

Tienpito matkailun tukena Lapissa | s. 6

**Museotiet ja
-sillat | s. 12**

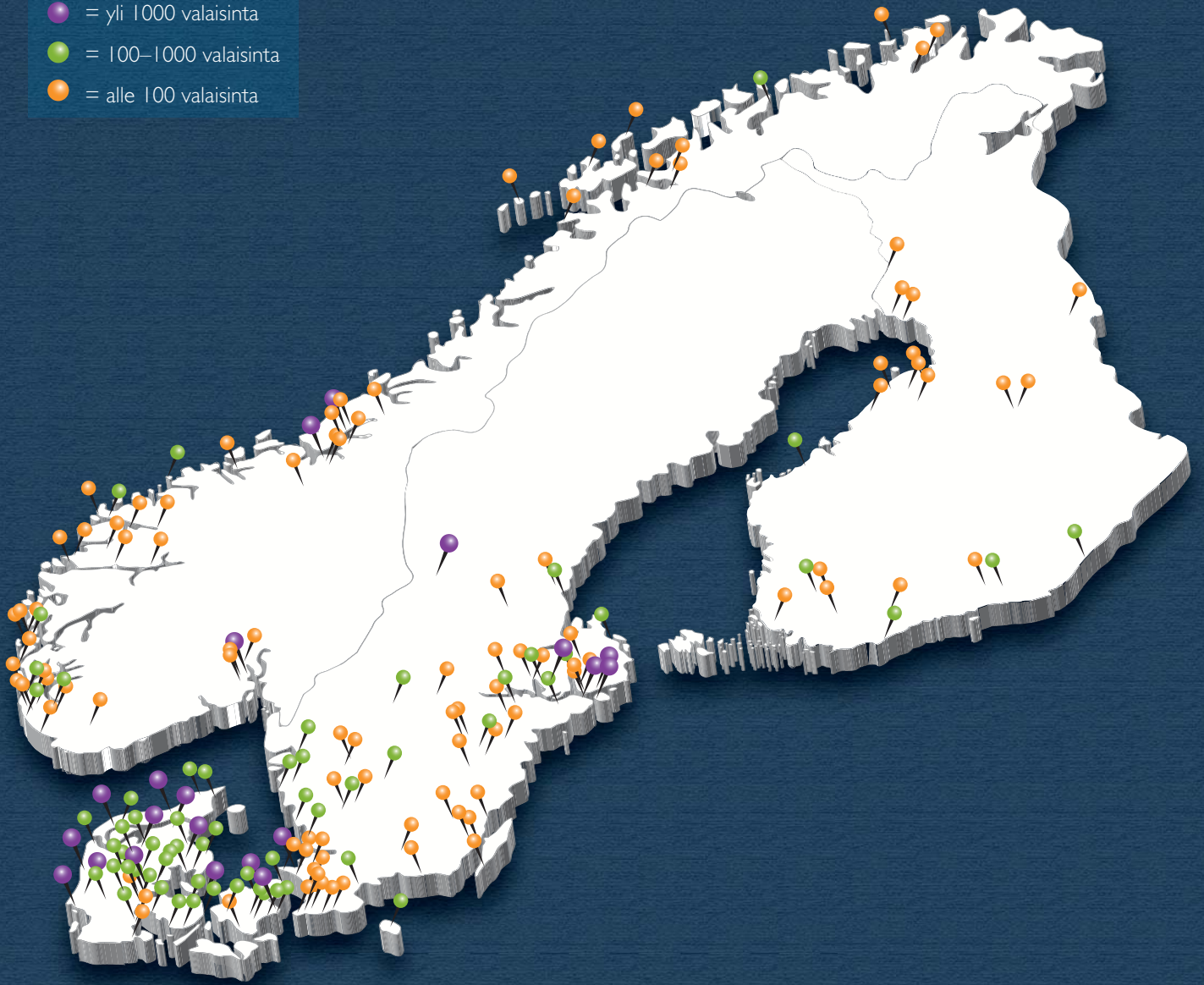
**Tie matkailu-
brändinä | s. 18**

**Karavaanarit
tienkäyttäjinä
| s. 20**

Lahden toriparkki puhuttaa | s. 26



- = yli 1000 valaisinta
- = 100–1000 valaisinta
- = alle 100 valaisinta



Tiesitkö, että...

Jo 75 000 Philipsin ledivalaisinta
valaisee kulkuväyliä yli 200
pohjoismaisessa kunnassa.

Valaistusratkaisumme lisäävät turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Ne ovat myös kestäviä.



Lediratkaisut säästävät jopa 80 % energiaa
perinteisiin HPL-asennuksiin verrattuna.
Tutustu: www.philips.fi/lighting

PHILIPS

Julkaisija

Suomen Tieyhdistys ry
Kansainvälisen tieliiton IRF:n jäsen

Osoite

Kaupintie 16 A, 00440 Helsinki
PL 55, 00441 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
Faksi 020 786 1009
toimitus@tieyhdistys.fi
etunimi.sukunimi@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

Päätoimittaja

Jaakko Rahja
Puh. 020 786 1001

Julkaisupäällikkö

Liisi Vähätalo
Puh. 020 786 1003

Erikoistoimittajat

Elina Kasteenpohja
Puh. 020 786 1004

Ari Kähkönen

Puh. 020 786 1002

Ilmoitusmyynti

Marianne Lohilahti
puh. 040 708 6640
marianne.lohilahti@netti.fi

Osoitteenmuutokset, tilaukset

Tarja Flander
020 786 1006
toimisto@tieyhdistys.fi

Asiantuntijakunta

Hilkka Ahde, AKT
Miia Apukka, Destia
Ville Järvinen, Koneyrittäjät
Jyrki Paavilainen, Ramboll
Arto Tevajärvi, Liikennevirasto
Jarkko Valtonen, Aalto-yliopisto

Ulkoasu/taitto

Tuija Eskolin, Painojussit Oy

Painopaikka

Painojussit Oy, Kerava

Kirjoitusten lainaus

Kirjoituksia ja otteita lainattaessa
pyydetään Tie ja Liikenne
mainitsemaan

Tilauhinnat 2013

Kestotilaus 60 €
Vuosikerta 70€
8 numeroa vuodessa

Ilmoitushinnat 2013

1/4 s. 1 100 €
1/2 s. 1 600 €
1/1 s. 2 400 €

ISSN 0355-7855
83. vuosikerta

TIET JA MATKAILU

Matkailun kehittämistä tuetaan Lapissa myös liikenteen keinoin... 6
Politiikka matkailuelinkeinon tukena..... 10
Kurkistuksia tieliikenteen historiaan – museotiet ja -sillat 12
Pohjanlahden Rantatie 16
Viitostiestä viilataan Saimaata kovempaa brändiä 18
Teiden tukkoja vai hyötyliikennettä – karavaanarit tien käyttäjinä 20
Mallorca – pyöräilijänkin paratiisi . 22

PYSÄKÖINTI • PÄÄSTÖT

Lahden toriparkista puhutaan. 26
Tiekuljetusten hiilidioksidipäästö- tavoitteet saavutettavissa 28

PALSTAT • KOLUMNIT

Pääkirjoitus – Tienpidon prosenttiliike. 5
Kolumni – Petri Jalasto: Turisti 25
Yksityistietolaari – Puomit ja postilaatikat 31
Tielehden arkistosta. 32
Lukijoilta: Palautekyselyn satoa 33
Eduskunnasta – Oras Tynkkynen: Edessä autohuippu? 35
Toimitusjohtajalta lyhyesti 36
Uutisia. 39
Henkilöuutisia 48
Liikehakemisto 50

Kannen kuva:

Pentti Sormunen / Vastavalo.fi

s. 6



s. 22



Turvallisuus ei tule vahingossa
Tarkkaile, pohdi ja toimi



Turvallisuuden tulee olla
ykkösasia liiketoiminnassamme

Lisätietoa turvallisuudesta
www.nynas.com/turvallisuus





Tienpidon prosenttiliike

Asiantuntijoiden keskuudessa on varsin laaja yhteisymmärrys siitä, että Suomen tiet ovat rakenteellisesti rapautumassa vauhdikkaasti. Kuvaavaa on teiden kantavuuksia liki 30 vuotta mitanneen tokaisu entisajoista ja nykyisestä tilanteesta: "Ensin oireilivat sivutiet, nyt ongelmia on kaikenlaisilla teillä."

Jo ennen ajoneuvojen enimmäismittojen ja -painojen korotuspäätöstä, oli tiestön korjausvelan määräksi arvioitu 1,5 miljardia euroa. Kyseinen lukuarvo ja sen taustalla oleva määritelmä ovat hiukan epämääräisiä, mutta viesti on väistämättä suuntaa-antava. Vuosia ja vuosikymmeniä on yllä- ja kunnossapidosta tingitty. Eikä vanhempia teitä ole edes suunniteltu nykyisille painoille saati tuleville raskaille ajoneuvoille.

Rakennusala on ehdottanut erityistä ohjelmaa lyhyesti ja ytimekkäästi: vuosittain prosentti kansantuotteesta väyläinfran rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Suurimmat remonttitarpeet ovat tiestöllä. Noin kahden miljardin satsauksella väylien rapistumisen kierre saataisiin pysäytettyä ja infrarakenteiden kunto palautettua optimaalisemmalle tasolle ja kilpailijamaiden tasolle.

Lisäpanostusta voidaan perustella ainakin kolmella näkökulmalla.

Ensinnäkin korjaustyöt on tehtävä joka tapauksessa. Työn lykkääminen tulee kalliiksi. Eduskunnassakin on asiantuntijakuulemisessa ollut esillä arvio, että esimerkiksi päällystämisen tekemättä jättäminen ajallaan maksaa myöhemmin 2...10-kertaisen summan riippuen tapauksesta ja ajankohdasta. Kyse on siitä, että päällysteen rikkoutuminen heikentää kantavuutta, jota sitten joudutaan nostamaan ennen uudelleenpäällystämistä. Samalla haitta liikenteelle kasvaa suureksi. Tämä aihepiiri olisi Liikennevirastossa ja kunnissa tarkemman tutkimuksen arvoinen, sillä omaisuutta pitäisi kyetä hoitaa taloudellisesti ja viisaasti.

Toisekseen kunnossa olevat tiet edistävät elinkeinon elämäntoimintaa ja lisäävät kansantuotetta. Viime vuosikymmenellä Valtion taloudellinen tutkimuskeskus laski, että silloin hyväksytyt liikenneväylien hankepaketti nosti kansantuotteen kasvu-uraa ja teollisuustuotantoa pysyvästi yli 200 miljoonalla. Kyse on siis summasta, joka silloin alkoi karttua joka vuosi. Tätäkin aihetta kannattaisi Liikenneviraston tai ministeriön tutkituttaa enemmän.

Kolmas merkittävä näkökulma on, että miljoonan euron panostus infra-alalle merkitsee 15 työpaikkaa vuodeksi. Kyse on tässä tapauksessa erityisesti rakentamisaikaisesta työllisyysvaikutuksesta. Luku on selvästi korkeampi kuin esimerkiksi teknologia- tai metsäteollisuudessa. Näin ollen esimerkiksi teiden rakentamisella on edelleen merkittävä työllistävä vaikutus tasaisesti ympäri Suomen, kuten Rakennusliitto on korostanut.

KYMMENEN SANAA

Rakenteen ylläpito ja korjaaminen on edullisempaa, kun työ tehdään ajoissa.

Matkailun kehittämistä tuetaan Lapissa myös liikenteen keinoin

Jätäkänkynttilän silta Rovaniemellä ylittää Kemijoen.

Maltillistenkin arvioiden mukaan matkailijamäärät jatkavat kasvuaan tulevaisuudessa. Matkailun edistämiskeskuksen (MEK) mukaan kaikista matkailijoista suomalaisten osuus on vielä noin 70 prosenttia, mutta ulkomailta Suomeen suuntautuvassa matkailussa on merkittävää kasvupotentiaalia.

Vuonna 2012 Suomessa vieraili 7,6 miljoonaa ulkomaista matkailijaa. MEKin arvioiden mukaan ulkomaalaisten matkailu Suomeen kasvaa keskimäärin 4–5 prosenttia vuodessa. Tämä on enemmän kuin matkailun maailmanlaajuinen 3–4 prosentin vuotuinen kasvu. Ulkomaiset matkailijat toivat Suomeen viime vuonna 4,4 miljardia euroa, mikä on noin kolmannes matkailutulosta. Summa vastaa jo kahdeksaa prosenttia Suomen vientituloista.

Matkailu merkittävä elinkeino Lapissa

Matkailun merkitystä tärkeänä teollisuudenalana Suomessa on vaikea kiistää. Lapissa matkailu on ollut yksi maakunnan kärkitoimialoista jo kauan. Matkailulla on huomattavaa aluetaloudellista merkitystä maakunnalle. Lapin matkailustrategiassa on asetettu matkailulle useita määrällisiä tavoitteita. Yksi tavoitteista on rekisteröityjen yöpymisten kasvattaminen 2,6 miljoonaan ensi vuoteen

mennessä. Tavoite on realistinen, sillä Tilastokeskuksen majoitustilastojen mukaan Lapissa yöpyi ennätysmäärä matkailijoita viime vuonna. Erytisen tärkeää kansantalouden kannalta on, että matkailijamäärien kasvu tuli lähes kokonaisuudessaan ulkomailta.

Viime vuosina venäläisten matkailijoiden osuus Lapissa on kasvanut vauhdilla. Tilastokeskuksen mukaan venäläisten yöpymiset ovat kasvaneet voimakkaasti myös koko Suomessa. Tulevaisuudessa Asian maiden kuten Kii-

nan matkailijamäärät tulevat todennäköisesti kasvamaan muun muassa Finnairin hyvien Aasia-yhteyksien vuoksi. Haasteena on saada Aasia-tulevat matkailijat pysähtymään Suomeen, eikä jatkamaan matkaansa muualle Eurooppaan.

Lapin matkailu on ollut näkyvästi esillä kansainvälisissä medioissa lyhyen ajan sisällä. Muun muassa BBC, CNN ja New York Times ovat huomioineet joulupukin, revontulet, porot, saamelaiskulttuurin, luonnon ja monet muut



KUVA-LIISA, ROVANIEMI

Sanna Kolomainen on asiakkuuspäällikkö Lapin ELY-keskuksessa.



JOUNI VUORENMAA

Jaakko Ylinampa on liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen johtaja Lapin ELY-keskuksessa.

lappilaiset vetovoimatekijät. Matkailukirjojen ja -ohjelmien tuottaja Lonely Planet valitsi tänä vuonna Rovaniemen Euroopan parhaaksi talvikohdeksi.

Matkailun toimintaympäristön, trendien ja tunnuslukujen seuranta on tärkeää, jotta osataan ennakoida matkailun kehitysnäkymiä. Viisumivapaus Venäjän ja EU:n välillä vilkastuttaisi selkeästi itärajan liikennettä Lapissa. Rajavartiolaitos arvioi jopa 1,3 miljoonan matkailijan ylittävän Lapin ja Venäjän välisen rajan vuosittain, mikäli viisumivapaus toteutuu. Lapin rajavartiolaitoksen mukaan rajalle johtavat tiet eivät nykykunnossaan voisi vastata kasvaneisiin liikennemääriin.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioidaan elinkeinöelämän tarpeet

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu useita matkailuelinkeinon tukevia kehittämistarpeita. Saavutettavuuden turvaami-

nen on yksi perusedellytyksistä matkailun ja muun elinkeinotoiminnan kilpailukyvyyn kehittymiselle. Lapin matkailustrategiassa on linjattu saavutettavuuden osalta, että Lappi on monipuolisesti eri liikennemuodoilla helposti ja kilpailukykyisin hinnoin saavutettava matkailukohde. Kehittämistyön painopisteinä on lento- ja junaliikenteen kehittäminen, riittävät joukkoliikennedytykset sekä turvallinen tienpito.

Lapin sijainti on erinomaisen kansainvälisten liikennekäytävien keskiössä Ruotsin, Norjan ja Venäjän ympäröimänä. Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja siihen liittyvät 120 miljardin euron investoinnit tuovat koko Barentsin alueelle merkittävän määrän työpaikkoja ja samalla myös lisää matkailijoita alueen tunnettavuuden kasvaessa. Taloudellisen kehittymisen myötä aiemmin strategisista syistä kehittämättä jätettyjen poikittaisyhteyksien tarve tulee ilmeiseksi.

Infrastruktuurin kehittämiseen varatun rahoituksen



Kiertoliittymä Ylläksen maisematiellä.

niukkuus aiheuttaa kuitenkin sen, että liikennejärjestelmä saattaa muodostaa kehityksen pullonkaulan. Rata- ja tieverkon kunnostaminen ja kehittäminen edellyttäisi suuria investointeja koko verkolle. Rataverkon parantaminen ja laajentaminen on sidoksissa kaivostoiminnan kehittymiseen, mistä kuljetusten pääasialliset volyymit muodostuvat. Samalla parannettu rataverkko edistäisi myös matkailun toimintaedellytyksiä.

Tiestön osalta nykyrahoitus ei mahdollista tieverkon parantamista, vaan rahoitus riittää juuri ja juuri päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseen. Perustienpidon investointeihin ei rahaa juurikaan jää. Päälysteiden kunto heikkenee, sillä päällystysmäärärahat ovat puolittuneet lyhyessä ajassa. Korjausvelka kasvaa ja etenkin alemman tieverkon kunto rapistuu, koska kunnostuksiin ei ole rahaa.

Lentoliikenteen kehittäminen on matkailun kasvun edellytys Lapissa. Tärkeimmiksi tavoitteiksi Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu lentoasemaverkoston säilymisen turvaaminen sekä ympärivuotisen liikenteen varmistaminen. Lentoasemien matkustajamäärät kasvoivat Lapissa alkuvuonna 2013 Rovaniemellä (4,4 prosenttia) ja Ivalossa (2,2 prosenttia), vaikka palvelutaso heikkenikin. Nämä olivat ainoat matkustajamääriin kasvattaneet lentoasemat Suomessa.

Bussiliikenne osana matkaketjua on Lapissa tärkeää. Jatkoyhteyksien lento- ja rautatieasemilta matkakohteisiin tulee olla sujuvaa. Lapin ELY-keskus määrittelee toimivaltaisena viranomaisena yhdessä kaupunkien ja kuntien kanssa joukkoliikenteen palvelutason. Palvelutason parantaminen edellyttäisi merkittävää rahallista lisäpanosta.



Poronhoitoalueen merkki kertoo poronhoitoalueen alkamisesta.



Järvimaisema Kemijärveltä.

Tienpidon toimilla pyritään turvaamaan miellyttävä matkakokemus

Matkailukeskuksiin johtavilla pääreiteillä on toteutettu etenkin tiedossa olevan huipusesongin aikana kunnossapidon täsmähoitoa eli on tarjottu parempaa palvelutasoa. Matkailijat ovat tienkäyttäjinä monipuolinen ryhmä Lapisissa. Tiestöllä liikutaan henkilö- ja linja-autoilla sekä moottori- ja polkupyörillä. Tämä lisäksi maastossa kuljetaan muun muassa jalan, moottorikelkoilla, mönkijöillä, koiravaljakoilla ja maastopyörillä. Yksi tärkeistä toimenpiteistä tieverkon liikennöitävyyden varmistamisen lisäksi on matkailijoiden liikenneturvallisuus. Yhteistyökumppanien kuten Liikenneturvan kanssa on erityisesti kansainvälisille matkailijoille kerrottu Suomen liikennesäännöistä ja porokolaririskeistä sekä toimenpiteistä porokolarin sattuessa.

Virallisille moottorikelkkareiteille on tehty alikulkuja, jotta risteämisiä tieliikenteen kanssa saataisiin vähennettyä. Alikulkuihin on mahdollisuuksien mukaan yhdistetty hiihtolatuja tai jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Yhdistettyjä väyliä on toteutettu matkailukeskuksiin ja taajamiin liikenneturvallisuutta ja miellyttävää liikkumista parantamaan. Hiihtolatuja on toteutettu myös ylikulkusilloilla risteämisten vähentämiseksi.

Ajan tasalla oleva opastus- ja viitoitusjärjestelmä on osa miellyttävää matkakokemusta. Tienvarsien raivauksella on sekä esteettisyys- että turvallisuusnäkökulma. Raivauksella saadaan esiin kauniita maisemia ja parannetaan näkyvyyttä. Levähdysalueiden palvelutaso on heikentynyt vuosittain muun muassa ilkeiden vuoksi. Tautopaikkojen kalusteita rikotaan ja roska-astioihin tuodaan jopa ongelmajätettä. Tämän vuoksi palvelutaso on joillakin levähdysalueilla laskettu. Yleisen tieverkon tautopaikat on tarkoitettu ly-

hytaikaiseen pysähtymiseen.

Tulevaisuudessa tärkeä tehtävä matkailussa on huipusesongin jatkaminen ja sesongin ulkopuolisen kysynnän lisääminen etenkin kun kapasiteettia siihen riittää niin liikenteessä kuin matkailuelinkeinossakin. Tässä työssä internetin ja erityisesti sosiaalisen median sekä kampanjoiden avulla on kyettävä tavoittamaan uusia kohderyhmiä entistä paremmin. Yhtenä esimerkkinä hyvin toteutetusta kohdemarkkinoinnista on www.onlyinlapland.com. ●

Tässä artikkelissa on käytetty lähteinä Tilastokeskuksen majoitustilastoja, Finavian liikennetilastoja, Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Lapin matkailustrategiaa 2011–2014, Matkailun edistämiskeskuksen verkkosivuja sekä **Johanna Lipsanen** artikkelia *Viisumivapaus tuplasi ylitykset* (Lapin Kansa 29.7.2013).

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) edesauttaa omalla toiminnallaan matkailun toimintaedellytysten kehittämistä. Lapin ELY-keskus edistää alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä maakunnassa. Lapin ELY-keskuksessa on kolme vastuualuetta:

- elinkeinot, työvoima, osaaminen ja kulttuuri
- liikenne ja infrastruktuuri
- ympäristö ja luonnonvarat

Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen tehtävänä on turvata päivittäisten matkojen ja kuljetusten toimivuus ja turvallisuus kestäväällä tavalla.

Lisätietoja: www.ely-keskus.fi



Ylläksen maisematie – 8,8 km tieyhteys, joka yhdistää Kolarissa Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylät.



Joulupukin Pajakylä on Rovaniemellä Napapiirillä oleva matkailukohte, jossa voi mm. tavata Joulupukin.

Politiikka matkailu- elinkeinon tukena

Tuhannen
kilometrin matka
alkaa yhdestä
askeleesta.

Lao Tzu

Matkailu on kansantaloudellisilta kerrannaisvaikutuksiltaan merkittävä ala, jolla on kasvupotentiaalia. Matkailu on ainoa viennin toimiala, jonka kulutus tapahtuu Suomessa, ja joka maksaa toiminnastaan arvonlisäveroa. Ulkomailta Suomeen suuntautuvan matkailun kehittäminen on talouden ja alueiden näkökulmasta tehokkain tapa lisätä Suomen matkailusta saamia tuloja.

Ulkomaisten asiakkaiden kiinnostus Suomea kohtaan on piristänyt matkailualaa entisestään. Erityisesti venäläiset sekä myös aasialaiset ja eurooppalaiset matkaavat Suomeen ennakkoluulottomasti. Tämän lisäksi matkailu on myös vahvasti työllistävä ala, joka tuo alueille hyvinvointia ja vaurautta.

Mieleemme on kuitenkin iskostunut ajatus, että Suomi on kilpailijamaitaan huomattavassa asemassa pitkien välimatkojen, maantieteellisen sijainnin ja pienten markkinoiden vuoksi. Meidän tulisi muuttaa ajattelu-tapaamme. Suomessa elää vahva turvallisuuskulttuuri ja meillä on monipuolista osaamista.

Suomessa on myös kunnista, koskemattomia luontoa. Olemme luotettavia ja haluttuja yhteistyökumppaneita, jotka tunnetusti arvostavat ympäristöään ja toisiaan. Matkailun kannalta Venäjä on lähellä ja venäläiset ovatkin suurin asiakasryhmä Suomessa. Meidän pitäisi hyödyntää näitä vahvuuksia rohkeasti tulevassa päätöksenteossa.

Liikennehankkeissa käyttäjät otetaan entistä paremmin huomioon

Liikehallinnossa pyrimme löytämään ja monipuolistamaan työkaluja tulevaisuuden haasteisiin. Liikennepo-



SUOMEN ILMAKUVA OY

Suomen saavutettavuuden kannalta on varmistuttava siitä, että Suomen satamat palvelevat sekä risteily- että reittiliikennettä. Kuvassa Helsingin Eteläsatama.

litiikan päätöksenteon sekä valmistelun on muututtava. Järjestelmän muutos on jo käynnistynyt. Muutos koskee liikennepalveluja ja -infrastruktuuria, säädösrakenteita ja toimijoiden rooleja. Tarvitsemme ymmärrystä ja uusia ideoita liikennejärjestelmän suunnitteluun ja toteutukseen.

Tehtävämme liikenneministeriössä on mahdollistaa asiakkaille sujuvia matkajajaljetusketjuja. Tulevissa hankkeissa käyttäjät otetaan entistä paremmin huomioon, ja he ovat jatkossa aktiivisia toimijoita palvelun suunnittelussa, toteuttamisessa ja kehittämisessä. Tulevaisuudessa on tarve käydä läpi yhä huolellisemmin eri joukkoliikennemuotojen yhteensovittamisen mahdol-

lisuudet, maankäytön ratkaisut sekä liikenteen ohjauksen keinot. Tämän vuoden aikana pyrimme käynnistämään erilaisia liikennejärjestelmän kokeiluja yhdessä virastojen ja elinkeinoelämän kanssa ja näin osaltamme viemään systeemin muutosta eteenpäin.

Kehittyvä informaatioteknologia antaa hyvät valmiudet liikenneverkon kunnan arviointiin ja sujuvan tiedon tuottamiseen. Kesäkuun alussa liikenneministeriö julkaisi toisen sukupolven älystrategian, jolla lisätään tietopalveluja, edistetään tieto- ja viestintäteknologisten innovaatioiden syntymistä sekä parannetaan liikennejärjestelmän tuottavuutta ja tehokkuutta.

Tiedon kerääminen havainnollistaa, mihin hyvinvointi keraantuu, miten saadut edut jakaantuvat ja mitä kuluja toi-

mialan kehittämisestä syntyy. Kerätyn tiedon avulla voidaan arvioida, onko kulloinkin valittu strategia se toimivin. Kehittämistä vaatii myös one-stop-palvelukonsepti info-keskuksista, joista sekä kotimaiset että ulkomaiset sijoittajat saavat neuvontaa Suomen sääntelystä, investointimahdollisuuksista ja elinkeinon harjoittamisesta. Tällä hetkellä neuvoja saa ELY- ja uusyrityskeskuksilta, joiden tietotaitoa pitäisi markkinoida tehokkaammin.

Palvelu- ja matkailualan panostettava enemmän

Kauppalehti uutisoi 24.7.2013, että vuoden aikana Suomesta valui pois miljardeja suoria investointeja ja että pitkällä aikavälillä teolliset sijoitukset Suomeen vähenevät ja palvelualan kasvavat. Mikäli ennusteeseen on luottamista, meidän on enemmän panostettava palvelu- ja matkailu-alaan.

Niin ulkomaiset kuin kotimaiset sijoittajat etsivät vakaita ja läpinäkyviä talouksia investointeja varten. Suomessa on jo olemassa suhteellisen suotuisa ympäristö sijoittamiselle. Nyt meidän pitäisi muuttaa elinkeinopolitiikkaa yrittäjyyttä suosivampaan suuntaan ja antaa joustavia kannusteita. Kannusteilla saisimme houkutteltua uutta pääomaa Suomeen.

