Drivers -webinaarin maaliskuussa 2023. Webinaari järjestettiin yhteistyössä työryhmän jäsenten edustamien organisaatioiden ja European Road Safety Charterin kanssa. Tässä artikkelissa kerron havainnoista, keskusteluista ja ideoista liittyen seminaarissa pidettyihin esitelmiin.

Webinaariin oli ilmoittautunut 246 osanottajaa 38 eri maasta. Sen tavoitteena oli saada tietoa parhaista käytännöistä ja menetelmistä pohjoismaissa nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuksilanteen parantamiseksi.

HAASTEET NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUDEN EDISTÄMISESSÄ?

Vuonna 2019 tieliikenneonnettomuuksissa kuoli

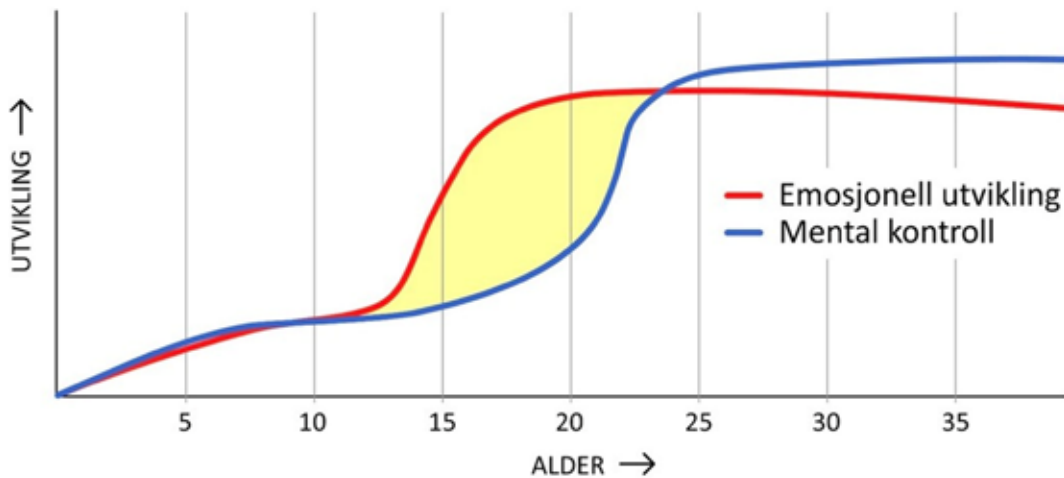
5 182 nuorta 25 EU-jäsenvaltiossa. Se on 3 434 nuorta vähemmän kuin vuonna 2010. Vuonna 2019 nuorten liikennekuolemien osuus kaikista liikennekuolemista oli 23%. Viimeisten kolmen vuoden aikana miesten osuus kaikista 15–30-vuotiaiden nuorten liikennekuolemista oli 81 %.

Miesten ja naisten liikennekuolleisuuden välillä on edelleen suuria eroja, kun otetaan huomioon, että miehet ajavat merkittävästi enemmän kuin naiset. Liikenteessä kuolleista nuorista miehistä oli autonkuljettajia 39 %, moottoripyöräilijöitä 23 %, auton matkustajia 16 %, jalankulkijoita 7 %, mopoilijoita 4 % ja pyöräilijöitä 3 %.

Nuoren kuljettajan onnettomuusriski on suurimmillaan heti ajokortin saamisen jälkeen, kun nuori ajaa itsenäisesti ensimmäistä kertaa. Tilastojen perusteella on pystytty osoittamaan, että mitä nuorempana henkilö aloittaa rajoittamattoman itsenäisesti ajamisen, sitä korkeampi riski hänellä on joutua kuolemaan johtavaan liikenneonnettomuuteen. Erityisen korkea riski on 17-vuotiailla. Näin ollen ajokortin saannin alaikärajalla on suuri merkitys liikenneturvallisuuden kannalta.

Vaikka nuoret kuljettajat ovat riskiryhmä itsessään, voidaan silti todeta, että useimmat nuoret eivät aja tahallaan turvattomasti.

«Gap» between emotional development and mental control -
neural imbalance sheet model, University of Cambridge, 2011



”Kuilu” tunnekehityksen (punainen) ja henkisen hallinnan (sininen) välillä – neural imbalance sheet model, University of Cambridge, 2011. Kuva esitelmästä: Trial programme for young drivers who has lost their driving entitlement, Bård Morten Johansen, Head of traffic safety, Norwegian Council for Road Safety, Norway.

Nuoriin kuljettajiin liittyvät riskit johtuvat kokemattomuudesta, kypsymättömyydestä ja elämäntavoista, jotka liittyvät ikään ja sukupuoleen. Esimerkiksi monet nuoret ajavat kustannussyistä pienemmillä ja vanhemmilla autoilla, joissa ei ole uusinta turvatekniikkaa.

Nuorten miesten kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa on usein riskitekijänä alkoholin tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen.

Matkapuhelimen ja muun teknologian käyttö ajamisen aikana on kasvava ongelma ja riskitekijä. Useimmille nuorille matkapuhelimen käytöstä on tullut erottamaton osa elämää ja käyttö jatkuu helposti myös ajamisen aikana. Vanhempiin kuljettajiin verrattuna nuoret kuljettajat käyttävät useammin matkapuhelinta, kuuntelevat musiikkia, syövät tai juovat autoa ajaessaan, pyöräillessään ja kävellessään.

Useista EU-maista saadut tiedot osoittavat, että turvavyön käyttämättä jättäminen kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa on yleisempää nuorilla kuin vanhemmilla. Myös pyöräilykypärän käytössä on paljon parannettavaa useissa Euroopan maissa.

SUOSITUKSIA NUORTEN KULJETTAJIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseen ei ole olemassa taikatemppeja tai erikoismenetelmiä, vaan nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus paranee samoilla toimenpiteillä, joilla parannetaan yleisesti liikenneturvallisuutta.

Tieliikenteen yleisen turvallisuuden parantaminen auttaa myös parantamaan nuorten kuljettajien turvallisuutta, vaikka tarvitsemekin myös erityisesti nuoriin kuljettajiin kohdennettuja toimenpiteitä. Seuraavaksi esittelen suosituksia Suomen päättäjille, miten nuorten liikenneturvallisuutta parannetaan.

Maissa, kuten Norjassa ja Ruotsissa, joissa liikenneturvallisuustilanne on nykyään erittäin hyvällä tasolla, on myös nuorten turvallisuustilanne parempi. Niissä tieliikennejärjestelmä on toteutettu Safe System -lähestymistavan mukaisesti ja liikennejärjestelmä antaa anteeksi kuljettajan tekemiä virheitä siten, ettei virhe johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Tällaisia toimenpiteitä ovat esim. kiertoiltoimiset, vastakkaisten ajosuuntien fyysinen erottaminen, eri liikennemuotojen erottaminen toisistaan, keskikaiteet, myötävät rakenteet, ihmisen kestokyvyn mukaan mitoitettujen nopeusrajoitukset ja korkeatasoinen liikenneturvallisuustavoitteiden mukaan optimoitu liikennevalvonta.

Jatketaan liikenneinfrastruktuurin parantamista Safe System lähestymistavan ja tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2019/1936 vaatimusten mukaisesti.

Lisätään kuluttajille ja etenkin nuorille kuljettajille suunnattua tiedotusta turvallisen viiden tähden auton valinnasta. Otetaan käyttöön kannustimia, jotta uusimmalla turvatekniikalla varustetut autot olisivat myös nuorten kuljettajien saavutettavissa.

Useissa tutkimuksissa on pystytty osoittamaan, että useampivaiheiset porrastetut ajokorttijärjestelmät ovat vähentäneet nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia ja ovat siten turvallisuusvaikutuksiltaan parempia.

Toteutetaan useampivaiheisen ajokorttikoulutuksen ne vaiheet, jotka parhaiten edistävät nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta. Lisätään kuljettajan riskien tunnistamiskoulutusta. Sisällytetään koulutukseen Goals for Driver Education (GDE) -osiot.

Otetaan käyttöön nollatoleranssi BAC-arvolle ajoneuvon kuljettamisen aikana (eli BAC-arvo saa olla enintään 0,2 g/l) kaikkien kuljettajien osalta. Tämä hyödyttää myös uusia ja nuoria kuljettajia.

Otetaan käyttöön nollatoleranssijärjestelmä myös laittomia psykoaktiivisia huumausaineita koskien ja käyttäen alinta määräysrajaa, jossa huomioidaan passiivinen tai tahaton altistuminen. Päihdeonnettomuuksien ehkäisemisessä on saatu hyviä tuloksia lisäämällä ennakoivaa puuttumista päihderiippuvuudesta kärsivien nuorten ongelmiin ja elämäntilanteeseen.

Lisätään ja tehostetaan valvontaa erityisesti seuraavissa liikenneerikoissa: ylinopeus, rattijuopumus, huumausaineiden käyttö, häiriökäyttäytyminen ja suojarusteiden (turvavöiden ja kypärän) käyttämättä jättäminen. Lisätään liikennesääntöjen noudattamisen kohdennettua ja satunnaista valvontaa alueille ja ajankohtiin, jolloin nuoria kuljettajia on liikenteessä runsaasti.

SUOSITUKSIA EU-PÄÄTTÄJILLE AJOKORTTIDIREKTIIVIN UUDISTAMISEKSI

Kannustetaan jäsenvaltioita ottamaan käyttöön useampivaiheisia porrastettuja ajokorttijärjestelmiä, joilla voidaan tehokkaammin puut-

POLITIET

Improved Driver Training

- Driver training has **changed from instruction in technical vehicle handling and interaction** with other road users, to **guiding students to a greater extent to contribute to the right attitude and motivation for road-safety behavior**

Kuljettajaopetuksessa tulee varmistua, että kuljettaja ajaa turvallisesti ja vastuullisesti sekä hänellä on tarvittavat tiedot oikein toimimiseen. Suomalaisen liikennepsykologien kehittämää Goals for Driver Education (GDA) -mallia suositellaan kuljettajakoulutuksen perustaksi. Kuva esitelmästä: Norwegian Police's road safety work to improve road safety for young drivers, Roar Skjelbred Larsen, Deputy Head of Service, Norwegian National Road Policing Service

POLITIET

The Keys to Success

- The Law and Sanctions
- Police Enforcement
- Improved Driver Training

Kuva esitelmästä: Norwegian Police's road safety work to improve road safety for young drivers, Roar Skjelbred Larsen, Deputy Head of Service, Norwegian National Road Policing Service.

Marius says:

FOTO: ERLAND KNUTSEN/NRK

«I have changed my driving behaviour because of the recorder and the conversations, become more reflective, and look back on my earlier «idiot-driving» in perspective. If I was not caught that night and joined the programme, I would still have been driving like before, the worst guy in the gang»

TRYGGE TRAFIKK

Marius kertoo: "Olen muuttanut ajokäyttäytymistäni tallentimen ja keskustelujen ansiosta, tullut harkitsemammaksi ja katson aiempaa "idioottimaista ajamista" uudesta näkökulmasta. Jos en olisi jäänyt kiinni sinä yönä ja liittynyt ohjelmaan, olisin edelleen ajanut kuten ennenkin, porukan huonoin kaveri". Kuva esitelmästä: Norwegian Police's road safety work to improve road safety for young drivers, Roar Skjelbred Larsen, Deputy Head of Service, Norwegian National Road Policing Service.

tua uusiin kuljettajiin kohdistuviin riskeihin ja antaa heille mahdollisuus hankkia riittävästi ajokokemusta riskittömämissä olosuhteissa ajoharjoitteluluvan ja ajokortin saamisen välillä.

Otetaan käyttöön koeaika aloitteleville kuljettajille. Missä tahansa järjestelmässä nuoriin, aloitteleviin kuljettajiin olisi sovellettava rajoituksia, jotka koskevat ajamista samanikäisten matkustajien kanssa ja/tai yöllä, sekä nollatoleranssia rattijuopumuksen suhteen.

Ajokortin saannin alaikäraja ei tule missään tapauksessa laskea.

Harkitaan sellaisen direktiivin antamista, joka koskee ajoneuvon kuljettajan BAC-pitoisuuden nollatoleranssia (eli BAC-pitoisuuden enimmäisraja on 0,2 g/l) kaikkien tienkäyttäjien osalta: tämä hyödyttää myös aloittelevia kuljettajia.

Otetaan käyttöön EU:n nollatoleranssijärjestelmä laittomia psykoaktiivisia huumausaineita varten käyttäen alinta määritysrajaa, jossa otetaan huomioon passiivinen tai tahaton altistuminen.

Hyväksytään yhteiset standardit huumausaineiden vaikutuksen valvomiseksi tienvarsitarkastuksissa.

RAJAT JA RAKKAUS PÄTEVÄT NUORIIN KULJETTajiIN

Parhaiden maiden toimintamallit ovat sovellettavissa Suomeen. Vaatii päätöksiä ja resursseja sekä lainsäädäntöön tehtäviä muutoksia, jotta nuorten liikenneturvallisuuksessa saavutetaan positiivisia tuloksia.

Kasvatuksen periaate – rajat ja rakkaus – pätee myös nuoriin kuljettajiin. Vanhempien roolimallit ja ote nuoren elämään on erittäin merkittävässä asemassa, kun edistetään nuoren elämän hallintaa ja turvallisuushakuista käyttäytymistä liikenteessä.

Päätöksentekijöiden tulisi uskoa tieteellisten tutkimusten osoittamiin tosiasioihin. Muualla tehtyjen päätösten kielteiset seuraukset ovat mahdollisia myös meillä. Päätöksentekijöiden tulisi reagoida heti, kun ongelmia ilmenee. Norjakin laati kuudessa kuukaudessa vuonna 2021 uuden lainsäädännön sähköpotkulautailuun.