Voisimme kehittää virikkeitä tietyille talousalueille



Kittilän lentokenttä on monen ulkomaisen matkailijan portti Suomeen ja Lappiin.

sijoittamista varten. Tämän avulla saisimme laajennettua liiketoimintaa myös yritys- ja asutuskeskittymien ulkopuolelle. Toisaalta voisimme ohjata matkailualasta saadun verotulon matkailualan kehittämiseen. Tämän luonteiset päätökset vaativat kuitenkin poliittista tukea onnistuakseen.

Merkittävien projektien kohdalla on mietittävä Public Private Partnership -vaihtoehtoa (PPP). PPP:ssa julkinen sektori ja yksityiset toimijat sitoutuvat yhdessä projektiin ja samalla minimoivat investointiriskejään jakaen vastuun ja voiton. PPP-malli yhdistää hallinnon ja yksityisen sektorin vahvuudet tehokkaiden ratkaisujen tuottamisessa.

Niukkenevien varojen vuoksi viranomaisten on analysoitava yhä kriittisemmin mahdollisia investointikohteita ja panostettava niihin, jotka ovat elintärkeitä liiketoiminnalle paikallisella ja kansallisella tasolla. Erityisesti laskusuhdanteen aikana yrityksiä on kannustettava integroitumaan keskenään selviytyäkseen vaikeistakin taloudellisista ajoista.

Matkailu tarvitsee toimivat liikenneyhteydet

Ministeriössämme on käynnissä erilaisia hankkeita, joiden avulla liikennettä ja matkailua halutaan edistää, ja

jotka ovat määritelty vuoden 2012 liikennepoliittisessa selonteossa. Toimivat liikenneyhteydet ovat Suomen matkailulle välttämättömiä.

Meillä on tarve huolehtia toimivasta laivaliikenteestä ja matkustajasatamista, jotka ovat tärkeitä Suomen matkailutoimialalle. Suomen saavutettavuuden kannalta on varmistuttava siitä, että Suomen satamat palvelevat sekä risteily- että reittiliikennettä. Olemmekin asettaneet työryhmän valmistelemaan meriliikennestrategiaa, jossa muodostetaan meriliikenteen tavoiteltava ja visio seuraavalle kymmenelle vuodelle.

Olen itse mukana ministeriössämme lentoliikennestrategiatyössä. Siinä selvitetään lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan, erityisesti liikennepoliittikan näkökulmasta ja alueiden saavutettavuuden lähtökohdista, Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä.

Sujuvat maaliikenneyhteydet lentokentille ovat toimivan kuljetusketjun kannalta olennaisia. Rautatie-, linja-auto- ja lentoliikennettä on edelleen kehitettävä toisiaan täydentäviksi liikennemuodoiksi osana koko liikennejärjestelmää. Kattavat ja toimivat lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä yrityksille ja

matkailuelinkeinolle. Strategian aikana haluamme myös käynnistää lentokenttäpilotin toimivan matkaketjun aikaansaamiseksi matkustajille.

Strategiaa valmistellaan tiiviissä vuorovaikutuksessa elinkeinoelämän ja alan toimijoiden kanssa, jolloin voimme hyödyntää sidosryhmien asiantuntemusta. Asiantuntemuksen hyödyntäminen voi olla haasteellista pyrittäessä sovittamaan yhteen eri tahojen intressejä tilanteissa, joissa lentoyhtiöiden, lentoasemaverkoston ylläpitäjän, talousalueiden ja matkustajien näkemykset eroavat toisistaan. Strategian päämääränä on kuitenkin löytää toimintamalleja, joiden avulla Suomi saavuttaa vahvan, maamme rajat ylittävän kilpailuaseman lentoliikennemarkkinoilla. Toivon, että strategiasta on tulevaisuudessa todellista hyötyä yrityksille, alan toimijoille ja koko Suomelle.

Yhteydet Venäjälle tärkeitä

Turismin näkökulmasta Suomen tärkeimmät rautatie- ja maantieyhteydet suuntautuvat Venäjälle. Helsingin ja Pietarin välisen nopean rautatieyhteyden tavoitteena on houkuttella enemmän venäläisiä matkailijoita Suomeen ja parantaa matkailualan kilpailukykyä.

Suomi tarvitsee Venäjää myös lentoliikenteessä, sillä reitit Euroopasta Aasiaan kulkevat Venäjän yli. Suomen pitää hyödyntää asemaansa porttina lännen ja Venäjän sekä takaisen Aasian välissä. Toisaalta Venäjältä ei ole mihinkään muuhun valtioon niin hyvät ja nopeat yhteydet kuin Suomeen. Matkailun edistämiskeskusten tilastojen mukaan venäläisten yöpymisten osuus kaikkien ulkomaalaisten turistien yöpymisistä oli vuonna 2012 noin 26 %.

Terveysturismista on uutisoitu viime aikoina runsaasti. Venäläiset hakevat ulkomailta hyvää terveydenhoitoa ja läpinäkyvää hinnoittelua. Suomen terveyspalvelut kiinnostavat venäläisiä turisteja erityisesti laadun, turvallisuuden ja läheisen sijainnin vuoksi.

Matkailijoiden määrän kasvattamiseksi meidän on panostettava maidemme välisten läheisten suhteiden ylläpitoon ja kehittämiseen, ja yritysten on markkinoitava tuotteitaan ja palveluitaan aktiivisemmin myös ulkomaalaisilla foorumeilla.

Kohti uusia toimintatapoja

Matkailun kehittäminen vaatii menestyäkseen vahvaa suunnittelua ja koordinoitua. Markkinatieto ja tilastot ovat avaintekijöitä kehitettäessä tuotteita sekä markkinoitaessa matkailukohteita. Tämän lisäksi on hankittava aineistoa ulkomaisten vierailijoiden mieltymyksistä ja kulutustottumuksista, jotta pystymme vastaamaan heidän tarpeisiinsa.

Tehokas brändin luominen, ekologisuuden korostaminen ja elämysten tarjoaminen ovat myös nykypäivää. Markkinointia on vietävä eteenpäin erilaisten road show -tapahtumien, työpajojen ja online-markkinoinnin muodossa, joilla parannetaan Suomen tunnettavuutta maailmalla.

Tunnettavuus ja yhteistyö eri valtioiden kanssa lisäävät ulkomaisten investoijien kiinnostusta maattamme kohtaan. Edetään siis askel askeleelta kohti uusia toimintatapoja nykyaikaisia työkaluja ja ideoita hyödyntäen. ●



Artikkelin kirjoittaja Olessia Manner työskentelee Liikenne- ja viestintäministeriön liikennealan strategiayksikössä.

Kurkistuksia tie- liikenteen historiaan – museotiet ja -sillat

Eri puolilla maata sijaitsevat museotiet ja -sillat kertovat tienpidon ja tiellä liikkumisen kehityksestä sekä yhteyksien rakentamisesta, rakentajista, käytöstä ja käyttäjistä.

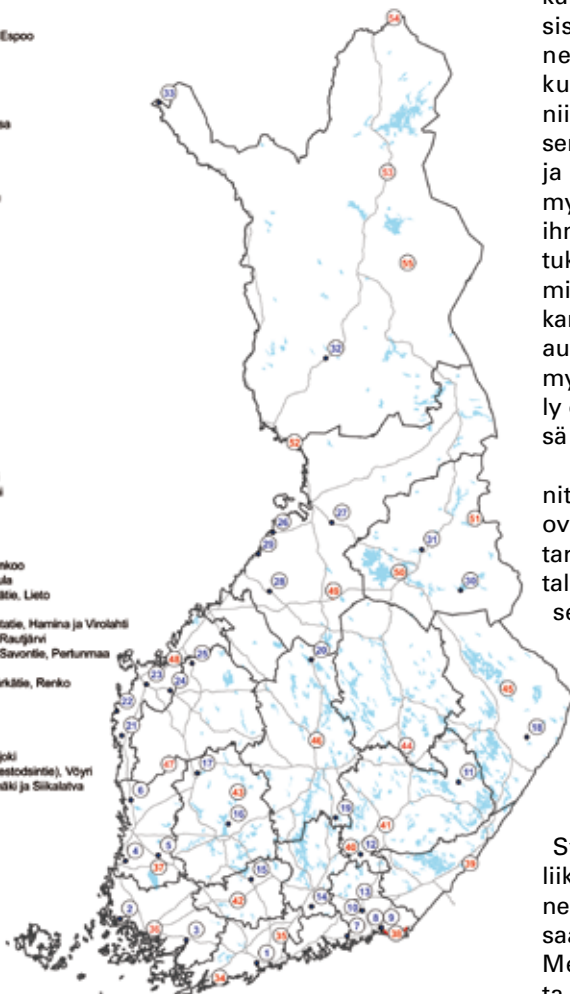
Suomen museotiet ja -sillat

Museosillat:

1. Eäpöörkartanon Sägbron silta, Espoo
2. Murin silta, Taivassalo
3. Hallikon vanha silta, Salo
4. Lajjojen silta, Eurajoki
5. Tukolan silta, Kokemäki
6. Lanikosken silta, Merikarvia
7. Savukosken silta, Pynttä, Loviisa
8. Salmen silta, Hamina
9. Mulkikosken silta, Hamina
10. Kesäkosken silta, Kouvolta
11. Enonkosken silta, Enonkoski
12. Viransalmen silta, Mäntymäki
13. Korian silta, Kouvolta
14. Törnön silta, Orimattila
15. Mieron silta, Hartola
16. Aunessilta, Tampere
17. Märkkulan silta, Kihniö
18. Haaraajoen silta, Joensuu
19. Viherin silta, Joutsa
20. Heinäajoen silta, Pihlajavesi
21. Närpes Nybro, Närpiö
22. Härnströmin silta, Korsnäs
23. Tuovilan silta, Mustasaari
24. Perttilän silta, Isokyrö
25. Mattilan silta, Kauhava
26. Paltjoen silta, Raase
27. Pönkän silta, Muhos
28. Savissa, Ylivieska
29. Eläkylän isosilta, Pyhäjoki
30. Tavassalmen silta, Kuhmo
31. Mäykyysajoen silta, Ristijärvi
32. Saarenpöytäsilta, Rovaniemi
33. Ahdekskunan silta, Enontekiö

Museotiet:

34. Fagervikin tie, Suuri rantatie, Inko
35. Tuusulanjärven rantatie, Tuusula
36. Vanhalinnantie, Hämeen Härkätie, Lieto
37. Huovintie, Köyliö
38. Tallimäki-Virojoki-tie, Suuri rantatie, Hamina ja Virolahdi
39. Niiskupääntie, Ruokolans ja Rautjärvi
40. Kuortti-Miekansalmi-tie, Suuri Savontie, Pertunmaa
41. Porrassalmentie, Mikkeli
42. Porras-Renko-tie, Hämeen Härkätie, Renko
43. Kuru-Ruovesi-tie, Ruovesi
44. Nikkäläntie, Leppävirta
45. Vornantie, Längelmäki, Joensuu
46. Koivistonkyntä, Äänekoski
47. Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki
48. Taistekuntarentie (aik. Minnestodintie), Vöyri
49. Savisekä-Pippola-tie, Kärsämäki ja Siikalahti
50. Paltaniementie, Kajaani
51. Raatentie, Suomussalmi
52. Simonkyläntie, Simo
53. Magnestimäki, Inari
54. Nivajoki-Alajärvi-tie, Utajoki
55. Sotajärventie, Savukoski



Nykyajan Suomessa laaja tieverkko on itsestään selvä osa infrastruktuuria. Tieverkkoa riittää noin 454.000 kilometrin verran ja maanteitäkin on noin 78.000 kilometriä. Tieverkko kuvastaa ihmisten ja yhteisöjen tarpeita liikua, kuljettaa ja ylittää esteitä ja rajoja.

Elämäntapojen ja yhteiskunnan muutokset ovat vuosisatojen kuluessa muokanneet kulkemisen tapoja ja kulkureittejä. Kulkeminen niin kaupan, sodan, verotuksen, postin tai raaka-aineiden ja tuotteiden siirron takia on myös muovannut yhteisöjä ja ihmisten elinympäristöä. Asutuksen leviäminen ja keskittyminen, teollistuminen, teknikan kehitys, vaurastuminen ja autoistuminen, myöhemmin myös matkailu ja kesämökkeily ovat kaikki jättäneet jälkensä tieverkkostoon.

Teiden ja siltojen suunnittelussa ja rakentamisessa ovat välttämättömien yhteysteiden ohella painottuneet taloudelliset ja valtopoliittiset seikat sekä turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvät tavoitteet.

Tehistorian ajanjaksoja ja tunnuspiirteitä

Syrjäisen Suomen alueella liikkumisen ja tiestön varhainen historia kiinnittyy meren saavuttamisen tavoitteeseen. Mereltä rannikoiden kautta ihmiset, tavarat, viestit ja aatteet ovat kulkeneet sisä-

maahan. Aurajokisuulta Hämeeseen suuntautunut reitti, Hämeen Härkätie, oli käytössä jo myöhäisrautakaudella.

Keskiaikaisia tieyhteyksiä ovat Suuri Rantatie Turusta Viipuriin, Ylinen Viipurintie, joka yhdisti Satakunnan ja Hämeen Viipuriin, Suuri Savontie Hämeestä Olavinlinnaan, Huovintie Satakunnassa, Pohjanlahden Rantatie ja Kyrönkankaan tie.

Museoteissa on mukana seitsemän esimerkkiä eteläisen Suomen keskiaikaisista teistä:

- Porrassalmentie, osa Hämeen Härkätietä
- Vanhalinnantie, osa Hämeen Härkätietä
- Huovintie
- Kyrönkankaan kesätie
- Fagervikintie, osa Suurta Rantatietä
- Tallimäki-Virojoki, osa Suurta Rantatietä
- Kuortti-Miekansalmi, osa Suurta Savontietä.

Ruotsi vahvisti Itämeren piirissä asemiaan 1600-luvulta alkaen. Suurvalta-asema edellytti sotilaallista voimaa ja hallinnon sekä verotuksen tehostamista. Kauppa keskittyi Suomessa harvoihin rannikon kaupunkeihin. 1600- ja 1700-luvuilla tieverkon rakentamisen ponttimena olivatkin kaupan ohella sotilaskuljetukset, postinkulku ja hallinto. Tuon ajan tieverkkoa edustavat muun muassa Koivistonkyntäntie, Kuru-Ruovesi-tie, Simonkyläntie, Porrassalmentie, Paltaniementie ja venäläisten rakentama Vornantie.

Museosillat ja -tiet		pvm		3.9.2012					
Kohteen nimi	Kunta	Maakunta	ELY-keskus	Valmistusvuosi tai -aika	Nimetty museokohteeksi	Tien pituus	Maantien numero	Sillan tyyppi	
1	Espoonkartanon Säghron silta	Espoo	Uusimaa	Uudenmaan ELY	1778-1816	1982		11310	kivihovisilta
2	Murtin silta	Taivassalo	Varsinais-Suomi	Varsinais-Suomen ELY	1850	1982			kivihovisilta
3	Halkon vanha silta	Salo	Varsinais-Suomi	Varsinais-Suomen ELY	1865-66	1982			tuki- eli ponsiansassilta
4	Lapijoen silta	Eurajoki	Satakunta	Varsinais-Suomen ELY	1882-83	1982			kivihovisilta
5	Tuikkilan silta	Kokemäki	Satakunta	Varsinais-Suomen ELY	1918	1982			terasbetoninen kaarisilta
6	Lankosken silta	Merikarvia	Satakunta	Varsinais-Suomen ELY	1886-87	1987			kivihovisilta
7	Savukosken silta	Pyhtää, Loviisa	Kymenlaakso, Itä-Uusimaa	Kaakkois-Suomen ELY	1926-28	1982			terasbetoninen kaarisilta
8	Salmen silta	Hamina	Kymenlaakso	Kaakkois-Suomen ELY	1904	1982			kivihovisilta
9	Mullinkosken silta	Hamina	Kymenlaakso	Kaakkois-Suomen ELY	1950	1982	371		esijännitetty teräsbetonisilta
10	Keskikosken silta	Kouvola	Kymenlaakso	Kaakkois-Suomen ELY	1954	1982			terasbetoninen kaarisilta
11	Enonkosken silta	Enonkoski	Etelä-Savo	Pohjois-Savon ELY	1903-1904	1982			kivihovisilta
12	Virransalmen silta	Mäntyharju	Etelä-Savo	Pohjois-Savon ELY	1936-37	1990			terasbetoninen ristikkosilta
13	Korian silta	Kouvola	Kymenlaakso	Kaakkois-Suomen ELY	1870	1996			terasbetoninen ristikkosilta
14	Tönnön silta	Orimattila	Päijät-Häme	Uudenmaan ELY	1911	1982			terasbetoninen kaarisilta
15	Mierolan silta	Hattula	Kanta-Häme	Uudenmaan ELY	1918	1982			terasbetoninen hovisilta
16	Aunessilta	Tampere	Pirkanmaa	Pirkanmaan ELY	1998-99	1982			kivihovisilta
17	Markkulan silta	Kihniö	Pirkanmaa	Pirkanmaan ELY	1959	1982	13343		riippuansassilta
18	Haarajoen silta	Joensuu	Pohjois-Karjala	Pohjois-Savon ELY	1925-26	1982			terasbetoninen ulokepalkkisilta
19	Viherin silta	Joutsa	Kesk-Suomi	Kesk-Suomen ELY	1887	1982			puinen tukiansassilta
20	Heinäjoen silta	Pihlajavesi	Kesk-Suomi	Kesk-Suomen ELY	1923-24	1982	16953		kivihovisilta
21	Närpes Nybro	Närpö	Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1842	1982			kivihovisilta
22	Harrströmin silta	Korsnäs	Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1898	1982	87413		kivipalkkisilta
23	Tuovilan silta	Mustasaari	Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1780-81	1982	17639		kivisilta
24	Perttälän silta	Isokyrö	Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1909-10	1982			terasbetoninen rippusilta
25	Mattilan silta	Kauhava	Etelä-Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1921	1986	17841		terasbetoninen jalkuva palkkisilta
26	Pattijoen silta	Raahes	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1896-97	1982			kivihovisilta
27	Ponkilän silta	Muhos	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1931	1982			terasbetoninen rippusilta
28	Savitsilta	Ylivieska	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1912	1982			terasbetoninen ulokepalkkisilta
29	Etelänkylän Isosilta	Pyhäjoki	Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1837	1982	18137		puinen tukiansassilta
30	Tervasalmen silta	Kuhmo	Kainuu	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1935	1982	19258		terasbetoninen hovisilta
31	Möykkysenjoen silta	Ristiäri	Kainuu	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1926	1982			kivihovisilta
32	Saarenputaan silta	Rovaniemi	Lappi	Lapin ELY	1924-25	1982	19741		terasbetoninen hovisilta
33	Ahdaskurun silta	Enontekiö	Lappi	Lapin ELY	1943	1983	21		kivihovisilta
34	Fagervikin tie, Suuri rantatie	Inkoo	Uusimaa	Uudenmaan ELY	1300-luku	1982	1,1 km	1050	
35	Tuusulanjärven rantatie	Tuusula	Uusimaa	Uudenmaan ELY	1500-luku	1982	3,4 km	11609	
36	Vanhainmentie, Hämeen Härkätie	Lieto	Varsinais-Suomi	Varsinais-Suomen ELY	800-luku	1982	3,4 km		terasbetoninen kaarisilta
37	Huovintie	Kyölä	Satakunta	Varsinais-Suomen ELY	keskiaika	1996	7,9 km	2131	
38	Tallimäki-Virojoki-tie, Suuri rantatie	Hamina ja Ruokolahdi, Rautjärvi	Kymenlaakso	Kaakkois-Suomen ELY	1300-luku	1982	35,2 km	3513	
39	Niskapietäentie	Imatra	Karjala	Kaakkois-Suomen ELY	1600-luku	1989	19,5 km	3981	
40	Kuoritti-Mekansalmi-tie, Suuri Savontie	Pertunmaa	Etelä-Savo	Pohjois-Savon ELY	1470 vaiheilla	1982	6,4 km	15023	
41	Porrasalmentie	Mikkeli	Etelä-Savo	Pohjois-Savon ELY	1600-luku	1982	4,9 km	15131	
42	Porras-Renko-tie, Hämeen Härkätie	Renko	Kanta-Häme	Uudenmaan ELY	800-luku	1982	10,3 km	2831	
43	Kuru-Ruovesi-tie	Ruovesi	Pirkanmaa	Pirkanmaan ELY	1600-luku	1990	8,9 km	14278	
44	Nikkilänmentie	Leppävirta	Pohjois-Savo	Pohjois-Savon ELY	1700-luku	1985	2,4 km		
45	Vornantie	Liekka, Joensuu	Pohjois-Karjala	Pohjois-Savon ELY	1741-43	1982	2,7 km	5077	
46	Koiviston paikallistie	Äänekoski	Kesk-Suomi	Kesk-Suomen ELY	1700-luku	1998	2,9 km	16757	
47	Kyrönkankaan kesätie	Kauhajoki	Etelä-Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	keskiaika	1982	7 km		
48	Taistelutantereentie (aik. Minnestodsintie)	Vöyri	Pohjanmaa	Etelä-Pohjanmaan ELY	1600-luku	1982	2,8 km	17861	
49	Savisekä-Piippola-tie	Kärsämäki, Siikalatva	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1700-luku	1982	23,8 km	8000	
50	Pattaniementie	Kajaani	Kainuu	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1650-luku	1982	3,0 km	8801, 19056	
51	Raateentie	Suomussalmi	Kainuu	Pohjois-Pohjanmaan ELY	1915-19	1982	19,8 km	9125	
52	Simonkyläntie	Simo	Lappi	Lapin ELY	1600-1700-luku	1982	2,9 km	19502	
53	Magneettimäki	Inari	Lappi	Lapin ELY	1913	1992	2,8/5 km		
54	Nivajoki-Alajärve-tie	Utsjoki	Lappi	Lapin ELY	1500-luku	1983; 2005	4,8 km	970	
55	Seitajarventie	Savukoski	Lappi	Lapin ELY	1961	2010	13,5 km	19905	



MARKETTA HYÄRINEN

Hämeen Härkätietä Portaan-Rengon museotieltä.

Ensimmäiset kivisillat rakennettiin 1700-luvun lopulla tärkeimmille maanteille. Niistä museokohteina ovat Espoonkartanon silta ja Tuovilan silta Mustasaassa.

Suomen sodan seurauksena 1700-luvun sotien ankarasti kohteilema Suomi siirtyi Venäjän suuriruhtinaskunnaksi vuonna 1809. Liikenneverkkoa täydennettiin ja kehitettiin sisämaakaupan ja alkanut teollistumisen tarpeisiin. Tiestöä liittyy sisävesi- ja rautatieliikenteen solmukohtiin.

Perinteisten puisten ja kivisten siltojen lisäksi rakennettiin ensimmäiset teräksiset ja betoniset sillat 1800-luvun lopulla. Kauniita kivihovisilltoja 1800-luvulta ovat muun muassa Lapijoen ja Lankosken sillat Satakunnassa, Närpes Nybro, Pattijoen silta Raahessa ja Aunessilta Tampereen Teiskossa. Puusiltojen aatelistöön kuuluu Pyhäjoen Etelänkylän Isosilta, joka valmistui vuonna 1837. Uudempaa rakennustekniikkaa museosilloissa edustaa Korian teräksinen, rautatiesillaksi alun perin rakennettu ristikkosilta Kouvossa.

Autoistuminen ja matkailun tarpeet alkoivat vaikuttaa tieverkoston kehitykseen 1920-1930-luvuilla. Vuoden 1918 tielaki oli siirtänyt maanteiden kunnossapidon vastuun talonpoikaisilta maanomistajilta valtiolle. Tiestöä ja siltoja kohennettiin kestämään hevospuoria raskaampia kuljetuksia.

Siltoja rakennettiin niin puusta, kivistä, betonista kuin teräksestäkin. Teräsbetonisiltojen eri tyyppisiä kuvaavat museosilloista Savukosken kaarisilta Loviisan ja Pyhtään rajalla Kymijoen, Haarajoen teräsbetoninen ulokepalkkisilta Joensuussa ja teräsbetoninen Saarenputaan hovisilta Rovaniemellä.

Ennen toista maailmansotaa tärkeimmät, kaupunkikeskuksia yhdistävät tiet luokiteltiin valtateiksi, joilla erityisesti linja-autoliikenne oli merkittävää. Maanteiden talvikunnos-



Saarenputaan teräsbetoninen holvisilta Rovaniemellä.

sapito parani, kun teitä alettiin aurata lumesta.

Sotavuodet ja jälleenrakennus muokkasivat tieverkkoa uuteen muotoon. Tuhoutuneita siltoja ja teitä rakennettiin uudestaan Pohjois- ja Itä-Suomessa. Vuosina 1915–1919 rakennetulla Raateentielä käytiin talvisodan aikana merkittäviä torjuntataisteluita. Välirauhan aikana, vuosina

1940–1941, Petsamon suunnan liikenne Jäämerentielä oli kiihkeää ja Suomelle elintärkeää. Tuolloin Saarise-län Urupään pohjoisrinteen vaikeakulkuinen tiejakso sai Magneettimäen nimen. Kilpisjärven Ahdaskurun pienen kivisen holvisillan rakentamisen vaiheisiin liittyvät maailmansodan eri osapuolet, Saksa, Venäjä, Suomi ja Norja.

Työllisyys-, sosiaali- ja aluepolitiikka yhdistyivät kasvavan autoliikenteen tarpeiden kanssa 1950- ja 1960-luvuilla. Siirtotyömaat työllistivät tienrakennuksessa etenkin kesäisin pohjoisen Suomen kausityöttömyydestä kärsineitä miehiä.

Valtiovalta pyrki turvaamaan laajan maan haja-asu-tuksellekin tieyhteydet. Savukosken Seitajärventie on esimerkki siitä, miten Lapin alueella yleisiä polkuteitä rakennettiin kevyin menetelmin poluista kulkukelpoisiksi teiksi.

Autoliikenteen tarpeisiin rakennetuista silloista esimerkkejä ovat Mullinkosken esijännitetty teräsbetonisilta Haminassa ja Keskikosken teräksinen, 2-osainen Kymijoen ylittävä sauvakaarisilta Kouvolan Myllykoskella.

Nykykaikaisen tieverkon rakentaminen pääsi vauhtiin 1960-luvulla. Autoistuminen kiihtyi tuontirajoitusten päättymisen myötä. Pääkaupunkiseudulle valmistui Suomen ensimmäinen moottoritie, Tarvontie, vuonna 1962. Maailmanpankin lainoilla rakennettiin tie-töitä 1960- ja 1970-luvuilla. Museokohteina ajanjakson edustajia ei varsinaisesti ole.

Kokoelma kaipaisikin täydennykseen uudempiä teitä ja siltoja.

Museotiet ja -sillat nykyisin

Museosilloja on tällä hetkellä 33 ja museoteitä 22. Yhdessä ne muodostavat Liikenneviraston museokohteiden kokoelman. Museosilloista kymmenkunta on kuntien katuverkolla tai kunnossapitovastuulla. Teistä kolme on yksityisteitä.

Museotie- ja -siltakohteet säilytetään sellaisina kuin ne museointihetkellä ovat. Valtaosa kohteista, 28 siltaa ja 14 tietä, on nimetty museokohteiksi vuonna 1982. Kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi. Museoteiden ja -siltajärjestelmän tarkoitus on viitoitus ja opasteet on tarkoitus uusina lähivuosina ruskeapohjaisiksi palvelukohteiden viitoitusohjeen ja sitä tarkentavan suosituksen mukaan.

Kunkin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskuksen) liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue vastaa käytännössä omalla alueella olevien museokohteiden hoidosta. Maanteiden museokohteet hoidetaan perustienpidon määrärahoilla osana hoidon alueurakoita.