Liikenneturvallisuuksia tulisi korostaa enemmän kuin muita usein ristiriitaisia tavoitteita, kuten kustannussäästöjä, ajokortin saannin helpottamista, henkilöautoiluun perustuvan liikennejärjestelmän ja kaupallisen toiminnan edistämistä.

Kaikki esitelmät löytyvät osoitteesta: <https://nvnorden.org/arbejdsgrupper/trafiksikkerhed/call-for-presentations-nvf-webinar-improving-road-safety-for-young-drivers-7th-of-march-2023/>

JAAKKO KLANG

Liikenneturvallisuusinsinööri
Liikennetekninen jäsen, Varsinais-Suomen liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta
Liikenneturvallisuuskomitean jäsen,
World Road Association 2020–2023
Liikenneturvallisuusjaoston jäsen,
Nordisk Vägforum 2020–2024



TEKSTI JA KUVAT: Tommi Kantala

Autoliikenne ja turvallisuusteemat esillä alan keskeisessä konferenssissa

Transportation Research Boardin (TRB) vuosikokous on yksi suurimmista, ellei suurin, liikennealan konferenssi maailmassa. Vuosikokous järjestettiin Yhdysvalloissa Washington DC:ssä 7.–11. tammikuuta 2023.

TRB:n sadannestatoisessa vuosikokouksessa olivat esillä kaikki kulkumuodot kävelystä ja sähköpotkulaudoista automaatti-autoihin sekä ilmailusta merikuljetuksiin. Koronaviruspandemian aiheuttamien poikkeusvuosien jälkeen konferenssin pääteemana oli “Rejuvenation Out of Disruption: Envisioning a Transportation System for a Dynamic Future” eli poikkeusoloista palautuminen ja liikennejärjestelmän kehittäminen tulevaisuuden haasteita varten.

PAINOPISTE TIELIIKENTEESSÄ JA SEN SÄHKÖISTÄMISESSÄ

Tieliikenteen toimivuus ja ruuhkautuminen ovat merkittävä teema Yhdysvalloissa, ja autoliikenteellä on vahva rooli vuosikokouksen ohjelmistossa. Tieliikennettä käsiteltiinkin konferenssissa hyvin monipuolisesti: esimer-

kiksi taitorakenteita ja päällysteitä käsitteleviä tilaisuuksia oli yli 100. Liikenteenohjaus ja älyliikenne sekä kunnossapito ja turvallisuus olivat muita erittäin merkittäviä tutkimusalueita, jotka näkyivät vahvasti ohjelmistossa.

Erytisesti liikenneturvallisuudessa on Yhdysvalloissa edelleen merkittävästi kehitettävää. Keskeinen taustavaikuttaja kaiken kehityksen taustalla on liikennejärjestelmän tuottama tieto ja sen tehokas käsittely esimerkiksi tekoälypohjaisilla ratkaisuilla.

Yhdysvalloissa lentoliikenne on vahvassa roolissa niin liikennejärjestelmässä kuin oli myös vuosikokouksen ohjelmassa. Uudet lentoliikennepalvelut, jotka kulkevat Yhdysvalloissa termin “Advanced Air Mobility” alla voisivat olla sovellettavissa Suomeen. Raideliikennekin oli ohjelmistossa esillä, mutta vähemmän.

Vuosikokous kuvaa hyvin, millaisia painopisteet Yhdysvaltojen liikennejärjestelmässä ovat. Silmiinpistävää oli myös puolustussektorin vahva rooli osana konferenssia muun

muassa kyberturvallisuutta ja sotilaslogistiikkaa käsittelevissä kokonaisuuksissa.

POIKKEUSOLOISTA PALAUTUMISEN TEEMAVUOSI

Koronaviruspandemian aiheuttamat muutokset liikkumisessa, korjausvelka, resilienssi ja ilmastonmuutoksen torjunta vaikuttavat merkittävästi liikenteeseen Yhdysvalloissa. Ohjelmistoon oli muodostettu vuosikokouksen pääteemaa kantava kokonaisuus eri luentotilaisuuksista.

Pääpaino oli liikenneviranomaisten yhteistoiminnassa, infrastruktuurissa ja resilienssissä, sähköistämiseksi, turvallisuudessa ja liikenteen kysynnän muutoksissa. Teemakokonaisuus heijastelee hyvin Yhdysvaltojen liikennejärjestelmän rakennetta, jossa autoliikenne ja sen vaatima infra sekä tilantarpeet dominoivat keskustelua.



TRB
ANNUAL
MEETING

January 8–12

SNOW
EMERGENCY
ROUTE
NO PARKING
DURING
EMERGENCY

Liikennejärjestelmän muutos oli keskiössä myös vuosikokouksen päätölaissuudessa, jossa Yhdysvaltojen liikenneministeri **PETE BUTTIGIEG** ja energiaministeri **JENNIFER GRANHOLM** keskustelivat liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen alentamisesta ja sen haasteista. Yhdysvalloissa tämä tarkoittaa erityisesti tieliikenteen sähköistymistä.

Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö on Yhdysvalloissa hyvin erilainen kuin Suomessa, mutta liikenteen sähköistymisen haasteet ovat samantyyppisiä: ne, jotka hyötyisivät eniten alentuneista käyttövoimakustannuksista ovat niitä, joilla ei ole mahdollisuutta hankkia sähköajoneuvoa.

Yhdysvalloissa kehitystä tuetaan esimerkiksi tukemalla latausasemaverkoston laajentumista alueille, joissa se ei ole liiketaloudellisesti vielä kannattavaa sekä maaseudulle. Sähköistymistä tuetaan myös subventioimalla käytettyjen sähköautojen ostamista. Joukkoliikenteen kehittämisessä painopiste on sähköistämässä ja joukkoliikenneinfrastruktuurin parantamisessa – **JOE BIDENIN** hallinnon panostus joukkoliikenteeseen on maan historian suurin.

POHJOISMAISELLE ASIAANTUNTEMUKSELLE KYSYNTÄÄ?

Vaikka kansainvälisillä näkökulmilla on oma paikkansa vuosikokouksen ohjelmistossa, pohjoismaiset näkökulmat ovat melko vähäisessä roolissa TRB:n vuosikokouksessa. Suomalaista edustusta oli luentotilaisuuksissa Aalto-yliopistosta päällyste-, liikennekäyttämisen- ja joukkoliikennetutkimuksen alueilta sekä posteritilaisuuksissa.

Talvikunnossapitoa käsittelevässä paneelikeskustelussa oli mukana muun muassa Ruotsin liikenne- ja kuljetustutkimuslaitos VT:n edustaja. Suomalaisilla ja muilla poh-

joismaalaisilla tutkijoilla ja asiantuntijoilla voisi olla paljon annettavaa TRB:n vuosikokouksen kaltaisessa tilaisuudessa juuri haastavien sääolosuhteiden kunnossapidon näkökulmasta. Suomesta löytyy paljon osaamista liikennepalvelujen ja vihreän siirtymän osa-alueilta ja vuosikokous voisi olla yksi väylistä viedä suomalaista asiantuntemusta maailmalle.

OMANYDINOSAAMISEN ULKOPUOLELTA

TRB:n konferenssin haaste on sen valtava kirjo erilaisia teemoja sekä erityyppisiä tilaisuuksia. Tapahtuman aikana on mahdollista seurata vain murto-osaa mielenkiintoisista tilaisuuksista, sillä erilaisia rinnakkais-sessioita on viiden päivän aikana yli 600 ja ohjelmaa riittää aamuvarhaisesta iltaan saakka.

TRB:n ollessa osa Yhdysvaltojen kansallista tiedeakatemiaa, joka toimii neuvonantajana liittovaltion virastoille, kongressille ja presidentille, on ohjelmiston painopiste akateemisissa tutkimuksissa. Useissa tilaisuuksissa aihepiiri voi kuulostaa omiin intresseihin sopivalta, mutta varsinaiset esitykset voivat olla luonteeltaan hyvin akateemisia ja tarjota vain vähän ammatillisesti sovellettavia oivalluksia. Tällöin suurimman annin voikin löytää oman kiinnostuksen ulkopuolelta olevista teemoista.

Tilaisuudet, joissa esimerkiksi eri osavaltioiden liikenneministeriöiden asiantuntijat esittelevät omaa toimintaansa ja tutkimuksia ovat usein akateemisia esityksiä paremmin sovellettavissa myös suomalaisen kontekstiin. •

Tieyhdistyksen hallinnoima Kavo Käyhkön rahasto myösi opintomatkaan 1000 € matkavastuun.

**VIOSIKOKOUSVOISI
OLLA YKSI VÄYLISTÄ
VIEDÄ SUOMALAISTA
ASIAANTUNTEMUSTA
MAAILMALLE.**

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



Tapahdumien järjestäjänä elää aina tulevaisuudessa

Tieyhdistyksen **LIISA-MAIJA THOMPSON** on alan kokenut ammattilainen, jonka työpäivät täyttyvät alan asioiden parissa työskentelyssä niin yhdistyksen, Suomen, Pohjoismaiden kuin EU:nkin kontekstissa. Kiireen keskellä auttaa etelä-pohjalainen tapa tehdä töitä.

1. KUKA OLET JA MITÄ TEET?

Olen Liisa-Maija Thompson ja työskentelen Suomen Tieyhdistyksessä. Vastaan Tieyhdistyksen järjestämistä tapahtumista ja tieinfran kestävyteen liittyvistä asioista.

2. MITEN PÄÄDYIT NYKYISEEN TYÖHÖSI?

Valmistuin hallintotieteiden maisteriksi, minkä jälkeen työskentelin Tiehallinnon Vaasan Tiepiirissä ja Uudenmaan ELY-keskuksessa liikenteen, maankäytön ja liikennejärjestelmän parissa. Tällöin osallistuin Tieyhdistyksen tapahtumiin. Muistan, kun sähköpostiini kilahdi tietoa avoimesta Tieyhdistyksen paikasta. Paikka oli ”pakko hakea” – kuten Etelä-Pohjanmaalla sanottaisiin silloin, kun tehtävä kuulostaa niin kiinnostavalta, että sitä kannattaa hakea.

3. KUVAILE TAVALLISTA TYÖPÄIVÄÄSI:

Tapahdumien järjestäminen aikatauluttaa omaa työskentelyäni aina kaksi vuotta eteenpäin. Työvuottani aikatauluttaa myös esimerkiksi ministeriöissä tai eduskunnassa tapahtuva asioiden valmistelu, joka näkyy Tieyhdistyksessä muun muassa neuvotteluiden ja keskusteluiden pitona, muistioiden tekemisestä sekä lausuntojen ja kannanottojen kirjoittamisena. Näiden toisistaan täysin irrallisten aikataulujen tiimellyksessä pyrimme saamaan parhaan mahdollisen lopputuloksen

aikaan, oli sitten kyse tapahtumasta tai vaikuttamistyöstä.

Työssäni on tärkeää hallita useita monipuolisesti kytkeytyneitä asiakokonaisuuksia yhtä aikaa. Päiviini sisältyy suunnittelua ja keskusteluja eri henkilöiden ja organisaatioiden edustajien kanssa joko fyysisesti tai virtuaalisesti sekä niihin liittyviä kirjallisia töitä. Lisäksi sparrailen työkaverin tai muun kollegan kanssa meneillään olevia asioita. Lisäksi päiviini sisältyy ”raakaa tekemistä”, johon kuuluu budjetoitua, raportointia, tiedottamista sekä erilaisiin kysymyksiin vastaamista ja niiden esittämistä.

4. MIKÄ ON PARASTA TYÖSSÄSI?

Monipuolisuus ja mahdollisuus erilaisten verkostojen luomiseen ja niistä ammentamiseen. Yhteistyökumppaneita löytyy yritysmaailmasta, kunnista ja kaupungeista, valtion ja aluehallinnon virastoista, ministeriöistä, yhdistyksistä ja järjestöistä, oppilaitoksista, korkeakouluista, tiekunnista ja yksityishenkilöistä. Olenkin kiitollinen, että saan tehdä yhteistyötä niin laajan ja osaavan verkoston kanssa. Itse pidän tosi tärkeänä myös Pohjoismaista yhteistyötä (PTL), jossa olen mukana liikenneturvallisuustyön osalta. Tieyhdistyksellä on edustusta myös Brysselissä EU-vaikuttamisen puolella FinMobilityn kautta. Saan päivittäin työni puolesta seurata, mitä tie- ja liikennealalla on kehittymässä.

Tapahdumat ovat tärkeitä foorumeita, joissa alalla tehty työ pääsee esille innostamaan ja kan-

nustamaan muita toimijoita. Moniäänisen keskustelun foorumeina järjestämäni tapahtumat ovat mielestäni vertaansa vailla.

Olen itse erityisen innostunut liikenneturvallisuusasioista ja tiestön, liikenteen ja liikennejärjestelmän kestävydestä sekä digitalisaation hyödyntämisestä. Näiden osalta olen osallistunut vaikuttamistyöhön. Näyttää siltä, että kyseiset teemat ovat saaneet kivasti tuulta purjeisiinsa viimeaikaisissa keskusteluissa.