Kuudelle museokohteelle on laadittu yksilöllinen hoito- ja ylläpitosuunnitelma ja suunnitelma on tekeillä kolmelle museokohteelle. Suunnitelmaraportit on julkaistu tieperinnetoiminnan internet-sivuilla. Pirkanmaan ELY-keskus koordinoi museokohteiden hoitoa ja kokoelman kehittämistä valtakunnallisesti.

Museokohteiden valinnan kriteereistä

Museokohteiden valintakriteerit ovat muuttuneet 1980-luvun jälkeen. Nykyisin museoteitä ja -silloja arvioidaan osana tienpidon perinnekokoelmaa museoteille ja -silloille vuonna 2007 hyväksytyyn kokoelmapolitiikan mukaan. Kokoelmapolitiikka ra-



Seitajärventie Savukoskella. Polusta polkutieksi.



Museotie yhdistää sukupolvia toisiinsa. Kuva Seitajärven museotien avajaisista.

kentuu kolmen pääkriteerin varaan, jotka ovat tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo.

Tietoarvolla tarkoitetaan museokohteesta arviointihetkellä käytettävissä olevan tutkimustiedon tasoa. Tieliikennehistoriallinen arvo on keskeisin arviointikriteeri, jolla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Tieliikennehistoriallisen arvon tulee olla valtakunnallista luokkaa. Säilyneisyysarvolla kuvataan sitä, miten kohteessa on säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia tai toiminnalli-

sia ominaisuuksia siitä aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Kokonaisuutena tarkastellen kokoelmaan ei oteta toisintoja eli kaksoiskappaleita. Kohteiden valinnassa tärkeää on museoalan periaatteiden mukaisesti tyyppisyys ja edustavuus. Erikoisuuksia ja harvinaisuuksia ei siten haluta kokoelmaan sisällyttää.

Vuonna 2007 valmistuneen museokohteiden kokonaisarvioinnin perusteella koelmasta on poistettu viisi kohdetta, eli niillä ei enää ole museostatusta. Värnäsin huonokuntoinen puusilta Kirkkonummella on purettukin. Uusin kokoelmaan otettu kohde



Kuru-Ruovesi-tie eli Peräkunnantie Ruovedellä.

on Savukosken Seitajärventie, joka nimettiin museotieksi vuonna 2010. Museoteistä ja -silloista tehtäviä ehdotuksia arvioivat kunkin ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastualueen perinneyhdyshenkilöt. Ratkaisut uusista ja poistettavista kohteista tekee Pirkanmaan ELY-keskus. ●

Artikkeli perustuu pääosin julkaisun "Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys" tietoihin (Liimatainen Kirsi, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007).

Lisätietoa:

Mauranen, Tapani (toim.): Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tielaitos ja Edita 1999.

Masonen, Jaakko, Antila, Kimmo, Kallio, Veikko ja Mauranen, Tapani (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Tielaitos ja Edita 1999.

Masonen, Jaakko ja Hänninen, Mauno (toim.): Pikeä, hiekkä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Tielaitos ja Painatuskeskus 1995.

Enbuske, Matti: Vuosisadat Pohjan teillä. Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle. Tiehallinnon Oulun tiepiiri 2009.

www.ely-keskus.fi/aiheet/liikenne/tieperinnetoiminta



Aunessilta Tampereen Teiskossa.

Pohjanlahden rantatie on viimeisin valtakunnallisen matkailutiestatukseen Suomessa saanut matkailutie. Liikennevirasto hyväksyi syksyllä 2010 matkailutien taustaorganisaatio Kasitie ry:n hakemuksesta Pohjanlahden Rantatien valtakunnalliseksi matkailutiekse, jonka reitti myötäilee Suomen länsirannikolla kulkenutta vanhaa postireittiä.

Pohjanlahden rantatie

Matkailutien kehittäminen perustettua Pohjanlahden rantatie -hanketta rahoittivat vuosina 2011–2012 Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Satakunnan ja Varsinais-Suomen ELY-keskukset (kehittäminen & investointi) sekä matkailutien kehittämiseen mukaan tulleet kunnat (investointi).

Pohjanlahden rannikkoseudun matkailun kehittäminen vanhan tien ympärillä oli ollut Pohjanlahden rannikkoseudun maakuntien toiveissa jo pitkään. Reittiä toivottiin kehitettävän, ja mm. maakunta-kaavoissa ja -suunnitelmissa kyti ajatus vanhan postireitin matkailullisesta kehittämisestä. Tätä seikkaa tukivat osaltaan 1990-luvulta lähtien toteutetut tiehistorialliset selvitykset alueella.

Pohjanlahden rantatie -projektissa tutkittiin vanhan tien historiaa, matkailutien taustavoimaksi tuli Kasitie ry, saatettiin matkailutien reitti Liikenneviraston tierekisteriin sekä asennutettiin matkailutiekyllit reitin varrelle vuonna 2012.

Matkailutien nettiportaalin suunnittelu ja toteutus, matkailutieseminaarin toteuttaminen, lanseeraustapahtumat ja laaja hankeyhteistyö olivat nekin osa ylimaakunnallisen hankkeen toimintaa. Hankkeen ylimaakunnallisuuden hengessä reitin varrella teetettiin tutkimusta, jossa hankeyhteistyökumppanit tarkastelivat muun muassa Liminganlahden matkailua, Keski-Pohjanmaan henkistyneitä matkailukohteita ja tieympäristön tarinaperinnettä.

Rantatie yhdistää

Rantatie on yhdistänyt länsirannikon jokisuiden kaupunkeja keskialjalta aina nykypäivään saakka. Myöhäiskeskialjalta lähtien tie on toiminut kulkureittinä, ja 1600-luvulta lähtien postitienä.

Ruotsin puolella kulkee samainen reitti, joka tunnetaan siellä nimellä Norrstigen - Pohjanpolku, ja joka jatkuu Pohjanlahden rantamia seurailien Ruotsin eteläosiin Tukholmaan saakka. Yksi tunnetuimmista tienkäyttäjistä lienee ollut kasvitieteilijä **Carl Linné**, joka tosin eräässä kirjassaan moitiskeli suoran sanoin rantatien huonokuntoisuutta Suomen puolella.

Rantatien reitti kulkee Vakka-Suomesta kohti Torniota. Matkalla se sivuaa Sinistä tietä, Tervan tietä ja Revontulten tietä, jotka yhdistyvät keskiaikaisperäiseen Suomea ja Ruotsia yhdistäneeseen maa-reittiin. Varsinais-Suomessa Pohjanlahden rantatien lähtäisyydellä ovat Saariston Rengastie, Hämeen Härkätie ja Kuninkaantie. Pohjanlahden rantatie yhdistyy näin ollen lähes koko Suomen matkailuteiden verkostoon.

Runsaasti nähtävää ja koettavaa

Rantatiellä on paljon vahvuuksia: monipuolinen ja elävä kyläkulttuuri, kaksikielisyys, merenläheinen sijainti, saaristo ja majakat. Sillä voi kokea läpileikkauksen suomalaisten rannikkokaupunkien historias-

Etelänkylän museosilta Pyhäjoella Rantatien varrella.

ta, merellisyyden, luonnon ja kulttuurin yhteiselon, tarinat ja tapahtumat. Kansallismai-
semat, maailmanperintökoh-
teet, historialliset puutalokau-
pungit ja kaupunkikeskustat,
kivi- ja puukirkot, kartanot ja
linna- ja puutarhat ja ruu-
kit sekä näihin perustuvat sa-
dat suomen- ja ruotsinkieliset
tapahtumat täydentävät ku-
vaa.

Runsas voi olla myös
heikkous, mikäli sitä ei osata
hyödyntää. Rantatien lähel-
lä kulkevat lähes koko sen pi-
tuudelta valtatie 8 ja 4, jotka
houkuttavat ainakin kiireistä
matkaajaa. Toisaalta, valtateil-
tä on lyhimmillään 40 metriä
Selkämerelle tai Rantatiel-
le, pisimmillään noin parin-
kymmenen kilometrin matka
- mutta onko se liikaa?

Koska matkailutie on pit-
kä sen voi jakaa osiin ja tu-
tustua vaikka yhteen mat-
kailusilmukkaan kerrallaan:
suunnitella pieni rengasreit-
ti etukäteen, saapua bussilla/
jättää auto rantatiellä sijaitse-
vaan kylään, edetä pyöräil-
len nähtävyyksiä katsellen,
ja kiertää takaisin lähtöpaik-
kaan sopivan päivämatkan
tehtyä. Paikkakunnalla voisi
viettää samalla useita päiviä
niin sanotun hitaan matkai-
lun (Slow Travel) hengessä ja
tutustua paikallisiin ihmisiin,
kulttuuriin ja luontoon.

Rauhallinen vaihtoehto valtatie kahdeksalle

Vanha postitien reitti sekoite-
taan joskus puheissa ja aja-
tuksissa valtatie kahdeksaan,
mutta etenkin tien varrella
asuvat tai siellä joskus kul-
keneet tuntevat reitin. Mo-
toristit, karavaanarit ja pyö-
räilijät ovat allekirjoittaneen
tapaan löytäneet tien ja otta-
neet omakseen sen valtateitä
rauhallisemman ja huomatta-
vasti mutkittelevamman kul-
kuväylän.

Matkailutie kulkee välil-
lä pitkiäkin matkoja harvaan
asutuilla seuduilla, joten pal-
veluita ei aina ehkä ole saata-
villa matkailijan tottumaan ta-

paan. Mikäli rannikkokuntien
ja -kaupunkien tarjonta ei jos-
tain syystä riitä tai innosta, lä-
hietäisyydellä on valtatie lii-
kenneasemapaalveluineen.

Ikävä kyllä valtateiden var-
silla on kovin vähän nähtävää.
Suurin osa valtakunnallises-
ti arvokkaista rakennetuis-
ta ympäristöistä, maailman-
perintökohteet, merelliset
kansallispuistot sekä muut
luontokohteet sijaitsevat
maaseudulla vanhojen tei-
den varsilla.

Matkailutien kehittäminen yhteistyössä olennaista

Pohjanlahden rantatie on
matkailutienä pitkä (noin 900
kilometriä) eikä välttämät-
tä ollenkaan helposti hallitta-
vissa. Matkailualan toimijoita,
kuntia, kaupungeja ja mui-
ta osallisia on reitin varrella
kymmeniä mikä voi olla heik-
kous – tai voimavara. Viime
kädessä matkailutoimijoiden
halukkuus matkailutien kehit-
tämiseen yhdessä Kasitie ry:n
matkailutietoimikunnan kans-
sa on avain kehitykseen.

Matkailutien tarkoitukse-
na on parantaa Pohjanlahden
maaseudun elinvoimaisuutta,
saada rannikkoseudulle lisää
matkailijoita, parantaa ran-
nikkoseudun imagoa asuin-
ja matkailualueena sekä lisätä
alueen tunnettuutta kotimaas-
sa sekä myös kansainvälises-
ti. Sen, miten nämä tavoitteet
toteutuvat, näyttävät tulevat
vuodet.

Pohjanlahden rantatien net-
tiportaaliin www.rantatie.com
on koottu matkasuun-
nitelmien tekoa helpottavia
reittikarttoja ja kuntaesittely-
jä sekä matkailutien teemoi-
hin liittyviä kohteita ja tapah-
tumia, joissa on hyödynnetty
myös yhteisömedioita. Tutki-
mukset ja muu matkailutie-
hankkeen kirjallinen tuotanto
ovat ladattavissa ja saatavilla
Kansalliskirjaston sähköises-
sä julkaisuarkistossa, Dorias-
sa, osoitteessa www.doria.fi. ●



*Satakunnassa Selkämeri näkyy matkailutieltä
Ahlaisten Keikvedellä.*

Viitostiestä viilataan Saimaata kovempaa brändiä

Viitostiestä aiotaan kehittää ainutlaatuinen yhteismarkkinointikanava. Matkailijaa helpotetaan löytämään elämyksellisen matkailureitin kohteet, palvelut ja yritykset.

Viitostiestä ja laajemmin koko Viitosväylästä aiotaan tehdä elämyksellisin ja monipuolisin matkailureitti Helsingistä ja Pietarista aina Lappiin saakka.

Samalla Viitosväylää ollaan rakentamassa yhteismarkkinointikanavaksi, jossa väylä sitoo yhteen yritysten ja matkailualueiden resurssit jopa eurooppalaisittain ainutlaatuisella tavalla. Yhteismarkkinointi-idea on koeponnistettu toimijoiden keskuudessa ja vastaanotto on ollut myönteinen.

–Yhteiselle nimittäjälle on selkeä tarve. Viitosväylä on uniikki tapa sitoa resurssit yhteen. Vastaavaa ei löydy Euroopasta, toteaa esiselvitystä konsulttina tekevä Saimaa Booking Oy:n toimitusjohtaja **Kari Turunen**.

Suomessakin on Via Kareliaa, Sinistä tietä, Kuninkaantietä, mutta niiden yhteydessä ei ole toteutettu vastaavaa sapluunaa yhteismarkkinoinnin osalta. Ei edes Via Balticalla Suomenlahden eteläpuolella ole tehty vastaavaa tuotteistamista.

Yksi tavoite on nostaa myös Viitostien houkuttelevuutta. Kirkastetulla imagolla väylä vetäisi väkeä kuin Yhdysvaltain legendaarinen Route 66 konsanaan.

Viitosväylän ympärille rakentuvan markkinointikanavan avulla helpotettaisiin asiakasta löytämään väylän varren matkailualueet, -koh-



Viitostie on tärkeä väylä elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Nyt tiestä viilataan elämyksellistä matkailuareittia, joka toimisi väylän vaikutusalueen yritysten ja matkailualueiden yhteismarkkinointikanavana. Kuva Viitostieltä Visulahden matkailukeskuksen kohdalla Mikkelin pohjoispuolelta.

teet ja -palvelut Heinolasta Sodankylään.

–Tässä yhdistetään matkailun, yritysten, kauppojen ja huoltoasemien tahtotila. Lähdemme myymään Viitosväylän palveluita. Tämä on matkailubrändinä freesimpi kuin esimerkiksi Saimaa tällä hetkellä, Turunen arvioi.

Kaikkia ei kuitenkaan hankkeeseen kelpuuteta. Avainsanoja on palvelujen osalta laatu ja varmuus.

–Toimijoiden on täytettävä kriteerit, mikä vaatii tuotevalvontaa, koulutusta ja valmennusta koko Viitosväylän varrelle. Yrittäjien on sitouduttava hankkeeseen ja rahoitukseen alusta lähtien.

Hankkeeseen halutaan mukaan Viitostien varren toimijoita väylän koko vaikutusalueelta. Mukaan aiotaan myös ottaa alueita Viitostien juurilta Etelä-Karjalasta ja muilta syöttöväyliltä.

Konseptiin mahtuvat Imatran seutu, Savonlinna Punkaharjuineen ja Viitostieltä poikkeavat monet maisemareitit esimerkiksi Rantasalmen ja Vuokatin suunnalla.

Eikä uusi kanava ole pois keneltäkään, ei edes nykyisiltä markkinointiverkostoilta.

–Alueiden yhteismarkkinoinnit kuten Visit Mikkelin, Vuokatti ja muut voivat toimia edelleen kuten tälläkin hetkellä.



Saimaa Booking Oy:n toimitusjohtaja Kari Turunen ja Mikkelin ammattikorkeakoulun opiskelijat Pirkko Vallinkoski ja Sirpa Uimonen ovat tehneet pohjatyötä hankkeelle, jossa Viitosväylästä aiotaan tehdä matkailualueiden ja yritysten yhteismarkkinointikanava.

Viitosväylän markkinoinnin on kaavailtu pohjautuvan lähes kokonaan sähköisiin informaatiokanaviin, mikä pitää osaltaan kustannukset kurissa. Esitteiden ja printtimainonnan sijasta avaintekijöitä ovat internet, mobiilisovellukset ja sähköiset infotaulut.

Sähköinen markkinointi kohdistetaan suoraan kotimaan ja ulkomaiden asiakkaille sekä matkanjärjestäjille ja matkatoimistoille.

Kumppaneiksi kaavaillaan laivayhtiöitä ja muita matkailuorganisaatioita, jotka tuovat väkeä maahan ja väylän varrelle.

–Myös heille Viitosväylä olisi yhteinen myyntiargumentti, Turunen muistuttaa.

Pienellä rahalla liikkeelle

Viitostie ry:n puheenjohtaja **Markku Kakriainen** sanoo, että Viitosväylään liittyvää yhteismarkkinointikuviota on tarkoitus viedä esiselvityksen jälkeen syksyllä eteenpäin 1–2 vuoden EU-rahoitteisella hankkeella ja pääosin julkisella rahoituksella. Sen jälkeen toiminta jatkuisi yksityisellä rahoituksella.

–Mitään uutta matkailuorganisaatiota ei ole tarkoitus rakentaa. Joku yritys voisi ottaa siipiensä alle tuotteistamisen, myynnin ja markkinoinnin hallinnan, miettivät Kakriainen ja Kari Turunen.

Viitosväylä-hankkeen esiselvitykseen liittyen on parhaillaan valmistumassa Mikkelin ammattikorkeakoulun opiskelijoiden **Sirpa Uimosen** ja **Pirkko Vallinkosken** tekemä opinnäytetyö, jossa on tehty tutkimushaastattelu Viitostien varren keskeisten toimijoiden keskuudessa.

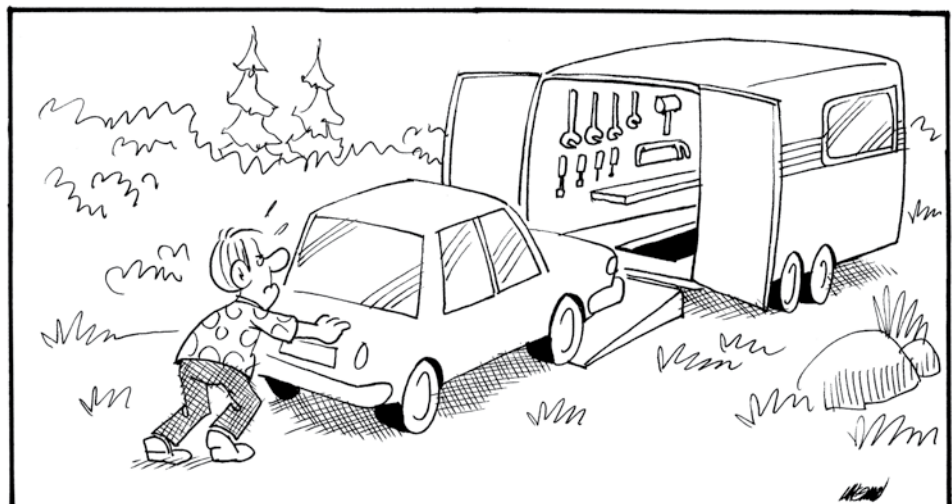
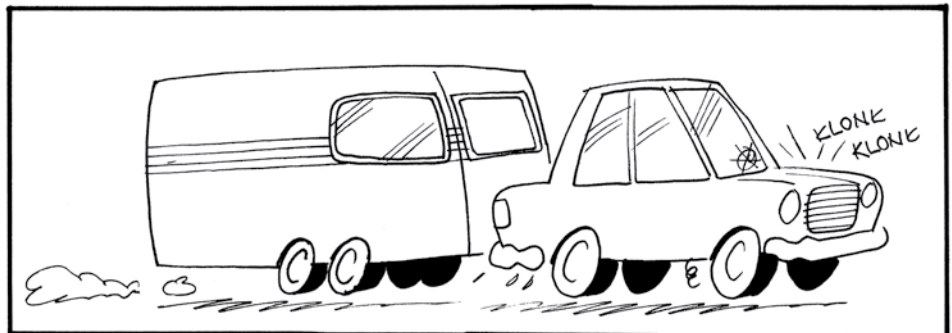
Kyselyn perusteella päämarkkina-alueiksi on haaruksellisesti odotetusti pääkaupunkiseutu ja ulkomailta Venäjä, etenkin Pietarin seutu Baltia, sekä Pohjois-Eurooppa.

Tavoitteena on tehdä matala ja kevyt organisaatio, jota myös toimijat haluavat. Turu-

nen korostaa myös, ettei uusi markkinointikanava vaadi matkailutoimijoilta, yrityksiltä tai kunnilta isoja rahallisia satsauksia. ●

Viitosväylä

- Viitostie eli valtatie 5 on yksi Suomen pääväylistä.
- Viitosväylä on Viitostietä ja sen vaikutus-alueetta mukaileva matkailureitti Helsingistä ja Pietarista Järvi-Suomeen ja Lappiin.
- Käsittää 8 maakuntaa, 11 kaupunkia ja kymmeniä kuntia.
- Tarjoaa ainutlaatuisia kohteita, elämyksiä, tekemistä, maisemareittejä ja satoja monipuolisia palveluja.
- On myös elinkeinoelämän ja logistiikan kannalta yksi keskeisiä väyliä.



Teiden tukkoja vai hyötyliikennettä - karavaanarit tien käyttäjinä

Erlaisia matkailuajoneuvoja on ollut maamme maanteillä noin 50 vuotta. Erityisesti kesäliikenteessä näkyvät valkeat ajopelit eivät jää keneltäkään huomaamatta ja kommentoimatta. Mistä kaikesta karavaanareiden liikkumisesta ja tien käytössä on kysymys?

Matkailuajoneuvojen kokonaismäärä on maassamme 115.375 (31.12.2012). Matkailuvaunuja on rekisterissä 67.445 ja matkailuautoja 47.930. Luku on viime vuosina kasvanut, ja leirintämatkailu on tänä päivänä suosituin kesämatkailumuoto. Suomen noin 600 leirintäalueella vieteään lähes 4,5 miljoonaa yöpymisvuorokautta, joista 2,0 miljoonaa ulkoilulain mukaisilla alueilla. Yöpymisistä yli 60 % tapahtuu matkailuajoneuvoissa.

Matkailuajoneuvo-liikenteen taustaa

Ensimmäiset matkailuvaunut ilmestyivät tieliikenteeseemme 1960-luvun alussa. Matkailuvaunujen tuonti alkoi vuonna 1962. Ensimmäiset saatavilla olleet vaunumerkit olivat tanskalainen MKP

ja englantilainen Sprite. Kotimainen matkailuvaunutuotanto alkoi samoihin aikoihin. Suurin suomalainen matkailuvaunumerkki on ollut Solifer, jonka tuotanto Suomessa kesti vuodesta 1966 vuoteen 1984.

Matkailuvaunut tunnetaan myös varhaisemmalla nimellä "asuntovaunu". Lakitekstit tuntevat sanan "matkailuperävaunu". Tänä päivänä suuri yleisö ymmärtää asian kummalla nimellä tahansa, mutta alan harrastajien enemmistö käyttää sanaa "matkailuvaunu".

Nykyään matkailuvaunuvaihtoehtoja löytyy kaikille perheille ja kaikkiiin harrastuksiin. Vaunujen pituudet vaihtelevat noin neljästä kahdeksaan metriin ja leveydet 2,25–2,5 metriin. Yleisin uusina myytävien vaunujen leveys on 2,5 metriä. Matkai-

Monet suomalaiset leirintäalueet sijaitsevat luonnonkauniilla paikoilla. Kuvassa Alatalon leirintäalue Kuopion Jännevirralla.

luuvaunujen painot vaihtelevat 600 kilosta 1.800 kiloon.

Matkailuautoja alettiin rakentaa teollisesti 1970-luvulla. Omatoimiset tee-se-itse-miehet tuunasivat matkailuautoja vanhoista busseista, kauppa- ja kirjastoautoista. Nykyisin myös matkailuautoissa on runsaasti vaihtoehtoja kaikkiin käyttötarkoituksiin. Tämän päivän kuluttajia matkailuautot kiinnostavat matkailuvaunuja enemmän. Uusia matkailuautoja ensirekisteröidään matkailuvaunuja enemmän. Kehitys on samansuuntainen muissa Euroopan maissa.

Ajokortti ja nopeusrajoitukset

Sekä matkailuvaunuyhdistelmän että alle 3.500 kg painavan matkailuauton ajamiseen riittää, kun kuljettajalla

on B-ajokortti. Jos matkailuauto on raskaampi, vaaditaan C1-luokan ajokortti. Jos matkailuvaunuyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3.500 kg tai vetoauton omamassa on pienempi kuin perässä olevan vaunun kokonaismassa, vaaditaan ns. pikku-e eli BE-ajokortti.

Matkailuvaunuyhdistelmän suurin sallittu katonopeus on 80 km/h. Matkailuautoilla yleisin katonopeus on 100 km/h, joka sallitaan ABS-jarruin, kuljettajan airbagilla ja kaikkien istuimien turvavöillä varustetuille, alle 3.500 kg painaville matkailuautoille.

Matkailuajoneuvoille säädetty ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset aiheuttavat silloin tällöin kiukkua muissa tienkäyttäjissä. Karavaanareista joskus käytetty nimitys "tien tukko" on kuitenkin aikakaudelta, jolloin yleisesti

autot olivat nykyisiä ajopelejä heikkotehoisempia. Tämän päivän matkailuajoneuvot selviävät liikennevirrassa hyvin.

Teiden kunto ja turvallisuus

Henkilö- ja pakettiauton perään vetokoukulla kiinnitettävä matkailuvaunu muodostaa yhdistelmän, jonka pituus ja paino vaativat kuljettajalta käsittelykykyä. Taito hallita ajoneuvo kaikissa keleissä ja kaikissa tieolosuhteissa on tärkein turvallisuustekijä. Ajaminen ja käsittely eivät sinänsä ole vaikeaa, mutta hyvä valmistautuminen kannattaa.

Myös matkailuauton kuljettaminen vaatii perehtymistä ajoneuvon ominaisuuksiin ennen tielle lähtöä. Matkailuajoneuvon oikea kuormaaminen, turvalaitteiden käyttäminen ja matkustajien istuminen turvavöissä ovat matkustus- ja turvallisuuden kulmakiviä. Koska suurin osa karavaanareiden reissuista tehdään päällystämättömillä ja huonokuntoisillakin teillä, arvostavat karavaanarit hyvää tienpitoa ja oikean suuruisiksi arvioituja nopeusrajoituksia. Teiden kunnolla on suora yhteys karavaanareiden liiken-

neturvallisuuteen.

Karavaanareiden matkailuliikenne suuntautuu syrjäseuduille luontoharrastusten pariin, eri puolilla maata oleville nähtävyyksille, kesäjuhille, festivaaleille ja leirintäalueille. Suurin osa suomalaisista leirintäalueista sijaitsee luonnonkauniilla paikoilla. Kaikkiin ei aina ole tarjolla hyvää päällystettyä maantietä.

Karavaanarit ovat alemman tieverkon suurkuluttajia kesäaikaan. Hyvin usein karavaanari valitsee yöpymispaikkakuntansa itseään miellyttävän leirintäalueen mukaan. Ehkä paikasta on hyvät kokemukset aiemmilta reissuilta, kaverien suositukset tai alueella on tapahtuma, karavaanareiden treffit. Tärkeää on, että alueelle vie jonkinlainen, ajettavissa oleva tie, jonne on hyvät opasteet.

Opasteiden merkitys raskaalla matkailuautolla ja ajoneuvoyhdistelmällä ajavalle on merkittävä turvallisuustekijä. Opasteen tulisi antaa liikennevirrassa tieto juuri sillä hetkellä, kun se ajajalle on tarpeellista ennakoivan ja turvallisen hiljentämisen ja kääntymisen näkökulmasta. Leirintäalueiden, monien pienten matkakohteiden ja kesäta-

pahtumien opasteissa, on kirjavuutta, vaikka tilanne viime vuosina parantunut.