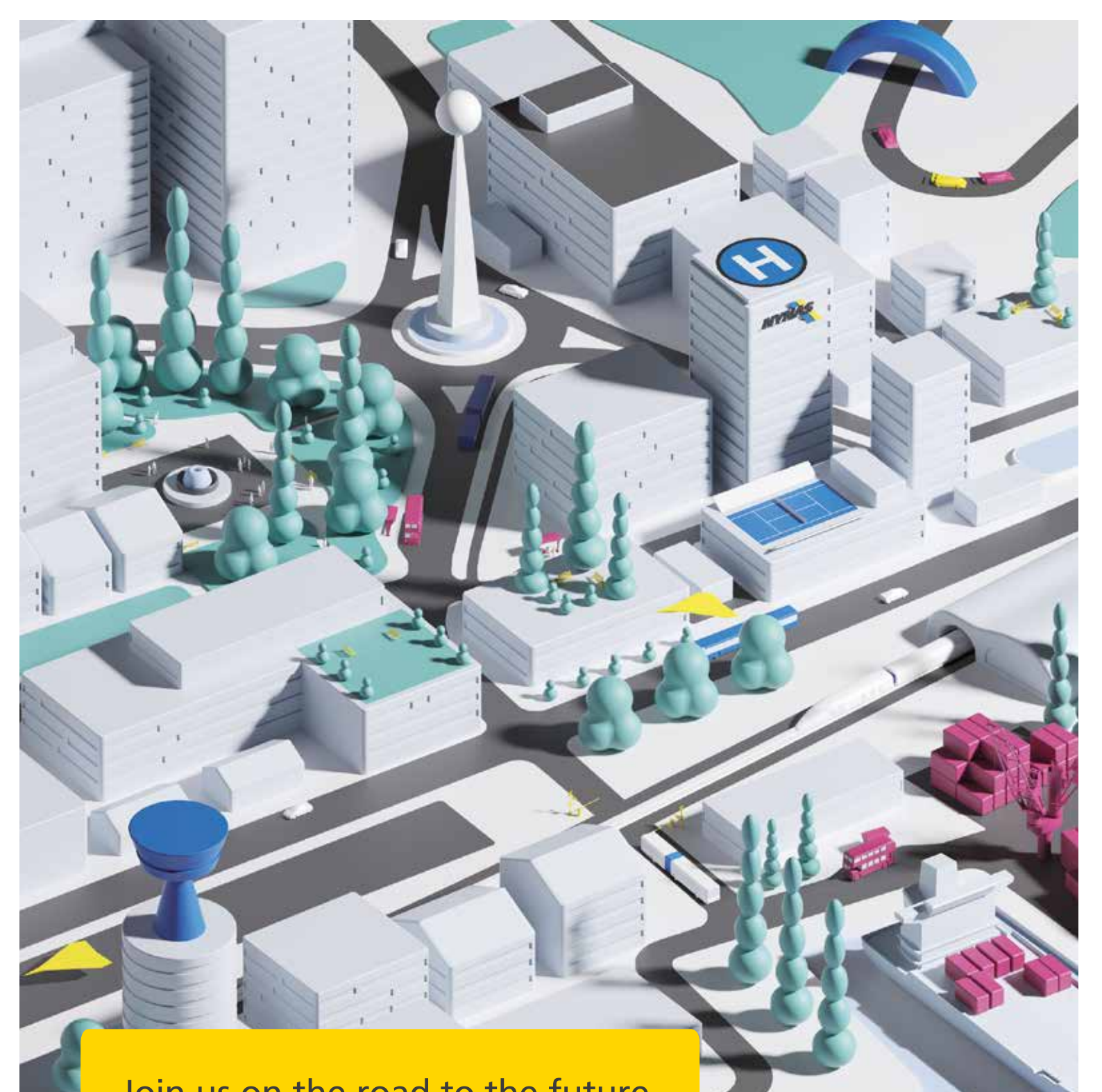
5. MIKÄ ON HAASTAVINTA?

Pysähtyminen. Sitä edellyttää oman toiminnan arvioiminen ja kehittäminenkin. Se on hyödyllistä ja opettavaista, mutta vaikeaa. Elän aina jo seuraavaa vuotta. Kiire on koko ajan läsnä, mutta sitä olen oppinut hallitsemaan hyvällä aikataulutuksella. Perheenjäsenet ovat myös melkoisia tiimipelaajia. Jos jollain meistä on paljon meneillään tietyllä hetkellä, tukea ja tsemppiä tulee ja koppia otetaan kotioloissa kysymättäkin. Lämmin kiitos siitä heille.

6. MISSÄ NÄET ITSESI 10 VUODEN KULUTTUA?

Omaa kiinnostusta työelämässä ohjaavat arvot, aluetieteilijän ajattelumalli ja etelä-pohjalainen tapa tehdä töitä.

Aluetieteilijänä näen kaikessa linkin yhteiskuntaan ja aluerakenteeseen. Järjestelmät ja niiden kehittäminen kasvun mahdollisuuksia luoviksi ovat tällä hetkellä omasta mielestäni tärkeitä asioita. Näen, että ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä rakenteet ja ratkaisut ovat taloudellisesti kestäviä tai ne voidaan tehdä taloudellisesti kestäviksi. Tässä maailmassa on vielä paljon kehitettävää näiden asioiden saralla minulle ja monelle muulle. Kehittäminen kannattaa aloittaa läheltä itsestä. •



Join us on the road to the future.
Welcome to the World of Nynas.

With more than 90 years of developing and producing bitumen, we are setting our sights on an exciting future, in which we will support the roads of the emerging mobility landscape. One constant will be our long-standing commitment to providing specialist knowledge, expertise and offering durable and sustainable bitumen solutions to our customers' challenges!

[nynas.com](https://www.nynas.com)



Suomen Tieyhdistyksen uutisia

SUOMEN TIEYHDISTYS RY:N UUDEKSI TOIMITUSJOHTAJAKSI OTM SIMO TAKALAMMI



SIMOTAKALAMMI on työskennellyt pian neljä vuotta Suomen Tieyhdistyksessä yksityistieasioista vastanneena johtajana. Aiemmin hän on toiminut infra-asioiden edunvalvontatehtävissä Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry:ssä ja tiealan asiantuntijatehtävissä Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne -vastuualueella.

Monille yhteistyökumppaneillemme ja jäsenistöllemme tuttu Takalammi jatkaa työtään Tieyhdistyksessä toimitusjohtajana. Takalammilla on laajasti kokemusta niin edunvalvonnan kuin tienpitoon liittyvien tehtävien parissa, sanoo Suomen Tieyhdistys ry:n hallituksen puheenjohtaja **JUHA OJALA**.

Samalla hän kiittää uusiin tehtäviin siirtyvää nykyistä toimitusjohtajaa **NINA RAITASTA** erinomaisesta työstä Tieyhdistyksen toimitusjohtajana. – Nina on kehittänyt tieasioiden edunvalvontaa ja yhdistyksen medianäkyvyyttä merkittäväällä tavalla.

– Tiealalla on odotettavissa hyvin mielenkiintoiset vuodet ja odotan innolla pääsyä mukaan vaikuttamaan tulevaan. Maantieverkon liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii merkittäviä panostuksia. Vähäliikenteisen maantieverkon ja yksityisteiden merkitys huoltovarmuudellemme on noussut kaikkien tietoisuuteen ja verkoston toimintaedellytykset tulee turvata tulevaisuudessakin. Tieyhdistyksen rooli viestinviejänä sekä asiantuntijana on merkittävä, kertoo Simo Takalammi.

Lisää Takalammin ajatuksia Mutkat suoriksi -kolumnissa sivulla 55.

SUOMEN TIEYHDISTYKSEN VÄISTYVÄLLE TOIMITUSJOHTAJALLE NINA RAITASELLE MYÖNNETTIIN MOOTORILIIKENTEEN ANSIOMITALI

Mootoriliikenteen Keskusjärjestö ry myönsi Suomen Tieyhdistyksen väistyvälle toimitusjohtajalle **NINA RAITASELLE** moottoriliikenteen ansiomitalin 18.4.2023.

Mitali myönnetään ansiokkaasta valtakunnallisesta toiminnasta suomalaisen moottoriliikenteen hyväksi tai henkilölle, joka pitkäaikaisella ja tuloksetkaalla työllään on edistänyt tieliikenteen kehittämistä. Ansiomitalin myönsi liikenne- ja viestintäministeri **TIMO HARAKKA** Mootoriliikenteen Keskusjärjestö ry:n hallituksen asettaman mitalitoimikunnan esityksestä.

–Ansiomerkin saaminen lämmittää, vaikka työtä tiestön eteen on tehtykin rakkaudesta lajiin, Nina Raitanen iloitsee.

Mootoriliikenteen ansiomitali on perustettu vuonna 1993 ja se on hyväksytty virallisten mitalien listaan Suomen Valkoisen Ruusun ja Suomen Leijonan ritarikuntien Suurmestarin toimesta.



YKSITYISTEIDEN PERUSKORJAUKSIIN RAHAA TARJOLLA ENNÄTYSPALJON

Yksityisteiden peruskorjaukset ovat ajankohtaista suurella osalla suomalaisista tiekunnista, kun korjausvelkaa on kerätty vuosikymmeniä. Oman tiekunnan tiet kannattaisi nyt hoitaa kuntoon, koska hyväkuntoinen tie säästää suoraan vuotuisissa kunnossapitokuluissa ja on hyvä sijoitus tuleviin vuosiin tai jopa vuosikymmeniin.

– Rahaa on tarjolla ennätyspaljon ja nyt pitäisi kiireellä lähteä tiekunnissa tutkimaan tien ja etenkin siltojen kuntoa. On suorastaan pöljää jättää tällainen rahoitusmahdollisuus käyttämättä, kun rahaa on tarjolla vähintäänkin riittävästi, sanoo **SIMO TAKALAMMI** Suomen Tieyhdistyksestä.

Takalammi muistuttaa valtionavustusten rahamäärän olleen pitkään muutamassa miljoonassa, mutta nyt budjetissa rahaa on varattu 23 miljoonaa euroa ja tämän päälle 44 miljoonaa euroa aiemmilta vuosilta käyttämättä jäänyttä rahaa. Nyt on hyvä mahdollisuus hoitaa omat tiet kuntoon ja kuroa umpeen pitkään kerrytettyä korjausvelkaa.

Yksityisteiden merkitys on hyvin suuri niin maa- ja metsätalouden kuin asumisen ja vapaa-ajan asumisen suhteen. Lisäksi huoltovarmuus on noussut aivan uuteen arvoon ja yksityistieverkosto on huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeä. Takalammin mukaan Suomessa yksityisteiden tienpitoa tehdään tehokkaasti ja yhteiskunnan avustukset peruskorjaushankkeille on erinomainen kädenojennus tieosakkaille.

AKAAN SEUDUN KULJETUSYRITTÄJÄT RY / AKY-Akavalaiset yrittäjät ry / Alavuden Ammattiautoilijat ry / Alhojärven kyläyhdistys ry / Alpuan kyläyhdistys ry / Ammeenmäentie / Autoalan Keskusliitto / Autoalan Palvelutuottajat Ry / Autoalan Keskusliitto EK / Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry Pohjanmaan jaosto / Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry / Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry Kaakkois-Suomen jaosto / Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry:n Hämeen alueasosto / Etelä-Savon Kuljetusyrittäjät Ry / Etelä-Savon Yrittäjät ry / Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry / Fashion Finland ry / Finlandssvenska Rörelsen rf - Suomenruotsalainen Liike ry / FinMobility ry / Flowertrucks oy / Forsans seudun Kuljetusyrittäjät ry / Helsingin Taksiautoilijat ry / Helsingin Yrittäjät Ry / Herrantalien yksityisten tiekunta, Rymättylä / HML Taksiautoilijat ry / Hongiston Yksitystie, Savitaipale / Hyvinkään kuljetusyrittäjät ry / Hyvän tukijat ry / Hyvinkään Yrittäjät ry / INFRA Länsi-Suomi ry / INFRA Pohjanmaa ry / INFRA Pohjois-Karjala ry / INFRA Pohjois-Savo ry / Infra pohjoissavolainen yrittökset / INFRA ry / INFRA Uusimaa ry / ITS Finland ry / Itä-Suomen Taksiryttäjät ry / Taksiryttäjät ry / Kaakonkulman Kuljetusyrittäjät ry / Kajaanin Yksitystie / Kajaanin Yksitystie / Kajaanin Yksitystie / Kainuun Kokoomus ry / Kainuun Kuljetusyrittäjät ry / Kaivinkoneurakoitsija Timo Laiho / Kajaanin Taksiautoilijat Ry / Kalajoen kuorma-autoilijat ry / Karjalohjan-Sammatin Yrittäjät ry / Karkaus-Sydänmaan kyläyhdistys / Kauhajoen ammattiautoilijat ry / Kauniaisten Yrittäjät ry - Grankulla Företagare rf / Kaupan liitto ry / Kauriasalmen Kylät ry / Kellokosken yrittäjät ry / Keski-Karjalassa Uudenmaan Kuljetusyrittäjät ry / Keskuskauppakamari / Keskustan Jokikylän paikallisyhdistys / Keskustan Pirkanmaan piiri Ry / Keskustan Särkivaaran paikallisyhdistys / Kesälahden Yrittäjät ry / Keuruun Kyläparlamentti / Kierrikalan Yksitystie Koskenpää ry / Kotkan ja Haminan Taksiryttäjät ry / Kouvolan Taksiautoilijat ry / Kuivaniemen Yrittäjät ry / Kuivasmäki - Kumpu kyläyhdistys ry / Kuljetus Keskusten Liitto Ry / Kuopion alueen kauppakamari / Kuopion Taksiautoilijat Ry / Kyyjärven Yrittäjät ry / Lahdekyllän tiekunta / Lahden Seudun Kuljetusyrittäjät ry / Lahdenperän kyläyhdistys ry / Laitalan Ammattiautoilija ry / Lammin Seudun Kuljetusyrittäjät ry / Lamminjärven yksityistie / Lapin kauppakamari / Lapin Taksiryttäjät ry / Liikennepalvelukauppiat ry / Liikenneturva / Liikennevakuutuskeskus / Logistiikkayritysten Liitto ry / Lokakylän Pienivelielijän yhdistys / Lopen Ammattiautoilijat Ry / Lounais-Suomen Taksiryttäjät ry / Luopion Yksitystie / Lumiojantien tiekunta / Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry / Matkailuajoneuvotajat ry (MAT) / Mattilanperän kyläyhdistys / Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry / Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry Kaakkois-Suomen jaosto / Metsämökin Yksitystie ry / Metsänhoitoyhdistys Loimijoki ry / Metsänhoitoyhdistys Lounametsä ry / Metsänhoitoyhdistys Oulun seutu ry / Metsänhoitoyhdistys Pirkanmaa / Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Savo ry / Metsänhoitoyhdistys Päijänne ry / Metsänhoitoyhdistys Rovaniemi ry / Metsänhoitoyhdistys Salometsä / Metsänhoitoyhdistys ry / Metsänhoitoyhdistys Soini ry / Metsänhoitoyhdistys Sotkamo ry / Metsänhoitoyhdistys Mhy Keskipohja ry / Mhy Keski-Savo ry / Mhy Keski-Suomi ry / Mhy So-MR Improver Oy / MTK Rautalampi / MTK-Etelä-Savo ry / MTK-Rautalampi ammattiautoilijat Ry / Mutkalammin kyläyhdistys ry / Myrskylän- ja ympäristön ry / NaisPark ry / Narvankosken yksityistie / Nastolan kuljetusyrittäjät / Nokian yksityistie tiekunta / Nurmijärven Kuorma-autoilijat Ry / Ohrsasaaren metsätie ven kyläasukasyhdistys ry / Oulun kauppakamari / Oulun taksiautoilijat ry / Parkkuun seudun kyläyhdistys ry / Partiolippukunta Vaarojen Vaeltajat ry / ry / Piehingin Kyläyhdistys Ry / Pihlajaveden kyläyhdistys ry / Pihlputaan Yrittäjät työterveyslääkärit ry / Österbottens företagsläkare rf / Pohjoisen Korpialahden mari / Pohjois-Karjalan Yrittäjät ry / Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät / Porin Tak-Keskusten Liitto / Puuteollisuus ry / Puutikkalan Vpk ry / Pyhäjärvisedun Kul-ritäjät ry / Raahen Kylät ry / Rahtarit ry / Rakennusteollisuus RT / Rakennus-ryttäjät ry / Rauman kauppakamari / Rautavaaran metsänhoitoyhdistys / himäen-Hyväkään kauppakamari / Riihon Kyläyhdistys ry / taksiryttäjät ry / Saaston Kuljetusyrittäjät ry / Sahateollisuus ry / Sallan mattiautoilijat ry / Salonojan yksityistie / Satakunnan Kuljetusyrittäjät ry / Sa-ry / savitaipaleensuuden ammattiautoilijat ry / Savon Yrittäjät / Savonlinnan Seutu ry / SF Caravan naantali ry / SF- Caravan Savonlinnan Seutu ry / SFC- Helsinki ry / SF-Caravan Hyvinkääseutu ry / SF-Caravan International Club SF-Caravan Matkailuautoilijat Ry / SF-Caravan Raision seutu ry / SF-Caravan SF-Caravan Ylä-Savo ry / Sibbo Transportföretagare rf / Stevin kuorma-auto-tyläyhdistys ry / Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry / SKAL Itä-Suomi ry / SKAL / SKAL Suoritealat Sisä-Suomi Ry / SKAL suoritealat ry / SKAL suoritealat ry ry / Skogsvärdssällskapet Österbotten rf / Stop! Autoilijoiden kuritukselle! ammatilijoiden keskusjärjestö SAK / Suomen Autoteknillinen Liitto ry / Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry / Suomen Kiertovoima ry KIVO / Suomen tervetviliikuntakeskusten yhdistys SKY ry / Suomen Kylät ry / Suomen Moottori-Romukappiainen Liitto / Suomen TaksiLiitto ry / Suomen Tiesännötsijät ry / hdistys ry / Suomen Vapaaehtoinen Tiepalvelu ry / Suomen Yrittäjänaiset / Osakuskunta / Suomensalmen Kokoomus ry / Suomensalmen Taksiautoilijat ry tointirytykset SKOL ry / Taivassalon Yrittäjät Ry / Taksiliikenteen Työntajat Kuljetusyrittäjät Ry / Tapiolan kyläyhdistys ry / Tavastkengän Maa- ja kotitalous-Nuorisoseura ry / Tervon Reserviläiset ry / Tmi Niinan Pirssi / Tohmajärven ilijat ry / Turun seudun AL-paikkalisyhdistys ry / Turun Seudun Taksiryttäjät ry / ry / Urjalan Seudun Ammattiautoilijat ry / Utsjoen kunta / Uudenmaan Kylät ry / Uuttuperän Yksitystie Nellim Ivalo / Vaara-Kainuun Kokoomus ry. / Vak- autoilijat / Vantaan Taksiautoilijat ry / Vantaan Taksiryttäjät ry / Varsinais-Suomen tiekunta / Vehkalahden ammattiautoilijat ry / Velusmaan yksityisten tiekunta, Yrittäjät ry / Vihdin Kuljetusyrittäjät ry / Virtain Kuljetusyrittäjät ry / VKK Hä-Väli-Suomen ympäristöyrittäjät ry / Väli-Suomen kyläyhdistys ry / Västkusten-Kylät ry / Ylä-Muuraajat seura ry / Ähtärin Ammattiautoilijat ry / / / Yri-Alpha-Paper Oy / Angervisto Raimo Tmi / Anssi Mäkinen Oy / Ari Pöytälaakso tmi / Asunto Oy Jämsän Opella / ASX Systems Oy / Aten Hitsaustyöt Oy / Autoilija Juhani Lindholm / Autoilija Olli-Pekka Isotalo / Autoilija Pekka Mosorin Ky / Autotyöntäjä Valtonen Ky / B & R Österback / Blue Energies Oy / BMA Oy / CityKatsastus Oy / CleanMarin Oy / CM Investor Oy / Containerships Oy / EF-Trans Oy / E-K Lines Oy / Eläinkuljetus Hakala Oy / Elämälaastari / Esa Kakko Oy / ETT Liikenne oy / Eurogarment Oy / Fefe invest Oy / FE-Trans / H.Koskinen Oy / Haapaniemen kuljetus oy / Haaviston sora oy / Halituote Oy / Heikki Nieminen / Heikki Talonen Oy / Heikolan Kuljetus Oy / Heikolan OY / HESPIE KIINTEISTÖT OY / Hettula Oy / Hewesto Oy / Hexacom / Hooli Stevedoring Oy / Hotelli-Ravintola Mierontie Oy / Hs-Simak Oy / Hur-Hämeen Rahtipalvelu Oy / Hämeen TavaraTaxi Oy / Härmämedi Oy / Härmän Oy / Insinööri-toimisto Jussi Mikkola Tmi / Isännöinti Kangasniemi Oy / J. Leinonen / Jakopalvelu Oy / Jalasjärven Kuljetus ja Kaivu Oy / Ja-Mi Kuormausta ja Kuljetus / JB-Kuljetus Oy / JK Rakennuskonsultit Oy / JK-Tech Oy / JMK Yrityspalvelut Oy / Joensuun Taksi Oy / JoKa Ohjelmat Oy / Jokimiehen Kuljetus Oy / Jorma Tupamäki Oy / Jouni Rautainen oy / JPH Group Oy / JSK-Liikenne Ky / Juhani Virtan / Kaino Yhdistys ry / Kaivu ja Kuljetus Terävä Oy / Kaivu ja kuljetus J.Ahola ay / Kaivu&Kuljetus Riikilä Oy / Kajaanin Romu Oy / KAK-Kuljetuspalvelu Oy / Kalajoen Teräs Oy / Kalajoen Varastohotelli Oy / Kalajoki / Kalevan Ky / Kuljetus Oy / Kaukon myynti / Keijo ja Ismo Nieminen Oy / Keikka-Orava Oy / Kelotrans oy / Keski-Suomen Kuljetus Oy / Kettunen Forest Oy / Keytykuljetukset Jukka Juurakko Ky / KF-Kuljetus oy / Kiinteistö Oy Nangun Rautu / Kiinteistö Oy / Kokkolan Autoilijat Oy / Kokkolan Taksiliikenne Oy / Kokkolan Tilausliikenne Ky / Kone Heikkilä / Kone Pistemaa Oy / Konejelpi Oy / Konepalvelu Heiniluoto Oy / Konepalvelu Väätäinen oy / Konepappila Oy / Koneyö Huhtinen / Kone Logistic Oy / Korhonen Oy / Koskenpään Huopatehdas Oy / Koukkukuljetus oy / Kropet Oy / KSJ-Kuljetus / KS-Pelti Oy / KTK-Tornio OY / Kuumousten Sora Oy / Kujetusliike K & J Kivisaari Oy / Kuljetukset Mäkinen Ky / Kuljetus A. Kor-Oy / Kuljetus Harri Väärälä Oy / Kuljetus Högström Oy / Kuljetus I&J hitunen ay / Kuljetus I. Laitala Oy / Kuljetus J. & J. Nurminen Ky / Kuljetus J. Teräs / Kuljetus J. Toivanen Oy / Kuljetus J. Kohonen Ky / Kuljetus J. Seuna oy / Kuljetus J. Väisänen / Kuljetus Jukka Koskinen oy / Kuljetus Jukka Siimäri Oy / Kuljetus K. Pääkkönen oy / Kuljetus K. Granström Oy / Kuljetus Kari Korhonen oy / Kuljetus Karttunen Oy / Kuljetus Koivuniemi ky / Kuljetus Kukkonen Oy / K Markku Mäkelä Oy / Kuljetus Marko Kohvakka Oy / Kuljetus Mika Kunnari Ky / Kuljetus Mika Merisalo Oy / Kuljetus Nuopponen Oy / Kuljetus Nuorteva Ky / Kuljetus Petri Nurminen Oy / Kuljetus Piikkilä Oy / Kuljetus Pulli Oy / Kuljetus Oy / Kuljetus T. Mäenpää Oy / Kuljetus T. Kallio Oy / Kuljetus T. Passila Oy / Kuljetus T. Roskala Ky / Kuljetus T. Välimäki / Kuljetus Tero Korpusaari / Kuljetus Tero Luukas Oy / Kuljetus Tero Moukola / Kuljetus Timo Salo Oy / Kuljetus Timo Talvitie Oy / Kela Oy / Kuljetusliike Arto Loikkanen Oy / Kuljetusliike E.Salo Oy / Kuljetusliike Eero Posio Oy / Kuljetusliike Eero Säisä Oy / Kuljetusliike Hannu Kyllönen Oy / Kuljetusliike Heikki Seppälä Oy / Kuljetusliike Humalämäki Ky / Kuljetusliike Jaak-Pari Ojala oy / Kuljetusliike Kauko Koskinen Ky / Kuljetusliike Kaura Oy / Kuljetusliike Koivulahti Oy / Kuljetusliike Lindgren Oy / Kuljetusliike M. Haukkavuori Oy / Kuljetusliike M. Wallenius Oy / Kuljetusliike M. Lähdesmäki Oy / Kuljetusliike Rauno Ikonen Oy / Kuljetusliike Reino Laakso Oy / Kuljetusliike Risto ja Markku Jaakkola Oy / Kuljetusliike S&O Toivonen Oy / Kuljetusliike Seppo Mustonen Oy / Kuljetusliike Silen Avoin Yhtiö / Kuljetusliike Suvinnen Oy / Kuljetusliike Taanil-Aaltonen & Reko Oy / Kuljetuspalvelu Elmeranta / Kuljetuspalvelu Kovalainen Oy / Kuljetuspalvelu Maitopojat Oy / Kuljetuspalvelu Pasi Koskinen Ky / Kuljetuspalvelu Pertti O. Lahtinen Oy / Kuljetuspalvelu Vesaranta Oy / Kuljetuspolari Oy / Ku-Taksi & Bussi Oy / Kuuston Koneurakoitsijat Oy / Kymen Charterline Oy / Lautekstit Kari Pitkänen Oy / Lahden Aluetaksi Oy / Lahma-Trans Oy / Lakaisuteknikka INFRA oy / Lakeuden Ympäristöhuolto oy / Lammin Vihtakiinteistö Oy / Lap Oy / Linlog Ky / LL-Koneyö / Logi Point Oy / Logpia Oy / Lounaisjakelu Oy / Lähtäksi Oy / Lähitaksi Oy / Lähivaara Oy / Länsirajan Kuljetus Oy / Länin Kuljetus Oy / LäninKuljetus Oy / M. Purtsi Oy / M.Aaltonen Ky / M.Varpulooma ky / Maanrakennus / Maarakennus Hautala Oy / Maidenkeräys Hannu Mäkelä / Mainosnerg Oy / Mansoniemi Transport oy / Markkinointi Ves-Ma Oy / Marttilan Maanrakennus Oy / Masaleino-Kiinteistö Oy / Meri-Lapin Taksit Oy / Metsäjo Laitinen Oy / Metsä-Mäkilä Oy / Mikko Saarinen Ky / Mikkolan Kone / MN Kuljetus Oy / Molanders Transport Ab / Moroz Oy / MP Logistiikka, Meri-Porin Kuormausta Oy / MP-Kuljetus Ky / MP-Roskaton Oy / MSK-Palvelu / Muhoksen Elintarvikekuljetus Oy / M Ky / Kuljetus Janhunen Oy / Nuppi ja Neula / NurMetal / Nygård Solutions / O. Rinne Oy / Ojalan Hake / Ollin Sora Oy / One Link Oy / O-P. Jalonen Oy / Oranta Logistics Oy / Orava-Yhtiöt Oy / Osk Äänekosken Kalk / Oskari Works Oy / Ay / P. Kirstua Ky / P.Sandström OyAb / Paltamon apteekki / Panu Healthcare Oy / Pasi Piironen Oy / Pekka Trans Oy / Pekka Hakkarainen Oy / Pekka Kukkola Oy / Pekka Naarajärvi Oy / Peltoniemi Services Oy / Piccolo Logistics Oy / Pico Recycling Oy / Porin Transline ky / Porokka Invest Oy / Posti Group Oyj / Pro Investment Services Ruohola ky / PTR-Kuljetus Oy / Punasvaaran koneyö oy / Punkharjun kuljetus Muhonen Oy / Pusa Logistics Oy / Puukuljetus Virta Oy / Puh Oy / Ralf Hellsberg Oy / Rantasen Ajo Oy / Ratsuvallennus Anu Teinilä / Reikka Group Oy / Retex Oy Ab / RH-Capital Oy / Riitimiäki Trans oy / Riku Onnela Ky / Road & Race Team Oy / Roadscanners Oy / Romu-Katti / Savon Kuljetus Oy / Savon Rakennus ja Kaluste / Savon Rakennus ja Kaluste / SE-FI-KA Kuljetus Oy / Seinäjoen KTK Oy / Sesar Group Oy / Sevitrans Oy / SIILALATVAN BIOENERGIA Oy / Siivous ja Metalliyö Lahtinen Oy / Sikamanti Oy / Suomen Kulketarvike Oy / Suomen Motoristipistopisto SMOP / Suoranantila / Suurpää Oy / Säterin Hiekkä Oy / Säskirahni ky / T. Risti Oy / Tmi Haapananta Tapani / Tmi Jarmo Kiekara / Tmi Juha Laihoniemi / Tmi Nurminen Viemär-taksi Kauko Mäkinen / Taksi Laurén Ky / Taksi Pauli Marjakangas / Taksi Soukanranta / Taksi Tapio Hietalahti / Taksi Teemu Lahtenperä / Taksikoskela Oy / Taksikuutio Oy / Taksipalvelu Iso-Oja / Taksipalvelu Jari Pakkanen / Taksipalvelu Pulli Oy / Tieliihennekattomia / Tiepaja Oy / Tietorahit Oy / Tiilipuro Ky / Tiltoimisto Lextili Oy / Tiltoimisto Salmelä Hukkanen / Timo Alastalo / Timo Villman Oy / Tiusu Ky / TJ-Trans avoimiyhtiö / Tmi Arja Jalakanen-Kangas / Tmi Jari Kangasaho / Tmi Tuomimäki Matti Rinnekangas / Toivan Taxi Oy / Trailtek Oy / Trans Härmä Oy / Transliitori Oy / Transport Jurga Oy / Triona Oy / TuLiKaVa Konsultointi / Tulla Ky / Tuoritutku Fi Oy / Tuoretie Oy / Tuotekuljetus Numminen Oy / Turun Kylmä-työimintä Vantaan Taksi Oy / Vehmaan Tiesännöinti Oy / Velji. Reinikainen Oy / Velji. Vartiamaa Oy / Veljekset Fennilä Oy / Veljekset Ikola Oy / Veljekset Liikonen Oy / Versowood Oy / Vesannon Kuljetus Oy / Vesiperä ky / Viestintäväyä Oy / Pro Trans Oy