Karavaanari arvostaa hyvän tiestön lisäksi tienvarjapalveluita. Yhdistelmällä liikkuville on tärkeää sujuva sisään- ja ulosajo ja helppo pysäköinti. Karavaanari saa ja saattaa käyttää huoltoasemien pihoja ja P-alueita myös yöpymiseen ja hetkeliseen levähtämiseen esimerkiksi väsymyksen yllättäessä, mutta leiriytymispaikoiksi SF-Caravan suosittelee vain leirintäalueita, matkaparkkeja ja muita leiriytymispalveluja tarjoavia paikkoja.

Järjestö juhlii ensi vuonna

Karavaanareiden etujärjestö, SF-Caravan, on perustettu 17.5.1964. Kuuden perustajan yhdistyksestä järjestö on kasvanut yli 63.000 jäsenen perheen valtakunnalliseksi liitoksi. SF-Caravan viettää ensi vuonna 50-vuotisjuhlavuottaan teemalla "Liikkeellä luonnostaan". Juhlavuosi on samalla myös suomalaisen leirintämatkailun juhluvuosi, jonka suojelijaksi on lupautunut Tasavallan presidentti **Sauli Niinistö**.

Toimintavuosiensa aikana SF-Caravan on vaikuttanut lainsäädännöllisissä kysymyksissä mm. matkailuajoneuvojen nopeusrajoituksiin, teknisiin määräyksiin, turvallisuuskysymyksiin sekä verotukseen antamalla lausuntoja, tuottamalla harrastuksen erikoistietoa ja tekemällä aloitteita. Liiton näkemykset maamme tiestön kehittämisestä ja kunnossapidosta sekä tieverkon säilyttämisestä kansallisvarallisuutena ovat yhteneviä Suomen Tiejhdistyksen ja Auto- ja Tieforumin näkemysten kanssa.

Karavaanarimatkailun taloudellinen merkitys on huomattava, sillä karavaanareiden matkoista ylivoimainen enemmistö tapahtuu kotimaassa. Matkailuvaunuyhdistelmillä liikutaan vuosittain keskimäärin 4.000 kilometriä ja matkailuautoilla 10.000 kilometriä. Kotimaan matkailuelinkeinolle, leirintäalueille, pienyrityksille, matkakohteiden pitäjille ja erilaisille tienvarjapalveluille leirintämatkailu tuo mojavon tulolisän. Matkailuajoneuvolla liikkuva seurue jättää yöpymispaikkakunnalleen noin 180 euron matkailutulon. ●



Leirintämatkailu on suosituinta lomanviettoa kotimaassa.

Kirjoittaja Timo Piilonen on SF-Caravan ry:n toiminnanjohtaja. SF-Caravan ry on matkailuajoneuvon käyttäjien muodostama valtakunnallinen liitto, jonka jäsenenä on 73 jäsenyhdistystä ja 62.942 henkilöjäsentä. Liiton kotipaikka on Hämeenlinna.



ARI KÄHKÖNEN

Mallorca – pyöräilijänkin paratiisi

Mallorca on Espanjalle kuuluva saari Välimerellä. Saari tuli suomalaisille tunnetuksi 1960-luvulla Kalevi Keihäsen seiväsmatkojen myötä. Meno vain yltyi 1970 ja -80 -luvuilla, mutta sitten saarella ryhdyttiin miettimään turismia pitkällä tähtäimellä. Sikaturismia alettiin pistää aisoihin ja kehitettiin mm. luontomatkailua ja pyöräilyturismia.

Pyöräilijä ei olekaan kummajainen

Pyöräilyn suosio on Suomessa lisääntynyt ilahduttavasti, mutta vieläkin kuntopyöräilijään suhtaudutaan oudokseen ja autoilijoiden ymmärrystä on turha odottaa. Mallorcalla pyöräilijä tuntee olevansa oikeassa paikassa, sillä niin pientä tietä ei olekaan, etteikö vastaan tulisi toinen pyöräilijä tai useimmiten ryhmä polkijoita. Ja ohittajia on vähintään yhtä paljon. Autoilijoiden suhtautuminen pyöräilijään on Mallorcalla yhtä hyvä kuin Manner-Espanjassa ja muissa suurissa pyöräilymaissa kuten Italiassa ja Ranskassa.

Kuntopyöräilyn lisäksi saari on tunnettu ammattilaisien harjoitusleiripaikkana tammi-maaliskuussa, jolloin kerätään kilometrejä ja valmistaudutaan kevään koviin etappikisoihin. Kuntopyöräilijälle paras ajankohta on maaliskuusta lokakuulle.

Vaihtelevat maastot, merkityt reitit

Mallorcan viehätystä lisää se, että se tarjoaa mahdollisuuden nousta serpentiinejä pitkin vuorille (korkein kohta 1.445 m) tai ajaa tasangolla peruskestävyysslenkkejä. Moni

turisti myös vuokraa pyörän ja polkee rantoja pitkin maisemia ihaillessaan. Sähköpyörät ovat yleistyneet ja niitä löytyy lähes joka vuokraamosta.

Saarella on runsaasti merkittyjä pyöräreittejä ja erilaisia pyöräkartoja on saatavissa kaupoista ja pyörävuokraamoista. Karttoihin ja tienvarsitauluihin on merkitty myös pituusprofiilit, joiden avulla voi arvioida reitin raskauden.

Oman pyörän voi jättää kotiin

Pyörävuokraamoja on isoimmissa kaupungeissa runsaasti. Niissä on tarjolla hiilikuiturunkoisista kilpapyöristä peruskaupunkipyöriin ja sähköpyöriin. Vaikka vuokraamoissa on koko ja näköä, kannattaa pyörä sesonkiaikana varata etukäteen. Pyöriin saa valita haluamansa polkimen, joten niitäkään ei tarvitse laittaa matkalaukkuun painoa lisäämään. Vuokrahinta on 75–120 e/viikko pyörän tasta riippuen.

Playa de Palma ja Alcudia suosituimmat

Sijaintinsa ja palveluidensa ansiosta suosituimmat 'tukikohdat' ovat pääkaupunki Palman vieressä oleva Playa de Palma sekä pohjoisrannikolla



Pyörävuokraamossa riittää malleja eri tarpeisiin.



Pyöräreitit on merkitty maastoon näkyvästi.

oleva Alcudia. Nämä molemmat ovat suomalaisten seuramatkojen kohteita. Omatoimimatkailija pääsee Palmaan myös suorilla reittilennoilla ja hotelleja eri kohteissa on tarjolla runsaasti.

Kuvat puhukoot puolestaan

Ohessa kuvia Mallorcalt ja sen pyöräilyoloista. Pareman mielikuvan saa kuitenkin käymällä siellä itse. ●



Vuoristossa voi reitin haastavuuden arvioida korkeusprofiilin avulla.



Teiden varrella olevien kylien kahvilat ovat pyöräilijöiden suosiossa.



Play de Palman rantakadulla on pyörille oma väylä.



Opastauluja reitteineen ja korkeusprofileineen on kiitettävän tiheässä.



Pyöräilijätkin osaavat olla lukutaidottomia.



Play de Palman 6 km pitkällä hiekkarannalla voi vaikka nauttia elämästä.



Viinitilojen seassa polkemisessa on oma viehätöksensä.



Seepiat eli pienet mustekalat ovat paikallisia herkkuja.

Nousun päällä pyöräilijät pysähtyvät kehuamaan toisiaan.



Näitä viehättäviä teitä Mallorcalla riittää.

PETRI JALASTO

TURISTI



Nuorisomme käyttää turisti-sanaa kuvaamaan ketä tahansa ihmistä, joka on ympäristössä, josta ei juuri mitään tiedä eikä ymmärrä. Siis esimerkiksi minä olen ihan turisti kun lähestyn oopperaa. Enkä nyt tarkoita vain sitä taloa. Sanan käytötarkoituksen laajentaminen kuvaa hauskaasti myös alkuperäistä tarkoitustaan. Turisti on itselleen oudossa paikassa ja joskus kielellisestikin ummikko. Toisaalta tähän vierauteen usein liittyy niitä elämyksiä, joiden ansiosta turismia on. Mutta oudossa paikassa turisti kohtaa myös paljon ongelmia etenkin liikkumisen suhteen. Miten löydän paikat? Mistä saan informaatiota joukkoliikenteestä? Mistä saa lippuja? Miten voi vuokrata polkupyörän? Silloin havaitsee helposti myös liikennejärjestelmän selkeyden tai kaaoksen ja liikenteen informaation onnistumisen tai puutteet.

Selvitäkseen suunnistusongelmista voi tietysti ottaa taksin, jos sellaista on, ja löytää siten perille. Tai sitten voi turvautua nykyaikaan ja navigaattoriin. Mutta nämä ovat kaukana tilanteen ja paikan haltuunotosta. Kun navigaattori on muuttaman kymmentä kertaa käskenyt kääntymään ties minne, voi ehkä olla oikeassa osoitteessa, mutta ei varmasti ymmärrä missä on.

Orientoituvuutta ja selkeyttä helpottaa runsaasti se, liikennejärjestelmä rakentuu hierarkkisesti runkoyhteyksiin ja niitä jakeleviin pienempiin yhteyksiin maankäytön mukaisesti. Siis ensin päätetään, että mennään tuohon isompaan paikkaan ja siellä sitten katsotaan miten matkaa jatketaan. Helpoiten tämän periaatteen edut huomaa isoissa metropoleissa. Hakeudutaan lähinnä määränpäättä olevalle metroasemalle ja siellä sitten mietitään jatkoa. Yksi asia siis kerrallaan.

Näinhän turistin sielunelämä toimii isossakin mittakaavassa. Isot keskeiset, hyvin toimivat lentoasemat houkuttelevat lentomatksustajia joko runkomatkan päätepaikkina tai vaihtoterminaalina. Suomen kannalta on erittäin tärkeää, että Helsinki-Vantaan lentoasema säilyttää asemansa globaalin liikenteen vilkkaana solmukohtana. Se merkitsee lähes elinehtoa maan talouselämälle. Etenkin aineeton tuotanto on riippuvainen paitsi hyvistä tietoliikenneyhteyksistä myös suorista yhteyksistä Euroopan ja maailman metropoleihin.

Lentoliikenne on myös avainasemassa Suomeen saapuvan turismin kannalta. Onhan asemamme tässä mielessä melkein sama kuin Kanarian saarten. No – ei pidä tietenkään

unohtaa itärajan takaa tulevaa yhä voimistuvaa matkailijavirtaa. Maan sisällä jakeluliikenne pitää hoitaa sitten joko alueellisilla lentoyhteyksillä pitemmillä matkoilla tai sitten junilla. Tulevaisuudessa tarvitaan lentoaseman kautta kulkevaa yhteyttä pääradoillemme. Sitä ennen on huolehdittava laadukkaasta ja toimivasta vaihtoyhteydestä lentoradan ja pääradan välillä.

Turisti haluaa onnistua matkan teossaan. Hän tuskin kaipaa epäonnistumisen nöyryyttäviä elämyksiä matkallaan. Että jonkun paikallisen katse viivähtää hieman liian pitkään hänessä ja huulilta on luettavissa ”turisti”. Mutta selkeydelläkin on rajansa. Turisti kaipaa virikkeitä, yllätyksellisyyttä. Yksitoikkoinen runkoyhteys käy kun siirrytään nopeasti paikasta toiseen, mutta elämykset saadaan kiemuraisella maisematiellä ollaan sitten autossa tai pyörän selässä. Tai pikkukaupungin kapeilla rännikujilla. Elämystä ei oikein synny ilman jonkinlaista vaivaa, mutta turistin on saatava palkintonsa riittävän pian. Elämyksen olisi hyvä olla kohta nurkan takana.

Kirjoittaja työskentelee liikenneneuvoksena liikenne- ja viestintäministeriössä.

JORMA VASKELAINEN
KUNNALLISTEKNIIKAN JOHTAJA •
LAHDEN KAUPUNKI/KUNNALLISTEKNIikka

Lahden entinen tori.



Torin rakenteiden purkutyöt käynnissä.

Puhuttava toriparkki

Harva teknisen sektorin asia on ollut Lahdessa niin puhuttava ja puhutteleva kuin torinaluspysäköinti eli lyhyemmin toriparkki. Mikä sen nimeksi sitten lopulta tuleekaan, niin ainakin asiasta on puhuttu pitkään, paljon ja hartaasti. Se on ollut vahvasti esillä myöskin vaalikampanjoissa kunnallisvaaleissa.

Ajatuksia maanalaisesta pysäköinnistä on pinta-alaltaan pienessä ja tiiviisti rakennetussa Lahdessa ollut jo kauan ja ideoita syvälle kalliin menevistä parkkiluolastoista on tehty kaavoittajien ja liikennesuunnittelijoiden hahmottelemina.

Vanhin minun hyllystäni löytynyt versio on vuodelta 1987 nimellä *Pysäköintitoimikunnan mietintö*. Poliitikko-toimikunta, jossa oli kaksi virkamiesjäsentä, kävi läpi pysäköintilannetta Lahdessa ja ennakoivat tulevaisuutta. Mietinnössä esitettiin uusien pysäköintilaitosten rakentamista yhteensä noin 800–900 autolle kuuteen eri paikkaan keskustassa. Yhtä näistä esitettiin alatorille ja osittain varsinaiselle kauppatorille. Alatori on toria maastollisesti hieman alempana oleva puistomainen aukio.

Selvityksessä puhuttiin jo mahdollisuudesta rakentaa osa pysäköintipaikoista torin alle. Mietinnössä otettiin kantaa myös uusien parkkitilojen rahoituksen järjestämiseen ja ehdotettiin hankkeisiin aina

rakennusoikeutta, jota myymällä saataisiin parkkitilojen rakentaminen rahoitettua. Toimikunta esitti myös pysäköintitulojen rahastoimista ja käyttämistä uusien paikkojen rakentamiseen. Varsin viisaita ajatuksia esitettiin siis jo 1987.

Toimikunta päätyi esityksessään siihen, että kalliopysäköinti olisi ainoa pitkän tähtäimen ratkaisu pysäköintiongelmiaan. Lähimmän kymmenen vuoden lisätarpeeksi ennakoitiin tuolloin noin 700–1.500 autopaiikkaa.

Keskustan kehittämissä antoi alkusysäyksen

Valitettavasti Salpausselän geologia on sellaista, että kaupungin keskeisillä paikoilla kallio karkaa todella syvälle maanpinnan alapuolelle. Torin kohdalla kallio on noin 50 m maanpinnan alapuolella ja kalliopysäköinnin toteuttaminen olisi näissä oloissa todella kallista. Kalliopysäköinnin rahoittamiseksi hahmoteltiin kallioiden ajotunneleiden varten sijoitettuja kokous-

kongressi- ja konserttitiloja työnimellä ”menninkäisten maa”.

Menninkäisten maa on vielä ajatusasteella, mutta torinaluspysäköinti lähti rakentumaan keväällä 2013. Alkusysäyksen pysäköintilaitoksen rakentamiselle antoi lopullisesti 2000-luvun alussa aloitettu keskustan kehittämisen visiointi. Tehdystä keskustavisiosta käyty julkinen keskustelu oli hyvin laajaa ja osittain varsin kriittistäkin palautetta saatiin. Visioon sisältyneen torinaluspysäköinnin arvostelu alkoi voimakkaana jo silloin.

Pysäköintilaitoksen alustava yleissuunnitelma valmistui helmikuussa 2006 ja vuoden 2008 kesällä asia oli lisäselvitysten jälkeen hankesuunnitelmana päätettävänä teknisessä lautakunnassa. Esittelijän ehdotus toteutus päätöksestä kaatui lautakunnassa äänestyksen jälkeen ja kaupunginhallitus laittoi asian pöydälle kesäksi. Elokuussa 2008 kaupunginhallitus päätti palauttaan asian uudelleen valmisteluun. Hankkeesta tehtiin rahoitus selvityksiä, ilma-laatuselvityksiä ym.

Vuoden 2010 tammikuussa kaupunginvaltuusto hyväksyi yhden äänen enemmistöllä pysäköintitalon mahdollistavan asemakaavan ja aloitettiin lopullinen hankkeen suunnitteluprosessi. Paljon oli kuitenkin vielä äänestyksiä vaativia päätöksiä ja valituksia edessä. Alueen luovutus Lahden Pysäköinti Oy:lle äänestettiin, hankkeen rahoituksesta kaupungin konsernipankista tehty päätös vietiin valituksin korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti. Rakennuslupastakin äänestettiin. Valtuustokausikin vaihtui valmistelun keskellä 2013 ja muutama valtuutettu halusi vielä äänestytään uutta valtuustoa koko hankkeen kohtalosta.

Hankkeesta äänestettiin vielä urakan aloituspäivänä

Hanketta valmisteli ja kilpailutti syksyn 2012 ja kevään 2013 aikana Lahden Pysäköinti Oy (Lahden kaupungin omistama) yhdessä kaupungin kanssa ja aikataulut olivat lopulta sellaiset, että urakan piti alkaa 13.5.2013 torin pinnan purkutöillä ja vielä illalla 13.5. valtuusto äänesti jatkaanko hanketta vai edellytetäänkö, että pysäköintiyhtiö alkaa purkaa urakkasopimusta ja keskeyttää hankkeen.

Viimeisin äänestystulos oli valtuustossa 33-26 toriparkki hankkeen jatkamisen puolesta, eli suosiollisemmaksi hanketta kohtaan oli tultu. No, urakkaa jatkettiin äänestyksen jälkeisenä päivänä ja nyt on alkanut syntyä 580-paikkainen puoliilämmin pysäköintilaitos kahteen tasoon ja tori takaisin siihen päälle. Töiden pitäisi olla valmiina kesällä 2015.

Suuri työmaa – paljon puhetta

Valtavan kiireisellä aikataululla on nyt loppuvaiheissa edetty ja monia asioita on vielä kesken, mutta työt ovat alkaneet torialueen arkeologisilla kaivauksilla. Alueella on sijainnut vanha Lahden kylä ja sen esineistöä, rakennuksia ja viljelyksiä tutkitaan töiden aluksi lähes koko torialueella.

Kyseessä on tiettävästi ai-

nakin pinta-alaltaan Suomen suurin arkeologinen kaivaus. Osalta aluetta nämä kaivaukset on saatu jo tehtyä ja seuraavana työvaiheena on aiemmin 50-luvulla alatorilla sijainneen huoltoaseman aiheuttama pilaantuneiden maiden poisto.

Työmaa kokonaisuudessaan on suuri ja häiritsee liikennettä merkittävästi väliaikaisjärjestelyineen ja maamassojen poisajoneen. Työmaa poistaa parkkipaikoja keskustasta ja aiheuttaa haittoja keskustan kauppiaille, torikauppiaille ja asukkaille. Näitä haittoja pyritään minimoimaan työmaajärjestelyin ja liikenteen ohjauksella. Toritoiminnot on siirretty tilapäisesti kolmeen eri paikkaan.

Paljon on puhetta riittänyt puolesta, vastaan ja siitä välistä, ja oletuksia ja uskomuksia on ollut paljon. On esitetty, että ilman laatu huononee ratkaisevasti keskustassa, kun autot pakkautuvat yhteen parkkitaloon. On esitetty varmana tietona, että kaivannosta tulee uima-allas, kun pohjavesi sen täyttää. On arveltu, että ei urakkatarjous pidä sisällään kaikkia töitä ”ei sitä tuolla rahalla saa”. On esitetty pysäköintilaitoksen sijoittamista Salpausselän harjuun Radiomäen alle (sora- ja hiekkanurkalle rakentaen). On vertailtu toriparkin ja hometeknisten korjauksien tärkeyttä ja manattu kaupungin

talouden romahtamista. On esitetty, että kaikki on ihan hyvin ja ainakin ”minä olen saanut parkkipaikan keskustasta aina, kun olen etsinyt”.

Osittain muutosta pelätään ja totuttuja asioita pidetään ihannetilanteena. Kaikkiin kysymyksiin ja ongelmiin on vastattu ja tekniset asiat on selvitetty tarkkaan.

Toriparkki on osa suurta kokonaisuutta

Kaupunkikeskustan kehittäminen on erittäin suuri kokonaisuus, jossa täytyy ottaa huomioon paljon muutakin kuin pysäköinti, ja tämä torin alle rakennettava pysäköintilaitos on vain osa tuota kokonaisuutta ja vain osa pysäköintiratkaisujakin. Sitä ei tehdä vain toria varten vaan siihen liittyy merkittävänä tekijänä mm. keskustan kiinteistöjen lisärakentamisen edellyttämät velvoiteautopaikat, joita osoitetaan sieltä.

Kaiken toriparkkiin liittyvän häslingin ohella olemme saaneet Lahdessa keskustan kehittämistä etenemään merkittävästi ja lopputuloksena on varmasti viihtyisämpi ja elävämpi kaupunkikeskusta Lahteen. Suunnitelmia tehdään ja kuntalaisia kuullaan ja hankkeita lähtee liikkeelle. Aikataulut saattavat venyä monistakin eri syistä, mutta suunta on oikea ja liike on alkanut. ●



Arkeologit työssä alatorilla.



Vuodelle 2030 asetetut tiekuljetusten hiilidioksidipäästötavoitteet voidaan saavuttaa hyvin erilaisilla kehityskuluilla. Esittelen väitöskirjassani kuusi asiantuntija-arvioihin perustuvaa päästöskenaariota, joissa tiekuljetusten kysyntä on hyvin erilaista, mutta hiilidioksidipäästöt lähellä tavoitetasoksi määritettyä 1,6 miljoonaa tonnia.

Tiekuljetusten hiilidioksidipäästötavoitteet saavutettavissa

Tiekuljetukset ovat välttämättömiä taloudellisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin turvaamiseksi. Samalla tiekuljetukset kuitenkin aiheuttavat ympäristölle ja terveydelle haitallisia lähipäästöjä, kuten hiukkas- ja typenoksidipäästöjä ja ovat osallisena noin 17 % kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista.

Välittömien terveys- ja ympäristövaikeutusten lisäksi tiekuljetuksilla on pitkäaikaisia ilmastollisia vaikutuksia hiilidioksidipäästöjen vuoksi. Tiekuljetusten osuus Suomen energian loppukäytöstä on 3,4 %. Tuo energia tuotetaan lähes pelkästään diesellillä, jonka palaessa jokaisesta diesellitrasta vapautuu 2,66 kg hiilidioksidia.

Liikenteen hiilidioksidipäästöistä tiekuljetukset tuottavat noin neljänneksen ja päästöt ovat 2000-luvulla olleet noin 2,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Hiilidioksidi on merkittävin kasvihuoneilmiötä aiheuttava kaasu, ja tämän vuoksi hiilidioksidipäästöjä pyritään vähentämään ilmastomuutoksen estämiseksi.

Lyhyellä aikavälillä vähennyspyrkimyksiä ohjaavat kansalliset tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimus ja liikenteen ilmastopoliittinen ohjelma.

Pidemmällä aikavälillä EU:n liikennepoliittikan valkoinen kirja määrittelee tavoitteeksi 60 % vähennyksen hiilidioksidipäästöihin vuonna 2050 vuoden 1990 päästöihin verrattuna. Tämä tarkoittaa miljoonan tonnin päästötavoitetta ja tasisella vähennystahdilla 1,6 miljoonan tonnin välitavoitetta vuodelle 2030. Väitöstutkimuksen tarkoituksena oli tukea näiden tavoitteiden saavuttamista.

Liikkuvuuden rajoittaminen ei ole vaihtoehto

Kuinka näihin tavoitteisiin sitten voidaan päästä? Kuljetukset ovat johdettua kysyntää, seurausta tavaroiden vaihdan-

nasta kansantaloudessa ja kansantalouksien välillä. Kansantalouden eurot näkyvät lastattuina tavaratonneina ja kuljetettuina tonnikilometreinä kuljetusjärjestelmässä. Tonnikilometrien eli kuljetussuoritteen tuottamiseksi pitää kuljetusvälineellä liikkua tietty matka. Liikkumiseen puolestaan tarvitaan energiaa, jonka tuottaminen aiheuttaa päästöjä.

Tiekuljetusten hiilidioksidipäästöt ovat seurausta päätösten ketjusta. Päästöjen muodostumista voi verrata äänentoistossa käytettävään miksauspyötyään, jossa on kahdeksan liikusäädintä (kuva). Poliittisilla päätöksillä näitä liikusäätimiä voidaan säätää vähähiilisempään suuntaan. Säättömahdollisuudet ovat kuitenkin toisissa säätimissä suuremmat toisissa pienemmät. Kuten todettua, kuljetukset ovat välttämättömiä taloudellisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin turvaamiseksi, joten tavaroiden liikkuvuuden rajoittaminen ei ole vaihtoehto.

Toimialojen kehitys määrittää kuljetusintensiteetin

Kansantalouden koko ja koostumus, eli toimiala- ja kulutusrakenne, jota kuvataan kuljetusten arvotihedellä, ovat rumpusetti, joka määrittää kuljetusten kysynnälle ja sitä kautta hiilidioksidipäästöille tietyn perustason. Tässä miksisä rumpusettiä ei voi vaihtaa sähköiseen, eli tavaroiden kuljettamista tarvitaan vähintäänkin ravinnon ja lämmön tuottamiseen kansalaisille. Kansantalouden koon pienentäminen ei ole poliittisella agendalla, vaikka degrowth-ajattelulla onkin kannattajansa. Kansantalouden koostumus on sen sijaan jatkuvassa muutoksessa ja arvotiheys on kasvanut tavaroiden pienentyessä ja teollisuuden palvelutuotannon kasvaessa. Tämän kehityksen ohjaamiseksi on käytettävissä innovaatiopoliittikan koko kirjo.

Varsinainen miksaus tapahtuu kuitenkin sen jälkeen, kun tavara on annettu kuljetettavaksi. Logistiset päätökset tehdään myyjän, ostajan ja kuljettajan kesken viranomaisen määrittämässä puitteissa. Päätöksessä on siis aina mukana useampi taho, mikä vaikeuttaa yhteisen sävelen löytymistä ja kehityksen ohjaamista vähähiiliseen suuntaan.

EU:n liikennepolitiikka painottaa vahvasti kuljetusmuotojakautumaa muuttamista, eli tiekuljetusten siirtämistä rautateille ja vesille. On kuitenkin muistettava, että tiekuljetukset kilpailevat nopeudella ja saavutettavuudella, rautatie- ja vesikuljetukset kapasiteetilla. Näin ollen mahdollisuudet siirtämiseen ovat rajalliset. Kuljetusmatkan pituus vaikuttaa osaltaan kuljetusmuodon valintaan, mutta ennen kaikkea kuljetusmuodon valintaan vaikuttaa infrastruktuuri. Rataverkon laajentaminen ja ratakapasiteetin lisääminen voivat lisätä rautatiekuljetusten käyttömahdollisuuksia.

Energiatohokkuudessa runsaasti potentiaalia

Tiekuljetuksia voidaan säätää vähähiiliseen ja energiatohokkaaseen suuntaan optimoimalla autojen lastit ja reitit. Tieto- ja viestintäteknikka mahdollistaa reaaliaikaisen optimoinnin, mutta jokainen kuljetusasiakas ja kuljetusyritys optimoivat oman toimintansa. Kuljetuksissa on aina vajaita kuormia ja tyhjänä ajoa, koska tavarat liikkuvat vain yhteen suuntaan, eli toimitusketjussa eteenpäin, ja maantieteellisten alueiden väliset tavaravirrat ovat epätasapainossa.

Yritysten yhteistyöllä niin vertikaalisesti, eli kuljetuksen tilaajan ja tuottajan, kuin horisontaalisesti, eli tilaajien tai tuottajien välillä, on suuri potentiaali kuormien kasvattamiseksi ja tyhjänä ajon vähentämiseksi. Yhteistyö korostuu kau-

punkien keskustuissa, joissa jakelukuljetusten järjestämisellä on myös kaupunkikuvallinen merkitys. Kaupunki voikin ottaa aktiivisen roolin kaupunkilogistiikan kehittämisessä.

Myös kuljetuskalustolla on vaikutusta keskikuorman lisäämiseen ja tyhjänä ajon vähentämisen mahdollisuuksiin. Kaluston räätälöinti tiettyyn kuljetustehtävään voi kasvattaa keskikuormaa, mutta rajoittaa paluukuormien mahdollisuuksia. Kuljetuskalusto viime kädessä määrittää kuljetuksista syntyvät hiilidioksidipäästöt.

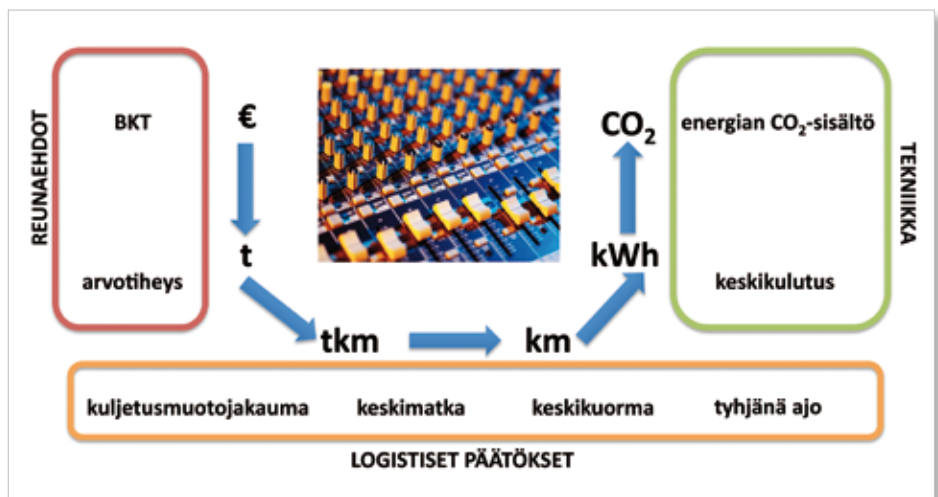
Kuorma-auton energiankulutus on tien, auton ja kuljettajan ominaisuuksien tulos. Teiden suhteen on pyrittävä sujuvaan liikenteeseen eli nopeuden vaihteluiden minimointiin. Turvallisuus on kuitenkin etusijalla. Kuorma-auton energiankulutus riippuu sen ilmanvastuksesta, vierintävastuksesta, massasta ja moottorin hyötysuhteesta. Kaikkiin näihin on kehitetty ja kehitetään ratkaisuja, jotka pienentävät energiankulutusta. Kuljetusyrittäjää vaivaakin lähinnä runsaudenpula ja valinnanvaikeus. Kuljettaja voi puolestaan ajotavallaan vaikuttaa jopa 30 % polttoaineenkulutukseen. Taloudellinen ajotapa on myös turvallinen ajotapa.

Miksauspyöydän viimeinen liukusäädin on energian hiilidioksidisisältö. Kuorma-autoissa mahdollisuudet ovat henkilöautoja vähäisemmät, koska sähköenergian mukana kuljettaminen veisi koko lastikapasiteetin. Kaasu- ja hybridimoottorit ovat käyttökelpoisia erityisesti jakelukuorma-autoissa, mutta raskaimmissa autoissa katseet kohdistuvat lähinnä uusiutuvaan dieseliin ja mahdollisesti nesteytettyyn maa- ja biokaasuun. Biopolttoaineissa täytyy kuitenkin huomioida valmistuksen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin ja toisaalta maankäyttöön ja mahdolliseen kilpailuun ruoantuotannon kanssa.

Tavoitteen mukaiset päästöt eri miksausilla

Tiekuljetusten hiilidioksidipäästöjen saavuttamiseksi on siis keinoja, mutta kokonaisuus on monimutkainen ja liukusäädinten vuorovaikutukset pitää tuntea halutun tulevaisuuden, ympäristön kannalta harmonisen soinnin, saavuttamiseksi. Väitöstutkimuksen delfoi-kyselyyn vastanneiden asiantuntijoiden ennusteiden pohjalta laadituissa skenaarioissa tämä sointi, eli 1,6 miljoonan tonnin hiilidioksidipäästöt, voidaan saavuttaa, vaikka talouden kehityksen myötä Suomen kansantalouden koko ja rakenne voivat olla hyvin erilaisia (taulukko). Tyhjänä ajo väheneminen, kuorma-autojen polttoaineenkulutus lasku ja biopolttoaineiden nykyistä laajempi käyttö pienentävät päästötä kaikissa skenaarioissa.

- Perusura-skenaario on asiantuntijaennusteiden mediaani, todennäköisin kehityssuunta.
- Teknologiateollisuus-skenaariota kannattava teema on nimensä mukaisesti teknologiateollisuus ja sen nopea kasvu, mikä kasvattaa tuotteiden arvotiheyttä. Kuljetettavat tuotteet ovat pääosin kappaletavaraa ja kuljetukset tehdään pienissä erissä, minkä vuoksi tiekuljetusten osuus kuljetuksista kasvaa.
- Tehostuvat tiekuljetukset -skenaariossa logistiikkaa järjestellään uudelleen, jolloin keskikuorma kasvaa ja tyhjänä ajo vähenee. Polttoaineenkulutus pienenee kuormien kasvusta huolimatta, kun kulutusta pienentävät toimenpiteet yleistyvät autoissa nopeasti, koska autoja käytetään paljon ja niiden kiertoaika on lyhyt.
- Kaivos- ja bioteollisuus -skenaariossa kaivosteollisuus ja bioteollisuus kasvavat nopeasti, jolloin massatavaran kuljetuksia tehdään paljon rautateillä. Bioteollisuuden kasvun myötä jo neljännes kuljetusten polttoaineesta saadaan bioraaka-aineista.
- Ekotalous-skenaariossa fossiilisen energian hinnan nousu ja kiihtynyt ilmastonmuutos ovat voimakkaasti muuttaneet talouden rakenteita. Raskas teollisuus on lähtenyt Suomesta lopullisesti energian ja päästöoikeuksien hinnan kohoitta liian korkeaksi. Tilalle on tullut korkean teknologian vientiteollisuutta erityisesti vesihuoltoon ja uusiutuvien energiamuotojen käyttöön liittyen. Kuljetuksia on siirtynyt laajamittaisesti rautateille ja pitkillä etäisyyksillä tiekuljetukset toimivat vain rautateiden syöttöliikenteessä.
- Taantuma-skenaariossa Suomen bruttokansatuote on jäänyt nykyi-



Tiekuljetusten päästöjen miksauspyöytä.

selle tasolle ja arvotiheys on jopa pienentynyt nykyisestä. Korkean teknologian vientiyritykset ovat siirtyneet ulkomaiseen omistukseen ja niiden toimintoja on siirretty laajasti pois Suomesta. Suomessa on kuitenkin säilynyt teollisuutta, joka vie tuotteita Euroopan sisämarkkinoille. Energian hinta on noussut, joten kuljetuksia on siirretty rautateille kustannussyistä ja pitkällä etäisyyksillä tiekuljetukset toimivat syöttöliikenteessä. ●

Artikkeli perustuu kirjoittajan väitöskirjaan *Future of Energy Efficiency and Carbon Dioxide Emissions of Finnish Road Freight Transport*, joka tarkastettiin Tampereen teknillisen yliopiston tuotantotalouden ja rakentamisen tiedekunnassa 17.5.2013.

Tiekuljetusten toteutuneet tunnusluvut 1995, 2010 ja asiantuntijoiden arviot vuodelle 2030 eri skenaarioissa

	1995	2010	Skenaariot 2030					
			Perusura	Teknologia-teollisuus	Tehostuvat tiekuljetukset	Kalvos- ja bioteollisuus	Ekotalous	Taantuma
Bruttokansantuote [mrd. €]	105	159	200	243	193	209	176	158
Arvotiheys [€/t]	232	360	480	668	486	445	563	331
Kokonaiskuljetusmäärä [milj. t]	450	441	417	363	398	470	313	476
Tiekuljetusten osuus [%-osuus kokonaistonnesta]	90 %	90 %	88 %	93 %	89 %	82 %	75 %	86 %
Tiekuljetusmäärä [milj. t]	405	397	367	338	354	386	235	409
Keskikuljetusmatka lastatuilla matkoilla [km]	48.3	59.1	62.0	60.8	65.0	72.9	49.0	55.3
Tiekuljetussuorite [mrd. tkm]	22.3	26.0	25.2	22.8	25.5	31.2	12.8	25.1
Keskikuorma lastatuilla matkoilla [t]	14.9	13.9	14.5	11.2	16.4	19.2	13.0	14.5
Liikennesuorite lastattuna [mrd. km]	1.31	1.69	1.57	1.84	1.40	1.46	0.88	1.56
Tyhjänäajo [ilman lastia ajettu %-osuus liikennesuoritteesta]	32 %	27 %	21 %	21 %	20 %	25 %	18 %	23 %
Kokonaisliikennesuorite [mrd. km]	1.93	2.32	1.97	2.31	1.74	1.95	1.07	2.02
Polttoaineen keskikulutus [l/100km]	38.4	37.2	32.1	28.0	30.3	34.9	23.2	32.4
Energiankulutus [GWh]	7510	8724	6380	6537	5338	6884	2511	6619
Polttoaineen hiilidioksidisisältö [kg/l]	2.66	2.66	2.48	2.54	2.48	2.44	2.37	2.59
CO2-päästöt [milj. t]	1.98	2.30	1.57	1.64	1.31	1.66	0.59	1.70
Hiilidioksidi-intensiteetti [g/€]	18.9	14.4	6.8	6.8	6.8	8.0	3.3	10.8
Kuljetusintensiteetti [tkm/€]	0.21	0.16	0.12	0.09	0.13	0.15	0.07	0.16
Energiatehokkuus [tkm/kWh]	2.97	2.98	3.96	3.49	4.78	4.53	5.08	3.79



KEMDUST F50 – KESTÄVÄ FORMIAATTIPOHJAINEN RATKAISU PÖLYNSIDONTAAN

- Täysin biohajoava, ei sisällä klorideja
- Voimakkaasti kosteutta sitova ja tehokas pölysidontavaikutus
- Sopii pölynsidontaan eri kohteissa: katupöly, maneesit, teollisuusalueet, kaivokset jne.

www.kemira.com

/kemiragroup

@kemiragroup

Kemira
Where water meets chemistry™

ELINA KASTEENPOHJA

Puomit ja postilaatikot



Tiekunnassa on syntynyt kiista postilaatikoiden sijoittelusta. Osa asukkaista on laittanut laatikkonsa aivan tien viereen ja nyt ne häiritsevät tienpitoa. Millä perusteella ne saisi siirrettyä pois?

Yksityistielain 5 §:ssä on varsin seikkaperäisesti luetteloi-tu yksityistiehen kuuluvat varusteet ja laitteet. Postilaatikot eivät näihin kuulu. Käytännössä kuitenkin teialueelle joudutaan laittamaan postilaatikoita. Postilaatikoiden sijoittelussa täytyy ottaa huomioon se, että tienpito esim. auras, ojien perkaus ja niitto ei saa tämän takia vaikeutua. Jos laatikko sijaitsee liittymässä, näkyvyys ja sitä kautta liikenneturvallisuus ei saa vaarantua.

Tieliikennelaki määrittelee lisäksi, että tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa merkkiä, kilpeä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikenne-merkiksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi taikka joka voi huonontaa sellaisen näkyvyyttä.

Postilaatikoiden sijoittamisasia kannattaa ottaa esille tiekunnan kokouksessa. Kokouksessa sitten keskustellaan siitä, minne ne voidaan sijoittaa niin, ettei tienpito tai liikenneturvallisuus kärsi. Jos sijoittamisesta ei päästä sopimukseen, niin postipalvelulain 23 §:n nojalla kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä paikan. Postilaatikoista aiheutuneesta haitasta ja vahingosta voidaan määrätä korvausta korvaustoimituksessa, jos korvauksista ei päästä sopimukseen. Käytännössä hyvin harvoin näin menetellään.

Tiekunnan kokous on pidetty ja pöytäkirja on vihdoinkin ilmestynyt. Mutta se ei vastaa todellista kokouksen kulua. Onko nyt pidettävä uusi kokous?

Tiekunnan kokouspöytäkirja on varsin tärkeä asiakirja ja sen kirjoittamisessa tulee olla tarkkana. Yleensä kokouspöytäkirja on ns. päätöspöytäkirja, johon kirjataan kustakin asiasta tehty päätös. Monisanaiset ja rönsyilevät pöytäkirjat ovat helposti sekavia ja varsinainen asia voi hyvinkin hukkua selostusten väliin. Kannattaa pyrkiä kompromissiin: päätökset kirjataan selkeästi ja vain asiaan selkeästi liittyvät selitykset lisätään. Monesti osakkaat haluavat kirjauttaa pöytäkirjaan oman erivän mielipiteen. Tämä voidaan tehdä harkinnan mukaan. Osakas voi valittaa vaikka hän ei olisikaan kirjauttanut erivää mielipidettä.

Jos pöytäkirja ja kokouksen todellinen kulku eivät vastaa toisiaan ja tehdystä päätöksestä syntyy ristiriita, asia joudutaan ottamaan esille seuraavassa kokouksessa hyväksyttäessä pöytäkirjaa. Vaihtoehtoisesti joko hyväksytään pöytäkirja muutoksin tai sitten asiasta pitää tehdä kokonaan uusi päätös. Uuden päätöksen tekeminen ei

onnistu samassa kokouksessa, koska kaikki merkittävät asiat tulee selvittää kokouksen asialistasta ja siihen ei voi jälkikäteen tehdä lisäystä.

Metsätie on suljettu puomilla. Osakas on myynyt leimikon ja puun korjuusta on sovittu ostajan kanssa. Tiekunta haluaa, että tie on myös korjuun aikana puomitettu, koska tienvarren kesämökkiläinen pelkää varkaita. Miten tämä on nyt nähtävissä puun korjaajan työturvallisuuden kannalta?

Tiekunta päättää kokouksessaan tien sulkemisen tarpeellisuudesta. Tien sulkemiseen liittyy monia asioita, kuten tien käytettävyys, hälytysajoneuvojen pääsy tielle jne.

Puun hakkuun yhteydessä liikenne lisääntyy ja tien sulkeminen puomilla aina välillä kuulostaa varsin hankalalta ja aikaa vievältä toimenpiteeltä.

Puun korjaajan työturvallisuuden kannalta työmaalla on oltava asianmukainen ensiapuvalmius. Työnantajan eli puun ostajan on varmistettava, että työntekijällä on riittävä ensiaputaito ja tiedot avunsaantimahdollisuuksista onnettomuus- ja sairaustapauksissa. Ambulanssil-ta tulee siten olla esteetön pääsy työmaalle.

Näkisin niin, että puomin suhteen on syytä selvittää pelisäännöt puuta myydessä. Tarvittaessa puomin aukipidon ehdot kirjataan puunmyyntisopimukseen.

Lisätietoa: http://www.metsateho.fi/files/metsateho/Opas/Koneellisen_puunkorjuun_vastuutjatyturvallisuus_opas.pdf



Liian matalalla olevat postilaatikot jäävät talvelle heliposti lumen alle ja muutenkin vaikeuttavat tienpitoa.

ARI KÄHKÖNEN

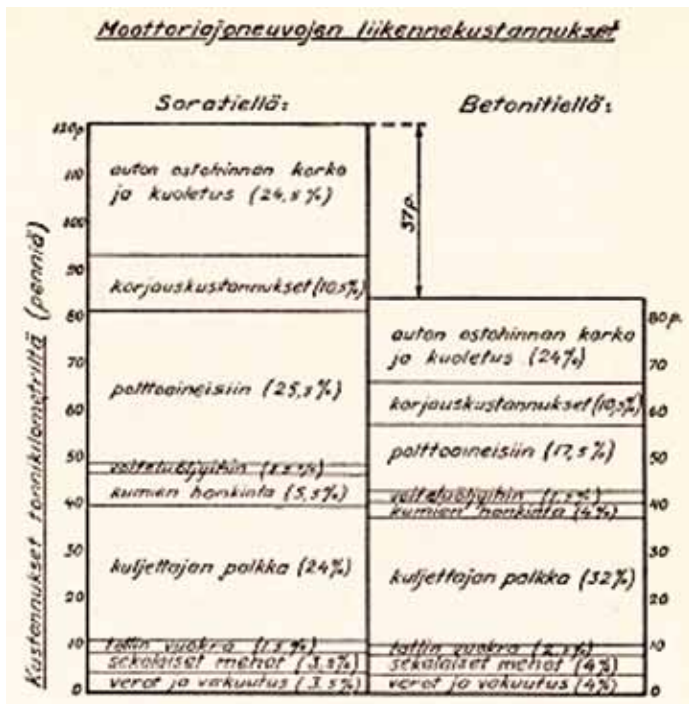


N:o 3 III VUOSIKERTA 1933		
Ilmestyy 4 kertaa vuodessa.	TOIMITUSVALIOKUNTA: ARVO J. LÖNNROTH E. I. LEHTO K. J. TOLONEN	Ilmoitushinnat: 1/2-v. 900 mk. 1-v. 1500 - 1 1/2-v. 2200 - 2-v. 3000 -
Tilauksista 50 mk. 1/4 vk.	SUOMEN TIEYHDISTYS, Helsinki, puh. 30 741	Uusmpikertaisista ilmoituksista alennusta.
Itänumerot 15 mk.	SIHTEERI: insinööri K. J. TOLONEN, os. Nervanderink. 9	

Lehti oli taas täynnä painavaa asiaa. Lähes 50 sivun painotuote koostui viidestä laajasta artikkelista. Kirjoitukset olivat laajimmillaan 15-sivuisia ja ne korvasivat tie- ja maarakennustekniikan muuten niin puutteellista kirjallisuutta. Rungas kuvitus lisäsi juttujen luettavuutta ja auttoi omaksumaan kirjoitusten sanomaa.

Sorateiden päällystäminen kannattaisi

Sorateiden päällystämisen kannattavuusrajana oli aikaisemmissa Tielehden kirjoituksissa pidetty 500–600 ajoneuvotonia vuorokaudessa. E. A. Aaltonen oli uudelleen vertaillut sorapäällysteen ja betonipäällysteen liikennöinti- ja ajoneuvokustannuksia ja päätyi huomattavasti alhaisempaan 250 tn/vrk kannattavuusrajaan. Eniten lopputulokseen vaikuttava tekijä oli liikennekustannusten säästö kestopitteisellä tiellä so-



Aaltonen laskelmat liikennekustannuksista soratiellä ja betonitiellä.

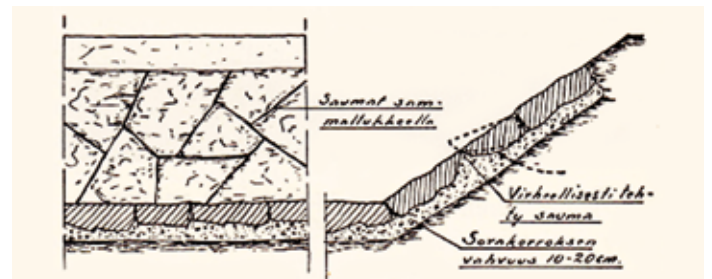
ratiehen verrattuna. Esim. polttoainekustannukset olivat betoniteillä puolet sorateihin verrattuna.

Aaltonen päätteli aivan oikein, että vilkkaammin liikennöityjen teiden päällystämistä ei pitäisi nähdä kustannuksena vaan sijoituksena joka säästää valtion ja tienkäyttäjien rahoja. Kirjoittajan mielestä rahoitus tulisi järjestää ohjaamalla entistä suurempi määrä moottori-, ajoneuvo- ja bensiiniveron sekä -tullin tuottamista tuloista teiden kestäväällä peitteellä varustamiseen.

Kirjoittaja esitti muitakin radikaaleja näkemyksiä: Hän ehdotti, että jos liikenne on 150–500 tonnia vuorokaudessa, päällystettäisiin vain tien toinen puoli betonipeitteellä ja toinen puoli jätettäisiin soralle. Päällystämätön tiepuolisko jäisi hevosliikenteen käyttöön.

Käytännön ohjeita maanteiden rakentamiseen

1930-luvulla tien rakentamisen ammattilaisia ei juuri ollut ja tieteon epäyhdenmukaisuus nähtiin ongelmana. Asian parantamiseksi J. Miettinen kirjoitti lehteen käytännön töissä saamiinsa kokemuksiin perustuvan työkuvausten tieteon eri vaiheista. Miettinen opastaa kädestä pitäen: "Kun suunnitelmanmukainen tielinja on kentälle haettu, on paalutustyö seuraava tehtävä." Kirjoituksessaan hän käy läpi mm. tiepohjan tekemisen, ojituksen, eri rakennekerrokset ja niiden tekemisen, luiskien verhoukset, rumpujen rakentamisen ja tarvittavat työvälineet. Lopuksi Miettinen muistuttaa liikenneturvallisuuden vaatimista toimenpiteistä tienrakentamisen aikana.



Ohjekuva maaluiskan kiviverhouksen tekemisestä.

Rautatieliikenne huomioitava maantieverkkoa rakennettaessa

Valtioneuvosto oli keväällä 1930 asettanut maantiekomitean laatimaan ehdotuksen koko maan käsittävän maantieverkon rakentamiseksi ja parantamiseksi moottoriajoneuvoliikennettä enemmän vastaavaksi. Komitea teki työtä käskettyä ja ehdotus oli eduskunnan käsiteltävänä pariinkin otteeseen. Rautateiden merkitys oli samanaikaisesti kasvanut ja vuonna 1932 eduskunta esitti, että hallitus teettäisi tärkeimpien maanteiden rakentamisesta suunnitelman, jossa "olisi valtioneuvoston ohessa huomioitu sekä rautateiden että maanteiden liikennetehtävät". Tehtävään nimettiin kulkulaitoskomitea, jonka puheenjohtaja oli pankinjohtaja Kyösti Kallio ja teknisenä sihteerinä professori Arvo Lönnroth.

Kulkulaitoskomitean tuli selvittää oliko vuoden 1930 maantiekomitean suunnitelma maantieliikenteen kannalta tarpeellinen ja tulisiko lähivuosina ryhtyä toimenpiteisiin sen toteuttamiseksi. Samalla tuli huomioida mitä vaikutuksia vuoden 1930 maantiekomitean ehdotuksella saattoi olla rautatieliikenteeseen. Evästyksenä oli myös, että jos rautatie kulki rinnakkaisesti maantien kanssa, ei maantietä tule korjata nykyliikennettä parempaan kuntoon. Komitean ehdotus on nähtävissä ohjeissa kartassa. Ehdotus sisälsi valtateitä yli 8.400 km ja kantaiteita vajaat 21.000 km.

LIISI VÄHÄTALO

Lukijoiden mielipiteitä Tie & Liikenne-lehdestä

Saimme Tie & Liikenne -lehden edelliseen numeroon 4/2013 liitettyyn lukijakyselyymme kaikkiaan 113 vastausta. Ilahduttavan moni vastaus sisälsi numeraalisen arvioinnin lisäksi sanallista palautetta. Paljon kiitoksia kaikille kyselyyn vastanneille arvokkaasta avustanne lehden kehittämiseksi!

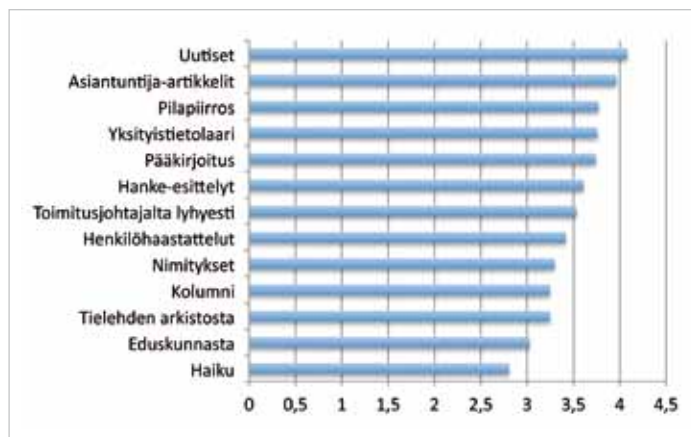
Enemmistö vastaajista piti lehteä hyvänä, moni jopa erinomaisena, mutta jotkut myös heikkona tai välttävänä. Yleisarvosanan keskiarvoksi sekä lehden sisällölle että ulkoasulle tuli 4 asteikolla 1–5 (heikko–erinomainen). Lehden ulkoasua pidettiin piirun verran sisältöä parempana.

Uutiset ja asiantuntija-artikkelit luetuimpia

Eri juttutyypien ja vakiopalstojen kiinnostavuutta selvitettiin asteikolla 1–5 (en luen aina).

Uutiset ja asiantuntija-artikkelit olivat luetuimpia. Seuraavaksi luetuimpia olivat Timo Mikaman Pilapiirros, Pääkirjoitus ja Yksityistietolaari. Infraan taivutettu haiku-runous eli ns. Tiehaiku oli vähiten luetu, mutta myös sillä on ystäviä, jotka lukevat sen aina.

Eri aihepiirien käsittelyn tarpeesta kysyttiin asteikolla 1–5 (Paljon vähemmän – Paljon enemmän). Kärkikaksikko aiheista, joita toivottiin käsiteltävän enemmän olivat yksityistiet ja kunnossapito.



Eri juttutyypien kiinnostavuus (1 En lue, 2 Luen harvoin, 3 Luen silloin tällöin, 4 Luen usein, 5 Luen aina).



Kulkulaitoskomitean valta- ja kantatie-ehdotus kartalla.

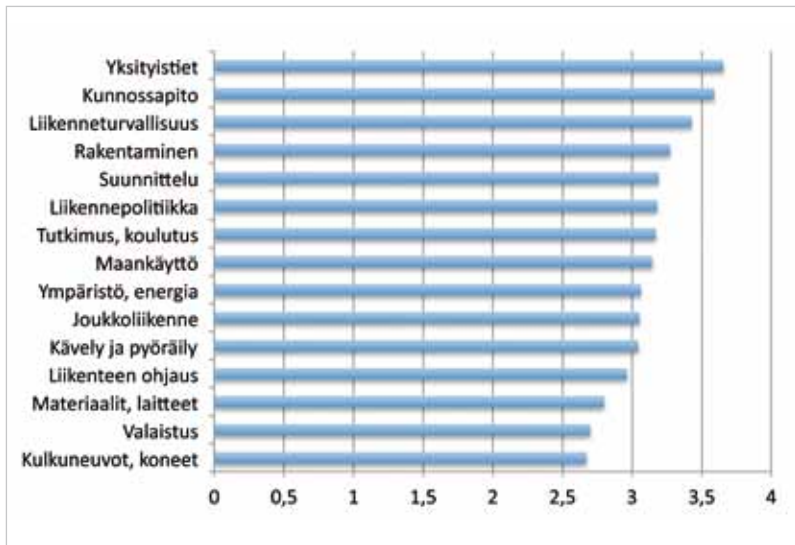
Uutisia meiltä ja maailmalta

Saksassa ja Puolassa oli kokeiltu teräsarinoita raskasliikenteisten teiden päällystämiseksi. Menetelmässä 3-4 m²:n kokoiset teräsarinapalat sovitetaan ajoradalle hitaamalla ne kalanruotokuvioiksi yhteen ja arinan lomat täytetään asfalttisepelillä. Eduiksi mainitaan mm. se, että halkeamia ei esiinny, vaikka perustus myötäisin ja että ajorataan ei synny kuoppia, raiteita, aaltoja eikä kouruja.