TIEVETOOMUS LUOVUTETTIIN YLI 1 000 JÄRJESTÖÄ JA YRITYSTÄ

1072 allekirjoitusta kerännyt Tievetoomus luovutettiin eduskunnan puhemies **MATTI VANHASELLE** 27.3.2023. Järjestöt ja yritykset eri toimialoilta vaativat, että tiet pidetään kunnossa. Siitä hyötyvät kaikki suomalaiset.

Suomen Tieyhdistys ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry käynnistivät helmikuussa Tievetoomuksen, johon haettiin aluksi 100 järjestöä allekirjoittajaksi.

Vetoomuksen suosio ylitti kaikki odotukset, ja sen on allekirjoittanut yhteensä 1072 tahoa, 644 yritystä ja 428 järjestöä. Mukana ovat esimerkiksi EK, SAK, Suomen Yrittäjät ja MTK. Lisäksi vetoomuksen ovat allekirjoittaneet useat muut elinkeinoelämän järjestöt, logistiikka-toimijat sekä lukuisa joukko eri alojen paikallisyhdistyksiä. Allekirjoittaneiden joukossa on myös satoja yrityksiä eri toimialoilta – apteekkeista kuljetusyrityksistä ja koneurakoinnista rakennusteollisuuteen.

Tiestön kunnosta kannetaan laajasti huolta. Toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat moniin eri toimialoihin. Seuraavalta hallitukselta odotetaan vahvaa panostusta tiestöön ja riittäviä määrärahoja korjausvelan hoitoon, sanovat SKALin toimitusjohtaja **ANSSI KUJALA** ja Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **NINA RAITANEN**.

Vetoomuksen ja sen allekirjoittaneet nimet luovuttiin eduskunnan puhemies Matti Vanhaselle 27.3.2023. Vetoomus toimitetaan myös eduskuntavaalien jälkeen hallitusohjelmanneuvottelijoille.

Puhemies Vanhanen kiitti järjestöjä yhteisestä vetoomuksesta eduskunnalle.

– Toivottavasti myös uusi eduskunta näkee teiden kunnossapidon ja kehittämisen yhteisenä asiana. Alkavalla vaalikaudella joudutaan rahan puutteen vuoksi tekemään valintoja myös liikennepoliitikassa – investoinnien ratahankkeiden ja olemassa olevan infran välillä, Vanhanen kommentoi.

liikenteen Työntantajaliitto ry / Autoliiton Pyhäjokivarren osasto / Autoliitto ry / Autonregasliitto ry / Autotuojat ja -teollisuus ry / Auvo ry / Betoniteollisuus ry / Dahlby-Smedaböle väglag / Edesniemi-Sydänmaa yksityistie tiekunta / Elinkei-
 Energiategollisuus ry / Erikoiskaupan liitto ETU ry / Espoon seudun Yrittäjät ry / Espoon-Kirkkonummen taksit ry / Eteläinen metsäreviiri ry / Etelä-Karjalan Kylät ry / Etelä-Pohjanmaan kauppakamari / Etelä-Savon
 Ammattiautoilijat Ry / Haapaavaaran yksityistie / Hallin seutu ry / Hansalmen yksityistie / Hattulan Seudun Kuljetusyrittäjät ry / Haukiputaan Taksiautoilijat ry / Hausjärven Kuljetusyrittäjät ry / Helsingin seudun kauppakamari / Helsingin
 lään alueen vesiosuuskunta / Hämeen kauppakamari / Hämeen Taksiryttäjät ry / Hämeenlinnan Kuljetusyrittäjät ry / Höytöntien yksityistien tiekunta / Iin Metsänhoitoyhdistys ry / Iisalmen Yrittäjät ry / Infra Häme ry / INFRA Kaakkois-Suomi
 Joensuun Seudun Autoteknillinen yhdistys ry / Jyväskylän Seudun Kuorma-autoilijat ry / Jyväskylän Seudun Kuorma-autoilijat ry / Jyväskylän Seudun Taksit ry / Jämsän yksityistie / Järvenpää Taksit Ry / Järvi-Suomen kylät ry / Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry / Kaakkois-Suomen
 autoilijat ry / Kalajoen Yrittäjät ry / Kalliokoski-Venetjoki kyläyhdistys ry / Kanta-Hämeen Hyvinvointialueen Valta Kuuluu Kansalle r.p. valtuustoryhtymä / Karelia Klubi ry / Karjalainen Kuvallehti / Karhila-Vehkoon kyläyhdistys ry / Karimoon kyläyhdistys
 Omakotiyhdistys ry / Keski-Suomen yksityistien tiekunta / Keskipohjalaiset Kylät ry / Keski-Pohjanmaan Taksiautoilijat ry / Keski-Suomen kauppakamari / Keski-Suomen Kylät ry / Keski-Suomen Taksiryttäjät ry / Keski-Suomen Yrittäjät / Keski-
 Suomentiekunta / Kieringin kyläseura ry / Kierrätysteollisuus ry / Kiimingin taksiautoilijat ry / Kittilän Autoilijat ry / Kittilän Metsänhoitoyhdistys ry / KIVI ry / Kivisalmentienhoitokunta leppävirta / Kokkolan seudun autoilijat / Koneyrittäjät ry /
 Kuopion Yrittäjät / Kuortaneen yrittäjät ry / Kurun Kuljetusyrittäjät ry / Kuusankosken ammattiautoilijat ry / Kyläseura Liesjärven Luja ry / Kyläseura Liesjärven Luja ry / Kymenlaakson kauppakamari / Kyrösjärven seudun Kuljetusyrittäjät ry /
 Yrittäjät Ry / Lapin Yrittäjät ry / Lappajärvi Kimmanen-kivipuro tiekunta. / Lappeenranta Taksi ry / Lappilaiset Kylät ry / Laukaan Tarvaalan Kyläseura ry / Lauttakylän seudun Kuljetusyrittäjät ry / Lehtomäen tiehoitokunta / Leivonmäen Yrittäjät ry
 tiekunta / Luomantien tiekunta / Länkipohjan Seudun Kyläyhdistys / Länsi-Lapin kuljetusyrittäjät ry / Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry / Länsi-Uudenmaan kauppakamari / Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto, MTK ry / Martinlahden
 hoitoyhdistys Auranmaa / Metsänhoitoyhdistys Etelä-Karjala ry / Metsänhoitoyhdistys Etelä-Pohjanmaa ry / Metsänhoitoyhdistys Etelä-Savo / Metsänhoitoyhdistys

ETTIIN EDUSKUNNALLE: STÄ HALUA VÄT TIET KUNTOON



KUVA: Suomen Tieyhdistys

Kuvassa eduskunnan puhemies Matti Vanhanen, SKAL ry:n toimitusjohtaja Anssi Kujala (oik.) ja Suomen Tieyhdistyksen viestinnän asiantuntija Akseli Kotila (vas.).

en / Juhani Mäkelä Oy / Maanrakennus Laukkanen Oy / Maanrakennus Veljekset Boman / Maanrakennusliike Manninen Oy / Maanrakennuspalvelut Mäki-Uuro Oy / Maansiirto Ahti Juntenen / Maansiirto Soukka Oy / Linjaristolike Heino Oy
 koneurakointi Teemu Tiitinen Oy / Metsänhoitoyhdistysten Palvelu MHPY Oy / Metsäpalvelu J. Hirvonen / Metsäseipäät-Yhtymä / Metsäteho Oy / Metsätalvi.fi Palvelut Oy / Metsäyhtymä Männikkö Harri Männistö Heidi ja Männistö Jarno / Mika
 kustajosten Multajäljestö Oy / Napapiirin Kuljetus Oy / Niemenen Trucking Oy / Niemenen Kuljetus Oy / Niemenen Sora Oy / Niina-Marijukka/Uustalon palvelut / Nilsiän Sora Oy / Nipema Kiinteistö Oy / NK-Logistiikka Rovaniemi Oy / Nosto
 Oy / Adolf Lahti Xpila Ab / Oy Aikonus Ab / Oy Bogini Kuchnia Ltd / Oy Nintec Ab / Oy Porin Hanke Ab / Oy PVL-Trans Ltd / Oy Rimito Transport Ab / Oy Rotcofi Advertisement Ltd / Oy Silva Shipping Ab / Oy Stimulator Ab / P.Arbelius
 ulus Oy / Pielaveden Maaseudun Kotipalvelu ja Kuljetus, Matti Rönkölä Tmi / Pienkonokorjamo M.Halonen / Pirkkanmaan karjankuljetus oy / Pirkkanmaan Liikenneopisto Oy / Pk-SORA OY / Pohjanmaan biolämpö oy / Pohjaset Oy / Pohjaset
 ulan Kone Oy / Puunkuljetus ylikoski oy / Päijät-Hämeen Lokapalvelu Ky / Pänkälän tila / R. M. Laine Oy / Rahti- Reko Ky / Rahti- Reko Ky / Rahtikeskus Oy / Rahti-Kettunen OY / Rahtipolku Oy / Rajainmäki Ky / Rakennuskuljetus Teuvo Lind
 Oy / Rovaniemi Aurora oy / Ruska Palvelut Oy / S&A Kananen Oy / Safety4Road Oy / Saloman Sora Oy / Samat Nordic Oy / Samuli Simula Oy / Saramoto Oy / Satakunnan Aluetaksi Oy / Satalogistics Oy / Sataman Loimate Oy / Sativus Ab /
 Oy / Simulan Tila Oy / Sinisalon Auto Oy / SK Trans Ab Oy / SK Trans Ab Oy / SKAL Kustannus Oy / SKS Infra Oy / Somersora Oy / Sorakuljetus Timo Torssonen / Torssonen Murskaus Oy / Speed Oy / Suomen Humanistinen ammattikorkeak-
 inavaus / Tmi Olli-Pekka Huuskonen / Kone-Konkari / Tmi Petri Peipponen / Tmi Voten Pirntsi / Taksi Alpakka Oy / Taksi Aulikki Johansson / Taksi Helsinki Oy / Taksi Helsinki Oy / Taksi Jari Rynnimäki / Taksi Jouko pollari / Taksi kai kangas
 / Talousscare Oy / Tarkkalan Kuljetus Oy / Tavarataksi Finland Oy / Taxikko Oy / Team Juntunen Oy / Team Laurén Tmi / Team Niemi Oy / TeMePa Infra Oy / Tenho Kempainen Oy / Teppo Viik / TerapiaSaama Oy / Tiesännöinti Eteläniemi
 Juhani Lindholm / Tmi Kannistola Siivous ja kiinteistöhoitopalvelut / Tmi Lasse Rikala / Tmi Markku Heikkilä / Heikkilän Liikenne / Tmi Matti Kalliomäki / Tmi Melle / Tmi Metsäpalvelu M.Mononen / Tmi R.Karjalainen / Tmi Reijo Kauhainen
 / Kuljetus Oy / TV-Logistics Oy / Twinw Line Oy / Ujgin Lemmikkipuoti Oy / Urakointi Esa Jähi Oy / Uudenkaupungin Kuljetus Oy / Uusitalon Kuljetus Oy / Vaalan apteekki / Vakkanostot Oy / Vallace Invest Oy / Van&Poika Oy / Van&Rauhamäen
 -S Asfaltti Tiimi Oy / Vuorsola Oy / W Dymo / West Coast Road Masters Oy / Wise Logistics Oy / Wolin Oy / Yhteisporsas Oy / Yks-Palvelu / Ylisen kuljetus Oy / YR-Kuljetus Oy / Zepjag Oy / Aijää Oy / Östermans Alltrans Ab Oy / Öström