Suomessa lossien korvaaminen silloilla jatkui. Vuodelle 1934 hallitus oli myöntänyt määrärahaa kolmen sillan rakentamiseen: Sattasen lossipaikka (Rovaniemi-Ivalo maantie), Jesiöjoen lossipaikka (Rovaniemi-Sothankylä maantie) sekä Koskenniskan lossipaikka (Lahti-Heinola maantie).

Italiassa kulkulaitosministeriö on antanut määräyksen, ettei uusia raitiotielinjoja saa avata Italian kaupungeissa, vaan kaikki henkilöliikenne on välitettävä busseilla.

Rhodesiassa on tienpäällystyksessä käytetty ajoneuvojen pyörävälän etäisyydelle asennettua kahta 60 cm:n levyistä betonikaistaletta. Tavoitteena on saavuttaa betonitien edut alhaisemmalla kustannuksella.



Eri aihepiirien käsittelyn tarpeellisuus (1 Paljon vähemmän, 2 Hiukan vähemmän, 3 On sopivasti, 4 Hiukan enemmän, 5 Paljon enemmän).

Kolmantena tällä listalla tuli liikenneturvallisuus. Aika monesta aihepiiristä keskiarvo oli lähellä kolmea eli aihetta on lehdessä sopiva määrä.

Numeron 4/2013 kiinnostavin artikkeli

Ylivoimaisesti eniten ääniä kyseisen numeron kiinnostavimmaksi artikkeliksi sai **Minna Rautosen** kirjoitus *Tiekunnan kokouksen pöytäkirjan tarkastaminen*. Perusteluina mainittiin, että kirjoitus sisältää tietoa, jota tiekunnassa tarvitaan, hyvä ja selkeä juttu asiasta, jossa on usein ongelmia, hyvä asiantuntijan tiivistelmä perusasioista, hyödyllinen, tarpeellinen, ajankohtainen aihe.

Seuraavaksi eniten mainintoja saivat toimituksen tekemät *hanke-esittelyt E 18- ja Kt 51-tiehankkeista*. Väylärakentaminen ja kohteet kiinnostivat sinänsä, mutta mielenkiinnon herätti myös tuttu tie tai jutussa haastateltu tuttu henkilö.

Erittäin paljon mielenkiintoa herättivät myös **Markku Pyy**n *Kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet pohjoisessa*, **Ari Liimataisen** ja **Reijo Vaara-**

lan Mopon paikka liikenteessä sekä **Essi Korpelan Väylien kattaminen kannella yleisty**. Mopojuttua pidettiin aina ajankohtaisena, sillä "joka vuosi tulee uusia kuskeja sähläämään". Mopojuttu sekä sen parina ollut **Mia Hemmingin** juttu vanhempien koululaisten liikennevalistuksesta olivat ajankohtaisia lukijoiden perheessä. Väylien kattaminen kannella puolestaan kiinnosti 3D-kiinteistöajattelun uutuuden vuoksi.

Useita mainintoja saivat myös Yksitystietolaari, Yksitystien muuttaminen katualueeksi ja **Mauri Myllylän** kolumni liikennealan hiljaisesta tiedosta. Myös **Pentti Hautalan** muistelua 50 vuoden takaisesta diplomityöstään pidettiin mainiona, "koska se osoittaa, että todella hyvä suunnitelma elää toteutuskelpoisena vuosikymmeniä samaloomittumatta".

Myös uutis-palstalta löytyi juttuja, jotka saivat ääniä kysyttäessä lehden kiinnostavinta artikkelia. Näitä olivat mm. Ajatko hengenvaarallisilla renkailla, Biokaasututkimus ja Katupöly kuriin -jutut.

Hyvin erilaiset aiheet herättivät siis kiinnostusta. Yksi lu-

kija mainitsikin, että lehdessä on hieman jokaisella jotakin ja kaipasi fokuointia, mutta arveli sitten lukijakunnan aika heterogeeniseksi, kuten asia onkin.

Terveiset ja kehittämis ehdotukset

Vapaamuotoisissa terveisissä oli paljon positiivista ja kannustavaa palautetta tyyliin "samaa malliin vaan ja tsemppiä!". Toisaalta tuotiin esiin, että lehdessä on liikaa teoreettista tietoa ja tutkimusta ja toivottiin käytännönläheisyyttä.

Terveisistä, kehittämis- ja juttuideoista lähes puolet koski yksityistieasioita. Lehden yksityistieosiota kiiteltiin paljon: "Lehdessä olevat yksityisteitä koskevat artikkelit ovat tosi hyviä ja tarpeellisia tiekunnalle. Se, että asiat esitetään käytännönläheisesti ymmärrettävällä kielellä on tosi tärkeää. Kiittävät terveiset **Elina Kasteenpohjalle** hänen asiantuntemuksestaan."

Yksitystieasioita toivottiin lisää, mutta myös vähemmän. Tieyhdistyksessä on paljon yksityistieasioista kiinnostuneita jäseniä, kuten myös nii-

tä, joita kyseiset asiat eivät juuri kiinnosta.

Juttuja toivottiin mm. ulkomaisista tiealan ratkaisuisista, yhdistyvien kuntien tilanteesta, teiden hoitourakoista, tietomallinnuksesta, logistikkasta, liikenneympäristöstä, katuun merkityistä rajoituksista ja opastuksista sekä myös raide-, ilma- ja vesiliikenteestä.

Netistä voi lukea sekä uusimpia että selata vanhempia numeroita

Lehden sähköinen versio, joka vastaa 1:1 paperilehteä, ei ole vielä löytänyt montaa ystävää, ainoastaan kolme vastaajaa kertoi lukevansa myös tai ainoastaan sitä.

Kotisivuillamme oleva sähköinen lehtiarkisto päivittyy kuitenkin edelleen, sillä se on kätevä myös silloin, jos haluaa selata vanhempia numeroita. Numerosta 7/2011 lähtien lehti on ollut sähköisenä sekä nopeasti aukeavassa lukumuodossa että pdf:nä. Numerosta 1/2009 lähtien lehti on nettiarkistossa pdf:nä. Lehtien sisällysluettelot löytyvät netistä Tielehden ensimmäisestä numerosta 1/1931 lähtien.

Kyselyyn oli mahdollista vastata sekä lehden välissä olleella kortilla että nettilomakkeella. Vajaa neljännes vastauksista tuli netissä olleella lomakkeella ja loput lehden välissä olleella kortilla. Vastaajista 4/5 oli miehiä ja 1/5 naisia.

Vastanneiden kesken suoritettua arvonnassa valitseman palkinnon saivat **Juhani Ilmonen** Mäntsälästä, **Asko Etelä** Turusta ja **Matti Kärkkäinen** Kemijärveltä. Onnea voittajille! ●

Edessä autohuippu?



New York Times kertoi kesäkuun lopussa, että Yhdysvalloissa autoilun kasvu näyttää taittuneen. Ajokilometrit henkilöä kohti ovat pudonneet jo yhdeksän prosenttia vuoden 2005 huippuluvusta.

Osa muutoksesta voi toki selittyä taantumalla. Ei kuitenkaan kaikki: autoilu lähti laskuun ennen taluskriisiä, ja lasku on jatkunut talouden alettua elpyä.

Murros on suurin nuorissa ikäluokissa. Vuonna 2009 nuoret ajoivat Yhdysvalloissa liki neljänneksen vähemmän kuin vuonna 2001.

Vielä 1980-luvun alussa neljällä viidestä 18-vuotiaasta amerikkalaisnuoresta oli ajokortti. Vuonna 2010 ajokortti oli enää kolmella viidestä.

Eikä kyse ole vain Yhdysvalloista. Economist-lehden mukaan ajokilometrit autoa kohti ovat laskeneet Isossa-Britanniassa ja Japanissa 1990-luvulta asti. Saksassa autottomien nuorten kotitalouksien osuus on noussut kymmenessä vuodessa viidenneksestä yli neljännekseen.

Taloussanomien mukaan Ruotsissa nuorista enää vain yksi neljästä suorittaa ajokortin 18-vuotiaana. Alalla puhutaankin Tukholma-ilmiöstä.

Suomessa autohuipusta (englanniksi *peak car*) ei ole vielä näkynyt paljon merkkejä. Autojen määrä, ajettu matka, ajokorttien määrä ja automatkat henkilöä kohti ovat toistaiseksi jatkaneet kasvuaan.

Joitakin heikkoja signaaleja on silti meilläkin nähtävissä. Henkilöliikennetutkimuksessa 2010–2011 autoilun suosio notkahti joillakin mittareilla vuosien 2004–2005 tilanteeseen verrattuna.

Uusien autojen ensirekisteröinneissä on viime vuosina jääty vuoden 1990 tason alle. Taloussanomien haastattelussa autokoulujen edustajat arvioivat helsinkiläisnuorten suorittavan ajokortteja aiempaa vähemmän. Ykkösvaiheen ajokorttien määrä onkin ollut laskussa koko maassa.

Ajanmukaisen nuorison suosimilla Flow-festivaaleilla Helsingissä oli tänä vuonna parkkipaikalla arviolta yli 3 000 polkupyörää. Autoja oli nolla – festivaaleilla ei voinut pysäköidä omaa autoaan.

Liikennepolitiikka ja kaupunkisuunnittelu ovat vuosikymmeniä perustuneet siihen, että autoilu lisääntyy koko ajan. Mitä jos se ei pidäkään enää paikkansa? Mitä jos autoilu on länsimaissa saavuttamassa huippunsa, jonka jälkeen se alkaa menettää suosiotaan?

On monia syitä olettaa, että autoilun kasvu tasaantuu ja taittuu aikanaan myös meillä Suomessa. Ikääntyvä väestö pystyy ajamaan autoa aiempaa vanhempana, mutta samalla ikäihmiset ajavat keskimäärin lyhyempiä matkoja kuin nuoremmat. Kaupungistuminen jatkuu, ja kaupungeissa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus on suurempi kuin maalla.

Valtion tiukassa taloustilanteessa autoilu on houkutteleva verotuskohde, autoilun lukuisia verotuksia tullaan luultavasti karsimaan ja öljyn maailmanmarkkinahintakin on nousemaan päin. Samalla aiempaa suurempi osuus investoinneista kohdennetaan joukkoliikenteseen.

Suomen kaltaisessa maassa autoa tarvitaan päivän selvästi monin paikoin myös tulevaisuudessa. Silti autoilun määrän mahdollisesti häämöttävä väheneminen on monessa suhteessa hyvä uutinen.

Autohuipun jälkeisessä Suomessa on vähemmän saasteita, melua, ruuhkia ja onnettomuuksia. Kansantalouden vaihtotase ja kansanterveys ovat paremmalla tolalla.

Liikennealan kannattaa varautua autohuippuun. Tulevaisuuden kehityskuluihin varhain sopeutuvat toimijat pärjäävät murroksessa parhaiten – ja voivat hyötyä siitä.

ORAS TYNKKYNE

KIRJOITTAJA ON TAMPERELAINEN EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN JÄSEN, TULEVAISUUSVALIOKUNNAN VARAPUHEENJOHTAJA SEKÄ VIHREÄN EDUSKUNTARYHMÄN PUHEENJOHTAJA.

Tieyhdistyksen hallitus piti kesäkuun kokouksensa MTK:ssa juuri ennen vuosikokousta.

Kokouksen merkittävin päätös oli Levillä sijaitsevan paritalokiinteistön Levin Pitkospuu pienemmän mökin B (tai II) myyminen. Isompi mökki A (tai I) on edelleen yhdistyksen omistuksessa.

Myyntipäätös ei vaikuta mahdollisuuteen vuokrata mökkejä. Isompaa mökkiä yhdistys edelleen vuokraa. Asiasta voi ottaa yhteyttä yhdistyksen toimistoon. Pienempää mökkiä uusi omistaja (p. 040 537 8863, risto.matasaho@prt-forest.fi) vuokraa yhdistyksen jäsenille edulliseen hintaan.

Uusi TIKO-koulutus syksyllä

Tieyhdistys järjestää syksyllä tieisännöitsijäkurssin. Hakeuksia tuli yli 60. Näistä valittiin kurssille 20 henkilöä.

Koulutuksen ensimmäinen jakso on syyskuussa, toinen lokakuussa ja viimeinen jakso marraskuussa.

Lausuntoja

Tieyhdistys on antanut lausunnon

- raskaan liikenteen enimmäismittojen ja -massojen korotuksesta
- yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittämisestä
- tasoristeyturvallisuuden teematutkinnasta

Lisäksi todettiin, että Tieyhdistys on tehnyt selvityksen Kaakois-Suomen ELY-keskuksen toimeksiannosta raskaan liikenteen enimmäismittojen ja -massojen korotuksen vaikutuksesta yksityisteille.

Kesällä on aloitettu Tieyhdistyksen tie- ja tieliikennepolitiikan ohjelman työstäminen.

Uusia jäseniä

Tieyhdistyksen hallitus hyväksyi kokouksessaan uusia jäseniä yhdistykseen. Yhdistyksen uusimmat henkilöjäsenet ovat

Mäkelä Päivi
Saartoala Elina ja
Sironen Annikka

Uusimmat opiskelijajäsenet ovat

Aavajoki Saara
Auvinen Essi
Leppäniemi Marika
Mirea Jakob
Palonen Tuomas
Rekilä Katja
Reunanen Kaisa
Turunen Ville

Jäseneksi hyväksyttiin myös Kannonkosken kunta sekä seuraavat yksityisteiden tiekunnat

Asemantien tiehoitokunta, Kotka
Hankaantien yksityistie, Mynämäki
Kiion yksityistie, Luumäki
Kontolantie-Immolantie tiekunta, Lohja
Kyljärvenraitin tiekunta, Pori
Laajanpohjan yksityistien tiekunta, Jämsä
Mosabackan yksityistie, Sipoo
Riihilahden yksityistie, Taipalsaari
Salmi-Mäyräsen yksityistien tiekunta, Mänttä-Vilppula
Seppälä-Kerola yksityistie, Urjala
Sydänmaanpuron metsätien tiekunta, Saarijärvi

Kansainvälisiä tietapahtumia

European Transport Conference 2013,
30.9–2.10.2013 Frankfurt, Germany.
www.aetransport.org/

20th ITS World Congress,
14–18.10.2013 Tokyo, Japan.
www.itsworldcongress.jp

17th IRF World Meeting,
9–13.11.2013 Riyadh, Saudi Arabia.
irf2013.org

30. Talvitiepäivät – XXX Winter Road Congress,
21–22.1.2014 Jyväskylä.
Järjestäjinä Suomen Tieyhdistys, Jyväskylän kaupunki, Keski-Suomen ELY, PTL ja Liikennevirasto. www.talvitiepaivat.fi

XIVth International Winter Road Congress,
4–7.2.2014, Andorra la Vella,
www.aipcrandorra2014.org

Transport Research Arena TRA,
14–17.4.2014 Paris, France.
www.traconference.eu

Rakkaus on sitä,
että tulee ajallaan syömään.

Arja Tainen

Tieyhdistyksen vuosikokous MTK:ssa

Suomi tarvitsee koko tiestöä

Suomen Tieyhdistyksen vuosikokous pidettiin kesäkuun alussa Helsingin ydinkeskustassa. Kokousisäntänä oli MTK ja sen puheenjohtaja Juha Marttila, joka on myös Tieyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja.

Marttila valotti kokousväelle maa- ja metsätalouden näkymiä kotimaisessa toimintaympäristössä ja yhä kovenevassa kansainvälisessä kilpailussa. Hän toi vahvasti esille myös sen, että elinkeinoelämä on kova tiestön käyttäjä ja tarvitsee tieverkkoa koko laajuudessaan.

Vuosikokousasioiden ohella tilaisuudessa jaettiin yhdistyksen ansiomerkkejä. Itse kokouksessa puhetta johti **Matti-Pekka Rasilainen**, joka on aiemmin kahteen otteeseen toiminut yhdistyksen varapuheenjohtajana.

Juha Marttila jatkaa puheenjohtajana

Kokouksen muina varsinaisina asioina oli aluksi vuoden 2012 toiminta- ja tilikertomuksen hyväksyminen.

Tulevan vuoden 2014 osalta kokous käsitteli toimintasuunnitelman ja talousarvion sekä valitsi hallitukseen jäseniä erovuoroisten tilalle.

Vuosikokous valitsi yksimielisesti yhdistyksen puheenjohtajaksi vuodelle 2014 maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK:n puheenjohtaja Juha Marttilan.

Tällä kertaa erovuoroisia olivat varatoimitusjohtaja **Tapio Puurunen** Sito Oy, Senior Adviser **Olli Kokkonen**, NCC Holding, järjestöpäällikkö **Jari Pietilä** Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL sekä toimitusjohtaja **Juha Jääskelä** Arctic Machine Oy.

Erovooroisten tilalle uusiksi hallitusjäseniksi 1.1.2014 alkaen vuosiksi 2014–2016 valittiin tekninen johtaja **Mikko Leppänen**, Ramboll Finland Oy, toimitusjohtaja **Jouni Happonen**, Skanska Asfaltti Oy, liikennejohtaja **Ari Heinilä** Linja-autoliitto ja toimitusjohtaja **Ari Kuikka** Lametal Oy

Lisäksi eläkkeelle siirtymisen takia oli eroa pyytänyt **Pekka Jokela** Liikennevirastosta. Hänen tilalleen kautensa eli vuoden 2014 loppuun saakka valittiin **Mirja Noukka** Liikennevirastosta.

Hallituksessa jatkavat vuoden 2014 loppuun **Tero Kallio** Autontuotajat ry, **Ville Järvinen** Koneyrittäjät ja **Kalevi Katko** Destia



Tieyhdistyksen kultaisen ansiomerkkin toinen saaja oli Timo Saarenketo Rovaniemeltä.

Oy sekä vuoden 2015 loppuun **Tuukka Tuomala** Orimattilan kaupunki, **Pirjo Oksanen** Turun Amk, **Outi Nietola** Metsäteollisuus ry ja **Jorma Mäntynen** Tampereen teknillinen yliopisto

Yhdistyksen tilintarkastajiksi valittiin KHT **Kare Kotiranta** ja KHT **Ari Viitala** sekä varalle Nexia Oy ja Moore Stephens Rewinet Oy Ab.

Vuosikokous hyväksyi ensi vuoden talousarvion. Se perustuu muun muassa siihen, että jäsenmaksut pysyvät ennallaan. Jäsenmaksu vuonna 2014 on henkilöjäseniltä 45 euroa. Eläkeläisten jäsenmaksua ei nyky sääntöjen mukaan ole. Opiskelijoiden jäsenmaksua ei peritä liittymisvuonna eikä kahtena seuraavana vuonna. Tiekuntien jäsenmaksu on 65 euroa ja tieisännöitsijöiden 100 euroa. Yhteisöjäsenien jäsenmaksuluokkia on kahdeksan – riippuen yhteisön koosta ja läheisyydestä tiealaan – jäsenmaksun ollessa alkaen 190 euroa.



Hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti piti kiitospuheenvuoron kaikkien ansiomerkkinsaajien puolesta.

Tieyhdistys myönsi ansiomerkkejä

Vuosikokouksen yhteydessä luovutettiin myös yhdistyksen hallituksen myöntämiä ansiomerkkejä.

Harvoin myönnettävä kultainen ansiomerkki annetaan henkilölle, joka on erityisen pitkäaikaisesti ja monella tavoin ollut omalta osaltaan edistämässä tie-, katu- ja liikennealojamme.

Tänä vuonna hallitus päätti myöntää kultaisen ansiomerkkin hallitusneuvos **Kaisa Leena Välipirtille** ja tekniikan tohtori **Timo Saarenkedolle**. Espoolainen Välipirtti on tehnyt pitkän uran Tielaitoksessa ja viime vuodet liikenne- ja viestintäministeriössä. Hänet tunnetaan asiantuntijana tie- ja liikennealan ja erityisesti yksityistiealan juridisissa ja hallinnollisissa asioissa. Saarenketo on Suomessa ja kansainvälisesti arvostusta saanut tietekniikan erikoisasiantuntija ja kehittäjä. Hän on Rovaniemeläisen Roadscanners Oy:n toimitusjohtaja.

Hopeisen ansiomerkkin kultalehvin saivat **Hannu Hilli**, **Matti Holopainen**, **Hannele Kulmala**, **Martti Merilinna**, **Yrjö Pilli-Sihvola**, **Tuovi Päiviö**, **Asko Pöyhönen**, **Jani Saarinen**, **Juha Sammallahhti** ja **Jorma Vaskelainen**.

Hopeisen ansiomerkkin saivat **Asko Hirvelä**, **Kari Korpela**, **Hannu Lahtinen**, **Harri Lehén**, **Jukka Lyytinen**, **Seppo Räsänen** sekä **Erkki Suutarinen**.

Kiinnostaako Sinua tulla töihin Suomen Tieyhdistykseen?

Tieyhdistys etsii uutta asiantuntijaa

Haemme uutta toimihenkilöä johtaja Ari Kähkösen siirtyessä uusiin tehtäviin. Valittavan henkilön toimenkuva on monipuolinen, työtä tekevälle riittää.

Tehtäviin kuuluvat muun muassa:

- yhdistyksen koulutus- ja vaikuttamistilaisuuksien (Väylät & Liikenne, Talvitiepäivät, Alueelliset Yksitystiepäivät, seminaarit ym.) suunnittelu ja toteuttaminen
- vaikuttamistyö sekä tie- ja liikennealan edunvalvonta yksin ja yhdessä toimitusjohtajan kanssa
- ammatillisten artikkeleiden laatiminen mm. Tie & Liikenne -lehteen ja julkaisujen suunnittelu yhdessä muun toimituksen kanssa
- yhdistyksen internet-sivuston ja muun viestinnän kehittäminen muun henkilökunnan kanssa
- yhdistyksen erilaisiin hallinnollisiin tehtäviin osallistuminen

Valittavalta kaipaamme muun muassa:

- perehtyneisyyttä ja kiinnostusta tie-, katu- ja liikenneasioihin
- mieluiten akateemista loppututkintoa
- hyviä sosiaalisia vuorovaikutustaitoja
- kirjallisia kykyjä ja tietoteknistä osaamista
- hyvää kielitaitoa (lähinnä suomi ja englanti)
- halukkuutta ja valmiutta matkustaa

Tieyhdistys tarjoaa viihtyisän toimintaympäristön ja mukavan työtiimin. Toimitilat sijaitsevat Helsingin Lassilassa Pohjois-Haagan aseman (M-juna) vieressä ja Kehä I:n tuntumassa. Yhdistyksen kotisivut www.tieyhdistys.fi.

Kiinnostuitko?

Ota 25.9.2013 mennessä yhteys toimitusjohtaja Jaakko Rahjaan (puh. 020 786 1001, jaakko.rahja@tieyhdistys.fi)

SUOMEN  TIEYHDISTYS

AJANKOHTAISTA AUTO- JA TIEFORUMIN JÄSENJÄRJESTÖILTÄ

Öljyalan Keskusliitto



Kestävästi tuotetut biopolttoaineet ovat laajan mittakaavan keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Polttoaineiden kehitys ja erityisesti biopolttoaineet ovat keskeisiä aihepiirejä Öljyalan Keskusliiton työssä. Tänä vuonna EU-tasolla valmistellaan uudistuksia jo ennestään tiukkoihin biopolttoaineiden kestävyyskriteereihin. Niissä halutaan huomioida myös biopolttoainetuotannon epäsuorien maankäytön muutosten vaikutus (ns. ILUC) ja rajoittaa ruoantuotannon kanssa kilpailevien raaka-aineiden käyttöä.

Uusien teknologioiden ja voimanlähteiden pullonkaulana liikenteessä on infrastruktuurin puute. Nestemäiset biopolttoaineet sopivat nykyiseen moottoriteknologiaan ja polttoaineiden jakelujärjestelmään, ja kestävästi tuotetut biopolttoaineet ovat ainakin vuoteen 2030 saakka

energiatehokkuuden ohella ainoa laajan mittakaavan keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Suomessa on panostettu komission peräämiin jäte- ja tähdepohjaisiin biopolttoaineisiin ja täysin uusien raaka-aineiden tutkimukseen. Hyvälaatuisten biopolttoaineiden kysyntä tarjoaa mahdollisuuden tuottaa niitä myös vientiin. Apuna olisi investointeihin kannustava, ennustettava toimintaympäristö, joka edellyttää päätöksenteolta johdonmukaisuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Keskusliitto pähkinänkuoressa

Öljyalan yritysten etu- ja yhteistyöjärjestö toimii asiantuntijana energia-, liikenne- ja



Öljyalan Keskusliiton toimitusjohtaja Helena Vänskä.

ympäristöpoliittisissa asioissa. Tavoitteena on edistää nestemäisten polttoaineiden vastuullista käyttöä, osallistua kestävästi tuotettujen energiaineksen kehittämiseen ja rakentaa puitteita alan kannattavalle toiminnalle. Jäseninä ovat Neste Oil, Neste Markkinointi, St1, SOK, Teboil ja Öljy- ja Kaasuteknikka ry.

LIISI VÄHÄTALO

Kansanedustajien ja toimittajien tiekatselmus Huomion kohteena sillat ja pienet

Kansanedustajien, toimittajien ja alan asiantuntijoiden keväinen tiekatselmus suuntautui tänä vuonna läntiselle Uudellemaalle, jossa katsastettiin erityisesti yksityisteitä, muita pienteitä ja siltoja.

Retkioppaina olivat silta- ja yksityistieasiantuntijat ELY-keskuksesta sekä kymmenkunta edustajaa Auto- ja Tieforumin järjestöistä. Mukana oli myös tieisännöitsijöitä.

Matkalla eduskuntatalolta Kirkkonummelle Tieyhdistyksen **Jaakko Rahja** ja **Elina Kasteenpohja** kertoivat suomalaisesta yksityistiejärjestelmästä ja huolesta sen rahoituksen riittämättömyydestä yleensä.

Uudenmaan ELY-keskuksen yksityistievastaava **Mira Aaltonen** kertoi, että kunnat avustavat yksityisteiden kunnossapitoa ja valtio perusparannusta. Hän laski, että jos yksityisteiden valtionapu vuonna 2014 supistuu 5 milj. euroon, siitä menee päältä heti 2 M€ lautoille ja losseille. Jäljelle jäävä 3 milj. euroa kuluu pelkästään siltojen ja rumpujen korjausavustuksiin. Mihinkään muuhun raha ei riitä. 20 M€ on Aaltosen mielestä summa, joka riittäisi myös kantavuuden parantamiseen, tulva-vauriokorjauksiin, liikenneturvallisuuden parantamiseen jne.

Kirkkonummella kyytiin nousi tieisännöitsijä **Nils Dahlgren**. Hänen isännöimällään Karlbergintiellä on 104 osakasta, joista 90 % omakotiasujia. Vuosittain kunnossapitoon käytetään 25.000 euroa, josta 20 % tulee avustuksena kunnalta.

Siltainsinööri **Olli-Pekka Aalto** Uudenmaan ELY-keskuksesta kertoi karua faktaa silloista. Suomessa on noin 14.000 maantiesiltaa ja lisäksi 6.000 muuta siltaa. Sillan elinikä on noin 100 vuotta, jona aikana se pitäisi peruskorjata kaksi kertaa ja ylläpitää muutenkin. 60-luvulla rakennettiin paljon ja sillat ovat nyt peruskorjauksissa. Rahaa tarvittaisiin 100 M€/v, kun käytävissä on nykyään 50 M€. 2020-luvulla tilanne huononee kiihtyvästi. Painorajoitettuja siltoja on nyt 140. Kun ajoneuvon suurin sallittu massa nousee 60 tonnista 76 tonniin, painorajoitettujen siltojen määrä lisääntyy 300:lla. Pääteillekin tulee 10 painorajoitettua siltaa.

Tiekatselmuksen järjesti 28 yhteiskunnallisen järjestön Auto- ja Tieforum.



Sjundbyn silta Siuntiossa valmistui vuonna 1912.



Siltainsinööri Olli-Pekka Aaltosen ympärillä riitti kyselijöitä Sjundbyn sillalla. Taustalla Sjundbyn linna.



Paikallisoppaana Kirkkonummen Karlbergin yksityistiellä oli tieisännöitsijä Nils Dahlgren. Matkanjohtajana toimi Jaakko Rahja.



Etupenkeillä Uudenmaan ELY-keskuksen yksityistievastaava Mira Aaltonen ja tieisännöitsijä Kari Äikäs Sastamalasta.



Kansanedustajat Matti Saarinen, Mirja Vehkaperä, Kari Uotila, Raija Vahasalo ja Ari Jalonen tutustuivat olosuhteisiin Jeppaksen tasoristeyksessä Kirkkonummella.

ELINA KASTEENPOHJA • ARI KÄHKÖNEN • LIISI VÄHÄTALO

Yhdyskuntatekniikka 2013 aurinkoisessa Jyväskylässä

Yhdyskuntatekniikka 2013 -näyttely keräsi 15.–16.5.2013 lähes 5.000 kävijää Jyväskylän Paviljonkiin. Tiedistyksellä oli perinteiseen tapaan omia seminaareja, kuten muillakin tapahtumaa järjestävillä yhdistyksillä.

Näytteilleasettaja oli mukana 208. Sisäosastojen kokonaispinta-ala oli näyttelyhistorian toiseksi suurin, lähes 3.700 m². Sen sijaan ulko-osastojen kokonaispinta-ala jäi ennätyslisen alhaiseksi ollen vain runsaat 1.300 m².

YT-Foorumilla oli kumpanakin näyttelypäivänä mahdollisuus seurata yleisöluentoja ja näytteilleasettajien tietoisuuksia. Yleisöluennot juonsi toimittaja **Mikko Maasola**.

Tien- ja kadunpidon koneet -seminaarissa tietoa niin tekijöille kuin tilaajillekin

Tiedistyksen seminaarissa puhujina oli mm. rakentamisen ja kunnossapidon tilaajia, urakoitsijoita, auto- ja lisälaittevalmistajia, korjaamo- ja kunnossapitopäälliköitä. Mukana oli myös ammattilehden edustaja kertomassa mistä (painetusta tai sähköisestä mediasta) löytää tuotetta tietoa.

Seminaari keräsi laajan aihealueensa johdosta kuulijoita kuntien teknisistä virastoista, ELY-keskuksista ja urakoitsijoista. Mukana oli myös Jyväskylän aikuisopiston tie- ja liikenne- ja maarakennusopiskelijoita. Seminaarin ensimmäiseen sessioon osallistui lisäksi yksityisteiden teisännöitsijöitä.

Erytymisen mielenkiintoisia ja uusia ajatuksia herättivät Tampereen Infran korjaamopalveluiden yksikköpäällikön **Timo Aaltonen** monipuolinen esitys koneiden korjauksesta ja huollosta sekä Talvivaaran kaivoksen korjaamopäällikön **Juha Kilpisen** valaiseva esitys kaivoskoneista ja niiden käytöstä ja huollosta.

Seminaarin kanssa samanaikaisesti pidetty Yhdyskuntatek-



LIISI VÄHÄTALO

Näyttelyn avajaisissa esiintyi tasokas Vox Aurea -nuorisokuoro.



LIISI VÄHÄTALO

Järjestävillä yhdistyksillä oli osastot omalla seinustallaan.



LIISI VÄHÄTALO

Kunniamaininnan parhaasta ulko-osastosta sai Lassila&Tikanoja Oyj. Näyttelyn parhaan osaston maininnan sai Ahlsell Oy.



Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivän osallistujia.

Koneseminaarilaisilla ja tieisännöitsijöillä oli yhteinen luento-osuus.

niikka -näyttely YT2013 antoi seminaarilaisilla hyvän tilaisuuden myös tutustua konkreettisesti alan viimeisimpiin uutuuksiin ja keskustella eri toimijoiden kanssa.

Tieisännöitsijöiden tapaamisessa asiaa ja juhlahumua

Myös tieisännöitsijöiden neuvottelupäivä pidettiin YT-messujen yhteydessä. Paikalla oli noin 60 tieisännöitsijää.

Päivän ohjelma täyttyi monista ajankohtaisista asioista sekä asiantuntijaluennoista. Suurta kiinnostusta herätti mm. sillan kuntotarkastus käytännössä, josta tieisännöitsijöille puhui varsin asiantuntevasti **Hannu Hänninen** Siltanylund Oy:stä.

Osa ohjelmasta oli yhteistä koneseminaarin kanssa. Koneseminaarissa **Sampo Hietanen** ITS_Finlandilta kertoi kuinka äly infrassa ja liikenteessä on jo nyt otettavissa käyttöön. **Markku Tervo** Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta puhui tienpidon moderneista toimintatavoista, jotka parhaimmillaan palvelevat urakoitsijoiden ja tilaajan yhteistä etua.

Päivän kohokohta oli vuoden tieisännöitsijän valinta, joka ei tänäkään vuonna ollut helppo. Palkittavia olisi useampia, mut-

ta vain yksi on valittava. Tällä kertaa valinta kohdistui **Kari Äikääseen** Sastamalasta.

Kari on ollut uraa-uurtava tieisännöitsijä monellakin tapaa: hän on toiminut kouluttajana ja asiantuntijana useissa tilaisuuksissa ja on ensimmäinen tieisännöitsijä, joka on suorittanut opetusministeriön tieisännöinnin ammattitutkinnon kiinteistöalan koulutuskeskuksessa KIINKOssa. Tämän lisäksi Karilla on useita hankkeita vireillä sekä laaja paletti tietun-
tia palveltavana.

Samalla kertaa palkittiin myös Alueellisille Yksityistiepäiville suurimman osallistujajoukon kerännyt tieisännöitsijä. **Heino Ervasti** keräsi kokoon 69 hengen ryhmän! Tästä ansiokkaasta teosta hänet palkittiin grillisetillä.

Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivän iltatilaisuudessa juhlistettiin TIKO-tieisännöintikoulutuksen 10-vuotista taivalta. Paikalla oli juhlapuhujana itse Ukko-tieisännöitsijä **Esko Hämäläinen** Järvelästä.



Vuoden tieisännöitsijä Kari Äikäs kuvassa keskellä. Onnittelemassa Jari Kärkkäinen ja Mervi Laitinen, jotka molemmat ovat ansiotuneita vuoden tieisännöitsijöitä.



Alueellisille Yksityistiepäiville suurimman ryhmän keräsi Heino Ervasti Kuusamosta.

KATRI MYRY

50-vuotta sihteerinä ja rahastonhoitajana yksityistiellä

**Mänttä-Vilppulassa sijaitse-
valla Salmi-Mäyräsen yksi-
tyistiellä on pitkä historia.
Historiallisen pitkään
sihteerinä ja rahaston-
hoitajana toiminut Seppo
Myry palkittiin hopeisella
Yksityistie-ansiomerkillä.**

Moottoriajoneuvojen val-
latessa sijan vesiliiken-
teeltä tuli ajankohtaiseksi pe-
rustaa Mäyräsen ja Salmen
talojen välille virallinen kylä-
tie. Tämän tien tärkeyttä lisä-
sivät kaksi sahaa, Myryn sa-
ha tien alkupäässä ja Salmen
saha sen loppupäässä. Kos-
ka Myryn saha oli vain muu-
taman sadan metrin päässä
maantiestä, ei sahanomista-
ja **M. B. Myry** ollut lainkaan
innostunut tienteosta ja hän
olikin sanonut, ettei ala Sal-
men isännälle tietä kustanta-
maan. Salmen maatilan ja sa-
han omistaja **Jussi Virtanen**
vastasi vielä 1950-luvulla lä-
hes yksin tämän Kolkinlah-
den ranta-asutusta palvele-

van tien kunnosta.

Asia lähti erimielisyyksis-
tä huolimatta etenemään. Ky-
lätien perustamishankkeen
hakijaksi valittiin kunnallis-
neuvos **Edvard Kujala** ja toi-
mitusinsinöörinä toimi **Erkki
Priha**. Ensimmäiset kokoukset
pidettiin vuonna 1954 **Aleksi
Saarisen** kotona Raholassa.
Niissä sovittiin, että tiepinnan
leveydeksi tulee 5 metriä ja
tiealueeksi varataan 8-9 metriä.
Tien yksikkömääräksi so-
vittiin 1.000 yksikköä ja niistä
600 tuli Jussi Virtaselle.

Salmi-Mäyräsen kylätien
perustaminen vahvistettiin
16.12.1956. Tie muuttui Sal-
mi-Mäyräsen yksityistieksi
vuonna 1963. Tien pituudek-
si mitattiin 4.220 metriä ja sen
päätepiste oli Salmen laiva-
laiturin ranta Koivuniemellä.
Tieosakkaita oli silloin 46 ja
heillä yksiköitä 54.950. Näistä
osakkaista 10 oli vakituisesti
asuvia ja loput kesäasukkaita
tai maanomistajia. Kumman-
kin sahan toiminta loppui
1960-luvulla, mutta runsas va-
paa-ajan asutus alkoi vilkas-

tuttaa tien liikennettä etenkin
kesäaikaan.

Salmi-Mäyräsen tiehen lii-
tettiin vuonna 1985 Lammin-
tie, jonka pituus on 1.000 metriä.
Tien kokonaispituus on
nyt 5.220 metriä ja osakkaita
on 58, joista 7 vakituisesti
asuttuja talouksia. Tien yk-
sikkömäärä on tällä hetkellä
111.245 kappaletta.

Salmi-Mäyräsen tiehoito-
kunta puheenjohtajansa **Kaar-
lo Lehtisen** johdolla muis-
ti Seppo Myryä, pitkäaikaista
tiekunnan rahastonhoitajaa

ja sihteerinä, Suomen Tieyh-
distyksen yksityistie-ansio-
merkillä. Merkki luovutettiin
hänelle 19.1.2013 80-vuotis-
syntymäpäivillä. Seppo My-
ry on toiminut vuodesta 1963
Salmi-Mäyräsen yksityistie-
hoitokunnassa yhtäjaksoises-
ti rahastonhoitajana ja sihtee-
rinä. Hän luopui vuoden 2013
vuosikokouksessa tehtävi-
en hoidosta. Samassa koko-
uksessa Seppo Myryn poika
Manu Myry valittiin Salmi-
Mäyräsen yksityistien toimit-
sijamieheksi.



*Tiehoitokunnan väkeä ja tieosakkaita onnittelemassa Sep-
po Myryä ansiomerkillä.*

Wille täytti 30 vuotta



*Taajamien kunnossapito- ja ympäristönhoitokoneita Willeä on valmistettu jo
30 vuotta. Tapahtumaa juhlistettiin Vilakone Oy:ssä Loimaalla kesäkuussa mm.
näyttelyllä, tehdaskierroksella ja kutsuvierastilaisuudella.*

LVM:n budjettiehdotus 2,9 miljardia euroa vuodeksi 2014

LVM ehdottaa vuodeksi 2014 hallinnonalalleen 2,97 miljardin euron määrärahoja, josta liikennepoliittikan lohkolle ehdotetaan yhteensä 1,98 miljardia euroa.

Vuonna 2014 käynnistetään neljä tiehanketta: mt 101 Kehä I:n parantaminen, valtatie 4 Rovaniemen kohta, valtatie 5 Mikkelin kohta sekä E18 Hamina–Vaalimaa-hankkeen valmistelu.

Kehä I:n toimivuutta parannetaan toteuttamalla ensi vaiheessa Kivikon eritasoliittymä ja toisessa vaiheessa Espoon rajan ja Vihdintien väliset lisäkaistat, joukkoliikennejärjestelyt ja melusteet sekä Hämeenlinnan väylän eritasoliittymää täydentävät lisärampit ja melusteet. Hankkeen kustannukset valtion töiden osalta ovat 32 milj. euroa. Lisäksi Helsingin kaupunki toteuttaa omana työnään Kivikon eritasoliittymän ja siihen kuuluvat katujärjestelyt (25 milj. euroa).

Valtatiellä 4 jatketaan Rovaniemen kohdalla valtatie kaksiajorataista osuutta Oijustielle asti sekä toteutetaan Oijustien ja Vierustien eritasoliittymät, meluntorjuntaa ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä parannetaan katuja ja katuliittymiä. Hankkeen kustannukset ovat 25 milj. euroa, josta valtion osuus on 23 milj. euroa.

Valtatiellä 5 Mikkelin kohdalla Pitkäjärven ja Visulahden välistä osuutta täydennetään nelikaistaiseksi tieksi, eritasoliittymiä parannetaan sekä rakennetaan pohjavesisuojauksia ja meluntorjuntaa. Hanke poistaa valtatie liikenteen kapasiteettiongelmat vilkkaimmin liikennöidyiltä kohdilta Mikkelissä. Hankkeen kustannukset ovat 27 milj. euroa, josta valtion osuus on 24 milj. euroa.

Valtatiellä 7 (E18) Hamina–Vaalimaan välisellä osuudella rakennetaan koko 32 km pituinen osuus moottoritieksi nykyisen tien pohjoispuolelle. Tieosuudelle rakennetaan viisi eritasoliittymää. Hankkeeseen sisältyy myös Vaalimaan rekkaparkki. Hankkeen investointikustannus on 265 milj. euroa. Hanke on tarkoitettu toteuttamaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä eli PPP-elinkaarihankkeena. Sopimuskauden pituudeksi on suunniteltu 15–20 vuotta, ja arvio hankkeen sopimuskauden kustannuksista on 660 milj. euroa. Hankkeen rakennustyöt kohdistuvat vuosille 2015–2018.

Keskeneräisiin ja aikaisemmin päätettyjen hankkeiden toteuttamiseen varataan 378 milj. euroa. Lisäksi jo valmistuneiden elinkaarihankkeiden ja jälkirahoitteisten hankkeiden takaisinmaksulle varataan 91 milj. euroa.

Ratahankkeet Seinäjoki–Oulu palvelutason parantaminen ja Kokkola–Ylivieska kaksoisraide ehdotetaan yhdistettävän hankkeeksi Pohjanmaan rata.

Valtion omistaman liikenneverkon ylläpitoon eli perusväylänpitoon käytetään 1.061 milj. euroa.

Suomen logistista kilpailukykyä parannetaan nostamalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja. Hallitus on osoittanut tiestön kunnostukseen kehyskaudella yhteensä 55 miljoonaa euroa rahoitusta, jolla voidaan korjata logistisesti kriittisimpiä kohteita. Vuoden 2014 osalta rahoitus on 15 milj. euroa.

Länsimetron rakentaminen Ruoholahden ja Matinkylän välillä jatkuu. Valtio osallistuu rakentamiskustannuksiin 30 prosentin rahoitusosuudella. Vuodelle 2014 ehdotetaan 55,7 milj. euron määrärahaa.

Yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen ehdotetaan 5 milj. euron määrärahaa (9 milj. euroa vuonna 2013).

Fundatec Oy fuusioidaan Sito Oy:öön

Fuusio myötä Fundatecin koko liiketoiminta siirtyy Sitoon. Fundatecin henkilömistajat siirtyvät Sito Oy:n osakkaiksi ja Fundatecin koko henkilökunta siirtyy Siton palvelukseen.

Fundatec Oy on vuonna 2005 perustettu suunnittelu- ja asiantuntijatoimisto. Yrityksen päätoimialoina ovat pohjarakennus-, rakenne- ja kalliosuunnittelu. Yhtiö työllistää yhdeksän henkilöä ja sen liikevaihto on noin 3 miljoonaa euroa.

Suomalaiset energiayhtiöt yhtenäistävät sähköautojen latauspalvelut Suomessa

Suomalaiset energiayhtiöt ovat sopineet sähköautojen latauspisteiden yhteiskäytöstä. Yhteistyötä varten perustetaan latausoperaattoriyhtiö. Kolmenkymmenenviiden energiayhtiön toimesta perustettavalle yhtiölle luodaan toimintamalli, joka mahdollistaa sähköautojen latauspalveluiden tarjoamisen sähköautoilijoille Suomessa.

Sähköautojen yleistyminen edellyttää kattavaa latausverkostoa. Suomessa on tällä hetkellä noin 200 julkista latauspistettä, joiden sijaintitiedot löytyvät sähköinenliikenne.fi -sivustolta.

Samasta paikasta voi ladata latauspisteille opastavan sovelluksen matkapuhelimeen.

Latausoperaattori kytkee yksittäiset latauspisteet yhtenäiseksi verkostoksi sähköautoilijan käyttöön. Se edistää sähköisen liikenteen kehitystä Suomessa mahdollistamalla valtakunnalliset investoinnit, tekee sähköautosta houkuttelevan kuluttajalle ja mahdollistaa sähköisen liikenteen edut tulevaisuuden energiajärjestelmissä.

Latausoperaattorin toiminnan valmistelussa on sovittu periaatteista, joiden mukaan yhteistyön pitää olla avointa kaikille energiayhtiöille, ajoneuvo- ja latauslaitevalmistajille ja sen pitää edistää vapaata kilpailua.

Kansainvälinen yhteistyö on tärkeää, jotta sähköautoilu olisi helppoa myös yli valtiorajojen. Lähin esimerkki on Viro, jossa on jo toiminnassa maanlaajuinen latauspalveluverkosto. Norjassa sähköautoilu on lisääntynyt suhteellisesti nopeimmin koko maailmassa ja maassa on jo yli neljäntuhannen julkisen latauspisteen verkosto. Lähes saman verran julkisia latauspisteitä on Tanskassa.

Myös muut energiayhtiöt kutsutaan mukaan latausoperaattorin perustamisen valmisteluun. Yhtiöillä on mahdollisuus tulla aiesopimuksen osapuoleksi syyskuun 2013 loppuun mennessä. Yhteisyrityksen perustamisen yksityiskohdat tarkennetaan allekirjoittaneiden osapuolien kesken syyskuun loppuun mennessä. Tavoitteena on, että latausoperaattori olisi toiminnassa vuoden 2014 alusta alkaen.

Latausoperaattorimallia on kehitetty yhteistyössä Tekesin rahoittaman Sähköinen liikenne -hankkeen kanssa Eera Oy:n koordinoimana, mukana valmistelussa on ollut Energiateollisuus ry, kilpailujuridisista tarkasteluista on vastannut Hammarström Puhakka Partners.

Uusi tilaa säästävä pyöräteline kaupunkiympäristöön

Pyöräily on tehokas liikennemuoto ja samalla hyvä tapa huolehtia itsestään ja ympäristöstään. Pyörä säästää kaupungissa myös tilaa, erityisesti, jos pyörille voidaan tarjota selkeä pysäköintipaikka.

Suomalainen muotoilija **Harri Koskinen** otti haasteen vastaan ja suunnitteli kaupunkiympäristöön soveltuvan uudenlaisen pyörätelineen. Teline sai nimekseen Pyöräbaari – Cyclebar.

Suunnittelutyön tilasi Valpastin Oy, jonka toimitusjohtaja **Mari Päätaalo** iloitsee yhteistyöstä: - Halusimme tuoda markkinoille suomalaisen laadukkaan ja kauniin telineen, jota voidaan käyttää niin kadulla, aukioilla kuin puistoissakin. Suomalaisen kaupunkisuunnittelun kannalta oli upeaa, että Harri Koskinen innostui tästä tehtävästä.

- Hyvän pyörätelineen on oltava pyöräilijöiden hyväksymä ja helppo käyttää. Ehdoton vaatimus on, että pyörän saa lukittua telineeseen rungostaan, mikä vähentää varkauden riskiä, Päätaalo toteaa. Telineessä on myös kiinteä sadesuoja, joka suojaa pyörän satulaa.

Teline on suunniteltu siten, että se voidaan tarvittaessa koota esimerkiksi kesäksi, kun pyörätelineitä tarvitaan enemmän.

Pyöräbaari-teline mahtuu auton pysäköintipaikan viemään tilaan ja siihen sopii 12 polkupyörää. Jatkopalojen avulla telineestä voidaan rakentaa näyttävä ja toimiva pysäköintipaikka vaikka sadalle pyörälle.

Suomessa yli puoli miljoonaa autoa hukassa

Suomen ajoneuvorekisterissä olevien autojen määrä kasvaa edelleen. Vuoden 2012 lopussa niitä oli noin 3,5 miljoonaa. Samaan aikaan liikennesuorite on kuitenkin kääntynyt laskuun. Joku viranomaisen tilastoissa ja todellisessa tilanteessa ei siis täsmää.

Todellisuudessa teillämme liikkuu kuitenkin korkeintaan n. kolme miljoonaa autoa. Rekisterissä on mukana yli puoli miljoonaa haamuautoa. Nämä ovat sellaisia autoja, jotka on poistettu liikennekäytöstä mutta ei rekisteristä ja sen jälkeen romutettu tai viety mm. Afrikkaan. Kesän ajaksi liikennekäyttöön otettavien autojen määrä on noin 50.000.

Auton saa lopullisesti pois ajoneuvorekisteristä toimitamalla sen Suomen Autokierrätyksen viralliseen vastaanottopisteeseen, jossa autosta kirjoitetaan romutustodistus. Romutustodistus varmistaa sen, että autoa ei voi enää rekisteröidä liikenteeseen. Lisäksi vuotuinen ajoneuvovero ja liikennevakuutus päättyvät automaattisesti. Auton kierrätys on viimeiselle omistajalle maksutonta. Tänä päivänä autoista voidaan kierrättää tai hyötykäyttää yli 95 %.



Metsätähteistä uusilla kaasutusmenetelmillä biopoltonesteitä alle euron litrahinnalla

VTT:n tutkimustulosten mukaan puubiomassasta on mahdollista tuottaa korkealaatuisia biopoltonesteitä alle yhden euron litrahinnalla. Suomessa kehitetyllä teknologialla on mahdollista siirtää yli puolet puuraaka-aineen energiasta lopputuotteeseen. Teknologia on valmis kaupallisen kokoluokan tuotantolaitoksen rakentamiseen Euroopassa.

Tutkimustulosten mukaan puubiomassasta, pääasiassa päätehakuiden ja harvennusten metsätähteistä, on mahdollista tuottaa uusiutuvia biopoltonesteitä 50–67 %:n energiahyötysuhteella lopputuotteesta ja prosessiolosuhteista riippuen. Mikäli sivutuotteena syntyvä lämpöenergia pystytään hyödyntämään esimerkiksi kaukolämpönä tai teollisuushöyrynä, nousee biomassan käytön kokonaishyötysuhde 74–80 %:n tasolle.

Tutkimuksessa arvioitiin, että teknologian kaupallistuttua sen avulla voitaisiin tuottaa liikennepoltonesteitä 58–78 €/MWh:n kustannuksella. Bensiiniin verrattaviksi litrahinnoiksi muutettuna tuotantokustannusarviot ovat 0,5–0,7 €/litra. Uusiutuvat vaihtoehdot olisivat siis samalla tasolla fossiilisten liikennepoltonesteiden nykyiseen verottomaan hintaan verrattuna ja siten myös halvempia kuin nykyiset tuontibiopoltonaineet.

Tarkastelujen kohteena oli kaikissa tapauksissa suurta kaukolämpövoimalaa vastaava 300 MW:n tehoinen tuotantolaitos. Tämän suuruinen biojalostamo tuottaisi poltonesteitä noin viidelle prosentille Suomen teillä liikkuvista autoista.

Pitkäjänteisen kehitystyön jälkeen prosessin tekninen toimivuus on todennettu pilot-kokeissa VTT:n koelaitteistolla Varkaudessa ja USA:ssa.

Teknologia on nyt valmis ensimmäiseen kaupallisen kokoluokan demonstrointiin. Ensimmäiset urauurtavat tuotantolaitokset edellyttävät kuitenkin toteutuakseen merkittävää julkista riskirahoitusta, kuten on suunnitteilla sekä kansallisella että EU:n tasolla.

Maanteiden hoidon alueurakat kilpailutettu

Liikenneviraston vuosittainen kilpailutuskierron maanteiden päivittäistä hoitoa koskevista urakoista ratkesi toukokuussa. Urakoitsijoiden markkinaosuuksiin ei tullut merkittäviä muutoksia. Kilpailutusvuorossa oli tänä vuonna 12 alueen urakat eri puolilta Suomea.

Nyt kilpailutetut alueet menivät kolmelle urakoitsijalle, jotka vastasivat niistä aiemminkin, tosin hieman eri järjestyksessä. Destia Oy voitti seitsemän urakkaa, YIT Rakennus Oy neljä ja NCC Roads Oy yhden. Markkinaosuuksiin ei tullut suuria muutoksia, vaikka Destia Oy saikin yhden lisäurakan.

Urakoiden kesto on pääosin viisi vuotta, kaksi tämänvuotista kuitenkin jatkuu seitsemän vuotta. Urakkakausi alkaa lokakuussa.

Kilpailu oli pääosassa urakoita kireää tai jopa erittäin kireää. Tiukimmassa kilpailussa tarjoushintojen ero oli vain pari sataa euroa. Saatujen tarjousten yhteenlaskettu hinta 155 miljoonaa euroa ylitti runsaalla kahdella prosentilla Liikenneviraston kokonaiskustannusarvion.

Liikenneviraston toiminta ja osaaminen arvioidaan

Liikenne- ja viestintäministeriö on tilannut ulkoisen arvioinnin Liikennevirastosta. Arvioinnissa keskitytään Liikenneviraston ydintehtävien osaamiseen sekä vuonna 2010 toteutetun virastouudistuksen tavoitteiden toteutumiseen.

Ulkoisella arvioinnilla pyritään selvittämään, miten virastouudistus on toteutunut noin kolmen vuoden aikana, miten uudistuksessa arvioitujen riskien hallinta on onnistunut ja miten Liikennevirasto on omaksunut uuden roolinsa. Lisäksi arvioidaan sitä miten liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus on tukenut virastoa uudessa tilanteessa. Myös Liikenneviraston osaamista ja resursseja sen keskeisissä tehtävissä arvioidaan.

Arvioinnin ohella tuotetaan ehdotuksia Liikenneviraston toiminnan ja osaamisen kehittämiseksi sen keskeisissä tehtävissä. Huomioita kiinnitetään erityisesti innovatiivisten toimintatapojen edistämiseen väylähankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Arviointitietoa kerätään laaja-alaisesti haastattelemalla Liikenneviraston ja sen keskeisten sidosryhmien edustajien asiantuntijoita. Arvioinnin yhteydessä toteutetaan myös Liikenneviraston henkilöstölle suunnattu kysely sekä laajemmalle sidosryhmäjoukolle suunnattu kysely. Arvioitsijoiden käytössä on kattava dokumenttiaineisto virastouudistusta edeltävältä ja uudistuksen jälkeiseltä ajalta.

Ulkoisen arvioinnin tekee Ramboll Management Consulting Oy. Työn tulee olla valmis 20.12.2013.

Ympäristöystävällisempää asfalttia

Perinteistä asfalttia ympäristöystävällisemmin tuotetun NCC Green Asphaltin tuotanto on alkanut Suomessa.

NCC Green Asphalt® on valmistusmenetelmä, joka perinteiseen valmistukseen verrattuna vähentää asfaltintuotannon hiilidioksidipäästöjä 25–30 prosenttia. NCC:n kehittämässä menetelmässä asfalttimassa valmistetaan perinteistä asfalttia matalammassa lämpötilassa, mikä vähentää hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös typpidioksidin, hiilimonoksidin ja rikkidioksidin päästöjä ympäristöön.

Suomessa NCC Green Asphaltilla on päällystetty muutamia pilottikohteita, mutta Ruotsissa NCC:n kehittämää tuotetta on käytetty jo kymmenisen vuotta, myös moottoriteillä.

Menetelmä vähentää myös päällystystyömaan ympäristöhaittoja ja parantaa työturvallisuutta, sillä kuumuus jää alhaisemmaksi ja savua ja hajua ei synny yhtä paljon kuin perinteistä asfalttia valmistettaessa.

Laadultaan NCC Green Asphalt on vähintään yhtä hyvä kuin perinteinen asfaltti, ja menetelmällä voidaan valmistaa lähes kaikkia asfalttityyppejä. Valmistuslämpötila vaikuttaa bitumin ominaisuuksiin perinteistä menetelmää vähemmän, minkä ansiosta päällysteen sideaine menettää elinkaarensa aikana ominaisuuksiaan tavallista hitaammin. Siten päällyste kestää pitkään. NCC Green Asphalt on myös täysin kierrätettävä tuote.

Raskaalle liikenteelle uudet mitat ja massat

Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja nostetaan. Valtioneuvosto antoi asiasta asetuksen 6. kesäkuuta. Asetus tulee voimaan 1.10.2013.

Uudistuksen tavoitteena on parantaa Suomen kilpailukykyä ja päästä kuljetuskustannuksissa lähemmäksi keskieurooppalaista tasoa. Säästö logistiikkakustannuksissa olisi Liikenneviraston mukaan 20 vuodessa noin 1,6–3,2 miljardia euroa.

Lisäksi liikenteen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan vähenevän uudistuksen myötä noin kaksi prosenttia vuodessa.

Strategisesti tärkeät kuljetusreitit arvioidaan yhteistyössä Liikenneviraston, kuntien, ELY-keskusten ja elinkeinoelämän kanssa. Teiden ja siltojen parannustoimet aloitetaan valtion tieverkolla vuonna 2014. Kunnat päättävät omat aikataulunsa ja voivat suunnitella katujen ja siltojen parannuksia niille sopivaan tahtiin. Tienpitäjät voivat liikennemerkkien avulla päättää, millä väylillä rekat ajavat.

Ajoneuvon suurin sallittu korkeus nousee 4,2 metristä 4,4 metriin ja massa 60 tonnista 76 tonniin. Viiden vuoden siirtymäaikana sallitaan tämänhetkisellet kalustolle nykyistä suuremmat kuormat. Edellytyksenä kuitenkin on, että ajoneuvot täyttävät niitä koskevat turvallisuusvaatimukset myös suuremmilla massoilla.

Hallitus on osoittanut tiestön kunnostukseen kehyskaudella yhteensä 55 miljoonaa euroa lisärahoitusta, jolla voidaan korjata logistisesti kriittisimpiä kohteita.



Tieliikennelaki ajan tasalle

Liikenne- ja viestintäministeriö aloittaa tieliikennelain kokonaisuudistushankkeen. Hankkeen aikana arvioidaan tieliikennelain ja siihen liittyvien lakien ja asetusten sisältö ja annetaan esitykset uusista säädöksistä.

Hankkeen arvioidaan kestävän pari vuotta. Tarkoitus on, että tieliikennelakia koskevat hallituksen esitykset olisivat valmiit eduskunnan käsiteltäviksi vuoden 2015 loppuun mennessä.

Hankkeen tavoitteena on luoda uusi tieliikennettä koskeva laadukas säädöskokonaisuus, joka huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä uudistaa liikenneriikkomuksia ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän. Tarkoituksena on myös säästää viranomaisten resursseja yksinkertaistamalla menettelytapoja. Lisäksi tavoitteena on, että uusi laki pysyisi nykyistä paremmin ajan tasalla ajoneuvojen teknisen kehityksen ja muun muassa älyliikenteen kehityksen suhteen.

Voimassa oleva tieliikennelaki on vuodelta 1981 ja sitä täydentävä tieliikenneasetus vuodelta 1982. Laki sisältää laajoja säädöskokonaisuuksia, joissa määrätään esimerkiksi liikennesäännöistä, kevyestä liikenteestä ja ajoneuvon käytöstä tiellä

sekä liikenteen valvonnasta ja liikenneriikkomuksista. Tieliikenneasetus puolestaan sisältää määräykset esimerkiksi liikennemerkeistä. Tieliikennelakiin liittyy kaiken kaikkiaan 45 muuta lakia tai alemman asteista säädöstä.

Lain kokonaisuudistus on tarpeellinen, sillä tieliikennettä koskeviin säädöksiin on vuosien varrella tehty useita muutoksia tai niitä on kumottu. Lisäksi säädökset ovat uuden perustuslain valossa osin vanhentuneita.

Kolmekymmentä vuotta vanha laki ei myöskään vastaa Suomen nykyistä liikennejärjestelmää tai yhteiskunnan tarpeita sen kehittämiseksi. Elinkeinoelämän ja kansalaisten liikkumisen ja kuljettamisen tarpeet, ajoneuvoteknologian kehitys ja kestävä kehityksen vaatimukset luovat tilanteita, joita nykyisellä lailla on hankala ohjata tai ratkaista.

Tieliikennelain kokonaisuudistushanke käynnistettiin 13. kesäkuuta 2013 liikenne- ja ministeriössä pidetyllä sidosryhmäseminaarilla. Hankkeen sisältötyö käynnistyy syyskuussa 2013. Hankkeen valmistelu tapahtuu avoimesti ja mahdollisimman laajasti sidosryhmiä, asiantuntijoita ja kansalaisia kuullen.

Puunkuljetusta Euroopan suurimmalla rekalla

Metsähallitus hakee yhdessä Stora Enson, Metsä groupin ja Ketosen kuljetuksen kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta lupaa viisivuotisen käyttökokeilun käynnistämiseen Lapissa. Puutavara-ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorma olisi lähes kaksinkertainen nykyisiin puutavara-autoihin verrattuna.

Käyttökokeilussa odotettavia hyötyjä ovat kuljetuskustannusten aleneminen hyötykuorman kasvaessa, liikenneturvallisuuden paraneminen puutavara-autojen määrän laskiessa kolmanneksen, päästöjen vähentyminen polttoaineen kokonaiskulutuksen pienentyessä ja tierasituksen vähentyminen lisäakselien ja paripyörien ansiosta. Vastaavanlaisia tuloksia on saatu laskennallisesti kotimaassa tehdyissä selvityksissä ja mm. Ruotsissa tehdyissä pitkäkestoisissa käyttökokeissa.

Käyttölupaa haetaan 12-akseliselle ns. A -double yhdistelmälle, jossa on vetoauton lisäksi kaksi perävaunua. Yhdistelmän pituus kasvaisi nykyisestä 25,25 metrin maksimipituudesta 30–33,5 metriin. Kokonaismassa kasvaa 76 tonnista noin 100 tonniin.

Toimintatapa on suunniteltu siten että metsäpäässä toimivat hyvin varustellut tavanomaiset täysperävaunuyhdistelmät täyttävät yhdistelmän tyhjat perävaunut kuorman vaihtopaikoilla. Yhdistelmän vetoauto jättää tyhjat perävaunut kuorman vaihtopaikalle ja ottaa mukaansa täydet. Taim-

maisena käytettävät perävaunut rakennetaan sellaisiksi että niitä voidaan käyttää myös metsäpään autoissa. Tällöin metsäpään auton ei tarvitse vaihtopaikalla kuormata kuin etummainen puoliperävaunu, kertoo **Risto Ketonen** Ketosen kuljetus Oy:stä.

Kokeilulupaa haetaan tarkoin määritellylle reitille Inari-Rovaniemi-Kemi. Reitille tehtiin reittiselvitys, jossa tarkasteltiin reitin varrella olevia liittymiä, siltoja ja niiden alituksia, mäkiä ja pitkälle yhdistelmälle soveltuvia levähdyspaikkoja. Yhdistelmän käyttäytymistä liittymissä ja mäissä simuloitiin Yli-insinööri **Olavi H. Koskisen** kehittämällä ajourasimulaattorilla. Tulokset osoittavat että suunniteltu yhdistelmä selviää Ivalon ja Sodankylän kiertoliittymistä ja reitin varrella olevista mäistä.

Puutavarakuljetuksen logistisen toimivuuden ja kuljetustalouden lisäksi on erityisen tärkeää tutkia kokeiltavien ajoneuvoyhdistelmien käyttäytymistä liikenneturvallisuuden kannalta käytännön oloissa. Kolmantena selvityskohteena on raskaiden ajoneuvojen vaikutukset tierakenteisiin. Tutkimusten valmistelussa ja toteutuksessa tulee olemaan mukana useita toimijoita, kuten Liikennevirasto, Trafi, Teknilliset yliopistot, Metsäteho ja alan konsulttiyrityksiä.

Tavoitteena on aloittaa puutavaran kuljetukset uudella kalustolla jo vuoden 2014 alussa.



LIISI VÄHÄTALO

Syyskuun tiehaiku*

*Haiku on japanilainen kolmisäkeinen runo, jossa säkeet on tavutettu riveittäin 5-7-5 -tavuisiksi. Haikujen aiheet liittyvät yleensä luontoon, mutta Tie- ja liikenne -lehti on ottanut vapaamman linjan ja taivuttaa haikuja tarvittaessa myös infraan sopiviksi.
ARI KÄHKÖNEN

Vuodenaikojen vaihtelu rytmittää myös teiden hoitoa

Liikennevirasto uudisti organisaatiotaan

Liikenneviraston organisaatio muuttui 1.7.2013. Entisten viiden toimialan sijaan uudessa organisaatiossa on neljä toimialaa: toiminnan ohjaus, hankkeet, väylänpito sekä liikenne ja tieto. Uusi organisaatio tukee entistä tehokkaammin viraston päätehtävää eli Suomen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämistä ja liikenneväylien ylläpitoa.

Muutoksen tavoitteena on johtamisen, tiedonkulun ja suunnittelun selkiyttäminen. Uudessa organisaatiossa keskitetään toimintoja ja vahvistetaan ohjausta. Myös liikenteen tiedon merkitys korostuu.

Toiminnan ohjaus vastaa suunnittelun, talouden ja tulosohjauksen, oikeuden ja hankinnan sekä henkilöstön ja hallinnon kokonaisuuksista sekä liikkumisen ohjaukseen liittyvistä asioista. Toimialan ylijohdajaksi on nimitetty **Rami Metsäpelto**.

Hankkeet-toimialalle on keskitetty Liikenneviraston kehittämishankkeiden hankehallinta ja projektien toteuttaminen. Toimialan ylijohdajaksi on nimitetty **Kari Ruuhonen**.

Väylänpitoon on keskitetty kaikki väylien kunnossapito sekä siihen liittyviä tukitoimia. Toimialan ylijohdajaksi on nimitetty **Raimo Tapio**.

Liikenne ja tieto vastaa koko viraston tietopalveluista, -varannoista ja -hallinnosta sekä liikenteen palveluista. Liikenteen palveluihin kuuluvat mm. joukkoliikenne, jäänmurto ja älyliikenne. Toimialan ylijohdajaksi on nimitetty **Tiina Tuurnala**.

HSL Helsingin seudun liikenne

DI **Sini Puntanen**, 43, on valittu HSL:n liikennejärjestelmäosaston johtajaksi 21.5. Puntanen aloitti tehtävässään elokuussa. Puntanen siirtyy HSL:n palvelukseen Liikennevirastosta, jossa hän on toiminut johtavana liikenneasiantuntijana ja yksikön päällikkönä.

HSL:n liikennejärjestelmäosasto vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta sekä liikennetutkimuksista, -malleista ja ennusteista. Osaston johtaja on HSL:n johtoryhmän jäsen ja raportoi tehtävässään kuntayhtymän toimitusjohtaja Suvi Rihtniemelle.

Pöyry Oyj

Pasi Tolppanen on nimitetty Pohjois-Euroopan alueellisten toimintojen (ml. Suomi) johtajaksi 6.2. Hän jatkaa Pöyry Finland Oy:n toimitusjohtajana ja konsernin johtoryhmän jäsenenä.



Stefan Nyström on nimitetty Pohjois-Euroopan paikallispalveluiden teollisuuslinjan (Suomi, Ruotsi ja Norja) johtajaksi 1.4.



Valtter Kari on nimitetty Pöyry CM Oy:n toimitusjohtajaksi 1.4. vastaamaan Pöyryn kiinteistö- ja infraprojektinjohtosta.



Markku Oksanen on nimitetty Itä-Euroopan ja Aasian johtajaksi aiemman Kaupunki-liiketoimintaryhmän käynnissä olevissa liiketoimissa.



Kari Petäjäkangas on nimitetty infraprojektinjohtoon Pohjois-Suomen aluepäälliköksi Ouluun.

Anne Koskela on nimitetty projektipäälliköksi kaupunki- ja aluesuunnitteluun Seinäjoelle.

Pekka Mustonen on nimitetty suunnittelijaksi tie-, katu- ja aluesuunnitteluun Turkuun.

Carina Muinonen on nimitetty suunnitteluassistentiksi ratasuunnitteluun Vantaalle.

Martyna Kainulainen on siirtynyt talon sisällä infrayksikön siltasuunnitteluun Vantaalla.

Jani Juvani on nimitetty suunnittelijaksi kalliorakennus- ja tunnelisuunnitteluun Vantaalle.

Kati Korhonen on nimitetty projektipäälliköksi ympäristötekniikan suunnitteluun Kuopioon.

Heikki Korkeamäki on nimitetty projektipäälliköksi infraprojektinjohtoon Kouvolaan.

Tuomo Ratia on nimitetty projekti-insinööriksi infraprojektinjohtoon Turkuun.

Vesa Rouhiainen on nimitetty sähkö- ja turvallisuusasiantuntijaksi infraprojektinjohtoon Kouvolaan.

WSP Finland Oy

Tekn.kand. **Jakob Mirea** on nimitetty avustavaksi suunnittelijaksi liikennesuunnittelu-yksikköön Helsinkiin 25.2.2013 alkaen.



Ins. AMK **Taavi Tervala** on nimitetty suunnittelijaksi infrayksikköön Ouluun 1.3.2013 alkaen.



M.Sc. **Karoliina Saarni-aho** on nimitetty ympäristöasiantuntijaksi ympäristökonsultoinnin yksikköön Helsinkiin 13.3.2013 alkaen.



DI **Arto Oinas** on nimitetty avustavaksi suunnittelijaksi julkisen rakentamisen yksikköön Ouluun 18.3.2013 alkaen.



Ins. AMK **Heidi Hyppönen** on nimitetty avustavaksi suunnittelijaksi Katu ja alue -yksikköön Helsinkiin 18.3.2013 alkaen.



Ins. AMK **Aarne Juvonen** on nimitetty tiimipäälliköksi siltujen korjaukseen Ouluun 25.3.2013 alkaen.



Rakennuspiirtäjä **Juha Ahlfors** on nimitetty avustavaksi suunnittelijaksi siltayksikköön Helsinkiin 1.4.2013 alkaen.



Simon Örnberg on nimetty teolliseksi muotoilijaksi Design Studioon 1.4.2013 alkaen. Hän on aiemmin toiminut Design Studion avustavana suunnittelijana.



Arkkitehti **Mikko Nissilä** on nimetty Arkkitehtuuri ja kaupunkisuunnittelu -yksikköön Helsinkiin 25.4.2013 alkaen.



FM **Pirkko Kekäläinen** on nimetty geologiksi laboratorioon Helsinkiin 1.5.2013 alkaen.



Hortonomi AMK **Matleena Hallikainen** on nimetty maisemasuunnittelijaksi Infrayksikköön Ouluun 2.5.2013 alkaen.



Tekn.yo **Sami Laatikainen** on nimetty avustavaksi suunnittelijaksi siltayksikköön Ouluun 2.5.2013 alkaen.



Ins.(AMK) **Marko Tuppurainen** on nimetty suunnittelijaksi infrayksikköön Ouluun 20.5.2013 alkaen.



Ins.(AMK) **Oskar Eklöf** on nimetty suunnittelijaksi Tie ja rata -yksikköön Helsinkiin 3.6.2013 alkaen.



Ins. (AMK) **Minna Turja-Mäkinen** on nimetty projektipäälliköksi Katu ja alue -yksikköön Jyväskylään 10.6.2013 alkaen.



DI **Suvi Soininen** on nimetty suunnittelijaksi Pohjarakennusyksikköön Helsinkiin 1.7.2013 alkaen. Hän on aiemmin toiminut WSP:ssä avustavana suunnittelijana.

Sweco PM

Sweco PM:n infra-yksikköön on nimetty 15.2. **Tuomas Kivekäs** projektinsinööriksi.



Länsimetro-projektiin on nimetty projekti-insinööreiksi 14.1. **Timo Mankki** ja **1.2. Mikko Piitulainen**.



Juha Siimes nimettiin 1.3. rakennusvalvojaksi.



Colmec

Raskaan liikenteen ruotsalainen rengastoimittaja Colmecin Suomen vastuulliseksi maajohtajaksi on toukokuusta lähtien nimetty autoinsinööri **Sami Ojamo**.



Ojamo on työskennellyt Veolia Transport Finland Oy:llä teknisenä johtajana ja kehitysjohtajana vuodesta 2008 lähtien. Toistaiseksi hän jatkaa myös Veolia Transport Finlandin kehitys- ja hankintajohtajana vuoden 2013 loppuun asti.

Raskone Oy

Raskone Oy:n toimitusjohtajaksi on nimetty KTM **Timo Seppä** 20.5.2013 alkaen. Hän on viimeksi toiminut Veho-konsernissa.

Ramboll

Arto Heikkilä on aloittanut infrasuunnittelun projektipäällikkönä Turussa.



Merja Isteri on aloittanut infrasuunnittelun projektipäällikkönä Oulussa.



DI **Petri Tyynelä** on nimetty geotekniikan suunnittelupäälliköksi Espooseen.



A-Insinöörit

A-Insinöörit Oy:n uudeksi toimitusjohtajaksi on nimetty tekniikan tohtori **Jyrki Keinänen**. Keinänen aloittaa uudessa tehtävässänsä 1.1.2014. Samalla Keinäsestä tulee yhtiön osakas.



Keinänen siirtyy A-Insinööreille Sweco PM Oy:stä, jossa hän on viimeiset viisi vuotta toiminut toimitusjohtajana. Sitä ennen Keinänen toimi kahdeksan vuotta toimitusjohtajana Suomen Rakennusinsinöörien liitossa ja aiemmin erilaisissa rakentamisen johtotehtävissä Suomessa ja ulkomailla.

Hallituksen puheenjohtaja **Heikki Käkönen** nimettiin A-Insinöörien vt. toimitusjohtajaksi maaliskuussa 2013, kun silloinen toimitusjohtaja Petri Laurikka erosi toimitusjohtajan tehtävistä. Käkönen hoitaa toimitusjohtajan tehtävää vuoden 2013 loppuun.

Ilkka Hyssy on nimetty A-Insinöörit Oy:n talousjohtajaksi.

Insinööri (AMK) **Markus Kytölä** on aloittanut suunnittelijana A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n Tampereen infrayksikössä.

Rakennusinsinööri (AMK) **Jari Koskela** on nimetty suunnittelijaksi A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n infrayksikköön.

DI **Petri Kela** on nimetty projektipäälliköksi A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n siltasuunnittelun yksikköön Espooseen.

Rakennuspiirtäjä **Marjo Jaffe-Pelkonen** on nimetty tekniseksi avustajaksi A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n siltasuunnittelun yksikköön Espooseen.

LänsiAuto Oy

LänsiAuto Oy:n toimitusjohtajaksi on 13.8.2013 nimetty yhtiön pääomistaja **Sami Laine**. Samassa yhteydessä yhtiön varatoimitusjohtajaksi on nimetty **Tommi Köninki**, joka on toiminut yhtiön talousjohtajana. Laine keskittyy yhtiön uusien autojen ja palvelujen myynnin kehittämiseen sekä suurasiakashankintaan; operatiivisen liiketoiminnan johtamisesta vastaa Köninki.



Opastamisen ja pysäköintiratkaisujen ammattilainen - jo vuodesta 1972

Tuotteita liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen:

- opasteet, liikennemerkkit ja kilvet
- liikenteen ohjaus- ja sulkulaitteet, puomit
- aluekartat ja matkailijoiden opasteet
- tarrakirjaimet, -tekstit ja kuvat
- kiinnittimet, pystytuspylväät ja jalustat
- törmäysturvalliset Jerol-pylväät
- kadun kalusteet esim. penkit ja katokset
- pysäköintilippuautomaatit

Laatua ja luotettavuutta, ammattitaidolla



LAATUKILPI

Opastie 10, 62375 Ylihärmä - puh. 06 4822 200
info@laatukilpi.fi - www.laatukilpi.fi

www.finnpark.fi



Pysäköintijärjestelmien EDELLÄKÄVIJÄ



FINNPARK
Tekniikka

puh. (03) 3878 360, myynti@finnpark.fi



valopaa
Energy Efficient Lighting

Led-tievalaistuksen osaava kumppani!



TEHTY SUOMESSA
MADE IN FINLAND

www.valopaa.com

Suomen laajin rakennetun ympäristön osaaminen

Täydet suunnittelun, konsultoinnin ja projektinjohdon palvelut.

www.poyry.fi/infra




TRAFIIKKI
LIIKENTEENOHJAUSLAITTEET

- Liikennemerkkit ja opasteet
- Kuvalliset ja sanalliset lisäkilvet
- Heijastavat tarrakalvot ja tekstit
- Pystytystarvikkeet
- Sulku- ja varoituslaitteet



Satakunnan Vankila
Köyliön osasto
Vankilantie 515, 27750 Köyliö
Puh. 029 568 4300, fax 029 568 4402
www.satakunnanvankila.fi

Plaana

Yhdyskuntasuunnittelua - ihmisiä ja elämää varten

Tyrnäväntie 12
90400 OULU
www.plaana.fi



Trafino Oy myy ja vuokraa liikenne- ja varoistustarvikkeita ympäri Suomen.



Trafinosta saa kaikkea mitä tarvii tiellä, taidanpa minäkin lähteä käymään siellä!

Käy tutustumassa uusilla nettisivuillamme www.trafino.fi

Nyt avattu uusi toimipiste Jyväskylään Tervetuloa!

ESPOO • RAISIO • PIRKKALA • JYVÄSKYLÄ
www.trafino.fi • puh. (09) 348 34150

Ympäristösi tekijä.

Sito on infran, liikenteen ja ympäristön moniosaajista koostuva yritys, joka tarjoaa maan parasta palvelua sekä korkealaatua luovaa suunnittelua. Palvelumme kattaa asiakasprosessin kaikki vaiheet konsultoinnista projektin kunnossapitoon. Meidän kanssamme suuretkin hankkeet onnistuvat.



www.sito.fi

LIIKENNEREKIT JA PYSTYTSTARVIKKEET
Info- ja opastetaulut
Kiinteistökilvet
Työmaataulut
Tarrat



MERKKIMIEHET OY
Yliahontie 5, 42700 Keuruu
P. 014 720 354
merkkimiehet.fi



LIIKENNESUUNNITTELUN ERIKOISTOIMISTO

Länsiportti 4 • 09-804 1922
02210 Espoo • www.traficon.fi

- Ohjaa oikealle tielle -



Elfving Opasteet Oy Ab
Vanha Valtatie 24
12100 OITTI
puh. 0207 599 600
fax. 0207 599 601

asiakaspalvelu@elfvingopasteet.fi
www.elfvingopasteet.fi



Tielinja Oy
Päiviöntie 3
12400 TERVAKOSKI
puh. 0207 599 700
fax. 0207 599 701

asiakaspalvelu@tielinja.fi
www.tielinja.fi



YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN
0200 345 20

Arkisin 9-18 • 0,92 euroa/min + pvm

UNITED BY OUR DIFFERENCE



WSP

IDEOISTA TOTEUTUKSEEN

www.wspgroup.fi

RAMBOLL

www.ramboll.fi

Kantavuusmittaukset pudotuspainolaitteella ja levykuormituslaitteella nopeasti ja luotettavasti



ROAD MASTERS

West Coast Road Masters Oy
Hiekkakatu 45 • 28130 Pori
puh. 0400 121 907 • info@roadmasters.fi
www.roadmasters.fi

FCG

Infra-, talo- ja ympäristösuunnittelun asiantuntija

FCG Suunnittelu ja tekniikka
www.fcg.fi

trafix

Liikennesuunnittelu, liikenteen hallinta ja liikennejärjestelmän toimivuus

Upseerinkatu 1, Espoo www.trafix.fi

TAKES YOU THERE



Novapoint
VIANOVA.FI

Suomen Tieyhdistyksen julkaisuja



Kaikki liikenteen varoitus- ja turvalaitteet ja kadunkalusteet



ELPAC OY
Robert Huberin tie 7
01510 Vantaa
p. 010 219 0700
f. (09) 870 1201
www.elpac.fi

Esko Hämäläinen
Yksityistien parantaminen
Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet
ISBN 978-952-99824-1-7
140 s., 48 €
Tieyhdistyksen jäsenille 40 €

Esko Hämäläinen
Yksityisteiden hallinto
Tiekunta ja tieosakas 2013
Liitteenä asiakirjamalleja ja yksityistielaki
ISBN 978-952-99824-6-2
152 s., 32 €
Tieyhdistyksen jäsenille 25 €

Kimmo Levä
Lumiaura – Snöplögen
Koneellisen talvikunnossapidon historia
Det maskinella vinterunderhållets historia
ISBN 951-95123-5-7
174 s., 17 €

Suomen teiden historia I
Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen
Tie- ja vesirakennushallitus ja Suomen Tieyhdistys
ISBN 951-46-0802-X
310 s., 15 €
Tieyhdistyksen jäsenille 12 €

Esko Hämäläinen
Jaakko Rahja (toim.)
Yksityistien kunnossapito
Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet
ISBN 978-952-99824-3-1 (nid.)
ISBN 978-952-99824-4-8 (PDF)
108 s., 38 €
Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

Hinnat sisältävät arvonlisäveron.
Postikulut lisätään hintaan.

SUOMEN  TIEYHDISTYS

Tilaukset: Suomen Tieyhdistys • Kaupintie 16 A, 00440 Helsinki •
Puhelin 020 786 1000 • Faksi 020 786 1009 • toimisto@tieyhdistys.fi •
www.tieyhdistys.fi -> Muut julkaisut -> Julkaisujen tilaus

Lomaile Levillä Tieyhdistyksen mökillä

Suomen Tieyhdistyksen paritalomökki Pitkospuu I sijaitsee Rakkavaaran alueella, valaistun ladun varrella. Matkaa Levikeskukseen on 3,5 km ja rinteeseen 2,3 km.



Pitkospuu I:

91 m² + parvi 30 m², takkatupa-tupakeittiö, 2 mh, 2 wc, sauna. Sopiva 7-10 hengelle.

Mökin varustus: kaapeli-tv, radio/cd-soitin, mikroaaltouuni, astian- ja pyykinpesukone, keskuspölynimuri, tilava lämmin varasto, autopistoke, piirtoheitin ja valkokangas.

Jos haluat pelata golfia Pitkospuu-lomallasi, soita p. 020 786 1000.

Pitkospuu I:n vuokrahinnat 2013

Kausi	€/viikko
A1 Korkea sesonki	1350
A2	1150
B Lumiaika ja ruska	880
C Alennettu hintakausi	520

Pitkospuu I mökkiä vuokraa Levin Mökkivuokraus, www.levinmökkivuokraus.fi

Tieyhdistyksen jäsenet saavat majoitushinnasta 15 % alennuksen!
Jäsenet: varatkaa mökki Suomen Tieyhdistyksen toimistosta, p. 020 786 1000.

Paritalomökin toinen mökki Pitkospuu II on myös vuokrattavissa, www.nettimokki.com/kittila/5673 tai suoraan Risto Mätäsaho, p. 040 537 8863, risto.matasaho@prt-forest.fi

Aina on syytä lähteä Lappiin!