TEKSTI: Rahtarit ry (teksti pohjautuu Tuulia Hakalan kirjoitukseen) KUVAT: Auton ja tien museo Mobilia

Rahtarit ry – 50 vuotta työtä ammattikuljettajien hyväksi

Rahtarit ry on kasvanut viidessä vuosikymmenessä muutaman hengen yhdistyksestä lähes 30 000 jäsenen järjestöksi, jonka on tarkoitus toimia yhdistävänä, kouluttavana, auttavana ja virkistävänä tahona kuljetus- ja logistiikka-aloilla toimiville. Tätä työtä yhdistys jatkaa samalla tavalla kuin aiemmin – epäpoliittisena ja ammattijärjestöllisen toiminnan ulkopuolella.

Rahtarit ry:n perustava kokous pidettiin ulkomaanliikenteen kuljettajien toimesta Helsinki–Travemunde–Helsinki-väliä seilaavalla m/s Finnansalla 11.3.1973. Kuudentoista aktiivisen kuljettajan joukko kokoontui pitämään kokousta, jonka puheenjohtajaksi valittiin **KIMMO PUNTTI**.

Tarkoituksena oli perustaa yhdistys, joka ajaa kuljettajien etuja, parantaa laivoilla vallitsevia olosuhteita sekä lisää kuljettajien ja alan arvostusta. Perustamisestaan lähtien yhdistys on pyrkinyt edistämään ammattikuljettajien hyvinvointia ja lisäämään sekä kuljettajien että alan arvostusta.

Suomeen ryhdyttiin rakentamaan Rahti-Rasti-verkostoa eurooppalaisen mallin mu-

kaan 1970-luvulla. Mukaan pyrittiin saamaan liikkeitä ja yrityksiä, jotka olivat valmiita myöntämään alennuksia tai muita etuja Rahtarit ry:n jäsenille jäsenkortin esittämistä vastaan.

Nykyään Rahti-Rasteja on jo yli 800 kappaletta. Yhdistyksen ensimmäinen jäsenlehti Rahtarit ilmestyi vuonna 1974. Lehti on edelleen tärkeä tiedotuskanava yhdistyksen

jäsenille, mutta sitä arvostetaan myös alan toimijoiden keskuudessa.

AMMATTITÄIDOSTA OTETAAN MITTAA SM-KISOISSA

Rahtarit ry:n toiminta laajeni nopeasti ympäri Suomea ja ensimmäinen osasto perustettiin jo tammikuussa 1975 Lauttakylään. Vuonna 2023 yhdistyksellä on 22 osastoa, joissa 17:sta on aktiivista toimintaa. Osastot järjestävät monipuolista tekemistä jäsenistölle muun muassa liikenneturvallisuuksien ja virkistystoiminnan muodossa. Liikenneturvallisuuden edistäminen on yksi Rahtarit ry:n tärkeistä toimintamuodoista. Yhdistyksen mottokin on ”tietoa – taitoa – turvallisuutta”.

Rahtarit ry on panostanut vuosikautia ammattikuljettajien ajotaitoon, ja Suomen mestaruuksista kilpaillaan vuosittain järjestettävässä SM Ajotaito -kilpailussa, joka kerää jäsenistöä yhteen eri puolilta Suomea. SM-kilpailuissa parhaiten menestyneet kuljettajat ansaitsevat paikan MM-kilpailuihin ja he pääsevät taistelemaan ajotaidon maailmanmestaruudesta.

Rahtarit ry hyväksyttiin kansainvälisen kuljettajajärjestö UICR:n jäseneksi jo vuonna 1976. UICR:n MMAjotaito -kilpailuihin yhdistys on osallistunut täydellä joukkueella vuodesta 1977 lähtien. Viimeisimmät ja jo 32. kilpailut ajettiin Kroatian Zagrebissa viime vuoden syyskuussa.

Rahtareiden joukkue voitti Ajotaidon maailmanmestaruuden ja toi lisäksi Suomeen kuorma-auto, puoliperävaunu ja täysperävaunu -sarjoista kultaa, kahdesta sarjasta hopeaa, joukkueemitaleja sekä kokonaiskilpailun voiton. Seuraavat Rahtareiden järjestämät SM Ajotaito -kilpailut pidetään 29.7.2023 Harjavallassa Niinivirta Oy:n piha-alueella.

NUORTEN LIITTYMINEN TOIMINTAAN HAASTEENA

Yhdistyksen tulevaisuus näyttää valoisalta. Se koetaan mielekkääksi yhteistyökumppaniksi alan toimijoiden kesken, ja sen asiantuntijuutta arvostetaan alalla, mikä näkyy muun muassa kuljetusalan liittyvien lausuntopyyntöjen muodossa. Haaste on nuorten saaminen mukaan toimintaan. Saman ilmiön kanssa kamppailevat myös monet muut suomalaiset yhdistykset.

Nuorten kiinnostusta on herätelty mm. Spottaa turvallisesti -liikenneturvallisuus-kampanjalla ja VähäE:n Rekkamies (feat. **MATTI ESKO**) rapkappaleella. Kummassakin kampanjassa tuodaan esiin kuljetusalan kiinnostavuutta ja kohotetaan ammattikuljettajien arvostusta



KUVA: Ville Nisunen

Rahtarit ry:n puheenjohtaja **JUHA NYBERG** ja Lastenklonikoiden Kummit ry:n maskotti Teemu-Nalle.

tavoilla, jotka näkyvät myös nuorten kanavissa somessa.

Työtä riittää myös kuljettajien taukopaikkojen saralla, sillä ne ovat asia, joka vaikuttaa suoraan kuljettajien hyvinvointiin. Miten viranomaiset ja kunnat saadaan vakuuttuneeksi taukopaikkojen tarpeesta? Entä mihin ajoneuvot mahtuvat, kun kaluston kokoa kasvatetaan koko ajan?

ETAPPIA JUHLISTETAAN MONIN TAVOIN

Rahtarit 50 vuotta tiellä -50-vuotishistoria julkaistiin 10. maaliskuuta 2023. Runsaasti kuvitetussa yli 300 sivun teoksessa kuvataan yhdistyksen taivalta vuodesta 1973 tähän päivään. Kirja on jatkoa **OLLI BLOMBERGIN** kirjoittamalle yhdistyksen 30-vuotishistorialle. Kyseisen teoksen tekstit ovat myös



osa 50-vuotishistoriaa, jonka on kirjoittanut **TUULIA HAKALA**. Kirja on saatavilla Rahtarit-Putiigista, Mobilian museokaupasta ja äänikirjana Storytel-palvelussa.

Rahtarit ry on toiminut 50 vuotta kuljettajan puolella ja pyrkinyt osoittamaan, että ratin takana on ihminen. Tätä työtä yhdistys jatkaa yhtä vahvana kuin aiemmin, sillä ”yhdistys on juuri niin vahva kuin sen jäsenet yhdessä haluavat sen olevan”.

Rahtarit ry juhlistaa 50-vuotista matkaansa muun muassa yhteistyöllä Lastenklonikoiden Kummit ry:n kanssa. Vuosi 2023 on juhluvuosi kummallekin yhdistykselle – Rahtarit ry täyttää 50 vuotta ja Lastenklonikoiden Kummit ry 30 vuotta. Kummien avulla Rahtarit tukevat lasten ja nuorten mielenterveystyötä, johon kuka tahansa voi osallistua digitaalisen keräyslippaan kautta: oma.kummit.fi/team/rahtarit-ry.

Tuhansia töitä, valvottuja öitä, Rahtarit ry kuljettajien tukena 50 vuotta -näyttely avautui Auton ja tien museo Mobiliaassa 11.3.2023. Näyttely kertoo ammattikuljettajien työn muuttumisesta ja Rahtarit ry:n toiminnasta vuosina 1973–2023. Juhlanäyttely on avoinna 17.12.2023 asti. Tervetuloa Mobiliaan! •

LÄHDE:

Olli Blomberg – Tuulia Hakala, Rahtarit 50 vuotta tiellä, Mäntsälä 2023.

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

TEKSTI: Harde Kovasiipi

KAISA LARJOMAA TAHTOO PITÄÄ TIET, VÄYLÄT JA KANSAN KUNNOSSA

Kaisa Larjomaa työskentelee Suomen Olympiakomiteassa urheiluseurojen ja huippu-urheilun sekä kaikkien suomalaisten liikkumisen hyväksi. Kevyen liikenteen väylillä on oma iso merkityksensä kunnan ja terveyden ylläpidossa.

Suomen Olympiakomitean tehtävänä on edistää liikunnallista elämäntapaa, urheiluseuratoimintaa ja huippu-urheilua. Sen 120 jäsenjärjestöön kuuluu 90 kansallista lajiliittoa jalkapallosta krikettiin ja ampumahiihdosta nyrkkeilyyn. Kyse onkin maan suurimmasta kansanliikkeestä, sillä peräti 1,8 miljoonaa suomalaista harrastaa tai tekee vapaaehtoistyötä urheiluseuroissa.

–Vaikuttamistyömme tavoitteena on kannustaa päättäjiä päätöksiin, joilla saadaan kansa liikkumaan ja varmistetaan huippu-urheilijoille mahdollisuudet menestyä sekä tuottaa meille kaikille elämyksiä, jännitystä ja juhlan aihetta, sanoo yhteiskuntasuhdepäällikkö Kaisa Larjomaa.

TOIMIVA TIESTÖ PALVELEE MYÖS LIHASVOIMALLA LIIKKUMISTA

Tie- ja katuverkko liittyy vahvasti Olympiakomitean tavoitteisiin, sillä lähiympäristön tiet ja kevyen liikenteen väylät ovat suomalaisten eniten käyttämiä liikuntapaikkoja.

–Väylien suunnittelussa on tärkeää pohtia, millaista yhteiskuntaa olemme rakentamassa. Teillä on iso rooli esimerkiksi ilmastoasioissa, mutta myös terveyden suhteen. Vain harva suomalainen liikkuu terveytensä kannalta riittävästi, mikä maksaa yhteiskunnallemme vähintään 3,2 miljardia euroa vuodessa.

Larjomaan mukaan elämäntapamme passivoi meitä liian usein valitsemaan kulkupeliksi auton tai vaikkapa sähköpotkulaudan. Elinympäristön tulisi kannustaa liikkumaan enemmän lihasvoimin.

–Suomi on jo pitkään ollut liikenneonnettomuustilastojen näkökulmasta yhä turvallisempi. Kynnys päästää lapsi kulkemaan yksin kouluun on kuitenkin nyt korkeampi kuin vaikkapa omassa lapsuudessa. Turvalliset, esteettömät ja hyväkuntoiset väylät, helpottaisivat lasten lisäksi ikäihmisten, pyörätuolia käyttävien, lastenrattaiden kanssa liikkuvien, rullaluistelijoiden ja -hiihtäjien sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden kulkemista. Turvallisudessa tärkeintä olisi laskea autojen nopeusrajoituksia taajamissa.



KUVA: Jetro Stavén / Suomen Olympiakomitea

LISÄÄ PANOSTUKSIA KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN

Larjomaa toivoo myös tulevan hallituksen panostavan kevyen liikenteen olosuhteisiin. Olympiakomitea on esittänyt, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta lisätään ja se liitetään osaksi poikkihallinnollista toimintakykyohjelmaa.

–Viilkailla osuuksilla tulisi pyöräilijöille ja kävelijöille varmistaa omat, esteettömät kaistat, joiden kunnossapidosta huolehditaan ympäri vuoden. Nuoruuteni Oulussa pyörätiet aurattiin työmatkapyöräilijöitä varten aina ensimmäisenä aamulla. Pyörätuolia käyttävät kaverini eivät edes pääse ulos kodeistaan, jos jalkakäytäviä ei ole aurattu.

Hän itse on kiintynyt pyöräilyyn sekä synnyinkaupungissaan Oulussa että opiskellessaan Tanskassa ja Hollannissa.

–Yksi hienoimmista tunteista maailmassa on se, kun saa yksin rullata eteenpäin tasaista pyörätietä iltamyöhällä tai aamuvarhaisella, fiilistellä uinuvaa tai heräilevää kaupunkia ja nauttia siitä, että vuodenajan voi tuntea kaikilla aisteillaan. •

TEKSTI: *Simo Takalammi*



SIMO TAKALAMMI

Tiekuntamme luottamustehtäviin ei tahdo löytyä vapaaehtoisia. Miten tiemme hallinto sitten tapahtuu ja kuka hoitaa asioitamme?

Siinäpä valitettavan yleinen ongelma, johon ei lainsäädännöstä löydy selkeää vastausta.

Yksityistielain 53 § mukaan tiekunnan luottamustehtäviin, kuten toimitsijamieheksi tai hoitokunnan jäseneksi, valittavalta on saatava suostumus nimittämiseen. Ilman suostumusta ei ole mahdollista tulla valituksi tehtävään. Kääntäen tästä seuraa se, ettei ketään voi pakottaa tehtävään eikä tehtävissä jo entuudestaan toimiviakaan voi pakottaa jatkamaan tehtävässään.

Tiekunta ajautuu tilanteeseen, jossa sillä ei ole lainmukaista toimielintä, eikä tiemaksujen keräämisestä, hallinnosta tai laskujen maksamisesta vastaa kukaan. Kutsumme tällaista tiekuntaa ns. nukkuvaksi tiekunnaksi. Tiekunta sinällään on ikuinen, mutta toiminta voi olla lakannut vuosikymmeniksi.

Kokemus on osoittanut seuraavan talven olevan monesti sellainen koetinkivi, joka saa jonkun jäsenen hermot pettämään, ja halukkaita vastuuhenkilöitä alkaa löytyä. Tiekunta saadaan tällöin herätettyä hakemalla ELY-keskuksesta lupa tiekunnan kokouksen järjestämiseen.

Jos edellisestä tiekunnan kokouksesta on kulunut jo viisi vuotta, voi kuka tahansa teiosakas kutsua kokouksen koolle. Toinen vaihtoehto on ryhtyä hoitamaan tiekunnan asioita järjestäytymättömän tiekunnan tavoin eli sitoumuksista vastaavat vain niissä mukana olevat teiosakkaat.

Kannattaa myös muistaa, että tiekunnan toimielimeen voidaan nimittää myös muita henkilöitä kuin teiosakkaita. Näin esimerkiksi tieisännöitsijä

voidaan palkata hoitamaan toimielimen tehtävät. Suosittelemme kuitenkin normaalisti mallia, jossa tieisännöitsijä toimii tiekunnan toimielimen rinnalla avustamassa sitä.

Naapuri on rakentanut omine lupineen toisen liittymän kiinteistölleen. Ei ole hakenut lupaa liittymälle sen enempää tiekunnasta kuin kunnastakaan. Miten asian laita oikein on?

Teiosakkaalla on oikeus tehdä liittymä kiinteistölleen, eikä siihen tarvita lupaa kunnalta eikä luultavasti tiekunnaltakaan. Laki ei anna tähän vastausta, mutta yleinen tulkinta on, että kiinteistön käyttämiseen ja tieoikeuteen kuuluu liittymän rakentaminen. Missään ei myöskään määrätä, kuinka suuri liittymä on tai voiko niitä olla kaksi tai useampikin.

Uskallan sanoa kiinteistön liikennetarpeen määrittävän liittymien tarpeen. Onhan perinteinen kyläkaupan edustakin monesti yhtä ja samaa liittymää, ja on monella konehallin edustallakin koko tontin mittainen liittymä.

Liittymän rakentajan on kuitenkin huolehdittava kuivatuksesta ja yleensä liittymässä on oltava riittävä rumpuputki. Iso liittymä saattaa vaatia myös sadevesikaivon rakentamista, jotta vesi ei jää seisomaan tielle ja tierakenteisiin eikä toisaalta syö mennessään tien kulutuskerroksen mursketta.

Mielestäni tällaisista teknisistä seikoista on syytä sopia kiinteistön omistajan ja tiekunnan välillä ennen liittymän rakentamista. Hienoa myös olisi, jos liittymän paikka saataisiin liikenneturvallisuuden kannalta parhaaseen mahdolliseen kohtaan, mutta aina tämä ei ole mahdollista kiinteistön käytön vuoksi.

Edellinen kysyjä jatkaa vielä kysymyksellä parista muusta tieosakkaasta, jotka ovat levittäneet pihajaan tiehen asti eli ovat täyttäneet kohdallaan kulkevat tien vieriojat ja kylväneet siihen nurmikon. Ei kai sellainen ole mahdollista?

Ojien täyttäminen on lähellä liittymien rakentamista ja niiden mitoitusta. On tieosakkaan asia haluaako hän kylvää liittymäänsä nurmikkoa vai ei. Tiekuunnalla on kuitenkin oikeus pitää tiealueella ojat kunnossa. Jos osakas levittää pihansa ja nurmikonsa tiehen asti, voi tiekunta kaivaa ojat auki tiealueen sisällä.

Tämä pitää tietysti tehdä tasapuolisesti ja ojan koon tulee perustua todelliseen tarpeeseen. Eli jossakin kohdassa tietä sivuojia ei välttämättä tarvita, mutta maasto-olosuhteiltaan toisenlaisessa kohdassa ojat saattavat olla ehdottomasti tarpeelliset.

Tierasitteen sisällä tiekunta saa toimia ilman kiinteistöjen omistajien lupaa eli tiekunta voi tarvittaessa avata ojat maanomistajan vastustuksesta huolimatta. Viisainta lienee kuitenkin ilmoittaa ennalta tällaiseen työhön ryhtymisestä.

Tiealueen eli tierasitteen leveyttä voi kysyä Maanmittauslaitokselta. Vanhemmissa toimituksissa tien leveyttä ei ole määrätty tai tietoa ei ainakaan löydy Maanmittauslaitoksen rekisteristä. Jos tierasitteen leveys on tiedossa, mutta sijainti maastossa on epäselvä, voitte hakea rajankäyntiä Maanmittauslaitokselta.

**TIEKUNNALLA
ON OIKEUS PITÄÄ
TIEALUEELLA
OJAT KUNNOSSA.**

Tieosakas uhkailee tietöimituksen hakemisella ja kertoo saavansa oikeutta viimeistään toimitusinsinöörin nuijan kopautuksella. Voiko yksittäinen osakas hakea toimitusta ja kuka toimituksen sitten maksaa?

Yksityistietoimitusta voi hakea niin tiekunta kuin yksittäinen tieosakas. Myös kuka tahansa muukin voi sitä hakea, jos katsoo hänellä olevan jonkinlainen oikeus tai intressi tiehen liittyen ja toivoo sen ratkaisemista yksityistietoimituksessa.

Yleensä tietöimitusta kannattaa hakea tiekunnan toimesta, koska tällöin vastuu kustannuksista jää varmimmin tiekunnan eli tieosakkaiden yhteisesti maksettavaksi. Toimitusinsinöörillä on kuitenkin suuri valta määrätä toimitusmaksu tiekunnan maksettavaksi myös siinä tapauksessa, jos hän katsoo sen kohtuulliseksi. Ennakkotietoa asiassa ei anneta, mutta luonnollisesti kaikki myös maksuvelvollisuutta koskevat vaatimukset on esitettävä toimituksen aikana.

Näin pitkäaikaisena yksityistieasioiden neuvontaa antaneena ja lukemattoman määrän erilaisia tapauksia kuulleena näkisin yksityistietoimituksen hyvänä ratkaisuna monenlaiseen kiistatilanteeseen. Yksittäisissä tiekuunnissa voi tilanne olla umpisolmussa ja toimituksella tilanne saataisiin ulkopuolisen ratkaisemaksi.

Yksityistietoimituksilla on nykyisin kiinteä hinnasto eli hinta koostuu tieosakkaiden lukumäärästä ja tien pituudesta. Näin jo toimitusta tilatessa näkee hinnan. Vielä pari vuotta sitten toimitukselle annettiin vain tuntihinta ja tilaajan oli liiki mahdotonta arvioida lopullista hintaa.



Kotimaista tehoa pölynsidontaan

TETRAn kalsiumkloridi – CC road® sitoo pölyn tehokkaasti

Pölynsidonta on tärkeä osa tiestön kunnossapitoa. Sillä parannetaan ajamisen turvallisuutta ja luodaan puitteet terveelliselle ja viihtyisälle ympäristölle. TETRA Chemicalsin tuottama CC road® sitoo pölyn tehokkaasti ja pitkäaikaisesti säästäten monta kallista sorakuormaa. CC road® soveltuu erinomaisesti esimerkiksi sorateiden, katujen, ravieratojen sekä piha-alueiden pölynsidontaan.





TEKSTI: Akseli Kotila KUVAT: Linda Holopainen

Väylät & Liikenne -päivillä esiteltiin alan ajankohtaisimpia aiheita ja palkittiin ansioituneita henkilöitä

Vuoden 2023 Väylät & Liikenne -päivät kokosi Hämeenlinnan Verkatehtaalle noin 700 väylä- ja liikennealan toimijaa 22.–23.maaliskuuta.

Viimein oli mahdollisuus kohdata kollegoita pitkän taon jälkeen isolla joukolla. Seminaaripäivien aikana kuultiin mielenkiintoisia ja ajankohtaisia puheenvuoroja kuudessa rinnakkaisessa salissa.

Avajaisten ensimmäinen puheenvuoro kuultiin Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **NINA RAITASELTA**.

– Väylien merkitys tulisi saada kaikkien elinkeinoelämän sektoreiden tietoon, sillä niiden huono kunto aiheuttaa meille yhteiskun-

tana tappioita joka päivä. Väyläverkon kolmen miljardin euron korjausvelka on suhteellisen pieni kulu ja se pitäisi nähdä investointina, Nina Raitanen kiteytti.

Väylät & Liikenne -päivillä palkittiin myös väylä- ja liikennealalla ansioituneita henkilöitä. Suomen Tieyhdistys myönsi Tiennäyttäjä-palkinnon MaaS-konseptin luoja **SAMPO HIETASELLE**. Lisäksi palkintoja jaettiin alan parhaille esitelmille. Palkitut esitelmät käsitelivät liikenneturvallisuutta, liikennepoliittikkaa ja luonnon monimuotoisuuden huomioon ottamista tiehankkeissa.

NUORET POLIITIKOT KESKUSTELIVAT TULEVAISUUDEN LIIKENNEPOLIITIKASTA

Ensimmäinen seminaaripäivä huipentui puolueiden nuorisjärjestöjen paneelikeskusteluun. Mukana paneelissa olivat **IDA LEINO** (kok.), **KIMI UOSUKAINEN** (sd.), **MAIJA KRANNI** (vihr.), **ALEKSI SANDROOS** (kesk.) ja **JOAKIM VIGELIUS** (ps.).

Paneelikeskustelun aiheina olivat muun muassa teiden merkitys, puolueiden liikenne-

poliittiset linjaukset ja liikennejärjestelmän kehittäminen. Puolueet näkivät tiestön olevan tärkeä suomalaiselle yhteiskunnalle. Toisaalta tulevaisuuden heikko talousnäkyvä koettiin haasteena tiestön resursoinnin kannalta.

Puheenvuoroissa kaikki olivat yhtä mieltä siitä, että tiet ovat merkityksellisiä ja niiden on oltava hyvässä kunnossa, jotta ihmiset ja tavarat voivat liikkua. Keskustelussa mainittiin, että esimerkiksi suuria teollisia hankkeita ei voida tehdä, jos tiet eivät ole hyväkuntoisia.

Liikennejärjestelmän tulevaisuudesta puhuttaessa esille nousi se, että on tärkeää katsoa tulevia investointeja pidemmällä tähtäimellä. Lisäksi liikenteen päästöjen vähentäminen ja vihreä siirtyminen nähtiin osana tulevaisuuden liikennepolitiikkaa.

TOISESSA SEMINAARI-PÄIVÄSSÄ POHDITTIIN TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTTUMISTA JA TALOUTTA

Torstaina Verkatehtaan päälavalla puhumassa oli majuri **JARI MALMINEN** Puolustusvoii-



Nina Raitanen avasi Väylät & Liikenne -päivät.

mista. Hänen aiheenaan oli toimintaympäristön muuttuminen. Puheenvuoron aikana nousi esille monenlaisia teemoja, kuten nykyisen maailmanjärjestyksen murros, Venäjän arvaamattomuus ja Suomen puolustuksen kehittäminen. Malminen piti muun muassa liikenneinfran kunnossapitoa erittäin tärkeänä puolustuksen kannalta. Hän muistutti myös, että liikenneinfraa on kehitettävä vastamaan Naton vaatimuksia.

Väylät & Liikenne -päivien viimeisenä puhujana oli erityisasiantuntija **OLLI KÄRKKÄINEN** valtiovarainministeriöstä. Hän keskittyi puheenvuorossaan Suomen talouden lähivuosien näkyymiin. Esityksessä ennustettiin, että Suomi ponnistaa taantumasta kasvuun vuoden loppuun.

Tulevien sukupolvien hyvinvoinnin turvaaminen vaatii Kärkkäisen mukaan pitkäjänteisiä päätöksiä. Esille nousevia teemoja olivat kestävä kasvun vauhdittaminen, julkisen talouden vahvistaminen veronkiristyksillä ja menosäästöillä sekä talouden rakenteiden uusiminen ympäristön kannalta kestävimmiiksi. •

TEKSTI: *Akseli Kotila*

VÄYLÄT & LIIKENNE -PÄIVIEN KONKARI ON ESIINTYNYT TAPAHTUMASSA JO LÄHES 40 VUOTENA PERÄKKÄIN

Traficon Oy:n erityisasiantuntija Risto Kulmala voidaan kutsua Väylät & Liikenne -päivien konkariksi, sillä hän on ollut esiintyjänä aina ensimmäisestä tapahtumasta lähtien. Ensimmäisen esitelmänsä Kulmala piti vuonna 1985 sään vaikutuksesta jalankulkijoiden riskinottoon. Silloin tapahtuma tunnettiin nimellä Tie & Liikenne -päivät.

Vuosien mittaan tapahtuma on kehittynyt osallistujamäärän ja ohjelman laajuuden osalta. **RISTO KULMALA** muistelee, että ensimmäisillä päivillä osallistujia oli toista sataa, kun nyt osallistujamäärä lähentelee jo tuhatta.

Ennen ohjelma painottui nimensä mukaisesti tien ja liikenteeseen sekä erityisesti maanteihin. Kun nimi vaihdettiin nykyiseen, ohjelma on sisältänyt monipuolisemmin eri liikennemuotoja ja tapahtumassa on käsitelty laajemmin koko liikennejärjestelmää.

Kun Kulmalalta kysytään mieleenpainuvaa muistoa vuosien varrelta, hänelle on jäänyt yksi odottamaton sattumus mieleen.

– Kun olin kymmenennen kerran mukana päivillä, juuri silloin minulla oli kuljetusongelma, jonka vuoksi myöhästyin hieman ensimmäisestä ohjelmanumerosta, jossa jaettiin minulle tunnustuspalkinto. Ehdin paikalle vasta, kun palkinnot oli jo jaettu. Onneksi sain palkinnon kuitenkin jälkikäteen.

ESITELMÄT JA KOHTAAMISET OVAT TAPAHTUMAN KULMAKIVIA

Väylät & Liikenne -päivien parasta antia Kulmalan mielestä on se, että tapahtuman aikana kuulee ja oppii aina jotakin uutta. Esitelmät ovat olleet kiinnostavia ja ajankohtaisia. Lisäksi hän on tykännyt käydä katsomassa esitelmiä monipuolisesti eri aiheista.

Kulmala nostaa esiin myös sen, että tapahtuma tarjoaa mahdollisuuden verkostoitumiseen. Paikalla on aina ollut paljon alan aktiivisia toimijoita, mikä puolestaan on johtanut kiinnostaviin keskusteluihin ja kohtaamisiin.

– Väylät & Liikenne 2023 -tapahtuma oli kaikin puolin onnistunut. Oli hienoa tavata ihmisiä kasvokkain suurella joukolla. Tämä oli ensimmäinen iso kokoontuminen koko liikenne-sektorilla pandemian jälkeen Suomessa, mikä korosti tapahtuman tärkeyttä, Kulmala iloitsee.

Tänä vuonna Kulmala piti esitelmän aiheesta

Mitä automaattiautot erityisesti tarvitsevat liikenneinfraa? Hänellä on tapana lähettää muutama esitelmäehdotus, jotta yksi niistä menisi läpi, ja hän pääsisi esiintymään seuraaville päiville. Kulmala antaa myös neuvon tuleville esitelmän pitäjille ja valottaa omaa lähestymistapaansa esitelmiin.

– Lähetän esitelmäehdotukseksi välillä sellaisen aiheen, josta olen kiinnostunut ja jota haluaisin pohtia enemmän, mutta en tiedä siitä vielä syvällisemmin. Eri aiheisiin tulee syvennyttyä paremmin, kun saa tehtäväkseen tehdä siitä esitelmän. Mielestäni se on hyvää harjoitusta kenelle tahansa, että pohtii sellaista aihetta, joka ei ole niin tuttu, mutta kuitenkin itseä kiinnostava. Esitelmää tehdessä oppii aina aihepiiristä enemmän. Esitelmän pito on kaiken kaikkiaan hyödyllistä oman oppisen ja kehittymisen kannalta.

Tämän vuoden esiintyminen ei jäänyt viimeiseksi kerraksi, sillä Risto Kulmala aikoo osallistua myös tulevaisuudessa Väylät & Liikenne -päiville.

– Nyt kun putki on jo näin pitkä, pyrin pitämään sitä yllä myös tulevaisuudessa, hän summaa.

Alueelliset yksityistiepäivät -kiertue vieraili keväällä 13 paikkakunnalla

Jo 1990-luvulta lähtien perinteiset Alueelliset yksityistiepäivät on koonnut yhteen yksityistieasioista kiinnostuneita henkilöitä ympäri Suomen. Kevät on tiekunnissa aktiivista aikaa vuosikokousten valmistelun ja tienpidon kevätkiireiden kanssa.

Ajankohtaiseen tiedontarpeeseen osuva Suomen Tieyhdistyksen järjestämä Alueelliset yksityistiepäivät -kiertue vieraili kevään aikana 13 paikkakunnalla. Kiertue alkoi Seinäjoelta ja matkasi läpi Suomen ulottuen aina Rovaniemelle saakka. Tapahtumissa vieraili hieman yli 1300 osallistujaa. Paikalla oli tiekuntien vastuhenkilöitä, tieisännöitsijöitä sekä kuntien ja yritysten edustajia.

Kiertueen kärkiteemana oli perusparannuksiin tarjolla olevien valtionavustusten ennätysellisen hyvän rahoitustilanne ja toukokuussa uudistuva Maanmittauslaitoksen tieyksiköinnin ohje. Tieyhdistyksen **SIMO TAKALAMMI** esitelmöi vuoden aikana annetuista tuomioistuinten ratkaisusta.

– Käräjäoikeuksien vahvistamien sovintoratkaisujen määrä on kasvanut nopeasti, summaa Simo Takalammi läpikäymään oikeustapauksia.

Puheenvuorojen siivittämänä tapahtumissa salit täyttyivät hyvistä keskusteluista ja esille nousi oivallisia näkemyksiä. Tunnelma oli läpi kiertueen innostunut, ja yleisöstä huokui yhteinen kiinnostus yksityisteiden kehittämiseen ja ylläpitämiseen.

Päivät päättyivät kyselytuntiin, jossa yleisö sai esittää vapaasti tieaiheisiä kysymyksiään Tieyhdistyksen asiantuntijoille. Pääosa kysymyksistä käsitteli tiekuntien hallintoon liittyviä yksityistiekohtia, mutta myös tieoikeuksiin ja tien käyttämiseen liittyvät kysymykset olivat yleisiä.

MESSUPOULI VETI VÄKEÄ

Kiertueella oli totuttuun tapaan mukana edustava joukko alan yrityksiä näytteilleasettajan roolissa. Ohjelmanumeron välissä messupuolella oli vilkasta, kun osallistujat pääsivät keskustelemaan yritysten kanssa sekä tutustumaan niiden palve-



Simo Takalammi piti ensimmäistä puheenvuoroa Espoossa.



Näyttelypuolella oli vilkasta keskustelua.

luihin. Kiertueella tehtiin kauppaa niin hallintopalveluista kuin tienpidon pienistä ja suurista hankinnoista. Kiertueella mukana olleiden yritysten mukaan osallistujien halu tarvikkeiden ja palveluiden ostamiseen oli noussut huomattavasti edellisen kiertueen ajoista.

– Tiekunnissa on herätty hyvin hyvään rahoitustilanteeseen ja oivallettu nyt olevan oikea aika oman tiekunnan korjausvelan vähentämiseen, Tieyhdistyksen **TEUVO TAURA** toteaa.



Simo Takalammi ja Teuvo Taura vastasivat yleisön esittämiin kysymyksiin.

Kiertueella ensimmäistä kertaa mukana ollut Suomen Tieverkko Oy:n **ESA KESKISAARI** kiteytti tunnelmansa kiertueen päättyessä.

– Tievahdille Alueelliset yksityistiepäivät kokonaisuudessaan olivat antoisia ja silmiä avaava kokemus.

Alueelliset yksityistiepäivät on perinteinen yksityistiemaailman tapahtuma, ja moni osallistuja kertoikin osallistuneensa tapahtumaan jo lukemattomia kertoja. Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen ei ole poistanut tiekuntien neuvonnan tarvetta ja tiekuntien aktiiviset tieosakkaat haluavat saada selkänöjää toiminnalleen.

– Haasteena on uusien osallistujien löytäminen, koska tarvetta tiedonsaannille tiekunnissa olisi, vaikka tieosakkaat eivät kenties ole itse tietovajettaan huomanneet, Simo Takalammi pohtii tulevia kiertueita.

Suomen Tieyhdistys kiittää kaikkia yhteistyökumppaneita ja tilaisuuksiin osallistuneita. Seuraava Alueelliset yksityistiepäivät -kiertue järjestetään keväällä 2025. Nähdään tulevissa tapahtumissa! •

VIHERYMPÄRISTÖLIITTO

Viheralan kattojärjestö Viherympäristöliitto on valinnut uudeksi puheenjohtajakseen kehitysjohtaja, maisema-arkkitehti **PIRJO SIRENIN**.

Sirenillä on pitkä kokemus kunnallishallinnosta ja yhdyskuntakehittämisestä. Hän on työskennellyt aiemmin muun muassa Vantaan kaupungilla puistosuunnittelu-päällikkönä ja Espoon kaupungilla suunnittelupäällikkönä.



Pirjo Siren.

KUVA: Jenni Roth

PLUGIT OY

Sähköautojen latausjärjestelmiä toimittava Plugit Finland Oy on nimittänyt **ILKKA LAURILAN** talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi. Hän aloittaa tehtävässään 1.8.2023.

Pitkän uransa aikana Ilkka Laurila on toiminut lukuisissa avainrooleissa, joista viimeisempänä 8 vuotta talousjohtajana pörssiyritys Terveyystalossa.

VALTRA-TRAKTORIT JA FMG-TIENHOITOTUOTTEET

VAATIVAANKIN TIENHOITOOON

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

VALTRA

YOUR WORKING MACHINE



TEKSTI: *Simo Takalammi*

Askel isoihin saappaisiin teiden puolesta

Tartun Suomen Tieyhdistys ry:n toimitusjohtajan tehtäviin hyvillä mielin. Täytettävänä on isot saappaat, mutta astun niihin positiivisella jännityksellä ja innolla. On hienoa alkaa johtaa yhdistystä, jolla käynnistyi teiasoiden ajamisessa jo 107. vuosi. Peräpeilissä loistaa pitkä ja vahva historia, mutta samalla meidän tulee kehittyä eteenpäin pysyäksemme ajan tasalla.

Tieverkon rakentamiseen ja ylläpitoon käytettävien määrärahojen lisäksi tunnemme suurta huolta liikenneturvallisuudesta. Valitettavasti olemme Suomen liikennekuolleisuuden vähentämisessä jäljessä sekä omista tavoitteistamme että muiden Pohjoismaiden tilastoista. Liikennekuolemia on edelleen liikaa ja varsinkin suhteessa vuoden 2050 nollavision. Sen toteuttamiseksi tulisi tapausten määrän painua vuoteen 2030 mennessä alle sadan.

Ennakkotietojen mukaan liikenteessä kuoli viime vuonna yli 180 henkilöä. Vaikka luku on hieman edellisvuosia pienempi, on tilanne polkenut pääosin paikallaan jo pitkään. Paljon on siis vielä petrattavaa. Pelkäämme tieverkon kunnon näkyvän entistä enemmän liikenneonnettomuuksien taustalla.

TIETERVEISET MAAN UUDELLE HALLITUKSELLE

Autoilijoilla on turvallisuudesta oma vastuunsa, mutta Tieyhdistyksenä korostamme etenkin tieverkon kunnon merkitystä. Se taas riippuu paljolti rahoituksesta, sillä tienhoidon tason lisäksi olisi panostettava nykyistä enemmän turvallisuutta lisääviin ratkaisuihin, kuten keskikaiteisiin.

**TIENPIDON
TALOUDESSA NÄYTTÄÄ
KUITENKIN OLEVAN
EDESSÄ TIUKKOJA JA
NIUKKOJA VUOSIA.**

Tienpidon taloudessa näyttää kuitenkin olevan edessä tiukkoja ja niukkoja vuosia, joita odotamme huolestuneina. Toivonkin maan tulevan hallituksen ymmärtävän, että rahoitustaso täytyy pitää vähintään Liikenne 12 -suunnitelman tasolla.

Tällä hetkellä rahoituksessa sukelletaan, vaikka kustannusten noustessa kaivattaisiin reilusti lisäpanostusta. Tämä näkyy esimerkiksi kesän päällystystöissä, joihin saadaan samalla rahalla asfalttia kymmeniä prosentteja vähemmän kuin ennen. Korjausvelan hallitseminen edellyttäisi 4 000 km päällystämistä, mutta tulevana kesänä jäädään jopa alle 2 000 km:n.

MAANTIELIIKENNE EI OLE ENÄÄ PAHIS

Vaikka maailmantilanteet muuttuvat, ei tieverkon merkitys katoa mihinkään. Lisäksi liikkumisen uudet käyttövoimat vähentävät huomasti liikenteen haittoja ja päästöjä. Ne ovatkin jo nyt selvässä laskussa esimerkiksi autojen sähköistymisen ansiosta.

Sähköautoilijana ja myös Tampere–Helsinki-junayhteyden vaki-käyttäjänä kannatan ehdottomasti liikenteen päästöjen vähentämistä. Tieyhdistyksen edustajana haluan samalla edistää ajattelutavan muutosta: vanha käsitys liikenteen päästöistä ja haitallisuudesta on haudattava, koska tilanne on päästöjen osalta nopeassa muutoksessa.

Samalla, kun sähköautoilu on ainakin tällä hetkellä edullista, tuntuu sen päästöttömyys hyvältä myös omatunnon kannalta!

SIMO TAKALAMMI

Suomen Tieyhdistys ry:n toimitusjohtaja 1.5.2023 alkaen

PALVELUTTAMME

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



West Coast Road Masters Oy

Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimimme koko maassa

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

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

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi